

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

---

## Inledning

Planförslaget har upprättats med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap, vilket innebär att samrådet följs av ett granskningsförfarande.

Denna samrådsredogörelse innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

## Hur samrådet har bedrivits

Förslag till detaljplan för del av Dingelsundsvägen, enligt PBL (2010:900) 5:11, har varit på samråd under tiden 21 december 2018 – 25 januari 2019.

Planförslaget har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt till fastighetsägare som berörs av förslaget. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, i Bibliotekshuset, i Samhällsbyggnadshuset och på kommunens hemsida.

## Sammanfattning

Fjorton skrivelser har inkommit under samrådet, varav en del är utan erinringar eller av upplysningskaraktär. De synpunkter som kommit in berör i huvudsak trafik, hastighet, markavvattningsföretag, översvämningssrisker och dagvattenhantering. Även frågor om trafiksäkerheten på korsningen Skoghallsvägen – Dingelsundsvägen har berörts i yttrandena.

## Förändring i planförslaget efter samrådet

Efter inkomna synpunkter samt nytillkommande kunskap under samrådsskedet har detaljplanen bearbetats och reviderats inför granskningskedet. Inga stora eller principiella ändringar av planen har gjorts inför granskningen. Mindre kompletteringar har gjorts enligt kommentarer nedan.

De största förändringar som har skett mellan samrådet och granskningen består av:

- plangränsen har utökats så att det även kan omfatta korsningen Dingelsundsvägen – Skoghallsvägen med syfte att förslagna vägåtgärder kan utföras på ett samlat sätt.
- planhandlingarna har omarbetats och förtydligats enligt inkomna synpunkter.
- planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av dagvattenhantering från vägen.

Övriga synpunkter har inte föranlett någon ändring av planen.

## 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

Yttranden med synpunkter har inkommit enligt nedanstående förteckning. Dessa sammanfattas och kommenteras nedan (kommentarer i kursiv stil). Vissa yttranden återges i sin helhet.

## Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Handikappföreningarna Karlstad, Miljöförvaltningen och kultur- och förvaltningen har inga synpunkter på detaljplaneförslaget.

## Statliga remissinstanser

### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av samrådsförslaget och har följande synpunkter.

Baskartan bör uppdateras, den är från 2017-02-06.

Ska inte den administrativa bestämmelsen för luftledning vara ett lite 1 på plankartan? I genomförandebeskrivningen under servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar ska den administrativa bestämmelsen ändras till 1.

*Kommentar*

*Grundkartan har uppdaterats. Planbeskrivningen har kompletterats och förtydligats.*

Bra illustration på plankartan med de olika detaljplanerna i området.

Till vilken detaljplan ska delen av Dingelsundet ga:1 som ligger norr om detaljplan för södra Dingelsundet fram till den kommunala delen av Dingelsundsvägen tillhöra? Ska Dingelsundet västra ha sin utfart på Dingelsundet ga:1?

*Kommentar*

*Den delen av ga:1 som berör detaljplan för Dingelsundsvägen och detaljplan för Dingelsundet västra kommer att planläggas som allmän väg med kommunalt huvudmannaskap.*

I övrigt har lantmäterimyndigheten ur fastighetsbildnings- eller registreringssynpunkt inget att erinra

## Länsstyrelsen

### Ärendet

Rubricerat förslag till detaljplan, upprättat med standardförfarande den 5 december 2018, har översänts för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planförslaget har behandlats i samråd med företrädare för Trafikverket, och berörda enheter inom Länsstyrelsen vid planberedning den 17 januari 2019.

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheterna att Dingelsundsvägen breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker.

### Tidigare ställningstaganden

Planförslaget grundar sig på fördjupning av översiktsplan för Dingelsundet och del av Knapstad som antogs 2014.

### Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ska enligt 5 kap. 14 § PBL vid samråd särskilt:

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid mot gällande bestämmelser,

3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

4. verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Länsstyrelsen har dessutom ansvar att tidigt i planeringsprocessen förvarna om det finns risk för att planen kommer att tas in för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

### **Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

### **Riksintressen**

Planområdet ligger cirka 100 meter från Natura 2000-området Klarälvsdeltat. Enligt planförslaget ska vattnet från vägen ledas till ett mindre dike längs vägen. Inför granskning behöver kommunen tydligare beskriva hur dagvatten från vägen ska hanteras så att risk för påverkan på Natura 2000-området inte uppstår.

#### *Kommentar*

*Planen förutsätter att vägvatten ska infiltreras genom vägdike som föreslås att anläggas längs vägen. Befintligt vägvatten avleds idag via vägdike till låga punkter väster om Skoghallsvägen, mitt i fastigheten Dingelsundet 2:17. Hantering av vägvatten är en bekräftelse av nuvarande förhållande med en förbättring av befintliga vägdiken längs vägen. Kommunen vill förtydliga att vägvatten kommer i första hand avledas långt bort från Natura-2000 området och även infiltreras längs vägen genom vägslänten och vägdiken. Dessutom bedöms det inte att genomförande av planen kan innebära en förändring av vattenflöde och inte heller en försämring av dagvattenkvalité. Med hänvisning till vad som nämnts ovan anser Karlstads kommun inte att det finns några skäl som gör att tillkommande vägvatten skulle kunna äventyra Natura 2000-området. Planbeskrivningen har förtydligats hur dagvattnet från vägen kommer att hanteras innan det leds vidare.*

### **Hälsa och säkerhet**

#### Översvämningsrisk

Enligt planhandlingarna ligger marknivå inom planområdet generellt mellan +47.0 till +51.00 (RH 2000). En mindre del av Dingelsundsvägen, närmast samfälligheten S:5 ligger runt +46.50. Med hänsyn till översvämningsrisk ska planen höjdsättas så att vägnivåerna ligger över +47.00 (RH 2000).

Enligt Boverkets riktlinjer för översvämning bör ny sammanhållen bebyggelse lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning, dvs högsta dimensionerande flöde. Vid bedömning av markens lämplighet utifrån översvämningsrisken ska även omkringliggande mark inom planområdet bedömas, särskilt med avseende på vägar och gator och övrig tillgänglighet till byggnader. Enligt Länsstyrelsens beräkningar är planeringsnivån för högsta dimensionerande flöde i Karlstads +47.07 (RH2000). Vägen ska trafikförsörja både befintliga och nya bostadsområden vid Dingelsundet.

Länsstyrelsen saknar ett tydligt motiv till varför den förslagna nya bebyggelsen och utryckningsvägen har planerats till en marknivå på +47.00 och inte +47.07 meter. Inför granskning behöver kommunen utveckla analysen kring översvämningsrisk utifrån rekommendationerna i Boverkets vägledning. Vidare behöver höjdsättning av vägen säkerställas genom en särskild planbestämmelse.

### *Kommentar*

*Den nya vägen som helhet (utom det avsnittet som korsar järnvägsspåret) är redan projekterad och höjdsatt till minst +47.07. Det som undantas från upphöjning är korsningen med järnvägsspåret som bedöms att få stora konsekvenser på järnvägssträckan Karlstad - Skoghäll. För kännedom ligger korsningen på +47.03 RH 2000 vilket gör att vägen ändå kan vara tillgänglig i extrema fall när vattnet stiger till +47.07, dvs. när vattendjupet är ca 4 cm.*

### **Tillstånd enligt annan lagstiftning**

#### 12:6 samråd

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att genomförandet av de delar av projektet som ligger i anslutning till Skoghällsvägen och på östra sidan om vägen kan behöva samrådas enligt MB12 kap 6§. Området öster om Skoghällsvägen hyser höga värden avseende fåglar och ligger inom ett område där utredning för bildande av naturreservat pågår.

### *Kommentar*

*Plangränsen med föreslagna vägåtgärder berör inte direkt Natura -2000 och inte heller pågående naturreservatsbildning. Kommunen menar att planområdet och vägåtgärder kommer att ligga på ett avstånd av minst 8 meter från cykelbanans västra sida. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgiften om samrådet enligt MB12 kap 6§.*

#### Markavvattningsföretag

Av planbeskrivningen framgår att kommunen konstaterat att del av planområdet berör ett markavvattningsföretag. Kommunen bör beskriva vilken inverkan de planerade åtgärderna kan ha på markavvattningsföretaget och redogöra för om några administrativa åtgärder är erforderliga.

### *Kommentar*

*Kommunen vill tydliggöra att markavvattningsföretag som berörs av planområdet är endast en liten del av markavvattningsföretag Knapptad och Dingelsundet 1933 som överlappar korsningen Skoghällsbanan - Dingelsundsvägen. Syfte med anläggande av vägdiket i det fallet är en bekräftelse av befintligt vägdike som ska skydda vägbanken mot vatten från omgivande mark och dränera vägdikroppen. Därför bedöms det inte att fråga om markavvattning i enlighet med miljöbalken är aktuell "Om syftet med ett dike vid en väg, järnväg, byggnad eller någon annan anläggning bara är att avleda dagvatten är det inte en fråga om markavvattning enligt MB". Kommunen menar att åtgärderna på vägen inte kan komma att påverka markavvattningsföretaget, dvs inga administrativa åtgärder behövs.*

### **Prövningsgrundande synpunkter**

Mot bakgrund av ovan nämnda anledningar anser Länsstyrelsen att frågor kring översvämningensrisk och Natura 2000 behöver klargöras innan ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej.

### **Trafikverket**

#### **Ärendet**

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att pröva möjligheterna att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan Skoghällsvägen och planområdet Östra Dingelsundet, kan breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker samt bli allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Trafikverket har i tidigare skede yttrat sig i frågan i samband med samråd av detaljplaner för Södra respektive Östra Dingelsundet.

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.

Ärendet berör även tertiära länsvägen 554 som har kommunal väghållning inom Karlstads kommun men där Trafikverket är väghållare för den södra delen inom Hammarö kommun. Väg 554 har pekats ut i Funktionellt prioriterat vägnät i tre kategorier. ÅDT (årsmedeldygnstrafik) uppgår på Hammarösidan till närmare 6000 fordon varav 10% utgör tung trafik. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h längs aktuellt vägavsnitt.

### **Plankorsning**

Trafikverket har i tidigare skede konstaterat att Dingelsundsvägens plankorsning med Skoghallsbanan behöver åtgärdas och uppgraderas till en så kallad A-anläggning med bommar. I samband med det ska plankorsningen breddas så att det blir en separat gång- och cykelpassage bredvid bilvägen. På var sida om bommarna ska det finnas fordonsmagasin som är minst 30 meter långa vinkelrätt mot järnvägen.

#### *Kommentar*

*Planförslaget med nuvarande utformning skapar möjligheterna för en separat gång- och cykelväg bredvid bilvägen. Förslaget har också beaktat utrymme för ett fordonsmagasin på ca 30 meter på båda sidor av järnvägsbommen, se planbeskrivningen sidan 9 under rubrikerna Trafikåtgärder för korsningen med Skoghallsbanan resp. Skoghallsvägen.*

Ett befintligt ”tekniskåp” norr om plankorsningen kan eventuellt göra att område för GC- väg/LOKALGATA behöver flyttas något söderut. Det bör dock inte påverka den yttre planområdesgränsen.

#### *Kommentar*

*Inför granskningen har grundkartan uppdaterats och kompletterats med tekniskskåpet vilket visar att el-skåpet ligger på ett avstånd av 4,5 meter från närmaste gränsen till den planerade GC-vägen.*

### **Servitut**

Det är oklart om befintlig gemensamhetsanläggning (Karlstad Dingelsundet ga:1) har rättighet för vägen inom järnvägsfastigheten (Karlstad Järnvägen 1:2), vilket behöver utredas i lantmäteriförrättningen. Om det inte finns, bör ett nytt servitut för väg skapas inom järnvägsfastigheten, till förmån för kommunens fastighet.

#### *Kommentar*

*Inför granskning har frågan utretts vidare tillsammans med lantmäteriafdelningen vilket konstaterat att det redan finns ett officiellt servitut (Akt. 1780K-149/1964.1) till förmån för ga:1. Ett nytt servitut kommer i samband med ändring av ga:1 vid lantmäteriförrättning omprövas när projektet genomförs.*

### **Avtal**

Ett medfinansieringsavtal är under framtagande mellan Trafikverket och Karlstads kommun, för reglering av parternas åtagande och finansiella ansvar för åtgärderna vid plankorsningen.

#### *Kommentar*

*Arbete med medfinansieringsavtal pågår och är i princip färdigformulerat. Inför antagande kommer avtalet undertecknas av berörda parter.*

### **Sammantagen bedömning**

Eventuellt behöver ett nytt servitut för väg skapas. Medfinansieringsavtalet för plankorsningsåtgärderna måste vara undertecknat av båda parter innan Trafikverket slutligt kan godkänna detaljplanen.

*Kommentar*

*Frågeställningar och synpunkter har besvarats och hänvisas till kommentarer ovan under respektive rubrik.*

**Kommunala förvaltningar/nämnder remissinstanser****Teknik- och fastighetsförvaltningen****Ärende**

Stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till detaljplan för del av Dingelsundsvägen och sänt ut detta på samråd till bland annat teknik- och fastighetsförvaltningen för yttrande.

**Bakgrund**

Stadsbyggnadsnämnden har sedan år 2015 och 2016, beslutat att i enlighet med FÖP Dingelsundet planlägga Östra Dingelsundet respektive Södra och Västra Dingelsundet. Dessa detaljplaner ger möjligheter för ca 80 nya bostäder vilket medför en trafikökning på befintlig väg – Dingelsundsvägen. En trafikökning på en begränsad vägyta som idag är en enskild väg ställer krav på utförande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder som är svåra att göra utan planläggning av vägen.

**Detaljplaneförslaget och dess konsekvenser**

Syftet med planläggning är att pröva möjligheterna att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan Skoghallsvägen och planområdet för Östra Dingelsundet, kan breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker. Detaljplanen föreslår att den berörda delen av vägen planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Detaljplanen innebär delvis en bekräftelse av rådande förhållande som är väg och ändrad markanvändning på delar av nuvarande skogsmark till allmän platsmark i form av gata, gc-väg och naturmark. Planen omfattar också en liten del av järnvägen, där Skoghallsbanan korsar Dingelsundsvägen.

De planerade bostäderna i Östra, Västra och Södra Dingelsundet samt den trafik som de förväntas ge upphov till innebär att det kommer att krävas åtgärder förutom på själva Dingelsundsvägen även vid korsningarna med Skoghallsbanan och Skoghallsvägen. För åtgärder vid korsningen med Skoghallsbanan ska ett medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket, diskussioner om detta avtal pågår.

Kostnaderna för åtgärderna på Dingelsundsvägen samt de korsningar som nämnts ovan ska finansieras av exploateringarna inom Södra, Västra och Östra Dingelsundet. Till viss del täcks dessa kostnader genom exploateringsbidrag från de privata markägarna till Dingelsundet 2:2 och 2:21, detta regleras i exploateringsavtal.

En utökning av det kommunala gatunätet innebär högre kostnader gällande drift och underhåll i framtiden. I samband med planläggningen så blir Dingelsundets vägsamfällighet av med det statliga driftbidraget vilken innebär att deras kommunala skötsel av den enskilda vägen upphör. Dock blir en stor del av sträckan kommunal vilken innebär en kortare sträcka för föreningen att hantera. För kommunen innebär det dock en högre driftkostnad i slutändan.

**Samrådsyttrande**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har deltagit i framtagandet av detaljplaneförslaget och har inget att erinra förutom nedanstående förtydliganden.

Förvaltningen ser positivt på att det föreslås en separat GC-väg längs sträckan för att göra det säkrare för oskyddade trafikanter. För att i större utsträckning kunna

påverka detaljutformningen av gatan och GC-vägen i genomförandeskedet önskar dock förvaltningen att hela ytan för gata och GC-väg planläggs som GATA.

*Kommentar*

*Plankartan har kompletterats med önskemålet med en illustrationslinje för GC-vägen.*

I avsnittet Tidigare ställningstagande finns rubriken Naturvårdsprogram. Där står att planområdet inte berörs av naturvårdsprogram. Det stämmer inte. Väster om den befintliga vägen finns en naturbetesmark som enligt Naturvårds- och friluftsplanen, Del 3 Värdefulla naturområden (kartdelen) är ett område av Klass 3 - högt naturvärde.

*Kommentar*

*Planbeskrivningen har justerats och kompletterats.*

Det bör förtydligas i planbeskrivningen hur mycket naturmark som kommer att tas i anspråk på båda sidor om den befintliga vägen och framför allt i vilken utsträckning naturbetesmarken påverkas. I planbeskrivningen står nu under rubriken Förutsättningar och planförslag att planen förutsätter att vägområdet ska hålla sig så långt som möjligt från hästbetad hage. I avsnittet Konsekvenser av planförslaget står att den hästbetade hagen fortsätter att vara orörd. Enligt plankartan kommer dock hagen till viss del tas i anspråk.

*Kommentar*

*Planbeskrivningen har justerats och kompletterats.*

## Yttranden från övriga

### Ellevio – Regionnät Mellansverige – Nätutveckling

Vi har tagit del av samrådshandlingarna rörande detaljplan för del av Dingelsundsvägen i Karlstad och har följande synpunkter.

Ellevio äger de fyra 145kV-ledningar som finns inom det aktuella området och ledningarna är tryggade av ledningsrätt. Markanvändningen i ledningsgatan får inte ändras utan ledningsägarens tillstånd och vidare får inte uppförande av byggnader, vägar eller andra anläggningar innebära att tillträde till kraftledningen för felavhjälpning och underhåll förhindras. I det här aktuella fallet får heller inte en förändring innebära att marknivån höjs.

*Kommentar*

*Planförslaget förutsätter en bekräftelse av rådande förhållande som är en förbättring av bef. tillfartsväg till Dingelsundets bostadsbebyggelse.*

Det krävs ett minsta avstånd av 5 m från gång/cykelväg till närmsta fundament eller stag. Eventuell sprängning i området kräver särskilda försiktighetsåtgärder på ett sätt som säkerställer att inte vibrationer, stötvågor eller stenkast kan påverka de fyra ledningarna. Vid arbete i nära anslutning till ledningarna måste kontakt tas med Ellevios nätdriftcentral i Karlstad i god tid innan arbeten påbörjas

*Kommentar*

*Marken där planen förutsätter cykelväg ligger på ett avstånd av minst 5 meter från närmast fundament eller stag. Frågor kring markarbete i anslutning till elledningarna finns redan beskrivna under genomförandebeskrivningen för beaktande vid projektering.*

### TeliaSonera Skanova AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar behålla befintligt nät som passerar i området enligt bifogad karta.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### *Kommentar*

*Planbeskrivningen har kompletterats med uppgiften om de markförlagda telekab-larna samt frågan har vidarebefordrats till exploitören för beaktande vid projektering.*

För övrigt har vi inget att erinra mot remissen.

### **Lillsjöns samfällighetsförening**

Trafikflödet på Skoghallsvägen (vägnummer 554) har blivit mycket mer intensivt på senare år, speciellt den tunga trafiken (virkestransporter mm). Detta föranlett av Hammarö kommuns och Skoghallsverkens stora expansion.

Föreslagen trafiklösning på in- och utfarten från Skoghallsvägen till Dingelsundsvägen anser vi trafikfarlig och därmed oacceptabel eftersom infarten för södergående trafik är alldeles för smal. Här måste en separat fil byggas för högersvängande trafik. Lösningen för vänstersväng i norrgående riktning är godtagbar om två separata filer byggs.

Efter en lång uppförsbacke från Bellevue till Björkås kommer en utförsbacke där den tillåtna hastigheten ökar till 80 km/tim vilket få trafikanter respekterar. Särskilt den tunga trafiken vill inte bromsa in vid infarten till Dingelsundet. Detta medför ständigt stressande och farliga trafiksituationer med stor risk för bl.a. påkörning bakifrån (tätt liggande tung lastbil ilsket blinkande samt omkörningar trots heldragen linje) vilket borde vara motiv nog för en separat fil för högersväng. Av och till störs trafikrytmen av långsamtgående fordon. När järnvägsövergången blockeras av passerande tåg förekommer att kön av väntande bilar sträcker sig långt ut på Skoghallsvägen vilket även detta medför en uppenbar olycksrisk. En förtätning med ytterligare ca 100 bostäder motsvarande ca 150 bilar kommer påtagligt att öka denna risk, vilket ytterligare motiverar kravet på en separat fil för högersväng.

#### *Kommentar*

*Rent generellt är Skoghallsvägen en ordinär landsbygdsväg som inte skiljer sig från andra vägar ute på landet. Den aktuella sträckan är i huvudsak rak med god sikt. Vägsträckan Dingelsundsvägen utmärker sig inte heller som farligare eller mer olycksdrabbad än andra sträckor längs Skoghallsvägen.*

*Behovet av ett högersvängfält för södergående trafik har i tidigt skede utretts genom en så kallad korsningsutredning. Den framtagna korsningsutredningen – Ramböll 22 mars 2019 pekar på att den ökade trafikmängden inte bedöms medföra att det behövs ett separat högersvängskörfält. Korsningsutredningen pekar även på att ur trafiksäkerhetssynpunkt är högersvängskörfält olämpligt för fotgängare och cyklister, citat från utredningen ” Att korsa ett extra körfält innebär längre exponeringstid mot motortrafiken och ökad risk för att väntande motorfordon skymmer oskyddade trafikanter för trafiken i det andra körfältet”.*

Den föreslagna passagen över Skoghallsvägen för oskyddade trafikanter är ur säkerhetssynpunkt otillräcklig. Vi förordar därför en hastighetsnedsättning till 70 km/tim (ingen 80-sträcka mellan Kartberget och Vidön) samt trafikljusreglering alternativt separat gång- och cykelbro.

#### *Kommentar*

*Hastighetssänkning på Skoghallsvägen vid korsning är inte en detaljplanefråga utan det är en detaljprojekteringsfråga. Frågan har skickats vidare för beaktande vid detaljprojektering av föreslagna trafikåtgärder som kommer utföras på kors-*



ningen. För kännedom bedöms en trafikökning på korsningen inte i sig som en anledning till att sänka hastigheten om det inte bedöms påverka trafiksäkerheten.

När det gäller frågan kring planskild korsning (gc-bro eller gc-tunnel) i det läge bedöms det inte möjligt pga. markförhållande och begränsningar från Natura 2000 området, naturreservatsbildning och Järnvägen. I övrigt är trafikljus en så kallad framkomlighetsåtgärd dock inte trafiksäkerhetsåtgärd. För kännedom gör trafikljus att fotgängare inte har samma uppmärksamhet i trafiken som vid en passage eller ett övergångsställe utan trafikljus det ger därför motsatt effekt mot vad åtgärden syftar till.

Dingelsundsvägens utbyggnad enligt detaljplan har vi inga synpunkter på förutom att anslutningen till Burmavägen (fyrvägskorsningen) utförs på ett i alla avseenden säkert sätt.

*Kommentar*

*Frågan har lyfts vidare för beaktande vid projektering.*

## **Dingelsundets vägsamfällighet. (Dingelsundet GA:1)**

### **Planförslaget**

Vägsamfälligheten är i stort mycket positiv till att denna del av vägen kommer att byggas om för att klara av den planerade exploateringen i området och göra den säkrare för alla. Vi har dock fortfarande synpunkter kring själva korsningen med Skoghallsvägen

I detaljplanen beskrivs hur infarten till Dingelsundet ska göras säkrare med bl.a. ett separerat körfält för vänstersväng, men dock inte ett separat körfält för högersväng p.g.a. att magasinet för bilar innan järnvägsövergången är nog långt i de fall tåg passerar. Vägsamfälligheten håller inte med om att det inte behövs ett separat körfält för högersväng, vilket vi också påtalat i tidigare inlagor. Om trafikmängden in till området fördubblas som kommunens utredningar förutspått anser vi att det finns stor risk att magasinet blir fullt. Redan med dagens trafikmängd händer det att magasinet är fullt.

Om vi tolkar förslaget rätt ska det ute på Skoghallsvägen göras en refug som skiljer filerna åt. Vid ett eventuellt fullt magasin kommer all trafik stoppas upp och bilarna innanför refugen har ingenstans att ta vägen. Hastigheten är hög förbi korsningen; vad händer om en bil blir stående i korsningen och en fullastad timmerbil kommer just bakom i 80km/h på vintern?

Det är också som vi tidigare skrivit en snäv högersväng in till området från ett hårt trafikerat avsnitt med 80km/h i hastighetsbegränsning. Detta medför stora hastighetsskillnader mellan svängande trafik och passerande fordon. Igen det kommer inte att gå att väja om det finns en refug.

*Kommentar*

*Planförslaget med nuvarande utformning har redan beaktat utrymme för ett 30 meter långt fordonsmagasin på båda sidorna av järnvägen. Detta utrymme stämmer väl med vad det krävs för en så kallad A-anläggning med bommar. Kommunen menar att ett sparande av sådant utrymme har utgått från bl.a. trafikökning på Dingelsundsvägen och antal tågpassage per dygn på järnvägssträckan, se planbeskrivningen sidan 9 under rubrikerna Trafikåtgärder för korsningen med Skoghallsbanan resp. Skoghallsvägen.*

Vägsamfälligheten föreslår å det bestämdaste därför att det även anläggs ett separat körfält för högersväng för att infarten skall bli säker. Körfältet för högersväng kommer att utgöra ett stort magasin när tåg passerar, men även minska skillna-

der i hastighet då en del av bromssträckan för svängande trafik kommer vara i det separata körfältet och därmed minska hastighetsskillnaderna på själva Skoghallsvägen.

#### *Kommentar*

*Behovet av högersvängfält har tidigare utretts genom den bifogade korsningsutredningen – Ramböll den 22 mars 2019. Det framgår tydligt i utredningen att det inte finns något behov av högersvängfält från Skoghallsvägen in på Dingelsundsvägen. Övriga synpunkter har besvarats och hänvisas till kommunens kommentarer till Lillsjöns samfällighetsförening.*

Kommunen bör även överväga en sänkning av hastigheten till högst 70 km/h förbi korsningen för att ytterligare höja säkerheten. 70 km/h är idag hastigheten förbi korsningen in till Kartberget/Björkås, som är en liknande infart från Skoghallsvägen in till ett område med lägre trafikintensitet.

#### *Kommentar*

*Se kommentar till kommentarer till Lillsjöns vägsamfällighetsförening ovan.*

Vi är också rädda för att det potentiellt blir en farlig passage från den nya GC-vägen på norra sidan vägen över till den befintliga busshållplatsen och cykelgaraget på södra sidan infarten. Vi tror att gående kommer göra denna passering någonstans mellan järnvägsövergången och Skoghallsvägen, det ställe på vägen där det troligtvis är högst hastighet och bilisterna just är i korsningen med många intryck att förhålla sig till. Kanske att passagen skulle ske tidigare och den sista delen av GC-vägen flyttas till södra sidan om/byter plats med bilvägen, då sker passeringen i ett lugnare område

#### *Kommentar*

*En flytt av gc-vägen till södra sidan av Dingelsundsvägen skulle kunna innebära att oskyddade trafikanter kommer att korsa Dingelsundsvägen på två ställen och även korsa tre körfält på Skoghallsvägen vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt är olämpligt för fotgängare och cyklister.” **Att korsa ett extra körfält innebär längre exponeringstid mot motortrafiken och ökad risk för att väntande motorfordon skymmer oskyddade trafikanter för trafiken i det andra körfältet**”. I övrigt har planen inför granskning irritat cykelvägen som illustrationslinje vilket möjliggör att cykelvägen kan omplaceras i detaljprojektering. Möjligheten lyfts upp för beaktande vid projektering.*

## **Boende på Dingelsundet 435**

Jag anser att man måste ha en ordentlig plan för hur barn ska kunna korsa vägen för att nå Gå & Cykelvägen på andra sidan stora vägen på ett säkert sätt. Det räcker inte med att göra ett övergångsställe och inte med trafikljus heller. Det går inte heller att jämföra denna korsning med den vid Kartberget pga. att där har man Gå & Cykelväg på rätt sida.

Det kommer av naturliga skäl bli mycket barn på Dingelsundet och stora vägen är redan idag hårt trafikerad med bilister som bortser från hastighetsbegränsningar mm. Dessutom är infarten till Dingelsundet i en kurva vilket gör det ännu mera problematiskt med sikt för bilisterna. Detta måste kommunen ta på yttersta allvar och göra en grundlig undersökning innan man sätter igång.

#### *Kommentar*

*Kommunen bedömer att det inte är aktuellt att förse passagen med trafikljus pga. att sådan åtgärd inte skulle öka trafiksäkerheten. Trafikljus är en så kallad framkomlighetsåtgärd dock inte trafiksäkerhetsåtgärd. För kännedom gör trafikljus att*

*fotgängare inte har samma uppmärksamhet i trafiken som vid en passage eller ett övergångsställe utan trafikljus ger därför motsatt effekt mot vad åtgärden syftar till.*

*Övriga frågeställningar och synpunkter har readn besvarats och hänvisas till kommentarer till Lillsjöns vägsamfällighetsförening ovan.*

### **Boende på Dingelsundet 360**

Vi instämmer helt med de synpunkter som framförts från styrelsen för Lillsjöns samfällighetsförening.

Trafiksäkerhetsaspekten är viktig för vår familj som består av två vuxna och två barn på 8 respektive 10 år. Om det fanns ett säkert sätt (trafikljus eller gångbro) att korsa Skoghallsvägen skulle vi kunna ta del av den kollektivtrafik som har hållplats där eller använda cykelbanan som går på andra sidan vägen på ett helt annat sätt än idag. Buss- eller cykelresor till skola, aktiviteter och vänner skulle då kunna vara ett alternativ för våra barn, vilket det tyvärr inte är idag p g a den höga hastigheten och trafikintensiteten på den aktuella vägen. Istället blir vi hänvisade till att ta bilen (eller bilarna eftersom vi har två)

#### *Kommentar*

*Trafiksäkerhetshöjande åtgärder enligt planen består av hastighetssänkning på Skoghallsvägen från 80 km/h till 70 km/h, planering av mellanrefug i nord-sydlig riktning på Skoghallsvägen, belysning och uppsättning av en hänvisningsskylt för gångpassage. När det gäller frågan om planskild passage i form av gångbro är omöjligt p.g.a. samhällsekonomi, markförhållande och begräsningar från kringliggande riksintressen - Natura-2000 område i öster och järnvägen i väster.*

*Kommunen bedömer att planering och utförande av ovannämnda trafikåtgärder förbättrar trafiksituationen rejält på Skoghallsvägen.*

### **Boende på N. Ljungbygatan 11**

Vi tycker det är viktigt att det görs utrymme, t.ex. separat fil, för inbromsning även för trafiken från Karlstad som ska svänga in till Dingelsundet. Det är tidvis tät och tung trafik och vid infart krävs att man bromsar in relativt mycket för att kunna ta svängen säkert men även för att hinna uppmärksamma ev. stopp eller kö för tågövergång direkt efter svängen.

#### *Kommentar*

*Frågeställningar och synpunkter har besvarats och hänvisas till kommentarer till Lillsjöns vägsamfällighetsförening ovan.*

### **Medverkande tjänsteman**

Samrådsredogörelsen är sammanställd av stadsbyggnadsarkitekt Ossman Sharif på stadsbyggnadsförvaltningen.

Karlstad den 8 juli 2019