

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

DETALJPLAN FÖR DEL AV DINGELSVÄ- GEN

Inledning

Planförslaget har upprättats med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap, vilket innebär att samrådet följs av granskningsförfarande. Detaljplanen har föregåtts av en fördjupade översiktsplan, fördjupning av översiktsplanen för Dingelsundet och delar av Knapstad som antogs 2014.

Granskningsutlåtandet innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningstiden samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer och ställningstagande till dessa.

Planprocessen

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

Efter samrådet reviderades planhandlingarna (enligt vad som beskrivs i samrådsredogörelsen). Planförslaget var sedan på granskning enligt PBL (2010:900) 5:18, från 19 augusti till 16 september 2019. Efter granskningen har inga förändringar i sak utförts.

Under både samrådet och granskningen har planen skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Sammanfattning

Totalt har 14 yttranden inkommit under granskningstiden, varav en del är utan erinringar eller av upplysningskaraktär. Inkomna synpunkter berör i huvudsak trafikfrågor och ett högersvängsfält in på Dingelsundsvägen.

Ändringar i planförslaget efter granskningen

Inkomna synpunkter på förslaget föranledde inte väsentliga ändringar av planförslaget. Efter granskningen har inga väsentliga förändringar i sak utförts.

Ställningstagande

Inkomna synpunkter föranleder inga väsentliga ändringar av planförslaget i detta skede. Planhandlingarna har justerats i enlighet med detta granskningsutlåtande. Små ändringarna och kompletteringarna i planen efter granskningen påverkar inte planens syfte, utformning eller innehåll i sådan utsträckning att den behöver ställas ut på nytt. Det kan noteras att väsentliga förändringar av förslaget gjorts inför granskningen med anledning av inkomna synpunkter.

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning och stadsbyggnadsförvaltningen anser därmed att detaljplanen kan antas enligt plan- och bygglagen 5 kap 27§.

Kvarstående synpunkter

Det finns inga kvarstående synpunkter efter samråd och granskning. Samtliga synpunkter kommenteras nedan.

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

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott, Miljönämnden och Värmlands Museum har meddelat att de inte har något att erinra mot förslaget.

Yttranden från statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Ärendet

Rubricerat förslag till detaljplan, upprättat med standardförfarande den 8 juli 2019, har översänts för granskning enligt 5 kap. 18§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planförslaget har behandlats i samråd med berörda enheter inom Länsstyrelsen vid planberedning den 12 september 2019.

Syfte

Planens syfte är att pröva möjligheten att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan Skoghallsvägen och planområdet Östra Dingelsundet, kan breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker. Planen syftar också till att utföra vägåtgärder på korsningen Dingelsundet – järnvägen resp. Dingelsundsvägen – Skoghallsvägen.

Länsstyrelsens roll

Enligt PBL 5 kap. 22 § ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att

- 1- ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
- 2- en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- 3- strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid mod gällande bestämmelser,
- 4- regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, eller
- 5- en bebyggelse eller ett byggnadsverk annars blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen framförde i samrådet synpunkter gällande Natura 2000-område, översvämningens risk, behov av 12:6-samråd samt markavvattning. Då frågeställningarna har

bemötts och bearbetningar av planförslaget har skett inför granskning så har Länsstyrelsen inte någon ytterligare erinran mot planförslaget.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10§ Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen kan av det för granskning utställda planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att pröva möjligheterna att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan Skoghallsvägen och planområdet Östra Dingelsundet kan breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker. Planen syftar också till att utföra vägåtgärder på korsningen Dingelsundsvägen – järnvägen resp. Dingelsundsvägen – Skoghallsvägen. Ett genomförande av planen innebär att berörda delar av vägarna kommer att vara allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Trafikverket har i tidigare samrådsskede yttrat sig i frågan 2019-01-25 samt i samband med samråd av övriga detaljplaner inom Dingelsundet

T-område

Område med kvartersmark för Järnvägstrafik (T) är i plankartan bredare än befintlig järnvägsfastighet. Eventuellt bör de sammanfalla.

Kommentar

Gränsen för markanvändning med beteckning (T) har justerats på ett sätt som sammanfaller med befintlig järnvägsfastighetsgräns.

Sammantagen bedömning

De synpunkter som Trafikverket framförde i samrådet har tillgodosetts. Trafikverket har utöver ovanstående inget att erinra mot detaljplanen.

Det medfinansieringsavtal som finns framtaget mellan Trafikverket och Karlstads kommun, för reglering av parternas åtagande och finansiella ansvar för åtgärderna vid plankorsningen, måste dock vara undertecknat av båda parter innan Trafikverket slutligt kan godkänna detaljplanen.

Kommentar

Medfinansieringsavtalet är redan undertecknat.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av granskningsförslaget och har följande synpunkter.

Den administrativa bestämmelsen för luftledningarna ska ändras från (y) till (i) på plankartan. I genomförandebeskrivningen under servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar ska den administrativa bestämmelsen ändras (i).

Kommentar

Planhandlingen har kompletterats med synpunkten.

Hammarö kommun

Bakgrund

Karlstad kommun har upprättat flertalet detaljplaner kopplade till den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet. Planförslagen följer de intentioner som man tidigare arbetat fram i den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet. I samband med att området utökas med bebyggelse så behöver Dingelsundsvägen byggas om. Detaljplanens syfte är att pröva möjligheterna att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan Skoghallsvägen och planområdet Östra Dingelsundet kan breddas för att göra vägen mer framkomlig och trafiksäker. Planen syftar också till att utföra vägåtgärder på korsningen Dingelsundsvägen - järnvägen resp. Dingelsundsvägen- Skoghallsvägen.

Yttrande

Hammarö kommun anser att det är viktigt att kapaciteten på Skoghallsvägen inte begränsas. Hammarö kommun har en detaljplan framtagen för industriområde på Vidöåsen (laga kraft 2000-02-28) som kommunen arbetar med att genomföra. Genomförandet av detaljplanen kommer innebära ytterligare trafik på Skoghallsvägen som redan idag har en hög andel tung trafik. En planskild gång- och cykelöverfart vore därför att föredra. Vi vill även uppmärksamma er på att Skoghallsvägen byter namn på Hammarös sida till Dingelsundsvägen vilket kanske kan ge upphov till en del förvirring om vägen för detaljplanen får samma namn.

Hammarö kommun ser gärna att vi blir involverade tidigare i processen när Karlstad kommun tar fram detaljplaner som rör vägar som påverkar Hammaröbornas och andras möjlighet att ta sig till och från Hammarö genom Karlstad.

Kommentar

Önskemålet om delaktighet har noterats och skicks vidare för beaktande vid projektering. Frågan om planskild passage i form av tunnel eller gångbro är omöjligt p.g.a. markförhållande och begränsningar från kringliggande riksintressen - Natura-2000 område i öster och järnvägen i väster.

Yttranden från kommunala remissinstanser

Teknik- och fastighetsnämnden

Teknik- och fastighetsförvaltningen har deltagit i framtagandet av granskningsförslaget och har inget att erinra förutom nedanstående kommentar om förtydligande:

Avsnittet om ekonomiska konsekvenser bör kompletteras med att kommunen kommer att få en ökad driftkostnad. Detta eftersom planen innebär att en enskild väg som skötts med statsbidrag kommer bli kommunal och driftas enligt kommunal standard. En gång- och cykelbana med dess drift tillkommer också.

Kommentar

Ekonomiska konsekvenser i planbeskrivningen har kompletterats med synpunkten.

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden bifaller granskning av detaljplan för Del av Dingelsundet med följande synpunkter:

Viktigt att anlägga en separat gång- och cykelväg för att säkerställa trygga och säkra skolvägar för barnen i området.

Kommentar

Planen förutsätter att en separat gång- och cykelväg i möjligaste mån ska anläggas längs Dingelsundsvägen. Utöver detta förutsätter planen också att en ny passage över Skoghallsvägen anordnas och den förses med mittrefug, skylt och belysning som trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare och cyklister.

Yttranden från företag och organisationer

Ellevio AB

Ellevio har tagit del av granskningshandlingarna rörande detaljplanen och har följande synpunkter.

Ellevio äger de fyra 145kV-ledningar som passerar genom det tänkta planområdet. Ledningarna är tryggade av ledningsrätt och ledningsgatan har en bredd av 75 m.

Under stycket Kraftledning - Planförslag finns en felskrivning. Korrekt skrivning borde vara "Cykelvägen däremot måste vara minst 5 meter från närmaste elstolpe." Ett minsta avstånd av 5 m gäller även till stag.

Kommentar

Planbeskrivningen har justerats och kompletterats med synpunkten

Dingelsundsvägen som passerar kraftledningsgatan klarar fri höjd mot ledningarna både före och efter planläggning givet dagens nivå på vägen. Marknivån i ledningsgatan får inte ändras utan vårt godkännande. Då vägen byggs om gäller att eventuell sprängning i anslutning till kraftledningsstolparna kräver särskilda försiktighetsåtgärder på ett sätt som säkerställer att inte vibrationer, stötvågor eller stenkast kan påverka de fyra ledningarna.

Kommentar

Rubriken tekniska frågor i planbeskrivningen har kompletterats med upplysningen.

Ledningens skogsgata har lagts ut med egenskapsgräns för ledning och är betecknad med y. För att tydliggöra området för Ledningar är önskemålet att en annan färg för området än för Natur redovisas i kartan.

Kommentar

Eftersom plankartan är ett juridiskt dokument går det tyvärr inte att redovisa gränser på annat sätt. Kommunen menar att plankartan har ritats utifrån Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan. I övrigt redovisar grundkartan bl.a. fastighetsgräns, ledningsrättsgräns osv. som är ett underlag till plankartan.

Områden på båda sidor om vägen är markerade som naturområde i kartan och det gäller även den del som ligger inom Ellevios fastighet Dingelsundet 2:19. Ellevio har idag en transportväg in till den västra delen av fastigheten vilken ansluter till Dingelsundsvägen och som måste finnas kvar.

Kommentar

Plankartan genom en administrativ bestämmelse har tidigare försäkrat möjligheterna för infart till angränsande fastigheter (bl.a. fastigheten Dingelsundet 2:19), enskilda vägar och samfälligheter, se Administrativa bestämmelse på plankartan, (In- och utfart från kringliggande fastigheter, enskilda vägar och samfälligheter ska tillåtas).

Söder om Ellevios ställverk finns en väg som ansluter till Skoghallsvägen och som måste kunna användas för tunga transporter av t.ex. kraft- transformatorer. Transport sker i sådana fall med långa trailers som inte kan vända utan måste ha möjlighet att köra runt.

Kommentar

Planförslaget berör inte södra delen av fastigheten och inte heller vägen söder om fastigheten.

Vi ifrågasätter Naturområdet på den östra sidan om Dingelsundsvägen i anslutning till Ellevios fastighet. Vi yrkar att de båda transportvägarna (se bifogad karta) som går inom Naturområdet istället ska redovisas som vägområden i kartan. Om ett syfte med Naturområdet är att förhindra utfart direkt till Skoghallsvägen så bör kunna hanteras med hjälp av vägbom.

Kommentar

En administrativ planbestämmelse har säkerställt möjligheterna för in- och utfart till fastigheten Dingelsundet 2:19. Syfte med naturmarken längs vägen är att skapa möjligheter för vägdikey som tar hand om vägvatten.

Skanova AB

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

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den och tar hänsyn till de arbeten som måste utföras i samband med detta samt i god tid informerar Skanova.

Kommentar

Planbeskrivningen har ställt krav på att alla undanflyttningsåtgärder för markförlagda kablar inom detaljplaneområdet förutsätter att den part som initierar åtgärden bekostar den, se planbeskrivningen – ekonomiska frågor rubriken kostnader.

Postnorden Sverige AB

Postnord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta Postnord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd, leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Den huvudsakliga markanvändningen inom planområdet är väg i form av lokalgata och huvudgatan dock ej byggrätter för tex. bostäder.

Yttranden från fastighetsägare, grannar och allmänhet

Lillsjöns Samfällighetsförening

Synpunkter på planförslaget

Trafikflödet på Skoghallsvägen (vägnummer 554) har blivit mycket mer intensiv på senare år, speciellt den tunga trafiken (virkestransporter mm). Detta föranlett av Hammarö kommuns och Stora Ensos stora expansion. Föreslagen trafiklösning på in- och utfarten Dingelsundet-Skoghallsvägen anser vi fortfarande är trafikfarlig och därmed oacceptabel eftersom infarten för södergående trafik är alldeles för smal. Här måste en separat fil byggas för högersvängande trafik. Vid stopp för järnvägstrafik är risken mycket stor att det vid rusningstrafik bildas kö som sträcker sig långt ut på Skoghallsvägen vilket är motiv nog för att bygga en separat fil.

Kommentar

*Behovet av ett högersvängfält för södergående trafik har tidigare utifrån framkomligheten och kapacitetsberäkningarna har utretts. Utredningen visar på att belastningsgraden uppgår till som mest 0,23, vilket är en mycket låg belastning. Kapacitetsberäkningarna visar också att det ur framkomlighetssynpunkt för biltrafiken inte finns någon anledning att överväga högersvängfält. Kommunen anser fortfarande att ur en trafiksäkerhetsynpunkt 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**”.*

Det kan också noteras att planen med nuvarande utformning ger utrymme för ett evakueringsfält i form av vägren längs Skoghallsvägens västra sidan som skulle kunna komplettera magasinet om körlängden blir för lång vid stopp för järnvägstrafik. Kommunen vill tydliggöra att utifrån tillkommande förutsättningar, framkomligheten, kapacitetsberäkningar och den trafikmängden som kan generas av tillkommande detaljplaner finns det inte något behov av ett högersvängfält.

Den föreslagna passagen över Skoghallsvägen för oskyddade trafikanter är ur säkerhetssynpunkt otillräcklig! Vi kräver därför en hastighetsnedsättning till 70 km/timme (ingen 80-sträcka mellan Kartberget och Vidön) samt trafikljusreglering! Att korsningen är belyst ser vi som en självklarhet!

Kommentar

Hastighetsnedsättning är inte en detaljplane fråga utan det är en trafikåtgärd som kan utföras utan planstöd. Inför antagande har frågan ytterligare utretts vilket visade att kommunen har befogenhet att sänka hastigheten på Skoghallsvägen till 70 km/h om det handlar om en kortare avsnitt av vägen. Frågan har vidarebefordrats för beaktande vid projektering.

Den utredning som genomförts av Ramböll ”Korsningsutredning Dingelsundet” anser vi vara otillräcklig och föråldrad. Därför kräver vi, Lillsjöns Samfällighetsförening och Dingelsundets Vägsamfällighet, att få en ”second opinion” av annan utredare, som gör en ny mätning av trafikintensiteten, på väg 554 och anslutningsvägen, baserat på 2019 års trafik samt Stora Ensos planerade expansion! Dessa synpunkter fastställdes vid styrelsemöte i Lillsjöns Samfällighetsförening lördagen den 7 september 2019.

Kommentar

Rent generellt bedöms framkomligheten i en korsning som god om belastningsgraden inte överstiger 0,5. För att det ska börja uppkomma framkomlighetsproblem ska belastningsgraden överstiga 0,7. Med befintligt trafikflöde och en ökning av knappt 90 nya bostäder inom området Dingelsundet uppgår belastningsgraden till som mest 0,23, vilket är en mycket låg belastning. Det är därför kommunen bedömer att den framtagna utredningen (Ramböll korsningsutredningen) är tillräckligt och hållbart underlag för detaljplanarbetet.

I övrigt kan det noteras att Skoghallsvägen är en ordinär landsbygdsväg som inte skiljer sig från andra vägar ute på landet. Den aktuella sträckan som berör korsningen är i huvudsak rak med god sikt och utmärker sig inte som farligare eller mer olycksdrabbad än andra sträckor varför kommunen bedömer att vägen har kapacitet att tåla med mer eller mindre trafikökning. Enligt de riktlinjer och råd som finns så bedöms inte korsningen med den ökade trafikmängden bli trafiksäker. I övrigt är föreslagna trafikåtgärder enligt planen (mellanrefug i nord-sydlig riktning på Skoghallsvägen, belysning, uppsättning av en hänvisningsskylt för gångpassage och vänstersvängfält) en rejäl förbättring i jämförelse med idag oavsett trafikmängden.

Dingelsundets vägsamfällighet

Planförslag

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 säkra för alla. En del frågor är besvarade under samrådet men några kvarstår.

Kvarstående frågor.

Vi anser fortfarande att det kommer behövas ett separat körfält för högersväng inte enbart ett för vänstersväng i den planerade korsningen.

De två utredningar som gjorts där man kommer fram till att det inte behövs ett högersvängfält använder siffror på trafikmängd som skiljer sig kraftigt åt. Den kommunen själva gjort tror vi mer på medan den gjord av Ramböll troligen har för liten mängd. Den är baserad på mätningar gjorda på en del av flödet vid en tidpunkt då flest fritidsboende inte är i sitt hus. Vi anser att de siffrorna är mycket felvisande. Så som vi kan tolka Trafikverkets rekommendationer är de i planförslaget föreslagna magasinlängderna inte tillräckliga (30m), oavsett vilken av de två siffror på trafikmängd man väljer. De föreskriver i sin VGU att vid denna typ av korsning bör det finnas plats för 2 lastbilar först i den eventuella kön, då räcker det inte med 30 m som magasin. Vi anser därför att det således även behövs ett separat körfält för högersväng.

Kommentar

Oavsett vilken utredning bedöms att vara rätt, anser kommunen att det inte finns ett behov för högersvängfält. Det kan också noteras att inom markanvändning, beteckningsområde (**VÄG**) på plankarta finns utrymme för ett evakueringsfält/ grusad vägren som kompletterar och förlänger magasinlängden ifall köllängden blir längre än 30 meter utan att den stäcker sig ut på Skoghallsvägen.

Det bör även tas i beaktande att det är mycket stor skillnad i hastighet mellan den svängande trafiken och den som ska fortsätta mot Skoghall. Även här skulle ett separat körfält för högersväng öka säkerheten i korsningen. Säkerheten för gångare ska också vara hög speciellt i passagen över Skoghallsvägen till busshållplatsen och cykelbanan på östra sidan om vägen. Här påpekar Ramböll att det skulle vara osäkert att

passera ett körfält till varför de avråder från ett högersvängfält. Vi ser dock ingen orsak till att den passagen inte kan placeras på annat ställe och då inte passera mer än två körfält, då utgör inte ett högersvängkörfält en ökad risk för oskyddade trafikanter. Det bör läggas stor vikt vid att det ska bli säkert för alla trafikanter såväl oskyddade som biltrafikanter. Det bör också läggas stor vikt vid hur och var oskyddade trafikanter ska passera säkert över infartsvägen, på väg till och från busshållplatser och cykelställ.

Kommentar

Placering av passagen för skyddade trafikanter enligt planförslaget har utretts utifrån olika trafikspekter bl.a. anslutning till föreslagna cykelbana längs Dingelsundsvägen, rimligt avstånd till båda busshållplatserna på ömse sidor av Skoghallsvägen och en trafiksäker passage över vägen. Inför antagande har ett annat läge för passagen, söder om busshållplatsen i södergående riktning undersökts. Konsekvenserna av det alternativet är att passagen kommer att ligga ganska långt (ca 60 meter) från planerad cykelbanan längs Dingelsundsvägen vilket bidrar till att oskyddade trafikanter i stället väljer andra genvägar/passager över vägen. Därför valde kommunen det alternativet som föreslagits av korsningsutredning – Ramböll AB den 22 mars 2019.

I övrigt vill kommunen också tydliggöra att trafikmätning genomförts under september pga. att valda tidpunkten (september) sammanfaller med de tidpunkter som allmänheten tar sig till eller från sina arbeten, dock ej mitt i sommaren när en del av bilresande är på semester eller bortresta.

Nya frågor.

Den senaste planen i området den för västra Dingelsundet tillåter byggnation av en förskola på några utpekade tomter detta bör tas med i de uppdaterade underlag som ger slutlig utformning av vägen och korsningen som behandlas i denna plan.

Kommentar

Planering av en tomt för förskola är inte längre aktuellt.

De flesta frågor har besvarats sedan samrådet. Vi är nöjda med att kommunen kommer ta ansvaret för infartsvägen till de nya områdena. Att lägga ansvaret för den sträckan på en befintlig smal samfällad väg kändes orimligt.

Kvarstående synpunkter

De vi vill betona från vår sida är att just vägen fram till det nya området är beslutad och genomförd innan det sker någon inflyttning till de nya fastigheterna. Vägen och korsningen vid Skoghallsvägen måste vara säker och klara tillkommande trafik, både bilar och oskyddade trafikanter. Korsningen i sig bör vara klar och säker även innan inflyttning då det i byggskedet kommer vara en mycket hög trafikbelastning på den.

Kommentar

Utbyggnadstiden är en genomförandefråga. Ambitionen är att kommunen först bygger infrastruktur sedan får inflyttning ske. Frågan vidarebefordras till exploatören för beaktande vid projektering.

Vi tycker också att det är synd att den i ett tidigt skede planerade GC-vägen mellan östra och södra området är borta då den kunnat tjäna som en extra väg vid nödfall för tex. räddningstjänsten.

Kommentar

Gångvägen finns kvar och den kan användas när behovet blir nödvändigt.

Våra synpunkter gällande korsningen ges i kommentarerna på detaljplanen för del av Dingelsundsvägen.

Boende på Dingelsundet 536

”Plan en förutsätter också att en ny passage över Skoghallsvägen anordnas och den förses med mittrefug som trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare och cyklister” Då vi blir fler och fler som bor på Dingelsundet måste säkerheten öka när man ska passera från Dingelsundet till gång och cykelvägen mellan Karlstad och Skoghall. En refug och uppmärkning räcker inte. Sikten är dålig och det säkraste vore en bro eller tunnel.

Kommentar

Frågan om planskild passage i form av tunnel eller gångbro är omöjligt p.g.a. markförhållande och begränsningar från kringliggande riksintressen - Natura-2000 område i öster och järnvägen i väster.

Medverkande tjänsteman

Granskningsutlåtandet är sammanställt av stadsbyggnadsarkitekt Ossman Sharif på stadsbyggnadsförvaltningen.

Karlstad den 18 februari 2020