

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

---

## Inledning

Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt kommunens ställningstagande till dessa.

## Hur samrådet har bedrivits

Samråd enligt PBL 5:11 ägde rum 20 juni - 31 augusti 2017. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, på bibliotekshuset i Karlstad och på kommunens hemsida. Ett samrådsmöte hölls i samhällsbyggnadshuset den 29 juni 2017.

## Sammanfattning

De synpunkter som har inkommit handlar främst om trafikfrågor, MKN vatten, hälsa och säkerhet, Natura 2000, naturvärde. Planförslaget har kompletterats utifrån inkomna synpunkter och det finns inte kvarstående synpunkter som inte kunnat tillgodoses.

## 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 synpunkter har resulterat i följande justeringar:

- Trafikutredningen har uppdaterats och kompletterats med korsningsutredning.
- Fler träd har mätts in och tomterna har justerats och anpassats något efter det. Tomtmark har justerats så att mer värdefull naturmark sparas öster om tillfartsvägen.
- Text kring MKN vatten har utvecklats och lagts in i planbeskrivningen.
- Avståndet från kraftledningen till kvartersmark har utökats genom att en del av närmaste marken längs kraftledningen planlagts som naturmark och prickmark.
- Minsta tomtstorlek ( $e_1$ ) har justerats från 1100 kvm till 1000 kvm.
- Planbestämmelsen om utjämning av markens nivåskillnader har tagits bort pga. att den är svår att följa när man bygger.
- Möjligheterna för flerfamiljshus har tagits bort från planförslaget vilket resulterats i att planbestämmelserna ( $f$ ) och ( $e_2$ ) utgått från plankartan.

Utöver det har även mindre redaktionella justeringar gjorts i planhandlingarna.

## Inkomna yttranden

14 yttranden har kommit in under samrådstiden varav 10 från kommunala och statliga remissinstanser och 4 stycken från föreningar eller fastighetsägare/boenden i närområdet. Yttrandena redovisas här och kommenteras med kursiv stil. Anmärkningar från samrådsmötet bifogas.

## Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

TeliaSonera Skanova, Karlstads El och Stadsnät AB, Värmlands museum, Kultur- och fritidsförvaltningen

## Statliga remissinstanser

### Länsstyrelsen

#### Tidigare ställningstaganden

Kommunen gör bedömningen att detaljplanen är förenlig med gällande kommunövergripande översiktsplan samt fördjupad översiktsplan för Dingelsundet och delar av Knapstad. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

#### Råd om tillämpning av PBL m.m.

##### Kollektivtrafik

Grundförutsättningarna för kollektivtrafik är goda i området då det finns en tät buss- trafik längs Skoghallsvägen. Möjligheten till att åka kollektivt begränsas dock i planförslaget då närmsta busshållplats ligger 600 – 900 meter från de planerade bostäderna. I planförslaget föreslås heller inga särskilda GC-vägar vilket gör att det riskerar att byggas in ett bilberoende i området.

Länsstyrelsen konstaterar att det är viktigt för flera miljömål och ett hållbart samhälle att man förbättrar och förenklar för hållbara transportmedel samt att det är säkert att ta sig fram via gång och cykel till kollektivtrafik. Kommunen har i planbeskrivningen bland annat betonat att ”Den fysiska planeringen måste underlätta såväl mäns som kvinnors vardagsliv” och ger ett antal exempel på skillnader i mäns och kvinnors tillgång till olika kommunikationsalternativ. Länsstyrelsen anser det dock oklart hur detaljplanen bidrar till att minska dessa olikheter då planförslaget snarare kan förstärka dessa skillnader genom ett ökat bilberoende.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att detaljplanen tydligare och med högre ambitionsnivå bör hantera kollektivt resande då förutsättningarna och potentialen i området finns.

*Kommentar: Frågeställningar hänvisar till kommentar nedan under rubriken trafikfrågor.*

##### Trafikfrågor

I planbeskrivningen anges att åtgärder utanför planområdet behöver göras vid korsningen till Skoghallsvägen där man bland annat behöver bredda vägen för att möjliggöra ett vänstersvängsfält. Kommunen skriver även att en passage för gående och cyklister ska skapas för att dessa ska kunna ta sig till kollektivtrafikanslutningar och den gång- och cykelväg som finns öster om Skoghallsvägen.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör utreda detta närmare och då med fokus på de oskyddade trafikanternas hela resa från planområdet till kollektivtrafikanslutning och till GC-vägen längs Skoghallsvägen. Dingelsundsvägen är idag smal och de oskyddade trafikanterna måste inte bara blandas med biltrafik utan måste också korsas järnvägen och Skoghallsvägen där det råder en hög trafikintensitet och hög hastighet.

*Kommentar: Trafikfrågan har ytterligare utretts och en uppdaterad trafikräkning har gjorts på plats efter samrådet. Trafikfrågan har även kompletterats med korsningsutredning (korsningen Dingelsundsvägen- Skoghallsvägen) med syfte att bedöma om det finns behov för högersvängskörfält för motorfordon in på Dingelsundsvägen. Slutsatsen visa på att utifrån kapacitetsberäkningarna för biltrafiken finns det inte någon anledning att överväga högersvängsfält in på Dingelsundsvägen. Ett högersvängsfält är ur trafiksäkerhetssynpunkt olämpligt för fotgängare och cyklister som korsar Skoghallsvägen ” 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 ”*

*Karlstads kommun har efter samrådet - inför granskning bestämt att planlägga den berörda delen av Dingelsundsvägen från Skoghallsvägen fram till det nuvarande planområdet som allmän tillfartsväg med möjlighet för en separat gc-väg där utrymme finns. Detaljplan för den tilltänkta tillfartsvägen har redan varit ute på samråd och kommer prövas parallellt med den här detaljplanen.*

### **Uppvärmning**

I den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet anges det att ”vid ny- och ombyggnad av bostadshus i området bör långsiktiga hållbara system för uppvärmning installeras.” Länsstyrelsen konstaterar att något ställningstagande i denna riktning inte finns i planbeskrivningen.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med synpunkten.*

### **Dagvatten**

På plankartan finns yta för dagvattenmagasin angivet, men enligt illustrationsplanen ska det även finnas ett dagvattenmagasin utanför aktuellt planområde. Det är dock oklart om detta magasin utanför planområdet är en förutsättning för detaljplanens genomförande eller inte. Länsstyrelsen anser att om så är fallet bör alla ytor som krävs för planens genomförande ingå i detaljplanen.

*Kommentar: Magasinet anläggs på kommunens mark i närheten av kraftledningen, utanför planområdet, för att inte ta värdefull naturmark i anspråk. Planområdet utvidgas inte, men det har skrivits in i genomförandebeskrivningen, i planbeskrivningen, att denna ska anläggas innan tomterna bebyggs.*

### **Miljömål**

Detaljplanen innebär att man tar i anspråk ett skogsområde där det på flera områden finns höga naturvärden. Det är därför angeläget med spridningskorridorer genom planområdet. I planförslaget finns endast en smal remsa med en stig. Länsstyrelsen anser det viktigt att lyfta de ekosystemtjänster som kan skapas i och med bredare spridningskorridorer. Om det finns våtmarker som försvinner i samband med planens genomförande kan kompenseringsåtgärder behöva genomföras.

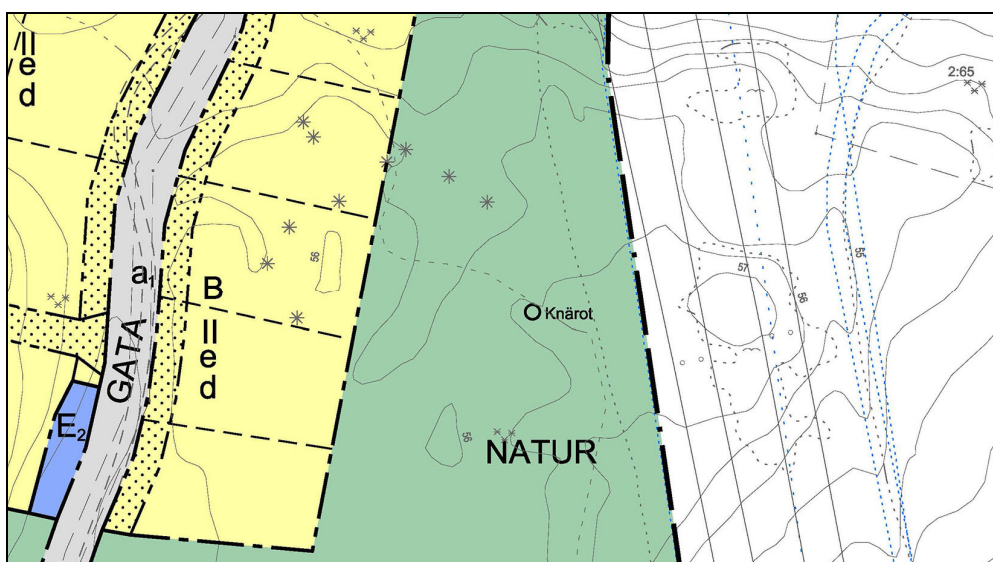
*Kommentar: Ett grönt släpp, på ca 10 meter, har sparats centralt mellan bebyggelsen som kopplar samman naturmarken i öster och väster, och även norr om bebyggelsen finns en koppling mellan naturområdena som kan fungera som spridningskorridorer för växt- och djurliv. Ett annat grönt släpp, på ca 10 meter har också sparats mellan bebyggelsen och kraftledningen i öster. I söder finns det befintlig bebyggelse som gör att det inte går att få plats med ett större grönt släpp där.*

### **Naturvärden och artskydd**

Länsstyrelsen noterar att det inventerade området i naturvärdesinventeringen inte tillförlitligt överensstämmer med det område som detaljplanen täcker. Länsstyrelsens bedömning är att alla ytor där det planeras exploatering behöver naturvärdesbedömas.

*Kommentar: Det är ett område i nordvästra delen som inte är med i naturvärdesbedömningen, men den utgörs idag av ett kalhygge och har inga naturvärden, varför den inte behöver inventeras.*

Länsstyrelsen vill erinra om att det finns tidigare uppgifter om att knärot växer i område N6 och att Knärot är en skyddad art enligt artskyddsförordningen. Därför behöver kommunen se över planförslaget och anpassa exploateringen omfattning så att arten inte riskerar att skadas. Om artens gynnsamma bevarandestatus i området påverkas negativt väcks artskyddet och dispens behöver sökas.



Urklipp av plankartan som visar var Knäroten ligger inom planområdet

*Kommentar: Karlstads kommun har efter samrådet kollat upp det här och artfyndet i artdatabasen ligger ca 30 meter från närmsta planlagda kvartersmark, inom det vi planlägger som naturmark varför artens bevarandestatus inte bedöms påverkas av planförslaget.*

Vidare finns observationer i artportalen om fladdermöss vilka också är skyddade arter. Kommunen behöver analysera om och i så fall hur fladdermusarter som finns i närområdet kan komma att påverkas av exploateringen.

*Kommentar: Utifrån kunskap från inventeringarna i Jakobsberg och Katrineberg har konsulten Ecom AB gjort en utredning om förutsättningar för fladdermöss i Dingelsundet. Den utredningen pekar på att exploateringen kan försämra förutsättningar för vissa fladdermusarter, men förbättras för andra. Detta innebär att planens konsekvenser för fladdermusarter inte blir märkbar.*

Länsstyrelsen gör bedömningen att områden med naturvärdesklass 3 bör lämnas orörda, enligt förslaget i naturvärdesinventeringen, alternativt att exploateringen anpassas så att naturvärdena i dessa områden kan bibehållas.

*Kommentar: En avvägning har gjorts mellan naturvärden och mark för bostäder. Väster om tillfartsvägen har skog avverkats sedan naturinventeringen gjordes och där har ett antal grova tallar sparats och skyddats i planen. Öster om tillfartsvägen finns också områden med naturvärdeklass 3, där har ytterligare fältbesök efter samrådskedet gjorts av kommunens naturvårdshandläggare, som bedömts rätt att spara. Den östra delen av område 6 betecknas som naturmark i detaljplanen då det är där som den största andelen av större grövre träd finns. Ytterligare grova tallar har också mätts in och kvartersmarken anpassats och justerats något efter det. Justering har gjorts så att tomterna i öster blivit något mindre och därmed sparas mer värdefull naturmark inom naturvårdsområde 6. Område 7 i naturvärdesinventeringen har också sparats som naturmark i granskningsförslaget, från att ha varit planlagt som bostadsmark i samrådsförslaget.*

Länsstyrelsen konstaterar även att det inte finns något resonemang i naturvärdesinventeringen huruvida man tagit ställning till eventuella fågelarter i eller omkring planområdet. Kommunen bör i kommande planering göra en fågelinventering med hänsyn till artskyddet och kan med fördel göra detta över ett större område enligt exploateringsambitionen i FÖP.

*Kommentar: Frågan lyfts vidare för beaktande vid planering av andra delar av Dingelsundet som kan beröra Natura 2000-området, tex. detaljplan för fastigheten Knappstad 2:47.*

## Behovsbedömning

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

## Riksintressen

### Natura 2000

I planbeskrivningen nämns endast att Natura2000 finns i anslutning till planområdet samt att dagvattenåtgärder görs för att fördröja vatten innan det når Klarälvsdeltat. Länsstyrelsen anser dock att kommunen behöver utreda och bedöma effekten av detaljplanen på Natura2000, utpekade arter och naturtyper m.m. enligt förordningen om områdesskydd.

*Kommentar: Inför granskningen har kommunen låtit WSP att ta fram en översiktlig konsekvensbedömning med syfte att identifiera, beskriva och bedöma de direkta och indirekta effekter som ett genomförande av detaljplanen kan medföra på Natura 2000-områdets utpekade arter och naturtyper. Konsekvensbedömningen visar på att naturtyperna och de typiska arterna i Natura 2000-området inte missgynnas på ett betydande sätt av detaljplanens genomförande. Utredningen föreslår också några försiktighetsmått och skyddsåtgärder för spillkråkan som bedöms lämpliga att genomföra för att säkerställa tillgång på viloplats och födosöksområde för spillkråkan inom detaljplaneområdet. Genomförandebeskrivningen har kompletterats med kravet att innan avverknings- och byggskedet inom planområdet påbörjas ska spillkråka inventeras.*

## Miljökvalitetsnormer

### Vatten

Kommunen har angett att vattenförekomstens, Vänern-Kattfjordens, ekologiska status bedöms som måttlig men det saknas information om att utslagsgivande parametrar är både bottenfauna och hydrologisk regim i sjöar. Bedömningen av bottenfauna visar att antalet arter och individtätthet har minskat under senare år (sedan 2006).

Länsstyrelsen saknar även en beskrivning av förhållandena i vattenförekomsten Klarälven – Dingelsundsådran. Kommunens beskrivning av kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus anses heller inte heltäckande och halter av kvicksilver och PBDE får inte öka jämfört med de halter som fanns i december 2015.

*Kommentar: Texten i planbeskrivningen har kompletterats, se under rubriken Störningar, hälsa och säkerhet - vattenkvalitet.*

## Strandskydd

I detaljplanen upphäver kommunen strandskyddet för kvartersmark bakom befintlig bebyggelse och anger som särskilt skäl att befintlig bebyggelse samt en befintlig väg är avskärmande från strandlinjen. Länsstyrelsen har inget att erinra mot det gällande strandskyddsupphävandet.

## Hälsa och säkerhet

### Kraftledning

I planbeskrivningen har kommunen angett att en godtagbar magnetfältsnivå för bostäder uppfylls på ett avstånd av 32 meter från kraftledningen. Den fördjupade översiktsplanen anger också detta avstånd och att ingen bostadsbebyggelse får placeras närmare än detta.

På plankartan finns det byggrätter i öst som angränsar till kraftledningen där det tillåts bostadsbebyggelse på ett avstånd av 32 meter, men planen möjliggör även komplementbyggnader så nära som 10 meter från kraftledningen. Länsstyrelsen anser att marken som är avsedd för komplementbyggnader är olämplig och bör tas bort då komplementbyggnader även kan inrymma s.k. Friggebodar och Attefallshus som kan användas för bostadsändamål. Kommunen bör därför minska byggrätterna och istället planlägga detta som naturmark på plankartan.

*Kommentar: En del av kvartermarken har reglerats till naturmark efter samrådsförslaget så det blir ett längre avstånd till kraftledningen (som närmast 22 meter). Restande tomtmark upp till 32 meter från kraftledningen har beteckningen prickmark och därefter plusmark för enbart komplementbyggnader.*

*Det kan också noteras att placering och utformning av bygglovsbefriade "Attefallshus" och "Friggebodar" (enligt boverkets anvisning) med hänvisning till PBL 2 kap. 9 § inte får ske så att byggnaden innebär fara för människors hälsa eller säkerhet eller medför en betydande olägenhet på annat sätt. Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om att bygglovsbefriade "Attefallshus" längs kraftledningen i öster ska prövas i enlighet med PBL 2 kap. 9 §.*

### **Översvämning**

De bostäder som planeras i området berörs inte av översvämningsrisker från Vänern men i planbeskrivningen framförs det att de säkerhetsmarginaler som tillämpas i Värmlands och Västra Götalands läns gemensamma skrift Stigande Vatten, bör justeras med hänsyn till landhöjning.

Under år 2016 - 2017 genomför SMHI ett projekt som ska kartlägga den klimatrelaterade problematiken kring Sveriges stora sjöar, däribland Vänern. Projektet innehåller beräkningar av framtida vattennivåer, tappningar, vattentemperatur och is. De nya beräkningarna har också tagit hänsyn till landhöjning. Beräkningarna kommer att ligga till grund för en uppdatering av faktabladet till vägledningen Stigande Vatten. Enligt de preliminära beräkningar som har tagits fram ligger det nya riktvärdet för en framtida 200-årsnivå i Karlstad på +46.57 möh (RH2000).

Observera att enligt SMHI kan det finnas osäkerheter i värdena, därför ska de ses som preliminära, och med vetskapen att de ej är publicerade. Länsstyrelsen bedömer att kommunen ändå kan ha fördel av att se över detaljplanen utifrån dessa troliga nya värden. De slutliga resultaten kommer presenteras av SMHI i höst.

Gällande tillfartsvägar till detaljplaneområdet så anger kommunen att dessa delvis kan stå under vatten vid höga vattenstånd. Länsstyrelsen vill påpeka att det inte endast är räddningstjänst som ska kunna ta sig fram vid en översvämningssituation utan de boende även fortsatt ska kunna ta sig till och från bostaden. Detta bör säkerställas och justeras i kommande planarbete.

*Kommentar: Eftersom marknivåerna inom planområdet ligger över +47.00 bedöms det inte att översvämningar från Vänern är aktuella. Övriga översvämningsrisker hänvisar till det pågående planarbete för Dingelsundsvägen som tidigare varit ute på samråd och är föremål för granskning.*

### **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.

### **Trafikverket**

#### **Plankorsning**

Området kring Dingelsundet tillgängliggörs idag via en plankorsning vid Skoghallsbanan som förbinder väg 554 med en enskild väg in i området. Plankorsningen har idag ett så kallat C- och D-skydd vilket innebär ljus- och ljudsignaler. (En A-anläggning har det högsta skyddet och innebär även bommar.) Öster om plankorsningen finns ett magasin om ca 30 meter fram till väg 554 och väster om densamma finns ett magasin om ca 46 meter där bilar kan stå i väntan på passage. Strax norr och söderut finns ytterligare oskyddade plankorsningar där man kan korsa järnvägen utan skyddsanordningar.

*Kommentar: Plankorsningen tillsammans med det berörda avsnittet av Dingelsundsvägen ingår i detaljplan för Dingelsundsvägen som varit föremål för samråd. Ut-*

*rymme för magasin, skyddsanordningar, säkerhetsåtgärder osv. har redan beaktats i det pågående detaljplanearbete för tillfartsvägen i enligt med det framtagna medfinansieringsavtalet.*

### **Trafik-PM**

Med föreliggande planområde A tillsammans med påföljande planområden B & C utbyggda, kommer biltrafiken till och från området, över plankorsningen, att mer än fördubblas jämfört med dagens situation. Rekommendationen att korsningen mellan anslutningsvägen och väg 554 Skoghallsvägen ska byggas om till C-korsning med vänstersvängfält är bra. Eventuellt kunde beräkningen ha grundats på ett högre antagande om antal resor per bostad och dag (6 - 6,5) samt en trafikökning med 1% per år och på 20 års sikt. Bedömningen hade dock troligtvis blivit densamma eftersom hastigheten på väg 554 har sänkts till 80 km/h (i Trafik-PM uppges 90 km/h under punkt 5).

*Kommentar: Trafikberäkningen har efter samrådet uppdaterats och kompletterats med korsningsutredning. Korsningen med järnvägen och anslutningsväg kommer att åtgärdas och byggas om med vänstersvängfält och en passage för oskyddade trafikanter norr om korsningen. I övrigt hänvisar frågeställningar dels till pågående planarbete för Dingelsundsvägen och dels till kommentar till länsstyrelsens synpunkter, under rubriken Trafikfrågor.*

Det är av vikt att klargöra risken för om det kan bli bilköer under maxtimmen som kan komma att växa ut förbi de magasinlängder som finns vid plankorsningen idag, och därmed riskera att ett fordon kan bli stående på spåret med andra fordon både framför och bakom sig. En ombyggnation av korsningen vid väg 554 måste ta hänsyn till det korta avståndet till plankorsningen med järnvägen.

*Kommentar: Frågan skickas vidare för beaktande vid projektering och ombyggnation av korsningen. Trafikverket kommer också att vara en samrådspart när dessa trafikåtgärder utförs. I övrigt bekräftades kommunens tidigare bedömning (Trafik-PM 2017) om förväntad kölängd mot järnvägen av korsningsutredningen (Korsningsutredning Ramböll den 22 mars 2019. Enligt den framtagna korsningsutredningen har kommunen överskattat trafikflöden vilket gör att det är osannolikt att mer än 4 bilar skulle kunna stå i kö för att passera järnvägen när bommarna är nedfällda.*

### **Oskyddade trafikanter**

Enligt nationella riktlinjer och målformuleringar ska planläggning för nya bostäder i möjligaste mån ske kollektivtrafikhänsyn samt främja gång och cykel. Det finns anledning att både tro och verka för att en större andel än 10% av resorna till området kommer att företas med cykel eller gående från buss vid Skoghallsvägen.

Trafik-PM föreslår en passage för fotgängare och cyklister över Skoghallsvägen för att förbättra säkerheten, men belyser inte riskerna för oskyddade trafikanter vid plankorsningen med järnvägen. Enligt PM ska oskyddade trafikanter passera Skoghallsbanan på samma befintliga plankorsning som biltrafiken, där ingen separering av trafikslagen finns. Befintlig vägbredd tillåter knapp ens möte mellan två personbilar.

Trafikverket anser att det behöver utredas närmare om en separat GC-passage krävs över järnvägen för acceptabel trafiksäkerhet samt om plankorsningstypen i sammanhanget behöver uppgraderas till en så kallad A-anläggning med bommar. En utredning får ske på initiativ av och bekostas av kommunen.

*Kommentar: Inför granskningen har Karlstads kommun och Trafikverket träffats och kommit fram till att korsningen Dingelsundsvägen och Skoghallsbanan ska åtgärdas. Inledningsvis har utförande av trafikåtgärderna börjat med ett medfinansieringsavtal som kommer att tecknas innan planen tas upp för antagande. I övrigt hänvisar frågeställningar dels till pågående planarbete för Dingelsundsvägen och dels till kommentar till länsstyrelsens synpunkter, under rubriken Trafikfrågor.*

### Ledningsdragning

Att förlägga ledning i vägområde eller järnvägsområde kräver Trafikverkets tillstånd enligt väglagen. Ansökan om ledningsärendet för både väg och järnväg görs.

*Kommentar: Planen berör inte något vägområde och inte heller järnvägsområde utan frågan berör detaljplan för Dingelsundsvägen. Frågeställningen har upplystlysts och behandlats i detaljplan för Dingelsundsvägen.*

### Sammantagen bedömning

Trafikverket anser att förutsättningarna för oskyddade trafikanter behöver utredas för att kunna bedöma om åtgärder krävs för en säkrare passage över järnvägen. I sammanhanget kan frågan om trafiksäkerhet för all trafik vid plankorsningen också lyftas ytterligare.

*Kommentar: se kommentarer ovan.*

### Lantmäteriet

- Illustrationslinjerna på plankartan stämmer inte överens med illustrationsplanen i plankartan (området B). Föreslagen väg inom området B och u-områdets utbredning borde samförläggas.
- I genomförandebeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor, servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar borde det stå något om att den nya gemensamhetsanläggningen för väg ska anslutas till Dingelsundet ga:l. Anslutningen görs i en förrättning.
- Redovisningen av dagvattenmagasinet (E2) i söder på illustrationsplan stämmer inte överens med plankartan. På plankartan är det ett "hack" i vägen.

*Kommentar: Genomförandebeskrivningen har ändrats efter synpunkterna. Synpunkter gällande illustrationsplanen har uppdaterats inför granskning.*

## Kommunala remissinstanser

### Barn- och ungdomsförvaltningen

Bifaller förslag till detaljplan för Östra Dingelsundet med följande kompletteringar:

- Säkra gång- och cykelvägar måste finnas i området så att elever tryggt kan ta sig till skolan.
- Avståndet till närmaste skola är i skrivande stund cirka 4 km vilket gör att eleverna enligt nuvarande regler är berättigade skolskjuts. Med anledning av detta måste det finnas en cirkulationsplats där skolskjutsen (buss alternativt taxi) kan hämta och lämna eleverna. Även till denna plats måste eleverna kunna ta sig till på ett säkert sätt.
- Busshållplats för Karlstadsbuss är önskvärt då äldre elever som har ett avstånd om ca 4 km är berättigade busskort och kan ta sig till skolan själva.

*Kommentar: Skolskjutsen stannar idag innan järnvägsövergången och kommer fortsatt att vara där. Inför granskning har vägfrågan ytterligare utretts vilket resulterat i att Dingelsundsvägen, avsnittet mellan planområdet och Skoghallsvägen planläggs som tillfartsväg med fokus på oskyddade trafikanter dvs gc-väg, belysning och säkra passage över järnvägen-Skoghallsbanan och Skoghallsvägen. Utförande av föreslagna trafikåtgärder inom detaljplan för del av Dingelsundsvägen innebär en förbättring för gående och cyklister från området fram till Skoghallsvägen och busshållplatsen.*

### Miljöförvaltningen

#### Gång- och cykeltrafik



Ny bebyggelse kommer troligen att locka många barnfamiljer till Dingelsundet. Miljöförvaltningen anser därför att vägarna bör förse med gång- och cykelbanor så att barn, och även vuxna, på ett säkert sätt kan ta sig runt i området. Enligt kartan på sidan fem tolkar vi det också som att en tänkt cykelväg ska knyta ihop området med cykelvägen norrifrån från Bellevue/Zakrisdalsvägen, vilket är bra.

Åtgärder bör även övervägas för att göra övergången till cykelstråk samt busshållplats på andra sidan Skoghallsvägen säker, till exempel hastighetsbegränsning alternativt trafikljus.

*Kommentar: Frågan har redan besvarats, se kommentar till barn- och ungdomsförvaltningens synpunkt ovan.*

### **Avfallshantering**

Eftersom gatorna föreslås ha enskilt huvudmannaskap och kommer att bli en del i en gemensamhetsanläggning är det en god ide att vid infarten till området även anlägga en gemensam anläggning för avfallshantering. Då slipper man planera för renhållningens tunga och breda fordon inne i bostadsområdena. Där bör det förutom mat- och restavfall även vara möjligt att sortera förpackningar och tidningar. Möjlighet till underjordiska kärler bör undersökas (kan ordnas via KEAB). Kan inte sorteringsmöjligheter för förpackningar och tidningar ordnas vid bostadsområdena bör det avsättas ett område vid infarten till Dingelsundet för en återvinningsstation som kan betjäna hela Dingelsundsområdet.

*Kommentar: Det är tänkt att återvinningsstation ska finnas vid infarten till området för att serva en större del av Dingelsundet.*

### **Energi och klimat**

Att minska förbrukningen av energi och hitta nya lösningar för en hållbar energiförsörjning blir allt viktigare. Nya bostadshus bör därför uppfylla höga krav på energieffektivitet. Viktiga aspekter är byggnaders utformning och energiprestanda, tillförsel av förnybar energi, samt mikroklimat med avseende på solinstrålning respektive framtida ökade kylbehov. Bostadshuset bör placeras så att takvinkeln blir optimal för solkraft, för utnyttjande vid byggnation eller för komplettering i framtiden.

*Kommentar: Planförslaget med sina utformningar förhindrar inte utrustning av tex. solkraft och andra hållbara energiförsörjningar. I övrigt är frågan en projekteringsfråga.*

### **Teknik- och fastighetsförvaltningen**

Det behöver förtydligas i detaljplanen och i genomförandebeskrivningen att dagvattenmagasinen ska ha kommunalt huvudmannaskap samt att dagvattenmagasinen ska regleras in i kommunens fastighet Dingelsundet 2:87.

Den naturvärdesinventering enligt svensk standard (SIS standard SS 199 000:2014) som genomförts inom detaljplaneområdet visar att inga delar av området uppnår klass 1 eller klass 2, vilka är de högsta klasserna. Däremot har en relativt stor del av planområdet klassats som klass 3 – påtagligt naturvärde, och en betydande del av dessa områden föreslås planläggas för bebyggelse.

Inom de klass 3-områden som bebyggs rekommenderas att så långt möjligt spara äldre tallar och aspar. Många arter knutna till tall respektive asp tål eller gynnas av solexponering, och äldre träd av dessa trädslag kan därför ha ett påtagligt naturvärde även om de står i bebyggelse istället för i skog. Under rubriken tidigare ställningstaganden, riksintressen bör även nämnas att området ligger inom riksintresse för friluftsliv och turism ”Vänern med öar och stränder” enligt miljöbalken kap 4.

*Kommentar: Text kring dagvattenmagasinen och riksintresse har ändrats enligt synpunkter. Byggrätterna med hänsyn till naturvärden har också justerats något så att mer naturmark sparas.*

## Yttranden från övriga

### Naturskyddsföreningen

Förslaget innebär att relativt värdefull naturmark tas i anspråk för bebyggelse, bland annat äldre tallskog och ett mindre område med högstammig lövskog. Det är dock positivt att området byggs ut längs med befintlig tillfartsväg och att delar av den värdefulla naturmarken får ett långsiktigt skydd som naturmark.

Den naturinventering som utförts i januari 2017 bör kompletteras med en inventering över förekomst av insekter, kärlväxter och svampar samt av häckande fåglar i området, speciellt inom de delar av delområde 4, 6 och 7 i naturinventeringen som avses bebyggas. Inventeringen måste göras under växt och häckningssäsongen.

*Kommentar: Det stämmer att enligt svensk standard för naturvärdesinventering ska fältinventering i vår del av landet utföras 1 april-30 november, så tiden var en avvikelse från standarden. Men det som också bedömdes av konsulten är dock att de flesta naturvärdsarter i grupperna mossor, lavar, vedsvampar och vedlevande insekter (uti-från gnag- och kläckhål) går att identifiera även i januari under förutsättning att det är snöfritt, vilket stämmer väl med den tiden som naturinventeringen utförts.*

*När det gäller frågan om komplettering av inventeringen med bl.a. svampar och insekter i området, bedöms det inte att det blir några större sensationer inom det aktuella planområdet men i det norra delområdet skulle man kunna finna ytterligare fynd av t.ex. vedskalbaggar. Med det norra området menar man ett område som ligger utanför det aktuella området, vid åkermarken, som inventerades samtidigt.*

Vi anser att den mark i områdets sydöstra del som betecknas med siffran 7 i naturinventeringen bör undantas från bebyggelse. Här finns relativt mycket högstammig lövskog som på sikt kan bli värdefull, speciellt som den finns så nära det föreslagna naturreservatet för Klarälvsdeltat. Därmed ökar också skyddsavståndet till den 130 kVs ledning som finns nära de planerade husen. Om området ändå bebyggs bör större lövträd mätas in och sparas i möjligaste mån. I övrigt bör gamla tallar och naturvärdesträd inom bebyggelseområdet mätas in och sparas i möjligaste mån.

*Kommentar: Många arter knutna till tall respektive asp tål eller gynnas av solexponering, och äldre träd av dessa trädslag kan därför ha ett påtagligt naturvärde även om de står i bebyggelse istället för i skog. I övrigt se kommentar till länsstyrelsens synpunkt under rubriken naturvärden ovan.*

Planförslaget innehåller inga förbättringar för kollektivtrafikresenärer och cyklister inom planområdet. Detta strider mot intentionerna i kommunens transportstrategi och bidrar till ökad biltrafik, då avståndet till centrum och annan service är relativt långt med cykel. Avståndet till busshållplatser (cirka 600 - 900 meter) är inte tillräckligt attraktivt för att huvuddelen av transporterna till och från området kan tänkas ske med hållbara transportslag som buss och cykel mm.

*Kommentar: Frågeställning har redan bemötts och hänvisas till kommentarer till länsstyrelsens synpunkt ovan under rubriken - trafikfrågor.*

### Dingelsundets vägsamfällighet (Dingelsundet GA:1)

#### Övergripande plan för trafiken i området

I den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet och delar av Knappstad föreskriver kommunen att det i samband med detaljplanering ska tas fram en övergripande vägutredning. I dokumenten som stödjer detaljplanen återfinns ingen sådan utredning, endast ett PM som hanterar korsningen vid Skoghallsvägen.

*Kommentar: Frågeställning har redan bemötts och hänvisas till kommentar till länsstyrelsens synpunkt under rubriken - trafikfrågor.*

Vägsamfälligheten kräver att en utredning tas fram för hela området inte bara detaljplanens, då en stor förändring av trafikmängden på befintlig väg kommer att ske till följd av nyexploateringen. En utredning måste vara än viktigare nu eftersom detaljplanen öppnar för avsevärt ökat antal bostäder jämfört med vad som i den fördjupade översiktsplanen identifierats. FÖP:en identifierar 80 bostäder i hela området huvudsakligen fördelat på tre områden i det östra området 20 - 40 bostäder. I detaljplanen för Östra Dingelsundet tillåts upp till 65 bostäder, trafiken kommer att få en större roll än vad som förutsetts i FÖP:en.

Vägsamfälligheten är förundrad över att kommunen inte fört någon dialog med oss i frågor rörande trafiken i området inför den planerade exploateringen. Första kontakt blev vid samrådsmöte för denna detaljplan där vaga övergripande planer lades fram.

*Kommentar: Inför granskning har väg- och trafikfrågan ytterligare utretts, vilket resulterats i att en del av Dingelsundsvägen, avsnittet mellan planområdet och Skoghallsvägen kommer att planläggas och åtgärdas. Trafikåtgärder inom detaljplan för del av Dingelsundsvägen omfattar flera frågor såsom huvudmannaskap, standard väg, gång- och cykelväg, belysning, korsningen med järnvägen och anslutning till Skoghallsvägen.*

*Kommunen vill tydliggöra att planförslaget med nuvarande utformning och efter borttagning av byggrätter för flerfamiljshus, möjliggör byggrätter för ca 45 nya villatomter.*

### **Infart till Dingelsundet, korsning vid Skoghallsvägen**

I detaljplanen beskrivs hur infarten till Dingelsundet ska göras säkrare med bl.a. ett separerat körfält för vänstersväng. I den utredning som ligger till grund för detta kommer man fram till att det inte är nödvändigt med ett separat körfält för högersväng p.g.a. att magasinet för bilar är nog långt vid de fall tåg passerar övergången strax innanför infarten vid Skoghallsvägen.

Vägsamfälligheten håller helt med om att en ombyggnad av korsningen måste göras om trafiken in till området fördubblas, redan med dagens trafikmängd borde korsningen byggas om för att bli en säker korsning. Flera olyckor har inträffat under senare år, vägsamfälligheten har påtalat detta i flertalet skrivelser.

Vägsamfälligheten anser att antagandet angående att separat körfält även för högersväng är felaktigt då det redan med dagens trafikmängd ibland blir fullt mellan järnvägsövergången och korsningen vid Skoghallsvägen. Vid en fördubblad trafikmängd som de nya området/områdena kommer att ge är risken ännu större att bilar inte får plats och måste stanna ute på och blockera Skoghallsvägen i sydlig riktning.

Samtidigt är det en snäv högersväng in på infarten från en hårt trafikerad väg med 80km/h i hastighetsbegränsning, detta medför stora hastighetsskillnader mellan svängande trafik och passerande fordon.

Vägsamfälligheten kräver att det även anläggs ett separat körfält för högersväng för att infarten skall bli säker vid en exploatering som medför kraftigt ökad trafik. Körfältet för högersväng kommer då att utgöra ett nog stort magasin när tåg passerar men även minska skillnader i hastighet då en del av bromssträckan för svängande trafik kommer vara i det separata körfältet och därmed minska hastighetsskillnaderna på själva Skoghallsvägen. 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: Frågeställning har redan bemötts och hänvisas till länsstyrelsens synpunkt under rubriken -Trafikfrågor.*

*När det gäller frågan om högersvängskörfält in på Dingelsundsvägen och trafiksäkerhet för olika trafikslag på Skoghallsvägen har en special trafikutredning inför granskning tagits fram av Ramböll AB den 22 mars 2019. Utredningen visar att det inte finns*

*behov för högersvängkörväg in på Dingelsundsvägen. Det framgår även tydligt av utredningen att ett högersvängkörväg innebär en riskfaktor för oskyddade trafikanter som korsar Skoghallsvägen. Förklaring är att korsa ett extra körväg innebär längre exponeringstid mot motortrafiken och ökad risk för att väntande motorfordon skymmer oskyddade trafikanter för trafiken i det andra körväget. I övrigt se kommentarer till Länsstyrelsens synpunkt under rubriken, Trafikfrågor.*

### **Påverkan av ny exploatering vid befintlig enskild väg förvaltd av Dingelsundets vägsamfällighet, (nedan kallat vägen).**

I planbeskrivningen skrivs det att gatan som ska svara för anslutningen från Skoghallsvägen in till planområdet behöver förbättras och breddas, här är det vår väg som avses. De skrivs också att bil-, gång- och cykeltrafik ska samsas om utrymmet på vägen. Vidare beskrivs också att planen genom en ny gång- och cykelväg ska skapa ett rekreativstråk som knyter samman Knappstad och Göteborgsudden och Zakrisdal via vägen.

Vid den fördubbling av biltrafikflödet (gång- och cykeltrafiken kanske mer än fördubblas mot idag) som förutses ska omfattningen av förbättringar och breddning beskrivas bättre. Eftersom vägen är utanför planområdet och är enskild bör detta hanteras i separat avtal/överenskommelse med vägsamfälligheten. Åtgärder för att garantera säkerheten för alla som använder vägen, främst gående och cyklister måste arbetas fram. Som exempel behövs belysning längs hela vägen, det saknas idag.

För att hålla nere hastigheten samt även bevara karaktären i södra Dingelsundet där biltrafiken inte kommer att öka nämnvärt ska denna del av vägen inte breddas.

Kostnader för dessa åtgärder som tillkommer p.g.a. den nya exploateringen ska belasta exploatörerna inte vägsamfälligheten. Andelstal och inträdeskostnad för tillkommande fastigheter i vägsamfälligheten ska regleras i avtalet/överenskommelsen.

*Kommentar: Eftersom vägsamfälligheten idag inte har några utgifter på de vägar som berörs då de får statligt driftbidrag från Trafikverket och kommunen står för resterande kostnad och driften så ska inte några kostnader tas ut.*

### **Gemensamhetsanläggningar i området**

Det kommer, eftersom planen föreskriver enskilt huvudmannaskap även för kvartersmark och gator inom den nya planen, bli en komplicerad struktur av flera gemensamhetsanläggningar där tillkommande fastigheter i det nya planområdet/planområdena kommer att bli medlemmar i flera föreningar för att t.ex. få en väg hem till fastigheten. Är detta att lägga stort ansvar på den enskilde fastighetsägaren i ett modernt bostadsområde?

Kommer tillkommande medlemmar till en befintlig vägsamfällighet utanför planområdet vara motiverade till att delta i arbetet med en förening till? Redan idag är det svårt att samla funktionärer i vår förening. Hänsyn bör även tas till storleken på vår vägförening, om all planerad exploatering kommer att realiseras kan den komma bli för stor för att vara hanterbar för medlemmarna.

*Kommentar: Den nya vägen inom planområdet kommer att bli en egen gemensamhetsanläggning, likt Burmavägen som har del i vägföreningen upp mot Skoghallsvägen.*

### **Sammanfattning**

För att Dingelsundets vägsamfällighet ska tillåta den ökade belastningen på och medföljande ombyggnation av vår väg, samt den stora utökningen av antal medlemmar i föreningen som föreslagna exploatering medför ska som minst de ovan föreslagna åtgärderna genomföras, sammanfattas nedan.

- Övergripande vägutredning/vägplan arbetas fram för hela området för att skapa en säker total trafikmiljö
- Högersvängkörväg vid ombyggnad av korsning vid Skoghallsvägen

- Belysning längs hela vägen
- Plan för struktur av samfälligheter
- Inträdesavgift för tillkommande fastigheter
- Avtal/överenskommelse avseende breddning/ombyggnad av vägen

*Kommentar: Frågeställningarna har redan bemötts och besvarats under respektive rubriker.*

*I övrigt kan det också förtydligas att kommunen inte tillhandahåller någon belysning på enskilda vägar då en sådan åtgärd inte är bidragsberättigad enligt Trafikverket. Om sedan samfälligheten väljer att förse en enskild väg med belysning får de självklart göra det, men kommunen kommer inte att ta över något ansvar för den (inte under vare sig byggnation eller driftsskede). Det ansvaret åligger helt och hållet samfälligheten.*

## **Boende 1**

Området för bostäderna tar mycket yta från skogen och minskar därmed den befintliga naturen för nuvarande boende på Dingelsundet.

*Kommentar: Ja, en del av naturmarken kommer att planläggas för bostäder, men en stor del kommer också att planläggas som just naturmark för att säkra den markanvändningen. Den fördjupade översiktsplanen anger ett lägre antal bostäder, men den är endast ett vägledande dokument och det är först i detaljplanen som det regleras mer skarpt. Eftersom planförslaget i nuvarande utformning omöjliggör för mindre radhus och flerfamiljshus så kan det inte bli mer än 45 bostäder. Kommunen menar att detaljplanen granskningsförslag endast möjliggör villor i alla delar av planen.*

Antalet bostäder stämmer inte med originalplanen. Det var tänkt 20 - 40 bostäder, enligt tidigare. Karlstads kommun ska utreda om det är lämpligt att bygga fler bostäder i området. Det kan bli aktuellt med 20 - 40 nya bostäder i villor, radhus och flerfamiljshus.

Nu är förslaget: Förslaget innebär möjlighet för cirka 35 nya villor på tomter med en minsta tomtstorlek på 1100 kvm. Planen möjliggör även annan boendeform som radhus, parhus eller mindre flerfamiljshus på en del vilket, om det väljs att byggas, kan tillföra omkring 25 - 30 stycken bostäder till. Det är en ökning med minst 50 %, från 20 - 40 st till 60 - 65 st.

*Kommentar: Kommunen vill tydliggöra att förslaget med nuvarande utformning och efter borttagning av byggrätter för flerfamiljshus, innebär byggrätter för max 45 nya villatomter.*

Tillfartsvägen till området är underdimensionerad. Det kan redan nu bli fullt mellan järnvägen och Skoghallsvägen vid en högersväng när man kommer norrifrån. Trafik-PM:et stämmer alltså inte. Det är begränsat med platser där två bilar kan mötas. Dessutom finns i nuläget dåliga möjligheter att säkert möta bilar när man går och cyklar. Om man promenerar måste man hela tiden vara uppmärksam och beredd att gå utanför vägen.

*Kommentar: Väg- och trafikfrågan har redan besvarats vid olika tillfälle under respektive rubriker, se kommentar till Länsstyrelsens synpunkt under rubriken Trafikfråga.*

## **Boende 2**

Planförslaget är i stora delar väl genomarbetat och man har, enligt vår mening, lyckats identifiera många relevanta förutsättningar och konsekvenser av ett genomförande av planen. Dock finns det några avvikelser som förtjänar att påpekas.

Vid en etablering i den här storleken och i ett område med den här karaktären kommer våra nya grannar, med all rätt, förvänta sig möjligheter till ett naturnära boende samt åtminstone goda möjligheter till bad. I planarbetet hänvisar man de nya, upp till 70 fastigheterna att ta sig till "övriga Dingelsundet där målpunkter som badmöjligheter

och båthamn finns." Det stämmer förvisso att här finns tillgänglighet till bad vid flera ställen. Vid förmånlig väderlek används de badställen man hänvisar till idag av ett 30-tal fastigheter. Att hänvisa ytterligare 70 fastigheter, varav rimligen och förhoppningsvis många barnfamiljer, till befintliga områden för bad- och båtplats är direkt vilseledande då detta inte kan ske utan väsentligt men för befintliga permanent- och fritidshus. Vid anläggning av ett område med denna karaktär är det absolut nödvändigt att man, i likhet med områden som Kartberget, Södra Sommaro m.fl. anlägger tillkommande bad- och båtplatser för det tillkommande behovet som inte inkräktar på tidigare bebyggelse utan istället kompletterar den.

I detta fall finns det goda förutsättningar att t.ex. återanlägga den förr mycket populära Lillsjöns badplats som vuxit igen med vass. Det förutsätter en varsam muddring för att säkerställa tillräcklig vattengenomströmning men sannolikt inga stora ingrepp. Detta skulle skapa en badplats inom nära gångavstånd av det tänkta planområdet där man varken stör eller störs. En sådan badplats skulle dessutom vara lätt tillgänglig från cykelbanan och Skoghallsvägen. Det skulle även vara möjligt att göra stranden längs älvgrenen nedströms broarna mer tillgänglig med flytbryggor och/ eller anpassning av stranden så att bad och exempelvis sjösättning av kajaker underlättas. Frågan vad gäller båtplatser i någon större omfattning i närområdet är betydligt mer svårlöst utan större ingrepp.

*Kommentar: Eftersom den här planen inte berör något vattenområde finns det inte plats för bad- och båtplats inom planområdet. Frågan har redan beaktats i detaljplan för Södra Dingelsundet, där kommunen äger mark och som ritats som allmän badplats.*

*Frågan kring Lillsjöns badplats ligger utanför plangränsen alltså öster om planområdet i Knappstadsviken, som numer är strandäng vilken gör att det inte kan behandlas i den här detaljplanen.*

Vidare innehåller planförslaget en skrivning att befintliga fastigheter i söder, utanför planområdet, behöver ingå i en gemensamhetsanläggning för vägarna inom det nu föreslagna planområdet. Vi utgår ifrån att detta är en felskrivning då fastigheterna i söder inte behöver trafikera det nya planområdet för att ta sig till sina fastigheter.

I kartan på sidan 5, visande den fördjupade översiktsplanen över Dingelsundet och delar av Knappstad; markeras befintliga vägar som ett grönstreckat rekreativstråk. Då befintlig väg saknar belysning måste det anses vara en absolut förutsättning för ett säkert utnyttjande som rekreativstråk.

*Kommentar: Texten kring vilka som behöver ingå i den nya gemensamhetsanläggningen har formulerats om för att tydliggöra att det endast är de som idag använder den tillfartsväg som också kommer att bli tillfartsväg för de nya bostäderna som ska ingå.*

## Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad av stadsbyggnadsarkitekterna Marie Janäng och Ossman Sharif.

Karlstad den 4 juli 2019