

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 från 6 februari till 6 mars 2018. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Information om förslaget och möjlighet att ställa frågor gavs den 19 februari kl 18-19.30 i Samhällsbyggnadshuset.

Sammanfattning

De synpunkter som har inkommit handlar främst om strandskydd, om vägfrågor och trafiksäkerhet, begränsning av bygg rätt och avstånd till tomtgräns, dagvattenhantering och kulturmiljö. Även skötsel och huvudmannaskap, samt kostnadsfrågor har tagits upp. Förslaget har sedan samrådet kompletterats med vattenområde för småbåtshamn och för bryggor och badplatser. Prickmark som innebär att marken inte får bebyggas, har införts mot stranden (och följer i huvudsak gällande detaljplans bestämmelser) och en justering av kvartersmark för bostäder och allmän plats NATUR har gjorts. Den föreslagna västra fastighetsgränsen för de nya tomterna uppe mot skogen i östra delen, har justerats så att stigen upp mot skogen kan ligga kvar i sitt befintliga läge. Bestämmelsen d₁ om minsta fastighetsstorlek har ändrats från 1500 till 1400 m² och andelen hårdgjord yta har minskats till maximalt 12% av tomtstorleken. För att anpassa till hus som redan är byggda i området på ett bättre sätt, har bestämmelserna om byggnadsarea och suterrängvåning justerats och kompletterats (e₂). Justering av prickmarksområde mot allmän plats GATA och NATUR och vissa av bestämmelsernas formuleringar, tex angående anpassning till terrängen, har också gjorts tillsammans med andra redaktionella ändringar av förslaget.

Ställningstagande

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

Inkomna yttranden

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

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Kultur- och fritidsförvaltningen

Kultur- och fritidsnämnden tycker att det är positivt att detaljplanen för Södra Dingelsundet har som avsikt att bevara och säkra skogsområdet Dingelsundsberget som naturmark, och att planen ger möjlighet till byggrätter för naturnära boende. Kultur- och fritidsnämnden har inga ytterligare synpunkter.

Trafikverket

Trafikverket har tidigare yttrat sig i samband med fördjupad översiktsplan och detaljplan för Östra Dingelsundet. Dialogen har fortsatt gällande tillfartsvägen vid plankorsningen med järnvägen Skoghallsbanan, där Trafikverket är infrastrukturhållare. Ett avtal är under framtagande mellan Karlstad kommun och Trafikverket gällande åtgärder i skyddsanläggningen vid plankorsningen mellan infartsvägen och Skoghallsbanan. Trafikverket anser att avtalet för åtgärder ska vara godkänt av bägge parter innan någon av detaljplanerna i området kan antas. I övrigt har Trafikverket inget att erinra mot planförslaget för Södra Dingelsundet.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Lantmäterimyndigheten

Baskartan bör uppdateras och beslutet om ledningsrätt som tidigare överklagats (under rubriken Genomförande) har nu vunnit laga kraft.

För att förvaltningen av Dingelsundet ga:1 ska bli hanterbar så vore det lämpligt om man gjorde en kommunal gata från Skoghallsvägen fram till planområdet. Dingelsundet ga:1 behöver omprövas. Dingelsundet ga:1 sköter sin väg fram till den kommunala gatan och den blivande gemensamhetsanläggningen inom detaljplanen för Östra Dingelsundet sköter sin. Då får man ur förvaltningshänseende två hanterbara gemensamhetsanläggningar. Ytterligare ett detaljplanearbete pågår inom Dingelsundet som också kommer att nyttja del av väg från Skoghallsvägen. Viktigt att man gör en samlad bedömning vad avser vägfrågorna inom Dingelsundet och inte tittar på planerna var för sig.

I övrigt ingen erinran.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Möjligheten till kommunal gata fram till planområdet har studerats inför granskning och kommunalt huvudmannaskap kommer att föreslås i kommande detaljplaner, där vägsträckan ingår.

Kommunala remissinstanser

Miljöförvaltningen

Anser att för de gåendes och cyklandes säkerhet behöver planeras för en separat gång- och cykelväg mellan området och Skoghallsvägen.

Planen behöver skapa miljöer och vardagssituationer där det känns enkelt och självklart att gå, cykla och välja kollektivtrafik framför bilen. Att främja kollektivtrafik samt gång- och cykel bidrar till att minska klimatpåverkan. Vägen genom området bör därför förses med plats för en tydlig och trygg gång- och cykeltrafik, åtminstone en bit in i området där vägarna delar sig och trafiken minskar.

Då områdets vägar är smala bör gemensamhetslösningar för avfallshantering, även med möjlighet till källsortering för förpackningar, ses över. Transportvägar för avfall ska klara kraven på en tillfredställande arbetsmiljö och god tillgänglighet. Trafiksäkerheten behöver också tas hänsyn till, backande bilar är ett riskmoment. Avfallshantering inklusive källsorteringsmöjligheter bör placeras strategiskt, där de boende naturligt passerar, t ex vid infarten till området. Möjlighet till underjordiska kärl bör undersökas (kan ordnas via KEAB). Kan inte källsorteringsmöjligheter för förpackningar ordnas inom området bör det avsättas en yta i närheten av området som kan betjäna hela Dingelsundet.

Kommentar: SBF håller med om att det är önskvärt att miljöer skapas där det känns enkelt och självklart att gå, cykla eller åka kollektivt. Frågan om trafiksäkerhet och möjligheter till separat gång- och cykelväg har utretts och kommer att föreslås inom vägsträckan i norr som leder från Skoghallsvägen fram till planområdet. Inom planområdet kommer det att vara fortsatt blandtrafik, befintliga fastigheter intill den smala vägen gör separat gång- och cykelbana här svårt. Vägens

lantliga karaktär, det smala och lite slingriga gaturummet, har i tidigare planering (FÖP Dingelsundet) också beskrivits som en viktig del i upplevelsen av området. I den pågående planeringen för östra delen av Dingelsundet föreslås en kort sträcka gång- och cykelväg genom skogen som förbinder områdena med varandra och gör att boende inom planområdet kan gå eller cykla även den östra vägen upp till Skoghallsvägen. Den nyanlagda gatan i östra Dingelsundet kan kanske komma att upplevas säkrare och kan användas som alternativ väg.

En återvinningsstation i Dingelsundet har diskuterats med företaget FTI, uppe vid infarten/järnvägs korsningen utanför planområdet. Hittills har det inte varit tillräckligt många hushåll, men det kan komma att ändras längre fram. Sophanteringen är tänkt att ske på samma sätt som idag och gemensam lösning finns på ett par håll redan, t.ex. för fastigheterna på södra udden. Att det kan vara lämpligt och möjligt att ordna på fler ställen läggs till i planbeskrivningen.

Teknik- och fastighetsförvaltningen

Juridik och praxis säger att områden som får karaktär av permanentboende endast i undantagsfall bör ha enskilt huvudmannaskap. Enskilt huvudmannaskap kan komma på fråga när det finns särskilda, väl motiverade, skäl. I planarbetet har det bedömts att sådana skäl finns i detta fallet. Dessa skälen bör tydligt framgå i planbeskrivningen.

Bestämmelse om gatans huvudmannaskap saknas i plankartan. I planbeskrivningen står det att gatan ska vara allmän men ha enskilt huvudmannaskap. Denna formulering kan ge intrycket att vägen är allmän och ska skötas av kommunen, det bör förtydligas att så inte är fallet.

Att ytterligare utredningar kring trafiksituationen, med fokus på förutsättningarna för oskyddade trafikanter, övergången över järnvägen och säkerheten vid järnvägs korsningen för andra fordon kommer att tas fram i samband med övriga detaljplaner i området, bedöms lämpligt. Detta då vägen idag upplevs otrygg för gående och cyklister och det kan vara svårt att nå befintlig busshållplats samt gång- och cykelbana längs Skoghallsvägen.

När driftbidraget dras in försvinner även kommunens skötsel av vägen vilket innebär ökat ansvar och kostnader för vägföreningen, detta bör framgå under ”sociala och ekonomiska konsekvenser”.

I planbeskrivningen står det att en höjning av vägen skulle kunna vara en bra långsiktig åtgärd. Det bedöms att vägen ligger på +46,0 meter i det område som nämns. Detta borde innebära att räddningstjänsten inte tar sig fram vid en översvämning då vägen är översvämmad med ungefär 0,5 meter. Är en höjning av vägen en förutsättning för detaljplanen? Det vore lämpligt att säkerställa att en höjning av gatan går att lösa inom gällande plangränser oavsett om det är en förutsättning eller inte.

I detaljplanen anges att den maximala andelen hårdgjord yta är 15%. Det bör utredas vidare om det är en rimlig andel eller om den kan minskas. Under rubriken "Huvuddrag" i planbeskrivningen står det "En stor del av planområdet består också av skogsområdet på Dingelsundsberget, i avsikt att bevara och säkra det som naturmark. "Det är positivt att en stor del av Dingelsundsberget planläggs som natur. Eftersom det utgör så stor del av planområdet bör detta också anges som en del av syftet med detaljplanen.

Vattenområdet i väster föreslås i planen som "Öppet vatten". Inom området finns några bryggor idag vilket innebär att de strider mot planförslaget.

Kommentar: Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats till granskningen i fråga om bryggor och om enskilt huvudmannaskap för väg. Konsekvenserna för det indragna statliga driftbidraget för vägen har förtydligats. Detaljplanen kommer inte att hindra möjligheterna till en höjning i del av vägen vid hamnen. Bestämmelsen om andelen hårdgjord yta har studerats och minskats ned och planbeskrivningen har kompletterats med att spara naturmarken och skogen på Dingelsundsberget också är en del av planens syfte.

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget är förenligt med ställningstaganden i gällande översiktsplan och fördjupning.

Råd enligt PBL m.m.

Plankarta och planbestämmelser

Vid besök på plats har Länsstyrelsen bl.a. gjort följande iakttagelser: I den södra delen av planområdet anges allmän platsmark NATUR utmed stranden både mot Dingelsundet och ut mot Väneren i väster. Området är delvis mycket smalt och dessutom fragmentiserat och någon möjlighet att röra sig utmed stranden mellan de båda redovisade hamnlägena är inte möjligt. Vidare planläggs heller inte vattenområdet i själva Dingelsundsådran eller vid fastigheten Dingelsundet 2:102 vilket medför att de bryggor och anläggningar som där finns anlagda ej ges planstöd. Bryggorna förefaller vara kopplade till respektive intilliggande fastighet och ett ianspråktagande av allemansrättsligt tillgänglig mark vid flera av fastigheterna har uppenbarligen skett. Då det finns två hamnlägen i omedelbar närhet ser inte Länsstyrelsen någon rimlig anledning till att dessa bryggor ska finnas kvar om inte strandskyddsdispens har beviljats. Länsstyrelsen gör bedömningen att möjligheten till passage utmed stranden inte möjliggörs med det nu föreliggande planförslaget. Inte heller garanterar planen att alla områden utpekade som NATUR överhuvudtaget kan nås annat än från sjösidan då marken fram till vissa delområden är helt privatiserad. Vidare förefaller vissa delar av det som anges som NATUR redan vara ianspråktaget med planteringar, stensättningar, kajanläggningar m.m. vilket gör att de i praktiken redan idag inte är tillgängliga för allmänheten.

Det finns två redovisade befintliga hamnlägen inom planområdet. Den norra planläggs med bestämmelserna [V1] område för småbåtshamn på land respektive [W1] småbåtshamn i vattnet. Den södra däremot planläggs endast på land med en [V1] bestämmelse medan befintliga anläggning i vattnet ej omfattas av planen. Länsstyrelsen ställer sig mycket frågande till detta och anser att befintliga anläggningar i vattnet också bör omfattas av planen. Länsstyrelsen konstaterar vidare att det inom allmän platsmark NATUR omedelbart väster om fastigheten Dingelsundet 2:78 finns en relativt ny-anlagd kajanläggning med båtplatser och bojar. Denna ges ej planstöd vare sig på land eller i vattnet.

På varje fastighet tillåts komplementbyggnader till en sammanlagd yta av 60 m². Det ges dock ingen begränsning inom vilken del av respektive fastighet dessa får uppföras. Då flera av fastigheterna i princip når ut till vattnet kan därför komplementbyggnader uppföras mycket strandnära. Länsstyrelsen gör bedömningen att en begränsning med s.k. prickmark bör göras inom kvartersmark för bostäder så att möjligheten att uppföra

komplementbyggnader intill stranden tas bort. I den nu gällande planen för del av Dingelsundet, laga kraft 1997-11-06, är stora delar av strandområdet inom kvartersmark för bostäder prickade, dvs ingen byggnad får uppföras. Syftet är enligt planbeskrivningen att hålla stranden fri från bebyggelse och upprätthålla fria siktlinjer utmed stranden. Vidare anges i utställningsredogörelsen dat. 1995-08-09 för samma plan att den ”allmänna tillgången till strandområdet ligger fast”. I den äldre gällande byggnadsplanen från 1976 har övriga strandnära fastigheter också en begränsning med prickmark i strandzonen. Varför kommunen med det nu framlagda planförslaget går ifrån dessa principer är inte redovisat. Utmed gatusträckningarna prickas marken, dvs nya byggnader får ej uppföras inom denna zon. På vissa enskilda fastigheter har hänsyn tagits till befintliga byggnader som ligger närmare vägen än vad den prickade zonen generellt tillåter. Länsstyrelsen konstaterar dock att detta inte är konsekvent genomfört och att en översyn inför granskningen i detta avseende bör genomföras.

Översvämningsrisk

Delar av planområdet är utsatt för en översvämningsrisk och en bestämmelse om att byggnader ska utformas så att de klarar en nivå på Vänern på 46,48 (RH2000). Länsstyrelsen konstaterar att bl.a. tillfartsvägen till området riskerar att översvämmas redan vid denna nivå i höjd med det norra hamnläget och att fastigheterna söder därom riskerar att bli avskurna. Boverket har helt nyligen utkommit med nya föreskrifter vad gäller översvämnings. I den gäller att hänsyn vid ny sammanhållen bebyggelse ska tas till högsta dimensionerande flöde (+ 47,07 RH2000) vilket också gäller tillfartsvägar. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att planområdet inte utgör ny sammanhållen bebyggelse men bedömer ändå att nytillkommande bebyggelse och tillfartsvägen bör höjdsättas i planen så att tillgängligheten till områdets södra delar säkerställs vid en översvämningsituation.

Kulturmiljö

Bebyggelsen inom Dingelsundet är en del av ett gammalt strandnära sommarhusområde. Genom åren har enskilda äldre sommarstugor fått ge vika för modernt utformad bebyggelse av villakarakter. Omvandlingen har pågått en längre tid och husen har idag en varierad gestaltning med olika färger, former och storlekar. Det kulturhistoriska värdet är idag främst kopplat till de mer eller mindre synliga lämningarna i området som bl.a. övervuxna rösen, stengärdesgårdar och husgrunder. Dessutom finns ett antal kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer värda att beakta som värdefulla representanter för den tidiga sommarhusbebyggelsen. Av planbeskrivningen framgår att både en kulturmiljöutredning samt en kulturhistorisk värdering finns för området och att både enskilda byggnader men främst helhetsmiljön utpekats som värdefull. Kommunen bör därför i det fortsatta planarbetet överväga att införa bestämmelser till skydd för den värdefulla befintliga bebyggelsen och utformningsbestämmelser för ny tillkommande bebyggelse. Om så inte sker bedömer Länsstyrelsen det bli mycket svårt att upprätthålla den ambition som framgår av planbeskrivningen nämligen att bibehålla områdets karaktär och småskalighet.

Riksintressen

Planområdet ligger inom eller i omedelbar närhet av flera riksintressen. Delar av planområdet omfattas av riksintresse för yrkesfiske. Dingelsundsådran med tillhörande strandområden omfattas av Riksintresse för naturvård enligt MB 3:6. Riksintresse för friluftsliv enligt MB 3:6 berör delvis området. Riksintresse för rörligt friluftsliv enligt MB 4:2 omfattar hela planområdet. Vidare omfattas delar av Dingelsundsådran av Riksintresse Natura2000

både vad gäller Habitatdirektivet och Fågeldirektivet.

I en detaljplan som direkt berör eller är belägen i omedelbar anslutning till ett riksintresseområde ska hur riksintresset avses att tillgodoses redovisas. Någon sådan redovisning finns inte i planhandlingen vilket är en brist och detta bör tillföras i det fortsatta planarbetet.

MKN vatten

I planhandlingarna anges att planen inte ligger inom svämplanet för någon av vattenförekomsterna och att ett genomförande av planen därför inte bedöms kunna påverka statusen. Detta är enligt Länsstyrelsen uppgifter inte korrekt. Det bör justeras i det fortsatta planarbetet och denna kvalitetsfaktornivå beskrivas närmare.

Strandskydd

I planhandlingen hävdas att strandskydd om 100 m återinträder vid ny detaljplaneläggning. Av Länsstyrelsens beslut den 16 december 2014 om utvidgat strandskydd framgår att ”Vid planlagda områden återinträder strandskydd, i omfattning för respektive sjö enligt detta beslut, då planen upphävs eller ersätts av en ny plan”. Då Väneren i denna del har ett utvidgat strandskydd om 300 m så är det detta som återinträder vid Dingelsundet och det är 300 m som ska prövas av kommunen vid en ny detaljplaneläggning. Jämfört med gällande detaljplan tas prickmark, dvs mark som ej får bebyggas utmed strandområdet bort. Det innebär att de fastigheter som ligger strandnära i vissa fall får möjlighet att bebygga sina tomter ända ut till strandkanten. Vid tidigare planläggning av området har den allemansrättsliga tillgången till strandzonen betonats och den fria siktlinjen utmed stranden bedömts vara viktig. Länsstyrelsen gör bedömningen att hanteringen av strandskyddet i planförslaget utgör ett kraftigt gynnande av enskild i förhållande till det allmänna intresset av att strandskyddet bibehålls. Strandskyddsupphävandet i denna del bedöms inte vara förenligt med bestämmelserna i Miljöbalken (MB) avseende strandskyddet. Ett upphävande i den omfattning som föreslås medför också att riksintressen enligt både MB 3:6 och 4:2 påverkas på ett negativt sätt. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen bör göra ett tydligt ställningstagande till befintliga bryggor vid enskilda fastigheter i det fortsatta planarbetet.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10§ Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för prövning. Då en redovisning av hur riksintressena avses tillgodoses saknas kan Länsstyrelsen i den delen inte avgöra om planen kan bli föremål för prövning eller ej. Strandskyddet är inte korrekt hanterat i planen då 300 m strandskydd återinträder i detta fall. Strandskyddsupphävandet vad gäller strandnära belägna fastigheter bedöms inte vara förenligt med strandskyddsbestämmelserna enligt Miljöbalken.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Plankartan och utformningen av planbestämmelserna har, som alltid, setts över till granskningsskedet. I det här fallet t.ex. vad gäller allmän platsmark NATUR, hamnarna, prickmark intill väg och strandnära bebyggelse.

Fördjupad information om vilka riksintressen som berörs av planförslaget har införts till granskningshandlingen. Det justerade planförslaget bedöms inte innebära någon negativ påverkan på dem.

Lst hänvisar angående översvämning till Boverkets tillsynsvägledning. Kommunen har också studerat och analyserat risken för översvämning och tagit ställning till hur risken ska hanteras i den fysiska planeringen. Det har gjorts i brett samarbete

inom kommunen och räddningstjänsten och resulterat i Karlstads kommuns översvämningssriktlinjer (Översvämningssriktlinjer i Karlstad – Riktlinjer för planering och bygglov, godkänd av kommunfullmäktige 2018-01-25). Vad gäller höjdsättningen för bostäder respektive samhällsviktig verksamhet har kommunen bedömt +46,48 m och +46,77 (RH2000) som en rimlig nivå. Detaljplanen för Södra Dingelsundet syftar dock till komplettering av ett befintligt fritidshus- och bostadsområde, det är inte ett helt nytt bebyggelseområde. Tillgängligheten till områdets södra delar kommer vid en eventuell översvämning av den befintliga vägsträckan att behöva säkras, men höjdsättning i detaljplan är inte enda sättet att göra det på. Krav på en viss nivå är kanske inte heller möjligt att genomföra praktiskt då en höjning av vägen påverkar befintliga fastigheter intill vägen. Det är vägföreningen som sköter vägen i området, hur vägen säkras behöver beslutas i samråd med föreningen och berörda. Diskussioner om en höjning av vägen i samband med den pågående va-utbyggnaden har förts, och någon typ av vall eller att använda en alternativ väg är andra möjligheter vid en eventuell översvämningssituation.

Information om att delar av planområdet ligger inom svämplanet har justerats till granskningshandlingen. Eventuell förväntad påverkan på status/MKN Vatten har också införts.

Länsstyrelsen hänvisar vad gäller strandskyddet, till beslutet om utvidgat strandskydd den 16 december 2014. Lst förtydligar att strandskyddet återinträder till 300 m och därför inte är korrekt hanterat i planen. SBF känner till beslutet och justerar förstås i handlingarna, men vill påpeka att beslutet är otydligt formulerat. Det står i text att utökat strandskydd vid Väneren är 200/300 meter. Det är i sig otydligt – vad gäller, 200 eller 300? Och i den kartbilaga som tillhör beslutet finns inte Södra Dingelsundsområdet redovisat. Där gällande plan finns så återinträder strandskyddet enligt beslutstexten till 200 eller 300 meter. Eller alternativt, då området inte finns redovisat på kartbilagan, så skulle det även kunna vara 100 meter då norra delen av Dingelsundet finns med på kartbilaga nr 10 och där gäller generellt strandskydd, dvs 100 meter.

SBF funderar också på hur det kan komma sig att det i det sedan tidigare tätbebyggda och ianspråkta området Södra Dingelsundet med från strandlinjen flera rader av befintlig bebyggelse och väg återinträder strandskydd om 300 meter, medan det i andra intilliggande områden som är mera glest bebyggda och med större möjligheter att tillvarata strandskyddets syften men utan gällande plan som t.ex. norra eller nordvästra delarna av Dingelsundet, inte har ett utökat strandskydd? SBF får inte riktigt ihop det, men då yttrandet från Lst nu i samrådsskedet angett att det är 300 meter som gäller vid Södra Dingelsundet så får väl kommunen utgå från det i fortsättningen.

Vad gäller frågan om att ta bort privata bryggor från fastigheter med strand, med hänvisning till att det finns två hamnar inom planområdet, så anser SBF inte det vara rimligt. Det finns ett stort behov av båtplatser även för tomterna utan strand, och det finns dessutom flera fritidshus och sommarstugor på öarna utanför som behöver båtplats.

Till granskningen har prickmark införts som i stort sett följer den gällande detaljplanens bestämmelser, så att bebyggelsen begränsas på tomterna närmast stranden. Förslaget har också justerats från allmän plats NATUR till kvartersmark i de delar som redan är ianspråkta och i praktiken inte är allmänt tillgängliga. De delar längs stranden som är möjliga att röra sig längs med eller möjliga att komma ut till, föreslås vara allmän plats NATUR och den södra udden kommer även att göras mer lättillgänglig än den är idag.

De befintliga bryggor som finns i Dingelsundsådran är inte planlagda idag och avses inte att bli det. För t.ex. småbåtshamnen finns strandskyddsdispens sedan tidigare.

SBF har övervägt att införa bestämmelser i fråga om kulturmiljön. Men området har sedan tidigare omvandlats på ett omfattande sätt och syftet med detaljplanen är att skapa byggrätter för permanent boende. Att reglera kulturmiljön med bestämmelser om t.ex. bevarande av enskilda stugor eller särskilda krav på utformning av byggnadsdetaljer har bedömts svårt att införa så att de ger ett rättvist eller kanske ens förväntat utfall. Småskalighet skulle t.ex. kunna regleras för ny bebyggelse och/eller byggnadsteknik, men frågan är hur starka skälen är med hänsyn dels till planens syfte och dels till områdets redan långtgående omvandling. Med mera information om områdets historia, den enskilda byggnaden och om hur man kan bygga för att anpassa till platsen och tomten kan förhoppningsvis fastighetsägare inspireras till en god gestaltning. Kulturmiljöfrågor tas enligt PBL även upp i samband med bygglovgivning.

Yttranden från övriga

Värmlands museum

I den kulturmiljöutredning som genomfördes av Värmlands museum 2010 uppmärksammades ett antal byggnader som värdefulla ur kulturmiljösynpunkt och udden i den nu föreliggande planen var en av de utpekade kulturmiljöerna. Syftet med utpekandena av byggnaderna var att de utgjorde fina exempel på fritidshus från 1900-talets första hälft och att miljön visade områdets karaktär som fritidshusområde. Vi konstaterar nu att förslaget till plan begränsar bostadsytor och våningsantal, liksom tomtstorlek, men att den inte på något sätt tar hänsyn till de utpekade objekten eller miljön i kulturmiljöutredningen. Vi befarar därmed att den kvarvarande karaktären av sommarstugeområde som finns i Dingelsundet kommer att spolieras och att områdets kulturmiljövärde därmed kommer att försvinna.

Kommentar: Den kulturmiljöutredning som gjorts av Värmlands museum 2010 är en översikt över hela Dingelsundet. I samband med planläggningen har en kompletterande bedömning tagits fram för Södra Dingelsundet av kommunens antikvarier 2017. Enligt den är området redan starkt förändrat. Utbyggnaden av va i området och syftet med planläggningen är att möjliggöra för permanent boende, och det är troligtvis så att de äldre fritidshusen som fortfarande finns kvar ersätts eller utökas med till exempel ett kök eller badrum med nutida standard. Det har bedömts svårt att motivera bestämmelser för något särskilt objekt, då området har varit och är under omvandling och skälen inte är väldigt starka. Med mera information om områdets historia, den enskilda byggnaden och om hur man kan bygga för att anpassa till platsen och tomten kan förhoppningsvis fastighetsägare inspireras. Kulturmiljöfrågor ska enligt PBL även tas upp i samband med bygglovgivning.

Dingelsundets vägförening

Övergripande plan för trafiken i området: I FÖP Dingelsundet/Knappstad föreskriver kommunen att det i samband med detaljplanering ska tas fram en övergripande vägutredning. Ingen utredning presenteras i detaljplanen, endast hänvisning till trafikberäkning gjord i samband med detaljplan för östra Dingelsundet. Planförslaget för trafik är endast inriktat på korsningen vid Skoghallsvägen med intilliggande järnvägs korsning, inget skrivs i övrigt om vägar i området fränsett fortsatt enskilt huvudmannaskap.

Vägsamfälligheten kräver att en utredning tas fram för hela området inte bara för denna detaljplan, då en stor förändring av trafikmängden kommer att ske till följd

av exploateringen i östra samt ev. även västra delen. En utredning må vara än viktigare nu eftersom detaljplaneringen i området öppnar för avsevärt ökat antal bostäder jämfört med FÖP:en. FÖP:en identifierar 80 bostäder i hela området huvudsakligen fördelat på tre områden i det östra 20-40 bostäder. I detaljplanen för östra tilläts upp till 65 bostäder, trafiken kommer få en större roll än vad som förutsetts i FÖP:en.

Vägsamfälligheten är förundrad över att dialogen som sett kring vägfrågan till största delen skett på samfällighetens initiativ. Kommunen visar inget eller endast ett litet intresse för att lösa vägfrågan i området.

Infart till Dingelsundet, korsning vid Skoghallsvägen: I detaljplanen beskrivs hur infarten ska göras säkrare med bl.a. ett separat körfält för vänstersväng. I den utredning som ligger till grund kommer man fram till att det inte är nödvändigt med separat högersvängfält p.g.a att magasinet för bilar är nog långt vid de fall tåg passerar 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 säker. Flera olyckor har inträffat under senare år, vägsamfälligheten har påtalat detta i flertalet skrivelser. Vägsamfälligheten anser att antagandet angående ett 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 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 80 km/h i hastighetsbegränsning, det medför stora hastighetsskillnader mellan svängande trafik och passerande fordon. Vägsamfälligheten kräver därför att det även anläggs ett separat körfält för högersväng för att det infarten ska bli säker vid en exploatering som medför kraftigt ökad trafik. Körfältet för högersväng kommer då att utgöra ett stort nog magasin när tåg passerar men även minska skillnader i hastighet då en del av bromssträcken för svängande trafik kommer vara i det separata körfältet och då 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 infarten till Kartberget/Björkås, som är en liknande infart från Skoghallsvägen till ett område med lägre trafikintensitet.

Den i planen redovisade mätningen på 180 fordon per dygn anser vi vara missvisande då den inte är gjord på vägsträckan vid korsningen utan på ett av de tre vägavsnitt efter korsningen. Sett till antalet boende på de andra två grenarna borde denna siffra vara i närheten av det dubbla. Den är även gjord på hösten då all trafik till sommarstugor i området inte fås med.

Påverkan på befintlig enskild väg förvaltd av Dingelsundets vägsamfällighet (nedan kallad vägen): Planen kommer att tillföra fyra nya tomter samt förenklar en fortsatt omvandling till permanentboende vilket ger en ökning av trafiken på vägen. I planbeskrivningen skrivs att bil-, gång- och cykeltrafik ska samsas om utrymmet. I planen för östra står att en ny gång- och cykelväg ska skapa ett rekreativstråk som knyter samman Knappstad och Göteborgsudden och Zakrisdal via vägen.

Vid den ökning av trafiken som borde kunna förutses borde även åtgärder för vägen i stort behandlas i planen inte enbart korsningen vid Skoghallsvägen. Åtgärder för att garantera säkerheten för alla som använder vägen, främst gångare och cyklister måste arbetas fram. Som exempel behövs belysning längs hela vägen, det saknas idag. Kostnader för dessa åtgärder som tillkommer p.g.a. den nya exploate-

ringen ska belasta exploatörerna inte vägsamfälligheten. Andelstal och inträdeskostnad för tillkommande fastigheter i vägsamfälligheten ska regleras i avtalet/överenskommelsen.

Eftersom området nu blir detaljplanerat och befinner sig inom kommunalt väghållningsområde kommer vägen att förlora sitt stadsbidrag för drift och genom detta även gå miste om kommunal drift av vägen. Kommunen har i många år stått för driften av vägen och då fått hela bidraget. Att nu driften helt återgår till samfälligheten belastar alla delägare med kostnaden för driften. Att kommunen genom planläggning/exploatering av området ålägger de boende i området att betala för driften av samtliga vägar kan ses som ytterst tveksamt i ett rättviseperspektiv. De boende ska via skattsedeln betala all väghållning i kommunen samt även en extra gång betala för vägarna via samfälligheterna. Vi anser att kommunen måste se över huvudmannskapet för vägarna i området.

Samfälligheten föreslår att sträckan från korsningen Skoghallsvägen och fram till planområdet ska övergå till kommunalt huvudmannskap. Denna sträcka kommer att vara den gemensamma vägen som leder intill alla de nya exploateringsområdena samt fortsättningsvis även till planområdet. Denna sträckning är den som kommer att påverkas mest av exploateringen och behöver förbättras för att klara den ökade trafiken på ett säkert sätt. Därför anser vi att det är rimligt att kommunen tar ansvar för den sträckningen. Även huvudmannskapet för vägen inom planområdet bör utredas vidare då det framlagts vaga skäl till att den inte ska ha kommunalt huvudmannskap. Samfälligheten anser inte att befintligt enskilt huvudmannskap är skäl nog för att frångå PBL:s krav på kommunalt huvudmannskap för vägar inom detaljplanerat område. Samfälligheten välkomnar en dialog i frågan.

Gemensamhetsanläggningar i området: Om enskilt huvudmannskap kvarstår kommer det att bli en komplicerad struktur av gemensamhetsanläggningar, där fastigheter i planområdena kommer att bli fler medlemmar i flera föreningar för att t.ex. få en väg hem till fastigheten. Är inte det att lägga stort ansvar på den enskilde fastighetsägaren i ett modernt bostadsområde? Även ombildande och korrigeringar av befintlig samfällighet kommer att bli en mycket problematisk fråga. Kommer tillkommande medlemmar till vägsamfälligheten vara motiverade till att delta i arbetet med en samfällighet ytterligare förutom den de ska driva för allmän plats i exploateringsområdena? Redan idag är det svårt att samla funktionärer i vår förening. Hur regleras avgifter för tillkommande fastigheter och avgifter för eventuellt ombildande av föreningen

Sammanfattning: Dingelsundets vägsamfällighets krav på förtydligande och ändringar är 1) Övergripande vägutredning/vägplan arbetas fram för hela området för att skapa en säker total trafikmiljö, 2) Högersvängfält vid ombyggnad av korsning vid Skoghallsvägen, 3) Belysning längs hela vägen, 4) Plan för struktur av samfälligheter, 5) Inträdesavgift för tillkommande fastigheter och avgifter för ev. ombildande, 6) Omvärdering, ändring av huvudmannskapet för vägar

Kommentar: Vägfrågan, som precis som föreningen påpekar egentligen gäller hela Dingelsundet, har utretts mer inför granskning. Möjligheten till kommunalt huvudmannskap för sträckan från planområdet till Skoghallsvägen har setts över och kommer att föreslås i kommande detaljplaner (där vägsträckan ingår på kartan). En separat gång- och cykelväg planeras också längs den sträckan.

Inom planområdet kommer det att vara fortsatt blandtrafik, befintliga fastigheter intill den smala vägen gör separat gång- och cykelbana här svårt. SBF vill förtydliga att det inom denna detaljplan möjliggörs för fyra nya tomter, och att det förhoppningsvis inte innebär någon dramatiskt stor ökning av trafikmängden inom just södra Dingelsundet.

I den pågående planeringen för östra delen av Dingelsundet föreslås en kort sträcka gång- och cykelväg genom skogen som förbinder områdena med varandra

och gör att boende inom planområdet kan gå eller cykla även den östra vägen upp till Skoghallsvägen. Den nyanlagda gatan i östra Dingelsundet kan kanske komma att upplevas säkrare och kan användas som alternativ väg för den som går eller cyklar.

Eventuell belysning på den enskilda vägen inom planområdet behöver fastighetsägarna stå för själva. Kostnader för det får lösas inom vägsamfälligheten, inklusive eventuella nya medlemmar/nya tomtägare.

Att som fastighetsägare både betala skatt och vara med i vägförening som står för drift och skötsel av väg samt kostnaderna för det, är inte ovanligt på landsbygden eller i kommuner med mera gles bebyggelse. Det går att diskutera om Dingelsundet kan sägas vara "på landet" eller inte, då det är ett område som omvandlats från fritidsboende till permanentboende. Mycket av områdets karaktär och popularitet ligger i att det är ett naturnära område intill Vänern och en delvis lite lantlig miljö kring Dingelsundets gård, samtidigt som det ligger inte alltför långt från centrum. Dingelsundet ligger utanför Karlstads tätort, men är en sammanhållen bebyggelse med detaljplan.

Plan för struktur av samfälligheter och inträdesavgifter m.m. samråds med lantmäteriet. Vägföreningen kommer att hållas informerad om vägfrågan och huvudmannaskap på Dingelsundet planprocessen igenom.

Fastighetsägare 1

Refererar till samrådsmötet 19/2 och förslag som togs upp angående att komplettera reglerna, med kortare avstånd till naturmark för de allra minsta fastigheterna, d3. Vi föreslår att följande text tillkommer under rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark": Friliggande enbostadshus ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns och minst 1 meter från naturmark.

Kommentar: Synpunkten noteras, bestämmelsen har ändrats inför granskning.

Fastighetsägare 2

Har framfört synpunkter under möte 19/2. Förutom punkten 3 nedan som får ses som ren information, är det inget nytt utöver det som kommenterades på mötet men är angelägen att poängtera:

1) att Dingelsundsberget är ett viktigt strövområde. I detaljplanen står det markerat som "värdefull natur" vilket kan tolkas som att den dels är viktig att bevara och dels möjlig att tillträda på ett enkelt sätt. Kritiserar planläggningen av de nya tomterna som ritats in i skogsområdets östra del. Den västra av tomterna skär av den befintliga vandringsleden upp mot Dingelsundsberget. Den passagen har kommunen tidigare markerat att där ska det finnas koppling mellan olika naturområden. Om kommunen vidhåller planen att tomterna ska ha den utbredning som anges, måste i så fall kommunen spränga in en ny anslutning till vandringsleden över berget.

2) Platsen där dessa två tomter är inritade är väldigt vattensjuk. Så fort det regnar samlas vattnet mot vägbanken och vid stora flöden rinner vattnet över vägen och förorsakar erosion, som gräver djupa fårar i vägbanan. Eftersom det saknas dagvattendränning och diken blir följderna att vägbanan delvis förstörs. Kommunen har mer än en gång fått reparera vägen efter kraftigt regn. Hela detta område och vägen upp måste förses med en fungerande dagvattendränning, för att råda bot på detta. Vatten står också i pölar och gropar i vägens nedre del till följd av att fastigheterna efter vägen saknar dagvattendränning.

- 3) I samband med vägbygge fanns att området har använts som soptipp. Vi har samlat upp massor av skräp i form av gamla rostiga hinkar, resårdrassar, rester av hammockar, glasflaskor, barnvagnar etc. Det kan vara bra för kommunen att vara medvetna om detta. Ravinen har fortfarande att ev. saneras från ett 25-tal gamla trasiga glasfönster, en gjutjärnskamin mm. Det är egentligen inte vare sig vår eller kommunens angelägenhet men kan vara bra att veta om, det för tankarna tillbaka på gamla "kökkenmöddingar"!
- 4) Vägen som vi byggt har kostat oss cirka 300.000:-. Vi förväntar oss att vi får kompensation för detta i samband med att det byggs på de nya tomterna i anslutning till vägen. Detta kan ju ske genom en lantmåteriförrättning. Det är ju uppenbart att kommunen inte vill ta något helhetsgrepp om infrastrukturen inom området. Det är ju nu som kommunen är i den unika situationen att kunna skapa ett fungerande bostadsområde med gator, trottoarer och cykelvägar, som håller inför framtiden. Vi är i området förundrade över kommunens ovilja eller oförmåga att ta itu med detta på ett framsynt sätt. Ni är ju så duktiga på detta i ny bebyggelse. Det står i en passage att gående och cyklister får samsas på gatorna med den övriga biltrafiken, det måste kännas väldigt otillfredställande ur ett planeringsperspektiv. Vi vet ju inte hur framtiden ser ut, kanske blir det ännu mer bebyggelse, då blir vägnätet ännu mer underdimensionerat, det finns ju tomtägare som vill expandera och sälja tomter inom området.
- 5) I gamla förråd på vår tomt finns gamla fiskeredskap som vittnar om att man i urminnes tider haft en båt liggandes i Dingelsundsfåran. Nu har det byggts några nya bryggor i anslutning till området, men de räcker ju inte till framtida behov. Eftersom kommunen jagar bryggägare utmed älvgrenarna i tätorten kommer ju frågan hur kommunen i framtiden kommer att agera mot de bryggor som finns här. I samband med expansion behövs ju fler båtplatser och detta borde också tas med i detaljplanen.

Kommentar: SBF håller med om att Dingelsundsberget är viktigt som strövområde och ett släpp med naturmark finns just för att kopplingen till skogsområdet ska finnas kvar. Stigen har nu mätts in och tomtgränsen justeras till granskningen. SBF har inga uppgifter sedan tidigare om att området skulle vara vattensjukt. Markarbeten och dränering kommer att behöva göras inför ett husbygge på tomten oavsett. Dagvattensystem kommer att byggas ut i området och tomterna ansluts till det, en planbestämmelse för hur mycket hårdgjord yta per tomt det får vara finns också med. Att området använts som soptipp är inget som kommunen har någon kunskap om, informationen noteras. Eventuell kompensation för kostnaden för det tidigare vägbygget är en fråga som kommunens markavdelning får ta ställning till. Efter samrådet har detaljplanen justerats så att bryggor för intilliggande bostadsfastigheter blir planenliga och detaljplanen i sig utgör inte något hinder för ytterligare båtplatser i anslutning till småbåtshamnarna.

Fastighetsägare 3

Detaljplanen föreslår en prickmark på ca 6 meter längs tomtgräns mot gata. Motiveringen är att säkerställa att vid en eventuell byggnation av garage ska en bil inte kunna backa rätt ut i gatan. Varför har man valt att för just detta ändamål använda prickmark längs hela fastighetsgränserna? Det för med sig att vid minst en fastighetsgräns på de flesta tomter (i vårt fall två) tillåts inte de minsta avstånd till gräns som föreskrivs tidigare i planförslag för bebyggelse (d1, d2 och d3) 4,5 m för huvudbyggnad och 1 m för komplementbyggnad. Varför inte bara införa en regel i planen att utfart från garage/fasad med port ska placeras minst 6 m från gata? Vid förslaget med 6 m prickmark mot gata blir i vårt fall 25% av tomten prickmark vilket kan tyckas orimligt om syftet endast för att hindra osäker utfart i gata från ett ev. garage.

Vi har försökt hitta information på Karlstad kommuns hemsida kring planavgift: det enda vi lyckas hitta är att den tas ut vid bygglov inom områden med detaljplan eller områdesbestämmelser som är upprättade efter 1987 och att den uppgår till cirka 65 000 kronor för ett enbostadshus. Innebär detta att det endast tillkommer planavgift vid nybyggnation av ett enbostadshus? Om inte; hur stor blir avgiften vid andra typer av bygglov (tillbyggnad, komplementbyggnad etc)? Ska planavgift betalas varje gång ett bygglov beviljas under den tid detaljplanen gäller? Finns det några typer av bygglov där planavgift inte tas ut?

Vidare undrar vi efter att ha läst de tre planbeskrivningar/plan-PM som finns på er hemsida vad gäller Dingelsundet – varför använder ni olika sätt att finansiera detaljplanerna? När det gäller västra planen föreslås planavgiften bli ca 410 000 som fördelas lika mellan sökande och teknik- och fastighetsnämnden. I östra planen ska planavgift betalas i förskott och inte tas ut i samband med bygglov och slutligen i den södra planen ska planavgift tas ut i samband med bygglov. Om vi tolkat det hela rätt blir det således allra dyrast att ansöka om bygglov om man bor i den södra planen. Varför en sådan skillnad inom samma bostadsområde (likställighetsprincipen i kommunallagen)? Som vi förstår det kommer kommunen och exploatören i den östra och västra delen betala 205 000 var för planarbetet. I den södra delen föreslås den enskilde fastighetsägaren som får bygglov betala 65 000 i planavgift. Om vi ser fastighetsägarna som exploatörer i detta område borde en kostnad av 205 000 fördelas mellan dessa samtidigt som kommunen här täcker halva kostnaden. Om området skulle stå för hela kostnaden skulle då 410 000 behöva fördelas. Med den planavgift kommunen tar ut skulle det då behövas ca 3 respektive 6 enbostadshus för att täcka kostnaden. I planen föreslås fyra nya tomter, så vid fallet med att kommunen står för halva kostnaden som man planerar i de andra områdena, skulle kostanden vara täckt redan med dessa fyra tomters planavgifter. Om vi sedan ser till att även befintliga tomter kommer bebyggas eller befintliga hus tillbyggas kommer planavgiften ge kommunen intäkter som vida överstiger den verkliga kostnaden för planarbetet. Kan detta vara rimligt? Finns det stöd för detta i kommunallagen/PBL? Ett förslag är att de tillkommande tomterna/fastigheterna delar på halva kostnaden för planarbetet (ca 50 000 per tomt) och att kommunen täcker hälften. Detta skulle täcka hela kostnaden för planarbetet och mer likställas förfarandet i de övriga områdena.

Kommentar: Synpunkten angående prickmark noteras. Förutom backrörelser vid garage och carports är sikten längs gatan viktig, det är därför bestämmelsen finns med. Bestämmelser om avstånd till fastighetsgräns har ändrats till granskningen och prickmarken justerats på enstaka tomter. Planarbetet, precis som bygglovsavgifter och liknande, bekostas enligt en taxa som fastställs av kommunfullmäktige. Den är framtagen enligt underlag från SKL. Taxan ser lite olika ut beroende på om det t.ex. är planavgift för nybyggnad eller tillbyggnad och det finns också åtgärder där planavgift inte tas ut, till exempel tillbyggnader mindre än 50 m². Att de olika detaljplanerna finansieras olika beror på att det är områden med olika förutsättningar - för östra och västra detaljplanerna på Dingelsundet finns förutom kommunen som markägare även en privat exploatör/markägare som initierat arbetet, kommer att få nytta av planen och då är med och betalar planavgiften i förskott.

Fastighetsägare 4

I detaljplanen samt av plankartan framgår några omständigheter som vi vill kommentera och ser fram emot en diskussion hur de kan lösas på ett rimligt sätt. Vår fastighet används idag för fritidsändamål av våra familjer och det primära för vår användning av fastigheten är att vi i likhet med gällande detaljplan även fortsatt har två huvudbyggnader. Vid all planläggning är det mycket viktigt att det bildas ett ”släpp” mellan privata fastigheter/ianspråktaga servitut och kommunal mark. Udden har föreslagits övergå i kommunalt huvudmannaskap. Efter att Vätern reglerats

hårdare krävs det många arbetsdagar per år att hålla undan sly. Det måste även ske vid vissa tidpunkter för att inte störa det mycket rika djurliv som finns i vassen på udden. Vi tror inte man tagit i beaktande alla de kostnader det kommer att medföra att ta över skötseln av hela udden och anser att huvudmannskapet även fortsatt bör vara enskilt och knutet till samtliga boende inom planområdet.

Vidare sägs det att man i förslaget bekräftar båtplatser. Vi ser att man bekräftar båtplatser som tillkommit på senare år men våra båtplatser sen 50 år är inte bekräftade. Det behöver de naturligtvis bli.

I förslaget har man gråmarkerat områden på 2:10 respektive 2:80. Vi antar att detta förutsätter någon form av expropriation vilket vi vänder oss emot. Eftersom vi tidigare varit bofasta under 20 års tid så vet vi att det går att snöröja vintertid med såväl små som stora hjullastare. De har under alla år kunnat vända utan några som helst problem och behovet av någon expropriering för att åstadkomma en vändplan kan vi inte se. I all synnerhet inte som vägen fortsättningsvis föreslås snöröjas i enskild regi. I övrigt hänvisar vi till våra synpunkter inlämnade i samband med planförslaget för Dingelsundet Östra samt under FÖP-processen.

Kommentar: Udden ägs idag av kommunen. Kommunen äger och sköter om flera områden med naturmark och är vana vid att hantera sly och att ta hänsyn till känsliga perioder i naturen. Tanken är att i första hand göra det möjligt att ta sig ut på udden, både från land och vatten, och att göra stranden där allmänt tillgänglig. Som det är idag ligger det t. ex. en stor stock tvärs över gångstigen och det finns relativt mycket snår och buskar att ta sig igenom.

Delen med föreslagen GATA inom 2:80 justeras till granskningen.

Fastighetsägare 5

Placeringen av de nya tomterna är bra. Det är viktigt att det finns möjlighet att utnyttja skogen och att den hålls så stor som möjligt. Den västra av de två tomterna i slutet på vägen går precis bredvid eller över den befintliga stigen. Viktigt att inte stigen störs av tomten eller tvärt om, kan man dra ned det till en tomt istället? Med två blir det dessutom fler bilar som ska passera tomterna längs med vägen.

Om udden är tänkt som en allmän badplats som ska vara lätt att nyttja så måste det finnas plats för bilar någonstans, även om man hoppas att de flesta ska komma med cykel. Kan man möjligen ordna plats för bilar i detaljplanen för östra? Under sommaren är p-platserna vid första hamnen upptagna av ö-bor. Deras bilar får inte plats längs med vägen så många parkerar inne på hamnområdet redan nu.

Bra om man inte får möjlighet att stycka av tomterna.

Det känns som det finns en risk att många av husen blir väldigt stora, kan man begränsa byggnadsmöjligheterna något?

Tillfartsvägen från Skoghallsvägen är underdimensionerad. Det kan redan nu bli fullt mellan järnvägen och Skoghallsvägen vid en högersväng när man kommer norrifrån.

Längs med hela vägen är det 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. Finns det möjlighet att ha gång/cykelväg längs med vägen eller på delar av vägen? Det skulle öka säkerheten.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Stigen har mätts in och tomtgränsen justerats.

En separat gång- och cykelväg är tänkt att föreslås längs vägen i norr, från Skoghallsvägen fram till planområdet, i kommande detaljplaner. Inom planområdet kommer det att vara fortsatt blandtrafik, befintliga fastigheter intill den smala vägen gör separat gång- och cykelbana här svårt. I den pågående planeringen för

östra delen av Dingelsundet föreslås en kort sträcka gång- och cykelväg genom skogen som förbinder områdena med varandra och gör att boende inom planområdet kan gå eller cykla även den östra vägen upp till Skoghallsvägen. Den nyanlagda gatan i östra Dingelsundet kan kanske komma att upplevas säkrare och kan användas som alternativ också.

Udden är tänkt som en möjlighet att ta sig ned till vattnet, inte som en allmän badplats.

Mindre byggnadsarea kan vara svårt med tanke på planens syfte att möjliggöra för permanentboende, men också för att fungera med de befintliga hus som redan byggts. Information om hur man kan bygga för att anpassa till platsen och tomten kan förhoppningsvis inspirera och hjälpa fastighetsägare att välja ett hus som i storlek och utformning passar tomtens förutsättningar.

Fastighetsägare 6

Tycker att det är spännande med förslaget till moderna detaljplaner, men det väcks några frågor. Noterar att det står att dagvatten ska släppas ut till Vänern på tre ställen. Vilka tre ställen är det? Idag finns ett ställe i småbåtshamnen och vi märker tydligt att vattnet har blivit sämre under de senaste åren. Det kommer "lödder" med jämna mellanrum som blåser in i vår vik. Om ett utsläpp ska vara här och bebyggelsen ökar, vill vi att det blir någon form av rening eller filtrering.

När vägen asfalterades innebar det att lutningen delvis blev in mot vår tomt med resultat att vattnet rinner ned på tomten. Vi har påtalat detta men kommunen har inte gjort något åt det. Läser nu att ni fortfarande menar att tomterna nedanför vägen ska ha naturlig avrinning. Vi vill att ni tar hänsyn till dagens problem och löser den avrinning som idag innebär stora problem för oss.

Noterar att prickmarken följer vår tomtgräns och inte gränsen mot vägen. Det är fel, jag vill att ni justerar det.

I kulturutredningen kommunen gjort står att ett hus har papptak. Det är fel, det har plåttak. I tidigare utredning och i den nya nämns flera fastigheter men i detaljplane-förslaget bara ett par – varför? Det borde i konsekvensens namn vara alla eller ingen.

Kommentar: Dagvattnet kommer att släppas vid båthamnarna samt på ett ställe öster om planområdet. När det kommunala va-nätet byggts ut i området så kommer förhoppningsvis vattenkvaliteten att bli bättre, det är oftare spill-/avloppsvattnet som skapar problem med föroreningar än dagvattnet, men möjlighet till rening eller filtrering tas upp med teknik- och fastighetsförvaltningen. Kommunen är medveten om att det är svårt med dagvattnet i området idag, det är mycket berg i dagen och små möjligheter till infiltrering i marken. Ledning kommer att byggas ut på norrsidan vägen, det underlättar för tomterna på södra sidan som då bara får "sitt eget" dagvatten att ta hand om.

Synpunkten kring prickmarken och information kring papptak/plåttak noteras. Prickmarken följer plankartans vägområde vid 2:10, avståndet ses över närmre till granskningen. I planbeskrivningen ges ett kortare referat av kulturutredningen, det är anledningen till att endast ett par exempel nämns.

Fastighetsägare 7

Har synpunkt på dagvattenutsläppet i hamnen. Det är nästan ingen naturlig cirkulation i hamnen vid ett tillflöde med ett förorenat vatten och det kan få ödesdigra konsekvenser med förorenat flöde t. ex övergödning, igenväxning av vass och näckrosor.

Kommentar: Synpunkten noteras. Dagvattnet når redan idag Vänern, skillnaden med den nya ledningen är att vattnet kommer att få ett snabbare flöde ut. Med tanke på att avloppen i området ansluts till det kommunala va-nätet, kommer för-oreningsituationen sannolikt bli bättre i framtiden. Möjlighet till filtrering/rening av dagvattnet tas upp med teknik- och fastighetsförvaltningen.

Skanova

Skanova har teleanläggningar inom detaljplaneområdet och 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. Önskemål om upprättande av prickområde över våra anläggningar. 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: Synpunkten noteras, önskemålen införs i planhandlingarna.

Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2018-10-15 av stadsbyggnadsarkitekt Åsa Lundgren.