



KARLSTADS KOMMUN

GRANSKNINGUTLÅTANDE

detaljplan för Knapstad 2:8

inom Knapstad, Karlstads kommun

2020-11-20

INLEDNING

Granskningsutlåtande innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningen samt stadsbyggnadsförvaltningens ställningstaganden till dessa.

PLANPROCESSEN

Planförslaget har upprättats med standardförfarande enligt plan- och bygglagen PBL 2014:900, kapitel 5. Samråd enligt PBL 5:11 ägde rum mellan den 29 augusti – 30 september 2019. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i Karlstadsrummet i bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Under samrådet hölls ett informations- och samrådsmöte den 16 september 2019 i Karlstadsrummet. Efter samrådet reviderades planhandlingarna, enligt vad som beskrivs i samrådsredogörelsen.

Därefter ställdes planförslaget ut på granskning mellan den 27 augusti – 23 september 2020, enligt plan- och bygglagens 5 kap 18§. Under granskningen har planen skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Detaljplanen har även funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i Karlstadsrummet i bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Efter granskningstiden har handlingarna kompletterats och justerats enligt detta granskningsutlåtande.

SAMMANFATTNING

Elva skriftliga yttranden har kommit in under granskningstiden, varav fem stycken är utan erinran eller av upplysningskaraktär. Detaljplanen justeras med anledning av synpunkterna på ett par punkter inför antagandet.

ÄNDRING I PLANFÖRSLAGET EFTER GRANSKNINGEN

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

- Planbestämmelsen gällande bullervall intill järnvägen har uppdaterats: **m₁** - *Vall till en höjd av minst 3 meter över anslutande marknivå ska finnas mot järnvägen (BFS 2020:5, 7 kap. 5 § 2)*
- En planbestämmelse om villkor för lov har lagts till: **a₃** - *Startbesked får inte ges för bostadsbyggnad förrän bullervall mot järnvägen har kommit till stånd (BFS 2020:5, 7 kap. 22 §)*

- Planbestämmelsen v - *Indragen takvåning tillåts utöver angivet våningsantal* har kompletterats med: *Indraget ska vara minst 1,5 meter från västlig fasad.* Detta för att tydliggöra bestämmelsen.

- Uppdaterat bullerutredningen och riskutredningen gällande farligt gods på järnvägen och förtydligat lite mer angående buller i planbeskrivningen.

- Ökat bredden på gc-vägen från 3 till 5 meter inom fastighet Knapstad 2:8 för att få plats för diken och slänter.

- Lagt till i planbestämmelse att par-, rad-, kedje- och flerfamiljshus utöver att de får sammanbyggas över fastighetsgräns också får placeras minst 1,5 meter från fastighetsgräns.

I övrigt redaktionella ändringar i planbeskrivningen.

Kvarstående synpunkter

Att inte bygga bostäder här utan bygga på annat ställe. Har inte tillgodosetts eftersom det är fastighetsägaren till denna fastighet som vill bygga här och marken bedöms av kommunen som lämplig för bostäder.

Stora Enso, att inte planlägga för bostäder inom minst 100 meter från järnvägen. Detta eftersom både riskutredning gällande farligt gods och bullerutredning visat att det är möjligt att planlägga för bostäder på ett avstånd om 50 meter som i planförslaget.

STÄLLNINGSTAGANDE

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

INKOMNA YTTRANDEN

Det har kommit in 11 olika yttranden varav 5 är utan erinran eller av upplysningskaraktär. Yttrandena redovisas och kommenteras med *kursiv stil*.

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Kultur- och fritidsnämnden, Miljönämnden, Teknik- och fastighetsnämnden, Handikappföreningarna Karlstad, Ellevio.

Miljönämnden

Under stycket Avfall bör lydelsen ”som kommer att införas från och med 2021” tas bort då Naturvårdsverket vill justera förordningen då inget av de företag som ansökt om tillstånd uppfyller kraven på bostadsnära insamling av förpackningar.

Kommentar:

Har justerats.

Ellevio

Ellevio äger de fyra 145kV-ledningar som går väster om det tänkta planområdet. Avstånd från närmsta kraftledning till planområdet uppgår till dryga 80 m och vi har därför inget att erinra.

Myndigheter och övriga remissinstanser

Länsstyrelsen

Hälsa och säkerhet

Buller

På plankartan införs som skydd mot Skoghallsbanan en planbestämmelse som säger att bullervall får uppföras. Av bullerutredningen framgår att en bullervall krävs om inte uteplatser kan anordnas på en bullerskyddad sida. Vid planläggning i bullerutsatta miljöer bör bästa möjliga lösning eftersträvas och en bullervall ger en flexibilitet vad gäller utformningen av bebyggelsen i kvarteret närmast järnvägen. En ökning av trafiken på banan kan inte heller uteslutas. Om en bullervall inte uppförs blir bullerfrågan helt avgörande för bebyggelsens placering och utformning. Länsstyrelsen är därför tveksam till formuleringen och gör bedömningen att en bullervall krävs och att planbestämmelsen därför bör ges en annan utformning.

Vidare bör bygglov i kvarteret närmast järnvägen villkoras så att bygglov ej får ges innan bullervall är uppförd.

Stora Enso Skoghalls bruk har särskilda villkor för buller kopplade till bostäder utefter industrispåret. Här behöver den rättsliga konsekvensen tas i beaktande och bruket bör remitteras särskilt, om inte detta redan är gjort.

Kommentar:

Planbestämmelsen gällande bullervall intill järnvägen har uppdaterats: **m₁** - Vall till en höjd av minst 3 meter över anslutande marknivå ska finnas mot järnvägen (BFS 2020:5, 7 kap. 5 § 2)

En planbestämmelse om villkor för lov har lagts till: **a₃** - Startbesked får inte ges för bostadsbyggnad förrän bullervall mot järnvägen har kommit till stånd (BFS 2020:5, 7 kap. 22 §)

I övrigt se kommentar till Stora Ensos yttrande.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att pröva möjligheten att uppföra bostäder inom del av fastigheten Knappstad 2:8. Trafikverket har i tidigare samrådsskede yttrat sig i frågan 2019-09-26 med synpunkter främst gällande buller, vibrationer och passager över järnvägen.

Infrastruktur

Ärendet berör järnvägen Skoghallsbanan, bandel 395, där Trafikverket är infrastrukturhållare. Största tillåtna hastighet är 30 km/h. Banan trafikeras för närvarande av upp till 12 godståg/dygn. Pågående och kommande utredningar har dock som förutsättning att trafiken ska kunna utökas.

Trafikverkets synpunkter

Buller

Efter samrådet har en buller- och vibrationsutredning tagits fram (Sweco 2020-04-01), vilken visar att samtliga byggnader inom planområdet klarar gällande riktvärde vid fasad.

För uteplats överskrider riktvärden vid de fasader som ligger vända mot och närmast spåret. Enligt planbeskrivningen kan bostäderna planeras så att möjlighet till uteplats ges vid fasad bort från spår för att uppfylla samtliga riktvärden. Alternativt finns även möjlighet att anlägga en bullervall på na-

turmarken mot spår, planbestämmelse vall – ”Bullervall mot järnvägen får uppföras”. Trafikverket anser att denna text behöver formuleras skarpare. Se även nedan angående bullervall.

I samband med kommande åtgärdsvalsstudie kommer det att tas fram en ny prognos för tågtrafiken på banan vilken troligtvis kommer peka på både längre medel- och maxlängder för tågen. Den kommer att möjliggöra en mer relevant beräkning av buller och vibrationer.

Trafikverket vill upplysa om att för Skoghallsbanan finns, utöver förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, beslutade villkor rörande buller i den miljödom som meddelats för verksamhetsutövaren vid Skoghalls bruk att förhålla sig till. Verksamhetsutövaren behöver ges möjlighet att yttra sig i frågan.

Bullervall

En bullervall innebär tunga massor som kan påverka järnvägsanläggningen negativt genom exempelvis sättningar i marken. För att införa beteckningen vall i plankartan behöver en geoteknisk utredning eller motsvarande visa hur en vall kan placeras utan att utgöra en risk för järnvägsanläggningen. Utredningen ska visa var vallen kan placeras med utgångspunkt i markens beskaffenhet och förutsättningar i form av till exempel lagringar, stabilitet och nivåskillnader i marken. Inverkan på dagvattenflöde och eventuell instängningseffekt mot järnvägsanläggningen behöver också beaktas. En bullervall kan även ha påverkan på utbredningen av vibrationer.

Vibrationer

Trafikverket ser positivt på att en planbestämmelse om vibrationsnivå har införts i plankartan.

Järnvägspassager

Enligt kommentar i samrådsredogörelsen till Trafikverkets tidigare yttrande anser kommunen att det är viktigt att det fortsatt ska finnas en passage över järnvägen inom skogsområdet eftersom det är viktiga rekreativstigar på bägge sidor järnvägen där. Däremot är den GC-väg som föreslås i den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet/Knappstad inte längre aktuell eftersom det inte går att ta sig vidare över Skoghallsvägen på grund av en byggd vall där.

I en uppdaterad översiktsbild i planbeskrivningen (sidan 12) är järnvägsövergången inskissad som befintlig. Trafikverket vill betona att den ”järnvägsövergång”/passage som åsyftas ovan inte finns noterad som plankorsning i Trafikverkets anläggning. Den är därmed inte att betrakta som en godkänd passage och nyttjande är att likställa med otillåtet spårbeträdande.

Trafikverket delar dock kommunens kommentar att med fler boende i området kan det vara så att fler kommer att röra sig i skogen och vilja passera järnvägen. Det finns även målpunkter öster om järnvägen såsom hållplatslägen vid väg 554. Plankartan medger bostäder endast 50 meter från spåret och järnvägen blir en del av närmiljön.

Trafikverket anser därför fortsatt att detaljplanens genomförande har en koppling till en ökad risk för spårspning och att en säker GC-passage behöver säkerställas i höjd med planområdet.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Skoghallsbanan, som bland annat avser översyn av plankorsningarna längs sträckan, avses att utföras under år 2021.

Sammantagen bedömning

Trafikverket lyfter enligt ovan ett par frågor kring beteckningen vall som har införts i plankartan samt att texten till planbestämmelsen om vall behöver omformuleras.

Verksamhetsutövaren vid Skoghalls bruk behöver ges möjlighet att yttra sig över planen då det finns villkor i miljödom som avser bulleråtgärder vid bostadshus belägna utmed järnvägsspåret mellan

bruket och stambanan.

Trafikverket anser att detaljplanen kommer att bidra till ett ökat antal människor som kommer att vilja passera över järnvägen till fots eller med cykel. Trafikverket vill därför säkerställa att det finns möjlighet till säker gångpassage över järnvägen i höjd med planområdet innan detaljplanen kan antas.

Upplysningsvis avser Trafikverket att göra en åtgärdsvalsstudie för Skoghallsbanan under år 2021. I samband med den kommer det att tas fram en ny prognos för tågtrafiken på banan, vilket kommer ge mer relevant beräkning av buller och vibrationer. ÅVS:en kommer bland annat också att inventera plankorsningarna längs banan för en helhetssyn med eventuella förslag till nya eller flyttade korsningspunkter. Trafikverket ser att det vore positivt att invänta resultatet av ÅVS:en innan antagande av fler detaljplaner som ligger i anslutning till Skoghallsbanan.

Kommentar:

De geotekniska förutsättningarna på platsen (berg i dagen) gör att det inte föreligger någon geoteknisk risk vare sig för stabilitet eller sättningar/skevsättningar om en vall läggs ut. Då höjdförutsättningarna i området gör att dagvattnet rinner bort från järnvägen kommer detta inte heller ha någon påverkan på järnvägen. Eftersom det är berg i dagen kommer inte heller det att påverka vibrationer.

I denna detaljplan görs bedömningen att exploatören tillgodoser behovet av gång- och cykelväg från planområdet till kommunens gc-nät på ett bra sätt då det i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören finns krav på att iordningsställa en gc-väg från planområdet och norrut längs med Margårdsvägen med behysning.

Eftersom även den del som tidigare var lite mer svårtillgänglig för cykel en bit söderut på Margårdsvägen nu är förbättrad så finns det också goda möjligheter för gående och cyklister att ta sig söderut från planområdet genom Dingelsundet till säker järnvägsöverfart intill busshållplatser och gc-väg mot Skoghall.

Den järnvägsöverfart som finns intill planområdet kan stängas av Trafikverket då detaljplanen också säkerställer en ny tillfart till befintlig fastighet genom detaljplanen.

Det blir viktigt med fortsatta diskussioner mellan kommunen och Trafikverket under arbetet med ÅVS:en gällande Skoghallsbanan.

Lantmäterimyndigheten

Knappstad 2:30 har ett servitut, 1780K-335/1958.2, för vattentäkt (brunn). Planförslaget avser att bygga en vändplan precis bredvid brunnen, se bifogat urklipp. Är det lämpligt att lägga en vändplan bredvid en vattentäkt? Det borde finnas en risk att vattentäkten påverkas negativt. Knappstad 2:30 borde ingå i detaljplanen då fastigheten väsentligen påverkas av både väg- och vattenfrågan. Kommer Knappstad 2:30 att ingå i verksamhetsområdet för VA?

Genomförandebeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och servitut ska kompletteras med att Zakrisdal ga:6 även ska omprövas då vägsträckan blir kortare.

Kommentar:

Knappstad 2:30 kommer inte att ingå i detaljplanen. Om fastigheten kan ansluta till kommunens VA-nät får utredas den dagen VA-nätet är utbyggt i området om möjlighet att ansluta finns.

Den del av Margårdsvägen som planläggs som GATA i norr är redan planlagd som GATA i gällande detaljplan varför detta redan borde vara gjort.

Stora Enso

I de simuleringar som gjorts i rapport ”Buller och vibrationsutredning,, har det utgått från en trafikering på 40 tåg per dygn. Det är dock oklart om det avses vändande tåg eller tågrörelser. Det har även antagits en medellängd per tåg på 250 m samt en maxlängd på 450 m. Tåg- och vagnstyp har inte angetts.

Stora Enso trafikerar idag Skoghallsbanan genom sina samarbetspartner med 3 vedtåg per dag samt 1 godståg per dag. Detta motsvarar ca 40 % av de totala vedleveranserna samt ca 50 % av utleveranser av färdigt gods. Övriga transporter sker med lastbil. Stora Enso har som mål att minska sina fossila utsläpp från bl.a. transporter varför en ytterligare överflyttning av material från bil till tåg kommer att kunna vara en viktig åtgärd.

Företagets preliminära planer är att så snart som möjligt ges utvidga antalet vedtåg till 5 per dygn samt antalet tåg med färdigt gods till 2 per dygn, se bilaga 1, dvs totalt 7 tåg eller 14 tågrörelser per dygn. Hänsyn bör även tas till att verksamheten kan utvidgas varvid reservation för ytterligare 3-4 tåg bör göras.

Ev. framtida etablering av ytterligare verksamhetsutövare i Skoghall, t.ex. på Akzo Nobels gamla område kan också bidra till ökad järnvägstrafik. Tidläggningen av tågen tilldelas framförallt baserat på tillgänglig spårtid på järnvägsnätet utanför Skoghallsbanan och är inte något som kan styras annat än marginellt av tågoperatören. I bilaga 1 framgår också att medellängden på tågen snarare är 570 m än 250 m.

Buller

Utomhusnivåer

Rapportens simuleringar pekar på att riktvärde för ekvivalent och maximal ljudnivå vid uteplats överskrids för fasader närmast spår och pekar på att uteplats kan planeras så att möjlighet till uteplats ges vid fasad bort från spår. Simuleringarna visar att L_{max} kan uppgå till 75 dB(A), där riktvärdet är 70 dB(A). Även möjligheten att anlägga en bullervall anges.

Stora Enso Skoghall gjorde 2015 mätningar i en bostad i närheten av företagets industriområde placerad 40 m från järnvägen. Dessa mätningar visade också att det var svårt att innehålla riktvärden för maximalt buller, både inomhus och utomhus. Då invärdena till beräkningen av ekvivalent ljudnivå är felaktiga är det oklart om även riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad kan innehållas. Har beräkningen gjorts med utgångspunkten att $40 \times 2 = 80$ tågrörelser simulerats kan man dock anta att så är fallet. Om inte, bör beräkningen göras om med rätt tåglängder samt med ca 40 tågrörelser.

Stora Enso ifrågasätter vilka garantier som finns för att fastighetsutvecklaren anlägger en bullervall samt delger framtida bostadsägare att riktvärden för buller inte innehålls i det fall ägaren anlägger en uteplats som vätter mot Skoghallsbanan. Det finns en stor risk att klagomål i första hand kommer att riktas mot verksamhetsutövaren som nyttjar järnvägen, dvs Stora Enso.

Inomhusnivåer

När det gäller inomhusnivåer för buller anger rapporten endast att för planerade byggnader ska fasad, inklusive fönster och eventuella fasadventiler, utformas så att de klarar de riktvärden som gäller för buller inomhus, dvs ekvivalent ljudnivå i sovrum skall vara under 30 dB samt maximal ljudnivå nattetid under 45 dB (under 55 dB maximalt 5 gånger per natt). Inga simuleringar ser ut att ha genomförts.

I gällande miljödöm för Stora Enso Skoghalls bruk finns följande villkor:

Bostadshus belägna utmed järnvägsspåret mellan bruket och stambanan ska erbjudas bullerisolerande åtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maxima/nivån i sovrum överstiger 55 dB(A) mer än fem gånger per dygn nattetid (kl 22-06) till följd av tågtransporter till och från verksamheten. (Utdrag ur miljödom Svea HR 10029-18/Mark-och miljödomstolen M 4008-16)

Domen ställer alltså ytterligare krav på buller från trafik på Skoghallsbanan utöver gällande förordningar och riktvärden samt hänför ansvaret för nödvändiga bullerdämpande åtgärder på verksamhetsutövaren dvs Stora Enso Skoghall.

Samma fråga kan ställas här om vilka garantier som finns att fastighetsutvecklaren ser till att sovrum anläggs så att riktvärdena innehålls. Ansvaret för nödvändiga åtgärder överförs annars på Stora Enso Skoghall i det fall att gränsen på 5 tågrörelser per natt överskrids, vilket inte är rimligt.

Farligt gods

Trafiksituationen för farligt gods på Skoghallsvägen

Den transportstatistik som riskbedömningen för väg i ”Riskutredning för Knapptad” grundas på att ”endast mindre volymer farligt gods kan förväntas transporteras på denna vägsträcka. Dessa utgörs av brandfarlig vätska (bensin och diesel).” Det används stora mängder kemiska produkter i massa-och kartongproduktionen vid Stora Enso Skoghall. Riskbedömningen bör därför även ta hänsyn till de transporter av farligt gods som trafikerar Skoghallsvägen till eller från Stora Enso Skoghall.

Utveckling av verksamheten vid Stora Enso AB Skoghalls Bruk kopplat till transporter av farligt gods

Verksamheten vid bolaget utvecklas ständigt och skulle kunna innebära ökad produktion av massa och kartong med ökat behov av råvaror i form av kemiska produkter som följd. I en framtid skulle också järnvägen kunna komma att användas för transport av farligt gods. Det är inte bara viktigt att skydda omgivningen från skadeverkningar vid en olycka, utan även att skydda järnvägens användning som transportmöjlighet för farligt gods. Riskutredningen bör därför också utvidgas för att även omfatta transport av farligt gods på järnvägen.

Sammanfattning

Med avseende på det som nämnts ovan ser Stora Enso Skoghall stora risker med att etablera ytterligare bostäder inom ett så nära avstånd från Skoghallsbanan som föreslås i Detaljplan för Knapptad 2:8. Helt nya boenden riskerar att få bullernivåer som överskrider gällande riktvärden för maximalt ljudnivå, både inomhus och utomhus. Vid ökade trafikmängder nattetid på Skoghallsbanan, vilket kan bli en konsekvens av trängsel på det regionala och nationella järnvägsnätet, kommer Stora Enso Skoghall vara tvingade enligt gällande miljödom att erbjuda bullerisolerande åtgärder i dessa bostäder om fastighetsutvecklaren ej tagit hänsyn till detta.

Som åtgärd anser Stora Enso Skoghall att inga bostäder planläggs inom ett avstånd av minst 100 m från Skoghallsbanan för att säkerställa att riktvärden gällande buller utomhus innehålls, oavsett bullervall och uteplatsens placering.

Bilaga 1:

1 tåg= 2 tågrörelser mellan Karlstad C och Skoghall:

Tåg/längder och antal.

Dagsläge vedtåg

-2 per dygn, 26 vagnar+ lok= ca 530 m

Kortare vedtåg förekommer ibland

Framtida läge där större delen av inkommande vedvolym tas på tåg:

-5 per dygn, 28 vagnar+ lok= ca 570 m

-2 per dygn, 36 vagnar= 567 m

Kommentar:

Med anledning av inkomna synpunkter i detaljplanens granskningskedje så har planhandlingarna nu uppdaterats med två nya planbestämmelser gällande buller. Planbestämmelsen gällande bullervall intill järnvägen har uppdaterats så det nu blir krav på bullervall: m_1 - Vall till en höjd av minst 3 meter över anslutande marknivå ska finnas mot järnvägen (BFS 2020:5, 7 kap. 5 § 2)

En planbestämmelse om villkor för lov har också lagts till: a_3 - Startbesked får inte ges för bostadsbyggnad förrän bullervall mot järnvägen har kommit till stånd (BFS 2020:5, 7 kap. 22 §)

Med en bullervall förbättras ljudnivåerna för bostäderna och det blir också en barriär mot järnvägen.

I och med att det nu kommit fram nya uppgifter angående antal tåg och tåglängder samt kommentar kring farligt gods i ert yttrande så har detta förts vidare till de konsulter som gjort buller- och riskutredningarna. De har utifrån det fått göra bedömningar och uppdaterat utredningarna något.

Bedömningen gällande bullernivåer är att även framtida trafikökningar ryms inom den trafikmängd som antagits i beräkningarna. Det har i beräkningarna räknats på betydligt fler tågrörelser (40/dygn) men kortare tåg. Omräknat tar det ändå ut varandra och de gjorda bullerberäkningarna bedöms därmed fortsatt som aktuella att utgå från.

Gällande inomhusnivåer så ska de nya bostäderna klara de krav som BBR (Boverkets byggregler) ställer gällande nybyggnation vilket är samma krav som Stora Enso fått på sig i tidigare dom. För planerade byggnader ska fasad, inklusive fönster och eventuella fasadventiler, utformas så att de klarar de riktvärden som gäller för buller inomhus enligt BBR. I detaljplanen fastställs inte byggnadernas konstruktion utan detta hanteras i kommande bygglov. Med anläggande av en vall i anslutning till spåret uppnås dock en ljudnivå, vid planerade byggnader, som innebär att det inte bedöms krävas särskilda anpassningar i byggmaterial eller utformning för att riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas.

Gällande hantering av farligt gods på järnvägen så görs riskbedömningen utifrån kända förhållanden. Eftersom alla järnvägar i Sverige får användas för transport av farligt gods kan det inte uteslutas att det i framtiden kan ske transport av farligt gods på aktuell järnvägssträckning. Det är svårt att förutse och bedöma risker och konsekvenser av farligt gods då de inte är kända. Beroende av klasser kan riskbildningen förändras. Utifrån den statistik som är känd och som är aktuell, planerade åtgärder i form av vall, konstateras i riskbedömningen att järnvägen inte utför något hinder för etablering av bostäder på den planerade platsen.

Boende i anslutning till planområdet

Fastighetsägare 1

Jag har fått hem papper gällande detaljplan för Knappstad 2:8 då jag bor på Margårdsvägen. Jag har inget emot detaljplanen som sådan men kräver att kommunen ställer krav på byggherren alternativt att ni går in och tar över Margårdsvägen till kommunal och att den görs iordning före en möjlig byggstart. Jag driver själv byggföretag och vet vad det kommer innebära för typ av trafik under en lång tid på denna lilla, smala grusväg som knappt håller ihop under vissa delar av året med trafiken som är idag. Det är absolut inte acceptabelt att vi som bor här ska åka på en sönderkörd väg under byggtiden. Det står att skador som uppstår under byggtiden ska åtgärdas av exploatören, men inte när. Det är viktigt att det kommer med från start, vi i vägföreningen vill bli informerade om hur

det ska göras och vilka åtgärder som är planerade. För att det ska vara möjligt så skulle jag nog säga att vägen behövs breddas där den är mindre än 5m. Där berg kommer i vägkant bildas det vatten rinnningar över vägen som leder till att det blir skador i perioder detta åtgärdades aldrig när kommunen för några år sedan gjorde iordning vägen med nya vägtrummor. Asfaltering borde vara ett bra sätt att få vägen att hålla ihop, det gäller ändå fram till vändplan på Margårdsvägen då lastbilarna troligtvis kommer att använda det som vändplan..

Kommentar:

Det stämmer att byggtrafiken kommer att leda till en belastning av Margårdsvägen och att åtgärder kan behöva göras både innan, under och efter byggnation av byggherren för att vägen inte ska vara sönderkörd. Byggherren är väl medveten om detta och ska ha kontakt med er innan byggnation. Eftersom både byggherren och kommunen är delaktiga i den gemensambetsanläggning som finns på Margårdsvägen (ga:6) så är det lämpligast att byggherren har en dialog med vägförening/ delägare innan byggarbetena. Ett bra sätt att skydda vägen från skador kan vara att förstärka den innan. Planförslaget är fortsatt att vägen ska vara enskild och det är då upp till vägföreningen om den ska asfalteras.

Här kan också 48a § i anläggningslagen tillämpas – att föreningen/ delägarna kan debitera byggherren för ev kostnader.

Skyldighet att återställa skador gäller även oavsett enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer.

48 a § Om en fastighet som deltar i en gemensambetsanläggning som avser väg tillfälligt använder anläggningen i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftkostnaderna, är fastighetens ägare skyldig att till samfälligheten utge skäligen ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av den ändrade användningen.

Vid tvist angående fråga som avses i första stycket skall talan väckas hos mark- och miljödomstolen. Lag (2010:998).

Fastighetsägare 2

Då det är en samfällighet med grusväg, blir det hård belastning på vägen och potthål uppstår!!!!!!

Det måste asfalteras innan byggnation av området påbörjas, annars blir vägen helt förstörd!! Detta är ett krav!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Redan idag är det många som besöker Göteborgsudden o trafiken har ökat markant. Och vart ska alla besökare parkera sina bilar då det redan nu är trångt o det parkeras efter vägen som är smal.

Vad hände med insekterna som finns på gårdet, som diskuterades när det var aktuellt att dra en väg över gårdet från Dingelsundet? Då blev det avslag från Länsstyrelsen, är dessa insekter flyttade???????

Byggnationen av otroligt många hus, radhus och lägenheter blir väldigt nära naturreservatet. Då trycket av besökare kommer att öka markant, på detta område hur går det med alla djur och fågellivet som är fantastiskt på udden.

Gårdet som är fritt innan Bovieran, hade varit ett bättre alt att bygga så många hus på. Det känns som allt styrs av pengar och inte en hållbar natur nära stan som funkas som ett paradiset för alla besökare i dagsläget.

Kommentar:

Gårdet vid Bovieran finns med i ett gällande planprogram där området är utpekade för skola och idrottsändamål och kommer att behövas för detta ändamål. Då det byggs fler bostäder i den här västra delen av staden ger det ett ökat behov av både skola, förskola och idrottsytor. Marken vid Bovieran är också kommunens mark och detta planområde i Knappstad är inte kommunens mark utan privat mark där det finns ett intresse från en fastighetsägare att utveckla området med fler bostäder. Att utveckla marken för bostäder ligger i linje med kommunens mål att utveckla

Karlstad mer åt det här hållet, det som omnämns som stadsutvecklingsområde Väst kust i kommunens gällande översiktsplan från 2012.

Naturområdet Göteborgsudden däremot är kommunens mark och här är det kommunen som har gjort iordning befintliga parkeringsplatser. Själva planförslaget bidrar inte i sig till att behovet av parkeringsplatser till Göteborgsudden behöver utökas. En utökning av parkeringsplatser kan däremot göras utanför detaljplanen om behov finns och kommunen, genom Teknik- och fastighetsförvaltningen tar i så fall beslut om att göra det. Det är inget som behandlas inom detta detaljplanearbete.

Däremot så leder detaljplanen till att det blir mer trafik på Margårdsvägen. Byggtrafik är också en tung belastning på vägen där byggherren har ansvar att återställa eventuella skador på vägen under byggtiden. Se även kommentar om detta under tidigare synpunkt från fastighetsägare 1.

Under detaljplanearbetet har en naturinventering tagits fram och en artskyddsutredning, dessa har också Länsstyrelsen tagit del av och haft möjlighet att komma med synpunkter på. Inga återstående synpunkter finns från Länsstyrelsen på detta efter granskning av detaljplanen. En del åtgärder behöver vidtas under byggnation för att inte störa häckade fåglar t.ex. vilket har skrivits in i exploateringsavtal mellan kommun och fastighetsägare.

Medverkande tjänsteperson

Granskningsutlåtandet är sammanställt av stadsbyggnadsarkitekt Marie Janäng för stadsbyggnadsförvaltningen.

Karlstad 2020-11-20.



KARLSTADS KOMMUN

Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun, 651 84 Karlstad,
054-540 00 00, stadsbyggnadsforvaltningen@karlstad.se