



KARLSTADS KOMMUN

# **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## **detaljplan för Knapptad 2:8, inom Knapptad, Karlstads kommun**

### **INLEDNING**

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

### **PLANPROCESSEN**

Detaljplanen upprättas med standardförfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap. där samråd, enligt plan- och bygglagens 5 kap 11 §, hölls mellan 29 augusti till 30 september 2019. Förslag till ny detaljplan skickades ut till kommunala och statliga remissinstanser samt berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen. Detaljplanen har även funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i bibliotekshuset och på kommunens hemsida under samrådstiden.

Ett samrådsmöte anordnades den 16 september med anledning av planförslaget. Syftet med mötet var att ge möjlighet för intresserade att ställa frågor och lämna synpunkter. Anteckningar från mötet bifogas i Bilaga 1.

### **SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE**

Inkomna yttranden redogörs för nedan. Yttrandena sammanfattas och kommenteras med kursiv stil.

#### **Förslag till ändringar**

Detaljplanen har bearbetats inför granskningskedet. Inkomna synpunkter har lett till följande justeringar:

- Ett översvämnings PM, en artskyddsutredning och ett geotekniskt PM har tagits fram.
- Riskutredningen har uppdaterats.
- Utredning gällande buller och vibration från Skoghallsbanan har tagits fram och resulterat i två nya planbestämmelser på plankartan: vall - bullervall mot järnvägen får uppföras och b<sub>1</sub> - ny bebyggelse ska grundläggas så att vibrationsnivån 0,4 mm/s vägd RMS klaras i utrymmen där människor stadigvarande ska vistas.
- Dagvattenhanteringen inom området föreslås inte längre vara enskild angelägenhet utan föreslås nu ingå i kommunens verksamhetsområde. Dagvattenutredningen har uppdaterats. Dagvattendammens läge har justerats.
- Pumpstationen har flyttats norrut intill gc-vägen för att få bättre tillgänglighet och öka avståndet till bostadsmark.
- En del i norr planläggs nu som naturmark, kommunalt huvudmannaskap istället för privat bostadsmark i samrådet. Denna mark ska avsättas för att ta hand om dagvatten från området.

- Gång- och cykelvägen längs med Margårdsvägen har förlängts upp till Zakrisdalsvägen och bytt sida i söder så den inte hamnar inom Margårdsängarna.
- Planområdet har utökats i väster mot befintlig gata.
- Bostadsområdena i öst och väst är inte längre sammankopplade med en gata. Gator och tomtmark har justerats. Plangräns justerad mot befintliga bostäder.
- En planbestämmelse om högsta byggnadshöjd på komplementbyggnader till 3 meter har lagts till.
- Text gällande översvämning har uppdaterats i planbeskrivningen och planbestämmelser har lagts till/ändrats: Lägsta nivå på gatornas körbanor ska vara +46.8 m.ö.h. (RH2000) och lägsta nivå för färdigt golv har höjts, ska vara +47 meter över nollplanet. Garage, förråd och dylikt medges under den nivån.
- Text gällande planens konsekvenser har uppdaterats.
- u-områden har justerats.
- Genomförandetiden har ändrats till 10 år.

### **Ställningstagande**

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

## **INKOMNA YTTRANDEN**

### **Länsstyrelsen**

#### **Miljöbedömning**

Kommunen har gjort bedömningen att planförslaget ej medför en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken (MB 6:11). Länsstyrelsen har dock vid tidigt samråd, 2019-02-06, framfört synpunkten att planen kan innebära betydande miljöpåverkan då flera miljö- och riskrelaterade frågor som t.ex. översvämning måste beaktas. Länsstyrelsen vidhåller sin bedömning.

#### **Råd enligt PBL m.m.**

#### **Planavgränsning**

Planområdet har avgränsats på ett sådant sätt att tillfartsvägen till området Margårdsvägen ej planläggs. Däremot planläggs den intilliggande GC-vägen en avsevärd sträcka norrut dock utan att synligt på plankartan nå fram till en anslutningspunkt där den kan kopplas ihop med befintligt GC-nät. Vidare planläggs mark för bostäder i den sydvästra delen av planområdet. Syftet förefaller här att vara att överföra mark till intilliggande fastigheter utanför planområdet. Det innebär att smala remsor av dessa fastigheter kommer att vara planlagda medan den bebyggda huvuddelen av dem inte kommer att vara det. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att se över planavgränsningen alternativt tydligare motivera vald avgränsning.

*Kommentar: Plangränsen har justerats så att den hänger ihop med befintligt gc-nät i norr vid Zakrisdalsvägen. De delar av bostadsmark som tidigare var planlagt som Länsstyrelsen syftar till har tagits bort.*

#### **Markavvattnings m.m.**

Stora delar av planområdet omfattas av ett torrlägningsföretag ”Torrläggning medelst invallning Knappstad Dingelsundet” från 1929. Planerade utfyllnader m.fl. åtgärder kräver sannolikt att torrlägningsföretaget omprövas eller upphävs innan några åtgärder kan komma ifråga. En ansökan om detta sker till mark- och miljödomstolen.

*Kommentar: Noteras och skrivs in i genomförandebeskrivningen.*

### Schaktmassor

Marken kommer att behöva fyllas ut och höjas. Beroende på vilken typ av material som ska användas för utfyllnad kan verksamheten vara anmälningspliktig eller tillståndspliktig enligt miljöprövningsförordningen, avfall för anläggningsändamål.

*Kommentar: Noteras och skrivs in i genomförandebeskrivningen.*

### Naturvärden och artskydd

Kommunen har gjort en naturvärdesinventering med fördjupning gällande fåglar och groddjur och generellt biotopskydd. Enligt denna hyser inte den gamla jordbruksmarken några naturvärden av vikt för biologisk mångfald. Länsstyrelsens bedömning är dock att sådana marker ofta kan vara mycket insektsrika och hysa många arter av t.ex. pollinatörer och rödlistade insekter. Länsstyrelsen ser också att området skulle kunna hysa den fridlysta arten brun gräsfjäril. Flera av artens värdväxter har hittats i inventeringen och kommunen behöver därför inventera förekomst av brun gräsfjäril och dess livsmiljö i området.

*Kommentar: Det framgår av naturinventeringen att marken inom planområdet blivit kvävepåverkad. Detta efter att gräset slutat att slås och höet har fått ligga kvar. Det är inte mark som gynnar brun gräsfjäril. Inom Margårdsängarna däremot, som ligger intill planområdet i norr, kan det finnas sådana förutsättningar där flora kan finnas som gynnar gräsfjärilen. Margårdsängarna ska vara kvar. Utifrån planområdets förutsättningar ser inte kommunen att en inventering av brun gräsfjäril behöver göras.*

Vidare har man i inventeringen funnit att det är ett område med s.k. småskalig mosaik. Sådan miljö har ofta ett värde i sig för den biologiska mångfalden. Därmed finns också möjlighet att området hyser fladdermöss och viktiga livsmiljöer för fladdermöss. Inför det fortsatta planarbetet behövs även en utredning om områdets betydelse för fladdermöss och påverkan av planen utifrån artskyddet.

Man har i naturvärdesinventeringen bedömt att det skulle bli högst marginell negativ betydelse för stare eller gulsparrv. Då dessa är prioriterade i artskyddsarbetet behöver dock bedömningen fördjupas med utgångspunkt i den lokala populationen och påverkansområdet för planen. Detta gäller för alla fridlysta arter som området kan hysa. Dessutom måste kommunen säkerställa att kontinuerlig ekologisk funktion för arten finns kvar i området även efter en exploatering. Resonemang om detta saknas i dag i underlagen och detta behöver utredas och presenteras i det fortsatta planarbetet.

*Kommentar: Efter samrådet har en riktad artskyddsutredning för arterna gulsparrv, stare och fladdermusarter gjorts (Ecogain 2020).*

*Den slutliga bedömningen är att detaljplanens genomförande är förenligt med bestämmelserna i artskyddsförordningen, under förutsättning att rekommenderade skyddsåtgärder vidtas som nämns i utredningen. Risken för att individer av gulsparrv, stare eller fladdermöss ska skadas eller dödas undviks eller begränsas kraftigt genom rekommenderade skyddsåtgärder, och den förlust av livsmiljö som detaljplanens genomförande innebär är så pass begränsad och berör så pass talrikt förekommande arter att den inte bedöms få effekter på någon av arternas bevarandestatus, varken i ett lokalt, regionalt eller nationellt perspektiv.*

*Många av de skyddsåtgärder som nämns är kopplade till markerna utanför planområdet eftersom det är där som det finns höga naturvärden som gynnar arterna så som äldre träd och betade strandängar. Som nämns finns här bättre tillgång på äldre träd t.ex. Detta är inom kommunens mark och kommunens långsiktiga planer är att Margårdsängarna fortsatt ska betas och att skogen ska lämnas för fri utveckling.*

*Inom planområdet planläggs skogsdungen i söder som naturmark och marken söder om planområdet kommer fortsatt att vara naturmark.*

*Att initialt markarbete och avverkning inte ska göras under häckningstider kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas mellan kommun och exploatör. Exploatör ska också kompensera för den arealförlust och eventuell habitatförlust som påverkan av gång- och cykelvägen har på en del av Margårdsängen i öster. Med de medel kan kommunen restaurera Margårdsängarna genom att röja bort sly och göra den än mer öppen.*

## **Hälsa- och säkerhet**

### **Översvämning**

Planområdet är låglänt och delar av området, särskilt den centrala delen är vattensjukt. I princip hela planområdet översvämmas vid en 200-års händelse enligt planbeskrivningen. Vidare finns ett instängt lågt liggande område som riskerar att översvämmas vid skyfall. Det innebär att planområdet behöver påföras massor upp till 80 cm för att klara den satta nivån på +46,48 (RH 2000).

Länsstyrelsen ifrågasätter här det grundläggande ställningstagandet bakom vald nivå. Den valda nivån innebär ett s.k. 200-årsflöde vilket är tveksamt. Området är idag i princip obebyggt och förslaget innebär enligt Länsstyrelsens bedömning att en ny sammanhållen bebyggelse kommer till stånd. Ny sammanhållen bebyggelse, större riskobjekt eller bebyggelse med samhällsviktig verksamhet bör lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning.

Vid ny sammanhållen bebyggelse ska därför högsta beräknade flöde enligt Boverkets tillsynsvägledning om översvämning tillämpas, det betyder i planområdet en höjd på + 47,07 (RH 2000) enligt SMHI:s beräkningar utförda 2017 för Vänern inom Karlstads kommun.

*Kommentar: Efter samrådet har planhandlingarna uppdaterats när det gäller översvämning. Text i planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken "Störningar, hälsa och säkerhet, Översvämning" och under "Miljökonsekvenser, Översvämning". Nya planbestämmelser finns på plankartan. Efter samrådet har också en riskanalys för översvämning från Vänern på fastighet Knappstad 2:8 tagits fram (Sweco 2020-04-09). Detta för att kunna bedöma översvämningens risker och för att ta fram lämpliga regleringar/planbestämmelser i planförslaget. I riskanalysen bedöms både sannolikheten för översvämning och konsekvensen av översvämningen utifrån planförslaget. Inledningsvis finns också ett resonemang kring planeringsnivåer för översvämning.*

*Ett geotekniskt PM har också tagits fram efter samrådet (Sweco 2020) där en översiktlig sättningsberäkning har utförts med förutsättning att befintlig markyta höjs till nivån +47,07. Beräkning har gjorts vid den punkt inom området där störst lermäktighet har hittats, med ca 8 meter, då den delen av området bedöms vara dimensionerande i avseende på uppkomna sättningar. Här beräknas att sättningar på mellan cirka 5-10 cm kan uppkomma vid denna markuppfyllnad vilket är acceptabelt. En stabilitetsberäkning är också utförd för lokalväg i en dimensionerande sektion med en överbyggnad om 1,5 meter med tanke på översvämningens nivåer och totalstabiliteten bedöms som tillfredsställande.*

*Planförslaget har uppdaterats till att både bostäder och gator ska klara högsta beräknade nivå (vilken nivå som bör gälla här enligt kommunen redogörs i planbeskrivningen och tillhörande riskanalys). Eftersom det utifrån geoteknisk synvinkel är bäst att tillföra så lite laster som möjligt och höja marken så lite som möjligt, tvärt emot ur översvämningssynpunkt, så har planförslaget behövts ses över utifrån de nya tillåtna lägsta nivåerna.*

*För att undvika för mycket massor, men samtidigt minska översvämningens risker, har därför gatan inom planområdet i väster justerats mer västerut där det är högre befintliga höjder. Tomterna intill i söder har gjorts stora och djupa för att bus ska kunna placeras på högre nivå intill gatan men sen kunna slänta ner och slippa höja marken på del av tomten och inte få för branta slänter. Plankartan har också justerats på så sätt att tomtmark i norr, där det också är lägre nivåer, har tagits bort och där planläggs det istället för naturmark där dagvattendamm föreslås anläggas.*

*Gatan som gick tvärsöver planområdet i söder har tagits bort så det enbart är parkmark där och istället föreslås en gc-väg i norr som klarar dimensionerande nivå.*

*Behovet av bostäder och läget på planområdet kopplat till hur Karlstad kommun vill att staden ska växa västerut gör att markanvändningen bedöms som lämplig för bostäder. Marken har planlagts med planbestämmelser för att bli lämplig för bostäder utifrån översvämningsrisken. Bedömningar har gjorts både gällande de geotekniska förutsättningarna kopplat till den höjning av mark som behövs och en riskbedömning av planförslaget har tagits fram som visar på att bostäderna klarar beräknad högsta nivå med vinduppstuvning (46,81 m) med inga eller ringa påverkan.*

*Utifrån de gjorda förändringarna i planhandlingarna bedöms markanvändningen som lämplig utifrån risken för översvämning.*

### **Farligt gods**

Skoghallsbanan löper omedelbart öster om planområdet och ett avsnitt med naturmark är i planförslaget utlagt som buffertzonen mellan järnvägen och föreslagen ny bebyggelse. I planbeskrivningen står att föreslagen ny bebyggelse ligger som närmast 50 m från järnvägen. Detta stämmer inte. Av plankartan framgår att ny bebyggelse kan uppföras c:a 20 m från järnvägen.

Den riskutredning som finns bifogad till planförslaget utgår, enligt karta figur 1, från en placering av bebyggelse minst 50 m från järnvägen. Det innebär att riskutredningen har utgått från fel premisser och att föreslagen placering av byggrätterna i plankartan inte har stöd i riskutredningen.

### **Buller**

I PM som finns bifogat gällande bullerstörningar från väg och järnväg konstateras att avstånden och trafikmängderna är sådana att gällande riktvärden för buller klaras. Länsstyrelsen konstaterar dock att även här har samma felaktiga premisser legat till grund för bedömning som i riskutredningen, dvs att närmaste byggrätt är 50 m från järnvägen då plankartan tillåter c:a 20 m.

*Kommentar: Det var en felaktig skalstock på samrådshandlingarna som Länsstyrelsen tog del av vilket har kommunicerats efteråt. Efter samrådet har en ny bullerutredning och riskutredning gjorts för Skoghallsbanan efter synpunkter från Trafikverket, se kommentar till Trafikverkets yttrande.*

### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

Länsstyrelsen ställer sig mycket tveksam till om föreslagen exploatering uppfyller det grundläggande kravet på lämplighet för ändamålet som ställs i 2 kap. 2§ PBL.

Ny sammanhållen bebyggelse förutsätts placeras på mark som är översvämningssäker. Även om man bortser från detta så måste marknivån höjas vilket enligt den geotekniska utredningen kommer att ge upphov till sättningar, oklart i dagsläget hur stora och över hur lång tid.

*Kommentar: Ett kompletterande geotekniskt PM har tagits fram efter samrådet (Sweco 2020) som konstaterar att det inte finns några geotekniska hinder för att etablera nya bostäder inom planområdet med en mark- och gatunivå på +47,07. En översiktlig sättningsberäkning har också gjorts med underlag från tidigare utförda undersökningar. Här förutsätts att all mark ska fyllas till 47,07 och då, på värsta punkten, kan det uppstå sättningar på ca 5-10 cm kan uppstå. Val av grundläggning för byggnader och utformning av höjning av befintlig markyta dimensioneras i projekteringskedet. Kompletterande geoteknisk undersökning erfordras i projekteringskedet.*

### **Prövningsgrundande synpunkter**

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10§ Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen gör bedömningen att planen riskerar att prövas avseende hälsa- och säkerhet gällande översvämningsrisk. Vidare går det ej i dagsläget att bedöma om planen även kan komma att prövas avseende farligt gods och buller då premisserna i bifogade utredningar ej stämmer överens med det

nu framlagda planförslaget.

## Trafikverket

### Buller

För bostadsbyggnader gäller numer förordningen om trafikbuller (SFS 2015:216) och ändringar har gjorts i PBL i syfte att öka bostadsbyggandet. I detta sammanhang har man särskilt lyft vikten av att man i hantering av bygglov och planer bör ha en bullerberäkning baserad på prognosår 2040 som underlag inför en prövning i frågan.

Trafikbullerbedömningen hänvisar för Skoghallsbanan till en bullermätning som gjordes i samband med detaljplan för Oskarslund, belägen cirka 2 km norrut längs järnvägen. Förhållandena uppges i övrigt vara lika. Det kan dock vara vanskligt att hänvisa till mätningar som utförts på annan plats än den aktuella och ett domstolsutslag i ett ärende från en annan del av landet pekar på just denna brist.

Trafikverket anser att det behövs en tydligare bullerbedömning/-utredning. Om avsteg från riktvärdena tillämpas anser Trafikverket att kommunen ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden inklusive kostnader för att avhjälpa dessa.

### Vibrationer

Vid bostadsbebyggelse bör man också klara riktvärden för vibrationer (TDOK 2014:1021). Trafikverket tillämpar riktvärde för miljö kvaliteten för vibrationer som innebär att 0,4 mm/s vägd RMS inte ska överskridas i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler, det vill säga utrymmen där människor vistas stadigvarande. Det vore positivt om hänsyn till detta redovisas i planhandlingarna.

*Kommentar: Efter samrådet har en buller- och vibrationsutredning tagits fram med anledning av avståndet till Skoghallsbanan (Sweco 2020-04-01).*

För planerade byggnader inom planområdet gäller att:

- Samtliga byggnader inom planområdet innehåller gällande riktvärde vid fasad.
- Riktvärde för uteplats överskrids för fasader närmast spåret.
- Bostäderna kan planeras så att en uteplats kan anläggas vid fasad bort från spår.
- Om en bullervall med höjden 3 meter byggs på naturområdet i anslutning till spåret kan riktvärdena innehållas på uteplatser vid fasad mot spår med avsteget om 5 överskridanden / timme.
- Fasad, inklusive fönster och eventuella fasadventiler, ska utformas så att de klarar de riktvärden som gäller för buller inombus enligt BBR.

För vibrationer finns Svensk Standard SS 460 48 61, Vibrationer och stöt. Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader. Enligt riktvärdena ska vibrationerna inte överskrida 0,4 mm/s i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler, dvs. utrymmen där människor stadigvarande vistas. Gällande riktvärden ska tillämpas vid byggnation.

Risken för störande vibrationer från Skoghallsvägen har utretts och bedömning görs att risken för böga, vanligt förekommande, vibrationsnivåer i marken under spåret bedöms som låg överlag i planområdet men något högre för de bostäder som planeras närmast spåret.

Med anledning av detta har en planbestämmelse införts på plankartan om att ny bebyggelse ska grundläggas så att vibrationsnivån 0,4 mm/s vägd RMS klaras i utrymmen där människor stadigvarande ska vistas.



## Risker

Trafikverket vill poängtera att alla järnvägar i Sverige får användas för transport av farligt gods. Även om aktuell statistik visar att det för närvarande inte transporteras farligt gods på Skoghallsbanan, ska samhällsplaneringen ta höjd för att det kan förekomma i framtiden. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt rekommendationer berörd länsstyrelse anger för aktuell järnväg, vilka är implementerade i Karlstads kommuns översiktsplan med ett avstånd på minst 70 meter från farligt gods-led till bostäder (småhusbebyggelse). Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

*Kommentar: Den riskutredning som togs fram i samband med samrådet har uppdaterats inför granskning med kompletterande förutsättning att farligt gods kan transporteras på Skoghallsbanan. Avståndet mellan spårmitt järnväg och fastighetsgräns för närmsta planerad byggnation är ca 50 meter. Avståndet till de planerade flerfamiljsbusen blir således något längre men det är närmare än de 70 metrarna som rekommenderas i ÖP. Om bostadsmark föreslås närmare än de rekommendationer som finns i kommunens översiktsplan så ska det föregås av en riskutredning för att avgöra om det är lämpligt, vilket har gjorts. I den konstateras att järnvägen och Skoghallsvägen inte utför något hinder för etablering av bostäder på den planerade platsen.*

*Den sammanfattande bedömningen är att riskerna inte har så höga konsekvenser att planerad byggnation kräver specifika riskreducerande åtgärder för att skydda byggnader eller personer.*

## Enskild väg

Detaljplanen möjliggör en ny infart för befintlig fastighet, Knapptad 2:30, genom planområdet för att undvika bilöverfart över järnvägen. Trafikverket ser positivt på detta. Under kapitlet om fastighetsrättsliga åtgärder föreslås servitutet upphävas. Det bör dock förtydligas att fastigheten avses anslutas till befintlig (Margårdsvägen) respektive ny gemensamhetsanläggning för väg.

*Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats gällande detta.*

## GC-stråk

Planområdet är tänkt att nås från Karlstad tätort via Margårdsvägen och en ny parallell GC-väg. Ett nytt område av aktuell storlek med drygt 40 nya bostäder kan även förväntas ge upphov till en del tillkommande ”rekreationspromenader”, exempelvis rastning av husdjur, eller för att ta genaste vägen till stråket längs Skoghallsvägen. Trafikverket efterlyser ett resonemang kring helheten i området Knapptad/Dingelsundet och hur det planeras för att oskyddade trafikanter kan röra sig mellan östra och västra sidan av järnvägen. Utan en tänkt strategi riskerar detta att ge upphov till ”spårspring” över järnvägen vid platser som inte är upplättna för passage. Detta är särskilt viktigt eftersom detaljplanen möjliggör för stängning av en av de plankorsningar som finns. Enligt fördjupad översiktsplan för Dingelsundet och delar av Knapptad är det tänkt att en ny gång- och cykelväg ska dras från Margårdsvägen österut över Skoghallsbanan och vidare till Skoghallsvägen. Detta skulle med fördel kunna omnämnas i planbeskrivningen.

Trafikverket avser att under 2020 göra en inventering av plankorsningarna längs hela Skoghallsbanan med eventuella förslag till sam-/omlokalisering och säkerhetshöjande åtgärder. Karlstads kommuns delaktighet kommer att vara viktig och samsyn kring vilka plankorsningar som ska finnas kvar/nyanläggas för sträckan vid Knapptad behöver finnas innan Trafikverket slutligt kan godkänna planförslaget. I sammanhanget behöver även behovet av stängsling längs järnvägen förbi planområdet ses över. Dessa så kallade spårspringsstaket medfinansieras normalt av kommunen enligt gällande lagstiftning.

*Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats gällande detta. Eftersom Trafikverkets planerade åtgärdsvalsstudie (ÅVS) nu skjuts upp finns idag en osäkerhet kring framtida järnvägspassager. Det finns också en osäkerhet kring*

*Skoghallsbanans utveckling när det gäller antal tåg. Idag är det lite trafik på Skoghallsbanan. Med fler boende i området kan det vara så att fler kommer att röra sig i skogen och vilja passera järnvägen, men det är det redan idag också så om behov av spårspringstaket behövs i framtiden kan Trafikverket besluta om det.*

*Kommunen anser det är viktigt att det fortsatt ska finnas en passage över järnvägen inom skogsområdet eftersom det är viktiga rekreationsstigar på bägge sidor järnvägen där men däremot är den ge-väg som föreslås i den fördjupade översiktsplanen för Dingelsundet/Knappstad inte längre aktuell eftersom det inte går att ta sig vidare över Skoghallsvägen p.g.a. byggd vall där. Ge-väg hänvisas istället från planområdet längs Margårdsvägen norrut.*

## **Värmlands museum**

Inga utpekade kulturhistoriska värden sägs finnas inom planområdet (Knappstad 2:8). Ett påstående som ter sig något oklart utifrån planbeskrivningens formuleringar, varför ett tydliggörande vore på sin plats. Värmlands Museum undrar exempelvis om sommarstugorna finns inom eller ligger utanför planområdet? Om dessa ligger inom det utpekade planområdet kan de i någon mening, antingen enskilda eller tillsammans, utgöra kulturhistoriskt viktiga inslag i miljön – och därför vara av kulturhistorisk betydelse. Museet rekommenderar därför att en antikvarisk konsekvensbeskrivning ska föregå en framtida exploatering, där eventuella bebyggelse- och kulturhistoriska värden identifieras och dokumenteras.

*Kommentar: Planbeskrivningens text har uppdaterats. Det finns inga byggnader eller miljöer utpekade som kulturhistoriskt värdefulla inom eller precis intill planområdet. Detta enligt kommunens kulturmiljöprogram där Dingelsundet och Knappstad inventerades 2019.*

## **Lantmäterimyndigheten**

Fastighetsbestämning enligt pågående gränsutredning kan behövas göras.

På plankartan saknas koordinater och rutnätskruss.

Är det lämpligt att ha enskilt huvudmannaskap för väg inom planområdet och för vägen parallellt med föreslagen ge-väg (del av Zakrisdal ga:6) samt för dagvattendamm? Klarar Zakrisdal ga:6 mer trafik? Borde inte fastigheten Knappstad 2:30 vara med i planen då fastigheten påverkas av planen. Varför är det ett hack i vägen nordväst om fastigheten Knappstad 2:30? Borde inte hörnet av Knappstad 2:30 ingå i gatan för att få en lämpligare utformning av gatan?

På plankartan saknas ett u-område i grönområdet öster om Knappstad 2:26.

Stycket i genomförandebeskrivningen under fastighetsrättsliga åtgärder, ”Ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och servitut” behöver omformuleras då vissa stycken inte är korrekta.

*Kommentar: Synpunkterna har gått igenom med Lantmäteriet och plankarta och genomförandebeskrivning har uppdaterats. U-område i sydväst har tagits bort då det inte är allmännyttiga ledningar utan en privat vattenledning där som får lösas med servitut.*

*Dagvattenhanteringen föreslås nu vara kommunens ansvar och dagvattendamm för det placeras inom naturmark som föreslås bli kommunens fastighet.*

## **Kultur- och fritidsnämnden**

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiv till att det byggs fler bostäder i Karlstad. Det är extra positivt att området planeras med ytor för lek och rörelse.

## **Miljönämnden**

Miljöförvaltningen anser att detaljplanen innehåller ett stort mått av hållbarhet och har endast några mindre synpunkter.

## **Avfallshantering**

Området lämpar sig för gemensamma lösningar för avfallshantering. Det ger effektivare hämtning



för renhållningsfordon, det blir billigare och bekvämare för hushållen samt ger bra förutsättningar för framtida bostadsnära/kvartersnära insamling av förpackningar och tidningar som kommer att börja införas från 2021.

Illustrationsplanen visar en gemensamhetsanläggning i nordöstra hörnet, men nämns inte i planbeskrivningen eller på plankartan. En sådan anläggning skulle med fördel kunna användas för återvinning och annan cirkulär ekonomi samt som mötesplats för de boende i området där de kan träffas för att umgås och laga samt byta/dela prylar med varandra. Detta bör tas med i planbestämmelserna som en yta för BSC (bostäder, skola, centrumändamål).

*Kommentar: Utrymme för gemensam återvinning och gemensam samlingslokal för de boende finns inom bostadsmark, kvartersmarken, och behöver inte planläggas för annat än bostäder. Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken avfall gällande gemensamma lösningar.*

### **Teknik- och fastighetsnämnden**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har nedanstående synpunkter/erinringar mot förslaget: Exploateringsavtal ska tecknas mellan Teknik och fastighetsförvaltningen och fastighetsägaren innan detaljplanen ska ut på granskning. Avtalet säkerställer bland annat att fastighetsägaren står för kostnader avseende GC-väg och eventuella kompensationsåtgärder för ianspråktagande av värdefull natur.

Teknik och fastighetsförvaltningen ser ur trafiksäkerhetssynpunkt positivt på den föreslagna gång- och cykelvägen vilken uppmuntrar till miljövänligt transportmedel. Gång- och cykelvägen bör gå hela vägen fram till befintlig infrastruktur vilket skulle medföra att de oskyddade trafikanterna skulle undgå att blandas med övrig trafik på den sträcka av 50 meter som lämnats utanför planförslaget. De enskilda vägarna inom bostadsområdet har vissa snäva kurvor som bör ses över och justeras.

Utifrån natur och naturvård är det däremot anläggandet av GC-väg och en eventuell utökning av Va-anläggningar som båda kan påverka Margårdsängen negativt. Anläggning av en GC-väg i föreslagen sträckning innebär en stor arealförlust av Margårdsängen. Strandängar som betas ända ner till vattnet är en mycket artrik miljö med avseende på både fåglar, växter och insekter. Öppna strandängar är en värdefull del av kulturlandskapet som också bidrar till en tilltalande landskapsbild. Dragnings av GC-väg enligt planförslaget tar 2–3 hektar (10–15 %) av strandängen i anspråk. Planförslaget saknar alternativa dragningar av GC-vägen för att minimera arealförlusten av strandängen.

Förslagsvis skulle GC-vägen kunna behålla dragningen enligt plan fram till kurvan där vägen löper längsmed planområdet. Efter kurvan längsmed planområdet kan GC-vägen läggas på befintlig väg (Margårdsvägen) och delar av Margårdsvägen flyttas in i planområdet. Det skulle minska intrånget i den värdefulla strandängen. En sådan dragnings skulle även minska risken att påverka det fornminne som ligger strax norr om Margårdsvägens sydvästra del.

I planförslaget saknas även en diskussion om kompensation för det intrång som görs i Margårdsängen. Areförlusten av strandäng påverkar två nämndmål, dels att det ska finnas minst 350 ha väl betad eller slåttad strandäng, dels arealen våtmark inom kommunal mark som är ekologiskt eller hydrologiskt värdefull inte ska minska från om med år 2017. Om dragningen av GC-vägen istället görs enligt förslaget ovan minskas skadan på strandängen vilket samtidigt minskar den areal som bör kompenseras. Förslag till kompensation för en eventuell arealförlust av strandängen är att fokusera på åtgärder som höjer naturvärdena på Margårdsängen. Det skulle både gynna alla arter knutna till strandängen och göra området mer attraktivt för alla som rör sig i området.

Margårdsängen är känslig för hydrologiska förändringar, vilket man även beskrivit i dagvattenutred-

ningen. Dock framgår endast att ett ökat flöde till strandängen inte kommer ske. Ökat flöde till ängen har i jämförelse med minskat flöde inte lika stor betydelse. Finns det risk för ett minskat flöde till strandängen bör en kompletterande utredning genomföras för att undvika ett sådant scenario.

I nordost kantar planområdet med värdefull skog som har klass 2. Med anledning av de höga naturvärden som finns i skogsområdet föreslås att zonen för prickmark utökas från 10 meter till 25–30 meter. På så sätt undviker vi att boende i framtiden önskar nedtagning av värdefulla träd som står för nära tomten, samt underlättar framtida skötsel av skogen.

Dagvattenutredning är otillräcklig och planarbetet bör inte gå in i granskningsskede innan en hållbar lösning är framtagen. Diket som avleder planområdets dagvatten bör hållas i tillfredställande skick, ansökan om dikesrensning behövs innan arbete kan påbörjas.

Planförslaget, tillsammans med flera kommande planer innebär upp emot 80 nya bostäder inom de södra delarna kring Dingelsundet och Knappstad. Därutöver planeras ca 1400–1500 bostäder vid och omkring Zakrisdal. Stor del av planerad bebyggelse beskrivs som rad-, par- eller villabebyggelse med stor sannolikhet av tillkommande barnfamiljer.

Enligt planbeskrivningen är det ca 700 m till offentlig service från planområdet, så som bland annat förskola. Förskolan på Zakrisdal är idag en av de förskolor som teknik och fastighetsförvaltningen har behov av att utöka på sikt, då det redan idag är en lokallösning i form av paviljonger, som är fullbelagd. En sådan investering är inte prioriterad inom en femårsperiod i den långsiktiga investeringsplaneringen, då kommunen har flera stora verksamhetsbehov kommande år. Utifrån rådande förutsättningar går det inte att tillgodose det i som planbeskrivningen nämner som god samhällservice i området.

*Kommentar: Plangränsen har ändrats så den når befintligt gc-nät i norr vid Zakrisdalsvägen. Gc-vägen har även dragits om i söder så inget intrång på Margårdsängarna görs i den delen. Vattenflödet till Margårdsängarna ska inte vara mindre än i dagsläget, utan detsamma efter exploateringen.*

*Prickmarken i nordost mot skogsmarken utökas inte då 10 meter bedöms som ett rimligt avstånd från kommunal fastighetsgräns samtidigt som det går att få till lämpliga bostäder inom den privata fastigheten.*

*Konekvensbeskrivningen har uppdaterats gällande rådande situation för förskola.*

*Då dagvattenhanteringen nu föreslås vara kommunens ansvar har en uppdatering av hur dagvattenhanteringen ska lösas inom området gjorts tillsammans med teknik- och fastighetsförvaltningen.*

## **Barn- och ungdomsnämnden**

- Behovet av elevplatser samt förskoleplatser i området kommer att öka till följd av fler bostäder.
- Viktigt att säkerställa trygga och säkra skolvägar för barnen.
- Viktigt att hänsyn tas till Boverkets allmänna råd om en friyta på 40kvm/barn i förskolan och 30 kvm/barn i skola.

*Kommentar: Noteras*

## **Karlstads EI & Stadsnät AB**

Karlstads EI & Stadsnät AB kommer att ta ut en avgift för eventuell flytt av kablar. För övrigt inget att erinra.

*Kommentar: Noteras.*

### **Ellevio**

Ellevio äger de fyra 145kV-ledningar som passerar strax väster om det tänkta planområdet. Ledningarna är tryggade av ledningsrätt och ledningsgatan har en bredd av 75 m. Ledningens skogsgata ligger utanför planområdet och vi har inget att erinra mot planen.

### **Skanova**

Skanova har teleanläggningar inom planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den och tar hänsyn till de arbeten som måste utföras i samband med detta samt i god tid informerar Skanova.

*Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats gällande detta.*

### **Postnord**

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området.

*Kommentar: Noteras.*

### **Medverkande tjänsteperson**

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2020-07-08 av stadsbyggnadsarkitekt Marie Janäng.

### STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

#### Plan- och byggavdelningen

Minnesanteckning, 2019-09-16

## Minnesanteckningar samrådsmöte detaljplan för Knapptad 2:8

	<b>Detaljplan för Knapptad 2:8</b>
<b>Datum</b>	2019-09-16
<b>Plats</b>	Karlstadsrummet, Biblioteket
<b>Deltagare</b>	Närvarande:

Det var 18 personer som deltog i samrådsmötet:  
11 studenter, en byggaktör samt 6 närboende.

Marie Janäng, stadsbyggnadsarkitekt för detaljplanen  
Sofia Anesäter Olsson, stadsbyggnadsarkitekt

### Presentation av detaljplanen

Marie håller en presentation om detaljplaneprocessen och går igenom detaljplaneförslaget samt de utredningar som tagits fram i samband med detaljplanen.

### Diskussion som följer presentationen:

#### Ökad belastning på Margårdsvägen

- Vägen är idag en enskild samfällig väg. Vägen har stadsbidrag och sköts av kommunen. Om vägen planläggs kommer stadsbidraget att utgå. Enligt detaljplaneförslaget blir de tillkommande fastigheterna medlemmar i gemensamhetsanläggningen genom lantmäteriförrättning.

- Närboende upplever att vägen stundtals är i dåligt skick på grund av håligheter i vägen, att skötsel inte fungerar och att de får ringa och påminna kommunen om att vägen måste lagas. De anser att vägen inte kommer att hålla för tillkommande fastigheter enligt förslaget. Diskussion följer om det kan vara möjligt att förbättra

vägens standard genom asfaltering men att den fortsatt ska vara enskild. En asfaltering av vägen skulle bekostas av gemensamhetsanläggningen.

### **Kommunalt vatten- och avlopp**

Kommunalt avlopp dras från Zakrisdal via Margårdsvägen och till planområdet. Får närliggande fastigheter möjlighet att koppla på avloppsledningen? Marie informerar om kommunens VA-plan och förmedlar kontaktuppgifter till va-avdelningen.

### **Parkeringsplatser vid Margårdsvägen**

Det är stundtals väldigt många bilar som står parkerade längs med Margårdsvägen. Finns möjlighet att utreda parkeringsplatser i samband med detaljplanen? Utöka befintlig parkering intill Göteborgsudden?

*Nedtecknat av Sofia Anesäter Olsson*

*Kommentar efter mötet: Parkeringsplatsen till Göteborgsudden kommer inte att planläggas i samband med den här detaljplanen då förslag till detaljplan inte i sig bidrar till att behovet av att den parkeringsplatsen behöver utökas. En utökning av parkeringsplatsen kan göras utanför detaljplanen liksom den är gjord idag. Det är upp till Teknik- och fastighetsförvaltningen att ta beslut om att göra det om de anser att behov av detta finns, liksom övriga liknande besöksmål inom kommunens naturmark. Det är inget som behandlas inom detta detaljplanearbete.*