

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## 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 Ny gång- och cykelbro Råtorp/Färjestad upprättas med utökat förfarande enligt plan- och bygglagens 5 kap. där ett samråd, enligt plan- och bygglagens 5 kap 11 §, hölls mellan 20 oktober – 25 november 2016. Förslag till ny detaljplan skickades ut till kommunala och statliga remissinstanser, berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen samt boende i närheten. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i bibliotekshuset och på kommunens hem-sida.

Den 15 november 2016 genomfördes ett samrådsmöte med möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor angående förslaget. Mötet hölls i Samhällsbyggnadshuset. Anteckningar biläggs.

## SAMMANFATTNING

Femtioen (51) yttranden har inkommit under samrådet. Merparten av dessa är från medborgare i Karlstad med åsikter om val av kommunens prioritering, både positiva och negativa. Tio (10) karlstadsbor har yttrat sig positivt kring bron. Tjugoen (21) har yttrat sig negativt. Yttranden från statliga och kommunala remissinstanser, sakägare enligt fastighetsförteckning samt övriga redovisas under *Inkomna synpunkter* tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer. Utöver dessa har inkomna synpunkter sammanfattas nedan och bemöts under respektive punkt.

- Finns något belägg för att denna bro är till samhällsnytta? Hur många kommer att få nytta av bron?

*Kommentar: Den planerade gång- och cykelbron har länge funnits med i planeringen mot att Karlstad ska bli en attraktiv cykelstad. Väljer fler att till exempel ta cykeln istället för bilen bidrar det till en rad positiva effekter, både för miljön och den enskilde. Den planerade bronns kostnad bedöms därför vara samhällsekonomiskt försvarbar med anledning av den individ- och samhällsnytta den kan bidra till.*

*Karlstads cykelnät (liksom som dess kollektivtrafiknät) är radiellt uppbyggt, med goda förbindelser till och från centrum. Tvärförbindelserna är inte lika bra. Det främsta sättet att få fler att välja att cykla oftare är att se till att se till att cykeln är ett gent och snabbt sätt att förflytta sig. Klarälven utgör (tillsammans med motorleder och järnvägsspår) en stor barriär. Hur ofta och hur bekvämt barriärerna kan korsas påverkar färdmedelsvalet.*

*Den planerade bron binder ihop de norra stadsdelarna på västra sidan älven (Råtorp, Älvåker, Stodene, Skåre, Ilanda) med de norra stadsdelarna på östra sidan (Jägartorpet, Järpetan, Färjestad, Rud, Lorensberg, Norra Kroppkärr, Stockfallet, Kronoparken). Den genomsnittliga cykelresan i Sverige är 2,8 km (enligt Trafikanalys rapport 2015:14) vilket innebär att en stor del av boende i Karlstads tätorts norra delar kan få nytta av bron.*

*Bron byggs inte bara för cyklister utan också för gående. Stråken längs älven är populära för motion och rekreation. Att kunna korsa älven i plan och en bit från E18s buller skapar attraktivare promenadstråk.*

- Varför satsa på en bro för cirka 40 miljoner kronor när det byggs en ny påfartsramp för cyklister på Borgmästarbron? Varför inte bredda Skårebron och hänga på en gång- och cykelväg där istället?

*Kommentar: Karlstads kommun har en rad olika målområden varv några av dem handlar om att minska kommunens koldioxidutsläpp och öka andelen cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer. För att klara dessa mål har strategier och handlingsplaner tagits fram, där både den planerade bron och påfartsrampen på Borgmästarbron finns med som åtgärder kopplat till dessa mål och dess budget.*

*En påbyggnad på Skårebron och förlängning av gång- och cykelväg längs östra Klarähsstranden har varit tidigare studerade alternativ, men förkastats av tekniska och ekonomiska skäl.*

- Risken är att det blir trafik kaos på Råtorp när det är evenemang på Löfbergs Arena och/eller travet på Färjestad. Hur har kommunen tänkt kring det?

*Kommentar: Syftet med den planerade gång- och cykelbron är att skapa genare väg för huvudsakligen gående och cyklister, vilket kommunen hoppas ska bidra till mindre bilar i rörelse överlag. Stadsbyggnadsförvaltningen ser därför att de köer som uppstår vid evenemang på Färjestad kan minska tack vare en ny bro men inte för att bilisterna väljer att stå på Råtorpssidan istället. Tanken är att bilister ska parkera på parkeringarna vid arenorna precis som idag. De bilister som trots det vill parkera på Råtorp och nyttja bron måste följa de trafik- och parkeringsregler som råder. Nya och fler parkeringsplatser på Råtorp planeras inte med anledning av bron, det skulle uppmuntra till det trafik kaos många oroar sig över och motverka bronns syfte.*

- En gång- och cykelbana i trä skulle göra det väldigt osäkert och farligt vid halt och blött väglag. Trä är halt!

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen ser vikten av att bron blir fin och anpassas till miljön – men inte på bekostnad av säkerheten såklart! Teknik- och fastighetsförvaltningen har därför nu undersökt mer i detalj hur halkan kan minimeras på en träfarbana. Ett alternativ är att placera värmeslingor under beläggningen för att undvika is och snö. Det finns dock fortfarande några drift- och underhållsaspekter som ännu inte är helt utredda och därför möjliggör planen även för andra typer av beläggningar på gång- och cykelbanan. Träbana är dock kommunens ambition och mål!*

## STÄLLNINGSTAGANDE

En avvägning har gjorts mellan olika intressen och resulterat i några mindre förslag till ändringar inför kommande granskningskede av detaljplanen.

Inkomna synpunkter har resulterat i att:

- Segelfri höjd preciserad (3,25)
- Bestämmelse om träfarbana ersatt med gestaltungsprinciper
- Kompletteringar i planbeskrivning

## INKOMNA YTTRANDEN

Femtioen (51) yttranden har framförts under samrådtiden. Nio (9) av dessa är av upplysningskaraktär och utan erinran.

### Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran har inkommit från Trafikverket, barn- och ungdomsnämnden, lantmäterimyndigheten, miljönämnden, Värmlands Museum, kultur- och fritidsnämnden, Karlstads El- och stadsnät AB, LFV.

## Yttranden från statliga remissinstanser

### Länsstyrelsen

#### Naturmiljö

Under tidiga samråd om detaljplanen och prövning av den vattenverksamhet som anläggandet av bron utgör, har Länsstyrelsen lyft ett antal frågor om påverkan på land- och vattenmiljön med det djur- och växtliv som finns där. Främst har frågan om påverkan på lek- och uppväxtområden för fiskarter lyfts. Frågan har delvis utretts av kommunen och bedömningen är att påverkan på områden som är viktiga för fiskarter inte påverkas mer än kortvarigt under byggperioden. Anläggningsarbete som grumlar och stör fiskars lek och uppväxt bör enligt Länsstyrelsen förläggas utanför relevanta arters känsligaste perioder. Detta regleras normalt i vattendom. Dock har inte påverkan på den rödlistade Laken redovisats. Lake har förekommit i underlag tidigare i processen men nämns inte i handlingar tillhörande plansamrådet. Lake vandrar under vintertid, mellan slutet på december och en bit in i januari månad, upp i älven och söker sig till grundare vattenområden med ett djup på 0,5–3 m. Planområdet bedöms vara en potentiell miljö som laken söker varför Länsstyrelsens tidigare bedömning kvarstår, att påverkan på arten måste beskrivas och bedömas. Samma bedömning görs gällande förekomst av flod- och bäcknejonöga i området, som precis som lake också har lyfts i tidigare underlag men utan förklaring utgått ur nyare redovisningar.

Området hyser konstaterad förekomst av flat dammussla (rödlistad) som är stationär i bottensedimentet. I framtaget underlag till kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) föreslås förekommande bestånd av musslan flyttas innan bron anläggs. Länsstyrelsen förutsätter att detta arbete görs med stor försiktighet och med bästa möjliga teknik.

#### Trafikmönster och parkering

Länsstyrelsen befarar att en möjlig effekt av en ny bro är att besökare till framförallt Löfbergs Lila Arena väljer att parkera på Råtorp och promenera över till Färjestad. Då inga utpekade parkeringsanläggningar finns i närområdet vid brons västra anslutning riskerar parkering att ske på oönskade platser. Uppförandet av en bro enligt förslaget kan därför behöva föregås av en parkeringsöversyn och/eller reglering av parkering i brons närområden.

#### Sjöfart

Sjöfartsverket har i yttrande till Länsstyrelsen påpekat behovet av en bestämmelse som reglerar segelfri höjd under föreslagna bron. Länsstyrelsen gör samma bedömning och rekommenderar kommunen att inför granskning införa sådan bestämmelse.

#### Landskapsbild och gestaltning

Den bro som detaljplanen möjliggör är närmare 300 m lång och är placerad i ett öppet landskapsavsnitt i Klarälven. Brons påverkan på landskapsbilden och dess gestaltning blir därför en central fråga. Dessa frågor är sparsamt beskrivna i handlingarna och endast en bestämmelse på plankartan reglerar brons utseende. Bestämmelsen rör brons beläggning som endast tillåts vara av trä, men någon bakgrund eller motivering till varför bestämmelsen tillkommit saknas. Det framgår inte om några gestaltningsmässiga principer har legat till grund för brons utformning. Handlingarna bör i detta avseende förtydligas.

### Synpunkter enligt annan lagstiftning

#### Tillstånd för vattenverksamhet

Planbeskrivningen anger att den vattentäkt som identifierats strax söder om det planerade brofästet på den västra strandkanten inte påverkas. Då det inte framgår vilket behov som täkten ska täcka är det inte möjligt att avgöra brons påverkan på densamma. Troligt är att det främst är under byggtiden som påverkan kan uppkomma och att det då regleras i kommande vattendom. Sedimentation och förändrade strömningsförhåll-

landen kan dock vara sådant som påverkar möjligheten till uttag av vatten och blir då en fråga för lokalisering enligt PBL. Kommunen bör bedöma om bronns lokalisering kan och dess eventuella påverkan på vattentäkten ska belysas i fortsatt planering eller om det räcker att frågan hanteras i domstolsprövningen av vattenverksamheten.

### **Behovsbedömning**

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

### **Strandskydd**

När föreslagen detaljplan antas återinträder strandskydd i enlighet med 7 kap. 18g § miljöbalken (MB). Frågan om upphävande av skyddet måste därför prövas på nytt genom detaljplanprövningen. Kommunen anför som särskilt skäl för upphävandet av strandskyddet att tillgängligheten ökar för oskyddade trafikantgrupper och därmed ökar möjligheten till mer miljö-mässigt hållbara transportmedel och att detta utgör ett angeläget allmänt intresse enligt 7 kap. 18c § p5 MB. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas. Länsstyrelsen delar bedömningen i detta fall.

### **Prövningsgrundande synpunkter**

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

*Kommentar: Synpunkter angående naturmiljö tas om hand i arbetet med framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att en parkeringsöversyn specifikt för detta projekt som nödvändig. Se svar under Sammanfattning.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen ändrar i plankartan angående minsta segelfri höjd.*

*I planbeskrivningen beskrivs vikten av bron utformning och tillvägagångssättet för vilken typ av gestaltning som valts. Bestämmelse om träfarbana (f) i plankartan har tagits bort och ersättas med gestaltungsprinciper beskrivna i planbeskrivningen.*

*Vattentäkten länsstyrelsen hänvisar till är en gemensambetsanläggning för bevattning för enskilda fastigheter i området. Denna bedöms inte påverkas på ett betydande sätt av den planerade bron. Hur vattentäkten påverkas mer i detalj utreds i samband med genomförande.*

## **Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har i sak inget att erinra mot föreslagen detaljplan och MKB.

### **Övriga synpunkter**

Detaljplanen behöver beskriva vilken eventuell båttrafik som skall tillåtas passera under rubricerad bro på Klarälven. En minsta segelfri höjd bör specificeras. Nuvarande dokumentation tycks helt sakna denna aspekt.

Miljökonsekvensbeskrivningen skall kompletteras med ett avsnitt som beskriver båttrafiken på Klarälven och hur den eventuellt skall beaktas.

Specifika mått såsom segelfri höjd och bredd bör redovisas.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen kompletterar planbeskrivningen angående båttrafik och minsta segelfri höjd preciseras i plankartan.*

## Yttranden från kommunala remissinstanser

### Teknik- och fastighetsnämnden

#### Bro

Detaljplanen ska reglera möjligheten till att anlägga en bro över Klarälven och visa konsekvenserna av detta. Även utformningen är en viktig aspekt för att visa på konsekvenserna men i detta tidiga skede har möjligheten till vissa materialval inte kunnat verifieras hur de till exempel klarar klimatet vid älven. Detaljplanen bör därför inte låsa materialvalen i plankartan då det kan innebära att vi får olämpliga material för en bra funktion. Den segelfria höjden bör anpassas till övriga broar.

#### Grönstruktur

I planbeskrivningen anges att det på den östra stranden, vid Färjestad finns en grupp äldre tallar intill gång- och cykelvägen. Tallarna står utanför detaljplanens gräns, men i nära anslutning till plangränsen. Det bör förtydligas i planbeskrivningen att tallarna inte ska påverkas av den nya bron på samma sätt som man gör för några värdefulla träd på den västra stranden. Tallarna kan vara av högt värde bland annat för rödlistade insekter. De är också vackra och skapar karaktär till området.

*Kommentar: Efter samrådet har bestämmelse om träfarbana tagits bort och ersatts med gestaltungsprinciper som beskrivs i planbeskrivningen. Brons gestaltning och utformning bedöms fortfarande som mycket viktigt då bron placeras i en känslig och exponerande miljö.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen gör ett tillägg i planbeskrivningen angående träden.*

## Yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning

### Fagerstagatans samfällighetsförening

Tomten på Råtorpsidan är tjänande fastighet för gemensamhetsanläggningen. Pump- och vattenintag ligger vid södra delen av fastigheten vid strandlinjen.

Vi noterar att förslaget är att bron landfäste på Råtorpsidan ska läggas på den södra delen av tomten.

Vi noterar att det faktum att tomten är tjänande tomt till vår anläggning inte beskrivs i konsekvensanalysen för bron.

Vi önskar att bron ska byggas med att hänsyn tas till vår anläggning och dess vattenintag, och att eventuella modifieringar av vår anläggning hanteras och bekostas av brobyggnadsprojektet. Vår åsikt är att det kan behövas åtgärder för att säkra vattenförsörjningen både under byggnationen samt efter bronns färdigställande.

I annat fall motsätter vi oss bron, eftersom vår anläggning ligger nära eller möjligen på den plats som bron är planerad på och vi anser det vara troligt att det kommer att innebära försämringar för vårt vattenintag.

*Kommentar: Vattentäkten och pumphusets funktion ska inte påverkas negativt under byggnationstid eller efter färdigställande av bron. Hur gemensamhetsanläggningen påverkas behandlas mer detaljerat i genomförandeskedet.*

### Boende Rotorpsvägen 24

Nyrenoverad påfart cykelbro vid E18 längre ner mot Borgmästarholmen är inte det fullt tillräckligt att gå eller cykla ngr meter till om man bor på Råtorp /Färjestad? Har det gjorts ngn eller ska det göras en undersökning på hur många Råtorpsbor/ Färjestadsbor som jobbar på respektive stadsdel? finns inte många företag på ngn av älvsidorna förutom Ishall och travbana. Hur många ungdomar / barn kommer att använda bron alla kan kanske inte spela hockey? Vad jag kan se kommer brofästet att komma

nästan precis där folk badar på Färjestadssidan? Varför efter alla år görs inte ngn cykelbro vid bron lite längre upp mot Skåre? läste nånstans att laxarna leker men så mycket kan de kanske inte störas om man bygger till en cykeldel på en redan bef. bro? Hur gör ni med en redan hårt trafikerad väg (Råtorpsvägen) när bilar ska parkera vid hockeymatcher mm vart ska alla bilar stå? Satsa på ngt vettigt för 40 miljoner kronor ex. barn, ungdomar, äldre bredda och laga cykelbanor skrapa bort konsten och lägg ny fin asfalt laga den bristfälliga delen av cykelbanan på Sandbäcksgatan innan ngn olycka sker prioritera snöskottning och rensa bort löv. Ta från denna stora plånbok och fördela i flera små.

*Kommentar: Det finns ingen utredning om arbetspendlingsbehov eller skolbarns behov just mellan lan stadsdelarna Råtorp/Ålvåker och Färjestad. Arbetspendling eller skolresor är inte det enda bron är tänkt att användas till - resor till vänner och bekanta, service- och inköpsresor, fritidsaktiviteter och resor för rekreation och motion väger också tungt, och står tillsammans för en större andel av cykelresorna än pendlingsresor.*

*En påbyggnad på Skårebron och förlängning av gång- och cykelväg längs östra Klarälvstranden har varit tidigare studerade alternativ, men förkastats av tekniska och ekonomiska skäl.*

*Karlstad har som mål att bli en attraktiv cykelstad och för det krävs pengar till både drift/underhåll och investeringar. Hur fördelningen ser ut däremellan varierar från år till år och beror på politiska prioriteringar men under de senaste åren har fördelningen varit relativt jämn mellan de två budgetposterna. Kostnaden för bron bedöms vara samhällsekonomiskt försvarbar. Många karlstadsbor (och besökare) kan få nytta av bron och den skulle ge positiva effekter utifrån både ett ekologiskt och socialt perspektiv.*

## Ceres 15

Hej, vi bor på Kvistrumsgatan och har naturligtvis rent egoistiska skäl till att protestera mot det planerade brobygget. Vi har en fantastisk utsikt över älven från överväningen, dessutom är det trevligt att kunna bada ostört eller att bara sitta vid älvkanten och titta ut över vattnet, funderar även hur det kommer att påverka värdet på vår fastighet.

Vidare anser vi att det är en orimlig kostnad och att det inte finns något behov av sammanbindningar för t.ex. bostäder och arbetsplatser mellan Råtorp och Färjestad, den största nyttan kommer sannolikt hockeysupportrarna att få. Det är knappt en kilometer till Borgmästarholmsbron !!!

Betänk 41 MSEK av skattebetalarnas pengar för en liten intressegrupps bekvämlighet i samband med hockeymatcher eller andra arrangemang!

Undrar även hur trafikmiljön kommer att påverkas, förstår inte riktigt Emelie Öhrns förklaring (NWT 21/11), där hon skriver att köerna kommer att minska tack vare den nya bron men inte för att bilisterna väljer att parkera på Råtorp...

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att omkringliggande fastigheter inte drabbas betydande negativt av den planerade bron, utöver de störningar som kan orsakas under byggnationen. Den planerade bron kan vara ett stort positivt tillskott för boende i närheten, då restider förkortas till närliggande stadsdelar och målpunkter. Stadsbyggnadsförvaltningen ser att det är mycket viktigt att brons utformning och gestaltning blir arkitektoniskt tilltalande så att landskapsbilden inte drabbas negativt.*

## Yttranden från övriga

### Nedre Klarälvens FVO

Se bilaga 1.

*Kommentar: Synpunkt beaktas inom ramen för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning.*

## Karlstadbo 1

Noterade idag när jag passerade skyltningen om detta projektet att tiden för synpunkter gick ut 25/11. Hoppas trots detta att nedanstående läggs med i fortsatta beredningen.

1. Föreligger några utredningar om arbetspendlingsbehov mellan stadsdelarna Råtorp-Älvåker -- Färjestad? Jag betvivlar att sådant behov föreligger m t p att båda områdena i stort är boendeinriktade i första hand. Vill ändå framhålla vikten av att detta utreds.
2. Föreligger några utredningar om skolbarnens behov av resor/transport mellan samma områden? Även här betvivlar jag att så är fallet då skolor finns inom respektive område. Återstår frågor kring om allmänheten har behov av förkortade avstånd. Det för många på respektive sida normala mönstret torde vara att transportera sig fram och åter centrum. Detta tillgodoses väl genom gång- och cykelbanor. Busstrafiken är också väl utbyggd. Vad återstår i så fall? Besökare till och från Färjestad Travbana respektive Löfbergs Arena. De tillfällen då arrangemang förekommer säsongvis för ishockey och 20-25 ggr /år för travet kan rimligtvis inte motivera en satsning av detta slag och till preliminärt angiven kostnad. Det finns om kommunen nu vill bygga broförbindelser i så fall rimligen betydligt mer prioriteringsvärda objekt, t ex förbindelse över Klarälven mellan Sommaro - Romstad.

*Kommentar: Det finns inga utredningar kring transport/pendling mellan enbart Råtorp/ Älvåker och Färjestad. Däremot har undersökningar och analyser gjorts inför framtagandet av kommunens cykelplan, som ligger till grund för kommunens arbete med att få fler att prioritera cykeln framför bilen. Cykelplanen redovisar behov och önskemål kring upprustning och kompletteringar i cykelvägnätet och den planerade gång- och cykelbron är en av dessa åtgärder. Den planerade gång- och cykelbron finns också med i Karlstads översiktsplan (2012).*

## Karlstadbo 2

Se bilaga 2.

*Kommentar: Det finns ingen särskilt framtagen behovsanalys för den planerade gång- och cykelbron men i kommunens Cykelplan redogörs det för hur Karlstads kommun kan komplettera och förbättra sitt cykelvägnät. Den planerade bron finns också med i kommunens översiktsplan (2012). Se tidigare kommentarer för utförligare svar.*

## Karlstadbo 3

Eftersom ett flertal kritiska röster hörts angående planerad cykelbro mellan Råtorp och Färjestad kommer här ytterligare en invändning. Jag kommer dock inte fördjupa mig i kritik utan föreslå en annan placering av en gång-cykelbro.

Med tanke på alla publikdragande aktiviteter som tilldrar sig på Sandgrundsudden (se nedan), borde den optimala placeringen vara en broförbindelse där Klarälven är som smalast och där det samtidigt finns gott om parkeringsplatser i närheten, nämligen i höjd med Kaserngatan mellan Sandbäcksgatan 27 och 29.

Få är väl omedvetna om de många konserter och andra "Event" som drar tiotusentals besökare årligen till Sandgrundsudden (Kommunledningen har som bekant ambitionen att göra Karlstad till en känd eventstad.), för att inte tala om Lerinmuseet och Värmlands Museum med restaurang och vacker park att promenera i. Ja, hela Sandgrundsudden bjuder på njutbara promenader. Dessutom finns numera badplats med soldäck och brygga som är välbesökta platser sommartid. Stadsbiblioteket och nybyggd lekpark finns också inom området.

Är det då inte minst sagt olämpligt att de många besökare, som kommer till Karlstad väster- och norrifrån, ska behöva ta sig genom Karlstads Centrum för att komma i kontakt med alla dessa aktiviteter? Ont om möjligheter till parkering är ju dessutom ett växande problem i Karlstad, eller hur?

*Kommentar: I Stadsdelsvisionen Tingvallastaden presenteras förslag på ny förbindelse mellan Sandsgrundsparken och Klara. Stadsdelsvisionen har varit på remiss hösten 2016 och planeras att godkännas våren 2017. Det krävs dock fler utredningar samt ny detaljplan innan en sådan förbindelse kan byggas.*

## Karlstadbo 4

Jag tycker cykelbron är otroligt positiv för Karlstad som cykelstad och för klimathotet. Den är även positiv för mig som enskild invånare och skårebo.

Enda synpunkten jag har är att det är viktigt att säkra upp övergångar från bron till busshållplatser på vägen mot Skåre, samt att busshållplatsen dimensioneras för alla som kommer att gå över bron för att ta 8:an, 2:an och eventuella extrabussar in mot stan efter ett evenemang. Fler kommer att åka kollektivt när bussarna går snabbare än bil i samband med evenemang. Då måste det frigöras utrymme för att vänta på bussar, att flera bussar kan stanna och att alla kan passera vägen mot Skåre på ett säkert sätt (man måste ju korsa vägen till fots i mörkret där många håller högre hastighet än 50 pga den raka vägsträckningen).

Att såväl restidskvot som genhetskvt är viktiga faktorer för medborgare som står i valet mellan bil och cykel som transportsätt för kortare sträckor gör även en mindre restidsförkortning viktig för att få fler att välja cykeln.

9000 boende i Skåre/Råtorp som får i likhet med mig själv och mina barn ett betydligt större incitament att ta sig med cykel istället för bil till orientering och löpning vid Tyrstugan, konserter, hockey, hockeyträning på LLA, evenemang på Färjestadstravet. Att släppa iväg barn på cykel längs norra infarten till Färjestad är idag inte ett alternativ.

Av de skårebor som studerar och i likhet med min sambo arbetar på universitetet kommer det helt plötsligt att vara en mil istället för 1,3mil att cykla till arbete och studier.

När Sannafältet är fullt utbyggt så kommer 4500 personer från Rud, 3000 från Stockfallet och Kroppkärr, 8300 från Kronoparken att ha en kortare och säkrare väg till Karlstads nya arenor och evenemang. (Säkrare eftersom nuvarande passage över E18 vid N:a infarten innebär dagliga konflikter mellan bilister cyklister som kommer på E18 västerifrån och svänger höger mot Norrstrand från och cyklister som samtidigt får grönt och ska korsa gatan).

Om nya logistikparken byggs vid Ilanda så kommer ytterligare potentiella cyklister från Färjestad, Rud och Kronoparken.

Många klagar på bron, men faktum är att den för många kommer att vara en avgörande faktor för om man ställer bilen eller inte. Både idag och framförallt om 10-20 år.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen anser att busshållplatserna är dimensionerade efter behov och planerar inga ändringar kring detta med anledning av den nya bron. Karlstadbus har redan idag extrainsatta bussar vid evenemang på Färjestad. Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte att bron föranleder direkt behov av fler bussar eller ökad turtäthet, men uppkommer det behovet får frågan utredas.*

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2017-02-16 av stadsbyggnadsplanerare Emelie Öhrn, Karlstads kommun.