**Kristinehamns kommun**

**Komunledningsförvaltningen**

**1. Planeringsavdelningen**

**681 84 Kristinehamn**

**Yttrande 2 med anledning av det reviderade planförslaget steg 4 Vålösundet östra**

**Sammanfattning**

Utan att få en reell röst i utvecklingen har de boende utefter Vålösundsvägen fått finna sig i den kraftigt ökade trafiken i en del fall i sina tomter och i andra fall där trafiken effektivt skapat ett hinder för den fria tillgången till Vålösundet. Picassoskulpturen och kommunens satsningar i området har kraftigt förändrat boendevillkoren genom den ökade trafiken.

Läget är nu sådant att jag kan göra min röst hörd och kommer därför att på detta sätt göra vad jag kan för att motverka den av mig oönskade trafikbelastningen genom min trädgård. Jag visar hur väglösningarna motarbetas på grund av egoistisk rädsla för det behov man själv har av väg och hur statiskt tänket är i vägfrågorna. Jag belyser även vår familjs försök att stävja den respektlöshet mot den hastighetsbegränsning jag upplever i mitt boende.

I mitt första yttrande var mitt förslag att en avstängning av fordonstrafik till Strandudden/Jutviksområdet i dess västra hörn skulle genomföras. Trafiken från Strandudden/Jutviksområdet bör gå österut för att både ge en snabbare, kortare och säkrare väg från och till området i väntan på den nya planerade centrala Väganslutningen. Kommunen svarar att en sådan avstängning inte ändrar trafikflödet enligt trafikutredningen som gjorts. Jag påstår att om avstängningen är av så undermålig kvalitet så bör den förbättras

**Bakgrund**

Vålösundsvägen i hela dess sträckning är inte så gammal. Den gick från början förbi Sanna bryggeri och vidare fram till gamla hundklubben vid Becksinvägen ungefär. I detta läge var det några av de idag boende utefter Vålösundsvägens tidigare släktingar som köpte fastigheter med strand söder om denna vägs slut. Vålösundvägen skär idag av deras tillgänglighet till stranden. Vad jag förstår har de rättsprocesser som följde på att kommunen gjorde anspråk på marken väster om den nu framdragna och över dessa fastigheter nu belägna Vålösundsvägen lett till en medling mellan fastighetsägarna och kommunen där servitutsrättigheter försäkrats de tidigare markägarna. Söder om stadsägorna och där den idag kvarvarande och gällande hastighetsbegränsningen om 30 km/h gällde då och idag är det privata ägare till stranddelarna ut mot Picassoskulpturen. Om jag förstått saken rätt så hade kommunen endast servitutsrättigheter för väg på vår familjs privata strandfastighet. I detta läge beslutades att låta bygga Picassoskulpturen på Rysseboudden. Flera privata markägare fick på så sätt se sina, på fastigheten belastande vägservitut, under åren med kraftigt ökande trafik. Vägservitut som på detta sätt ändras skall omförhandlas. Jag känner inte till att markägarna ersattes för denna ytterligare och av kommunen skapade trafik i trädgårdarna. Kommunen sparade på detta sätt pengar, i alla fall mig veterligen, på att inte omförhandla vägservitutsrättighetenrna. I mitten av 1980-talet gjorde kommunen ett försök att köpa mark för att kunna asfaltera, bredda vägen och att bredvid denna anlägga en Gc-väg. Någon av fastighetsägarna med strandrättigheterna valde att, som min far, sälja mark till förmån för denna omstrukturering av den lilla grusväg som belastade vår strand. För 7 kr och 40 öre per kvadratmeter skapade nu kommunen grunden till den trafiksituation som belastar våra fastigheter idag. Redan 1993 hade trafikbelastningen och den hänsynslöshet mot gällande hastighetsbegränsning om 30 km/h som gäller genom vår familjs trädgård och söderut på Vålösundsvägen lett till att stugägarna och vi permanent boende i området lämnade en skrivelse till kommunen med vädjan om att begränsa hastigheten förbi fastigheten med dess utfart vid pumphuset. Den högsta hastighet som uppmätts på 30-sträckan då var 108 km/h . Stugägarnas och de permanent boendes vädjan om en fartreducerande vägbula inför den av pumphuset skymda enskilda vägen där trafik från denna har företräde enligt högerregeln förkastades av kommunen. Det hävdades att räddningstjänsten måste kunna ta sig snabbt fram till området och söder om detta. Inte långt därefter byggdes en stor vägbula vid Skymningen som med sitt hinder för räddningstjänstens framkomlighet nu fångade upp ett mycket större antal fastigheter efter Skymningen på väg söderut. Utöver att framkomligheten försämrades för Räddningstjänsten hindrades även flera av de båttransporter som sedan lång tid gått på vägen från Kapurja och in mot staden. Idag har kommunen byggt Tranvägen och Beckasinvägen som gör att räddningstjänsten inte tvingas förbi Skymningen. Av någon för mig då oklar anledning har då kommunen nu när nu ett alternativ finns för att komma förbi denna vägbula, tagit bort den. Kommunens lösning på kravet i vår skrivelse var att sätta upp spegel i vår korsning och den sitter där än idag. Det är knappast någon som uppmärksammar högerregeln i denna vägkorsning. Idag har kommunens satsningar på området lett till enligt uppgifter från 2012 då 4400 bilar per dygn passerar på Vålösundsvägen. Det är min övertygelse att så gott som samtliga av de idag enligt Ratsit 142 boende utefter Vålösundsvägen så snabbt som möjligt vill ha en reducering av trafiken som skär av stranden från huset. En början bör vara att omdirigera den trafik som nu ska tillåtas bli permanentbostadstrafik från del av detaljplanen steg 4 till Magasinsvägen där den historiskt har sin början.

**Syfte**

Mitt syfte med detta yttrande är att dels ge den bakgrund som behövs för att fatta korrekta beslut för framtiden. Genomförandetiden för detaljplan 4 är 25 år. Kravet på en omgående trafikavlastning för oss boende utefter Vålösundsvägen är därför inte inom ramen för denna tidsrymd. Trafikbelastningen är redan idag över den trafikmängd till permanentboendet som planerna avsåg att förhindra. Jag vill på detta sätt visa på hur ologiskt det är att dels sanktionera den mot tidigare planer permanentbostadtrafiken som idag använder Vålösundsvägen till förtret för boende utefter denna samt hur kraftigt jag befarar att trafikbelastningen ökar då Va-systemet byggs ut i Strandudden/Jutviksområdet. Jag vill på detta sätt öppna ögonen för den belastning som påtvingats oss utefter Vålösundsvägen och hur magstarkt det nu kan uppfattas av oss att ytterligare trafik nu kommer att sanktioneras genom planen. Min ambition är att så många som möjligt ser fördelarna med att Strandudden/Jutviksområdets trafik leds österut till Magasinsvägen och att kommunens planerare högre prioriterar förlängningen av Tranvägen till området.

**Tidigare utredning**

Jag har läst de yttranden som publicerats på kommunens sida i ärendet. I kommunens svar på min begäran att stänga av trafiken med utgångspunkt från Strandudden/Jutviksområdet från Vålösundsvägen hänvisas till en trafikundersökning som slår fast att den befintliga och alternativa vägen österut och upp till Magasinsvägen inte skulle avleda någon trafik från detaljplaneområdet Strandudden/Jutviken. Jag har läst denna och kommenterar innehållet här:

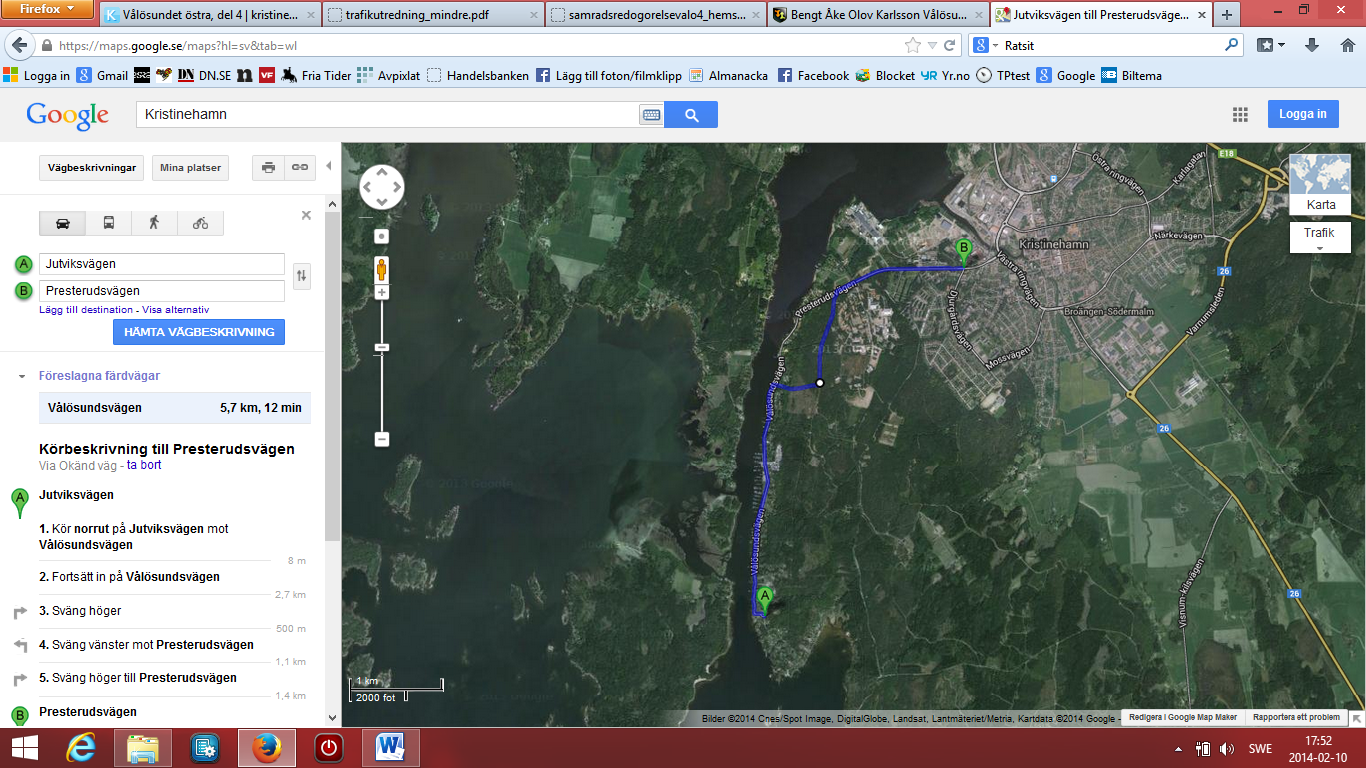
2.1 Det slås fast att planområdet hyser ca 80 fastigheter och att en central lokaliserad ny huvudgata är ett förslag i planeringen och utgör då en grund i bedömningen.

2.2 Under punkten anges att en anslutning mot Magasinsvägen kan ge kortare restid. Ett faktum som jag redovisar senare.

2.3 Utredningen anger här att 294 bilar per dygn passerar från Jutviksvägen och ut på Vålösundsvägen. Detta ger enligt utredningen 3,6 fordonsrörelser per dygn enligt författarna. Beräkningen fördelas på de ca 80 fastigheter som finns i området. Utredarna reflekterar över att mätningarna sker i slutet av juli så belastningen räknas vara något högre till den stora mängden fritidsboendet. Detta missförhållande kompenseras av att de permanent boende beräknas vara på semester och då inte trafikerar området. Jag hävdar att utredningen skett på helt fel tidpunkt för att en rättvis bild av fordonsrörelser skall kunna återges. Jag hävdar ytterligare att bilden av området som återges som ett huvudsakligt område för fritidsboende måste omvärderas. Enligt Ratsit är 34 av de 80 husen permanent bebodda. Det utgör drygt 42% av samtlig bebyggelse. Fritidshusen må idag vara i svag majoritet men sett till senaste årens utveckling med inflyttning till området och invägt det faktum att det kommunala Va-systemet kopplas till området är det min klara uppfattning att det strax blir en omvänd ordning och att permanentboendet blir i majoritet. Jag är dessutom övertygad om att antalet fordon som passerar vid förut nämnda mätstation kommer att vara ungefär lika i antal under detta vinterhalvår. Om detta skulle visa sig vara ett faktum så innebär det att antalet fordonsrörelser bör beräknas utifrån de 294 fordon som har sitt ursprung i de 34 permanent bebodda fastigheterna. I detta läge blir beräkningsunderlaget 294/34 = 8,6 fordonsrörelser per fastighet och dygn. Utredningen blir i detta läge helt felaktig när det gäller fordonsrörelser per fastighet samt dessa både i ett kort och långt perspektiv. Utredningen har inte heller beaktatmin begäran om en avstängning i början av Jutviksvägen. Ej heller ett vägalternativ som byggs med utgångspunkt i att ansluta Strandudden/Jutviksområdet till Magasinsvägen med minsta möjliga intrång på befintlig bebyggelse. Med en genomförandetid av 25 år anser jag, med utgångspunkt i den ökade trafikbelastningen under de senaste 25 åren jag sett genom min trädgård, att utredningen missbedömer trafikmängderna inom genomförandetiden.

**Metod**

I ett oresonligt och statiskt tänkande är det enda alternativet att trafiken från det nya permanentbostadsområdet Strandudden/Jutviken leds via Vålösundsvägen. Så låt mig då ta Er med på den resa trafiken från detta område passerar.

Resan börjar vid Jutviksvägens slut och där Vålösundsvägen ansluter. Trafiken från Jutviksvägen möter nu från vänster trafik på Vålösundvägen som antingen skall parkera i området eller åka runt grönytan som utgör vändplatsen i slutet på Vålösundvägen. I den här korsningen har trafik på Vålösundvägen väjningsskyldighet för trafiken på den från höger anslutande Jutviksvägen. Trafikanterna på Vålösundvägen har i detta skede uppmärksamhet på mycket annat i området och detta utgör då ett riskmoment i trafiken.

När trafiken från Strandudden/Jutviksområdet fortsätter utefter Vålösundvägen så når den efter ca 50 meter en enskild väganslutning från höger. Väganslutningen tillgodoser vägbehovet för husen 177-161 enligt skyltning. Trafik från Picassouddens Café har sin utfart från sin kundparkering ansluten till den enskilda vägen. Här gäller högerregeln och trafiken på Vålösundsvägen skall lämna företräde för trafik på den enskilda vägen där både trafik från bostäderna samt trafik från Caféets parkering färdas

Bilden är ett urklippt ur Google Maps med dess vägbeskrivning

Efter ca 100 meter tvingas trafiken från Strandudden/Jutviksområdet genom det välbesökta området där Picassomonumentet står söder om vägen. Från norr ansluter promenadstigen som leder fotgängare som besöker området från den relativt nybyggda parkeringen till förmån för besökare till detta område över vägen. Detta är en mycket olämplig trafiksituation där flanörer nyfikna på miljön och Picassomonument blandas med trafik till och från detta nya permanentbostadsområde. Besökarna kanske också besöker Cafét och ska då åter passera Vålösundvägen med dess, som jag upplever det, respektlösa för området gällande hastighetsbegränsningen om 30 km/h, jag ser från de som via Vålösundsvägen söker sig hem eller mot staden. Jag finner det olämpligt att i en detaljplanering sanktionera denna trafiksituation som även beräknas öka med åren.

Trafiken från Strandudden/Jutviksområdet når nu den skarpa svängen vid Vålösundvägen 160. Här är situationen för de som promenerar på Gc-vägen utefter Vålösundvägen oklar. För promenerande flanörer som ämnar ta sig till Cafét är det nu naturligt att helt enkelt diagonala tvärs över Vålösundvägen i den där befintliga kurvan för att fortsätta promenaden i vägrenen norr om Vålösundvägen österut mot Cafét. Alla söker inte heller tryggheten från trafiken och promenerar efter GC-vägens slut i höger körbana.

I plankartan har kommunen ”löst” detta problem genom att rita in en ”Gårdsgata” genom området. Genomförandetiden är 25 år vilket jag uppfattar som för lång tid med befintlig och ökande trafik från det nya permanentbostadsområdet. Inga garantier finns heller att den nya centralt planerade tillfartsväg i vissa texter angivet som ”kan” komma att anläggas inom en överskådlig framtid ger de boende i Strandudden/Jutviksområdet möjlighet att färdas utan detta effektiva farthinder.

Från den här positionen där fastigheten Vålösundvägen 160 inkluderas följer nu ett område där flertalet fastigheter har sin utfart där man backar ut från sin parkering på tomten mot den norrgående trafiken på Vålösundsvägen. Att sanktionera den idag mot planerna avsedda trafiken i denna miljö och att därtill räkna med ytterligare trafik innan pengar till en ny huvudgata som avlastar Vålösundsvägens trafiken finner jag olämpligt.

Vid Café Pärlan har cafét en parkeringsplats söder om cafét där besökare till cafét erbjuds plats. Parkeringen är utformad så att fordonen som parkerat där backar ut på Vålösundsvägen. Vålösundsvägen svänger strax före denna parkering svagt åt höger så parkeringen är skymd för norrgående trafik på Vålösundsvägen. Detta är en ytterligare ett skäl att undvika att via detaljplanen sanktionera befintlig och utökad trafik utan att omgående finna en annan lösning. Cafét har i sin norra del av fastigheten ytterligare en parkering med utfart mot Vålösundsvägen. Den har till skillnad mot den södra fördelen att fordon på väg ut från denna parkering kör sina fordon framåt och har på så sätt en bättre överblick av trafik på Vålösundsvägen. På denna norra sida om Cafebyggnaden leder stigen från den relativt nybyggda parkeringen jag tidigare nämnt. I detta fall passerar stigen caféet och korsar Vålösundsvägen för att ansluta både till Gc-vägen väster om Vålösundsvägen samt till kommunens turbåtsbrygga. En helt klart olämplig trafiksituation även här.

Strax efter Cafe Pärlan följer en enskild väg. Lite oklart hur den kommer att användas men helt klart en utfart från fastighet.

Nu kommer trafiken från Strandudden/Jutviksområdet till den från höger anslutande Skulpturvägen. På Skulpturvägen kommer, då de påbörjade vägbyggen i området färdigställts, trafik från 5 permanent bebodda fastigheter samt trafik från den tidigare omnämnda parkeringen färdas. Dessa kommer i enlighet med gällande regler begära rätten till företräde för norrgående trafik på Vålösundvägen. Högerregeln gäller ju som bekant för enskilda vägar och vanliga lokalgator. Som granne till denna korsning har jag redan idag sett farliga trafiksituationer där trafik norrut på Vålösundsvägen inte respekterat högerregeln från trafik på Skulpturvägen. Trots att hastighetsbegränsningen här är max 30 km/h upplever jag att hastigheten där i korsningen många gånger varje dag under årets alla dagar är betydligt högre än den gällande begränsningen.

Nu tvingas trafiken genom min trädgård. Under sommaren är min gräsmatta, öster om Vålösundsvägen, upplåten till parkeringsplats för de båtägare som hyr båtplats vid mina bryggor. Passagen över Vålösundsvägen är vissa tider riskfylld på grund av den omfattande trafiken på Vålösundvägen. Det har vid flera tillfällen hänt att glada förväntansfulla barn missbedömt fordonsförares uppmärksamhet i sin iver att komma till båten och ut till Vänerns badklippor. Dessa gånger har nästan fått mitt hjärta att stanna. Det är därför mycket olämpligt att genom min trädgård via detaljplanen sanktionera pågående och ytterligare trafik.

Nu följer ett vägavsnitt fram till restaurant Sjöjungfrun där flertalet fastigheter har sina utfarter mot Vålösundsvägen. Vissa av fastigheterna har även servitutsrättigheter för strandområdet väster om Vålösundvägen. I detta område finns även sjöbod parkeringar och bryggor. Det är enligt mig inte lämpligt att via detaljplanen sanktionera den redan idag mot kommunens nedskrivna flanerarvägsambition och mot de drygt 140 idag boende utefter Vålösundvägen mycket belastande och oönskade trafik.

Vi är nu framme vid Restaurant Sjöjungfrun. Direkt till höger kommer nu en ny väg att byggas. Vägbygget är påbörjat. Via den nya vägen kommer i dagsläget ca 8 permanentbebodda fastigheter att anslutas. Husägare väntar på Va-anslutningen för att kunna bosätta sig permanent i området och kommer därför att öka trafiken på denna nya lokalgata. Högerregel i enlighet med övriga utfarter från enskilda vägar eller lokalgator förutsätter jag kommer att gälla i denna korsning. Norrgående trafik på Vålösundvägen måste i detta läge vara uppmärksam på utfart från fastighet, utfart från lokalgata, övergångställe till restauranten samt områdets parkeringsytor på båda sidor om vägen i närområdet. Jag tycker att detta är en olämplig trafiksituation som bör undvikas med att tillåta dels i den idag utöver den avsedda och i framtiden beräknat ökande trafiken på Vålösundsvägen via detaljplaneringen steg 4.

Strax efter parkeringen vid restaurant Sjöjungfrun kommer nu en enskild väg där högerregeln gäller som försörjer väg till fastigheterna 109-113 enligt skyltningen.

Utefter Vålösundvägen följer nu ett område med utfarter från fastigheter. Några där fordon backas ut på Vålösundvägen.

Vid Christinehamns segelsällskap kommer från höger en enskild väg med en belastande högerregel för norrgående trafik på Vålösundsvägen. Vägen försörjer trafik till fastigheterna 98-102 samt 105.

Sedan följer parkeringsytor till förmån för segelklubbens och motorbåtsklubbens bryggor. Gästerna tvingas över Vålösundvägen, då och då lastade, inför sjöresan eller med båtdynor. Övergången sker spontant utifrån platsen där fordonet parkerats utom i den norra parkeringen där ett dike i huvudsak likriktar vägövergången. Dock inte nödvändigtvis. Jag ser då och då bryggbesökare som tar ett skutt över diket. Sammantaget är trafikmiljön med fordon och fotgängare inte bra och bör snarast åtgärdas. Bilflanörer utgör ingen huvudsaklig fara då de besöker området för att få en visuell del av nyss beskrivna miljön och därför respekterar både hastighetsbegränsning och inte sällan ger fotgängare företräde över vägen på väg till sin båt. Den utökade permanentbosättningen i Strandudden/Jutviksområdet har enligt vad jag hört svårt för dessa turister och flanörer som i sakta mak insuper denna vackra miljö. En alternativ väg bör därför inte möta motstånd från dem.

Sedan följer tätt inpå varandra 2 enskilda vägar med gällande högerregel för norrgående trafik på Vålösundsvägen. Den ena försörjer hus 96-95 och den andra hus 93-94 enligt skyltningen. Omedelbart norr om sistnämnda finns en utfart från fastighet där fordon backas ut på Vålösundsvägen. Trafiksituationen idag är redan undermålig och bör inte premieras via sanktion av denna i detaljplanen.

Därefter följer en enskild väg med högerregel till förmån för hus 89-91.

Utfarter från hus 88,86.

Enskild väg hus 87/84. Högerregeln.

Utfart från tomt Hus 85.

Enskild väg 82/83. Högerregeln.

Vi är nu framme vid ungdomsverksamheten i seglarklubben Kristinehamns kanotseglare. På platsen sker sommartid många aktiviteter där barn ständigt passerar över Vålösundsvägen. Jag finner det olämpligt att via detaljplanen sanktionera befintlig och för verksamheten redan belastande trafik utan att skapa ett alternativ för den permanentbosättning som skett mot kommunens nerskrivna planer för Strandudden/Jutviksområdet samt delar av Vålösundet östra.

Hus 80 och 79 utfart från tomt.

Kapurjaområdet. På platsen finns verksamhet i den alldeles intill Vålösundsvägen liggande handelsboden. Parkeringen till denna lilla verksamhet ligger på västra sidan om Vålösundsvägen. Fotgängare passerar här tvärs vägen till och från verksamheten. Från verksamhetens altan kliver man i princip rakt ut i Vålösundsvägen. Från båtuppställningsplatsen i öster korsar säsongsvis båttransporter Vålösundvägen. Verksamhet som Sjöräddningsstation och en populär sjösättningsramp tar uppmärksamhet från förare i detta område vilket gör det olämpligt att via detaljplanen sanktionera den redan idag stora trafikbelastningen för de boende utefter Vålösundsvägen och i detta område. En enskild väg med utfart från fastigheterna 77/75 också en riskfaktor.

Nu följer utfarter från tomter på ungefär var 50:e meter.

Enskild väg med högerregel för norrgående trafik på Vålösundsvägen försörjande tomt 73/70/68.

Sedan följer några utfarter från tomter.

Enskild väg med högerregel gällande norrgående trafik på Vålösundsvägen som försörjer hus 62-65.

Sedan följer några utfarter från tomter.

Vi når fram till en enskild väg som försörjer husen 53, 54, 56, 58, och 60 enligt skyltning. Högerregeln gäller för norrgående trafik på Vålösundsvägen.

Nästa väg är ytterligare en enskild väg till husen 51 och 52.

Sedan ytterligare några utfarter från tomter.

Vi är nu framme vid en enskild väg som försörjer hus 39-45 samt 49.

Nästa korsning gäller en enskild väg som försörjer husen 36-38 samt 34.

Högerregeln gäller återigen vid den enskilda vägen som försörjer husen 33 och 35.

Vi är nu på vår resa framme vid den nya Beckasinvägen. Här gäller högerregeln så att norrgående trafik på Vålösundsvägen ska lämna företräde för trafik på Beckasinvägen. Här, tillika i de flesta korsningar jag nu berättat om på vår resa från Jutviksvägens slut och Vålösundsvägens början gäller väjningsplikt för norrgående trafik på Vålösundsvägen. Här har till och med förare av lokaltrafikens bussar problem med att tolka högerregeln. Jag har sett bussen stanna för att lämna norrgående trafik på Vålösundvägen företräde. Detta med ”den större vägen och gammal sedvänja”-problematiken utgör ett problem där somliga kör i enlighet med gällande regler både vid utfart från Skulpturvägen och vid Beckasinvägen. Andra väljer ”han kom ju så fort och det gör ont att ha rätt”-körstilen. Lite förvånande ändå med yrkeschaufförer i lokaltrafiken som skapar osäkerhet i trafikmiljön. De regler som gäller måste uppenbarligen tydliggöras bättre för att skapa en trygg trafiksituation utefter Vålösundet.

Från denna position finns nu möjligheten att via Beckasinvägen vidare över Tranvägen ta sig relativt ostört med bara en korsning där högerregeln gäller vid anslutningen till Tranvägen. Ja om man bortser från den planerade miljöstationen som när den realiseras skapar ytterligare ett skärpt uppmärksamhetssmoment i trafikmiljön samt en korsande planerad promenadstig.

Om vi bortser från alternativet att fortsätta vår resa norrut på Vålösundsvägen och följer Tranvägen norrut så passerar vägen förbi förskolan Tummeliten.

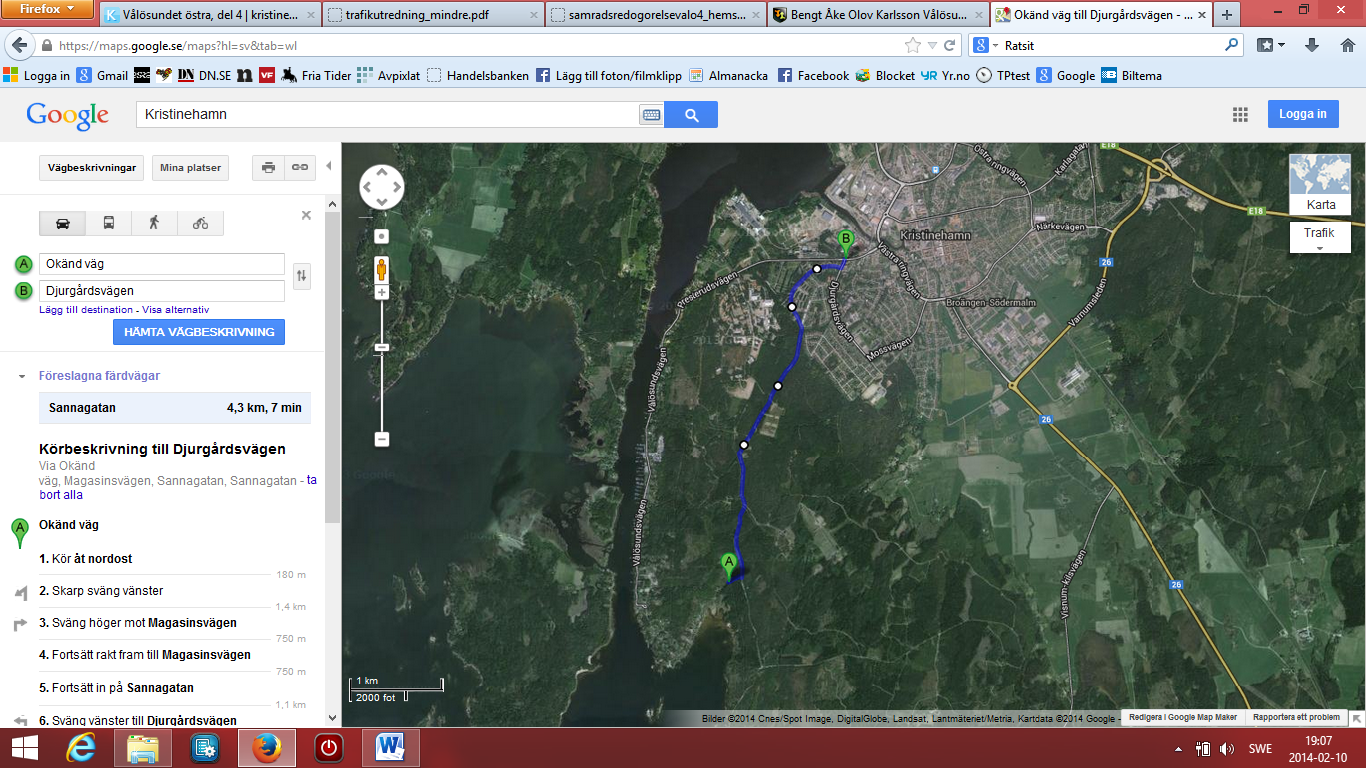
Vägen passerar vidare förbi infarten till den populära Herrgårdskampingen samt restaurangen vid A9 och utfarten från det nya företagarområdet på gamla A9-området.

Vägen fortsätter förbi Presterudsskolan där vägbredd och sikt bjuder till högre hastighet är de 50 km/h som gäller förbi skolområdet.

Vi når nu på vår resa den skärningspunkt som är utgångpunkten för min argumentation. Min utgångspunkt är korsningen Djurgårdsvägen Presterudsvägen. Vår resa har nu oavbrutet kantats av reella förhållanden som inte är till fördel för en trygg trafikmiljö. Vägen har under resan varit så undermålig på grund av alla övergrävningar som skett. Detta har gjort att resan varit obekväm och stötig.

Tiden som förflutit från startpunkten till min skärningspunkt mellan vägarna Djurgårdsvägen och Presterudsvägen är 7 minuter och 40 sekunder. Vägmätaren visar 6 km ganska precis.

**Alternativet**

Jag vill nu ta med Er på en annan resa via Magasinsvägen och till samma slutpunkt som vid vår resa via Vålösundsvägen. Startpunkten på denna resa sker vid den vägbom som avskiljer den befintliga vägen som användes av de permanentboende i fritidsområdet och boende utefter Vålösundsvägen då rörläggningsarbeten gjorde att all trafik tvingades österut genom Strandudden/Jutviksområdet och till Magasinsvägen. Jag talar alltså om en befintlig och utprovad väg där endast en öppning av vägbommarna krävs för att kunna styra bort områdets trafik från Vålösundsvägen med alla dess olämpliga trafiksituationer.

Vi startar då resan vid östra vägbommen. Vägen ansluts efter ca 200 meter till Magasinsvägen. I den korsningen kommer trafiken från Strandudden/Jutviksområdet behöva lämna norrgåendetrafik från höger på Magasinsvägen företräde. Väl ute på Magasinsvägen, vilket historiskt även är den enda gata som ledde ut till Rönnebergsområdet och Strandudden/Jutviksområdet, färdas vi nu problemfritt 850 meter och då förbi den anslutningsväg från höger där trafik från den till Magasinsvägen anslutande vägen har belastats med en lämna företrädesplikt. Vi fortsätter då ostört till en avtagsväg till vänster som inte utgör något hinder men som är en perfekt väg för de som har som slutmål att nå företagarområdet vid gamla A9-området. Efter 2,1 km når vi Brukshundsklubbens infart till höger, som inte heller stör trafiken på Magasinsvägen via rättigheter, och strax därefter ytterligare en väg ner till företagarområdet vid gamla A9. Efter 3 km via Magasinsvägen möter staden upp och Magasinsvägens trafik styrs ner till Sannagatan. Utefter Sannagatan finns 4 korsningar i stadsmiljön där högerregeln gäller. 2 utfarter från tomter och en hyreshusparkering finns också utefter denna väg men dessa har väjningsplikt för trafik på Sannagatan. Vid anslutningen till Djurgårdsvägen råder en lämna företrädesplikt för trafik därpå. Strax är vi då i den korsning Djurgårdsvägen/ Presterudsvägen som jag har som utgångpunkt vid mätningarna.

Urklipp från Google Maps med dess vägbeskrivning

Vi har nu färdats 5 minuter och ca 20 sekunder och sträckan är 4 km och 200 meter. Tidsvinsten för den här vägsträckningen är alltså 2 minuter och 40 sekunder. Färden har varit bekvämare här än på Vålösundsvägen. Tidsvinsten kan alltså bli betydande för den som använder samma moraliska tänkande när det gäller hastighetsbegränsning via den här vägsträckningen som vid passagen genom min trädgård

**Resan inom detaljplaneområdets huvudsakliga del**

Resan genom Strandudden/Jutviksområdet var 1300 meter lång. Tidsåtgången var 2 minuter och ca. 20 sekunder. Med utgångspunkt från områdets mest avlägsna del i väster, om avstängningen realiseras, finns då fortfarande en tids och vägsträckevinst via väganslutningen mot Magasinsvägen i öster. Det kan tänkas att röster inom området hörs mot den koncentration av trafik som nu hamnar i områdets östliga del som nu belastar den västliga delen av området. Det är naturligtvis beklagligt men som jag ser det så får de som bosatt sig i området finna sig i den allmänna utvecklingen precis som de utsatt mig och övriga boende utefter Vålösundsvägen och vilka har fått funnit sig i detsamma. Kommunen planerar ju för en ny central huvudgata så lösningen är ju tidsbegränsad. En tidsbegränsad lösning har ju accepterats av de i området boende förut. Med ett mer öppet sinne kanske till och med en väglösning med en östlig,västlig OCH central väganslutning vore att föredra för att minska trafikbelastningen för det stora flertalet inom området boende.

**Diskussion**

Jag ser det som angeläget att den trafikterrorism som idag belastar min fastighet genom min trädgård och andra boende utefter Vålösundsvägen måste stävjas. Jag begär därför att de medel avsätts som behövs för att på ett bra sätt lösa den trafikproblematik som genom de senaste åren eskalerat så till den milda grad.

Kommunen har kommit mycket billigt undan i sin planering för att göra området attraktivt för fritidsboende och turism som idag leds genom min trädgård med enligt uppgift från kommunen ca. 4400 bilar per dygn. I denna trafikmiljö ser man idag inget hinder att permanentbosättningen premieras och leds enligt samma mönster som varit en belastning och till stort men för oss längs Vålösundsvägen under lång tid utan att våra röster noterats. Jag finner det därför vara på sin plats att de ekonomiska resurser som behövs för att avleda så mycket trafik som möjligt lockas fram ur kommunfickorna. Kommunen har ju som tidigare nämnts kommit billigt undan hittills. I detaljplanen för området steg 3 skrivs även villkor in för att flanörer skall kunna ha fri insyn till våra fastigheter. Villkoren gäller även norrut på Vålösundsvägen. Kommunen gör på så sätt profit på, och får reklam för kommunen, i detta vackra område. Flertalet av fastigheterna ger även maxavgiften till kommunens klassa via fastighetsavgiften. Vi som bor utefter Vålösundet bjuder därför på en hel del. Jag begär som motprestationskrav att medel för den nya huvudgatan snarast avsätts för att avlasta Vålösundsvägen och att på så sätt minska irritationsmoment mellan flanörer och de permanent boende som inte ger sig tid att studera den vackra omgivningen. Jag begär att en realistisk tidsgräns för nya tillfartsvägen det vill säga förlängningen av Tranvägen sätts. Jag finner det realistiskt att kommunen inom 10 år får fram medel och färdigställer denna, med stor sannolikhet av oss alla, önskade väg. Med rättsprocesserna gällande markstående pumphusen och de för allmänheten tillgängliga toaletterna, som ju var bevekelsegrunden för att dessa fick placeras på mark mot både områdesplanerna och strandskyddet, i färskt minne och som nu via planerna kan komma att förverkligas inom ungefär 20 år i bakhuvudet finner jag det lämpligt med ett officiellt färdigställandedatum för denna förlängning av Tranvägen till Strandudden/ Jutviksområdet. Jag begär att en tidsbegränsning sätts för denna efterlängtade väg som inte har sin grund i antalet nya skattebetalare i området utan baseras på den skattebörda de i området redan boende tidigare har haft och i fortsättningen kommer att bidra till kommunen med.

I trafikutredningen som kommunen hänvisar till sägs det ingenting om den belastning som trafiken utgör idag. Inte ett ord om att de som haft oturen att bo utefter Vålösundvägen under den tid intresset för att bosätta sig i och söder om området ökat markant. Jag finner det anmärkningsvärt att flertalet yttranden beskriver oron för rundåkning samtidigt som de bosatt sig permanent i ett område som avsetts som ett område för fritidsboende och på så sätt tilltvingat sig väg utöver den avsedda. Jag förespråkar ingen rundåkning vare sig genom min trädgård eller i Jutviksområdet. Jag finner det bara vara lite väl magstarkt att begära trafikavlastning för eget område samtidigt som man trafikerar Vålösundvägen över de tidigare i vägservitut köpta och med kommunen avsedda trafikbelastningen.

I en parlamentarisk och pluralistisk demokrati kör man med lätthet över de markägare som fick vägen till Picassomonumentet i, eller bredvid, sina trädgårdar. De som bodde utefter Vålösundet från början, när vägsträckningen blev till, fick förmånen att de kunde ta sig till sina sommarboenden utan att antingen ta sig norrut eller söderut från Magasinsvägen eller söderut via Presterudsvägen. Vålösundsvägen med bivägar har i detta läge aldrig varit avsett för annat än för de boende och deras besökare. På tal om frukter så har Vålösundsvägens utbredning med kompletteringen av Gc-väg varit på bekostnad av de annars så fina trädgårdar som fanns utefter vägen. Äppelträd och päronträd, var för sig, utan ihop-blandning. Ja ett slitet äppelträd finns ju kvar.

Man måste finna sig i den allmänna utvecklingen har jag fått höra.

Den allmänna utvecklingen har nu nått Strandudden/Jutviksområdet.

För att förtydliga framför jag här min begäran i detta yttrande:

Jag begär att trafiken från Strandudden/Jutviksområdet omgående, i samband med planens genomförande, leds österut till Magasinsvägen. Möjligheten att ta sig till och från området via Vålösundsvägen skall förhindras för att undvika rundåkning samt avstyra trafikbelastningen för de utefter Vålösundvägen boende.

Jag begär att kommunen sätter ett slutdatum för när den nya centrala tillfartsvägen till hela planområdet Vålösundet östra, förverkligas och att denna vägs slutdatum är inom överskådlig tid. Jag begär att den centrala nya tillfartsvägen, som så radikalt ökar både trafiksäkerhet och tillgänglighet för räddningstjänsten, förverkligas inom 10 år.

I övriga frågor refererar jag till mitt första yttrande från 2013-06-27.

Originalet skickat till planarkitekt Marie Janäng via epostlådan: [marie.janang@kristinehamn.se](file:///E:\marie.janang@kristinehamn.se)

Kopia till planeringschef Kalle Alexandersson via epostlådan: [kalle.alexandersson@kristinehamn.se](file:///E:\kalle.alexandersson@kristinehamn.se)

Dokumentet är också publicerat på min hemsida

[seglarbengt.se](http://www.seglarbengt.se)

Kristinehamn 2014-02-16

Bengt Eklund

Vålösundvägen 152

681 52 Kristinehamn