



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060107

DOM
2024-03-27
Stockholm

Mål nr
P 3060-23

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2023-02-17 i mål nr P 266-22, se bilaga A

PARTER

Klagande

Karlstads kommun

Motparter

1. Berglöf & Velanders AB
2. Fastighets AB Balder
3. Fastighets AB L E Lundberg
4. Nyfosa AB
5. Stadsrum Fastigheter AB
6. Wermlands Invest AB

Ombud för 1–6: Advokat J.H

Dok.Id 2042315

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

7. L.A
8. Bostadsrättsföreningen Hamngatan 32
9. A.H
10. Hi-Fi Klubben Sverige Aktiebolag
11. HSB bostadsrättsförening Jägaren i Karlstad
12. Jernhusen AB
13. Trafikverket

SAKEN

Detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstads kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom och fastställer Kommunfullmäktige i Karlstads kommuns beslut den 9 december 2021 (§ 262, dnr KS/2021:480) att anta detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstads kommun.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Karlstads kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och fastställa kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstads kommun.

Berglöf & Velander AB, Fastighets AB Balder, Fastighets AB L E Lundberg, Nyfosa AB, Stadsrum Fastigheter AB och Wermlands Invest AB (Berglöf & Velander AB m.fl.) har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Jernhusen AB och **Trafikverket** har medgett kommunens yrkande.

L.A, Bostadsrättsföreningen Hamngatan 32, A.H, Hi-Fi Klubben Sverige Aktiebolag och **HSB bostadsrättsförening Jägaren i Karlstad** har beretts tillfälle att yttra sig.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Kommunen har vidhållit det som kommunen anfört i mark- och miljödomstolen och tillagt sammanfattningsvis följande.

Nödvändiga dispenser från biotopskyddet har beviljats vilket gör att det inte längre råder några tveksamheter kring möjligheten att genomföra planen. Mark- och miljödomstolen har gjort en korrekt bedömning när det gäller övriga invändningar. När det särskilt gäller träden på södra sidan om Resecentrum på Trädgårdsgatan skapas den bästa lösningen genom att träden tas ned. Det skulle dock ha varit möjligt att genomföra planen med ett alternativt utförande även om dispenser inte meddelats för dessa träd. Redan under processen i mark- och miljödomstolen gjorde kommunen sannolikt att nödvändiga dispenser för detaljplanens genomförande skulle medges och domstolen borde inte ha upphävt planen på den grunden.

Kommunen har åberopat beslut från länsstyrelsen avseende dispens för avverkning av träd, bl.a. den 28 november 2023 beviljad dispens för avverkning av träd på Trädgårdsgatan.

Berglöf & Velanders AB m.fl. har vidhållit det som de anfört i mark- och miljödomstolen och tillagt sammanfattningsvis följande.

Kommunen har ändrat uppfattning beträffande behovet av att ta ner vissa träd. Det finns ingen utredning till stöd för kommunens besked om att det inte längre skulle vara nödvändigt. Mark- och miljööverdomstolen får därmed utgå från det som står i planhandlingarna. De nu beviljade dispenserna kan inte i sig tas som intäkt för att utredningen i planhandlingarna varit tillräcklig avseende frågan om det varit sannolikt att dispens skulle kunnat beviljas. Planhandlingarna har varit bristfälliga. Frågan om sådana brister kan läkas genom att det i efterhand beviljas dispenser överlämnas åt Mark- och miljööverdomstolen att bedöma.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Detaljplanen omfattar cirka 10 ha kring centralstationen i Karlstad och syftar till att möjliggöra ett nytt resecentrum samt ny bebyggelse norr respektive söder om järnvägsområdet. En förutsättning för att genomföra planen är att biotopskyddade träd inom planområdet kan tas ned.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att kommunen, redan genom planhandlingarna och övrigt underlag som åberopades i mark- och miljödomstolen, måste anses ha gjort sannolikt att dispenser för avverkning av biotopskyddade träd belägna inom planområdet skulle komma att meddelas i den utsträckning som krävdes för att planen skulle anses genomförbar. Till skillnad från mark- och miljödomstolen bedömer Mark- och miljööverdomstolen därför att det inte fanns skäl att upphäva detaljplanen på den grunden. Kommunen har numera även fått dispens för att avverka biotopskyddade träd i den utsträckning som kommunen anser behövs. Det är därmed visat att detaljplanen kan genomföras i relevanta delar. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömningar att övriga invändningar inte utgör skäl för att

upphäva detaljplanen. Mark- och miljödomstolens dom ska därmed ändras och kommunens beslut att anta detaljplanen fastställas.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Karin Wistrand och Åsa Hanna, referent, tekniska rådet Inger Holmqvist samt tf. hovrättsassessorn Maria Hemmingsson Edwards.

Föredragande har varit Jennifer Jarebro.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2023-02-17
meddelad i
Vänernsbor

Mål nr P 266-22

PARTER

Klagande

1. L.A
2. Berglöf & Velander AB
3. BRF Hamngatan 32
4. HSB BRF Jägaren

Ombud: I.R

5. Fastighets AB Balder
6. Fastighets AB L E Lundberg

Ombud: P.L

7. A.H
8. Hi-Fi Klubben Sverige Aktiebolag

Dok.Id 592966

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsbor	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se www.domstol.se/vanersborgs-tingsratt/	finns ej	måndag – fredag 08:00–16:00

Ombud: Jur.kand. A.B

9. Nyfosa AB

Ombud: J.K

10. Stadsrum Fastigheter AB

11. Wermlands Invest AB

Ombud: J.K.B

Motparter

Karlstads kommun

ÖVERKLAGAT BESLUT

Kommunfullmäktige i Karlstad kommuns beslut den 9 december 2021, § 262,
dnr KS/2021:480

SAKEN

Antagande av detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstad

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver Kommunfullmäktige i Karlstad kommuns
beslut den 9 december 2021 (§ 262, dnr KS/2021:480) att anta detaljplan för
Resecentrum inom Tingvallastaden.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Karlstads kommun beslutade den 9 december 2021 (§ 262, dnr KS/2021:480) att anta detaljplan för Resecentrum inom Tingvalla-staden i Karlstad.

I planbeskrivningen anges att planens syfte är att möjliggöra ett genomförande av ett nytt, attraktivt och välfungerande resecentrum, som utgör en integrerad del av staden.

YRKANDEN M.M.

L.A har yrkat att detaljplanen ska ändras på så sätt att

- huset mellan stationshuset och stinshuset får samma höjd som stationshuset, eller hälften av höjden som fastigheterna på andra sidan järnvägen,
- busskurerna framför Jägaren 12 på Hamngatan flyttas ett kvarter österut,
- det blir cykelbana på båda sidorna eller endast på norra sidan av Hamngatan och
- en övergång skapas mellan södra delen av Hamngatan till norra delen av Hamngatan eller till Drottninggatan, med placering efter Riagården, alternativt att Vikentunneln byggs ut så att passagerare kan passera under Hamngatan.

Till stöd för sin talan har hon hänvisat till de synpunkter som hon framfört under granskningsförfarandet samt lagt till i huvudsak följande.

Det blir ingen bra stadsbild med ett högt hus mellan stationshuset och stinshuset. En del av fastigheterna på andra sidan Hamngatan är ganska nya och mycket lägre. Även ljusinsläppet till lägenheterna i annexet till bostadsrättsföreningen Jägaren 12 påverkas.

Busshållplatserna med busskurer utanför Jägaren 12, framför ingångarna till lägenheterna, medför att det inte kommer att kännas tryggt att gå mellan busskurerna och huset. Deras portar kommer att användas som urinoarer. Utrymmet för lastning och lossning utanför fastigheten är otillräckligt. Det gäller såväl för varutransporter till affärslokaler och vid lägenhetsflytt. Det blir svårt att köra ut från garaget då busskurer och bussar skymmer sikten. Det är redan problem nu när busshållplatsen är tillfälligt flyttad.

Cyklister har större behov av att cykla på norra delen av Hamngatan än på den södra delen. Att bara ha cykelbana på den södra sidan kommer inte att fungera. Cyklisterna kommer att cykla på trottoaren, vilket ökar olycksfallsrisken.

Det är anmärkningsvärt att kommunen väljer att blanda buss- och gångtrafik. Detta är något som kommunen tidigare har undvikit och i övriga landet hålls buss- och tågtrafik skild från biltrafik. Nu skapar kommunen en trafikmiljö som ökar risken för olyckor. Personsäkerheten är inte säkerställd då passagerare ska byta transportmedel och måste korsa Hamngatan. Detta kan lösas genom en övergång mellan södra delen av Hamngatan till norra delen eller till Drottninggatan, med placering efter Riagården. Busstationen kan bibehållas i befintligt skick och busstrafiken kan kvarstå på Drottninggatan. Där påverkar den inte boende och eftersom ingen persontrafik går där tryggas personsäkerheten. Ett alternativ är att Vikentunneln byggs ut så att passage för gående är möjligt under Hamngatan.

Luftberäkningen kommer inte att stämma eftersom trafiken inte kommer att minska i den omfattning som kommunen har beräknat. Vikenvägen är redan klar varför det inte kommer att bli någon stor förändring av trafiken på Hamngatan framöver på grund av den.

Berglöf & Velanders AB, Fastighets AB Balder, Fastighets AB L E Lundberg, Nyfosa AB, Stadsrum Fastigheter AB och Wermlands Invest AB har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Till stöd för sin talan har de anfört i huvudsak följande.

Inledning

I planerandet av ett nytt resecentrum saknas en diskussion om vilken nytta detta ska ha för Karlstad centrum. Nuvarande förslag fokuserar nästan uteslutande på nyttan för resenärer som ska byta transportslag och resa vidare, på bekostnad av besökare till centrum. Det finns heller ingen konsekvensanalys av hur det planerade resecentrumet kommer att påverka centrumets framtida utveckling med handel, restauranger m.m. Det finns en överhängande risk att butiksnäringslivet påverkas negativt när tillgängligheten försämras in till centrum. På sikt kommer det att leda till ett mindre utbud av butiksverksamheter, vilket medför att det blir mindre attraktivt för såväl invånare som turister att besöka centrum och det kommer även slå hårt mot hotell- och konferensverksamheter.

Deras enskilt största invändning mot detaljplanen är att det inte är klarlagt att utformningen av Hamngatan, med placering av busshållplatser integrerade i gatumiljön, kommer att fungera, vare sig för Värmlandstrafik, resenärer, bilister, gångare eller cyklister. Kort sagt, målsättningen om en ”attraktiv och funktionell knutpunkt” som är ”mänsklig, trygg och välkomnande” uppfylls inte. Bussarnas placering behöver omprövas.

De ser en betydande risk för att Hamngatan i förlängningen måste stängas helt för biltrafik, vilket allvarligt skulle inskränka tillgängligheten till centrum. Denna bild stärks av att 1) Värmlandstrafik i sitt samrådsyttrande menar att den föreslagna ”utformningen och dimensioneringen av reserummet” innebär att

Hamngatan kommer att kunna trafikeras som enbart bussgata, 2) att kollektivtrafiknämnden har klubbat förslag till remissyttrande innebärande att 300 meter av Hamngatan ska stängas för biltrafik.

Det är problematiskt med komprimering av alla transportmedel på en liten yta (Hamngatan/Järnvägsgatan). Det skapar en barriäreffekt samt medför risk för både trafikchaos och minskad säkerhet för oskyddade gång och cykeltrafikanter. Gatan upplevs som ”stökig” och otrygg, med många tunga fordon. Det medför också en risk för trafikförseningar, vilket stärks av slutsatserna som presenteras i Trivectors PM *Microsimulering Karlstad resecentrum 2021-05-26*. Dessutom riskerar flöden i stan att förskjutas vilket kan inverka negativt på handeln och i förlängningen stadskärnans storlek.

De har därtill invändningar emot en kraftigt försämrad tillgänglighet till centrum med bil, vilket riskerar att minska centrumets attraktivitet som besöksmål och utarma stadskärnan. De ser också en risk för trafikinfarkt, om övriga infrastrukturprojekt (Vikenpassagen, Karl IX gata, broarna etc.) runt om centrum inte genomförs innan Hamngatan byggs om. I WSP:s trafikutredning *Konsekvens av att begränsa kapaciteten på Hamngatan 2021-05-26* (s. 21) anges följande: ”Totalt sett kommer kapaciteten i vägnätet i centrala Karlstad att minska med de åtgärder som planeras. Om trafikmängderna inte minskar kommer konsekvensen bli att både Hamngatan och Vikenförbindelsen fylls upp och därefter kommer trafiken spilla över på andra mindre gator och orsaka köbildning.” Dessutom blir det en uppenbart försämrad transportlogistik till och från centrum (goods och avfall) vilket skapar problem för lokalhyresgäster och minskar trivseln i gaturummet (det blir rörigt). Det är vidare oklart på vilket sätt den föreslagna lösningen kommer att öka kollektivtrafikutnyttjandet.

Angående att detaljplanen har ändrats efter granskningstiden

Ett stort antal ändringar har gjorts i detaljplanen efter granskningsförfarandet. Ändringarna är så pass många och viktiga att planen borde ha ställts ut på nytt.

Att så inte har skett utgör ett formaliafel som utgör grund för att upphäva detaljplanen.

Angående att flera planbestämmelser är otydliga

Flera av detaljplanens planbestämmelser är otydliga och kan ge upphov till tolkningsproblem. Det gäller framför allt F₁, F₂ och F₃. I F₁ anges att byggnaden ska ha en öppen gestaltning mot gatan (Trädgårdsgatan, respektive Hamngatan) och att minst 2/3 av bottenvåningens fasadlängd ska vara uppglasad och entréer finnas. I F₂ anges att nya byggnader ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och samspela med omgivande kulturhistoriskt och stadsmiljömässigt värdefulla byggnader. I den sistnämnda bestämmelsen, F₃, anges att byggnadens fasader till övervägande del ska vara uppglasade. Otydligheten innebär att det kommer att vara svårt att bedöma om en ansökan om bygglov är planenlig. Det är även otydligt vad som gäller för prickmarkerat område. Enligt planbestämmelsen för prickmark får området inte förses med byggnad. Trots att kommunens intention uppges vara att området ska vara öppet och tillgängligt för transporter anges att marken får bebyggas med annat än byggnader. Otydligheterna i detaljplanebestämmelserna är av sådant slag att planen strider mot 4 kap. 32 § PBL.

Angående påverkan på centrumhandeln

Kommunen har inte utrett och övervägt planens påverkan på handeln och näringslivet. Butikslokalerna kan värderas till omkring 1,8 miljarder kronor. Ett tapp på 20 % innebär för dessa ungefär 400 miljoner kronor i minskat värde. Räknar man samman handel, restauranger och hotellverksamhet riskeras mellan 800 miljoner och en (1) miljard kronor i minskat värde. Påverkan på handeln har inte belysts i kommunens intresseavvägning. I detta sammanhang bör även proportionalitetsprincipen lyftas fram.

Angående varsamhetskravet

Detaljplanen strider även mot varsamhetskravet i 2 kap. 6 § tredje stycket PBL. Det finns flera värdefulla byggnader i omgivningen som det inte har tagits tillräcklig hänsyn till i detaljplanen. Särskilt viktiga är stinsbostaden och stationshuset, den senare är även byggnadsminne. De nya husen blir allt för dominerande. Detaljplanen medger höga byggnader som inte är anpassade till omgivningen. Intresset av att åstadkomma en god helhetsverkan tillgodoses inte. Det framgår av detaljplanen att den sammanlänkande byggnaden mellan stationshuset och den planerade nya byggnaden väster om stationshuset inte är nödvändig. Åtgärden strider mot förvanskningsförbudet i 8 kap. 13 § PBL och borde inte finnas med i planen.

Angående resecentrum och kollektivtrafik

I planbeskrivningen anges planens syfte vara att ”möjliggöra ett genomförande av ett nytt, attraktivt och välfungerande Resecentrum, som utgör en integrerad del av staden.” WSP slår i sammanfattningen av trafikutredningen, *Konsekvens av att begränsa kapaciteten på Hamngatan, 2021-05-26*, fast att en negativ konsekvens av förslaget är köbildning på Hamngatan, vilka kan påverka kollektivtrafiken med upp till 7 minuters fördröjning per kvart i maxtimmen. Detta upplevs som negativt av resenärer vilket kan påverka kollektivtrafikens attraktivitet. Vidare utpekade köbildningen på Hamngatan skapa en barriäreffekt.

I granskningshandlingen saknas redogörelse för hur flöden i staden (avseende både bilar, fotgängare och cyklister) påverkas av föreslagna ändringar av busslägen (både regional- och lokalbussar), minskad trafik/tillgänglighet samt ändrade parkeringslägen. Flytt av busstationen kommer att ha stora effekter på centrumets flöden och utformning. Det kan vara förödande att ändra dynamiken i staden och hållplatsstruktur samt angöringspunkter för lokal och regional trafik (finns exempel från Malmö) varför de måste utredas och definieras både i den nuvarande och den framtida lösningen. En sådan utredning saknas.

De ifrågasätter om det är rimligt att integrera Hamngatan m.fl. i järnvägsområdet i den omfattning som planen och granskningshandlingen föreskriver. Den föreslagna lösningen med regional- och lokalbussar på en liten yta riskerar att skapa en trafiktät miljö med många tunga fordon som stannar och åker, vilket drar ner trivsel och kan skapa en känsla av otrygghet vid passagera ("shared spaces"). Det saknas evidens för att "shared spaces" fungerar i en komplex trafikmiljö som integrerar både bilar, stressade resenärer, fotgängare, cyklister, lastbilar samt kollektivtrafik som ska följa tidtabell utan möjlighet till reglering/uppställning. Det finns stor risk att resenärer "genar" över gatan för att hinna med buss/tåg, vilket ökar risken markant för påkörningar samt skapar en otrygg och otrivsam miljö. Bussarna längs gatan kommer även att upplevas som en barriär och skapa ett intryck av en mindre tillgänglighet.

Det blir väldigt mycket funktioner och fordon på en väldigt liten plats. En bättre lösning skulle vara att använda gator som i dag är låganvända för busshållplatser, i stället för att lägga dem mitt där alla andra trafikslag vill komma fram. Det blir väldigt trångt med trådbussplatser i början av Järnvägsgatan som i dag är en viktig trafiknod för bilar. I detaljplaneförslaget kan bussarna inte mötas i korsningen Järnvägsgatan/Hamngatan och de ser stor risk för olyckor och köbildning i anslutning till denna korsning.

De ser en markant försämring för bussresenärerna i och med att det inte kommer att finnas fasta hållplatser för de olika linjerna, vilket kan skapa stress. I förlängningen kan det innebära ökad risk för resenärerna som måste lägga fokus på att hitta rätt hållplats, och därmed tas fokus från att hålla koll på den omgivande trafiken. De är inte övertygade om att busshållplatser för lokaltrafiken och stadsbussarna måste vara i direkt anslutning till resecentrum. Den i detaljplanen föreslagna lösningen innebär inte att resenärerna går "torrskoda" mellan järnvägsstationen och busshållplatserna, och i vissa fall kommer de att behöva gå upp till 300 meter till bussen, jämfört med dagens 250 meter. Stadsbussarna går idag utanför busstationen så där sker ingen direkt förbättring.

En fundering är om det inte vore bättre att behålla regionbussarna på Kvarteret Älgen, men att eventuellt spegelvända stationen så att den vetter mot Hamngatan samt att satsa på att förbättra väderskydden så att det går att gå under tak mellan de båda stationerna, samt att skapa en övergång över Hamngatan.

De är vidare tveksamma till om det kommer att fungera med föreslagen utformning av vändrondeller, utfarter som inte klarar möten (t.ex. från Järnvägsgatan) och reglerplatser längs en lång del av Hamngatan. Att många bussar behöver vända och köra fram och tillbaka på Hamngatan skapar dessutom extra och onödig tung trafik. De ser en kraftigt ökad risk för såväl olyckor som trafikproppar.

Med hänsyn till riskerna för oskyddade trafikanter och den osäkra miljön för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga står detaljplanen i strid med 2 kap. 6 § PBL, punkterna 2, 6 och 7.

Angående biltrafik på Hamngatan och Järnvägsgatan

Enligt planen ska Hamngatan byggas om från fyrfilig väg till tvåfilig gata. Det ska göras plats för andra trafikslag (buss och cykel) i anslutning till det nya resecentrum. Dessutom ska biltrafiken tas bort helt på den södra delen av Järnvägsgatan samt vid två sektioner av Hamngatan.

Innerstaden har redan nu tappat besökare och omsättning till externhandelsområden, framför allt till Bergvik men även till Välsviken. Deras bestämda uppfattning är att bilismen fortsatt kommer att dominera de kommande åren (vilket även styrks av utredningen *Hållbart resande* samt även av prognosen i WSP:s utredning). Planförslaget innebär en kraftigt försämrad tillgänglighet med bil vilket gör att besökare i högre grad kommer att välja externhandelsområden i stället för centrum.

Om ett transportslag eller angöringssätt till centrum ska premieras framför ett annat, så måste det premierade trafikslaget eller angöringssättet först göras tillgängligt, så att besökarna naturligt hellre väljer detta transportslag, i stället för att ett ändrat kommunikationsmönster tvingas fram genom att försvåra för ett kommunikationsslag. Försämrade restider på grund av förseningar med upp till 7 minuter per kvart i maxtimmen har motsatt effekt.

Enligt Trivectors tidigare trafik-PM (2018) förväntas bättre gck-förutsättningar endast medföra 5-10% överflyttningseffekt från bil till annat transportmedel, kampanjer och uppmuntran ytterligare 5%. Enligt detta PM är tvingande åtgärder, som borttagande av parkeringsplatser och höjd p-taxa, mer effektivt, något som direkt slår mot centrum som besöksmål.

Enligt planbeskrivningen ska endast genomfartstrafik reduceras, men enligt Trivectors utredning kommer även bilburna besökare behöva reduceras för att nå målet om max 6 000 fordon på Hamngatan. Kommunen anger att målet är 4 000 fordon/år i Trafik PM (rev 2021-06-03), vilket skulle innebära en minskning av ytterligare 2 000 bilburna centrumbesökare.

De motsätter sig den föreslagna lösningen med spårviddshinder som hindrar biltrafik på Hamngatan. Detta är en oacceptabel lösning eftersom den kraftigt försämrar framkomligheten, parkeringsmöjligheterna samt logistikhanteringen för deras kvarter.

Enligt planbeskrivningen har Hamngatan 16 000 fordon, och 40% uppskattas vara genomfartstrafik (oklart vad detta estimat baseras på). Om siffran 40% är korrekt innebär det att 6 400 bilar skulle kunna ta en annan väg. Vikenförbindelsen sägs vara den primära avlastningsleden, men denna beräknas endast öka med 4 000 fordon. De ifrågasätter vart övriga fordon tar vägen. Målsättningen om 4 000 fordon på Hamngatan innebär att 11 600 bilar fortfarande behöver nyttja Hamngatan varje dag. Det saknas svar på var och hur mellanskillnaden om 5 600 bilar ska ta sig fram.

Järnvägsgatan har i tidigare workshops rörande centrumets utformning, utpekats som en viktig entré in till centrum som ska göras mer inbjudande och välkomnande. Detaljplanens förslag med placering av stadsbussarna på Järnvägsgatan omintetgör denna möjlighet. Skulle Järnvägsgatan stängas för biltrafik är det positivt att Drottninggatan öppnas för biltrafik. De stora infrastrukturprojekten som ska hjälpa till att leda trafiken runt centrum, som de båda broarna över Klarälven vid Jakobsberg, samt de icke fungerande korsningspunkterna vid bland annat Karl XI:s gata, måste vara på plats innan Hamngatan kan smalnas av och belastas med bussar. Skulle Hamngatan smalnas av och belastas med busstrafik innan övriga infrastrukturprojekt är genomförda riskerar centrum en trafikinfarkt, vilket i sin tur riskerar att permanent skrämja bort centrumets besökare.

Slutsatserna i de reviderade trafiksimuleringarna och utredningarna från WSP och Trivector visar på större risker än fördelar med förslaget. Det är anmärkningsvärt och oroande att detaljplanen för ett nytt Resecentrum har så pass många outredda frågetecken och problem kvar att lösa i detta skede.

Angående bilparkering

Det ska vara enkelt att parkera sin bil. Det är viktigt att inte försvåra angöring till de parkeringsplatser som i dag finns i området, samt att ersätta de som försvinner i Duvslaget. Det måste finnas god tillgång på parkering för både korttid, långtid och för besökare till centrum och resecentrum. De ser att infartsparkeringar (nyttjas sannolikt av jobbinpendlare) kan vara ett komplement till de centrumnära parkeringarna, men de kan inte ersätta dem. Tillgängligheten till parkeringshuset Duvan minskar betydligt med planens förslag på att minska antalet filer på Hamngatan och att stänga av biltrafiken helt med spårvidshinder.

Antalet parkeringsplatser som planeras är generellt för lågt och kraven i 8 kap. 9 § 4 PBL uppfylls inte. Ett stort antal allmänna parkeringsplatser kommer att försvinna och de ifrågasätter slutsatsen att 180 parkeringsplatser tillgodoser behovet av parkeringsplatser för resenärer.

Angående leveranstransporter på Hamngatan

Det krävs en tydligare plan för hur leveranser ska hanteras inne i centrum. Fastigheterna måste kunna erbjudas en fungerande godsmottagning för att inte i onödan blanda godstransporter med vanlig trafik, detsamma gäller för sophantering.

Gällande fastigheterna Höken 1, 11 och 14 sker varje vecka 60–65 godsleveranser, samt cirka 12 hämtningar av sopor varje vecka. Redan med dagens utformning av Hamngatan är det en svårtillgänglig in/utfart (Hamngatan 14-16) som är krånglig att angöra. Lastbilarna måste backa in vilket låser båda körytorna. I dag är gatan tvåfilig med en bussficka, cirka 8,5 meter bred i det norra körfältet, samt trottoar cirka 3 meter. I planförslaget ser utrymmet ut att ha smalnats av något. De ser att det blir trångt att ta sig in med lastbil till lastkajen. Det är problematiskt med bussuppställning på båda sidor om infarten då bussarna både skymmer sikten samt inskränker infartsytan (svårt att klara svängen). Utöver godsleveranser finns parkeringsgarage med 55 bilparkeringar som nyttjar samma in- och utfart på ovan nämnda fastigheter.

Gällande Galleria Duvan är antalet godsleveranser 110–125 per vecka, samt hämtningar av sopor cirka 7-10 gånger varje vecka. För att kunna ha en fungerande handel och turismnäring måste inlastning kunna ske på ett smidigt sätt. Att minska tillgängligheten på Hamngatan kommer försvåra och på sikt leda till att lokalhyresgästerna lämnar stadskärnan om inte detta säkerställs och fungerar lika bra som det gör idag.

Flera hotell har också flertalet godstransporter per vecka, enbart för Hotell Drott är de veckovisa transporterna med gods och sopor 29 per vecka och ytterligare några tillkommer på månadsbasis.

Angående miljö, luft och buller

Det finns en enklare utredning, *Luftberäkningar Resecentrum 2018-10-10*, vilken baseras på gamla luftmätningar och data (scenario 2017). I senare utredningar har trafikmängden i Karlstad generellt beräknats öka. Enligt WSP:s trafikutredning, *Konsekvens av att begränsa kapaciteten på Hamngatan 2021-05-26*, prognostiseras bilandelen att komma öka från 47% till 51%. Tillkommande exploatering i centrumnära lägen (vilka är under uppförande) beräknas alstra ca 7 600 fordonsrörelser/dygn vilket motsvarar ca 800 fordon/h under eftermiddagens maxtimme.

Det saknas känslighetstester avseende beräkning av luftkvaliteten för någon av de scenarier som såväl WSP som Trivector pekar på som sannolikt kommer att inträffa, det vill säga att det med den i detaljplanen förespråkade utformning av Hamngatan kommer att uppstå köbildning och/eller stillastående trafik och bussar, vilket både kommer att påverka Hamngatan samt anslutande gator. Enligt Trivectors scenario i rapporten, *PM Microsimulering Karlstad resecentrum 2021-05-26*, baserat på ÅTD flöden från kommunen (7 500 fordon på Hamngatan) kommer endast 35-40% av fordonsflödet kunna passera Hamngatan under maxtimmen. Denna framkomlighetsproblematik medför att cirka 1 000 fordon inte kommer in i gaturummet, vilket resulterar i köer både på Hamngatan och i övriga gatunätet. Detta innebär även att bussarna fördröjs upp till 7 minuter per kvart under maxtimmen.

Mot bakgrund av trenden att bilåkandet kommer att öka, att det idag passerar 16 000 fordon på Hamngatan samt att den enda egentliga föreslagna åtgärden till att trafiken ska minskas på Hamngatan är att passage ska försvåras genom "vattenlås" i öst och väst, bör det utredas ytterligare scenario (sett till kötid, förseningar för bussar samt luftkvalitet) där betydligt fler bilar än kommunens uppräknade basscenario om 7 500 fordon/timme.

Det saknas beräkningar av negativa effekter, såsom ökade utsläpp, med anledning av att bilar tvingas ta långa omvägar för att transportera sig i östvästlig riktning i stället för att ta Hamngatan. Den ökade belastningen på bland annat Pihlgrens-gatan, Drottninggatan och Östra Torggatan har inte utretts ur risker kopplade till ett miljö-, stadsutvecklings samt framkomlighets/trygghetsperspektiv.

Angående alléer

Inom området finns idag drygt 100 träd, varav cirka 70 beräknas behöva tas bort. I vårt allt varmare klimat är träd och grönska utpekat som viktiga inslag i stadsmiljön för att skapa skugga. Träd förbättrar den förorenade luften, de hjälper till att minska belastning på avloppssystemet samt gynnar biologisk mångfald.

Kommunen påstår att många av träden är i dåligt skick, men någon naturvärdesinventering har inte gjorts. Det är inte klart att biotopsskyddsdispens kan meddelas. Biotopsskyddsdispens är en förutsättning för att planen ska vara realiserbar. Kommunen har inte heller redovisats om det finns någon alternativ lösning som möjliggör att fler träd kan sparas. För luftkvalitén är det särskilt viktigt med den höga trädstrukturen.

Angående grundvatten och vibrationer

De önskar svar på hur det säkerställs att grundvattensänkningar i samband med breddningen av Vikentunneln inte påverkar byggnader i närområdet. Detta med tanke på att ett flertal byggnader är från 1800-talet eller tidiga 1900-talet. Dessa byggnader är grundlagda på rustbädd både med och utan träpålar och bör inte utsättas för sänkning av grundvattnet. Det gäller både temporär och bestående sänkning. Det finns uppgifter på att det kan handla om sänkningar på mellan 5 meter och 11 meter under tiden för projektet. Det har gjorts en geoteknisk utredning, men det verkar inte ha gjorts någon grundvattenutredning. Enligt en nyligen presenterad rapport från Göteborgs universitet kan även en sänkning med 30 cm skada rustbäddarna.

Frågan gällande vibrationer på befintligt fastighetsbestånd är mycket viktig då det redan vid rivningen av godsterminalerna på områdets södra sida, blev negativ påverkan på Styrmannen 3, även kallat Expositionshuset, och Trädgården 1 (Orangeriet). Även här är grundläggningen utförd som rustbädd med eller utan träpåle. Detsamma gäller för flera av de gamla byggnaderna utmed Hamngatan, till exempel Hotellen Drott (Jägaren 8) och Plaza (Höken 1). De önskar svar på

hur utredningen se ut gällande vibrationer i marken och dess påverkan på byggnader i anslutning till arbetsområdet.

Angående nederbörd

I planbeskrivningen anges att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att dimensionera upp ledningssystemet för dagvatten vid skyfall som statistiskt sett inträffar en gång per 30 år eller mer sällan. Det finns emellertid inte tillräckligt utredningsunderlag för att bedöma kostnaderna

Sammanfattningsvis

Avslutningsvis hänvisas till WSP:s figur i trafikutredningen *Konsekvens av att begränsa kapaciteten på Hamngatan 2021-05-26* där WSP sammanfattar en rad negativa effekter av förslaget. De känner en stark oro för att de negativa effekterna av förslaget ska bli betydligt större än de positiva och de anser inte att utredningarna om förslagets konsekvenser är kompletta. De hoppas att förslaget ses över på nytt och att följande fördjupade utredningar görs inför antagande av en eventuell ny detaljplan för området:

- Parallellt förslag där regionbussarna blir kvar i kvarteret Älgen.
- Utredning över var bilarna kommer att ta vägen och hur trafiken kommer att flyta.
- Utredning över leverans- och avfallstransporter samt parkering.
- Utredning över förslagets konsekvenser på miljö, luft, buller och grundvatten.

Bostadsrättsföreningen Hamngatan 32 har överklagat kommunens beslut att anta detaljplanen och har anfört i huvudsak följande.

Byggnaden med beteckningen KC.TP

Enligt kommunens beskrivning ska planerade byggnader inte vara avvikande från intilliggande bebyggelse. Byggnaden med beteckningen KC.TP på plankartan (byggrätten väster om stationshuset och mitt emot kvarteret Jägaren,

mark- och miljödomstolens anmärkning) kommer att vara väsentligt mycket högre än de befintliga byggnaderna stationshus och stinsbostad och avviker därmed klart från intilliggande bebyggelse.

Pålning

En annan viktig faktor är pålning vid etablering av KC.TP. Redan i dag finns problem med skakningar orsakade av stora tunga godståg som i relativt hög fart passerar Karlstads Central. De ser en stor fara i pålningsarbete där sprickbildningar i huset uppstår eller befintliga sprickor förvärras. Dessutom har bostadsrättsföreningen investerat i såväl en betydande solcellsanläggning som bergvärme, som kan skadas av kraftiga skakningar. De önskar svar på hur projektet kan säkerställa att så inte sker.

Miljöaspekter

Vid etablering av byggnaden KC.TP kan luften försämrans till följd av att inflödet av luft söderifrån till stora delar försvinner. Om man också beaktar att många bussar står på tomgång inför avgång, speciellt vid kyligare väder, är risken uppenbar att det lägger sig avgaser i området där busshållplatser ska etableras.

Karlstads kommun har en vision benämnd *Livskvalitet Karlstad 100 000*, där man skriver att ”Karlstad vill bli en stad med 100 000 invånare och en stad där det finns hög livskvalitet. Vår tillväxt ska ske på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart”. I utredningen som har gjorts för Karlstads resecentrum påtalas att Karlstads kommun inte omfattas av miljökvalitetsnormerna för buller då kommunen har färre än 100 000 invånare. Man skriver i utredningen att Karlstad kommun eftersträvar att begränsa buller. Det är en vag skrivning, särskilt om kommunens starka vilja att bli 100 000 invånare och vad som uttrycks i *Livskvalitet Karlstad 100 000 beaktas*. Därför bör denna formulering ses över och kommunen fullt ut följa miljökvalitetsnormer för såväl buller som luftkvalitet samt annat som är relevant i detta sammanhang.

Trafiksäkerhet

Visionen att upprätta en blandning av gående, cyklar, bilar, bussar och utryckningsfordon måste anses extra trafikfarligt. Det känns inte som att projektet fullt ut har gjort en konsekvensanalys över detta och säkerställt att bland annat personsäkerheten är hög.

Det finns en tydlig vision om att väsentligt styra om trafikflöden från Hamngatan till andra vägar och gator. De frågar sig vad konsekvensen blir om detta inte lyckas fullt ut, utan det fortsatt blir mycket trafik och därmed stora köbildningar under rusningstider. Det påverkar såväl miljön som tillgängligheten till deras parkeringar inne på gården vid fastighet på Hamngatan 32. Det är svårt att se att man ska lyckas med att styra bort stora flöden av bilar, eftersom det saknas en bra infrastruktur för det. Det kan ifrågasättas om det är en fullgod lösning att leda om trafik via Viken.

Bostadsrättsföreningen Jägaren har överklagat kommunens beslut att anta detaljplanen och yrkat att detaljplanen ska ändras på så sätt att lastzonen utanför deras fastighet utökas samt trottoaren breddas för att underlätta framkomlighet vid snöröjning och vid forslande av varor. De har anfört i huvudsak följande.

De anser att den trottoar som angränsar till deras fastighet blir för trång. De har redan i dag fått problem med flytten av busshållplatsen där den nya ”busshållplatsen” i marken gör det svårt att hantera snöröjning. Flytten av busshållplatsen har även gjort det svårt för bussarna att svänga in och ut vilket gör att de ibland står och täcker större delen av vägen. De framflyttade busskurerna skymmer även sikten vid deras utfart. De ifrågasätter om inte fasaden mot Duvanhuset kan användas för busshållplatserna då det inte är några fastighetslokaler i den riktningen.

Den yta som har satts av till lastzon har inte gett önskat resultat. Just nu används den platsen primärt av personer som hämtar/lämnar folk vid tågstationen eller som handlar på Systembolaget. Det är sällan som de boende på fastigheten kan nyttja dessa.

De anser att man bör tänka om kring de logistiska flödena runt deras fastighet då det annars kommer att bli för trångt när alla butiksägare ska få sina leveranser samt när folk ska flytta in och ut. De ser även problem med hur färdtjänst m.m. ska kunna ta sig fram till de boende i fastigheten. Som det ser ut i dag är det väldigt många äldre som bor i deras fastighet. De anser således att lastzonen måste utökas. De anser även att trottoaren bör breddas för att underlätta framkomlighet vid snöröjning och vid forslande av varor.

A.H har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen och i andra hand att detaljplanen ska ändras så att utformningen är i överensstämmelse med FN:s riktlinjer för tillgänglighet. Till stöd för sin talan har han i huvudsak anfört följande.

Kommunen hävdar på sin hemsida att resenären står i fokus, men ingenstans i texten på hemsidan (eller på annan plats i dokumenten) står det något om *att* resenären är i centrum, därmed inte heller om *hur* det ska kunna ske i överensstämmelse med FN:s riktlinjer för tillgänglighet. Det som saknas är begreppet "universell utformning", som gäller både fysisk och psykosocial miljö. Observera att detta inte är önskemål utan riktlinjer från FN som Sverige har lovat följa (se allmän kommentar nr 2 till artikel 9).

I sin guide till universell utformning skriver Funktionsrätt Sverige bland annat följande: "Om rätten till ett självständigt liv och ett aktivt deltagande i samhället ska kunna tillgodoses på individuell nivå behöver samhället vara tillgängligt för alla människor. I det här sammanhanget är universell utformning ett arbetssätt som används för att skapa ett tillgängligt samhälle."

I artikel 2 i *Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning* anges följande om universell utformning: "Sådan utformning av produkter, miljöer, program och tjänster att de ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning. Universell utformning ska inte utesluta hjälpmedel för enskilda grupper av personer med funktionsnedsättning där så behövs."

En ny detaljplan behövs där utgångspunkten är resenären, inte fordonstrafiken. Kommunen har inte visat att man tagit fram den beslutade detaljplanen i enlighet med riktlinjerna för universell utformning då man utgått från hur trafiken ska kunna flöda, inte hur människor med olika behov kan nyttja ett resecentrum. Det framgår inte hur man har löst olika problem till exempel saknas lämpliga väderskydd för alla typer av funktionsvarianter. För personer med funktionsnedsättningar utgör den utsträckt utformningen av resecentrum, med långa avstånd, en svårighet för personer som har svårt att gå eller är synskadade. För personer med kognitiva svårigheter behöver bussar till och från olika destinationer utgå från fasta ställen, detta kan inte ändras från gång till gång. Alla människor ska ha möjlighet att använda resecentrum – det är det som är universalutformning.

Nu behövs ett omtag i beslutet där man utgår från "Resenären i centrum", inte bara i en rubrik utan i praktiken. Detta kan betyda att bilister kanske får använda sig av ratten (och rätten) att svänga sitt fordon så att man undviker hög fart och att man underlättar för *alla* som ska korsa Hamngatan.

Enligt uppgifter i dagspress nyligen har kommunen köpt upp mark som ägts av Järnhusen i anslutning till Centralstationen. Detta gör att förutsättningarna för det tagna beslutet har ändrats så mycket att ny detaljplan behöver skapas. Nu när kommunen (enligt uppgift) köpt upp mark från Järnhusen kan man enkelt göra det möjligt för bussar att kunna köra in där för att på så sätt skapa hållplatser och väntrum under tak, i skydd för väder och vind. Detta görs enkelt genom att bygga så att bussar kan köra in under byggnaderna. Eventuella

kontor bör därför starta från våning nr 2 med en fri höjd på cirka 4 meter för bussar i linjetrafik på markplan. Med dessa åtgärder hamnar man närmare en universell utformning då man redan i planeringsfasen tar hänsyn till alla.

Hi-Fi Klubben Sverige AB har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva beslutet att anta detaljplanen. Till stöd för sin talan har bolaget anfört i huvudsak följande.

Kommunen tar i detaljplanen inte hänsyn till möjligheterna för butiker att bedriva sin verksamhet i centrala Karlstad. Detaljplanens brister i detta avseende är många, men består huvudsakligen i brister vad det gäller varumottagningsmöjligheter samt brister i framkomligheten runt butiker.

Varumottagande

Detaljplanen tar inte hänsyn till butikens, däribland Hi-Fi Klubbens, möjligheter att ta emot varuleveranser. De få parkeringar som finns en bit bort från butiken, vid Drott hotell, kommer inte nyttjas på ett för ändamålet effektivt sätt då de redan i dag nyttjas av ströbesökare till Duvans husets galleria. Vidare är antalet lastplatser kraftigt underdimensionerat vilket ytterligare komplicerar mottagandet av varor även för det fall att nyttjandet skulle ske korrekt, då det till stor sannolikhet är upptaget vid lastplatsen när gods ska ankomma. Detta påverkar butikernas möjligheter att ta emot gods.

Alldeles oavsett nyttjandet av parkeringen som sådan kan inte varustransporter parkera så pass lång ifrån butikerna och lasta av gods. Det blir praktiskt omöjligt att ta emot varor, speciellt så stora varor som Hi-Fi Klubben saluför, när avlastning ska ske så långt ifrån butik. Det kommer innebära att butiken får lämnas helt obevakad alternativt med bristande personalnärvaro för att man sedan för hand får transportera godset på pall mot butiken.

Framkomlighet runt butiker

Väl framme vid butiken kommer nästa problem och praktiska omöjlighet då de busskurer/väderskydd som är planerade omöjliggör transport av varor på pall in i Hi-Fi Klubbens entré. Redan i dagsläget är den tillfälliga busshållplatsen som är placerad precis utanför Hi-Fi Klubbens entré ett stort problem. Genom busshållplatsen uppstår enorm trängsel utanför entrén till butiken, vilket innebär en säkerhets-, smittskydds-, och brandsäkerhetsfara samt en enormt begränsad framkomlighet till butiken. Busshållplatsen innebär vidare att nedskräpning ökar utanför butiken vilket föranleder att Hi-Fi Klubben nödgas städa ytan för att det inte ska te sig nedskräpat utanför entrén.

Kunder till butiken som inte kommer med kollektivtrafik får genom förändringarna i detaljplanen mycket svårt att transportera sina varor till sina fordon. Problematiken är densamma som butikerna själva upplever vid leverans.

Genom placeringen av väderskydden döljs butiker helt och hållet vilket försvårar bedrivandet av verksamhet på stället. Att Hi-Fi Klubben dessutom nekats möjlighet att sätta upp en skylt som sticker ut från fasaden försämrar ytterligare möjligheterna att bedriva butiksverksamhet på stället.

Länsstyrelsen i Värmlands län har beretts tillfälle att yttra sig över de trädalléer som berörs av planens genomförande och har därvid anfört följande.

Det är konstaterat att det inom det aktuella planområdet finns flera alléer som kommer påverkas av ett genomförande av den aktuella planen. Länsstyrelsen har därför under detaljplaneprocessen framfört att biotopskyddsbestämmelserna enligt 7 kap. 11 § miljöbalken gäller oberoende av vilken markanvändning den antagna detaljplanen medger och att det krävs en dispens från bestämmelserna i biotopskyddet för att kunna genomföra planen i de delar som berör biotopskyddade alléer. Dispens söks hos länsstyrelsen och särskilda skäl krävs för att medge en sådan dispens. Länsstyrelsen har därför som ett led i sin vägledande roll genom yttrande i planprocessen upplyst om att kommunen, vid

prövningen av dispens, ska redovisa om det finns andra lämpliga alternativ som innebär mindre skada på den skyddade biotopen.

Vid ansökan om dispens från biotopskyddet ska det göras en avvägning i det enskilda fallet mellan skadans betydelse för naturvärdena och tyngden i motiven att exploatera. Det är vidare möjligt att åberopa olika särskilda skäl för olika delar av planområdet, då exploateringens motiv kan skilja sig åt. Avvägning mellan alléträd och exploatering, som exempelvis placering av byggnader med mera, bör vara väl utredd innan detaljplanen antas. Någon dispensansökan har ännu inte inkommit till länsstyrelsen. Myndigheten kan därför inte föregå prövning och uttala sig om möjligheterna att lämna dispens.

Kommunen har yrkat att överklagandena ska avslås i sin helhet. Kommunen har anfört i huvudsak följande.

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett nytt, attraktivt och välfungerande resecentrum som utgör en integrerad del av staden. Det är en viktig utveckling både för Karlstads och regionens möjligheter till tillväxt. Vidare är resecentrumet en viktig nod på sträckan mellan Stockholm och Oslo.

Sammanfattning av skälen för att överklagandena ska avslås

- Det överklagade beslutet strider inte mot någon rättsregel.
- Ärendet med detaljplanen är berett i enlighet med kommunallagens och plan- och bygglagens (PBL) krav.
- Planhandlingarna är fullständiga och avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen har skett på föreskrivet sätt.
- Marken är lämplig för det planlagda ändamålet.
- En miljökonsekvensbedömning har gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i enlighet med miljöbalken (MB) som tar upp risk för farligt gods på järnväg, trafikbuller, luftkvalitet, kulturhistoriskt värdefulla byggnader, risker vid skyfall och höga flöden, risker med

anledning av markföroreningar, påverkan på det allmänna biotop-skyddet (alléer) och påverkan på miljö kvalitetsnorm för vatten. Den visar att planen med dess nuvarande utformning inte bedöms innebära några betydande negativa miljöeffekter.

- Den antagna planen strider inte mot proportionalitetsprincipen.
- Invändningar och synpunkter som framförts av klaganden har bemötts och hanterats i planhandlingar så långt de varit möjliga att tillmötesgå efter samlad avvägning.

Ärendet har beretts på rätt sätt

Beredningskraven i kommunallagen är uppfyllda och eftersom planen rör en fråga av stort intresse har beslutet fattats i fullmäktige. Detaljplanen har bedömts ha betydande intresse för allmänheten och i övrigt vara av stor betydelse varför den antagits i enlighet med reglerna för utökat planförfarande enligt 5 kap. 7 § PBL.

Planhandlingarna är fullständiga och avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen har skett på föreskrivet sätt

Planhandlingarna har kompletterats efter samråd och granskning och är fullständiga i den meningen.

De planbestämmelser som används i detaljplanen har stöd i 4 kap. PBL och syftet med planbestämmelserna är förenligt med de allmänna kraven som följer av 2 kap. PBL. Angående planbestämmelserna F₁, F₂ och F₃ är syftet att ge stöd vid bedömningar av bygglovsansökningar. Om kraven uppfylls eller inte avgörs vid bygglovsbedömningen.

De synpunkter som framför allt har förekommit gäller trafik och tillgängligheten för biltrafik. Luft- och bullerproblematik lyfts liksom möjligheten till lastning och godstransport. De avvägningar som har gjorts mellan allmänna och enskilda intressen för att fastställa en detaljplan med syfte att möjliggöra ett resecentrum har skett på föreskrivet sätt och bedömts som rimliga. I den

utsträckning det har varit möjligt har de synpunkter som kommit in efter granskningsskedet beaktats och bland annat miljökonsekvensnormer för vatten och trafiksituationen har utretts vidare och vissa justeringar i planförslaget har genomförts. Utifrån detta är kommunens samlade bedömning att planen har kunnat antas enligt 5 kap. 27 § PBL.

Marken är lämplig för det planlagda ändamålet

I kommunens översiktsplan från år 2012 pekas det aktuella området ut som stadsutvecklings- och utbyggnadsområde. Samtliga järnvägar är av riksintresse för kommunikationer. I stadsdelsvisionen för Tingvallastaden från år 2017, kommunens vision för hur stadsdelen ska utvecklas, pekas Karlstad C ut som ett särskilt förtätningsområde och det framgår att läget bör användas effektivt med ny bebyggelse som kan vara avsevärt högre än i gällande detaljplan. De byggrätter som följer av planen har utformats med beaktande av detta och vikten av en arkitektonisk utformning som passar in i befintlig miljö. Kommunens trafikplan är ett handlingsprogram som beskriver vad som måste göras för att uppnå de långsiktiga målen för en hållbar utveckling. Enligt trafikplanen ska kommunen arbeta för att öka det kollektiva resandet och få fler att cykla. I planen redovisas att Hamngatan bör byggas om till tvåfilig gata så som framgår i detaljplanen, för att skapa ett bättre stadsliv där de som går och cyklar enklare tar sig över gatan. Utformningen av den antagna detaljplanen stämmer väl överens med intentionerna i såväl översiktsplan som stadsdelsvisionen för Tingvallastaden och den aktuella trafikplanen. Trafikplanen finns som styrinstrument för att uppnå de långsiktiga målen för en hållbar utveckling och målet om en klimatsmart kommun. Marken har bedömts som lämplig för det planlagda ändamålet.

Miljöbedömning har gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats

När en plan kan förväntas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning göras enligt 6 kap 3 § miljöbalken (MB) vilket också har

gjorts tillsammans med länsstyrelsen. En miljökonsekvensbeskrivning har där-
efter upprättats. Av denna framgår att detaljplanen bedöms uppfylla de all-
männa hänsynsreglerna i 2 kap. MB.

Järnvägen utgör ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB och utvecklingen av ett
resecentrum i anslutning till denna har bedömts utgöra en god hushållning med
marken.

Bestämmelser om miljökvalitetsnormer i 5 kap. MB har beaktats. Luftkvali-
teten förväntas totalt sett bli bättre inom delar med minskade trafikflöden och
bedömningen är att miljökvalitetsnormen för luft inte riskerar att överskridas.

Miljökvalitetsnormerna för buller och skyldigheten att kartlägga det gäller
enligt förordningen (2004:675) för omgivningsbuller bara städer med fler än
100 000 invånare. Karlstad omfattas därmed inte direkt av dessa, men buller-
frågan har beaktats. Den biltrafik som beräknas styras om till andra gator kan
förvisso innebära en viss ökning av trafikljud, men skillnaderna bedöms som så
små att några särskilda åtgärdsbehov inte föreligger.

När det gäller miljökvalitetsnormer för vatten framgår av miljökonsekvens-
beskrivningen att dagvatten ska renas innan utsläpp för att minska risken för
föroreningar.

Naturvärden, alléer och biotopskydd

Det finns träd inom området som omfattas av det allmänna biotopskyddet
enligt 7 kap. 11 § MB. Eftersom träden bedömts vara i så pass dåligt skick att
de inte klarar en ombyggnad har nyplantering bedömts som mest lämpligt
utifrån ett långsiktigt perspektiv. En sådan alternativ åtgärd säkerställer ett fort-
satt inslag av växtlighet och grönområde i motsvarande omfattning som gäller
idag.

En naturvärdesinventering gjordes i maj 2021 och en ansökan om dispens från biotopskyddsbestämmelserna för borttagande av träd lämnades in till länsstyrelsen den 14 december 2022, med inventeringsunderlaget som grund. Vid naturvärdesinventeringen inventerades ungefär 100 träd och bedömdes individuellt. Av de inventerade träden klassades 86 träd; 62 stycken bedömdes vara i klass 3 (lägsta klass), 15 stycken i klass 2 och 9 stycken i klass 1 (högsta klass). Ett träd har bedömts som särskilt skyddsvärt vilket innebär att samråd enligt 12 kap. 6 § MB behöver hållas. Det har funnits en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen i framtagandet av underlaget och kommunen samt länsstyrelsen har även genomfört gemensamma fältvandringar. Kommunen har tidigare, i projektet Vikenförbindelsen, beviljats fem dispenser av samma särskilda skäl som ligger till grund för nu gjord ansökan. Projektet Vikenförbindelsen är nära kopplat till nuvarande projektet för resecentrum. I projektet för Vikenförbindelsen ansökte kommunen om dispenser etappvis och avser att göra så även i detta projekt. Nedtagningen i första etappen kommer att påbörjas under år 2023. Det kommer att återplanteras träd längs Hamngatan och antalet träd kommer att öka jämfört med i dag. Eftersom kommunen har anfört samma särskilda skäl för dispens i nu aktuell ansökan som i ansökningarna under Vikenprojektet är det högst sannolikt att skälen är godtagbara även för denna plan och att dispens kommer att medges. Exploateringen är av stort samhällsintresse och det går inte att genomföra detaljplanen utan att träd tas ner. Det framgår tydligt i detaljplanen vilka träd som påverkas.

Den antagna planen strider inte mot proportionalitetsprincipen

Vid avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen ska kommunen alltid tillämpa proportionalitetsprincipen. Det innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen, se till exempel RÅ 2009 not 78 (rättsprövning av detaljplan) och RÅ 2010 ref 90 samt NJA 2016 s 868 (detaljplanekravet i 4 kap 2 §).

Kommunens beslut om att anta en ny detaljplan för att möjliggöra de förändringar i byggrätter med mera som krävs för utvecklingen av ett resecentrum i Karlstad centrum är en omfattande fråga. Det handlar om utveckling i en stadsnära miljö där butiker, boende och kollektivtrafik ska samsas med bilar, gång- och cykeltrafik. Det är ostridigt att det finns många motstående intressen att ta hänsyn till inom ramen för den aktuella planen. Kommunens uppfattning är att man gjort de avvägningar som varit möjliga för att tillgodose syftet med planen samtidigt som utformningen har skett på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan i enlighet med 2 kap 6 § PBL.

Ett resecentrum som inkluderar tågtrafiken kan inte lokaliseras till annan än den valda platsen. Det finns inga alternativa placeringar för att uppnå detta och som framförts ovan har området pekats ut som lämpligt för ändamålet i flera styrande dokument. Det är ostridigt så att olika intressen måste ställas mot varandra och det är inte möjligt att tillgodose alla önskemål. Kommunens uppfattning är att prövning och avvägningar gjorts inom ramen för det handlingsutrymme kommunen har. Några skäl för att upphäva beslutet på den grunden att det skulle strida mot någon av bestämmelserna i 2 kap. PBL, mot MB:s bestämmelser eller annan lag föreligger därför inte.

Övriga framförda invändningar

Fastighets AB Balder, Fastighets AB LE Lundberg, Berglöf & Velanders AB, Stadsrum Fastigheter AB, Wermlands Invest AB och Nyfosa AB, Fastighets AB Balder, Fastighets AB LE Lundberg, Berglöf & Velanders AB, Stadsrum Fastigheter AB, Wermlands Invest AB och Nyfosa AB har inte åberopat några omständigheter som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad som anförts finns ändå skäl att framhålla följande.

Angående påstådd påverkan på centrum

Enlig 2 kap. 3 § PBL ska planläggning ske med hänsyn till bland annat miljö- och klimataspekter och främja en ändamålsenlig struktur och en estetisk tilltalande utformning av kommunikationsleder, en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och energi samt en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens. Det innebär att kommunen bland annat ska beakta grundläggande förutsättningar för etablering och utveckling av näringslivet och kommersiell service, men också för byggande av behövlig infrastruktur.

Lokaliseringen har prövats i enlighet med 2 kap. 2 § PBL. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför god hushållning. Ska det finnas ett resecentrum i anslutning till järnvägen så är lokaliseringen den enda lämpliga och den innebär en god hushållning av marken. Möjligheten att ta sig in till staden med bil finns kvar. Genomfart i öst-västlig riktning kan ske på flera olika gator, leder och vägar. Resenärer i kollektivtrafiken bör kunna ses som möjliga besökare och kunder till centrum. När ett nytt resecentrum finns på plats förväntas det bli mer attraktivt att resa kollektivt vilket leder till att resenärerna blir fler och därmed även de potentiella besökarna till utbudet i centrum. Nyttan ligger i att kollektivtrafiken samlas i en punkt vilket gör det lättare att pendla ut och in till Karlstad centrum.

Kommunens utgångspunkt är att integrera resandefunktionerna med staden så att staden finns lättillgänglig för resenärerna. Kommunen bedömer att den aktuella planen för resecentrum inte påverkar förutsättningarna för etablering och utveckling av näringsliv och service i centrum på ett sådant sätt att det skulle strida mot 2 kap 3 § PBL.

Angående Hamngatans utformning

Med anledning av vad fastighetsägarna framfört framhålls att det efter samrådsskedet gjorts en alternativ utredning där flera olika lösningar för bussarnas placering prövats och jämförts. Efter granskningsskedet har ytterligare förslag

och alternativa lösningar analyserats. Sett ur ett helhetsperspektiv är alla samverkande parter, det vill säga utöver kommunen, även Trafikverket, Jernhusen och Region Värmland, överens om att den lösning som föreslås i detaljplanen är den bästa lösningen ur ett helhetsperspektiv.

Busslösningen på Hamngatan kommer att kunna fungera, men det krävs både fysiska åtgärder och beteendeförändringar för att få trafikflödena genom centrum att dämpas. Kommunen bedömer att frågan är tillräckligt väl utredd och avvägd med beaktande av 2 kap. PBL.

När det gäller busskurer/väderskydd och deras placering är det visserligen så att detaljplanen möjliggör busskurer inom det som betecknas som gata. Den närmare utformningen och placeringen av hållplatserna är dock frågor som hanteras inom ramen för projektet resecentrums genomförande, där olika aspekter som trygghet, säkerhet och risker för olyckor med mera beaktas.

Angående resecentrum och kollektivtrafik

Med anledning av den risk som fastighetsägarna påtalar kring ”shared space”-lösningar ska framhållas att förslaget nu i stället är att byta ut den lösningen mot en signalreglering i korsningen Järnvägsgatan-Hamngatan. Övriga två ”shared space”-övergångar förbereds på motsvarande sätt för att kunna signalregleras om det behövs.

Frågan bedöms vara tillräckligt utredd. Inom ramen för den lokaliseringsprövning som gjorts enligt 2 kap. 2 § PBL har nödvändiga avvägningar gjorts mellan allmänna och enskilda intressen i enlighet med 2 kap. 3 § PBL. En samlad hänsyn har tagits till behovet av gator och vägar, torg och möjligheter att anordna rimlig samhällsservice och kommersiell service.

Angående biltrafik på Hamngatan och Järnvägsgatan

Efter planens antagande har ytterligare trafikanalyser och utredningar gjorts som tydligare styrker att trafiklösningen kommer att fungera och att lösningen

stämmer överens med den målbild kommunen har för trafiksystem i centrum. Frågan bedöms vara tillräckligt utredd.

Med anledning av vad som anförts av fastighetsägarna beträffande spårviddshinder framhålls att det aldrig har varit aktuellt med spårviddshinder och någon sådan lösning inte heller är aktuell.

De synpunkter som har framförts kring hur olika transportslag ska hanteras och hur det ska gå att premiera dessa är en fråga som ligger utanför prövningen av beslutad detaljplan.

Uppgifterna som klaganden hänvisar till, enligt vilka cirka 5 000 fordon ”försvinner” och bussar kan hamna i kö upp till sju minuter är en intern utredning, Trafikutredningen *Konsekvens av att begränsa kapaciteten på Hamngatan* från WSP, daterad den 26 maj 2021. Utredningen ingår inte i planhandlingarna utan har varit ett underlag inför PM *Trafik Tingvallastaden* som ingår i planhandlingarna. Förenklat kan man säga att rapporten innehåller en trafikmodell som visar på hur trafikflödet förväntas flyttas till andra gator inom centrala delarna av Karlstad. Trafikmodellen redovisar hur fordonsförflyttningarna blir inom ett visst avgränsat område. Fordon som förväntas välja vägar längre ut ingår inte i trafikmodellen. De cirka 5 000 fordon som frågan gäller fördelas ut i trafiksystemet utanför modellen och kommer utifrån analys av sakkunniga inom trafik att med största sannolikhet att fördelas till andra vägar, så som E18, väg 236, Hagaleden och Ullebergsleden. Fordonen försvinner alltså inte men har legat utanför trafikmodellen.

Utredningar/trafiksimuleringar används som arbetsverktyg och hjälper kommunen att hitta problempunkter och göra anpassningar i trafiksystemet. I dokumentet PM *Trafik Tingvallastaden* framgår vilka slutsatser kommunen dragit av utredningarna, vilka åtgärder som görs och vad som är syftet/målet med åtgärderna.

Trafiksituationen kring resecentrum och de konsekvenser resecentrum innebär för trafiksystemet i stort för Karlstad är väl utrett. Det kommer fortsatt vara en god tillgänglighet med bil till centrum. Som framgår av planbeskrivningen och PM Trafik kommer södra delen av Järnvägsgatan stängas för biltrafik och trafik i ändarna av Hamngatan planeras att ledas om. Den del av Drottninggatan som idag utgör bussgata och är avstängd för biltrafik kommer att öppnas upp för biltrafik, vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten till centrum. Som tidigare framförts bedöms trafikförsörjningen och behovet av en god trafikmiljö, i enlighet med 2 kap. 6 § 6 vara tillgodosett.

Angående bilparkering

Fastighetsägarna framhåller att det inte får bli svårare att nå befintliga parkeringsplatser i området och att det är viktigt att ersätta parkeringsplatser som försvinner i Duvslaget. Med anledning av det anförda framhålls att befintliga parkeringshus även fortsättningsvis kommer att vara tillgängliga och parkeringsledningssystemet, med skyltar om antal lediga platser, hjälper folk att hitta dit. Ytterligare parkeringshus planeras också i strategiska lägen i ytterkant av centrum.

Vid planläggning ska bebyggelse utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö i enlighet med 2 kap. 6 § 6 PBL. I det aktuella kravet inbegrips både kollektivtrafikens och bil-, gång- och cykeltrafikens behov. För bilarnas behov ingår väl utformade och lokaliserade parkeringsutrymmen och lastzoner. Kommunen bedömer att hänsyn tagits till det aktuella kravet och att behoven tillgodoses i tillräcklig utsträckning.

Angående leveranstransporter på Hamngatan

Fastighetsägarna anser att det krävs en tydligare plan för hur leveranser ska hanteras i centrum. Detaljplanen för resecentrum innebär inte någon förändring för hur gods- och sophertering ska ske i centrum. Projektet innebär bara förändring av enstaka lastzoner på Hamngatan och Järnvägsgatan.

Plats för lastning och lossning och utrymme för varutransporter är ett sådant behov som måste tillgodoses enligt 2 kap. 6 § 6 PBL.

Plats för lastning och lossning regleras inte särskilt i detaljplanen utan gatan kan och får användas på ett sådant sätt att den uppfyller de behov som finns. Visserligen möjliggör detaljplanen zoner för lastning och lossning inom området gata men den närmare utformningen och placeringen av dessa beaktas i projektet resecentrum. En god gestaltning för sådana zoner bedöms möjligt att få till utifrån att avvägning gjorts mellan de olika intressen som konkurrerar om gatuutrymmet.

Angående miljö, luft och buller

Fastighetsägarna framför att ytterligare scenarion bör utredas kopplat till fler bilar med beaktande av kötid, förseningar och, som det får förstås, påverkan på luftkvaliteten utifrån detta. Fastighetsägarna påtalar också att en stor andel träd behöver tas bort och att dessa bidrar till att förbättra förorenad luft.

Enligt 2 kap. 5 § 4 PBL ska bebyggelse vid planläggningen lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

När det gäller trafiksimuleringar så visar de tendenser på hur trafiken förväntas bete sig. Den tendens som har kunnat ses är att föreslagna åtgärder innebär minskade trafikflöden på Hamngatan, vilket förväntas innebära bättre luft. Målet är att trafiken i centrum ska minska, inte öka. Kommunen arbetar målmedvetet för att uppnå detta och klara de transportpolitiska målen. Det bör noteras att en trafiksimulering inte tar hänsyn till beteendeförändringar och förändringar i resvanor som att fler byter till andra färdmedel.

Som kommunen tidigare har framfört är träden i dåligt skick och klarar inte en ombyggnation av gatan. De kommer därför tas ned, men återplantering

kommer göras som alternativ lösning. De vidtagna åtgärderna säkerställer att det finns grönska som inslag i stadsmiljön.

Frågorna har beaktats i genomförd miljökonsekvensbeskrivning och åtgärder har vidtagits i förebyggande syfte. Frågan bedöms vara tillräckligt utredd.

Angående grundvatten

När det gäller grundvatten finns funderingar kring hur projektet ska säkerställa att grundvattensänkning i samband med att Vikentunneln breddas inte påverkar byggnader i närområdet. Fastighetsägarna efterfrågar också hur utredning kring vibrationen i marken och dess påverkan på byggnader i anslutning till arbetsområde ser ut. Detta är frågor som hanteras i samband med bygglov. Inför byggnation ska en kontrollplan upprättas där det verifieras att åtgärderna kan antas uppfylla de krav som ställs i PBL.

Bemötande av L.As synpunkter

L.A har inte åberopat någon omständighet som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad L.A har anfört finns ändå skäl att framhålla följande.

Angående byggrätternas höjd

Höjden på nya byggnader i planen har anpassats till omkringliggande bebyggelse. Stadsbilden har utretts noggrant och den nya bebyggelsen bedöms vara väl avvägd i förhållande till den befintliga. Byggrätterna har anpassats till omgivningen i enlighet med vad som följer av anpassningskravet i 2 kap. 6 § första stycket PBL.

Angående påverkan av ljusinsläpp till lägenheter i Brf Jägaren 12

Det framgår av 2 kap. 9 § PBL att lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte får ske så den innebär betydande olägenhet. Högsta förvaltningsdomstolen har i RÅ 1990 ref 52 uttalat att det i tätbebyggda områden i princip är oundvikligt att byggnader skuggar varandra och att tillbyggnader kan komma att medföra en ökad skuggbildning för grannar. I det aktuella målet skulle en tillbyggd våning på ett radhus medföra att grannarna förlorade soltimmar under sommartid på grund av skuggning. Det ansågs inte vara en betydande olägenhet som hindrade tillbyggnaden. Principen bör kunna tillämpas även i planärenden.

Frågan om skuggningar på kringliggande bostadsbebyggelse har utretts under planarbetets gång. Det kan noteras att de nya byggrätterna inom planområdet kommer att uppföras ungefär 25 meter från befintliga byggnader på Hamngatan vilket är ett avstånd som får anses ge förutsättning för ett fullt acceptabelt ljusinsläpp. Det framgår i den sol- och dagsljusstudie som genomförts att ett fåtal lägenheter på nedre plan i kvarteret Jägarens västra delar kommer få några färre soltimmar per dag. Dagsljusinsläppet kommer dock att vara oförändrat. En påverkan som innebär ett fåtal färre soltimmar per dag bedöms vara rimlig i en tät stadsstruktur. Påverkan utgör därmed ingen betydande olägenhet enligt PBL 2 kap 9 §.

Angående busshållplatsernas placering utanför Jägaren 12, trygghetsperspektivet och användningen av portar

Busskurernas placering är ingenting som regleras i detaljplanen. Den närmare utformningen och placeringen kommer hanteras inom ramen för projektet resecentrums genomförande och olika aspekter som trygghet och säkerhet beaktas i samband med detta.

Det finns förståelse för att det kan föreligga en viss oro för att portuppgångar används för annat än vad de är till för. Detta är dock inte en invändning som är relevant i detaljplaneprocessen. Det är inte tillåtet att urinera på offentlig plats.

Det går inte att inom ramen för arbetet med detaljplanen beakta att människor väljer att bryta mot ett sådant förbud. Utformningen är lämplig och vad som anförs i denna del utgör inte skäl att upphäva detaljplanen.

Angående möjligheten till lastning och lossning till och från fastighet

Det framgår av förarbeten till 2 kap. 6§ första stycket 6 (se prop. 1985/86:1 sid 119) att särskild vikt lagts vid kollektivtrafikens behov och att kollektivtrafiken därvidlag ska ges goda förutsättningar. Det kommer att finnas lastzoner på både Hamngatan och gatorna väster och norr om Hamngatan. Hänsyn har tagits till det aktuella kravet och behoven bedöms tillgodoses i tillräcklig utsträckning genom planerade lastzoner. Frågan bedöms vara väl avvägd mellan de olika intressen som konkurrerar om gatuutrymmet.

Angående svårighet att köra ut från garage då busskur och buss skymmer

När det gäller busskurer/väderskydd och deras placering är det visserligen så att detaljplanen möjliggör busskurer inom det som betecknas som gata. Den närmare utformningen och placeringen av hållplatserna är dock frågor som hanteras inom ramen för projektet resecentrum där olika aspekter som trygghet, säkerhet och risker för olyckor med mera får beaktas.

Angående cyklisters behov av att cykla på båda sidorna av Hamngatan. Av utrymmesskäl har det inte bedömts som möjligt med cykelbana på båda sidorna av Hamngatan. Frågan är väl utredd och för att cykelbanan ska fungera på bästa möjliga sätt i ett större pendlingsstråk har det bedömts som mest lämpligt att placera den på södra sidan av Hamngatan.

Angående personsäkerhet vid transportbyte och korsning av Hamngatan

Korsningen Hamngatan- Järnvägsgatan signalregleras för att öka säkerheten för enskilda. Ytterligare två korsningar förbereds för signalreglering och kan snabbt anpassas om behov uppstår.

Eftersom kollektivtrafik, bilister, gångare och cyklister ska samsas om utrymmet kommer hastigheten på gatan att sänkas för att öka säkerheten för de som vistas i gaturummet. De planerade åtgärder bedöms vara tillräckliga för att minska risken för olyckor.

Angående luftkvaliteten

En modell/simulering har tagits fram över hur trafiken på Hamngatan kommer att påverkas. Resultaten visar att trafiken kommer att minska i omfattning. En trafiksimulering visar enbart på tendenser av hur trafiken förväntas bete sig. Den tendensen som kan ses är att föreslagna åtgärder innebär en minskad trafik på Hamngatan, vilket förväntas innebära bättre luft. Modellen tar inte hänsyn till beteendeförändringar och förändringar i resvanor som kan påverka antalet fordon. De bussar som kommer att trafikera Hamngatan ska inte stå på tomgång några längre stunder utan enbart stanna för på- och avstigning. Vidare finns planer på att succesivt byta ut de befintliga bussarna till el-bussar vilket ytterligare kommer att minska den negativa luftpåverkan. Kravet är beaktat och uppfylls.

Bemötande av HSB Brf Jägarens synpunkter

HSB Brf Jägaren har inte åberopat någon omständighet som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad bostadsrättsföreningen har anfört finns ändå skäl att framhålla följande.

När det gäller busskurer/väderskydd och deras placering är det visserligen så att detaljplanen möjliggör busskurer/väderskydd inom det som betecknas som gata. Den närmare utformningen och placeringen är dock frågor som hanteras inom ramen för projektet resecentrums genomförande där olika aspekter som trygghet, säkerhet och risker för olyckor med mera beaktas. Däri ligger att de placeras på ett sådant sätt att siktmöjligheterna blir godtagbara kopplat till befintliga utfarter. I sammanhanget ska framhållas att den befintliga trottoaren

utanför kvarteret Jägaren i dag är ca 2,5 meter bred. Den trottoar som ska byggas beräknas bli cirka 5,5 meter bred. Oaktat exakt placering av väderskydd finns förutsättningar att få till en god gestaltning. Något hinder för snöröjning föreligger därmed inte.

Visserligen möjliggör detaljplanen zoner för lastning och lossning inom området gata men den närmare utformningen och placeringen av dessa beaktas också inom projektet resecentrum. Kommunens bedömning är att det går att få till en god gestaltning för sådana zoner utifrån att avvägning gjorts mellan de olika intressen som konkurrerar om gatuutrymmet.

Bemötande av Hi-Fi Klubben Sveriges synpunkter

AB Hi-Fi Klubben har inte åberopat någon omständighet som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad Hi-Fi Klubben har anfört finns ändå skäl att framhålla följande.

Angående varumottagning

Detaljplanen möjliggör lastzoner men den närmare utformningen och placeringen hanteras vidare inom ramen för projekt resecentrums genomförande. Frågan om lastzoners placering är diskuterad tillsammans med olika aktörer som representanter från handeln, fastighetsägarna och kollektivtrafiken. Kommunen kan konstatera att placeringen ytterst kommer att utformas med beaktande av de olika intressen som finns att ta hänsyn till utifrån en samlad helhetsbild.

Karlstads central utgör ett riksintresse för kommunikation och det är av stor vikt för såväl kommunen som regionen att kunna förlägga ett resecentrum i anslutning till centralen. Det är många intressen som ska beaktas och när inte alla kan tillgodoses måste en avvägning göras mellan dessa. Kommunen bedömer att de avvägningar som gjorts är proportionerliga utifrån behoven av att kunna bygga ett resecentrum. Vid en sammanvägd helhetsbedömning kan

det innebära att enskilda handlares intressen av lastning/lossning i omedelbar anslutning till lokalen kan få stå tillbaka för möjligheten att tillgodose en trygg och säker utformning av kollektivtrafiken i området som helhet. Det är dock ostridigt att det kommer att finnas lastzoner på både Hamngatan och gatorna väster och norr om Hamngatan som ger förutsättningar för lastning/lossning för handelns varuleveranser i samma omfattning som idag.

Hänsyn har tagits till det aktuella kravet och behoven bedöms tillgodoses i tillräcklig utsträckning genom planerade lastzoner. Frågan bedöms vara väl avvägd mellan de olika intressen som konkurrerar om gatuutrymmet. Det kan noteras att fastighetsägare i vissa fall även kan lösa lastplatser inom den egna fastigheten, beroende på hur den ser ut.

Angående framkomlighet runt butiker

När det gäller busskurer/väderskydd och deras placering så möjliggör detaljplanen busskurer/väderskydd inom det som betecknas som gata. Den närmare utformningen och placeringen är dock frågor som hanteras inom ramen för projektet resecentrums genomförande där olika aspekter som trygghet, säkerhet och risker för olyckor med mera beaktas.

I den pågående projekteringen studeras både placering och utformning mer detaljerat. Hänsyn tas i största möjliga mån till butiksentréer för att undvika onödiga hinder. Utformningen kommer att ske på ett sådant sätt att siktmöjligheterna blir så goda som möjligt kopplat till befintliga utfarter, för att motverka risk för olyckor bland annat.

Trottoaren är i dag 2,5 meter och breddas till 5,5 meter varför det finns förutsättningar att få till en god gestaltning där olika intressen kan samsas även när busskurer/ väderskydd sätts upp inom området. Det finns förståelse för att det är viktigt för Hi-Fi Klubben att deras kunder kan ta sig till butiken, men det är också viktigt för resenärer i kollektivtrafiken att busskurer/väderskydd finns

vid busshållplatser. En samlad avvägning har gjorts kring behoven av tillgänglighet för allmänna och enskilda intressen och vad som är rimliga avstånd för att rymma det som behövs inom ett resecentrum.

Både när det gäller lastzoner och framkomlighet bedöms de avvägningar ha gjorts som varit möjliga för att tillgodose syftet med planen samtidigt som utformningen skett med beaktande av stadsbilden och en god helhetsverkan i enlighet med 2 kap. 6 § PBL. De avvägningar som gjorts mellan allmänna och enskilda intressen är proportionerliga och går inte längre än vad som behövs.

Bemötande av A.Hs synpunkter

A.H har inte åberopat någon omständighet som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad A.H har anfört finns ändå skäl att framhålla följande.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning är införlivad i svensk lagstiftning, bland annat genom plan- och bygglagen. Tillgänglighetsaspekten har beaktats vid utformning av detaljplanen. Det gäller till exempel vid höjdsättning av mark och rampers lutning, val av markmaterial, tillgång till hissar och skyltning. Detaljplanen håller i många delar en högre tillgänglighetsnivå än befintliga lagkrav, se PBL 2 kap 6 § första stycket 1, 8 kap. PBL samt 3 kap. plan- och byggförordningens (2011:338). Ett visst fokus på trafikflöden har dock varit nödvändigt. En förutsättning för att få till ett fungerade resecentrum, som är tryggt och attraktivt för resenären, är att begränsa genomfartstrafiken.

A.H framför vidare att det i detaljplanen saknas lämpliga väder-skydd för alla typer av funktionsvarianter. När det gäller väderskydd möjliggör detaljplanen väderskydd inom det som betecknas som gata. Den närmare utformningen och placeringen av väderskydden är dock frågor som hanteras

inom ramen för projektet resecentrum där tillgänglighetsanpassning beaktas utifrån lagkrav, normer och en samlad erfarenhet.

Vidare framför A.H att den omständigheten att kommunen köpt del av Jernhusens mark i anslutning till Centralstationen efter detaljplanens antagande medför att förutsättningarna är förändrade och att en ny detaljplan därför behöver tas fram. Kommunen har visserligen avtalat med Jernhusen om framtida köp av mark, under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft. Detta har skett utifrån behovet att bredda Hamngatan för att kunna genomföra bygget av resecentrum. Den mark som kommunen planerar att förvärva ska ingå i den kommunala gatan. Förvärvet innebär inte att det behöver tas fram en ny detaljplan, utan det är en följd av förslagen i den nu överklagade detaljplanen. Det som regleras i detaljplanen är markens användning. Vem som äger mark är i sammanhanget inte relevant. Jernhusens mark skulle kunna användas för bussangörning. Alternativa lösningar kring bussangörning, oaktat vem som är markägare, har beaktats under planprocessen. Frågan är tillräckligt utredd.

Bemötande av synpunkter från Brf Hamngatan 32

Brf Hamngatan 32 har inte åberopat någon omständighet som visar att kommunen brutit mot någon rättsregel. Invändningarna utgör därför inte skäl att upphäva detaljplanen. Mot bakgrund av vad bostadsrättsföreningen har anfört finns ändå skäl att framhålla följande.

Höjden på nya byggnader i planen har anpassats till omkringliggande bebyggelse. I området är det snarast stationsbyggnaden och den gamla stinsbostaden som kan sägas vara avvikande. Bedömningen är att dessa bägge byggnader respekteras och synliggörs genom föreslagen utformning och placering av ny bebyggelse. Stadsbilden har utretts noggrant och den nya bebyggelsen bedöms vara väl avvägd i förhållande till den befintliga. Byggrätterna har anpassats till omgivningen i enlighet med vad som följer av det ovan redovisade anpassningskravet i 2 kap 6 § första stycket 1 PBL.

Av 2 kap. 5 § första stycket 2 PBL framgår att bebyggelse och byggnader ska lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till jord-, berg- och vattenförhållandena. Med beaktande av att geotekniska undersökningar gjorts och att befintliga hus ligger 28 meter från byggrätterna föreligger i detta skede ingen förhöjd risk. Det finns således inget som talar för att marken skulle vara olämplig för de byggrätter som finns. När det gäller uppförandet av byggnader är det byggherrens ansvar att se till att intilliggande byggnader inte skadas av det arbete som genomförs.

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning inte får ske på ett sådant sätt att den innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller på annat sätt medför betydande olägenhet. De olägenheter som åsyftas i bestämmelsen är till exempel buller och luftföroreningar. Efter genomförandet av planen kommer trafiken på Hamngatan att minska betydligt vilket kommer att ha en positiv påverkan på luftkvalitén. De bussar som kommer att trafikera Hamngatan ska inte stå på tomgång några längre stunder utan enbart stanna för på- och avstigning. Vidare finns planer på att succesivt byta ut de befintliga bussarna till el-bussar vilket ytterligare kommer att minska den negativa luftpåverkan. Någon risk för betydande olägenheter i strid med 2 kap. 9 § PBL föreligger därför inte.

Vad gäller buller så omfattas städer med mindre än 100 000 invånare inte av miljökvalitetsnormerna för buller. Dock beaktar givetvis kommunen buller i sin planering och all ny bebyggelse placeras och utformas för att klara lagkraven. Kommunen strävar efter att förbättra ljudmiljön även för befintliga miljöer. Bebyggelsen ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skydd mot uppkomst av trafikolyckor och andra olyckshändelser i enlighet med 2 kap. 6 § första stycket 2 PBL.

Korsningen Hamngatan/Järnvägsgatan signalregleras för att öka personsäkerheten. Ytterligare två korsningar förbereds för signalreglering och kan anpassas om behov uppstår. Därutöver kommer blandtrafiken att innebära att hasigheten

på gatan sänks vilket snarast ökar säkerheten för de som vistas i gaturummet. Planerade åtgärder bedöms vara tillräckliga för att minska risken för olyckor.

Sammanfattning

Detaljplanen för resecentrum har tagits fram med beaktande av gällande bestämmelser som kommunen har att förhålla sig till. Beslutet strider inte mot någon rättsregel och kommunen har agerat inom sitt handlingsutrymme för att hantera planfrågor.

Kommunens beslut om att anta en ny detaljplan för att möjliggöra förändringar i byggrätter med mera som krävs för utvecklingen av ett resecentrum i Karlstad centrum är en omfattande fråga. Det handlar om utveckling i en stadsnära miljö där butiker, boende och kollektivtrafik ska samsas med bilar, gång- och cykeltrafik. Det är ostridigt så att det finns många motstående intressen att ta hänsyn till men kommunen har gjort de avvägningar som varit möjliga för att ändå tillgodose syftet med planen samtidigt som utformningen har skett på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan i enlighet med 2 kap 6 § PBL.

Vid avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen ska kommunen alltid tillämpa proportionalitetsprincipen. Det innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av beslutet om detaljplanen för resecentrum och de konsekvenser som beslutet får för enskilda intressen såsom boende, fastighetsägare, butiksinnehavare samt andra trafikslag. Kommunens samlade bedömning är att beslutet om detaljplanen är proportionerligt utifrån vad som är möjligt om man ska kunna åstadkomma ett stadsnära resecentrum till nytta för såväl Karlstad som regionen som helhet.

Med hänsyn till vad kommunen anfört ovan finns det inte skäl för mark- och miljödomstolen att upphäva den överklagade detaljplanen.

DOMSKÄL

Målets handläggning samt utredning i mark-och miljödomstolen

Information om att detaljplanen har överklagats samt plats och tid för sammanträde och syn kungjordes den 9 november 2022 i Post- och inrikes tidningar, Nya Wermlands-Tidningen och Värmlands Folkblad.

Domstolen har haft sammanträde och syn i målet.

Kommunen har bland annat gett in och åberopat kopia av ansökan om dispens från biotopskydd enligt 7 kap 11§ miljöbalken (1998:808), MB, för avverkning av 24 träd, fördelade på 5 trädrader, ingiven till länsstyrelsen den 14 december 2022, naturvärdesinventering från maj 2021 och beslut från länsstyrelsen beträffande avverkning och flytt av träd i samband med genomförandet av projektet Vikenförbindelsen. Av besluten framgår att länsstyrelsen har beviljat dispens från biotopskyddet för avverkning av alléträd i mars 2020, november 2020 respektive december 2021, beviljat dispens för flytt av alléträd i februari 2022 och beslutat om villkor för avverkning av ett grovt skyddsvärt träd i januari 2021.

Tillämpliga bestämmelser

Av 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, följer att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten, det s.k. planmonopolet. Kommunen har själv, inom vida ramar, att avgöra hur marken ska användas inom den egna kommunens gränser. Enligt 4 kap. 2 § PBL ska kommunen genom en detaljplan pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk. Vid planläggningen ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

I 2 kap. 2 § PBL stadgas att planläggning ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför god hushållning. Bestämmelserna om

hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ MB ska tillämpas.

Av 2 kap. 3 § PBL framgår att planläggning ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder, en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper, en långsiktig god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt, en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

I 2 kap. 4 § PBL stadgas att vid planläggning får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Det följer av 2 kap. 5 § PBL att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, jord-, berg-, och vattenförhållandena, möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt, möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och risker för olyckor, översvämning och erosion.

Av 2 kap. 6 § första stycket PBL följer att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bl.a. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan, trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö, och behovet av framtida förändringar och kompletteringar. Bestämmelsen innebär bl.a. att en lämplighetsbedömning ska göras när befintliga miljöer ska kompletteras med ny bebyggelse. I bestämmelsens tredje stycke stadgas att vid planläggning ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden

skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. En viktig förutsättning för att byggnader med särskilda värden ska få ett tillräckligt skydd är att kommunerna tar fram det kunskaps- och beslutsunderlag som behövs (se prop. 2009/10:170 s. 415 f.).

Enligt 2 kap. 6 a § PBL ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller, och utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Av 2 kap. 9 § PBL följer bl.a. att planläggning av mark- och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra sådan påverkan på grundvattnet eller i omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Enligt 5 kap. 25 § PBL ska kommunen, om den efter granskningstiden ändrar sitt förslag väsentligt, låta granska det ändrade förslaget enligt 18 § första och tredje styckena samt 19–24 §§ i samma kapitel. Om ändringarna är av begränsad betydelse anses det vara tillräckligt att de som berörs av ändringarna ges tillfälle att under viss tid ta del av ändringarna (se prop. 2013/14:126 s. 95).

Vad som kan utgöra en väsentlig ändring anges inte i förarbetena. Med hänsyn till syftet med en utställning torde i kravet på väsentlighet få anses ligga att det ska vara fråga om ändringar som påverkar miljön inom planområdet eller en del av detta och som är av intresse för allmänheten eller har påtaglig betydelse för sakägare och andra inom det område som berörs av ändringen (se Didon m.fl. *Plan- och bygglagen*, JUNO, kommentaren till 5 kap. 25 §). Mark- och

miljööverdomstolen har funnit att det utgjorde en väsentlig ändring av ett detaljplaneförslag att ändra användning från allmän platsmark till kvartersmark (rättsfallet MÖD 2014:8), samt att ändring av nockhöjd om 8 meter till en planbestämmelse med innebörden att nockhöjden 13 meter respektive byggnadshöjden 10,5 meter tilläts (se Mark- och miljööverdomstolens dom av den 14 november 2017 i mål nr P 2882-17). Mark- och miljööverdomstolen har också funnit att vissa ändringar i plankartan efter granskningstidens utgång, bland annat införandet av en bestämmelse om högsta höjd för bjälklag, inte utgör en sådan väsentlig ändring som medför att planen borde ha ställts ut på nytt; höjdskillnaden mellan det granskade förslaget och det slutligt antagna förslaget uppgick till cirka 0,6 meter, vilket Mark- och miljööverdomstolen ansåg fick godtas som en mindre revidering med hänsyn till topografin och övriga förhållanden på den aktuella platsen (se rättsfallet MÖD 2020:6).

Prövningsramen och allmänna utgångspunkter

Av 13 kap. 17 § PBL följer att den myndighet som prövar ett överklagande av ett beslut att anta en detaljplan endast ska pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Om myndigheten vid prövningen finner att beslutet strider mot en rättsregel, ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Beslutet ska inte upphävas om det är uppenbart att felet saknar betydelse för avgörandet. Om kommunen har medgett det, får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt. Ändringar som har ringa betydelse får göras utan kommunens medgivande.

Mark- och miljödomstolen har därmed i nu aktuellt mål att ta ställning till om kommunens beslut att anta detaljplanen strider mot någon rättsregel på sätt som klagandena har anfört eller som framgår av omständigheterna och kontrollera om kommunens beslut att anta detaljplan ryms inom det handlingsutrymme som kommunen har enligt de materiella bestämmelserna i PBL samt att det följer kraven som kan ställas på beslutsunderlag och beredningsförfarande (se

13 kap. 17 § PBL och prop. 2009/10:215 s. 88). Överprövningen av detaljplaner genom s.k. ordinär planprövning kan därmed sägas vara begränsad (se bl.a. MÖD 2013:44 och MÖD 2013:47).

Vidare är vissa avvägningar mellan allmänna intressen som kommunen gör utifrån bl.a. bestämmelser i 2 kap. PBL, sådana politiska lämplighetsfrågor som inte bör bli föremål för överprövning. En sådan avvägning som kommunen gör mellan olika samhällsintressen enligt bl.a. 2 kap. PBL kommer följaktligen inte att bli föremål för överprövning så länge den ryms inom det handlingsutrymme som de materiella reglerna medger. I andra bestämmelser om allmänna intressen som ska tillämpas i plan- och byggärenden, t.ex. bestämmelser om riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB eller om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB, är det kommunala handlingsutrymmet mer begränsat (se prop. 2009/10:215 s.87 f. samt bl.a. MÖD 2014:12 och MÖD 2017:15).

Länsstyrelsen bevakar enligt 11 kap. PBL statliga intressen inom ramen för sin tillsynsprövning och har, när en detaljplan antas, att besluta om den ska överpröva beslutet eller inte. Länsstyrelsen har vid en sådan prövning exempelvis att ta ställning till om ett sådant beslut kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses eller om bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen har, genom sin samlade kompetens, tillgång till den särskilda sakkunskap som behövs för bedömning av dessa frågor. I många fall saknas därför skäl för överprövande myndigheter att frångå länsstyrelsens bedömning i dessa frågor, men det finns inget som hindrar att den överprövande myndigheten gör en annan bedömning (se bl.a. rättsfallet MÖD 2014:12 samt Mark- och miljööverdomstolens dom av den 8 juni 2016 i mål P 7890-15).

Mark- och miljödomstolens bedömning

Mot bakgrund av vad som angetts ovan, under rubriken *Prövningsramen och allmänna utgångspunkter*, är domstolen är förhindrad att pröva sådant som inte ingår i det överklagade beslutet. Domstolen kan därför inte ta ställning till alternativa förslag till planbestämmelser eller markanvändning som inte ingår i beslutet om den antagna detaljplanen. Vad gäller framförda ändringsyrkanden konstaterar domstolen att kommunen har bestritt samtliga sådana vilket innebär att det saknas möjlighet att upphäva beslutet i en viss del eller att ändra det på annat sätt. Det är således inte möjligt för domstolen att inom ramen för prövningen besluta om en annan utformning av detaljplanen. Domstolen kan därför inte pröva L.As yrkanden om att ändra höjden på huset mellan stationshuset och stinshuset, flytta placeringen av busskurer, ändra cykelbanans placering på Hamngatan samt skapa övergång mellan södra delen av Hamngatan till norra delen, eller till Drottninggatan, alternativt att Viken-tunneln byggs ut så att passagerare kan passera under Hamngatan. Detsamma gäller A.Hs yrkande om ändrad utformning av resecentrum samt bostadsrättsföreningen Jägarens yrkanden om att bredda trottoaren, ändra placeringen av busshållplatserna och utöka antalet lastzoner. Samtliga av dessa yrkanden ska därför avslås.

Mark- och miljödomstolen har därefter att ta ställning till om de formella förutsättningarna för kommunen att anta detaljplan är uppfyllda och om det finns skäl att upphäva beslutet mot bakgrund av vad klagandena har anfört. Nedan grupperas gjorda invändningar mot planen utifrån vad de avser, oaktat vilken eller vilka klagande som framfört invändningen.

Formella frågor; ändring efter granskningsskedet

Det har i målet anförts att det har funnits brister i planprocessen bestående i att många och viktiga ändringar har gjorts efter granskningsskedet och att planen därför borde ha ställts ut på nytt.

De ändringar som gjorts efter granskningskedet redovisas i granskningsutlåtandet. Utöver att hänvisa till att ändringarna är många och viktiga har klagandena inte närmare utvecklat varför de anser att de genomförda ändringarna är av sådant väsentligt slag att de skulle föranleda en ny granskningen. Det har inte framkommit att ändringarna har påtaglig betydelse för sakägare eller andra. Domstolen bedömer inte att ändringarna, vare sig i antal eller slag, påverkar miljön inom planområdet på ett sådant sätt att det kan anses vara fråga om väsentliga ändringar.

Domstolen finner inga skäl att upphäva detaljplanen på den formella grund som har anförts av klagandena i målet. Inte heller vad som annars har framkommit av beredningsförfarandet i övrigt utgör enligt domstolen skäl för att upphäva detaljplanen på formell grund.

Påverkan på centrum

Klagandena har gjort gällande att påverkan på centrumhandeln och de ekonomiska konsekvenserna för fastighetsägarna inte har utretts tillräckligt.

Den negativa påverkan som befaras handlar framför allt om möjligheten för besökare att nå centrum (tillgängligheten), parkeringsmöjligheter och möjligheten till leveranstransporter till och från verksamheterna. Domstolen konstaterar att det visserligen saknas en utredning om planens ekonomiska påverkan på handeln i centrum. Av planbeskrivningen framgår emellertid att kommunen har övervägt lösningar för lastning och lossning till verksamheterna på Hamngatans norra sida och Järnvägsgatan. Vidare framgår av planbeskrivningen att föreslagna busslägen tar hänsyn till befintliga in- och utfarter samt att den slutliga utformningen av lastzoner kommer att ske tillsammans med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

En av klagandenas huvudsakliga invändningar mot detaljplanen är att förändringarna på bland annat Hamngatan riskerar att minska antalet bilburna kunder till affärer och andra verksamheter i centrum. Domstolen konstaterar att det

följer av planens syfte att den ska möjliggöra ett nytt attraktivt och fungerande resecentrum som utgör en integrerad del av staden. Av planbeskrivningen framgår vidare att kommunen bedömer att detaljplanen bidrar särskilt till att uppfylla kommunens målsättning i trafikplanen (daterad 2014-01-13) om att öka det kollektiva resandet. I trafikplanen redovisas ombyggnaden av Hamngatan till stadsgata som en prioriterad åtgärd i bilnätets struktur. Hamngatan föreslås byggas om från fyrfilig väg till tvåfilig gata i syfte att åstadkomma ett bättre stadsliv där fotgängare och cyklister lättare tar sig över gatan. I trafikplanen föreslås detta arbete samordnas med resecentrumprojektet. Ett av planens huvudsyften är således att minska trafikgenomströmningen på Hamngatan, vilket också har stöd i trafikplanen.

Avsikten är inte att minska biltrafiken till centrum utan att minska genomfartstrafiken samt öka tillgängligheten när det gäller att nå centrum med kollektivtrafik. I planen finns också viss flexibilitet och möjlighet till anpassning om biltrafiken blir så omfattande på Hamngatan att busstrafiken påverkas. I planbeskrivningen anges att det i en sådan situation är möjligt att komplettera Hamngatans östra del med ytterligare ett körfält.

De trafikutredningar och trafikanalyserna som har genomförts visar, enligt domstolens bedömning, i tillräckligt hög grad på effekterna vad gäller trafikflöden som följd av detaljplanens trafiklösningar. Att genomfartstrafik flyttas till andra stråk samtidigt som kollektivtrafiklösningar och utrymme för cyklar och gående skapas har sannolikt inte någon betydande påverkan på handeln, även om parkeringsplatser för bilar får nya lägen.

Domstolen finner mot bakgrund av ovanstående att den aktuella planen inte påverkar förutsättningarna för etablering och utveckling av näringsliv och service i centrum på ett sådant sätt att det skulle behövas en särskild utredning rörande planens ekonomiska påverkan på handeln.

Inte heller anser domstolen att kommunen till följd av avsaknaden av en särskild utredning avseende planens ekonomiska påverkan på handeln har gjort en bristfällig intresseavvägning eller i sin avvägning har gått utöver det handlingsutrymme som kommunen har att hålla sig inom enligt 1 kap. 2 § PBL.

Även med beaktande av den allmänna rättsprincipen om proportionalitet finner domstolen att avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen har skett på ett godtagbart sätt. Planen ska därför inte upphävas på denna grund.

Utformning av bebyggelsen

Det har gjorts gällande att höjden på nya byggnader i planen inte har anpassats till omkringliggande bebyggelse, framför allt vad gäller stationsbyggnaden och stinsbostaden. Domstolen anser att de planbestämmelser som reglerar utformningen av den tillkommande bebyggelsen är tillräckligt väl avvägda för att tillkommande bebyggelse ska bli ett acceptabelt komplement till den befintliga bebyggelsen och knyta an väl till karaktären i området. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det är kommunen som inom vida ramar har att avgöra hur bebyggelsemiljön i kommunen ska utformas. Mark- och miljödomstolens prövning i nu aktuellt mål avser i huvudsak frågor som är av betydelse för motparterna i deras egenskap av sakägare eller boende, dvs. frågor som rör deras enskilda intressen (se bl.a. MÖD 2013:44). Mark- och miljödomstolen finner inte att det som klagandena har anfört om den tillåtna byggnadshöjden för byggnader invid stationen utgör skäl till att upphäva den antagna detaljplanen. Den föreslagna byggnadshöjden för tillkommande byggnader kan, trots att den tillåtna byggnadshöjden blir högre än den för befintliga byggnader (stationshuset och stinshuset), inte anses innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller en sådan betydande olägenhet som följer av 2 kap. 9 § PBL. Mark- och miljödomstolen bedömer att den tillåtna byggnadshöjden är måttlig utifrån de befintliga höjdskillnader som finns inom området runt resecentrum och kommunen kan inte anses ha överskridit sitt handlingsutrymme i detta avseende. Den beslutade byggnadshöjden inom planområdet utgör således inte skäl för att upphäva planen.

Trafik- och bullerfrågor, säkerhet, framkomlighet, trygghet, grundvatten, vibrationer och pålning

Invändning har framförts rörande den luftkvalitetsutredning som utgör en del av underlaget för detaljplanen. Enligt klagandena saknas känslighetstester avseende beräkning av luftkvaliteten för någon av de scenarier som såväl WSP som Trivector pekar på som sannolika. Vidare har klagandena anfört att det saknas beräkningar av ökade utsläpp med anledning av att biltrafikanter tvingas till långa omvägar för att transportera sig i östvästlig riktning i stället för att ta Hamngatan.

Klagandena har också anfört att den ökade belastningen på bland annat Pihlgrensgatan, Drottninggatan och Östra Torggatan inte har utretts beträffande risker kopplade till ett miljö-, stadsutvecklings- samt framkomlighets- och trygghetsperspektiv. Vidare har klagandena anfört att funktionsvariationer inte har beaktats i tillräcklig utsträckning, att trafiksituationen är problematisk och att detaljplanen inte i erforderlig utsträckning tar hänsyn till trafikbelastning och de risker som så kallade ”shared spaces” kommer att medföra.

Därtill har klagandena gjort gällande att det saknas viss befintlig trafik i den trafikutredning som ligger till grund för detaljplanen och att trafikströmmarna därmed inte är utredda på ett sätt som beaktar all trafik. Klagandena önskar svar på hur det säkerställs att vibrationer vid byggnation och grundvattensänkningar i samband med breddningen av Vikentunneln inte påverkar byggnader i närområdet.

Mark- och miljödomstolen vill åter framhålla (se ovan under avsnittet om prövningsramen) att domstolen, i samband med ett överklagande som berör sådana allmänna intressen som länsstyrelsen ska bevaka, i regel bara kan pröva om underlaget för länsstyrelsens prövning har varit godtagbart och om det som därefter har tillförts målet utgör skäl för att frångå länsstyrelsens bedömning. Domstolen ska således i dessa frågor pröva om det finns skäl att frångå länsstyrelsens bedömning.

Det saknas skäl för mark- och miljödomstolen att ifrågasätta kommunens beräkningar om framtida trafikvolym och den ökade trafikbelastning som uppstår genom planen. Mark- och miljödomstolen anser inte heller att det framkommit skäl att ifrågasätta bullerutredningen, luftkvalitetsutredningen eller övriga utredningar som har genomförts.

Utredningarna kan således ligga till grund för att bedöma effekterna av att detaljplanen genomförs. Domstolen vill här framhålla att länsstyrelsen inte har ansett att det finns skäl att överpröva planen enligt 11 kap. 10 § PBL, vilket bl.a. betyder att länsstyrelsen inte ansett att detaljplanen kan antas innebära att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning, grundvattenpåverkan eller erosion. Domstolen anser inte att det finns anledning att göra någon annan bedömning än länsstyrelsen i detta avseende.

Biotopskyddade träd

Kommunen har uppgett att det är nödvändigt för planens genomförande att träd tas ned samt att dispens från biotopskyddet kommer att sökas etappvis. En dispensansökan avseende totalt 24 träd har nu lämnats in. Denna har ännu inte hanterats av länsstyrelsen. Av ansökan framgår att det är totalt 66 träd som behöver tas bort för detaljplanen ska kunna genomföras.

Frågan är om detaljplanen strider mot någon rättsregel i PBL på grund av att kommunen saknar dispens från biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. 11 § MB.

Domstolen konstaterar att ansökan om dispens med tillhörande naturvärdesbedömning gavs in först en kort tid innan mark- och miljödomstolens sammanträde. Länsstyrelsen har inte kunnat ge kommunen några indikationer på om dispens skulle kunna ges. Härtill kommer att samråd enligt 12 kap. 6 § MB krävs för att ta ner en alm för att skapa en cirkulationsplats i öster.

Domstolen konstaterar att ett effektivt förfarande i situationer som rör särskilda skydds- eller bevarandeområden förutsätter att underlaget i ett planärende på ett fullgott sätt belyser dessa frågor. Om frågan om dispens enligt 7 kap. 11 § andra stycket miljöbalken tas upp först sedan övriga prövningar slutförts finns en risk att någon verklig prövning i dessa delar inte kommer till stånd (jfr RÅ 2005 ref. 44 samt Mark- och miljööverdomstolens domar den 17 december 2012 i mål nr P 1440-12 och den 17 oktober 2017 i mål nr P 2285-17).

Av 2 kap. 11 § PBL framgår att planläggning som avser en användning av ett mark- eller vattenområde som också ska prövas enligt annan lag ska samordnas med det arbetet om det lämpligen kan ske. Avsaknaden av en dispens från biotopskyddet innebär i och för sig inte något formellt hinder mot att anta en detaljplan. Däremot kan det faktum att dispens saknas få betydelse för möjligheten att genomföra detaljplanen och för den prövning som i övrigt görs för att bedöma om en överklagad detaljplan strider mot någon rättsregel.

Som en allmän princip gäller att en detaljplan måste fungera självständigt på ett sådant sätt att det ska framgå av planen att de olika behov som den genererar kan lösas och genomföras (jfr Mark- och miljööverdomstolens avgöranden den 25 maj 2016 i mål nr P 4534-15, den 5 december 2013 i mål nr P 1584-13 samt den 17 oktober 2017 i mål nr P 2285-17). Avgörande för planens självständighet och funktion är i denna situation huruvida det gjorts sannolikt att en dispens kan fås (jfr Mark- och miljööverdomstolens avgöranden av den 17 oktober 2017 i mål nr P 2285-17 samt den 6 februari 2020 i mål P 6691-18).

Kommunen har tydligt uttryckt att planen inte är genomförbar i alla delar om inte träden tas ner. Domstolen konstaterar att det saknas alternativa lösningar för det fall dispenser från biotopskyddet inte meddelas. Inte heller har kommunen kunnat göra sannolikt att biotopskydd kommer att meddelas i den utsträckning som krävs för att planen ska kunna anses genomförbar.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte framgår av detaljplanen hur planen i relevanta delar ska kunna genomföras för det fall dispenser inte medges. Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen ska därför upphävas i sin helhet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 10 mars 2023.

Christina Olsen Lundh

Helena Carling

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Christina Olsen Lundh, ordförande, och tekniska rådet Helena Carling. Målet har beretts av beredningsjuristen Pernilla Bergh.