



Dnr SBN 2015-303  
2019-11-22

**KARLSTADS KOMMUN**

# **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## **detaljplan för Bergvik 1:37 m.fl., inom Bergvik, Karlstads kommun**

### **INLEDNING**

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

### **PLANPROCESSEN**

Detaljplaneförslaget för Bergvik 1:37 m fl upprättas med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap. Samråd, enligt plan- och bygglagens 5 kap 11 §, hölls mellan den 15 oktober och den 14 december 2018. Förslag till ny detaljplan skickades ut till kommunala och statliga remissinstanser samt berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen. Även hyresgäster och andra berörda i närområdet har fått tagit del av planförslaget. Detaljplanen har funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i bibliotekshuset och på kommunens hemsida under samrådstiden.

Den 22 oktober 2018 bjöd Stadsbyggnadsförvaltningen in till ett samrådsmöte i Samhällsbyggnadshuset med anledning av planförslaget. Syftet med mötet var att ge möjlighet för intresserade att ställa frågor och lämna synpunkter. Ett tiotal personer deltog på mötet varav ca hälften var/representerade fastighetsägare inom och i anslutning till planområdet och ca hälften var studenter från Karlstads Universitet.

### **SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE**

24 yttranden inkom under samrådet, varav 14 yttranden inkom från remissinstanser (stat, kommun, etc.), 9 yttranden från fastighetsägare och verksamhetsutövare och 1 yttranden inkom från en privatperson. Inkomna synpunkter redovisas nedan tillsammans med Stadsbyggnadsförvaltningens ställningstagande eller kommentar till dessa.

Inför granskning har följande ändringar gjorts:

- I samrådshandlingen förslags en markyta på 132 000 m<sup>2</sup> för handelsändamål och ytterligare 20 000 m<sup>2</sup> för verksamhetsmark. I granskningsförslaget verksamhetsmarken utgått och markanspråket för handelsutbyggnaden minskats betydande, till ca 60 000 m<sup>2</sup> med en tillåten bygggrätt totalt 27 000 m<sup>2</sup> (bruttoarea). I samrådsförslaget medgavs en handelsbyggnad på 35 500 m<sup>2</sup> och en verksamhetsbyggnad på 15 000 m<sup>2</sup>.
- Nu föreslagen bygggrätt är förlagd i det som i samrådsförslaget utgjort den västra delen, dvs den

del som angränsar till fastigheten Köpet 4. Detta innebär att en nyckelbiotop som i samrådsförslaget skulle inprätagits för byggnation kan bevaras i sin helhet. Dock innebär detaljplanen fortfarande att två nyckelbitoper påverkas. Ytmässigt innebär det att av de 80 000 m<sup>2</sup> som klassats som nyckelbiotop inom planområdet har drygt 50 000 m<sup>2</sup> till granskningsskedet undantagits från planområdet.

- En full utbyggnad innebär att parkering helt behöver ordnas i garage eller på byggnadens tak, detta i syfte att bättre hushålla med marken så att naturmark med höga naturvärden (nyckelbiotop ca 50 000 m<sup>2</sup>) och av betydelse för spridningssamband kan bevaras. Naturmarkens bevarande säkerställs i planen genom att marken planläggs som natur.
- De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna Månsgården, Olofsberg och den så kallade paviljongen kan inte bevaras i sitt nuvarande läge. Månsgården kan eventuellt vara möjlig att flytta, vilket utreds vidare och kan vara ett alternativ till rivning. Olofsberg och paviljongen, som har ett lägre kulturhistoriskt värde kommer att rivas. Planens ändrade avgränsning innebär att befintliga byggnader inom fastigheten Bergvik 1:36 kan bevaras. Dessa byggnader är inte utpekade i kulturmiljöprogrammet.
- I samrådsskedet kunde det inte uteslutas att byggnaderna kring Månsgården används som kolonilokaler av fladdermöss. Samtliga fladdermusarter är fridlysta och därför behövde det säkerställas att påverkan inte sker på koloniplatser och viktiga jaktområden. Till granskningsskedet har ytterligare utredning gjorts som sammantaget visar att de potentiella boplatserna har låga värden och används inte som yngelkolonier. Bedömningen görs att detaljplanen medför försumbara effekter på fladdermusfaunan.
- Handelsbyggnaden föreslås enbart angöras med bil norrifrån, från en ny cirkulationsplats på Bergviksvägen. Den planerade nya gatan i söder, med anslutning till Köpet s:1 utgår från planen. Dock ska en entré vändas mot befintligt köpcenter och planerat hållplatsläge för snabbustråk.
- Byggnadens höjd har begränsats till 14,5 meter (ovan färdigt golv) från tidigare 20 meter för att begränsa den visuella påverkan.

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

# INKOMNA YTTRANDE

## Statliga remissinstanser

### Länsstyrelsen i Värmlands län

#### Behovsbedömning

Kommunen har den 9 november 2016 samrått med Länsstyrelsen i fråga om planens konsekvenser enligt 6 kap. miljöbalken. Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Samrådet visade att frågor som är av särskild vikt att studera är trafikinfrastruktur, vattenfrågor och naturvärden.

#### Råd om tillämpningen av PBL m.m.

##### Naturvärden

Naturmiljön i området består av en typisk Vänernära äldre talldominerad skog av naturskogskaraktär. Den sammanhängande naturmark som området ingår i utgör en av få kvarstående naturområden invid Vänern i Karlstads tätort med omnejd. Planer finns också för att bebygga de södra och östra delarna av det aktuella naturområdet med bostäder och det är enligt Länsstyrelsen den sammanlagda påverkan från kända exploateringsambitioner som denna plan ska bedömas. Den sammanlagda bilden är att naturområdets storlek minskar kraftigt till följd av ett genomförande av dessa tre planer.

I den naturvärdesinventering som har gjorts i planområdet och dess kring-områden har områden med nyckelbiotoper identifierats och fynd av rödlistade och fridlysta arter konstaterats.

Länsstyrelsens rådande uppfattning är att nyckelbiotoper är jämförbara med sådana områden som avses i 3 kap. 3 § miljöbalken om särskilt känsliga mark- och vattenområden som så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Dessa ska således inte exploateras utan tungt vägande skäl. Vidare ska behovet av grönområden i eller nära tätorter särskilt beaktas och området är med sina många stigar ett frekventerat friluftsområde.

Tallarna i området är av sådan art och ålder att de är särskilt viktig trakt för den vedlevande och nära hotade (NT) svamparten talticka. Det påtalas också i inventeringsrapporter utförda av Skogsstyrelsen att skogarna i området är speciella i ett landskapsperspektiv och i miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att platsen har stor betydelse för den gröna infrastrukturen. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras vidare att genomförandet av detaljplanens innebär förlust av höga naturvärden, skapandet av barriäreffekter och ytterligare isolering av arter.

Kommunen anför att förlorade naturvärden skulle kunna kompenseras. Allt fler kommuner i Sverige arbetar med kompensation i planering och byggande på frivillig väg och länsstyrelsen välkomnar kommunens ambitioner i frågan. Emellertid är det ett mycket svårt arbete att få effektiv kompensation för träd som är ca 200 år gamla då leveranstiden för ersättningsträd av naturliga skäl är lång. Trots att ett annat område med gamla tallar föreslås att skyddas som kompensation, bedömer Länsstyrelsen att det sammantaget uppstår en nettoförlust av naturvärden.

Angående de fridlysta arter som utredningen pekar på krävs en utredning om påverkan på arterna och deras fortplantningsområden eller viloplats i området utifrån gällande rättspraxis (se t.ex. den s.k. Klinthagedomen, MÖD 2016:1). Enligt denna praxis ska det vid exploatering utredas om gynnsam bevarandestatus (GYBS) hos berörda arter påverkas av åtgärderna. På grund av hur huvudalternativet är utformat finns risk för att gynnsam bevarandestatus för flera fridlysta arter så som t.ex. fladdermusarter och fåglar kan komma att påverkas negativt. Om så är fallet krävs en dispens från

artskyddsförordningen. För att få dispens krävs särskilda skäl enligt 14 § punkterna 1-3 Artskyddsförordningen. För att undvika risken att planen blir ogenomförbar på grund av artskyddet behöver genomförandet av planförslaget samt alternativa lokaliseringar/utbredningar tydligare diskuteras i förhållande till de skyddade arterna.

Inför fortsatt utredning vill Länsstyrelsen påminna om att prioriterade fåglar enligt artskyddet inte bara utgörs av rödlistade arter utan även sådana som markerats med N i artskyddsförordningen och sådana som är kraftigt minskande.

### **Kulturvärden**

Länsstyrelsen noterar att en av planens negativa konsekvenser är att befintlig bebyggelse på Månggården kommer att rivas. Månggården är i kommunens Kulturmiljöprogram utpekad som en kulturhistoriskt särskilt värdefull byggnad och dess två ekonomibyggnader har givits ett visst kulturhistoriskt värde. Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget riskerar att förminska betydelsen av kommunens inventeringar och program avseende kulturmiljö som relevanta planeringsunderlag, och det är därför viktigt att de olika ställningstaganden och kompromisser kring kulturmiljövärden som lett fram till planförslaget redovisas. Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med en djupare analys av de olika motstående intressena och hur kommunen valt sitt ställningstagande att en rivning ska föreslås.

Planhandlingarna anger vidare att hänsyn ska tas till stenbrottet i området och merparten av de gränstenar som uppges finnas i området. Länsstyrelsen har svårt att bedöma denna påverkan utan tillgång till underlag.

### **Markarbeten vid genomförande av planen**

För att göra planområdet byggbart i enlighet med planförslaget måste stora höjdskillnader tas ut genom sprängning och schaktning. Ca 10 meter behöver marken sänkas från Månsbergets högsta del till planreglerad golvnivå för rationellt utnyttjande av marken. De områden som i planförslaget pekas ut som N, natur, ska lämnas orörda, vilket innebär att de kommer att stå som uppstickande naturmark med en bergskärning upp till 6 meter i dess västrakant mot handelsområdet. Detta riskerar enligt Länsstyrelsen ha en betydande landskapsbildspåverkan jämfört med nuläget. Detta bör illustreras så att det av planhandlingarna bättre går att utläsa förändringen.

En sådan omdaning av marknivåerna kan förändra vattenföringen i marken och torka ut kvarvarande natur. Effekter och konsekvenser av förändringar av hydrologin behöver belysas och göras mer tydliga i fortsatt planering.

### **Klimatpåverkan**

Den handel som möjliggörs genom planförslaget medför att antalet långväga transporter med personbil ökar eftersom alltför marknadsandelar tas från övriga länet. Planunderlaget visar exempelvis att endast 60% av kunderna vid Bergviks handelsområde kommer från Karlstads kommun. Klimateffekterna av att detta res- och handelsmönster ytterligare förstärks till följd av planen behöver förtydligas i planhandlingarna.

### **Tillstånd enligt annan lagstiftning**

Planområdets sydöstra del (på kartan markerat som GATA) berör ett vattendrag. Åtgärder för att genomföra planen som berör vattendraget kan utgöra vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken) och kan komma att kräva anmälan till länsstyrelsen eller tillstånd från mark- och miljödomstolen.

## Trafikfrågor

Den trafikutredning som bifogas handlingarna visar att trafiken kommer att öka till följd av planförslaget. Utredningen visar att dagens väg- och gatunät inte klarar prognosticerat trafiktillskott. Slutsatsen är att trimningsåtgärder behöver göras utanför detaljplanen. I vissa avsnitt berörs statlig väg vilket kräver avtal med Trafikverket och kanske planläggning enligt väglagen. Hur dessa arbeten finansieras och förläggs i tid kan av handlingarna bedömas vara avgörande för genomförbarheten av rubricerad detaljplan.

Trafikmodellen i utredningen räknar med att de planerade bostadsområdena i Katrineberg och Zakrisdal är byggda och att de genererar 60 fordon i timmen. Antalet bostäder som denna siffra baseras på framgår inte. Detaljplan för Jakobsberg, nu ute på samråd, innehåller ca 3 500 bostäder och är tänkt att kopplas trafikmässigt till Ullebergsleden med en ny broförbindelse över Klarälven. Detta trafiktillskott, samt förändrat trafikflöde från Hammarö i och med ny broförbindelse tycks inte ingå i trafikmodellen. Till granskningen bör trafikmodellen utvecklas och ta hänsyn till dessa faktorer samt förtydliga antaganden om antalet planerade bostäder i området som ingår i fördjupad översiktsplan för Västkust.

Utan rätt åtgärder riskerar den ökade trafiken medföra negativ påverkan på funktionen för riksin-tresset för transportinfrastruktur, väg E18.

## Handeln - en mellankommunal angelägenhet

Den handelsutredning som kommunen tagit fram visar att det finns möjlighet att fram till år 2030 tillföra mellan ca 30 000 m<sup>2</sup> och 37 000 m<sup>2</sup> handelsyta detaljhandel i Karlstads kommun. Rubricerad detaljplan möjliggör 35 500 m<sup>2</sup> handel (dock ej livsmedelshandel). Det innebär att planförslaget ianspråkar i princip allt behov av ny detaljhandel i kommunen fram till år 2030 och att ytterligare sådan inte kan tillföras någon annan stans i Karlstad utan att påverka befintlig handel negativt. Länsstyrelsen utläser, som en konsekvens av planförslaget, att stora delar av den handel som FÖP Eriksberg syftade till att möjliggöra inte längre är aktuell förrän efter år 2030. Handelsutredningen studerar två alternativ. Ett alternativ (Scenario 1) som utgår från en tidigare version av förslag till detaljplan där även dagligvaruhandel ingick, och ett alternativ (Scenario 2) som utgår från vilket utrymme de olika handelskategorierna har inom planområdet, utan att det medför allvarliga konsekvenser för handeln i stadskärnan. Detta är en anledning till varför livsmedel inte tillåts inom området, eftersom utrymme saknas för ytterligare handel av denna typ.

Konsekvensbeskrivningen av de olika scenarierna studerar och kommenterar primärt effekten på handeln i Karlstads stadskärna, men vissa effekter på övriga länet/marknadsområdet kan utläsas av utredningens bilagor. Utredningen är dock otydlig på denna punkt. Det konstateras att en stor andel av kunderna hos befintlig externhandel i Karlstad kommer från andra kommuner än Karlstad, varför samrådsförslaget har remitterats till länets övriga kommuner. Fyra kommuner har valt att lämna synpunkter på planförslaget. Hammarö kommun som avståndsmässigt är närmast belägen handeln i Karlstad befarar i sitt yttrande att kommunens redan låga försäljningsindex kommer sjunka till följd av planförslaget. Hammarö kommun lyfter också farhågor kopplat till en allt mer ansträngd trafiksituation och vikten av att inte försämma kommunikationen mellan Hammarö och E18. Sunne kommun understryker vikten av hållbara transporter och hur ökad handelsattraktion i Karlstad bidrar till en ökning av långväga handelsresor. Även Kristinehamns kommun lyfter det ökade transportbehovet när Karlstads handel attraherar köpkraft från andra kommuner, samt risk för påverkan på kapaciteten på väg E18. Kristinehamns kommun menar att försäljning av vissa typer av sällanköpsvaror förvisso lämpar sig bäst i regionala huvudorter men att handel för mer ordinära sällanköpsvaror likväl kan placeras i exempelvis Kristinehamn. Dock minskar förutsättningen för dessa etableringar när sådan handel lokaliseras till en ort. Genomförandet av pågående planer för handel i Kristinehamn kan enligt kommunen påverkas negativt.

Utifrån det presenterade materialet och inkomna yttranden från andra kommuner finner Länsstyrelsen att planförslaget riskerar att innebära att befintlig handel inom Karlstads tätort och övriga kommundelar, inom flera varugrupper, påverkas negativt och kanske måste anpassa sig till en struktur-omvandling eller avvecklas. Förutsättningarna för att behålla befintlig handel, och än mindre etablera ny sådan i andra värmländska kommuner bedöms påverkas negativt av planförslaget. Inför kommande planarbete rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen fördjupar och förtydligar planförslagets effekter på befintliga handelsområden inom det prognostiserade upptagningsområdet, liksom effekterna på etableringsmöjligheterna inom samma område.

### **Räddningstjänsten**

#### **Förändrat behov av beredskap:**

I det aktuella området kommer många människor att vistas. Planen behöver därför kompletteras med en diskussion om huruvida förutsättningarna för räddningstjänsten ändras. Om så är fallet behöver de förändrade förutsättningarna beskrivas.

### **Miljö kvalitetsnormer, skyfall och dagvattenhantering**

Av Länsstyrelsens skyfallskarteringar framgår att vid ett skyfall riskerar negativa konsekvenser för såväl det aktuella området som för vägar och byggnader utanför planområdet uppkomma. En fördjupning gällande hantering av skyfall bör genomföras kopplat till dagvattenutredningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att större delen av dagvattnet från planområdet slutligen kommer att ledas till ytvattenförekomsten Vänern-Kattfjorden. Genom att ha passerat planerade fördröjningsåtgärder ska flödet av dagvatten till Vänern vara i det närmaste oförändrat jämfört med nuvarande avrinning från området. Bedömningen som görs är att med de föreslagna åtgärderna medför planförslaget ingen negativ påverkan på varken ytvattenförekomsten Vänern-Kattfjorden eller vattenkvaliteten i Kattfjorden, kommunens råvattentäkt. I den översiktliga dagvattenutredningen anges samtidigt att det finns behov av att göra en vidare bedömning med avseende på dagvattnets påverkan på recipient. Detta för att säkerställa att dels rimliga åtgärder har vidtagits för att minimera negativ miljöpåverkan, dels att ingen påverkan avseende kemisk eller ekologisk statusklassning sker efter exploatering. Det framstår sammantaget som att det är oklart hur fördröjningsåtgärderna ska vara så effektiva så att inte vattenförekomsten ska påverkas av det ökade trycket av dagvatten från det nya handelsområdet, varför dessa aspekter i förhållande till miljö kvalitetsnormer för vatten bör förtydligas till granskningsskedet.

### **Sammanvägd bedömning**

Av planförslaget framgår att området hyser höga naturvärden som påverkas kraftigt av förslaget.

Den trafik som förslaget genererar kräver att flera åtgärder görs i befintlig infrastruktur, i delar på statlig väganläggning vilket kräver att Trafikverket kan möta behovet.

Den handelsutredning som tagits fram visar att planen kan få konsekvenser för handel i andra kommuner samt i stadskärnan. Konsekvenser för befintlig handel i andra kommuner samt utrymmet för att etablera ny handel i desamma behöver därför förtydligas.

Utifrån handelsutredningens slutsatser och med anledning av de synpunkter som har lämnats av andra kommuner rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen överväger en annan storlek och utformning på handelsetableringen. Miljökonsekvensbeskrivningen presenterar en alternativ utformning såväl som alternativa lokaliseringar. Dessa avfärdas där lättvindigt, men bör kanske vägas tydligare mot andra intressen.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att den avvägning mellan enskilda och allmänna intressen som ska göras enligt 2 kap. 6 § och 3 kap. 1 § miljöbalken behöver belysas bättre.

### **Prövningsgrundande synpunkter**

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Mot bakgrund av synpunkterna ovan anser Länsstyrelsen att frågor om naturvärden, trafik och mellankommunala aspekter behöver studeras vidare före det att ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej.

### **Kommentar:**

*Till granskningskedet har bygggrätten minskats och stämmer bättre överens med beräknad potential för detaljhandelsutveckling inom Karlstads kommun fram till 2025 (WSP 2017). Karlstad är idag Värmlands starkaste handelskommun och en fortsatt tillväxt och utveckling av handeln inom Karlstad tätort är önskvärd, både vad gäller externhandel och centrumbandel, för att Karlstad ska fortsätta fungera som en attraktiv handelsort och inte tappa marknadsandelar till t.ex. städer utan för regionen. Precis som de flesta andra kommuner står handeln i Karlstad inför utmaningar som förändrade konsumtionsvanor och ökad konkurrens från e-handeln. Den potential som beräknas finnas i Karlstad bör tas till vara för att kommunen och länet inte ska tappa marknadsandelar. Gällande lokalisering är det de befintliga handelskluster som ska fortsätta utvecklas, dvs centrum, Bergvik och Välsviken.*

*Trafikutredningen har uppdaterats med nu kända förutsättningar vilket lett fram till de i granskningskedet föreslagna trafikåtgärderna. Föreslagna lösningar som berört E18 har inarbetats i Trafikverkets Åtgärdsvalstudie för E18 genom Karlstad. Avtal avses upprättas mellan Karlstads kommun och Trafikverket. Trafikutredningen (WSP 2019) visar dock att handelsetableringen inte är beroende av de åtgärderna på E18. Åtgärder på Bergviksvägen och i Bergviks rondellen är tillräckligt för att få till en god trafikföring i området. Men tillkommande bostadsbyggnad inom Västkust behövs även åtgärder på Ullebergsleden. Planerade åtgärder innebär sammantaget att kommunikationen mellan Hammarö och E18 inte påverkas negativt. Kommunen verkar även aktivt för att stärka de hållbara transporterna, för att trafiken inte ska öka enligt prognosen. Detta t.ex genom utbyggnad av gång- och cykelnät och snabbustråk.*

*Den minskade bygggrätten innebär att naturmark med böga naturvärden (nyckelbiotop) och av betydelse för spridnings samband kan bevaras. Naturmarkens bevarande säkerställs i planen genom att marken planläggs som natur. Dock innebär detaljplanen fortfarande att nyckelbiotopsområden påverkas. Planhandlingen har kompletteras med en motivering varför denna avvägning görs mellan de motstående intressena.*

*Planen bedöms inte förändra förutsättningarna för räddningstjänstens möjlighet till insatser på befintliga verksamheter. Nya byggnader ska uppfylla de lagkrav som ställs gällande t.ex. utrymningsvägar och brandskydd.*

*Till granskningskedet har dagvattenutredningen uppdaterats efter de nya förutsättningarna. Fördröjningsåtgärderna föreslås för att inte vattenförekomsten (mkn för vatten) ska påverkas av det ökade dagvattenflödet orsakat av att naturmark hårdgörs. Olika åtgärder föreslås beroende på val av parkeringslösning (tak eller garage). Åtgärderna bedöms i båda fallen uppfylla syftet.*

*Hur skyfall kan hanteras behandlas i den reviderade dagvattenutredningen. Planbeskrivningen kompletteras med text om detta.*

*Till granskningskedet har ytterligare utredning gjorts i syfte att underöka buruvida exploateringen påverkar koloniplatser och viktiga jaktområden för fladdermöss. I utredning konstateras att de potentiella boplatserna har låga värden och att de inte används som yngelkolonier. Bedömningen görs att detaljplanen medför försumbara effekter på fladdermusfaunan.*

*Planbeskrivningen kompletteras med tydligare motiv till varför de alternativ som tas upp i MKB:n avfärdas.*

## **Trafikverket**

### **Ärendet**

Trafikverket har tagit del av rubricerat planförslag som syftar till att öppna upp området mellan kvarteret Riksdalern och Bergvik för ny handel och verksamheter vilket därmed också knyter ihop handelsområdena. Sammanlagt prövas 35 000 m<sup>2</sup> bygghandel, hem- och fritidshandel av primärt skrymmande karaktär, dvs ej livsmedel. Därutöver tillkommer verksamheter om 15 000 m<sup>2</sup>. Syftet är också att det externa köpcentret Bergvik i sin helhet skall få en ökad funktion som stadsdelscentrum.

Planförslaget berör E 18 där Trafikverket är väghållare. E 18 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 § och har pekats ut i Funktionellt prioriterat vägnät. Längs aktuellt avsnitt uppgår ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till mellan cirka 30-40 000 fordon varav ca 10-12 % utgör tung trafik (mätår 2015). Hastighetsbegränsningen är i höjd med Huldsbergmotet 90 km/h. Vägen har bärighetsklass 4 och är ca 23 meter bred.

### **Åtgärdsvalsstudie E 18 genom Karlstad**

Just nu pågår åtgärdsvalsstudien ”E 18 genom Karlstad” som syftar till att föreslå åtgärder kring E18 för att klara framtida stadsutveckling och krav på tillgänglighet. Trafikverket vill se en samordnad planering där kommunens fysiska planering ger förutsättningar och underlag till studiens arbete som i sin tur genererar förslag på åtgärder som behöver arbetas in i relevanta detaljplaner. Här föreligger en utmaning i att takta dessa processer så långt möjligt.

### **Ett trafiksystem - helhetsbild**

I planunderlaget bifogas en trafikutredning som har till syfte att utreda hur mycket trafik det nya handelsområdet kommer att generera samt vilken påverkan denna kommer att ha på trafiksituationen. Utredningen skall vidare utreda vilka trimningsåtgärder som kan skapa tillräcklig kapacitet.

Trafikutredningen konstaterar att föreliggande detaljplan alstrar en tillkommande trafik om ca 8000 fordon/dygn varav ca 850 sker under maxtimmen, dvs den mest belastade timmen på dygnet. En mikrosimuleringsmodell i Vissim har tagits fram som visualiserar effekten av den ökade trafiken.

Trafikverket vill betona vikten av att man ser trafikfrågan i ett tillräckligt stort perspektiv som också omfattar områden utanför planområdet då påverkan av den tillkommande trafiken berör hela trafiksystemet. En viktig del av detta är att frågan också behöver hanteras i ett långt tidsperspektiv.

Planförslaget anger att handel- och verksamhetsområdet i den nya detaljplanen innebär att de två handelsområdena Bergvik och Riksdalern binds samman. Detta understöder det resonemang som Trafikverket vill lyfta fram där trafiksystemet behöver anpassas till den samlade trafikströmmen. Här behöver uppgifter om effekter av trafik från till exempel en sydlig förbindelse över Jakobsberg vägas in och likaså trafikströmmen till följd av ett utbyggt Västkust. Detta sammanlagt kan ge en annan bild av tillkommande trafik och dess påverkan.

Det underlag som finns i Karlstad kommuns trafikmodell innebär att hänsyn tas till ett bredare och längre perspektiv varför den bör vara en utgångspunkt för trafikutredningen. Trafikverket konstaterar att det inte framgår av planunderlaget i vilken mån trafikmodellen har legat till grund för trafikutredningen varför detta bör förtydligas.

### **Trafikutredningens förslag**

Trafikverket ser positivt på att man planerar för en ny anslutning från söder för framtida bebyggelseområde Västkust/Marieberg. Denna tillgängliggör hela Bergviksområdet utan att trafikanter måste belasta Ullebergleden och hela Bergviksvägen.



Vidare föreslår Trafikutredningen flera åtgärder där framförallt ytterligare körfält i ramperna till och från E 18 vid Hultsbergsmotet rör statlig infrastruktur. För att genomföra sådana åtgärder på statligt vägnät krävs ett fördjupat sakligt underlag för bedömningar om vad åtgärdsförslagen konkret innebär och om dessa är genomförbara med mindre insatser eller inte. Dessa behöver mao utredas ytterligare.

Trafikverket kan exempelvis se att radien i den södra avfarten från väster i Hultsbergsmotet behöver vara tillräcklig i enlighet med VGU, bullerpåverkan för närboende behöver hanteras vid den norra avfarten från öster. En bedömning behöver ske om någon av åtgärdsförslagen kräver vägplan etc. För att kunna genomföra åtgärder behöver först avtal tecknas och därefter eventuellt vägplan tas fram, i den mån den behövs. Trafikverket hävdar dock att dessa åtgärder först bör lyftas in i ÅVS-processen och avvägas tillsammans med åtgärder för att möjliggöra övrig stadsutveckling i området.

### **Det lokala vägnätet**

Trafikverket vill poängtera att det lokala vägnätet måste ha en tillräcklig kapacitet som kan hantera tillkommande trafik. Ny infart till planområdet föreslås utformas i en relativt komplex trafikmiljö där parkerande bilar samsas med de som angör området etc. Kapacitet är också viktig i cirkulationerna 1, 2 och 4 (sid 18 planbeskrivning) då begränsningar här snabbt kan leda till effekter på E 18/ramper.

Det är också viktigt att man kan uppnå en tydlighet i syfte att minska risker för olyckor i en komplex trafiksituation med många körfält och behov av snabba körfältsbyten. Här spelar en god väg hänvisning också en viktig roll. Trafikverket bedömer att det finns möjligheter att förenkla utformningen i och intill planområdet för att minska olycksrisker och förbättra för trafikflödet till och från området.

### **FÖP Eriksberg och scenario Bergvik i Trafikmodellen**

Planbeskrivningen kommenterar förutsättningarna som lyfts vid FÖP Eriksberg. Vidare finns en körning i Trafikmodellen - ”scenario Bergvik” som tidigare diskuterats. Trafikverket konstaterar att det är stor skillnad i omfattning av de trafikåtgärder som föreslås för att hantera trafiksituationen. Det är därför önskvärt med ett förtydligande resonemang som beskriver kommunens övergripande ställningstagande här (utöver den borttagna möjligheten till livsmedelshandel).

### **Riksintresset och köer i nuläget.**

Trafikverkets utgångspunkt i diskussionerna om påverkan på riksintresset innebär att köer som berör E 18 och dess ramper inte får uppstå. Köer påverkar E 18's funktion, försämrar framkomlighet till olika målpunkter samt ökar olycksrisk. I dagsläget förekommer köer främst vid maxtimme/arbetspendlingstid på E 18 i höjd med Hultsbergsmotet och vidare in på Riksväg 61/62. Vidare kan konstateras att belastningsgrad vid Hultsbergsmotet är hög med nuvarande trafikmängder.

Trafikverket konstaterar att man dimensionerat för den 85 percentilen i trafikutredningen. Trafikverket brukar dimensionera för den 90 percentilen vilket i en jämförelse innebär att kölängerna i rapporten möjligen underskattats något.

### **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

MKB anger att dagens vägnät inte klarar den förväntade trafiklasten utan att utformning behöver förändras. Trafikverket efterlyser i det sammanhanget att frågan belyses ur ett hållbarhetsperspektiv då andra åtgärder än att öka kapacitet med investeringar i befintlig infrastruktur måste övervägas tydligare. Fyrstegsprincipen behöver ges utrymme.

## **Buller**

Vid ökad biltrafik riskerar närliggande bostäder främst norr om E 18 utsättas för mer bullerpåverkan. Trafikverket ser att denna fråga bör behandlas. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller inget resonemang om risk för bullerpåverkan.

## **Risker**

E 18 är utpekad som primär rekommenderad väg för transport av farligt gods vilket innebär att en bedömning bör göras av riskbilden utifrån vägens perspektiv. Hänsyn till farligt gods ska beaktas vid exploatering enligt de rekommendationer som berörd länsstyrelse anger för väg. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder inte är godtagbara eller ska placeras inom vårt vägområde. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

## **Sammantagen bedömning**

Trafikverket vill betona vikten av att man ser trafikfrågan i ett tillräckligt stort perspektiv som också omfattar områden utanför planområdet då påverkan av den tillkommande trafiken berör hela trafiksystemet.

Trafikverket ser att föreslagna åtgärder bör lyftas in i ÄVS-processen i ”E 18 genom Karlstad” och avvägas tillsammans med åtgärder för att möjliggöra övrig stadsutveckling i området.

## **Övrigt**

För ytterligare information och planeringsunderlag se ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/samhallsplanering](http://www.trafikverket.se/samhallsplanering)

## **Kommentar:**

*Karlstad kommun bedömer att trafikfrågan är utredd i ett större perspektiv där hänsyn tagits även till planeringsprojekt utanför det aktuella planområdet. Till granskningskedet har trafikutredningen reviderats och ingångsvärden uppdaterats gällande Katrineberg, Zakrisdal och Jakobsberg efter nu kända förutsättningar. Detta förtydligas i planbeskrivningen*

*Trafikutredningen har också uppdaterats så att åtgärderna dimensioneras efter 90 percentil istället för 85 percentil.*

*Då planområdet minskats betydande har behovet av en ny väg i söder inte bedöms nödvändig för handelsutbyggnaden. Vägen kommer dock behövas för framtida utbyggnad av Katrineberg varför en sådan väg istället kommer hanteras i det planarbetet.*

*Åtgärderna har lyfts in i ÄVS-processen. Handelsetableringen kan dock genomföras utan åtgärder på E18 visar den reviderade trafikutredningen. Föreslagna åtgärder på Bergviksvägen och i Bergviksrondellen är tillräckliga för att åstadkomma en god trafikföring i området.*

*Bullerfrågan behandlas kort under rubriken Störningar, hälsa och säkerhet i planbeskrivningen. I Behovsbedömningen har det den tillkommande trafikmängden bedömts som försumbar i förhållande till trafiken på E18. Det finns heller ingen bebyggelse (bostäder) i närheten som omfattas av lagstiftningen kring buller.*

*Farligt godsleden har beaktats i planen då ett tillräckligt avstånd till närmsta byggnad hålls. Närmsta möjliga byggnad inom planområdet ligger ca 100 meter från E18. Enligt kommunens översiktsplan kan de flesta typer markanvändning (inkl handel) förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser redan vid ett avstånd på 70 meter från transportled för farligt gods.*

## Lantmäterimyndigheten

Baskartan är från 2016, skall uppdateras.

Fundering kring anslutningen av den kommunala gatan mot privat mark (Köpet s:1). Finns ingen rätt att åka över Köpen s:1.

Skall infarten till kvarteret Riksdalern från Ullebergsleden ligga kvar så nära den nya cirkulationsplatsen? Om den skall tas bort är det lämpligt att infarten till kvarteret Riksdalern ingår i planen.

I övrigt har lantmäterimyndigheten ur fastighets- eller registreringssynpunkt inget att erinra.

### Kommentar:

*Baskartan har uppdaterats till granskningskedet.*

*Anslutningen till Köpet s:1 utgår.*

*Infarterna från Ullebergsleden utgår och hanteras i separat plan (DP för cirkulationsplats vid Gräsdalen).*

## Kommunala remissinstanser

### Eda kommun

Kommunen ser det som synd att de kulturhistoriska byggnaderna vid Månsgården ska rivras och hoppas att dess historia kan kopplas till platsen på annat vis. Hur ställer sig kommunen till de stigar som finns i området enligt Lantmäteriets karta? Dessa kan vara viktiga för boende i området för rekreation och fritid. Den mark som ligger mellan kvartersmark och lokalgatan i planområdets södra del som hamnar utom planområdet, vad innebär det för detta område?

I sin helhet har kommunen inget att erinra planförslaget.

### Kommentar:

*Planens nya avgränsning innebär mindre påverkan på stigarna. I kommande planering av Katrineberg och Zakrisdal är det relevant att se över att det finns rekreativstigar och möjlighet för närboende att röra sig i området till fots på ett bra sätt.*

*Synpunkten om att koppla de kulturhistoriska värdena kring Månsgården på annat vis noteras.*

### Hammarö kommun

I Hammarö kommun är försäljningsindexet lågt, delvis på grund av sin närhet till Karlstad och deras utbud. Hammarö kommun är orolig och anser att ytterligare etablering av handel på Bergviksområdet kan minska försäljningsindexet ytterligare i Hammarö. Hammarö kommun anser det viktigt att det finns goda förutsättningar för att driva handel i den egna kommunen vilket ger våra invånare god närhet till handel.

Hammarö kommun är med sitt läge i förhållande till Karlstad, beroende av väl genomtänkta kommunikationsstråk som främjar långsiktigt hållbara och tillgängliga person- och godstransporter. Kommunikationsstråken i Karlstads kommun måste planeras så att transportbehovet med bil till och från Hammarö minskar betydligt för att vi ska kunna bygga ett hållbart samhälle och nå klimatmålen. Samtidigt måste tillgången till E18 finnas kvar för de transporter som fortsatt behöver ske med personbil och tunga motorfordon. Gång, cykel och kollektivtrafikstråk måste samordnas mel-

lan kommunerna så de får logiska, gena och tydliga kopplingar till viktiga målpunkter.

Trafiksituationen på Bergvik är ansträngd redan idag och precis som man skriver i planbeskrivningen så kommer området inte att klara av den beräknade trafikökningen. Karlstad kommun har fler detaljplaner på gång som kommer att belasta området ytterligare i och med den södra länken och de tillkommande bostäder som planeras i Jakobsberg. Till Hammarö och bland annat Stora Enso går mycket tung trafik samt persontransporter via Bergvik som ska vidare till den södra delen av Karlstad och E18. Vid vissa tidpunkter, speciellt på eftermiddagen är det svårt att angöra E18 på grund av köer som beror på kapacitetsproblem på väg 61 mot Kil, man kan i planbeskrivningen eller trafikutredningen inte se att man redovisar dessa problem eller föreslår åtgärder för att förbättra denna trafiksituation.

Hammarö betonar vikten av att man ser alla dessa nya detaljplaner till en helhet och att de åtgärder som krävs görs innan ytterligare etablering av både handel och bostäder.

#### **Kommentar:**

*Trafikutredningen baseras på trafikmodeller där samtliga kända utbyggnader inom Karlstads kommun är med. De simuleringar som gjorts har gjorts utifrån att all planerad bebyggelse genomförs samt att södra förbindelsen byggs.*

*De åtgärder som föreslagits ska enligt utredningarna vara tillräckliga för att åstadkomma en bra trafiksituation efter planens genomförande. Åtgärderna är främst fokuserade på det kommunala och privata vägnätet, inte det statliga vägnätet. Om åtgärder på E18 skulle genomföras enligt Trafikverkets förslag i åtgärdsvalsstudien skulle kapaciteten öka ytterligare.*

*Frågan om konkurrenspåverkan bör inte bedömas utifrån administrativa gränser utan utifrån platsens lämplighet. Att inte medge livsmedel bör ha en positiv påverkan för Hammaröbornas möjlighet till närservice. Se även kommentar gällande handel till Länsstyrelsen.*

*Karlstad kommun arbetar aktivt med att möjliggöra för transportmedelsförflyttningar från bil till mer hållbara transporter (buss, cykel, gång). I anslutning till planområdet planeras t.ex förbättrade gång och cykelmöjligheter längs Ullebergsleden och Bergviksvägen. Kommunen och Regionen planerar också för ett snabbstråk med hållplatsläge i direkt anslutning till planområdet.*

## **Kristinehamns kommun**

Handelsutredningen

Den handelsutredning som ligger till grund för planförslaget har till syfte att utreda planförslagets påverkan på handeln i Karlstads stadskärna. Omfattningen av den tillkommande handeln i planförslaget bedöms, i utredningen, ha inverkan på handelsetableringar i grannkommunerna.

Fortsatt planarbete för Bergvik 1:37 bör innehålla fördjupade kunskaper kring hur den förväntade handelsetableringen kommer att påverka handeln i Kristinehamns kommun.

Utan ett sådant breddat underlag är det svårt att bedöma hur stora negativa konsekvenser planförslaget får ur ett mellankommunalt perspektiv. Utredningen bör särskilt belysa om den handeln som planen syftar till påverkar befintlig handel, eller motverkar nyetablering, i grannkommunerna.

Synpunkter på förslaget till miljökonsekvensbeskrivning

Kristinehamns kommun ingår först nu i samrådskretsen för avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Förslaget till MKB definierar de frågor som leder till att Karlstads kommun tillsammans med Länsstyrelsen har bedömt att en MKB krävs. Kristinehamns kommun har synpunkter inom två delar av MKBn:

#### Alternativa lokaliseringar

Fortsatt arbete med att beskriva konsekvenserna av planförslaget måste breddas till att omfatta fler möjliga lokaliseringar och tydliga motiv till varför aktuell plats har valts för just handelsetablering. Möjliga etableringar i andra kommuner bör belysas.

#### Påverkan på riksintresse E18

Kristinehamns kommun anser att den föreslagna handelsetableringen riskerar att innebära påverkan på riksintresset E18. Att belasta denna regionalt och nationellt viktiga transportled med ytterligare trafik, riskerar att kräva omfattande nyinvesteringar. Dessa investeringsresurser skulle annars kunna ha använts till andra, regionalt och nationellt, viktiga projekt såsom förbättrade regionala resmöjligheter.

Därför bör tillkommande handel lokaliseras i lägen där utrymme i köpkraft finns samt där kapacitet i anslutande statlig infrastruktur redan bedöms finnas.

#### Kommunens samlade synpunkt

Fortsatt planarbete för Karlstads kommun bör belysa den nu föreslagna etableringen i ett regionalt perspektiv. Såväl påverkan på angränsande kommuners handelsindex som behovet av investeringar i statlig infrastruktur till följd av planförslaget bör beskrivas i regionala termer.

Kristinehamns kommun har ett handelsindex för sällanköpsvaror på 55 och en stor del av den handeln sker idag i Karlstad, Karlskoga och Örebro. En viss del av denna sällanköpshandel görs i butiker som rimligen inte kommer att etablera sig i Kristinehamn, utan som endast lokaliseras i regionala huvudorter. Sådana etableringar är av regional nytta och bidrar till att stärka Karlstad som en ”regional motor”. Om etableringarna däremot innebär försäljning av mer ordinära sällanköpsvaror (möbler, bygg, vitvaror, trädgård osv) kommer etableringen, istället slå hårt mot exempelvis Kristinehamns möjlighet till sådana etableringar. Förutom en påverkan på utbudet och ett minskat transportbehov är den typen av etableringar av stor vikt för den lokala arbetsmarknaden, eftersom handelsyrken oftast är instegsarbeten som gör att unga eller nyanlända kan bo kvar inom kommunen. I Kristinehamn pågår planläggning av Norra Höja, för att möjliggöra en utveckling av handelsområdet Drevsta och där skapa plats för framför allt sällanköpsvaror. Om Karlstads planförslag antas och genomförs kommer det kraftigt försvåra Kristinehamns möjligheter till handelsutveckling. Effekten av att handeln ytterligare koncentreras till Karlstad blir ökat transportbehov och negativ påverkan på Kristinehamns näringsliv vad gäller handel. Om handelsetableringar sker närmare konsumenterna minskar transportarbetet i samband med inköp av sällanköpsvaror och därmed tas ett större ansvar för klimatpåverkan.

Det är med stöd av detaljplan svårt att reglera vilken handel som kommer att etableras, alltså om det kommer att bli butiker som inte konkurrerar med grannkommunerna eller inte. Sammantaget ser Kristinehamns kommun en risk för att ytterligare arbetstillfällen som skulle kunnat uppstå i Kristinehamn istället hamnar i Karlstad. Därutöver är det tveksamt till om nyttan av handelsetableringen i Bergvik motiverar resurser som kommer att krävas för att lösa trafiksystemet kring E18/Bergvik.

#### **Kommentar:**

*Se kommentarer till Länsstyrelsens yttrande gällande handel och trafik.*

## **Sunne kommun**

Sunne kommun vill poängtera att ett utökat handelsområde kan innebära en ökad konsumtion samt att fler Sunnebor väljer att göra handelsresor till Karlstad, vilket innebär ökade transporter i länet och minskad omsättning för handeln i Sunne. Ökade transporter och ökad konsumtion motverkar kommunens hållbarhetsprinciper.

### **Kommentar:**

*Se kommentarer till Länsstyrelsens yttrande gällande handel och trafik.*

## **Teknik- och fastighetsförvaltningen**

Övergripande synpunkt

Planförslaget är förenligt med kommunens översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen för Eriksberg, men kunskapen om områdets höga naturvärden fanns inte när de planerna togs fram. Teknik- och fastighetsförvaltningen bedömer därför att en utbyggnad enligt nuvarande förslag till detaljplan är olämplig på grund av områdets höga naturvärden. I det fortsatta planarbetet behöver detta beaktas i större utsträckning.

Synpunkter på planens utformning

När det gäller trafik och utformningen av områdets interna gatunät är det viktigt för trafikflöden och kapaciteten i det närliggande gatunätet att gatunätet är självförklarande och minimerar risk för onödiga stopp för fordon som ska in till det nya området.

Det är även av största vikt att det interna gång- och cykelnätet utformas på ett sådant sätt att det underlättar möjligheten att ta sig mellan områdets olika delar till fots eller med cykel.

Från den nya gatan söder om handelsområdet så föreslås en ny infart till området. Utformningen av denna infarten bör förtydligas i planbeskrivningen.

I planens södra område så föreslås en ny anslutning till kommande plan med möjliga bostäder i söder. Beskrivningen av korsningen bör förtydligas och även förbättras för den passerande GC-vägen. Om intentionen med planen är att knyta ihop handelsområdet Riksdalern (Biltema) med Bergviksområdet så bör kvartermarken inom planområdet ha samma planbestämmelse dvs. inte dela området enligt samrådsförslaget med Z (verksamheter) mot Riksdalern och H (handel) mot Bergviksområdet. En enhetlig och tydlig planbestämmelse underlättar för framtida exploatörer/näringsidkare att utveckla området i anslutning till Riksdalern. Kommunen har många förfrågningar om att etablera sig i området men alla gäller verksamheter som klassas som sällanköp.

### **Kommentar:**

*Planförslaget har justerats med hänsyn till naturvärdena.*

*Övriga synpunkter bedöms inte längre aktuella i och med det reviderade planförslaget.*

## **Kultur och fritidsnämnden**

Kultur- och fritidsnämnden har inga synpunkter på detaljplan för Bergvik 1:37 m fl inom Bergvik i Karlstads kommun - samråd.

## Miljöförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att planens genomförande kan komma att ha en negativ påverkan på den strategiska planen målområde ”En miljösamart kommun”. Miljöförvaltningen delar den bedömningen då ett nytt handelsområde kan komma att leda till fler bilresor, ökat energibehov och mer konsumtion. Miljöförvaltningen vill därför lyfta följande hållbarhetsaspekter att beakta i det fortsatta planarbetet:

### Avfallshantering

Antal återvinningsstationer i kommunen är enligt FTI för få i förhållande till stadens storlek. I närheten av planområdet saknas möjlighet att lämna sina förpackningar till återvinning då det inte finns någon återvinningsstation vid Bergviks köpcentrum, IKEA eller Riksdalerns handelsområde. Miljöförvaltningen anser därför att det är nödvändigt att det avsätts plats för en komplett återvinningsstation, för tidningar och förpackningar, inom planområdet.

Om det är ont om plats för källsortering kan underjordiska lösningar vara bra då de kan ta emot större mängder avfall på en relativt liten yta.

### Cirkulär ekonomi och lokalanpassning

Det är viktigt att planera så att hållbara handelslösningar och cirkulär ekonomi uppmuntras. På det sättet blir också en hållbar livsstil självklar och enkel. Vi behöver lösningar och samhällsplanering som leder till att platser och lokaler för reparation, återbruk, byten och delning skapas.

Shoppingmönstret hos konsumenterna har de senaste åren förändrats till att i större utsträckning ske via webbhandel. Behovet av fysiska butikslokaler kan därför snabbt förändras och det är en fördel om lokaler kan göras flexibla för att med små ingrepp kunna anpassas till nya användningsområden, till exempel lager för webbhandel eller lokaler för återbruk som förändras över tid, som pop-up-butiker.

### Energi och klimat

Nya byggnader behöver byggas energieffektivt i syfte att minimera behov av värme och kyla i fastigheten. Möjligheten att integrera förnybar energiproduktion så som sol i nybyggnadsskede bör premieras. Planområdet har möjlighet att koppla sig till fjärrvärmesystemet, vilket är att föredra framför t.ex. bergvärme eller annan elbaserad värmeproduktion.

Enligt en planbestämmelse ska minst 2/3 av byggnadernas taktäckning förses med vegetationstak eller dylikt dagvattenfiltrerande material, denna typ av tak ger även ett mindre kylbehov i byggnaden, vilket är bra. Om ytterligare kyleffekt behövs bör sorptiv kyla övervägas som alternativ, i stället för eldrivna kylaggregat. Stora fönster har generellt sämre isoleringsförmåga än en vägg vilket kräver ett större värmebehov på vintern och större kylbehov på sommaren då värme från solens strålar alstras i lokalen. Användning och placering av stora fönsterpartier kan därför ha stor påverkan på energibehovet.

Planbeskrivningen tar upp att miljövänligt byggnadsmaterial ska användas för att undvika oönskade ämnen till dagvattnet. Trä är ett bra alternativ ur flera aspekter, det är förnybart, miljövänligt och klimatsmart. Att bygga i trä jämfört med betong kan halvera klimatpåverkan eftersom framställning av cement till betongindustrin släpper ut stora mängder koldioxid.

### Hållbart resande

Enligt den strategiska planen ska Karlstad vara en miljösmart kommun och Karlstadsborna ska kunna leva ett hälsosamt liv. För att uppfylla dessa mål och möta framtidens klimatutmaningar behöver cykeln vara ett naturligt val av transportmedel, även vid handelsresor. Säkra cykelstråk bör därför planeras inom området. Miljöförvaltningen vill också trycka på att cykelparkeringarna inom handelsområdet bör ha gott om utrymme för olika typer av cyklar, lastcyklar och cykelkärror samt erbjuda laddningsmöjligheter för el-cyklar.

Laddning av elbilar bör integreras i parkeringsplatserna och möjlighet till snabbaddning bör övervägas. En attraktiv utformning av laddningsstationer fyller också en pedagogisk funktion för att främja elfordon.

#### Vatten kvalitet

Miljöförvaltningen är positivt till de åtgärder gällande dag- och spillvatten som finns med i planbeskrivningen och som bestämmelser på plankartan. Genom fördröjning av dagvatten samt att spillvatten tas in i kommunens VA-försörjning kommer, enligt Swecos miljökonsekvensbeskrivning, varken ytvattenförekomsten Väner-Kattfjorden eller vattenkvaliteten av kommunens råvattentäkt i Kattfjorden att påverkas negativt av planförslaget.

#### Anmälningspliktiga verksamheter

Dagvattenanläggningar och miljöfarliga verksamheter som till exempel fordonsservice ska anmälas till miljöförvaltningen.

#### Miljönämndens tillägg till Miljöförvaltningens yttrande:

Miljönämnden förordar att arbetet med detaljplanering av det aktuella planområdet avbryts. Den handel som förväntas om detaljplanens huvudalternativ genomförs bedöms generera 8 000 bilresor per dygn. Därigenom kommer detaljplanen att medföra ökade utsläpp av luftföroreningar och ökad klimatpåverkan. Detaljplanen motverkar därför de globala, nationella, regionala och kommunala mål som handlar om klimatet och om ren luft. En brist i miljökonsekvensbeskrivningen är att inget försök gjorts att kvantifiera dessa ökade utsläpp och klimatpåverkan. 8,4 hektar, eller en tredjedel av planområdet, utgörs av skog som av Skogsstyrelsen klassats som nyckelbiotoper. Dessa nyckelbiotoper skulle omintetgöras om detaljplanens huvudalternativ genomförs, och skulle även till mindre del beröras om detaljplanens alternativ 2 genomförs. ”Nyckelbiotop” är den högsta naturvärdesklassning som Skogsstyrelsen använder; en lägre klassning är ”naturvärdesobjekt”. Enligt Skogsstyrelsens definition är nyckelbiotoper områden som har mycket stor betydelse för skogens växt- och djurliv, och där rödlistade arter finns eller kan förväntas finnas. De hittills identifierade nyckelbiotoperna utgör bara ca 2% av den produktiva skogsmarken i Sverige. Att så långt möjligt bevara nyckelbiotoperna är avgörande för att vi i Sverige ska kunna förena ett sid 11 (18) produktivt skogsbruk med ett bibehållande av skogslandskapets biologiska mångfald. Av dessa skäl förordar miljönämnden i första hand att arbetet med detaljplanering av det aktuella planområdet avbryts. I andra hand förordar miljönämnden att det fortsatta arbetet inriktas på alternativ 2, med justeringar för att undvika ingrepp i nyckelbiotoper. Om detaljplanering av området ändå fortsätter enligt något av de beskrivna alternativen, så bör synpunkterna i miljöförvaltningens tjänsteskrivelse inarbetas i detaljplanen, liksom även de försiktighetsåtgärder som rekommenderas i Swecos miljökonsekvensbeskrivning.

#### **Kommentar:**

*Merparten av miljöförvaltningens synpunkter behandlar åtgärder som planen inte kan reglera. Synpunkterna bör istället tas upp direkt med exploatören inför byggskedet. Planen har t.ex. ingen möjlighet att säkerställa återvinningsstationer. Däremot medger planen detta i större delen av handelsområdet. Återvinningsstationer kan placeras inom området efter överenskommelse med exploatören.*

*I föreslagen trafiklösning har frågan om hållbara transporter beaktats t.ex genom förslag på utbyggand av säkra cykelstråk, justeringar av bussbållplatser och anpassning av entréer till det planerade snabbbusstråkets framtida hållplatsläge.*



## **Karlstads El och Stadsnät**

Karlstads El & Stadsnät AB har kablar och en luftlinje inom det område som detta projekt avser. Detta elnät måste raseras vid en ev. byggnation. Vi kommer att behöva sätta ett antal nya nätstationer i området för att klara det planerade effektuttaget. I detaljplanen finns inga föreslagna E-områden för möjliga elnätstationer.

En 130kV linje passerar området i det nordvästra hörnet som man måste beakta.

Våra anslutningspriser finns på vår hemsida <http://karlstadsnat.se>  
Anslutning till Stadsnätet offereras vid förfrågan från kund.

För övrigt har Karlstads El-och Stadsnät AB inget att erinra.

### **Kommentar:**

*Plankartan justeras så att transformatorstationer (nätstationer) medges inom kvartersmarken. Ledningen i nordvästra hörnet bedöms ha beaktas.*

## **Övriga remissinstanser**

### **Skanova**

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

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

### **Kommentar:**

*Planens genomförandeberskrivning kompletteras med att byggherren bekostar eventuell flytt/skydd av telekablar orsakade av exploateringen.*

### **Naturskyddsföreningen**

Vi avstyrker planförslaget eftersom vi tycker att det inte bör tillkomma ytterligare externhandel i kommunen. Ökad externhandel medför ökad trafik och därmed ökad klimatpåverkan. Det aktuella området har stora naturvärden med i huvudsak nyckelbiotopsskog som till största delen försvinner om planförslaget genomförs. Vidare skulle en exploatering innebära att en viktig spridningskorridor mellan naturen på Hammaröhalvön och övriga Värmland byggs igen. Vi ställer oss också tveksamma till om den föreslagna trafiklösningen är tillräcklig för att lösa befärdade trafikproblem vid en utbyggnad av köpcentret. Slutligen anser vi att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras så att även påverkan av ökad konsumtion vägs in i bedömningen av om olika miljömål och globala hållbarhetsmål uppfylls eller ej.

## Detaljsynpunkter på planförslaget

### Utbyggnad av köpcentrum

Naturskyddsföreningen har länge varit kritisk till utbyggnaden av externhandel i Karlstad: på Bergvik och i Välsviken. En utbyggnad enligt planförslaget medför ökad biltrafik, ökade koldioxid- och andra avgasutsläpp och som en följd ökad klimatpåverkan.

Klimatrapporter från FN:s klimatorgan IPPC visar på det ohållbara med att driva på en utveckling med fler externa köpcentra. Vi måste i stället minska växthusgasutsläppen och våra konsumtionsmönster.

I Karlstad finns redan ett betydande antal bygg-, möbel-, köksmaskinhandlare och bilserviceföretag, som alla skulle förlora på ytterligare butikstillskott i Bergvik. Det kan därför hävdas att planförslaget inte tillför några mervärden för Karlstadsborna. På längre sikt kan dessutom en fortsatt utbyggnad av köpcentrum visa sig onödig. En nyligen publicerad utredning från HUI pekar på en minskad handel för kategorin köpcentrum, som övertas av en växande e-handel (<http://www.hui.se/nyheter/e-handeln-staller-okade-krav-pa-kopcentrumen>).

Ett rimligt antagande med allmänna klimatåtgärder som kan förutses, kommer det långa resandet för inköp att minska pga höjda bränslepriser och ökad insikt i bilåkandets negativa klimatpåverkan. En utbyggnad av ytterligare köpcentra kan då bedömas som icke hållbar investering. Ovanstående gör att vi avstyrker planförslaget.

### Stora naturvärden riskerar att försvinna

Lokaliseringen är också olämplig eftersom förslaget innebär att så mycket värdefull gammal tallskog försvinner. Gjorda utredningar visar att tre nyckelbiotoper med en yta av totalt 84 000 kvadratmeter finns inom planområdet. Om planförslaget genomförs försvinner större delen av nyckelbiotopsrealen, endast 10 000 kvadratmeter sparas. I och med att planförslaget innebär att marken där den värdefulla skogen ligger på är ett berg som sprängs bort försvinner naturvärdena för gott. Därmed går gammal tallskog förlorad som i dagsläget är boplats för ett antal rödlistade och fridlysta arter.

Dessutom innebär planförslaget att en viktig spridningskorridor mellan naturen på Hammaröhalvön och övriga Värmland byggs igen ännu mer än tidigare. Det är framförallt artgrupperna barrskogsmesar, groddjur och vildbin som får svårare att sprida sig. Detta påverkar alltså även naturområden såväl söder som norr om planområdet.

Naturskyddsföreningen anser att denna utveckling är djupt olycklig och onödig.

Planförslaget innehåller vissa ”försiktighetsåtgärder” för att begränsa eller undvika negativ påverkan på naturmiljön, inklusive:

- En 50 meter bred remsa lämnas oexploaterad med syftet att lindra barriäreffekten.
- Minst 2/3 av byggnadernas taktäckning ska vara vegetationstak
- Minst ett träd ska planteras per tio p-platser.

Även om dessa åtgärder i sig är positiva får de ses som kosmetiska åtgärder jämfört med den skada som görs för den biologiska mångfalden om planförslaget genomförs. I MKB:n (men inte planbeskrivningen) tas även upp förslag till kompensationsåtgärder, att avsätta annan mark som naturreservat för att kompensera för det intrång som görs på planområdets naturvärden. Områdena är Gruvlyckeberget och Margårdsängen (söder om Björkås). Om det blir ett genomförande av planförslaget anser Naturskyddsföreningen att det kan vara en intressant kompensationsåtgärd som bör utredas närmare.

## Trafikfrågor

Trafiknätet runt Bergvik är redan idag hårt belastat och det är inte ovanligt med köer på tillfartsvägar till Bergvik vid trafikstörningar. I och med planförslaget belastas området med ytterligare trafik, cirka 8000 resor per dygn.

Planförslagets trafikutredning visar på att förhållandevis stora ingrepp krävs från E18 och inom befintligt vägsystem, som dessutom måste kompletteras. Under en eventuell byggtid kommer stora störningar förorsaka både köer och irritation i en stor omfattning.

I planbeskrivning och MKB föreslås ett antal åtgärder som lösning på befärade trafikproblem, bland annat viss breddning och ommålning av körfält vid avfartsramper och cirkulationsplatser vid Hultsbergsmotet.

Vi ställer oss tveksamma till om de föreslagna trafiklösningarna är tillräckliga för att lösa befärade trafikproblem.

## Komplettering av planbeskrivning och MKB

Slutligen anser vi att planbeskrivningen bör kompletteras med information om vilka naturvärden som går förlorade vid en utbyggnad samt att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras så att även påverkan av ökad konsumtion vägs in i bedömningen av om olika miljömål och globala hållbarhetsmål uppfylls eller ej, se bilaga nedan ” Klimatpåverkan till följd av ökad konsumtion”.

### **Kommentar:**

*Naturskyddsföreningen beskriver komplexa problem med samhällsutvecklingen i ett bredare perspektiv. Detaljplanen kan inte enskilt anses innebära en klimatpåverkan med anledning av ökad konsumtion och ökade transporter.*

*Utifrån det planuppdrag Stadsbyggnadsförvaltningen fått har flera åtgärder gjort för att bidra till ett mer hållbart stadsbyggande. Gällande transporter föreslås t.ex föreslås en utbyggnad av gång- och cykelnätet och förberedelser för ett snabbstråk med entréer vända mot hållplatsläget. Gällande nyckelbiotoper och spridningskorridoren har handelsytan minskats betydande så att en av de tre nyckelbiotoperna kan bevaras vilket också är positivt för spridnings-sambandet öster om Månsgården.*

*Gällande de föreslagna trafikåtgärderna har trafikutredningen efter samrådet reviderats utifrån det nya planförslaget. De trafiklösningar som nu föreslås är enligt utredningen fullt tillräckliga för att åstadkomma en god trafikmiljö. Att investera i en överkapacitet i trafiken är inte lämpligt med anledning av de transportpolitiska miljömålen.*

## **Värmlandsmuseum**

Värmlands Museum har genomfört två kulturmiljöutredningar som tillsammans innefattar området för detaljplanen. Utredningarna genomfördes 2008 och 2009. Inom det nu aktuella området hittades inga fasta fornlämningar men ett antal kulturhistoriska lämningar påträffades, bland annat gränsmarkeringar och spår av stenbrott. En byggnad utpekades som särskilt kulturhistoriskt värdefull, det stora bostadshuset Månsgården. Även i Karlstad kommuns kulturmiljöprogram är byggnaden utpekad som en röd byggnad, d v s att det är en särskilt värdefull byggnad som inte får förvanskas enligt plan- och bygglagens 8 kap. 13 §. Några ytterligare byggnader är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i dess närhet. Byggnaden är flyttad från Trossnäs. Tanken var först att den skulle användas till möbelmagasiner, men den omvandlades istället till bostadshus och har sedan 1930-talets senare del utgjort kärnan i det som senare kom att bli miljön Månsgården.

Enligt planprogrammet har ”.....möjligheten att flytta den särskilt värdefulla byggnaden diskuterats. Det alternativet har dock inte bedömts rimligt. Konsekvensen av planens genomförande är därmed att en kulturhistoriskt särskilt värdefull byggnad och två andra byggnader med visst värde rivs.” Vi

ifrågasätter hur seriöst bevarandefrågan diskuterats och vilka möjliga lösningar som undersökts. Inte rimligt i proportion till vad? Vi menar att om det är möjligt och rimligt att spränga berg och sänka marknivån 6 meter så borde en flytt av ett eller ett par byggnader i sammanhanget inte vara någon stor sak, utan egentligen ganska rimlig. Förutom förlusten av en byggnad som kommunen själv har pekat ut som särskilt kulturhistoriskt värdefull, innebär rivning av byggnaderna också resursslöseri. Material i byggnader uppförda före 1900-talets mitt är oftast av mycket hög kvalitet, något vi knappast är bortskämda med när vi handlar byggvaror idag. Rivningen är också ett avsteg från kommunens ledstjärna om att innovativt stimulera en hållbar utveckling. Att värna kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla byggnader är att jobba långsiktigt och hållbart.

**Kommentar:**

*Möjligheten till flytt av Månsgården är under utredning och kan vara ett alternativ till rivning. Återuppförandet kan dock vara kostasamt. Att återuppföra Månsgården oinredd och utan uppvärmning, liknande det persedelförråd det en gång var kan dock vara ett rimligt alternativ.*

## **Berörda fastighetsägare/verksamhetsutövare**

### **Biltema Real Estate**

Historik

Underhåll av befintliga tillfartsvägar till Riksdalern 1 och 2 har under 19 år hanterats och bekostats utav Biltema Real Estate. Under de flesta år har den även använts som bussgata.

Dagsläge

Kunder beklagar sig då de får åka förbi varuhuset för att vända åter på tillfartsvägar.

Vid vissa tidpunkter är det svårt att komma ut på Bergviksvägen.

Detaljplan för Bergvik 1 :37

Nedanstående förslag enligt detaljplan anser vi bara är försämringar för 700 000 kunder varje år och det medför en större miljöpåverkan med längre körväg och fler köbildningar.

- Lämna nuvarande väg samt tillhörande mark till ett samägande
- Kunderna får via Bergviksvägen passera tre rondeller inne på området innan man kan parkera hos Biltema
- Ta bort cirka 35 parkeringsplatser
- Fördubbla infartsträckan via Ullebergsleden

Biltemas förslag enligt nedanstående skiss

Detta ger fler möjligheter och bättre tillgänglighet för kunderna, förslaget visas med röda streck på nedanstående ritning. Miljöpåverkan minskar med färre köer och kortare körväg.

- Behåll nuvarande in- och utfart från Bergviksvägen för att ge ytterligare ett alternativ
- Ny in- och utfart på Ullebergsleden, endast infart från Bergviksrondellen och endast utfart mot Hammarö
- En ”snobbfil” från Bergviksvägen till Ullebergsleden för att avlasta Bergviksrondellen



**Kommentar:**

*Planförslaget har justerats så att nuvarande in- och utfart från Bergviksvägen kan behållas. Den föreslagna nya cirkulationsplansen på Bergviksvägen innebär möjlighet för Biltemas kunder som kommer österifrån att vända närmre Biltemas infart för att ta sig in till parkeringen.*

*En ny in- och utfart på Ullebergsleden är inte lämplig av trafiksäkerhetskäl. Biltemas kunder hänvisas istället till infart via en ny cirkulation längre söderut på Ullebergsleden.*

*I Bergviksrondellen föreslås nu ett högersvängfält för fordon som kommer österifrån på Bergviksvägen, liknande den lösning som föreslås ovan.*

**Coop Värmland Fastighet**

Coop Värmland i egenskap av livsmedelskedja och verksamhetsutövare på Handelsområdet Bergvik, lämnar härmed yttrande över rubricerad detaljplan.

I Coop Värmland har vi en lång historik på Bergvik såsom initiativtagare och utvecklare av handelsplatsen fram till vår försäljning av fastigheten Köpet 1 under 2015. Utvecklingen av handel generellt och Bergvik i synnerhet har varit exceptionell sedan starten på Bergvik 1981. Den ursprungliga handelsytan på ca 15 000 m<sup>2</sup> behövde redan kommande år utökas med ca 5-6 000 m<sup>2</sup>. Sedan följde utbyggnader under -90 och -00 talet i olika etapper till nuvarande totalyta på ca 54 000 m<sup>2</sup> inom Bergviks köpcentrum. Under denna tid projekterades också avfarter och nya trafiklösningarna för att möjliggöra trafikflödet till såväl ett utbyggt Bergvik köpcenter som till nyetableringar i form av IKEA och Riksdalern, östra Bergvik.

**Trafik**

Nuvarande fastighetsägare av Bergviks köpcenter har i omgångar uttryckt önskemål om att addera ytterligare handel till området, något som kommunen tidigare sagt måste föregås av nya avfarter och trafiklösningar för att vara möjligt. En ny avfartslösning till Bergviksområdet och Eriksberg mellan Bergvik och IKEA diskuterades, som också skulle ta hand om trafiken norr och väster ifrån, för att kunna leda trafik direkt in till handelsområdena och inte via den ”trattformade” lösningen som idag

gäller för anslutningen mellan E18, 61/62:an. Då var planen som nu, att öppna för fler bostadsområden vid Västkust och Zakrisdal samt att medge utökad handel i området Erikberg.

Förutom alla de bostäder som tillkommit och planeras i omgivande områden, kommer enligt detta planförslag ytterligare 35 000 m<sup>2</sup> handel att belasta samma trafiklösning som dimensionerats för den handel som var känd i slutet av -90 talet. En förbindelse mellan Hammaröleden och Bergviksområdet via Västra Jacobsberg och Kartåsberget kommer att få hög prioritet för att minska trycket genom Karlstad i Viken och på Hamngatan, och sannolikt att leda till ytterligare belastning i trafiksystemen på Bergviksområdet.

#### Handelsutveckling

Vi konstaterar att kommunen i anslutning till detaljplanarbetet, har genomfört en gedigen handelsutredning av extern part. Denna utredning redovisar konsekvenserna för befintlig handel i såväl centrum som i externområdena, vid en utveckling av Monsensområdet. Konsekvensanalysen av de scenarier som redovisas på sidorna 41-49 i utredningen, stämmer väl överens med vår uppfattning men bör kompletteras med trender och andra kända etableringar som är på gång i kommunen. Trenden inom livsmedel går, såväl internationellt som nationellt, mot mer bostadsnära handel då storhandel/veckohandel minskar medan vardagshandel och Ehandel ökar. Detta får stor inverkan på butiksstorlek, tillgänglighet och flexibilitet. Vi vet också att det finns 3-4 nyetableringar av livsmedelsbutiker planerade inom Karlstad för att möta såväl dessa trender som närhet till kommande bostadsutbyggnader.

Vi förutsätter därför att den framtagna utredningen beaktas i denna och kommande detaljplaner för handelsutveckling i Karlstad.

#### Förslag

Med tanke på den trafik som redan tillkommit sedan avfarter, cirkulationsplatser och tillfartsvägar dimensionerades, så riskerar ytterligare etableringarna av handel, bostäder och genomfartstrafik att öka på belastningen i trafiksystemet inom Bergviksområdet, med risk för ökande antal trafikincidenter och köbildningar.

Vi anser därför att en helt ny avfartslösning bör tas fram som avlastar Hultsbergsmotet från såväl östlig, västlig kommande trafik på E18, som norr ifrån kommande trafik på 61/62:an samt avlastar rondellerna mellan Biltema och IKEA.

Det bör rimligen genomföras i anslutning till den ÅVP som nu tas fram på initiativ från Trafikverket, för lösning av E18 mellan just Hultsbergsmotet och Skutberget.

#### **Kommentar:**

*Handelsytan föreslås minska för att bättre stämma överens med den handelspotential som beräknas finnas för Karlstad enligt genomförda handelsutredningar.*

*Gällande trafiklösningar har åtgärdsvalsstudien pågått parallellt med detta planarbete. I ÅVS:n föreslås åtgärder på E18 i denna sträckning för att hantera de problem som finns idag och även att ta höjd för en förväntad trafikökning. Åtgärderna på E18 har beaktats i planarbetet men hanteras separerat från denna detaljplan.*

*I samband med detta planarbete har en trafikanalys gjorts (WSP nov 2019) för att utreda vilka trafikåtgärder som krävs för att få en god trafikmiljö i området. Åtgärder enligt utredningsalternativ 5 föreslås genomföras vilket förutom en ny infart till föreslaget handelsområde innebär åtgärder i Bergviksrondellen och på Ullbergsleden. Dessa åtgärder innebär att E18 inte påverkas negativt och att en god trafikmiljö på Bergviksvägen och Ullebergsleden uppnås efter planens genomförande och även efter en utbyggnad av bostadsområdena Zakrisdal och Katrineberg*

*(även kallat Väst kust). Trafikutredningen visar att handelsetableringen kan genomföras oberoende av de föreslagna åtgärderna på E18 som föreslås i ÅVS:en. Åtgärderna skulle dock ha en positiv effekt för framkomligheten på E18 genom Karlstad.*

## **Eurocommercial**

### Bakgrund

Vi på Eurocommercial äger den nyligen moderniserade inomhusgallerian på Bergvik som ligger granne med det område som nu planläggs. Vi har ca 80 butiker i köpcentret som i dagsläget sysselsätter över 1000 anställda. Vi ansvarar alltså för en av de största arbetsplatserna i Karlstad. Karlstad Kommun föreslår en ny detaljplan över tre privatägda fastigheter samt kommunägd mark. Bergvik 1:37 och 1:34 ägs av ett oskiftat dödsbo samt Bergvik 1:36 ägs av en privatperson. I samrådshandlingarna anges att Thon Property äger mark i området vilket vi inte kan se är bekräftat. Kommunen har vad vi förstår för avsikt att avyttra den kommunala marken i planområdet och vi är en av intressenterna till den.

### Förslaget till ny detaljplan

Förslaget, om det skulle antas, möjliggör för den största enskilda handelsetableringen i Värmlands historia med sina 50 500 m<sup>2</sup> byggrätt. En etablering av denna skala måste för att vara framgångsrik generera mycket stora och helt nya trafikflöden. Vi ser det som positivt att handeln i Karlstad i och med detta förslag skulle koncentreras till få punkter då kunderna på det sättet bl.a. kan utträta mer på färre res-tillfällen. Även läckage av handel med resor till andra län begränsas genom att erbjuda ett starkt och koncentrerat utbud i Karlstad.

Under förutsättning att detaljplanen (1) inte möjliggör ett köpcentrum av den typen som direkt konkurrerar med Karlstads stadskärna och befintliga Bergvik avseende hyresgäster/utbud samt (2) ges en realistisk och genomtänkt trafiklösning, är vi positiva till en etablering av volym handel i stor skala i Bergviks närhet.

### Användning

Vad vi förstår är inte avsikten med denna detaljplan att konkurrera med Karlstads stadskärna eller befintliga Bergvik utan istället helt vara inriktad på volymhandel. Detta är inte säkrat i planförslaget. I förslagets plankarta framgår att byggnader kan placeras i stort sett fritt inom fastigheterna vilket inte är fallet i varken detaljplanerna som togs fram för befintliga Bergvik eller Välsviken där byggnadernas positioner är mer låsta. Vi accepterar inte nuvarande förslag utan måste se byggrättens placering mer i linje med befintliga Välsvikens detaljplan. Detta måste implementeras i planen för att bättre styra exploateringen till av kommunen önskad inriktning.

Köpcentrum och inomhusgallerior är Thons huvudsakliga inriktning. De har även i NWT uttryckt avsikten att på Månsberget bygga just en inomhusgalleria vilket gör frågan högst aktuell att styra. När det gäller utveckling av ”shopping” i Karlstad är denna i dagsläget belägen i stadskärnan och det befintliga Bergvik. Dessa två platser bör ges möjlighet att fortsätta utvecklas istället för att introducera en tredje plats på Månsberget för ”shopping”. Som en del av denna planprocess har vi även ansökt om byggrätter för utökning av befintliga Bergvik men dessa har av okänd anledning tagits bort i detta samråd. Vi anser att detta bör vara kvar i planförslaget. Se vidare nedan.

### Trafik

Översiktligt följer intentionerna i planförslaget den FÖP för området som antogs av kommunfullmäktige 2012. Innehållsmässigt försöker man i planförslaget begränsa en handelsetablering till ”volymhandel” med samma typ av upptagningsområde som FÖP:en medger för en etablering på Eriksberg men i ett nytt läge dvs. Månsberget. Den stora skillnaden mellan detta förslag och FÖP

för området är att den nödvändiga och omfattande trafiklösningen saknas i detta förslag och strider därför mot antagen FÖP. I planbeskrivningen anges att förutsättningarna har ändrats sedan FÖP Eriksberg antogs vilket inte är fallet. Samma behov av en omfattande trafikinvestering föreligger oavsett om handelsetableringen sker på Månsberget eller Eriksberg. Kunderna som var förväntade till Eriksbergs-projektet är identiska med kunderna som förväntas till föreslaget projekt på Månsberget avseende boendeort, färdmedel, besöksstopp etc. Vidare hänvisar man till att finansieringen av trafiklösningen inte gick att få till i Eriksbergs-projektet, något som aldrig diskuterades med berörda parter. En handelsetablering i storleksordningen 50 000 m<sup>2</sup> skapar mycket stora värden och bör kunna finansiera den nödvändiga trafiklösningen som etableringen kräver. Som intressant för en etablering på Eriksberg tidigare fick vi aldrig någon fråga om vi ville finansiera en trafiklösning vilket vi bedömer hade varit möjligt. På samma sätt är det möjligt även denna gång. Vi har konsekvent genom åren meddelat kommunen att vi är beredda att delfinansiera kloka långsiktiga trafiklösningar inom området och vi föreslår fortsatt en sådan diskussion. I samband med denna stora etablering finns ovanligt mycket investeringsförmåga att en gång för alla lösa de väl dokumenterade kända befintliga och framtida trafikproblemen kopplade till bl.a. Hultsbergsmotet, Bergviksmotet och Bergviksvägen. Vi har arbetat fram trafiklösningar som uppnår motsvarande funktion som trafiklösningarna i FÖP, på ett mer kostnadseffektivt sätt. Vi redovisar gärna dessa igen och utvecklar tillsammans med Trafikverket och Kommunen.

I planförslaget finns en del förbättringsförslag för besökare som förväntas komma söderifrån via Ullebergsleden. Enligt våra kundundersökningar så kommer bara ca 5% av besökarna till Bergvik från det hållet. Ungefär 95% av besökarna kommer från och förväntas även i framtiden komma från öst, nord och väst och därför med föreslagen lösning även fortsatt belasta den redan hårt ansträngda Bergviksvägen på ett oacceptabelt sätt. Något förenklat kan man hävda att Bergviksvägen idag belastas med kunder till ca 85 000 m<sup>2</sup> handel samt boende i Bergviks villaområde. Nu föreslår denna detaljplan att ytterligare ca 50 000 m<sup>2</sup> (totalt 135 000 m<sup>2</sup>) byggrätt till största delen ska belasta lilla Bergviksvägen utan ny alternativ in- och utfart till- och från E18. Detta kommer att avsevärt försämra förutsättningarna för Värmlands största handelsplats på ett oacceptabelt sätt. Vi vill påminna om att handeln är beroende av att trafiken flyter även under toppar som vanliga lönehelger och storhelger för att vara konkurrenskraftig. Med en ökad konkurrens från e-handel är detta faktum än mer viktigare än historiskt.

Vi delar även Trafikverkets syn på problematiken med köbildning kring Hultsbergsmotet på E18 samt tillhörande ramper och cirkulationsplatser. Att enkelt ta sig till och från ett köpcentrum är viktigt och situationer med köbildning är negativt för handeln.

Se bifogad mer detaljerad kommentar till trafikfrågan från WSP som fått uppdrag av oss att analysera trafikbehovet kring Bergvik.

Vi noterar att föreslagen byggrätt ges access till Bergvik S:1 som utgörs av vår parkering samt att en kommunal gata även föreslås dras fram till vår S:1. Vi accepterar inte detta utan istället måste en entre till föreslagen handelsetablering riktad mot befintliga Bergvik samt vägdragning vara anpassad till vår föreslagna tillbyggnad som öppnar upp det befintliga Bergvik söderut. Föreslagen detaljplan möjliggör inte för en optimal planering av området utifrån ett kundperspektiv. Om inte vår tillbyggnad söderut kan komma tillbaka i denna planprocess så måste föreslagen väg istället för att angöra S:1, vår parkering, sluta i en vändplan och lastzon. Vi accepterar ingen genomfartstrafik som planförslaget nu innehåller. Vi föreslår istället att en förbindelseväg som ansluter befintliga Bergviks västra sida, istället för som nu föreslaget vid ICA MAXI. På detta sätt undviker man att en kommunal gata ansluter in på en privat parkering med stora konsekvenser samt att den föreslagna kommunala gatan delar området mellan föreslagen volymhandel och befintliga Bergvik. Placeringen av den föreslagna gatan måste vara anpassad för en framtida expansion av Bergvik söderut.



Försäljning av kommunen mark som ingår i planen

Karlstad Kommun äger del av den mark som nu planläggs. Vi har förstått att Kommunen har för avsikt att sälja den aktuella fastigheten på den öppna marknaden. Vi noterar att som planförslaget nu är utformat så saknar den kommunala marken samt fastigheten Bergvik 1:36 en bra access till Bergviksvägen. Detta medför att ägaren till just Bergvik 1:37 som ensam part råder över värdefull access medan Karlstad Kommuns fastighet missgynnas. Ägaren till Bergvik 1:36 saknar helt access. Vidare finns det en generell byggrätt som spänner över tre olika fastigheter med olika ägande. Det framgår inte hur byggrätten ska fördelas mellan t ex den privata marken och den kommunala. Som intressent till den kommunala marken ser vi därför en stor risk att vi inte kommer att ges möjlighet att kunna konkurrera på lika villkor i en tilltänkt försäljningsprocess. Vi bedömer att kommunen och därmed kommuninvånarna inte kommer få fullt marknadsvärde för fastigheten på den öppna marknaden med nuvarande förslag.

Detaljplanens utbredningsområde och omfattning

I planbesked daterat 2 juni 2016 och plan-PM daterat 24 maj samma år framgår avseende fastigheterna Bergvik Köpet 2 och 3 samt viss kommunägd mark: ”Utvecklingen av handel inom Kv Bergvik måste samordnas med utvecklingen kring Månsberget för att som helhet skapa en välfungerande och sammanhängande handelsplats på Bergvik”. Vi har samma uppfattning som Kommunen hade 2016. Vi ser det som naturligt att våra planer följer Kommunens egna förslag och också läggs in i samma detaljplan som nu föreslås. Trafikfrågorna är helt sammankopplade liksom även andra kopplingar inom området. Vi saknar formell förklaring till varför planförslaget saknar dessa delar.

Sammanfattning

- Under förutsättning att detaljplanen inte möjliggör ett köpcentrum av den typen som direkt konkurrerar med Karlstads stadskärna och befintliga Bergvik avseende hyresgäster/utbud samt ges en realistisk och genomtänkt trafiklösning, är vi positiva till en etablering av volym handel i stor skala i Bergviks närhet.
- Föreslagen trafik-angöring till den kommunägda marken kommer inte att möjliggöra en försäljningsprocess till bästa gagn för kommuninvånarna.
- Den del av detaljplanen som avser utveckling av befintliga Bergvik och öppnar upp Bergvik söderut och som på många sätt förbättrar området och ökar förutsättningarna för en framgångsrik etablering även på Månsberget måste tillföras planförslaget.
- Föreslagen kommunal gata som angör vår parkering accepteras inte.

**Kommentar:**

*Planförslaget har justeras så att handelsetableringen inte är beroende av en avlastande gata i söder, med anslutning till Köpet S:1.*

*Trafiklösningen har setts över och justerats till granskningsbehandlingen. Åtgärder föreslås även på och E18 och i moten. Detta redovisas dock inte i denna plan utan ingår i Trafikverkets arbete med åtgärdsplanen för E18 genom Karlstad.*

*Detaljplanen medger enbart bygghandel, hem- och fritidshandel av primärt skrymmande karaktär och planen medger inte livsmedelshandel. Detta i syfte att begränsa påverkan på handeln i centrum.*

*Eventuell utökning av befintlig handel inom Bergviks handelsområde behandlas i en separat plan i senare etapp.*

## ICA fastigheter

Vår synpunkt i ärendet läggs på trafiksituationen på platsen. Då det i nuläget blir kö in och ut från området vill vi försäkra oss att ett utökat vägnät säkras innan man börjar med en utökad yta för handel (försäljning). Det framtagna förslaget från WSP Analys o Strategi dat juni 2017 gällande utbyggnad av vägnätet är en förutsättning för att klara en utbyggnation.

### Kommentar:

*Åtgärder föreslås på Bergviksvägen, Bergviksrondellen och på Ullebergsleden. Åtgärderna är enligt aktuell trafikutredning (WSP nov 2019) tillräckliga för att åstadkomma en god trafikmiljö i området och merparten av åtgärderna genomförs innan en eventuell handelsbyggnation på Månsberget. Därutöver föreslås i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för E18 genom Karlstad ytterligare åtgärder på E18 och i moten. Detta kommer ytterligare förbättra trafiksituationen kring handelsområdet.*

## IKEA Fastigheter AB

IKEA Fastigheter AB, ägare av utsikten 2 Karlstad kommun, ser positivt på att handeln i stort i och kring Bergviks handelsområde ges utrymme till fortsatt utveckling på handelns villkor. Att denna fortsatta utveckling sker i takt med vad området kapacitetsmässigt klarar av är dock av yttersta vikt.

I det planförslag som ligger på ny detaljplan för volymhandel vid Bergvik (exploatör Thon Property AB) anser vi att det saknas nödvändiga åtgärder i kommunens och det statliga vägnätet för att kunna tillföra ytterligare byggrätter för handel i den storlek som föreslås. Främst kapacitetshöjande åtgärder vid av- och påfarter från E18 österifrån samt avsaknaden av nya åtgärder från riksväg 61/62. Även interngatan Bergviksvägen har idag ofta kapacitetsproblem som handlarna som ligger längre bort längs handelsplatsen lider av, däribland IKEA.

En fördjupad trafikutredning krävs med förslag på fler kapacitetshöjande åtgärder där också en fördjupad simulering av prognostiserade trafikflöden i olika utbyggnadsfaser framgår.

### Kommentar:

*Trafiklösningen har setts över och justerats till granskningshandlingen. Åtgärder föreslås på Bergviksvägen, Bergviksrondellen och på Ullebergsleden. Åtgärderna är enligt aktuell trafikutredning (WSP nov 2019) tillräckliga för att åstadkomma en god trafikmiljö i området och merparten av åtgärderna genomförs innan en eventuell handelsbyggnation på Månsberget. Därutöver föreslås i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för E18 genom Karlstad ytterligare åtgärder på E18 och i moten. Detta kommer ytterligare förbättra trafiksituationen kring handelsområdet.*

## OK Värmland

OK Värmland är verksamhetsutövare och fastighetsägare på Bergviks Handelsområde sedan 1981. Vi har aktivt arbetat för Bergviks utveckling och även bekostat stora delar av området inkl utbyggnad av infrastrukturen runt området.

Vi har vid ett flertal tillfällen önskat utveckla vår verksamhet på området men alltid fått som motargument att detta inte är möjligt utan att nya avfarter och andra trafiklösningar kommer till stånd. Under åren har bostadsbyggandet ökat och antalet kunder växer stadigt på Bergvik. Detta utan att infrastrukturen byggts ut.

Nu föreslås att ytterligare handel adderas till området utan väsentliga förändringar av infrastrukturen.

Vi anser att en helt ny trafiklösning ska tas fram som avlastar Hultsbergsmotet i alla riktningar inte minst bör hänsyn tas till den trafik som kommer norrifrån på 61/62:an. Detta innan ytterligare handel tillkommer.

#### **Kommentar:**

*Trafiklösningen har setts över och justerats till granskningshandlingen. Åtgärder föreslås på Bergviksvägen, Bergviksrondellen och på Ullebergsleden. Åtgärderna är enligt aktuell trafikutredning (WSP nov 2019) tillräckliga för att åstadkomma en god trafikmiljö i området och merparten av åtgärderna genomförs innan en eventuell handelsbyggnation på Månsberget. Därutöver föreslås i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för E18 genom Karlstad ytterligare åtgärder på E18 och i moten. Detta kommer ytterligare förbättra trafiksituationen kring handelsområdet.*

### **Juridiskt ombud för Fastighets AB LE Lundberg, Wermland Invest, Stadsrum Fastigheter, NWT Fastigheter AB, Klöver AB och Rohm & Co Förvaltning AB**

Fastighetsägarna motsätter sig detaljplanen då den kommer att medföra en oacceptabel negativ påverkan på natur- och kulturvärden samt även på riksintresset det rörliga friluftslivet. De menar även att risken är uppenbar att handelsområdet kommer att få en negativ påverkan på handeln inne i Karlstads centrum, vilket är tvärt emot kommunens och detaljplanens intention. Planförslaget ska därför inte antas.

#### 1. Naturvärden

Aktuellt område är i dag ett kuperat skogsområde innehållande mycket höga naturvärden, vilket framgår tydligt av miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen. Tre områden inom planområdet, tillsammans omfattande hela 84 400 kvm, har av Skogsstyrelsen identifierats och klassats som nyckelbiotoper. Områdena kännetecknas av ett stort antal mycket gamla träd (framförallt tallar), naturlig skiktning och förekomst av död ved. En närmare beskrivning av de tre olika biotoperna finns på s 11 i MKB:n.

#### Nyckelbiotoper

Att områdena är klassade som nyckelbiotoper innebär att Skogsstyrelsen har bedömt att områdena har en mycket stor betydelse för skogens växter och djur. Skogsstyrelsen skriver följande på sin hemsida. ”I en nyckelbiotop kan det finnas hotade eller sällsynta arter som behöver området för sin överlevnad. Nyckelbiotoper är viktiga för den biologiska mångfalden. Nyckelbiotoper är ofta rester av miljöer som försvunnit i det omgivande landskapet. De arter som lever i sådana miljöer uppträder inte slumpartat eller jämnt utspritt i skogslandskapet utan finns ofta samlade på platser som har speciella egenskaper. Därför har dessa miljöer en nyckelroll för bevarandet av skogens växter och djur.” Vill man göra åtgärder i en nyckelbiotop måste man anmäla åtgärden för samråd med Skogsstyrelsen.

En stor del av kommunens skog i planområdet är därtill FSC-certifierad (Forest Stewardship Council), innebärande att kommunen åtagit sig att sköta skogen enligt FSC:s principer och kriterier om ansvarsfullt skogsbruk. Nyckelbiotoper får inte avverkas på FSC-certifierad mark, endast naturvårdande skötsel är tillåten.

#### Fridlysta och rödlistade arter

Vidare har man vid naturvärdesinventeringar påträffat olika skyddade arter i skogen, som gynnas av den rika tillgång på gamla tallar som finns i framförallt nyckelbiotopområdena. Tio olika fridlysta och rödlistade arter har påträffats, liksom även s.k. signalarter (som indikerar skogsmiljöer med höga naturvärden). De fridlysta arter som påträffats är fyra olika sorters fladdermöss. Aktuell fridlysning innebär att det är förbjudet att döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar, ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon, samt även förbjudet att avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings- uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder och att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Fladdermössen åtnjuter således ett mycket starkt skydd.

Bland de sex rödlistade arterna finns de ”nära hotade” arterna tallticka, motaggssvamp, stubb-trådmossa, kortskaftad ärgspik, duvhök samt även den ”sårbara” kungsfågeln. Benämningen ”nära hotad” innebär att arten är nära att uppfylla kriterierna för att vara akut hotad, starkt hotad eller sårbar ”nu eller i en nära framtid”. Benämningen ”sårbar”, som alltså är åsatt kungsfågeln, innebär att arten ”bedöms löpa mycket hög risk att dö ut i vilt tillstånd”.

Sammantaget är det således fråga om ett naturområde med mycket höga - och känsliga - naturvärden i form av djur- och växtliv.

#### Spridningsvägar

Till naturvärdena ovan ska dessutom läggas att området utgör en mycket viktig spridningsväg. Kommunens ekologigrupp fastslog 2016 att sumpskogarna kring Zakrisdal och Grundviken är den viktigaste knutpunkten mellan livsmiljöer inom Karlstads tätort. I MKB:n skriver man följande (se s 15): ”/ rapporten markeras skogen, skogsbrynen, småvatten och sumpskogen kring Grundviken och norr om Zakrisdal som en av de platser där fler än tre nätverk av livsmiljöer överlappar varandra. I området sammanfaller nätverken av viktiga livsmiljöer för barrskogsmesar, groddjur och vildbin [ ... ]. Hela området skulle kunna beskrivas som något av en flaskhals i grönstrukturen mellan halvön Hammarö och resten av tandmassan i Värmland. Den mindre vattensalamandern leker enligt artportalen i ett par småvatten i området, medan barrskogsmesarna har observerats i skogarna både norr och söder om Zakrisdal för födosök, och skogsbrynen som boplatser.”

Aktuell detaljplan skulle om den genomfördes helt täppa till denna viktiga spridningsväg. De små och begränsade åtgärder som kommunen tagit med i detaljplanen för att kompensera naturskövlingen kan inte på något sätt rädda en sådan situation.

#### Sammanfattning naturvärden

Sammanfattningsvis kan man inte annat än konstatera att vi har att göra med ett område som besitter mycket höga och kanske till och med omistliga naturvärden. De aspekter som tagits upp ovan -nyckelbiotoper, fridlysta arter, rödlistade arter och spridningsvägar - utgör var och en för sig skäl för att detaljplanen inte ska antas. Sett sammantaget blir detta självklart ännu tydligare. I MKB:n konstaterar man utöver detta även att områdena söder om planområdet besitter höga naturvärden och att man t.ex. i en fladdermusinventeringsrapport 2016 konstaterat att hela Zakrisdalsområdet troligen är av värde som kolonilokal för flera fladdermusarter som eventuellt jagar inom planområdet Katrineberg. Att detaljplanen kommer medföra betydande negativa konsekvenser framgår även av kommunens framtagna MKB, där författaren inte kan skriva annat än att ”Sammantaget bedöms de kumulativa konsekvenserna kunna bli betydande, främst med avseende på fragmentering och negativ påverkan på spridningsvägar för flera arter men också på grund av att ett flertal nyckelbiotoper exploateras” (se s 22). MKB:n tar också upp och kommenterar vad konsekvensen blir av det s.k. nollalternativet, dvs. att planen inte genomförs. Man säger då att ”Genom lämplig naturvård kan de nyckelbiotoper som finns inom planområdet bli mer värdefulla med tiden” (se s 23).

Enligt 3 kap 3 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Enligt förarbetena är lagrummet tillämpligt på t.ex. områden som innehåller djur- eller växtarter som är utrotningshotade eller särskilt ömtåliga. Lagrummet är alltså tillämpligt här och området ska således ”så långt möjligt” skyddas.

Enligt 6 § samma kapitel ska mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt pga. deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska därvid särskilt beaktas.

Ovan nämnda lagrum i miljöbalken aktualiseras vid nu aktuell detaljplaneprovning i och med innehållet i 2 kap 2 § PBL.

Enligt 2 kap 3 § PBL ska planläggning ske med bl.a. hänsyn till natur- och kulturvärden och miljö- och klimataspekter. Enligt 4 § samma kapitel får man vid planläggning ta mark i anspråk endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap 6 § första stycket första punkten PBL ska man vid bl.a. planläggning utforma och placera byggnadsverk på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Enligt tredje stycket samma paragraf ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas.

Mot bakgrund av de naturvärden som området besitter strider detaljplaneförslaget på avgörande punkter mot såväl 2 kap 2, 3, 4 och 6 §§ PBL som mot 3 kap 3 och 6 §§ miljöbalken. Detaljplanen kan därmed inte antas. Den attraktiva konsekvensen av detta blir det s.k. nollalternativet enligt kommunens MKB, dvs. att nyckelbiotoperna genom lämplig naturvård kan få bli ännu mer värdefulla med tiden.

## 2. Kulturvärden

Enligt planbeskrivningen (se s 13) ligger inom Bergvik 1:34 och 1:37 tre kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Månsgården är i kommunens kulturmiljöprogram klassad som ”särskilt kulturhistoriskt värdefull” med höga upplevelsevärden. Olovsgården och paviljongen har klassats som byggnader med ”ett visst kulturhistoriskt värde”. Byggnaderna sägs bidra ”tillsammans till en kulturhistorisk intressant miljö som sammantaget ger en unika upplevelsevärden”. Sammantaget får det enligt Fastighetsägarnas mening anses utrett att alla tre byggnaderna - särskilt Månsgården - liksom området i stort har så starka bevarandevärden att de omfattas av skyddet mot förvanskning i 8 kap 13 § PBL. Inom och i anslutning till området finns även kulturhistoriska lämningar från ett stenhuggeri samt även tre stycken gränsstenar i anslutning till bebyggelsen på Månsberget.

Planförslaget innebär att alla byggnader rivs och att en av tre gränsstenar tas bort. Detta är inte förenligt med 2 kap 2 § PBL jämte 3 kap 6 § miljöbalken. Det är heller inte förenligt med 2 kap 6 § eller 8 kap 13 § PBL. Även pga. detta ska detaljplanen inte antas.

## 3. Riksintresset för friluftsliv

Planområdet ingår i riksintresse enligt 4 kap 2 § miljöbalken, Vänern med öar och strandområden. Inom området ska turismens och det rörliga friluftslivet särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

I planbeskrivningen och i MKB:n anges utan närmare motivering att ”området bedöms ha en svag koppling till riksintresset”. Ett sådant fristående påstående är inte tillräckligt. Varför har området en svag koppling till riksintresset och vad stödjer sig kommunen och MKB:n på härvid? Fastighetsägarna kan å sin sida konstatera att det planeras för nya bostadsområden omedelbart söder om nu aktuellt planområde. Om de planerna realiserar kommer nu aktuellt skogsområde sannolikt att få en mycket stor betydelse för det rörliga friluftsliv som de nya bostäderna genererar. Vid bedömningen av riksintressenas styrka räcker det inte att se till hur området används i dag, utan man måste se långsiktigare än vad kommunen nu synes ha gjort. Fastighetsägarna anser således att det finns fog för att anta att området inom kort kommer att bli mycket betydelsefullt sett ur det rörliga friluftslivets perspektiv och att det därför också har en stark anknytning till det aktuella riksintresset. Detaljplanen ska även pga. detta inte få antas.

#### 4. Negativ påverkan på handeln inne i Karlstad

I "Vision Tingvallastaden"/"Framtidens stad" lämnade Fastighetsägarna bland annat synpunkter på brister i infrastrukturen inom centrumkärnan och tillgängligheten till centrum, vikten att planera projekten så det inte menligt påverkar centrumnäringar mer än det självklara vid genomförandet. Frågan var uppe om det fanns möjligheter att kompensera den oundvikliga påverkan som finns under byggnationer i samband med resecentrum t.ex. med gratis parkering, p-ledningssystem, samordning m.m. - allt för att inte driva på ett förändrat beteendemönster hos konsumenten så att en permanent flytt sker mot tillgängliga externhandelscentra.

Svaret från kommunen var i korthet att de värnar om och tillgängliggör Karlstads centrum. Kommunen skulle även vad avser planering av samtliga centrumnära projekt samordna detta för att inte påverka negativt för näringsidkare mer än nödvändigt. Bilen var transportsättet som förblev oprioriterat, trots Fastighetsägarnas bestämda uppfattning att detta leder till flytt mot externhandel eller ännu mer e-handel. Vidare talas det mycket om framtida trafiklösningar som ska låsa upp trafiksituationen kring Karlstads centrum och möjliggöra att genomfartstrafiken kan ta andra vägar till sin destination. Prioritet bör läggas på trafiklösningar som tillgängliggör centrum, inte på planer som ytterligare riskerar att utarma centrumnäringen.

Monsenberget och planen på en ny handelsplats är motsatsen till att värna om Karlstad centrum, oavsett hur goda intentionerna hos exploitören är för stunden. När "handelskonceptet" vacklar kommer omställningen till den handel som fungerar. Om man inte kan reglera detta i detaljplanen, vilket är svårt, föreligger det en stor risk att utfallet blir i en negativ riktning för Karlstad. Vidare är tidpunkten för denna detaljplan och dess verkställande illa vald, då den i värsta scenario kan stå färdigt vid samma tillfälle som resecentrum tar sin början. Risken blir därmed påtaglig att en ny detaljplan skadar centrum i Karlstad. Detaljplanen bör även pga. detta inte antas och planarbetet i stället avbrytas omedelbart.

#### **Kommentar:**

*Inför granskningskedet har planområdet justerats så att drygt 50 000 m<sup>2</sup> av nyckelbiotopsområdet undantagits ur exploateringsområdet och kommer istället planläggas som natur för att säkerställa ett långsiktigt bevarande. Detaljplanen innebär dock att 30 000 m<sup>2</sup> av naturmark som utpekats som nyckelbiotoper planläggs för handelsetablering. Skälet till detta är att handelsetableringen då kan förläggas i anslutning till befintligt handelsområde och stärka den befintliga handelsnoden Bergvik, så att Karlstad ska fortsätta fungera som en attraktiv handelsort och inte tappa marknadsandelar. En fördel då är t.ex. att kunna samla handeln kring en knutpunkt för ett planerat snabbstråk så att hållbara transportermedel kan bli mer konkurrenskraftigt.*

*Den naturmark som undantagits planområdet är den kommunala mark som även är FSC-certifierad. Bevarandet av skogen bedöms också ha positiva effekter på det utpekade spridningssambandet.*

*Gällande fladdermöss har till granskningskedet en kompletterande utredning gjorts som sammantaget visar att de potentiella boplatserna har låga värden och används inte som yngelkolonier. Bedömningen görs att detaljplanen medför försumbara effekter på fladdermusfaunan.*

*Justeringen av planområdet innebär att de kulturhistoriska lämningarna inte längre ingår i planområdet.*

*För Månsgården utreds möjligheten till flytt av byggnaden som ett alternativ till rivning.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen bedömning är fortsatt att planen inte kan ha någon påverkan på riksintresse enligt 4 kap 2 § miljöbalken, Vänern med öar och strandområden. Enligt MB 4 kap 1 § utgör riksintresset heller inte något hinder för utvecklingen av befintliga tätorter. Kopplingen till Vänern bedöms också som svag bland annat då området*

*ligger utanför det utökade strandskyddsområdet och då Vänern och det aktuella området avskiljs med en kraftledningsgata och ett villaområde. Området ligger också i nära anslutning till E18 och befintliga handelsområden vilket påverkar natur- och kulturupplevelsen nämnvärt. I pågående planprogram för Katrineberg behandlas frågan om friluftsliv i anslutning till Vänern vidare. Planbeskrivningen kompletteras med ett förtydligande om detta.*

*Kommunen arbetar aktivt med att förstärka både tillgängligheten till och attraktiviteten för Karlstads centrum. De handelsutredningar som gjorts pekar tydligt på att både centrumhandeln och externhandeln behövs och kan utvecklas. Efter samrådet har omfattningen av handelsytan inom planområdet minskats för att stämma bättre överens med den beräknade potentialen för externhandeln inom Karlstads kommun.*

## **7 handlare i centrum**

En levande stadskärna är framtiden, och tillgängligheten är vägen dit. Tillgängligheten är allt. Helt avgörande för hurvida du ska välja stadskärnan eller inte, oavsett om du är kund i handel, turist, boende i centrum eller om du är en cityfanör. Ska dagens centrumföretag överleva är det dags att staden börjar lyssna.

Våra företag har tillsammans många hundra års erfarenhet av handel i Karlstad Centrum. Handeln har idag ca 2000 anställda i Karlstad och vi är tillsammans en betydande arbetsgivare och sammantaget är handeln faktiskt en av Värmlands största arbetsgivare.

Handel och besöksnäring drabbas redan av de tillgänglighetsproblem som infrastrukturprojekten i Karlstad bär med sig. Projekt som är helt nödvändiga att göra, men ska verksamheterna överleva måste man också under hela byggtiden göra det enkelt att med bil, buss och cykel ta sig till centrum. Svensk Handels undersökning visar tydligt att tillgängligheten är den enskilt viktigaste faktorn när du beslutar vilken stadskärna eller vilket köpcentrum du skall besöka. Och tittar man på hur externa centrum är byggda så är de alla smidiga att nå, och de har alla en stor lättåtkomlig parkering. Handeln står inför förändringar. Hela tillväxten i detaljhandeln sker idag online, och inte i fysiska butiker. Vare sig om de ligger i ett centrum eller i ett externt köpcenter. Det personliga mötet kommer därför i framtiden att bli mer och mer sällsynt och något av en lyxservice. Stadens personliga puls, med dess handel, dess service, dess kultur samt dess hotell- och besöksnäring kommer vara en tydlig faktor till varför du vill besöka just stadskärnan. Men om framtiden skall bli så är det viktigt att vi lyssnar till den fakta som finns såväl i omvärlden som i Sverige och Karlstad.

I USA stänger köpcenter på köpcenter. Flertalet analyser förutspår tyvärr att köpcenterdöden kommer fortsätta, och den kanske mest pessimistiska (Credit Suisse) menar att upp emot 25 % av USAs köpcenter kommer att ha stängts 2022. Det är höga procenttal, och de har delvis sin förklaring i fakta som inte ens går att bortse från i Karlstad.

För här hemma påvisar flera av varandra oberoende undersökningar att inte heller Karlstad idag har utrymme för så mycket fysisk handel som det nu planeras för. Bland annat detta är sammanfattat i det tjänstemannayttrande som nu återremitterats av politiken. För politiken vill inte lyssna till de fakta som motsäger möjligheten att bygga ut handel vid Bergvik 1:37, utan man vill ha alternativa fakta istället. Man vill ha Fake News.

Som enskilda handlare är vi mycket oroliga. Oroliga för våra anställda, våra verksamheter och för det levande centrum vi har i Karlstad. Och för det levande centrum som vi alla vill ha.

Vi är inte emot utveckling, och inte emot satsningar i vår region. Vi är däremot emot denna blinda satsning på extern handel, då alla fakta tyder på att det nu bara kommer att ta från någon och inte tillföra något nytt. Vi vet alla som har varit med ett tag, att den planen som presenterats mycket

enkelt kan göras om till något annat, tex en galleria. Det är lätt att räkna ut att det ligger i planen för investeraren, då hyresintäkterna där blir mycket, mycket högre.

Två av oss har redan beslutat sig för att 2019 stänga sin kända och anrika butik. Vi andra brottas med tanken.

**Kommentar:**

*Kommunen arbetar aktivt med att förstärka både tillgängligheten till och attraktiviteten för Karlstads centrum. De handelsutredningar som gjorts pekar tydligt på att både centrumhandeln och externhandeln behövs och kan utvecklas. Efter samrådet har omfattningen av handelsytan inom planområdet minskats för att stämma bättre överens med den beräknade potentialen för externhandeln inom Karlstads kommun.*

## **8 fastighetsägare i centrum**

Stadskärnan är ansiktet utåt för varje kommun, och kan i många fall avgöra var människor väljer att bosätta sig. Det kan påverka företags och kommuners möjlighet att locka ny kompetens eller få den befintliga att stanna kvar.

Vi har tillsammans, fastighetsägare och handel, i olika projekt arbetat för att göra centrum mer attraktivt. Vi upplever att samarbetet är gott och att både kommun och fastighetsägare investerar stora summor i centrum för att göra staden mer attraktiv och för att handeln ska kunna utvecklas och vara med i den omställning mellan e-handel och fysiska butiker som vi är mitt uppe i. Butikerna kommer att få jobba hårdare för att få kunderna både att komma till och stanna i den fysiska butiken, vilket gör att ombyggnationer ofta är nödvändiga för att öka lönsamheten och attraktiviteten. Det är investeringar i tid och pengar som fastighetsägare och näringsidkare gärna gör för att vara en aktiv part och aktör i stadens utveckling. Men för att näringsidkare och fastighetsägare ska fortsätta våga investera krävs en långsiktigt plan och tydlighet från politiken som visar på att det är klokt att investera i Karlstads centrum.

Vi anser att detaljplanen för Bergvik 1:37 mfl på alla sätt ska säkerställa att centrum inte drabbas. Vi vill tillsammans gärna bygga en stark och livskraftig stadskärna som bidrar till Karlstads attraktivitet, som kan bidra till att locka hit kompetens och som är en av Sveriges bästa stadskärnor 2021.

### Centrumhandeln utsatt

Kommunen har med hjälp av olika konsultföretag tagit fram en rad olika handelsutredningar som samtliga visar på att ytterligare etableringar i första hand bör ske i stadskärnan. Fastighetsägarna gjorde också en egen undersökning (tillsammans med kommunen) där Reteam också pekar på vikten av att handeln sker i stadskärnan. Viss etablering i externa lägen kan tänkas, men ska då ske i redan befintliga handelsområden. Utöver det felaktiga läge som planen medger, medger den också en yta med tillkommande handel som vida överstiger den yta som handelsutredningarna rekommenderar.

Handelsutredningen rekommenderar 6000 – 8000 kvm fritidsvanor, planen medger 13000 kvm. Handelsutredningen rekommenderar 14500 – 23000 kvm bygghandel, planen medger 35000kvm. Det påtalas att det inte finns utrymme för mer beklädnad och att det inte heller ska tillåtas i planen, men kommunen skriver sedan i ett annat stycke att det är svårt att styra en sådan begränsning i detaljplanen.

Detaljplanen för Bergvik 1:37 m fl medger mer handel än vad som rekommenderas i kommunen som helhet. Utöver den här planen finns också en rad andra detaljplaner som också innehåller



handel, te x Västra Jakobsberg med 3500 bostäder, där detaljplanen ger möjlighet till centrumverksamhet i princip alla bottenvåningar (uppskattningsvis möjligt med ca 4000–6000 kvm handel). Vid resecentrum (både vid järnvägsstation och i kv Älgen) finns också önskemål om kommersiella lokaler och både vid inre hamn och packhusgatan planeras för mer livsmedelshandel.

Vi finner det anmärkningsvärt att kommunen väljer att lägga ner både tid och resurser på en rad olika utredningar för att sedan strunta dessa. I WSPs handelsutredning är en tydlig slutsats ” Att skapa ytterligare ett köpcentrum (shoppingutbud) i externt läge bedöms splittra handeln. Handel på Månsénsberget är därmed mindre lämpligt” (sid 49). Om handel i externa lägen ökar på minskar incitamenten för handel i stadskärnan och därmed värdet på den typen av fastighetsutvecklingsprojekt. Det påverkar inte bara privata aktörer utan också kommunens egna fastigheter i stadskärnan.

Karlstads stadskärna år 2017 uppgick till drygt 2,9 miljarder kronor fördelat på knappt 1,7 miljarder kronor i detaljhandeln och knappt 1,3 miljarder kronor i övrig kommersiell service. Antalet butiker i stadskärnan var 340 och antalet anställda var 2000 personer. Allt enligt WSP som gjort undersökningen på uppdrag av Fastighetsägarna. Handeln är en viktig del i stadskärnan, och är en viktig inkomstkälla för fastighetsägare i stadskärnan.

Rapporter från både Svensk Handel och HUI visar att handeln står inför en stor omvandling, fysiska butiker kommer fortfarande att vara kvar, men e-handel, transporter och logistik kommer bli allt viktigare. E-handels storlek och tillväxt varierar mellan olika branscher. Störst marknadsandelar inom e-handeln återfinns i branscher som böcker, elektronik samt kläder och skor. De branscher som idag växer mest är de som befinner sig i introduktions- och tillväxtfaserna, till exempel dagligvaror, leksaker, möbler och byggvaror.

I dagsläget är vakansläget i stadskärnan ca 5600 kvm.

Inom kort kommer dessutom stora delar av stadskärnan att omfattas av stora ombyggnationer där nytt resecentrum ska byggas tillsammans med förändringar i kringliggande infrastruktur. Förutom detta ska också Drottninggatan och Västra torggatan byggas om. Ombyggnationerna kommer framförallt att innebära försämra tillgänglighet i stadskärnan. Centrumhandeln kommer att drabbas under byggnationerna och att då samtidigt utöka externhandeln känns riskfyllt om kommunen fortsatt vill ha en attraktiv stadskärna och ett levande centrum som innefattar handel.

#### **Kommentar:**

*Kommunen arbetar aktivt med att förstärka både tillgängligheten till och attraktiviteten för Karlstads centrum. De handelsutredningar som gjorts pekar tydligt på att både centrumhandeln och externhandeln behövs och kan utvecklas. Efter samrådet har omfattningen av handelsytan inom planområdet minskats för att stämma bättre överens med den beräknade potentialen för externhandeln inom Karlstads kommun.*

## **Övriga**

### **Privatperson 1 (ej sakägare)**

Inledningsvis några citat från planbeskrivningen:

”3 kap MB : Mark- och vattenområdet skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”.

”Stora delar av berget kommer att behöva sprängas/schaktas för att åstadkomma en rationell och fungerande handelsyta”. ”Bergskärningar på upp till 6 m kommer att synas från handelsområdet väster”. Om Månsgården: ”I kommunens kulturmiljöprogram klassas byggnaden som särskilt

kulturhistoriskt värdefull”. Om den samlade bebyggelsen på Månsberget: ”Dessa byggnader bidrar tillsammans till en kulturhistorisk intressant miljö som sammantaget ger unika upplevelsevärden.” ”Skogsområdet är präglad av närheten till Vänern och har, med hänsyn till sitt stadsnära läge, höga naturvärden med ett stort antal signalarter och ett antal rödlistade arter och fridlysta arter.”

Det framgår av ovanstående att den planerade bebyggelsen är högst olämplig. Med hänsyn till de höga naturvärden och de kulturhistoriska värdena är det tveksamt om platsen är lämplig att exploatera över huvud taget. Man skulle dock kunna se en exploatering med bostäder, kanske småskaligt med ”stadsvillor” och stora krav på bevarande av naturmark eller med något eller några riktigt höga hus med utsikt över Vänern.

På så sätt skulle kommunen kunna föreslå en användning som ”medför en från allmän synpunkt god hushållning”. Att riva kulturhistoriskt värdefulla byggnader och radera bort värdefull naturmark genom att spränga bort 6 m berg kan omöjligtvis uppfylla Miljöbalkens 3:e kapitel.

Det framgår av planbeskrivningen att planen förväntas ge ökade biltransporter med påföljande utsläpp av koldioxid mm som konsekvens. Alla negativa effekter av planen anser man balanseras av en ökad tillväxt och fler arbetstillfällen. I en tid när den fysiska handeln utsätts för allt hårdare konkurrens från näthandel och centrumhandeln lider av stora problem bla pga konkurrens från externhandeln väger dessa argument lätt.

#### **Kommentar:**

*En fortsatt tillväxt och utveckling av handeln inom Karlstad tätort är önskvärd. Externhandeln och centrumhandel kan komplettera varandra och båda behövs för att Karlstad ska fortsätta fungera som en attraktiv handelsort och inte tappa marknadsandelar till t.ex. städer utan för regionen. Gällande lokalisering är det de befintliga handelsnoderna som ska fortsätta utvecklas, dvs centrum, Bergvik och Välsviken. Därför gör kommunen bedömningen att markområdet är lämpat för handelsutbyggnad. Efter samrådet har omfattningen av handelsytan inom planområdet minskats för att stämma bättre överens med den beräknade potentialen för externhandeln inom Karlstads kommun. Planområdets geografiska omfattning har också minskats betydande. En full utbyggnad innebär att parkering helt behöver ordnas i garage eller på byggnadens tak. Detta i syfte att bättre hushålla med marken så att naturmark med höga naturvärden och av betydelse för spridningssamband kan bevaras.*

Samrådsredogörelsen är sammanställt av stadsbyggnadsarkitekt Anna Pettersson,  
Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun november 2019.



**KARLSTADS KOMMUN**

Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun, 651 84 Karlstad,  
054-540 00 00, [stadsbyggnadsforvaltningen@karlstad.se](mailto:stadsbyggnadsforvaltningen@karlstad.se)