KARLSBORG

GRANSKNINGSHANDLING

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Dnr: B2025-000243
Upprättad: 2026-09-30
Antagen (BN): 2027-mm-dd
Laga kraft: 2027-mm-dd

Planbeskrivning

Detaljplan för Karlsborgs järnvägsstation

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Vad är en detaljplan?

Med detaljplan får kommunen reglera användningen av mark- och vattenområden. Kommunen kan använda en detaljplan för att pröva om ett område är lämpligt för bland annat bebyggelse. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter, inte bara mellan markägarna och samhället utan också markägarna emellan. Planen är bindande vid prövning av lov.

Planprocess

Denna detaljplaneprocess följer ett standardförfarande. Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Planarbetet inleds

Ett förslag till detaljplan; samrådshandling, tas fram med plankarta, plan- och genomförandebeskrivning, illustrationer etc. Förutsättningar och idéer prövas under arbetet. Erforderliga utredningar genomförs för att ge tillräckligt med underlag för att bedöma planförslagets lämplighet.

Samråd

Samråd med länsstyrelsen, lantmäteriet, övriga berörda myndigheter, sakägare och andra berörda om samrådshandlingen. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Planhandlingarna revideras och kompletteras.

Granskning

De bearbetade planhandlingarna ställs ut för granskning. Efter granskningsskedet sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Planhandlingarna bearbetas vid behov innan planen antas.

Antagande

En detaljplan ska som huvudregel antas av kommunfullmäktige, men fullmäktige får uppdra åt kommunstyrelsen eller byggnadsnämnden att anta en plan som inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Laga kraft

Ett beslut att anta en detaljplan får laga kraft tidigast tre veckor efter att beslutet har tillkännagetts på kommunens anslagstavla. Detta är under förutsättning att ingen har överklagat beslutet och att länsstyrelsen inte heller valt att överpröva beslutet.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Innehållsförteckning

1 DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG 5
1.1 Syfte 5
1.2 Omfattning och lokalisering 5
Markägoförhållanden 6
1.3 Bakgrund 6
1.4 Planuppdrag 6
1.5 Planhandlingar 6
1.6 Planeringsunderlag 6
Kommunala planeringsunderlag 6
Utredningar 6

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN 7
2.1 Hela detaljplanen 7
2.2 Allmän plats 7
2.3 Kvartersmark 7

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERING 8
3.1 Användning av kvartersmark 8
3.2 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark 8

4 PLANERINGSUNDERLAG 10
4.1 Översiktsplan 10
4.2 Detaljplan 10
4.3 Undersökning enligt 6 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900) 11

5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER 13
5.1 Riksintressen 13
Totalförsvaret 13
Rörligt Friluftsliv 13
5.2 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken 13
5.3 Miljökvalitetsnormer 14
Vatten 14
Luft 14
Buller 15
5.4 Miljö 15
Natur och vegetation 15

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Skyddade områden 15
Dagvatten 16
5.5 Hälsa och säkerhet 17
Föroreningar 17
Buller 17
Risk för olyckor 18
Risk för översvämning 18
Risk för ras och skred 19
5.6 Geotekniska och hydrologiska förhållanden 19
5.7 Kulturmiljö 20
Bakgrund och historik 20
Stationsbyggnadens utformning och karaktär 22
Kulturhistoriskt värde 22
Fornlämningar 23
5.8 Trafik 23
5.9 Fysisk miljö 24
5.10 Sociala perspektiv och service 24
Tillgänglighet 25
5.11 Teknik 26
Vatten- och spillvattennät 26
Dagvatten 26
Elnät 26
Avfall 26

6 GENOMFÖRANDE 27
6.1 Genomförandetid 27
6.2 Fastighetsrättsliga frågor 27
Förändrad fastighetsindelning och fastighetskonsekvenser 27
6.3 Tekniska frågor 27
Tekniska åtgärder 27
6.4 Ekonomiska frågor 27
Planekonomisk bedömning 27
Ansvarsfördelning 27
Ersättning vid rivningsförbud 28
6.5 Civilt försvar 28
6.6 Prövning enligt annan lagstiftning 28
Fortsatt prövning enligt plan- och bygglagen 28

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Prövning enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och / eller ledningsrättslagen 29

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

1 Detaljplanens syfte och huvuddrag

1.1 Syfte

Järnvägsområdet i Karlsborg används inte längre för spårburen trafik. Syftet med ny detaljplan är därför att ändra användning för byggnaderna inom fastigheten Vanäs 8:10 från järnvägsändamål till centrum. Syftet är även att möjliggöra förändring av fastighetsindelning i området. För att kunna genomföra en fastighetsreglering krävs att användningen i detaljplanen ändras från Järnväg till en användning som motsvarar den faktiska användningen. (FBL 3:2).

1.2 Omfattning och lokalisering

Stationsbyggnaden ligger längs med riksväg 49 / Storgatan som går genom centrala Karlsborg. Rakt framför stationsbyggnaden finns den breda allégatan Kungsgatan som leder fram till stationshuset, enligt traditionell stadsbildning. I direkt anslutning till stationsbyggnaden finns centrala funktioner så som Karlsborgs busstation, livsmedelsbutik, högstadieskola, kommunhus och polisstation.

Detaljplanenens område är cirka 1500 m^2. Inom planområdet finns Karlsborgs gamla stationshus på 389 m^2, en liten förrådsbyggnad på 6 m^2 samt en byggnad på ca 200 m^2 från 1960 som från början användes för taxiverksamhet och idag hyrs ut till en frisör.



Stationshuset sett från Storgatan.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Markägoförhållanden

Fastigheten med gamla stationsbyggnaden och gamla ”taxibyggnaden” ägs idag av Karlsborgs kommun.

1.3 Bakgrund

I gällande detaljplan, antagen 1985 anges planbestämmelsen Tj för stationshuset, vars innebörd enligt planbestämmelsekatalogen är följande: Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål. I plankartan är planbestämmelsen Tj – Järnväg och i planbeskrivningen definieras Tj som Område för järnvägsändamål.

För att kunna genomföra en fastighetsreglering krävs att användningen i detaljplanen ändras från Järnväg till en användning som motsvarar den faktiska användningen. Efter att ny detaljplan med rätt användning har vunnit laga kraft är avsikten att en fastighetsreglering ska ske för att möjliggöra överlåtande av stationsområdet till det kommunala bostadsbolaget AB Karlsborgsbostäder.

1.4 Planuppdrag

Byggnadsnämnden beslutade den 2025-12-11 att uppdra till Plan- och byggenheten att ta fram planhandlingar för Karlsborgs Järnvägsstation.

1.5 Planhandlingar

- Plankarta med planbestämmelser, Karlsborgs kommun, 2026-09-30
- Planbeskrivning, Karlsborgs kommun, 2026-09-30
- Grundkarta, Karlsborgs kommun, 2026-09-30
- Fastighetsförteckning, Karlsborgs kommun, 2026-09-30
- Samrådsredogörelse, Karlsborgs kommun, 2026-09-30

1.6 Planeringsunderlag

Kommunala planeringsunderlag

I detaljplanen har följande kommunala planeringsunderlag refererats till i planhandlingarna:

- Översiktsplan 2020 Karlsborgs kommun, antagen 2014
- Stationsområdet (Överbacken 1:8 m. fl. Förslag till ändring av stadsplan. Laga kraft 1985-12-19
- Objektiv skattning av luftkvaliteten i Karlsborgs kommun 2022 Luftvårdsförbundet för Västra Sverige- Luft i Väst

Utredningar

- Undersökning av betydande miljöpåverkan, 2026-09-29

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

2 Beskrivning av detaljplanen

2.1 Hela detaljplanen

Planförslaget möjliggör i huvudsak centrumändamål för att befästa den markanvändning som pågår i verkligheten och för att kunna möjliggöra för framtida fastighetsreglering och ägarbyte.

Området är lokaliserat mitt i centrala Karlsborg, i direkt anslutning till busstation, parkeringsplatser, park, befintliga bostadsområden, skola, centrumverksamheter och arbetsplatser. I nära anslutning till planområdet finns väg 49. Det är många människor i och runt planområdet. Sammantaget bedöms lokaliseringen ge goda förutsättningar för centrumverksamhet som planförslaget medger.

2.2 Allmän plats

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats. Detaljplanen rör därför inte frågor om huvudmannaskap.

2.3 Kvartersmark

Planförslaget innefattar gamla stationsbyggnaden samt gamla taxibyggnaden. Möjligheter för centrumverksamhet runt själva stationsbyggnaden regleras genom planbestämmelser för uteservering, miljöhus, och liknande. Marken mellan de båda byggnaderna regleras så att den inte får förses med byggnader för att underlätta för lastning och lossning av fordon.

Då stationsbyggnaden har höga kulturmiljövärden regleras den med särskilda kulturvärden eller gestaltningsprinciper. Byggrätterna regleras därför med bestämmelser om högsta nockhöjd, varsamhetskrav, rivningsförbud och begräsningar av markens nyttjande runt byggnaderna.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

3 Motiv till detaljplanens reglering

3.1 Användning av kvartersmark

C – Centrum
Användningen Centrum används för områden med kombinationer av olika verksamheter såsom service, restaurang, samlingslokaler, kontor och andra jämförliga verksamheter som behöver ligga centralt eller vara lätta att nå.

Centrum är en bred användningsbestämmelse som bedöms motsvara såväl byggnadernas nuvarande användning som platsens centrala läge och roll i tätorten. Bestämmelsen möjliggör även en flexibel användning av byggnaderna över tid.

Motivet till bestämmelsen är att ändra detaljplanen efter verkligheten för att kunna möjliggöra fastighetsreglering och ägarbyte av fastigheter inom området för användningsbestämmelsen.

3.2 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

$ö_1$ – Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnader
Markområdet närmast stationsbyggnaden bedöms lämpligt att i huvudsak hållas fritt från nya byggnader. Mindre komplementbyggnader som är underordnade stationsbyggnaden, exempelvis förråd och miljöhus, bedöms dock kunna tillåtas. Bestämmelsen möjliggör även andra anläggningar än byggnader, exempelvis staket, uteservering och anpassningar för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga liknande som behövs för att bedriva centrumverksamhet.

Motivet till bestämmelsen underlätta för centrumverksamhet i byggnaden samtidigt som stationsbyggnaden inte förvanskas genom att andra byggnader byggs här.

Prickmark – Marken får inte förses med byggnad
Befintlig kör- och parkeringsyta mellan byggrätterna regleras med prickmark för att säkerställa att området hålls fritt från byggnader och även fortsättningsvis kan nyttjas för angöring och parkering.

Motivet till bestämmelsen är även att tillmötesgå de riktlinjer som Avfall och Återvinning Skaraborg (AÅS) har riktlinjer. En sopbil bedöms dock kunna köra igenom planområdet utan att backa, eller vända.

h_1 – Högsta nockhöjd är i kartan angivet värde i meter
Nockhöjd avser avståndet från den medelnivå som marken har invid byggnaden till den högsta delen av en byggnads yttertak. Delar som sticker upp över taket som skorstenar och ventilationstrummor räknas inte in.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Bestämmelsen syftar till att begränsa byggnadernas höjd med utgångspunkt i de befintliga byggnadernas nockhöjder.

Stationsbyggnadens uppdelning i en högre huvudvolym och en lägre envåningsdel utgör ett betydelsefullt karaktärsdrag. Planens byggrätt och höjdreglering har därför anpassats så att denna volymverkan kan bibehållas. Den lägre byggnadsdelen medges inte byggas på.

Varsamhetsbestämmelser och rivningsförbud
För att säkerställa att byggnadens kulturhistoriska värden och karaktärsdrag beaktas vid framtida förändringar införs följande varsamhetsbestämmelser:
Byggnaden förses även med rivningsförbud:

r_1 – Stationsbyggnaden får inte rivas
Stationsbyggnaden bedöms vara en särskilt värdefull byggnad enligt 8 kap. 13 § PBL. Värdet är framför allt kultur- och samhällshistoriskt och är knutet till byggnadens långa kontinuitet som järnvägsstation och dess betydelse för berättelsen om Karlsborgs utveckling. Ett rivande skulle innebära att en central fysisk bärare av platsens och Karlsborgs kommunikationshistoria går förlorad.

k_1 – Byggnadens volym och takform ska bibehållas till sin huvudsakliga utformning. Huvudbyggnadens valmade tak med utskjutande takfot ska bibehållas till sin utformning.
Den sammanhållna huvudvolymen och det valmade taket med markerad takfot är framträdande karaktärsdrag i den gestaltning som byggnaden fick genom ombyggnaden 1938. Bestämmelsen syftar till att dessa egenskaper ska kunna avläsas även efter framtida ändringar.

k_2 – Fasadernas karaktär med liggande träpanel, horisontella listverk samt fönstrens befintliga proportioner, indelning och regelbundna placering ska bibehållas till sin utformning
Fasadernas liggande träpanel och horisontella indelning samt den regelbundna fönstersättningen med höga och smala fönster är betydelsefulla för stationsbyggnadens arkitektoniska uttryck. Bestämmelsen innebär inte att enskilda byggnadsdelar eller material inte får bytas ut, men förändringar ska utföras så att de angivna karaktärsdragen bibehålls.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

4 Planeringsunderlag

4.1 Översiktsplan

I både den gällande översiktsplanen från 2014 samt i det pågående planförslaget 2026 föreslås området som stadscentrum. Detaljplanen bedöms därför överensstämma med ÖP.

Aktuellt planförslag som möjliggör för fastighetsreglering för att stödja framtida markköp bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan.

4.2 Detaljplan

Den ursprungliga detaljplanen DP 40, Stationsområdet (Överbacken 1:8 m.fl.) antogs 1985. Den sträcker sig över större delen av Stationsområdet och före detta bangård. I den ursprungliga detaljplanen har stationsbyggnaden och banområdet betäckningen Tj vilket står för järnväg. Endast ett år senare lades persontrafiken ned på Karlsborgsbanan mellan Skövde och Karlsborg och kollektivtrafik ersattes av buss. Tåg med godstrafik fortsatte en bit in på 1990-talet.

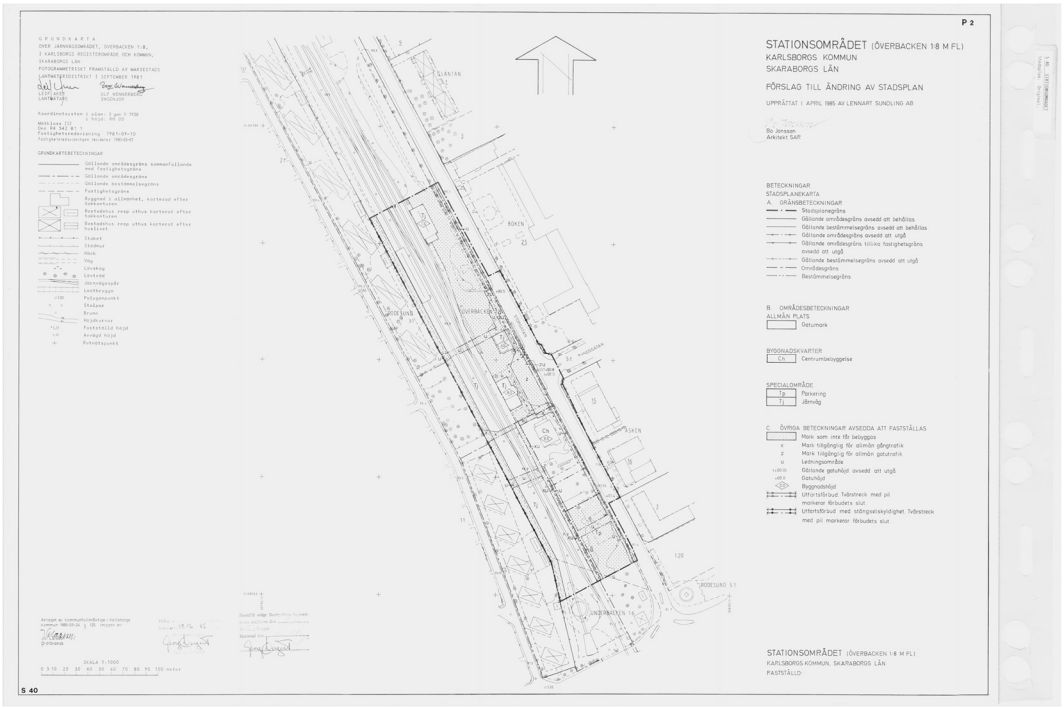


Bild på den ursprungliga detaljplanen för stationsområdet.

Planområdet gränsar inte till några andra detaljplaner än detaljplanen för Stationsområdet.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

När en ny detaljplan omfattar redan befintlig detaljplanerad yta kommer den nya gällande detaljplanen vid laga kraft att upphäva och ersätta de delar av den äldre planen som berörs.

4.3 Undersökning enligt 6 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900)

När kommunen tar fram en ny detaljplan eller ändrar en befintlig ska kommunen i de flesta fall undersöka om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I undersökningen ska kommunen identifiera omständigheter som talar för och emot betydande miljöpåverkan. Grunderna för och resultatet av en sådan undersökning redovisas i Undersökning av betydande miljöpåverkan.

Kommunen har inventerat lokala förutsättningar av betydelse för planen eller ändringen enligt nedan:
- Planförhållanden och pågående markanvändning
- Riksintressen
- Miljökvalitetsnormer
- Miljöfarliga verksamheter
- Natur och kulturmiljövård
- Vattenmiljö
- Markfrågor
- Risker
- Hälsa

Bedömningen görs utifrån kriterier formulerade i miljöbedömningsförordningen §5.

Risken för att betydande miljöeffekter kan uppstå i samband med genomförande av planen skall bedömas utifrån planens utformning och lokalisering, områdets känslighet, risker för människors hälsa och miljön samt typ och varaktighet av sannolika miljöeffekter.

I vissa fall skall även kriterier formulerade i §10–13 samma förordning ligga till grund för riskbedömningen.

Skäl för bedömning
Planen omfattar inte verksamheter listade i kap 4 §34 PBL och därmed har kriterier formulerade i miljöbedömningsförordningens §§10–13 inte tillämpats. Planen bedöms inte heller uppfylla kriterier för att automatiskt innebära betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken eller automatiskt inte betydande miljöpåverkan enligt Plan- och bygglagen.

Kommunen bedömer att planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Planområdet är sedan tidigare bebyggt med den byggnad som avses regleras och skyddas i nu aktuell detaljplan (järnvägsstationen). Även intilliggande byggnad som ingår i planområdet är befintlig. Detaljplanen avser inte förändra pågående användning utöver att en viss flexibilitet ges genom användningen Centrum.

Inga miljöproblem eller risker för människors hälsa har identifierats som aktuella till följd av detaljplanen. Planen bedöms inte heller medföra betydande påverkan på naturvärden, miljökvalitetsnormer eller områden med skyddsstatus.

Kulturvärden kopplade till stationsbyggnaden avses skyddas genom planbestämmelser.

Sammantaget bedöms planens genomförande endast kunna medföra begränsade miljöeffekter av lokal karaktär.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

5 Planeringsförutsättningar och konsekvenser

5.1 Riksintressen

Totalförsvaret

Planområdet ligger inom riksintresse för totalförsvarets militära del, Karlsborgsområdet och Röknenöarna. Riksintresseområdet omfattar MSA-område, stoppområde för höga objekt, påverkansområde för buller eller annan risk samt område med särskilt behov av hinderfrihet.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget medger inte att tillskapa några bostäder. Aktuell plan bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresseområdet för totalförsvaret.

Rörligt Friluftsliv

Karlsborg tätort ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv (MB 4 kap 1, 2§) med hänsyn till Vättern och Tiveden. Planområdet är beläget i direkt anslutning till befintlig bebyggelse mitt i centrala Karlsborg, långt från naturområden. Nu aktuellt detaljplaneområde är sedan tidigare planlagt för järnvägsändamål.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresseområdet för rörligt friluftsliv.

5.2 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Enligt 3 kap Miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Företräde ska ges till särskilda markanvändningsintressen, som definieras i § 2–9;
- Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.
- Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt.
- Brukningsvärd jordbruksmark.
- Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen.
- Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen eller yrkesfisket eller för vattenbruk.
- Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

hänsyn till friluftslivet. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.
- Mark- och vattenområden som innehåller värdefulla ämnen eller material.
- Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering.
- Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret.

Vissa av ovan nämnda mark- och vattenanvändningar utgör även riksintresse och ska skyddas särskilt.

Planförslag och konsekvenser
Planen anpassas för att säkerställa lämplig hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i och kring området.

5.3 Miljökvalitetsnormer

Vatten

Ytvatten
Planområdet består till största delen av hårdgjorda ytor i form av byggnader, stenbeläggning och asfalt. Dagvatten från planområdet infiltrerar i marken eller avrinner på ytan antingen mot Bottensjön i väst, eller Vättern i öst. Bottensjön mynnar sedan ut i huvudavrinningsområdet Motala ström i öst. Bottensjön har fastställda miljökvalitetsnormer och den ekologiska statusen är god medan den kemiska statusen uppnår ej god då gränsvärdet för PFOS överskrids. Vättern har god ekologisk status, men uppnår ej god kemisk status.

Grundvatten
Inget grundvattenmagasin berörs av planområdet.

Planförslag och konsekvenser
Ett genomförande av detaljplanen innebär ingen förändrad markanvändning i verkligheten. Dagvatten från hårdgjorda ytor avses infiltreras och avrinna till det kommunala dagvattennätet där rening säkerställs innan vattnet når recipient, dels avrinna naturligt genom naturmark kring planområdet. Den sammanlagda avrinningen av dagvatten till Bottensjön, respektive Vättern bedöms oförändrad med planförslaget. Detaljplanens bedöms därmed inte påverka recipienternas kvalitet negativt.

Luft

Luftvårdsförbundet för Västra Sverige – Luft i Väst genomförde 2022 en objektiv skattning av luftkvaliteten i Karlsborg kommun. Halterna av samtliga föroreningar som ingår i skattningen bedöms ligga under de nedre utvärderingströsklarna. Mätningarna av kväveoxid i Karlsborg genomfördes som gaturumsmätningar i urban bakgrund vid Storgatan/ Torggatan i Karlsborg tätort, senast 2021. Mätningarna genomfördes varannan månad under ett års tid. Årsmedelvärdet av kväveoxid 2021

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

blev 4,8 µg/m3. Genom mätningarna bedömdes halten kväveoxid i Karlsborg kommun understiga de miljökvalitetsnormer och utvärderingströsklar som finns.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget ansluter till befintlig infrastruktur och bedöms inte påverkas av, eller ha påverkan på luftkvaliteten i Karlsborg.

Buller

I förordningen om omgivningsbuller ställs krav på att Trafikverket och kommuner med mer än 100 000 invånare ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram vart femte år. Med förordningen infördes även en miljökvalitetsnorm för buller: det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller. Även i kommuner med under 100 000 invånare ska strävan vara att begränsa buller. Detta styrs bland annat av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och reglerna om egenkontroll, tillsyn och prövning.

Planförslag och konsekvenser
Karlsborg kommun omfattas inte av kravet på kartläggning av buller samt åtgärdsprogram. Vid planläggning ska dock förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) följas. Se Hälsa och säkerhet – Buller.

5.4 Miljö

Natur och vegetation

Karlsborg har en relativt låg krontäckningsgrad i stadsmiljö. Banområdet i direkt anknytning till stationsbyggnaden innehåller inga växter utöver gräs och örter samt enstaka träd och en syrenhäck mot bostäderna i öster. Marken här består mestadels av grus och ingen parkplantering har skett i avvaktan på att området ska utvecklas i sin helhet. Möjlighet att iordningsställa parkmark utanför detta planförslag är stora. Detta planområde innefattar endast byggnader och ett fåtal parkeringsplatser samt en cirka 100 m^2 stor gräsyta söder om stationsbyggnaden där restaurangen eventuellt ska ges möjlighet till uteservering.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget bedöms inte innebära betydande påverkan på några naturvärden.

Skyddade områden

Strandskydd
Stationsbyggnaden ligger 280 meter från Vättern och 240 meter från Bottensjön och överlappas därmed av utsläckt strandskydd om 300 meter från både öst och väst. Hela landtungan mellan Bottensjön och Vättern är ianspråktagen med blandad stadsmiljö.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Strandskyddet återinträder om gällande plan ersätts med ny plan. Därmed inträder det utvidgade strandskyddet vid nu aktuell planläggning.

Upphävande av strandskydd
Vid antagandet av denna detaljplan avses strandskyddet upphävas inom kvartersmark – centrum. Två skäl anges här till detta:

Det första skälet är 18 e § 1 p. miljöbalken – området har redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Motivet till detta är att det har varit järnvägsstation här ända sedan järnvägen kom hit år 1876 och var sedan aktiv här i över hundra år innan järnvägen lades ner och stationshuset kom att sakna sin betydelse som järnvägsstation. Platsen som sådan har dock fortsatt använts för det som planförslaget nu vill bekräfta, det vill säga centrumverksamhet med restaurang, frisör, med mera. Denna långa kontinuerliga användningen av området gör att det bedöms ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, det vill säga saknar betydelse för det växt- och djurliv samt friluftsliv som är kopplat till stranden.

Det andra skälet är 18 e § 2 p. miljöbalken – området är genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering väl avskilt från området närmast strandlinjen. Motivet till detta är att planområdet ligger mitt i centrala Karlsborg omgivet av gator, parker, torg, busstorg, byggnader med bostäder, kontor, handel, skolor, med mera. Detta sammanlagt gör att området bedöms vara väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Strandskyddsupphävandet bedöms inte utgöra hinder för allemansrättslig tillgång till strandområden och inte heller utgöra risk att inte kunna bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Dagvatten

Ytorna inom planområdet är hårdgjorda ytor i form av byggnader, stenbeläggning och asfalt med undantag för en cirka 100 m^2 stor gräsmatta i södra delen av planområdet. Det innebär att det mesta av dagvattnet inom planområdet rinner av ytorna, eller stannar inom planområdet, istället för att filtreras ner i marken. Planområdet sluttar ner mot Storgatan där det finns ledningsnät för kommunalt dagvatten som kan ta hand om ytavrinningen från planområdet.

Planförslag och konsekvenser
Planen bedöms kunna genomföras utan risk för problem för miljö och hälsa kopplade till dagvattenhanteringen.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

5.5 Hälsa och säkerhet



Föroreningar

Enligt Länsstyrelsens EBH-karta över misstänkt eller konstaterat förorenade områden har det inte funnits någon verksamhet inom planområdet som kan ha förorsakat risk för markförorening. Cirka 50 meter från planområdet, på andra sidan Storgatan ligger det ett område med riskklass 3 som härstammar från lösningsmedel från en gammal kemtvätt som legat här tidigare. Cirka 200 meter söder om planområdet ligger ett område med riskklass Mindre känslig markanvändning som härstammar från SJ:s verkstad som legat här när järnvägen var aktiv.

Planområdet ligger i ortofotots nordöstra hörn. Objekt ur EBH-stöder redovisas med gul cirkel, respektive lila hexagon.

Buller

Planområdet ligger i nära anslutning till riksväg 49. Riksväg 49 är en funktionellt prioriterad väg och utgör rekommenderad sekundär väg för farligt gods, utöver normal persontrafik.

Hastighetsbegränsningen på riksväg 49 i den sträckning som passerar den norra byggrätten inom planområdet är 30 km/h på vardagar mellan kl. 7-16. För sträckan söder om detta, förbi järnvägsstationen, samt tider utanför 7-16, gäller 50 km/h.

Planförslag och konsekvenser
Planområdet är redan bebyggt och detaljplanen reglerar i huvudsak befintliga förhållanden och pågående verksamheter. De användningar som medges är begränsade till verksamheter där människor huvudsakligen vistas i vaket tillstånd under dagtid. Planen medger inte bostäder eller annan särskilt bullerkänslig markanvändning.

Planförslaget bedöms därför inte medföra någon förändring av markanvändningen som innebär ökade krav på skydd mot trafikbuller. Planområdet bedöms vara

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

lämpligt för de användningar som detaljplanen medger med hänsyn till buller från riksväg 49.

Risk för olyckor

Det finns inga verksamheter eller industrier i närheten av planområdet som kan innebära risk för människors hälsa och säkerhet inom planområdet.

Risk för översvämning

Översvämning

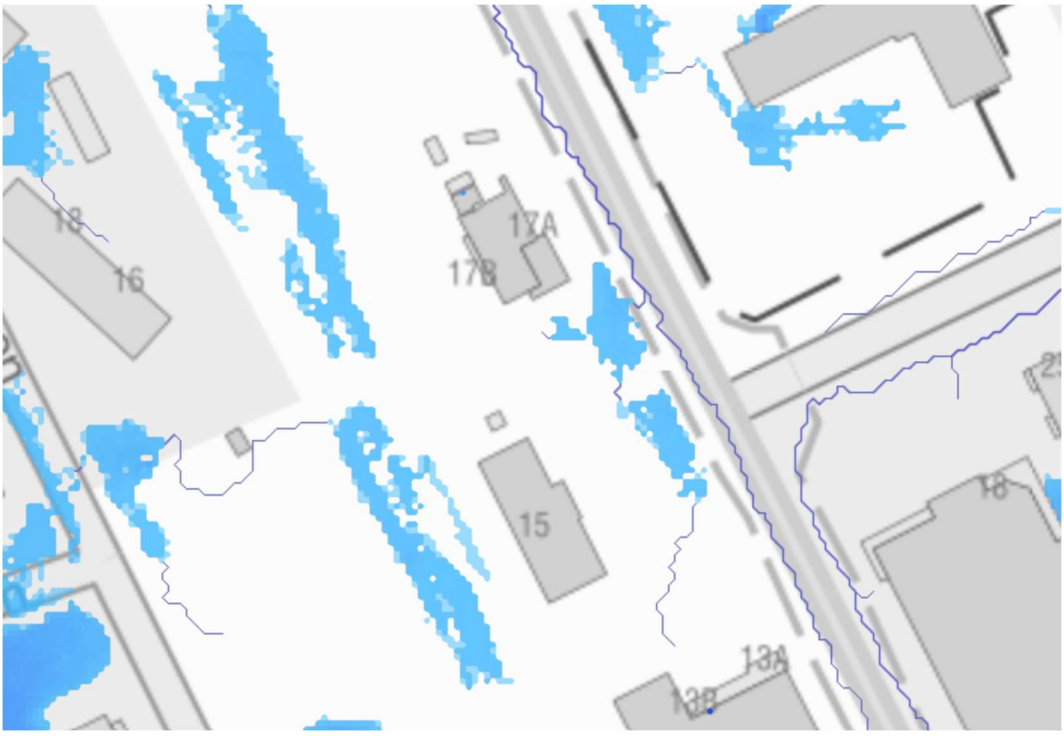
Medelvattenstånd för Vättern och Bottensjön ligger på cirka 88,3 meter. Karlsborg är ett av de områden i Sverige där landhöjningen från istiden är som störst. Relativt höjningen av havsnivån, stiger landhöjningen snabbare i Karlsborg än medelnivån i Sverige. Inom planområdet ligger de högsta marknivåerna på cirka 92 meter, närmast gamla perrongen i väster och det lägsta strax över 91 meter, närmast Storgatan i öster.

Planförslag och konsekvenser

Det finns inga vattenförekomster i närhet till planområdet som kan översvämma och negativt påverka platsen.

Skyfall

Vid skyfall behöver dagvatten kunna avledas ytligt via säkra avrinningsvägar. Enligt Scalgo, kommunens egna analysprogram för dagvatten och skyfall det finns stråk för ytavrinning samt lågpunkter utanför planområdet.



Bilden visar rinnvägar och var vattnet samlar sig i lågpunkter vid skyfall.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Lågpunktskarteringen motsvarar förhållanden då marken är vattenmättad och tar ingen hänsyn till nederbördsmängd, ledningsnät eller markförutsättningar så som infiltrationskapacitet.

Planförslag och konsekvenser
Planområdet är redan idag höjdsatt så att ytavrinning sker mot lågpunkter öster om planområdet, där lågpunkter sedan leder ut vattnet mot Storgatan, utanför planområdet. Lågpunkterna väster om planområdet ligger på den gamla banvallen där rälsen gick, cirka 0,6 meter under de högsta delarna av planområdet som ligger uppe på den gamla perrongen som fortfarande är intakt.

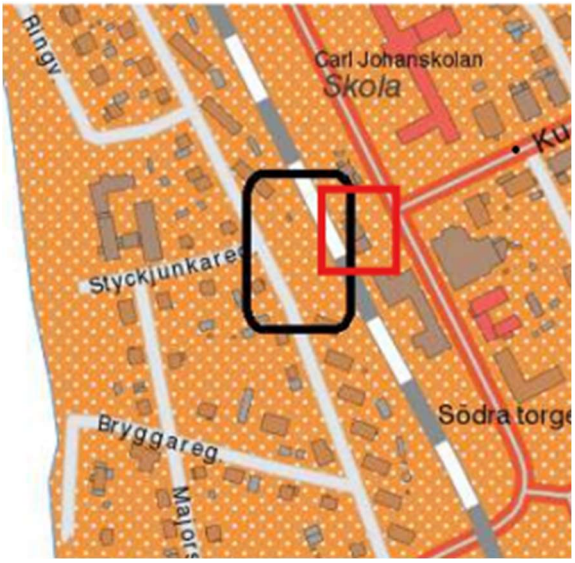
Den redovisade avrinningen bygger på områdets befintliga, naturliga topografi och planens markanvändning. Några särskilda planbestämmelser krävs därför inte för att säkerställa funktionen eftersom planen inte förutsätter någon avvikande höjdsättning eller teknisk anläggning för att fungera.

Risk för ras och skred

Enligt SGU:s kartlager för jordskred och raviner finns det inom planområdet ingen registrerad ras- och skredrisk.

5.6 Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Jordarten för hela fastigheten är postglacial sand – grus. Vidare anger i PM – ”Geoteknik Rödesund 5:1, Karlsborgs kommun”, framtagen av BG&M 2015-02-23. att marken består av friktionsjord 4,5 meter, över ett skikt av lera 5 meter, som underlagras av mer friktionsjord, som vilar på fast botten – troligen morän, block eller berg efter ett totalt djup på mellan 7,7 meter och 11,9 meter.



Direkt väster om stationsbyggnaden gjordes en Geoteknisk utredning 2014 i samband med en ny detaljplan för att uppföra ett mindre flerfamiljshus i den lilla parken längs Västra Vägen. Denna byggnation genomfördes inte och idag bedöms platsen ha ett högre värde som park. Området för den geotekniska utredningen är markerad med svart rektangel i figuren nedan. Stationsbyggnaden är markerad med röd kvadrat.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget medger inga förändringar av markanvändningen som bedöms ha någon påverkan på de geotekniska, eller hydrologiska förhållandena.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

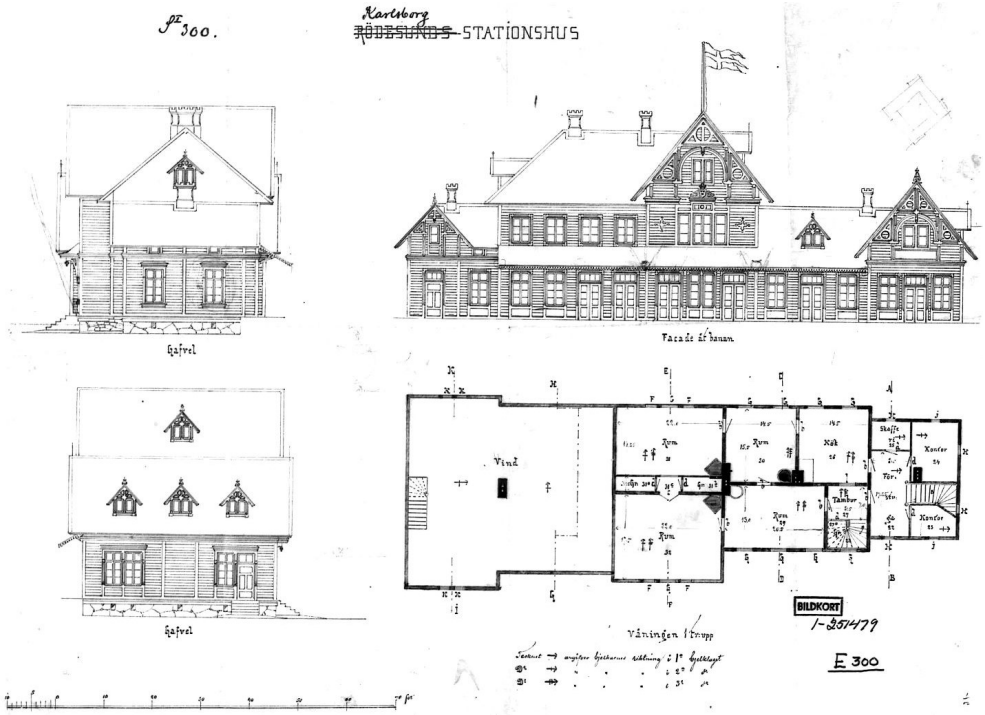
5.7 Kulturmiljö

Bakgrund och historik

Karlsborgs järnvägsstation har en central betydelse för förståelsen av ortens utveckling. Karlsborgsbanan mellan Skövde och Karlsborg tillkom under 1870-talet, bland annat mot bakgrund av behovet av en tillförlitlig transportförbindelse till Karlsborg och fästningen under hela året. Järnvägen invigdes den 26 juli 1876.

Stationsbyggnaden uppfördes i samband med järnvägens tillkomst och hade en viktig funktion både för resandet och för samhället i övrigt. Stationen var den största och mest påkostade längs Karlsborgsbanan. Förutom väntsal och bagagerum inrymde byggnaden bland annat två bostadslägenheter och, fram till 1904, ortens postkontor. Persontrafiken på Karlsborgsbanan bedrevs fram till 1986 och godstrafiken fram till 1996. Stationen och järnvägen representerar därmed en lång historisk kontinuitet på platsen.

Den stationsbyggnad som uppfördes under 1870-talet hade ett väsentligt annorlunda utseende än dagens byggnad. Historiska fotografier och ritningar visar en rikt artikulerad träarkitektur med en sammansatt byggnadsvolym, branta och korsande takfall, framträdande gavlar och frontespiser samt dekorativa snickerier och utsmyckningar.



Ursprunglig ritning av stationshuset.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30



Foto av den ursprungliga stationsbyggnaden.

År 1938 genomgick stationshuset en omfattande ombyggnad av bland annat den övre våningen och takkonstruktionen. De branta takfallen och framträdande gavlarna ersattes av ett sammanhållet valmat tak och stora delar av den dekorativa träarkitekturen försvann. Även byggnadens volym förändrades. Resultatet blev en enklare och mer sammanhållen byggnad med ett betydligt stramare arkitektoniskt uttryck. Delar av den äldre byggnadens stomme och struktur bevarades.



Stationshuset efter ombyggnaden 1938.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Byggnadens historiska kontinuitet går således tillbaka till järnvägens etablering under 1870-talet, medan dess nuvarande exteriöra gestaltning huvudsakligen präglas av ombyggnaden 1938. Byggnaden bär därmed spår av olika skeden i Karlsborgs järnvägshistoria.

Stationsbyggnadens utformning och karaktär

Karlsborgs stationshus är idag en friliggande träbyggnad bestående av en huvudvolym i två våningar och en lägre envåningsdel. Byggnaden har en långsträckt utbredning parallellt med den tidigare järnvägen och perrongen. Huvudvolymen är relativt kompakt och sammanhållen och täcks av ett flackt valmat plåttak med markerad, utskjutande takfot. Den lägre byggnadsdelen har en enklare utformning och underordnar sig tydligt huvudvolymen.

Fasaderna är klädda med liggande träpanel och präglas av en regelbunden fönstersättning. Fönstren är höga och smala och huvudsakligen placerade i jämna rader. Fönstrens spröjsning och omfattningar bidrar tillsammans med den liggande panelen till fasadernas rytm och detaljering. Mellan våningsplanen finns ett markerat horisontellt listverk och även takfot och hörn är bearbetade med enkla trädetaljer. Sammantaget har byggnaden ett återhållsamt och relativt stramt arkitektoniskt uttryck.

Mot den tidigare spårsidan är byggnadens ursprungliga funktion fortfarande tydligt avläsbar. Den långsträckta fasaden vetter mot den bevarade perrongen och entréer och fönster är ordnade i förhållande till denna. Längs delar av fasaden finns skärmtak och stationsnamnet Karlsborg finns fortfarande kvar mot spårsidan. Tillsammans med byggnadens orientering och relation till perrongen och den tidigare bangården bidrar detta till förståelsen av platsen som tidigare järnvägsmiljö.

Särskilt karaktärsskapande är byggnadens sammanhållna huvudvolym i två våningar, den lägre envåningsdelen, det valmade plåttaket med markerad takfot, fasadernas liggande träpanel, den regelbundna fönstersättningen med höga och smala fönster samt fasadernas enkla horisontella listverk. Dessa egenskaper är viktiga för möjligheten att avläsa 1938 års arkitektoniska gestaltning.

Kulturhistoriskt värde

Stationsbyggnadens kulturhistoriska värde är dels knutet till byggnadens arkitektoniska karaktär, dels till dess ålder, historiska funktion och kontinuitet på platsen. Byggnaden utgör en fysisk länk till Karlsborgsbanan och järnvägens betydelse för Karlsborgs utveckling. Trots den omfattande ombyggnaden 1938 finns stationsbyggnaden kvar på sin historiska plats och dess tidigare funktion är fortfarande tydligt avläsbar genom byggnadens orientering och relation till den bevarade perrongen och den tidigare bangården.

Stationsbyggnaden bedöms mot denna bakgrund vara en sådan särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 § PBL. Ett bevarande av byggnaden är betydelsefullt

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

för möjligheten att även fortsättningsvis avläsa platsens och Karlsborgs kommunikationshistoria.

Planförslag och konsekvenser
De planbestämmelser som planförslaget medger bedöms som tillräckliga för att kulturmiljön inte påtagligt skadas.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Planförslag och konsekvenser
Planändringen bedöms inte påverka eventuella kulturhistoriska lämningar.

5.8 Trafik

Framför Stationsbyggnaden ligger den breda Kungsgatan med lindallé ned mot Vättern. Kommunen är väghållare på Kungsgatan.

Parallellt med stationsbyggnaden går Storgatan som leder upp till och över Göta kanal. Storgatan är även del av riksväg 49 som går mellan Lidköping och Askersund.

Storgatan är statlig väg med ÅDT för samtliga fordonsslag på 5600 fordon / dygn varav 464 tung trafik.

Planförslag och konsekvenser
Järnvägsverksamheten är nedlagd sedan länge och planförslaget bekräftar bara markanvändningen som pågår i verkligheten på platsen idag. Trafikmängden bedöms inte påverkas nämnvärt av planförslaget.

Tung trafik och farligt gods
Planområdet ligger i nära anslutning till riksväg 49. Riksväg 49 är en funktionellt prioriterad väg och utgör rekommenderad sekundär väg för farligt gods.

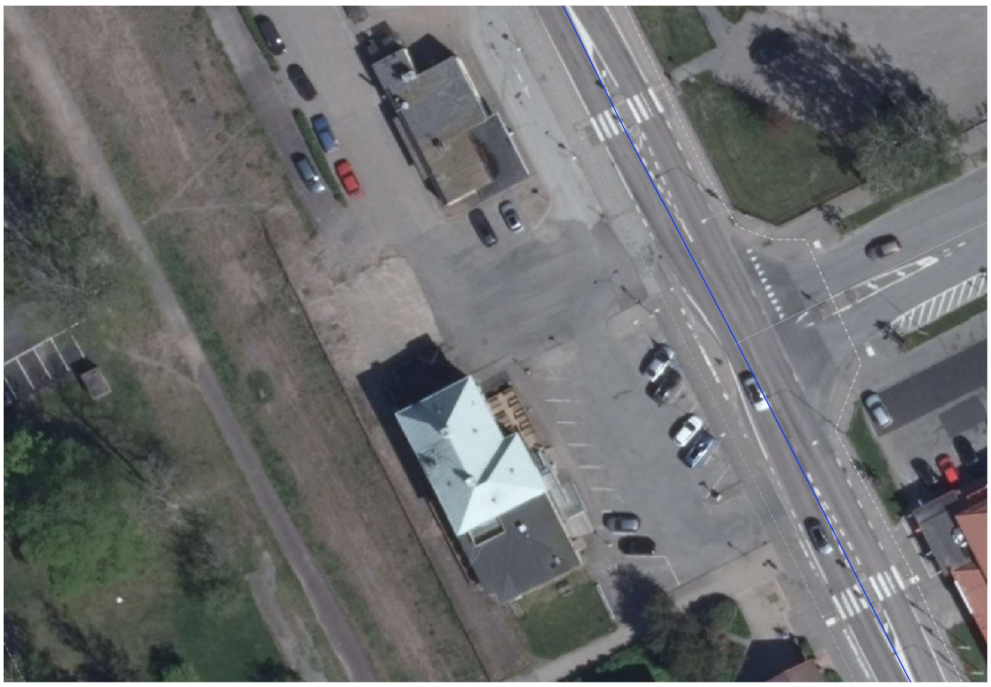
Hastighetsbegränsningen på riksväg 49 i den sträckning som passerar den norra byggrätten inom planområdet är 30 km / h på vardagar mellan kl. 7–16. För sträckan söder om detta, förbi järnvägsstationen, samt tider utanför 7–16, gäller 50 km / h.

Planförslag och konsekvenser
Riksväg 49 löper genom centrala Karlsborg och omges längs sträckan av befintlig centrumbebyggelse i direkt anslutning till vägen. Planområdet utgör en del av denna befintliga bebyggelsestruktur.

Detaljplanen reglerar befintliga byggnader och pågående verksamheter och innebär inte att ny bebyggelse eller nya användningar tillkommer närmare riksväg 49 än idag. De användningar som medges är fortsatt begränsade till verksamheter där människor huvudsakligen vistas i vaket tillstånd under dagtid.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Mot bakgrund av att planen reglerar befintliga förhållanden inom den redan etablerade centrumbebyggelsen bedöms planförslaget inte innebära någon ökad exponering för risker kopplade till transporter av farligt gods jämfört med dagens situation. Det bedöms därför inte finnas skäl att föreskriva särskilda riskreducerande åtgärder i detaljplanen.



Storgatan (markerad med blått streck på ortofotot) som går strax öster om planområdet är utpekad av Trafikverket som rekommenderad sekundär väg för farligt gods.

5.9 Fysisk miljö

Planområdet är beläget mitt i centrala Karlsborg och innefattar stationshuset till järnvägsstationen låg när järnvägen var aktiv här. I nära anslutning till planområdet finns busstation, parkeringar, högstadieskola, ICA supermarket, kommunhuset, gym, Systembolaget, park, gamla banområdet som står tomt, bostäder, med mera.

5.10 Sociala perspektiv och service

Planförslaget medger centrumändamål mitt i centrala Karlsborg. Således berörs såväl vuxna som barn och unga av planförslaget.

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga. Hur staden i stor och bostadsmiljöer i synnerhet utformas påverkar alla som bor och rör sig där. Barnperspektivet är viktigt att bevaka i planeringen. Detta rör exempelvis tillgång till skola och lekmiljöer men även trygga möjligheter att rör sig till fots och med cykel mellan olika målpunkter.

Området är lokaliserat, i direkt anslutning till busstation, parkeringsplatser, park, befintliga bostadsområden, skola, centrumverksamheter och arbetsplatser. I nära

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

anslutning till planområdet finns väg 49 som är en trafikerad väg som människor behöver passera till och från planområdet, bland annat skolelever.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget bedöms inte försämra för vuxna, barn och unga att ta sig mellan olika målpunkter inom och utanför planområdet, både till fots, eller med cykel, bil, eller kollektivtrafik. Planförslaget centrala läge med centrumverksamheter och möjligheter för människor att röra sig i och igenom området bedöms heller inte skapa otrygga miljöer att vistas i för varken vuxna, barn och unga.

Tillgänglighet

Byggnaden har publik verksamhet (restaurang) vilket gjort att entrén försetts med handikappsramp enligt Diskrimineringslagen 1 kap. 4§ p.3 samt PBL 8 kap. 1§ p.3. Byggnadens karaktär gör dock att även förvanskningsförbud och varsamhetskrav ska uppfyllas parallellt med krav på tillgänglighet vilket kan ske genom att iordningställa byggnadens båda långsidor estetiskt likvärdiga.

Hela perrongen på baksidan ingår i detaljplanen vilket gör det möjligt att utöka uteserveringen samt iordningställa tillgänglighetsanpassad entré från byggnadens västra långsida. På båda kortsidor om byggnaden är marken svagt sluttande upp till perrongen. Med mycket enkla medel, exempelvis genom ett nytt, flyttat staket samt anpassad markbeläggning kan entré från västsidan göras tillgänglig både för permobil och barnvagn. Utan nuvarande ramp på framsidan blir stentrappan synlig och byggnaden återfår sin kulturhistoriska karaktär.

Att både tillgänglighetskraven och de kulturhistoriska skyddsbestämmelserna ska uppfyllas stöds av Boverkets författningssamling 2024:12 (BFS) 4 kap. 4§ samt 2§.



Järnvägsstationen sett från före detta spårområdet.

Planförslag och konsekvenser
Planförslaget bedöms uppfylla tillgänglighetskraven och de kulturhistoriska skyddsbestämmelserna.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

5.11 Teknik

Till stationsbyggnaden finns fjärrvärme samt vatten och avlopp framdragen med anslutning på den norra fasaden. El finns med anslutning på den östra långsidan.

Vatten- och spillvattennät

Planområdet är beläget inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Dagvatten

Planområdet är beläget inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och ansluts till utbyggnad av befintligt ledningsnät. Fastighetsägare ansvarar för avvattning av sin fastighet till anvisad anslutningspunkt. Planområdet och närområdet bedöms ha förutsättningar att omhänderta områdets dagvatten utan behov av särskild reglering i detaljplanen.

Elnät

Karlsborg energi AB (KEAB) är elleverantör inom området.

Avfall

Avfallshantering ska ombesörjas inom fastigheten. Området mellan stationsbyggnad och gamla ”taxibyggnaden”, ska hållas fri från hinder för att ge sopbilen säker passage.

Kommunen bedömer att utrymmen för avfallshämtning kan tillgodoses för aktuell fastighet och att de rekommenderade mått för vändplan för sopbilar som Avfall och Återvinning Skaraborg (AÅS) har i sina riktlinjer tillmötesgås.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

6 Genomförande

6.1 Genomförandetid

Enligt plan- och bygglagen skall detaljplaner förses med en genomförandetid på minst fem år och högst femton år. Planens genomförandetid är 5 år och gäller från och med det datum planen fått laga kraft. Innan genomförandetiden har gått ut får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan eller upphäver gällande plan.

6.2 Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning och fastighetskonsekvenser

Kommunstyrelsen i Karlsborgs kommun har den 23 mars 2024 beslutat att byggnaderna ska övergå från kommunens fastighetsenhet till att ägas av det kommunala bostadsbolaget AB Karlsborgsbostäder. Det interna ägarbytet föranleds av att Fastighetsenheten endast ska ansvara för kommunens egna lokaler och bolaget ska äga de fastigheter där lokaler hyrs ut till näringslivet.

6.3 Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Byggnaderna inom planområdet är direkt anslutna till infrastruktur i form av va-nät, elnät, fibernät samt trafikinfrastruktur. Planförslaget innebär inga nya byggrätter.

6.4 Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Framtagande av detaljplanen, inklusive erforderliga undersökningar, bekostas av Karlsborgsbostäder AB. Ingen planavgift kommer att tas ut. Karlsborgsbostäder AB svarar för kostnader för åtgärder vid genomförande av planen, så som fastighetsbildning.

Planförslaget bedöms som ekonomiskt genomförbart. Inga större utbyggnader av teknisk infrastruktur utöver lokalgator och övrig teknisk försörjning krävs då anslutande vägar, elnät och VA finns utbyggt i närområdet.

Ansvarsfördelning

Karlsborgs kommun äger delar av marken inom planområdet. Resten är privatägt.

Exploatör/fastighetsägare ansvarar för genomförande av detaljplanen inom kvartersmarken.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Kommunens VA-huvudman ansvarar för det allmänna vatten- och avloppsledningsnätet enligt Lagen om allmänna vattentjänster (LAV, 2006:412) och är därmed ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av ledningsnät fram till anvisad förbindelsepunkt.

Fastighetsägare ansvarar för avvattningen av dagvatten inom fastigheten samt anläggning och drift av privata vatten - och spillvattenledningar inom kvartersmarken fram till anvisad förbindelsepunkt.

Ersättning vid rivningsförbud

Detaljplanen innebär att stationsbyggnaden förses med rivningsförbud med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värde. Ett rivningsförbud kan enligt plan- och bygglagen medföra rätt till ersättning för fastighetsägaren om den skada som rivningsförbudet medför är betydande i förhållande till värdet av den berörda delen av fastigheten. Rätt till ersättning uppkommer således inte automatiskt genom att rivningsförbud införs, utan är beroende av vilken ekonomisk skada bestämmelsen medför i det enskilda fallet.

Planen möjliggör fortsatt användning av byggnaden för centrumändamål och rivningsförbudet bedöms inte hindra en ändamålsenlig användning av byggnaden. Eventuella ersättningsanspråk till följd av rivningsförbudet hanteras enligt bestämmelserna i 14 kap. PBL.

6.5 Civilt försvar

Den gamla taxibyggnaden har ett skyddsrum för 23 personer i källaren. Byggnaden får inte rivas utan att ansökan om avveckling av skyddsrum har beviljats.

6.6 Prövning enligt annan lagstiftning

Detaljplaneprocessen innebär en prövning i enlighet med Plan- och bygglagen, samt i viss omfattning även annan lagstiftning som t.ex. miljöbalken. Alla formella prövningar kan emellertid inte alltid göras under själva planprocessen. När en plan har fått laga kraft och ska genomföras kräver vissa åtgärder ibland prövning enligt annan lagstiftning än plan- och bygglagen innan dessa kan påbörjas. De prövningar som redovisas nedan behöver inte vara uttömmande då även andra prövningar kan aktualiseras beroende på hur och när genomförandet av planen sker.

Fortsatt prövning enligt plan- och bygglagen

Vid prövning av bygglov inom detaljplan ska byggnadsnämnden pröva om åtgärden överensstämmer med den detaljplan som gäller på platsen. Utöver prövningen mot detaljplanen ska åtgärden även prövas mot vissa andra krav i plan- och bygglagen, PBL.

Dnr B 2025-000243 – Ankom 2026-10-30

Prövning enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och / eller ledningsrättslagen

Ett genomförande av detaljplanen kan innebära marköverföringar mellan fastigheter och bildande av nya fastigheter. Om planens genomförande kräver att gemensamhetsanläggningar inrättas eller att ledningsrätter bildas blir även prövningar enligt anläggningslagen eller ledningsrättslagen aktuella.