

# Granskningsutlåtande



Detaljplan för del av  
Karlskrona 4:10 m.fl., Pottholmen  
etapp 2 del 1  
Pottholmen, Karlskrona kommun

# Vad är ett granskningsutlåtande?

## Granskningssskedet

Granskningssskedet är ytterligare ett tillfälle för de som är berörda av förslaget att lämna synpunkter. De som yttrat sig under samrådet, och andra berörda, ska meddelas att planförslaget finns tillgängligt för granskning. Planförslaget ska finnas tillgängligt för granskning i minst två veckor vid standardförfarande och minst tre veckor vid utökat förfarande.

De som berörs av planförslaget och har synpunkter måste framföra dessa skriftligt för att senare ha rätt att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen. Synpunkterna måste ha inkommit senast innan granskningstiden har gått ut.

Synpunkterna från granskningen sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande. I granskningsutlåtandet redovisas också de förändringar som gjorts i planförslaget. När granskningsutlåtandet är färdigt skickas utlåtandet, eller information om var det finns tillgängligt, till dem som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

## Överklaga

En detaljplan kan enbart överklagas baserat på icke tillgodosedda synpunkter från de med besvär rätt eller på formaliafel.

De som har rätt att överklaga en detaljplan baserat på planförslagets innehåll är sakägare, till exempel fastighetsägare, arrendatorer, hyresgäster och andra med rättighet till fastigheter inom eller i anslutning till planområdet. Även intresseorganisationer kan ha rätt att överklaga en detaljplan om:

1. Organisationens huvudsakliga ändamål är att bevaka naturskydds-, kulturskydds- eller miljöskyddsintressen, och dessa berörs av detaljplanen.
2. Organisationen inte är vinstdrivande.
3. Organisationen har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år.
4. Organisationen har minst 100 medlemmar eller på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd. Det går även att överklaga en detaljplan om processen varit felaktigt genomförd, så kallat formaliafel.

Detaljplanen går att överklaga i tre veckor efter det att beslut om antagande har publicerats på kommunens anslagstavla. Överklagan skickas till kommunen, som sedan skickar det vidare till mark- och miljödomstolen.

## Hur ska dokumentet läsas och var kan jag få mer information?

Detta utlåtande är en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under granskningstiden. Originalyttrandena finns hos Karlskrona kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och lämnas ut på begäran.

Varje yttrande sammanfattas under en rubrik namngiven efter vem som yttrat sig. Yttrandet besvaras sedan efter sammanfattningen i en blå ruta under rubriken *kommentar*. (Om det inkommit identiska yttranden eller mycket snarlika så sammanfattas dessa ihop. Om så är fallet står det angivet i inledningen av yttrandet.)

Privatpersoner benämns med initialer i sammanfattningen. Detta för att underlätta i samband med nätpublicering. När granskningsutlåtandet publiceras på nätet tas personuppgifter (förnamn, efternamn och fastighetsbeteckning) i rubrikerna bort och enbart initialer lämnas kvar.

# Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| Vad är ett granskningsutlåtande? .....           | 1  |
| Innehållsförteckning .....                       | 4  |
| Inledning .....                                  | 5  |
| Förteckning av inkomna yttranden .....           | 6  |
| Förändringar av planförslaget .....              | 7  |
| Yttranden .....                                  | 8  |
| Länsstyrelsen .....                              | 8  |
| Enskilda sakägare .....                          | 15 |
| Föreningar och intresseorganisationer .....      | 15 |
| Myndigheter, organisationer och bolag .....      | 18 |
| Politiska partier .....                          | 24 |
| Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag ..... | 24 |
| Företag .....                                    | 24 |
| Övriga inkomna yttranden .....                   | 25 |
| Sändlista vid granskningen .....                 | 27 |

# Inledning

Detaljplanen för DEL AV KARLSKRONA 4:10 (F.D. 4:74) M.F.L., Pottholmen etapp 2 del 1, Pottholmen, har varit föremål för granskning 23 maj – 20 juni 2025. Granskningstiden har annonserats i lokalpressen fredagen den 23 maj 2025.

Under granskningstiden har planhandlingarna (bestående av granskningsbrev alternativt missiv, samrådsredogörelse, plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning inklusive genomförandefrågor, Miljöteknisk undersökning och riskbedömning, Miljöteknisk markundersökning resultatrapport stationstorget, Detaljerad riskbedömning för detaljplan transporter av farligt gods på väg och järnväg, Bullerberäkning,-Luftkvalitet, MKB (Miljökonsekvensbeskrivning), Dagvatten- och skyfallsutredning, Kulturmiljöutredning, HIA (Heritage Impact Assessment), Infartsledens framtid, Geoteknisk utredning för detaljplan PM geoteknik, Hållbarhetsprogram, Gestaltningsprogram, undersökning, länsstyrelsens yttrande över undersökningen, social konsekvensanalys och fastighetsförteckning.) funnits tillgängliga på Karlskrona kommun och stadsbiblioteket samt på Karlskrona kommuns webbplats: [www.karlskrona.se](http://www.karlskrona.se) (Fastighetsförteckningen har inte publiceras på internet på grund av dataskyddsförordningen, GDPR. Den har dock funnits tillgänglig som pappersupplaga).

# Förteckning av inkomna yttranden

| Insändare:  | Datum:     | Kommentar:           |
|---|------------|----------------------|
| Länsstyrelsen                                     | 2025-06-27 |                      |
| <b>Sakägare</b>                                   |            |                      |
| -   |            |                      |
| <b>Föreningar och intresseorganisationer</b>      |            |                      |
| Cyklist i Karlskrona                              | 2025-06-16 |                      |
| <b>Myndigheter, organisationer och bolag</b>      |            |                      |
| Lantmäteriet                                      | 2025-06-03 | Ingen erinran        |
| Trafikverket                                      | 2025-06-16 | Reviderat 2025-06-25 |
| Region Blekinge                                   | 2025-06-16 |                      |
| SJ  | 2025-06-18 | Ingen erinran        |
| <b>Politiska partier</b>                          |            |                      |
| -   |            |                      |
| <b>Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag</b> |            |                      |
| Räddningstjänsten                                 | 2025-04-27 |                      |
| Äldrenämnden                                      | 2025-06-13 | Ingen erinran        |
| Fastighetsnämnden                                 | 2025-07-21 | Ingen erinran        |
| <b>Företag</b>                                    |            |                      |
| PostNord  | 2025-05-26 |                      |
| <b>Övriga inkomna yttranden</b>                   |            |                      |
| H F   | 2025-06-08 |                      |

# Förändringar av planförslaget

- Planbeskrivningen har vidareutvecklats med följande:
  - Avsnittet ”Risk för högt vattenstånd” har vidareutvecklats med fokus på kustskydd, skyfall och dagvatten. Avsnittet har även kompletterats med hur ett kustskydd kan hanteras ur ett juridiskt, tekniskt och ekonomiskt perspektiv. Rekommenderad höjdsättning och förslag på skyddsåtgärder har även kompletterats utifrån framtagna vind- och vågutredning.
  - Vidareutveckling och förtydligande angående gång- och cykelbron över järnvägen.
- Plankartan har kompletterats/ reviderats med följande:
  - En planbestämmelse har tillkommit om att ”Kustskydd får finnas” inom allmän plats.
  - Området för gångbron, över spårområdet, utmed lokalgatan har utökats för att skapa en större flexibilitet vid en framtida byggnation.
  - Planområdet har minskats i väster så att avståndet mellan spårmittpunkt och planområdesgräns är sju meter eller mer längs hela planområdet.
- ”PM Våg- och vinduppstuvning samt våguppsköljning intill Infartsleden” har ersatts av den nu färdigställda rapporten ”Extremvattenstånd i Karlskrona år 2150 inklusive lokala effekter av vågor och vind”. PM:et utgjorde en förhandsversion av utredningen för den del som berör Infartsleden.
- Redaktionella justeringar.

# Yttranden

## Länsstyrelsen

### **Granskning av detaljplan för Karlskrona 4:74 (f.d. 4:74) m.fl., Karlskrona kommun**

Kommunens ärendenummer: MSN-2022-136

#### **Beskrivning av ärendet**

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Enligt 5 kap. 22 § PBL ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Länsstyrelsens synpunkter i samrådsskedet framgår av yttrande dnr 402-6416-2025, daterat 2025-02-07.

#### **Syftet med detaljplanen**

Detaljplanens syfte är att säkerställa Österleden som riksintresse för kommunikationer och att omgestalta Österleden till en stadsboulevard och förbättra för gång- och cykeltrafiken. Utformningen och gestaltningen syftar till att skapa en bättre entré till Karlskrona. Utveckling av de allmänna platserna ska stärka stadsplanen och de historiska miljöerna. Vägen föreslås flyttas västerut för att placeras på mark med bättre geotekniska förutsättningar. Österleden föreslås även klimatsäkras.

#### **Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen**

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

#### **Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör hälsa och säkerhet vad gäller förorenade område, farlig gods, MKN och översvämning ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Kommentar: Karlskrona kommun noterar att inga kvarstående synpunkter finns i länsstyrelsens yttrande vad gäller förorenade områden, farligt gods och miljö kvalitetsnormer. Inga förändringar har därför gjorts i planhandlingarna utifrån dessa aspekter.

Planhandlingarna har dock kompletterats utifrån översvämning och klimatanpassning.

## Riksintressen

### Riksintresse för kommunikationer

Samråd har genomförts med Trafikverket som lämnar synpunkter enligt nedan:

Statlig infrastruktur som berörs av planförslaget är Karlskrona C och järnvägen Blekinge kustbana/Kust till kustbanan direkt väster om planområdet. Österleden/Väg 28 är i stråket kommunalt väghållningsområde, men är funktionellt prioriterad i det statliga stråket. Både järnvägen och vägen som berörs är utpekade som riksintresse för kommunikationer varför det är viktigt att funktionaliteten bibehålls i stråken och förändringar inte inverkar menligt på riksintresset och dess influensområde.

Stationsområde för Karlskrona C ligger intill planområdet med Blekinge kustbana och Kust till kustbanan som stråk. Banan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket har idag inga planer på utbyggnad av spårområdet som nämns mellan Gullberna och Karlskrona C. Bedömning görs utifrån dagens spårområden och de risker som kan identifieras utifrån det.

I dialog har överenskommit om ytor intill spårområde och hantering av fastighetsfrågor samt anläggande av väg och gång och cykelstråk i anslutning till Trafikverkets fastighet. Ett minimiavstånd om 9,5 meter från järnväg till väg har i tidigare planer överenskommit och ska fortsatt gälla. Plank ska skilja spårområde och parkering för att minimera risken för sot och partiklar från tågen.

Utifrån genomförd riskbedömning för farligt gods ska 15 meter vara tillräckligt som säkerhetsavstånd från järnväg, men rör i första hand risk för urspärning. Trafikverket kommer göra en förnyad bedömning framgent beroende på vad kommande detaljplaner innehållande byggnader avses få för användningsområde. Det är positivt att hänsyn tas för utrymme även för vistelse och därmed ges vissa begränsningar med avseende på riskutredningen. Trafikverket ser att kommunala planer för till exempel Verkös utbyggnad även under perioder kan ge en ökad trafikering av järnvägs gods till Karlskrona C och som ger att bedömning bör gälla utifrån riskutredning om farligt gods även om trafikering inte sker idag.

Kommentar: Karlskrona kommun och Trafikverket har vid tidigare möten under 2022 och 2023 kommit överens om att minsta avståndet till järnvägsanläggningen ska vara 8 meter för väg eller gång- och cykelanläggning. I detta fall ligger vägbana på avstånd om 9,5 meter och en gång och cykelbana med avstånd på 8 meter till spårområdet vilket

reglerar säkerhetsavstånd till gång- och cykelanläggning och därmed kan godkännas. Trafikverket har reviderats sitt yttrande utifrån de korrekta måtten.

Efter dialog med Trafikverket i september och oktober 2025 kring gång- och cykelförbindelsen norr om Brohålan har avståndet mellan spårmitt och planområdesgräns ökat till att vara sju meter eller mer längs hela planområdet. I den södra delen av planområdet utmed lokalgatan är avståndet åtta meter mellan spårmitt och gångbana vilket ger 9,5 meter till körbanan.

### **Riksintresse för totalförsvaret**

Samråd har genomförts med Försvarmakten som bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Försvarmakten lämnar synpunkter enligt nedan.

Försvarmakten bedömer att ändringarna som tillkommit enligt granskningshandlingarna inte påverkar myndighetens tidigare ställningstagande avseende vägens dimensionering. Vidare gör Försvarmakten bedömningen att kommunens åtgärdsförslag som togs upp på mötet den 14:e april är tillräckliga för att tillgodose de synpunkter som Försvarmakten hade tagit upp i sitt yttrande (FM2025-634:7). Försvarmakten har inget att erinra, under förutsättning att dessa synpunkter fortfarande tas hänsyn till.

### **Världsarv**

Det tillkommer ingen ny bebyggelse i planförslaget. Länsstyrelsen anser att planförslaget är förenligt med världsarv och riksintresse för kulturmiljövården.

### **Hälsa och säkerhet**

#### **Översvämningsrisk**

Detaljplanen utgör en viktig del i en större helhet för att skydda norra Trossö mot översvämningsrisk från havet. Länsstyrelsen anser därför att det är nödvändigt att planen ses i ett större sammanhang. Planen får inte försvåra eller omöjliggöra framtida skyddsåtgärder för befintlig bebyggelse och samhällsviktig infrastruktur. Kommunen behöver därför visa hur detaljplanen utgör en del av ett kustskydd för norra Trossö, med en planeringshorisont till minst år 2150.

En höjdsättning till +3 m (RH 2000) innebär en klimatsäkring fram till cirka år 2090, med dagens kunskap om havsnivåhöjningen. Länsstyrelsen anser att en tidshorisont på drygt 60 år är tillräcklig för en väg, som grundläggs så att den är möjlig att höja i framtiden.

Det framgår inte av planhandlingarna hur risken för översvämnning från havet ska hanteras, ur ett juridiskt, tekniskt och ekonomiskt perspektiv, vid Skeppsbrokajen, Kungsplan och Österleden/Järnvägstorget. Området i

planen är reglerat som TORG, vilket innefattar funktioner som kan förväntas finnas på ett torg. Användningen TORG inkluderar inte funktioner för att säkerställa skydd för översvämning från havet. Ytor avsedda för kustskydd ska anges som allmän plats genom planbestämmelsen SKYDD i plankartan. Det behöver framgå hur ett kustskydd inom planområdet vid torgytan kan knyta an till ett kustskydd i angränsande planområden. Kommunen behöver också visa hur ett kustskydd kan kombineras med hantering av dagvatten och skyfall. Det behöver styrkas hur de planteringskärl som kommunen anger ska agera som barriärskydd är tekniskt lämpliga som kustskydd.

Länsstyrelsen noterar att vind- och vågutredningen (PM Våg- och vinduppstuvning samt våguppsköljning intill infartsleden i Karlskrona baserat på extremväderhändelse år 2150) är gjord utifrån en annan nivå på Österleden än vad plankartan anger. Det framgår inte av planbeskrivningen vad det är för rekommenderad och lämplig höjdsättning samt vilka förslagen på skyddsåtgärder är som tagits fram utifrån vind- och vågutredningen.

Utgångspunkten i plan- och bygglagen är att frågor kring hälsa och säkerhet ska vara slutligt avgjorda i samband med antagande av detaljplan.

Kommentar: Planbeskrivningens avsnitt ”Risk för högt vattenstånd och klimatanpassning” har vidareutvecklats vad gäller kustskyddet. Avsnittet har bland annat kompletterats med hur kustskyddet kan hanteras ur ett juridiskt, tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Plankartan har kompletterats med planbestämmelsen ”Kustskydd får finnas” inom allmän plats så som torg, väg och park. Planbeskrivningen har även vidareutvecklats med ett resonemang kring detta. Kommunen har valt att lägga in en egenskapsbestämmelse om skydd under användningarna för allmän plats istället för planbestämmelsen SKYDD då det är viktigt att kustskyddet integreras med gestaltningen av staden.

Planbeskrivningen har förtydligats ytterligare avseende hur kustskyddet inom torgytan kan knyta an till ett kustskydd i angränsande planområden. Texten har även vidareutvecklats vad gäller hur ett kustskydd kan kombineras med hantering av dagvatten och skyfall. Föreliggande detaljplan skapar goda möjligheter för anslutningar till fortsatt utbyggnad. Gestaltningen av fortsättningar i angränsande områden måste dock ske i den planering och projektering som sker där, då detaljutformning och tidsramar för de ombyggnationerna inte är kända idag.

PM:et för ”Våg- och vinduppstuvning samt våguppsköljning intill Infartsleden” (liksom den nu färdigställda rapporten ”Extremvattenstånd i Karlskrona år 2150 inklusive lokala effekter av vågor och vind”) och detaljplanen har olika tidshorisonter varav höjderna på Infartsleden skiljer sig åt. PM:et och den färdiga rapporten utgår ifrån år 2150 medan rubricerad detaljplan har en höjdsättning på +3 m (RH 2000) vilket innebär en klimatsäkring fram till cirka år 2090, med dagens kunskap om havsnivåhöjningen. Österleden

förbereds dock för en möjlig påbyggnad till +3,8 meter. Den nytillkomna utredningen visar dock tydligt att den specifika platsen inte behöver höjas högre än + 3,50 meter fram till år 2150, vilket gör att det utgör en god säkerhet även i långsiktig planering i området. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen. Kommunen kommer att presentera rapporten för länsstyrelsen.

Planbeskrivningen har även kompletterats med rekommenderad och lämplig höjdsättning samt vilka förslag på skyddsåtgärder som tagits fram utifrån vind- och vågutredningen.

### **Förorenade områden**

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten och att detaljplaner följer plan- och bygglagen. Den kommunala tillsynsmyndigheten behöver ta ställning till föroreningssituationen inom detaljplaneområdet innan planen antas.

Innan lämplig åtgärd kan väljas behöver kommunen inkludera markundersökningen från 2025 i sin analys samt utföra åtgärdsförberedande undersökningar.

Kommentar: Den kommunala tillsynsmyndigheten har varit delaktig under hela planprocessen och i framtagandet av samtliga utredningar kopplat till förorenade områden för att hjälpa till att säkerställa planens genomförbarhet. Tillsynsmyndigheten kommer att fatta ett beslut om sanering i samband med en § 28 anmälan vilket normalt sker efter att planen fått laga kraft, i samband med områdets projektering. Detta förfarande har varit praxis i Karlskrona de senaste tio åren. Karlskrona kommun ses gärna för dialog med Länsstyrelsen där gemensamma arbetssätt och rutiner kan kommuniceras.

### **Dagvatten**

Länsstyrelsen har tittat på dagvattenutredningen som kommunen tagit fram och anser att det är godtagbar. Kommunen har tänkt på avstängningsanordningar från Österleden. Kommunen har även tänkt på att utlopp för dagvattenledningar ibland ligger lågt i förhållande till högvattenytan och att dessa kan behöva förses med lösningar för att minska risken för dämning i systemet. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter vad gäller dagvatten, annat än vad som angetts gällande framtida skydd för havsnivåhöjningar, under rubriken ”översvämningsrisk” ovan.

### **Vattenverksamhet**

Länsstyrelsen har noterat att tillståndsprocessen för vattenverksamhet angående rivning av påldäck och bro har påbörjats i mål nr M2648-25. Länsstyrelsen har inget ytterligare att tillföra angående vattenverksamhet.

## Rådgivning och synpunkter enligt annan lagstiftning

### Planbestämmelser

Kommunen använder sekundär egenskapsgräns. Det framgår inte tydligt vilka egenskaper som avgränsas av vilken egenskapslinje. Det kan därför vara lämpligt att ange vilka egenskaper som avgränsas av den egenskapsgränsen för att göra plankartan tydlig för läsaren, se BFS 2020:6 sida 3.

Kommentar: Planbestämmelsen ”Plank” är den enda bestämmelsen som omfattas av sekundär egenskapsgräns. Att planbestämmelsen omfattas av sekundär egenskapsgräns anges både i teckenförklaringen i plankartan och under avsnittet ”Förklaring av planbestämmelserna” i planbeskrivningen.

### Naturmiljö

Kommunen anger att de avser spara så många större träd så långt det är möjligt. Kommunen har ansökt om dispens för de träd som behöver tas ner och som omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Vidare anger kommunen att den invasiva främmande arten vresros kommer att hanteras så att den inte sprids.

Länsstyrelsen har därför inga ytterligare synpunkter utöver vad som tidigare framhållits avseende naturmiljön.

### Trafik

Samråd har genomförts med Trafikverket som lämnar synpunkter enligt nedan:

#### Gångbro

Trafikverket emotsätter sig att anläggande av bro över järnväg föreslås ligga kvar i rubricerad plan. För att utpekande av gångbron ska kunna ligga kvar i detaljplanen måste först en utredning genomföras och godkännas av Trafikverket, vilket inte har skett. Utredningen måste ske inom planarbetet och innan planen föres till antagande måste ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende genomförande, ägande, drift och underhåll klargöras, då ett möjliggörande för gångbron innebär möjlighet för byggnation av gångbro, vilket Trafikverket utan utredning inte kan godkänna. Åtgärder kopplade till bro över statlig järnväg ska till fullo finansieras av kommunen/exploatören.

Kommentar: Karlskrona kommun har efter granskningen haft ett möte med Trafikverket den 14 augusti 2025 för att diskutera den föreslagna gångbron över järnvägen.

Karlskrona kommun och Trafikverket behöver teckna ett avtal gällande gångbron efter att planen är antagen för att reda ut ansvarsfördelningen

så som genomförande, ägande, drift och underhåll. Planbeskrivningen har kompletterats med det.

Området för gångbron inom lokalgatan föreslås även breddas något i plankartan för att skapa en större flexibilitet med dess framtida placering.

Planbeskrivningen har vidareutvecklats och förtydligats vad gäller gångbron över järnvägen.

I gällande detaljplan för Pottholmen etapp 1 (västra Pottholmen) finns ett område strax söder om lokstallarna reserverat för allmän gångtrafik vilket möjliggör för en gångbros anslutning väster om järnvägen. I denna detaljplan reserveras motsvarande område på andra sidan spårområdet. Detaljplanen möjliggör dock bara bronns läge över den kommunala lokalgatan. Ingen av detaljplanerna har dock planlagt bron över järnvägen.

Kommunen önskar ha kvar bronns läge i rubricerad detaljplan för att inte ta bort möjligheten till en bro på sikt. Frågan om bron kommer att studeras vidare i detaljplanen för Pottholmen etapp 2 del 2 som kommer att innehålla bebyggelse. Tanken är att bron och bebyggelsen ska integreras. För att möjliggöra för en bro behöver det även planläggas för en bro över spårområdet. I samband med detta behöver en dialog föras med Trafikverket och frågor så som ansvarsgränser avseende genomförande, ägande, drift och underhåll behöver då klargöras.

#### **De som medverkat i beslutet**

Beslutet har fattats av avdelningschef Inger Hansson med planarkitekt Anna Thyrvin som föredragande. I ärendet har även planarkitekt Cecilia Gadman, klimatanpassningssamordnare Sofie Samuelsson, naturskyddshandläggare Anna Hedlund, vattenhandläggare Daniel Karlsson, miljöhandläggare Arijana Alagic Tovesson, miljöhandläggare Emma Adriansson deltagit.

## Enskilda sakägare

Inga enskilda sakägare har yttrat sig över detaljplanen.

## Föreningar och intresseorganisationer

### Cyklister i Karlskrona

1. Bra att infartsleden flyttas västerut, så att den bättre ansluter till centralaxeln från Drottningsskär/Kungsholmen via Flottans skeppsbro och Hoglands park. När vägen flyttas skapas potential för mer utrymme öster om vägen, som kan utformas för oskyddade trafikanter. I planförslaget anges att det ska finnas en gångbana, en cykelbana och en park.
2. Jag föreslår att parken inte ges ”naturlig” karaktär utan istället utformas som en fin stadspark. Infarten utgör entré till Karlskrona som förtjänar en vårdad och vacker entré. Naturlig, skräpig impedimentmark kantar hela infartsleden norrut och det finns absolut ingen anledning att i detaljplan eller gestaltningsprogram reglera att marken skall vara vanvårdad.
3. I Karlskrona blåser det nästan alltid och ganska hårt från sydväst. På den öppna ytan mellan Trossö och Pantarholmen - Bryggarberget blåser sidvind från väster mot öster. Fotgängare och cyklister som färdas öster om Österleden riskerar ständigt att blåsa ner i vattnet. Det gör tillvaron spännande och är en anledning att koncentrera sig när de är ute i trafiken.

När det är blöt väderlek, dvs hela vinterhalvåret, stänker det smutsigt vägdagvatten från bilarna på Österleden. Kaskaderna av dagvattendis får extra skjuts av blåsten så att oskyddade trafikanter sveps in i en blöt smutsig gegga. Det är obehagligt.

Nuvarande gång- och cykelbana är delad i två banor: den ena intill och i nivå med vägen, och den andra två meter ifrån och en meter lägre än vägen. Den lägre nivån är påtagligt mindre utsatt för blåst och dagvattenstänk, än den övre.

Mitt förslag är att gång- och cykelbanan utformas så att den skyddas från västanvinden och från stänkande dagvatten, på hela sträckan mellan Trossö och Hattholmen.

Det kan ske på flera olika sätt. T.ex. genom att både gång- och cykelbanan förläggs lägre än vägen (vindskydd), att båda banorna förläggs en bit ifrån vägen (stänkskydd), eller genom att anordna en skyddande barriär mellan vägen och gc-banan. Barriären kan bestå av t.ex. ett träplank, en plexiglasskärm eller ett tätt buskage. Det är viktigt

att barriären är tät även vintertid vilket innebär att ett vanligt staket eller en avlövad buske inte fungerar som barriär.

Det yttrande som vi (Cyklist i Karlskrona) skickade 29 januari 2025 är inte noterat eller bemött i samrådsredogörelsen. Yttrandet bifogas ännu en gång.

Yttrandet från 29 januari 2025

Det yttrande som vi (Cyklist i Karlskrona) skickade 29 januari 2025 är inte noterat eller bemött i samrådsredogörelsen. Yttrandet bifogas ännu en gång.

På sidan 48 anges att cykelbanan på östra sidan, kommer höjas till samma nivå som bilvägen. Det innebär att en uppförsbacke skapas på en plats med förhärskande motvind.

Planförslaget nämner ingenting om att skapa vindskydd mot den förhärskande vinden från sydväst.

Planförslaget innebär att Karlskrona Kommun väljer att gå tvärs emot vårt förslag att behålla cykelbanan på en lägre nivå än bilvägen i syfte att erhålla vindskydd. Vi begär att Karlskrona Kommun i en samrådsredogörelse redovisar skälen till att bygga om cykelbanan till en uppförsbacke i motvind, med oljedagvattenstänk.

Kommentar: Syftet med skärgårdsparken i norr är att skapa en grön entré till Karlskrona. Det öppna parkområdet med låg skärgårdsvegetation tydliggör övergången mellan Pantarholmen och Trossö på ett tydligare sätt samt bevarar viktiga utblickar över vattnet mot kruthuset på Ljungskär och Mjölmarholmen. Karlskronas är en stad byggd på öar och holmar i skärgården. Vattnet mellan Pottholmen och Pantarholmen är ett spår av den historiska topografin. Det finns ett kulturhistoriskt värde av att öarna kan utläsas.

Skärgårdsparken föreslås utvecklas med en tydlig karaktär av växter med inspiration från det öppna skärgårdslandskapet dvs låg vegetation, gräs och vass tillsammans med klippvallar och stenar. Låga växter inom området bibehåller utblickar ut över vattnet. Tanken är att parken ska vara välvårdad men mer en naturlig park med en tydlig skärgårdskaraktär. En ny stadspark i detta läge bedöms dock inte som aktuellt då det finns på Trossö.

För att motverka stänk från biltrafiken föreslås kombinerade planteringskärl och avåkningskydd i betong som är 60 cm höga mellan bil- och cykelvägen. Dessa kommer att fungera som en avskiljare mellan bil- och cykelvägen samt höja säkerheten mellan de olika trafikantgrupperna. Planteringskärlen och avåkningskydden kan delvis även fungera som vind-skydd. Österleden och gång- och cykelvägen har idag utblickar utmed vattnet som bedöms som viktiga för entrén till Karlskrona. Att skapa ytterligare vindskydd än det som föreslås bedöms påverka möjligheten till utsikt, bibehållna siktlinjer och upplevelsen av

Karlskrona som stad byggd på öar. Ett vindskydd med glas kräver även ett stort underhållsbehov med rengöring.

Den upplevda tryggheten och möjligheten att synas bedöms bli större när både bilväg och gång- och cykelvägen ligger på samma nivå. Vägens hastighet kommer att sänkas från 60 km/h till 40 km/h vilket kommer att skapa lägre bullernivåer och en trevligare miljö att vistas i. En ökad bredd på gång- och cykelvägen medför även att man inte behöver cykla så nära vägen. Utrymme för avskiljande planteringskärl finns även.

Ert yttrande från den 29 januari finns dessvärre inte registrerat i vårt diariesystem. Vad bra att ni uppmärksammade det och skickade in era synpunkter igen. Yttrandet från januari har lagts in efter ert nya yttrande.

Idag ligger gångbanan utmed den östra sidan om Österleden på en lägre nivå än cykelvägen. Cykelvägen ligger på samma nivå som bilvägen. Vid en ombyggnation av Österleden är tanken att gångbanan höjs till samma nivå som cykel- och bilvägen. Samtliga vägar bedöms vara plana och någon backe kommer inte att tillkomma.

## Myndigheter, organisationer och bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande: Lantmäteriet och SJ.

### Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att säkerställa Österleden som riksintresse för kommunikationer. Utformningen och gestaltningen syftar till att skapa en bättre entré till Karlskrona. Vägen föreslås flyttas västerut för att placeras på mark med bättre geotekniska förutsättningar.

### Infrastruktur

Ingen statlig väg berörs av planförslaget. Statlig infrastruktur som berörs av planförslaget är Karlskrona C och järnvägen Blekinge kustbana/Kust till kustbanan direkt väster om planområdet.

Österleden/Väg 28 är i stråket kommunalt väghållningsområde men är funktionellt prioriterad i det statliga stråket. Både järnvägen och vägen som berörs är utpekade som riksintresse för kommunikationer varför det är viktigt att funktionaliteten bibehålls i stråken och förändringar inte inverkar menligt på riksintressen och dess influensområde.

### Järnväg

Stationsområde för Karlskrona C ligger intill planområdet med Blekinge kustbana och Kust till kustbanan som stråk. Banan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket har idag inga planer på utbyggnad av spårområdet som nämns mellan Gullberna och Karlskrona C. Bedömning görs utifrån dagens spårområden och de risker som kan identifieras utifrån det.

I dialog har överenskommit om ytor intill spårområde och hantering av fastighetsfrågor samt anläggande av väg och gång- och cykelstråk i anslutning till Trafikverkets fastighet. Ett minimiavstånd om 8,0 meter från järnväg till väg har i tidigare planer överenskommit och ska fortsatt gälla samt att plank ska skilja spårområde och parkering för att minimera risken för sot och partiklar från tågen.

Kompletterande riskutredning är genomförd och riskbedömning för farligt gods anger att 15 meter vara tillräckligt som säkerhetsavstånd från järnväg och i riskutredning tas hänsyn för utrymme även för vistelse och därmed ges vissa begränsningar i planens användning med avseende på detta. Trafikverket kommer göra en förnyad bedömning framgent beroende på vad kommande detaljplaner innehållande byggnader avses få för användningsområde. Trafikverket ser att kommunala planer för t ex Verkös

utbyggnad även under perioder kan ge en ökad trafikering av järnvägsgods till Karlskrona C och som ger att bedömning bör gälla utifrån riskutredning om farligt gods även om trafikering inte sker idag.

### **Gångbro**

Trafikverket emotsätter sig att anläggande av bro över järnväg föreslås ligga kvar i rubricerad plan. För att utpekande av gångbron ska kunna ligga kvar i detaljplanen måste först en utredning genomföras och godkännas av Trafikverket vilket inte har skett. Utredningen måste ske inom planarbetet och innan planen föres till antagande måste ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende genomförande, ägande, drift och underhåll klargöras då ett möjliggörande för gångbron innebär möjlighet för byggnation av gångbro vilket Trafikverket utan utredning inte kan godkänna. Åtgärder kopplade till bro över statlig järnväg ska till fullo finansieras av kommunen/exploatören.

Kommentar: Karlskrona kommun har efter granskningen haft ett möte med Trafikverket i augusti 2025 för att diskutera den föreslagna gångbron över järnvägen.

Karlskrona kommun och Trafikverket behöver teckna ett avtal gällande gångbron efter att planen är antagen för att reda ut ansvarsfördelningen så som genomförande, ägande, drift och underhåll. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

Området för gångbron inom lokalgatan föreslås även breddas något i plankartan för att skapa en större flexibilitet med dess framtida placering.

Planbeskrivningen har vidareutvecklats och förtydligats vad gäller gångbron över järnvägen.

I gällande detaljplan för Pottholmen etapp 1 (västra Pottholmen) finns ett område strax söder om lokstallarna reserverat för allmän gångtrafik vilket möjliggör en anslutning av en gångbro väster om järnvägen. I denna detaljplan reserveras motsvarande område även öster om järnvägen. Detaljplanen möjliggör dock bara bronns läge över den kommunala lokalgatan. Ingen av detaljplanerna har dock planlagt bron över järnvägen.

Kommunen önskar ha kvar bronns läge i rubricerad detaljplan för att inte ta bort möjligheten till en bro på längre sikt. Frågan om bron kommer att studeras vidare i nästa detaljplan för Pottholmen etapp 2 del 2 som kommer att innehålla bebyggelse. Tanken är att bron och bebyggelsen ska integreras. För att möjliggöra för bron behöver det då även planläggas för en bro över spårområdet. I samband med detta kommer en dialog att föras med Trafikverket och frågor såsom genomförande, ägande, drift och underhåll kommer då att klargöras.

Karlskrona kommun och Trafikverket har efter granskningen även haft en dialog i september och oktober 2025 kring gång- och cykel-förbindelsen norr om Brohålan. Efter dialogen har avståndet mellan spårmittpunkt och planområdesgräns ökat till sju meter eller mer längs hela planområdet. I den södra delen av planområdet utmed lokalgatan är avståndet åtta meter mellan spårmittpunkt och gångbana vilket ger 9,5 meter till körbanan.

## Räddningstjänsten i Östra Blekinge

Från räddningstjänstens sida finns ingenting att erinra angående detaljplanen utöver det som meddelats tidigare.

Till samrådet framförde räddningstjänsten följande:

Från räddningstjänstens sida finns ingenting att erinra angående detaljplanen under förutsättning att följande beaktas:

Infartsleden är den enskilt viktigaste transportvägen i kommunen. Det är därför av största vikt att transporter här kan ske på ett effektivt och på ett säkert sätt. För räddningstjänsten är det viktigt att vägsträckan görs så säker att olyckor i möjligaste mån undviks. En mindre olycka kan i rusningstrafik få stor samhällspåverkan. Räddningstjänsten är beroende av en god framkomlighet på infartsleden eftersom alternativen är få och inte helt oberoende (Blekingegatan och strandpromenaden på Borgmästare-kajen).

På Trossö finns Marinbasens och Saabs verksamheter som kan betraktas som riskverksamheter. Det kan inte uteslutas att delar eller hela Trossö vid en större olycka eller vid ett väpnat angrepp kan komma att behöva utrymmas. Vid sådana scenarier är det särskilt angeläget att transporter kan ske på ett effektivt sätt. Vägen bör betraktas som en viktig del av befolkningsskyddet för att kunna sätta befolkningen i säkerhet genom storskalig utrymning.

Med föreslagen utformning ser vi att riskerna för olyckor bör kunna minska genom främst låga hastigheter. Vår bedömning är att transport-kapaciteten inte förändras och att det genom flera filer bör kunna gå att ta sig fram med utrymningsfordon.

Räddningstjänsten instämmer i de förslag som redovisats i riskutredningen för att hantera de risker som finns kring transporter med farligt gods. Principerna för åtgärderna är desamma som gällt för byggnationen av WTC och Scandic.

Även förslagen till dammar som kan nyttjas för att samla upp eventuella utsläpp från olyckor med farligt gods är bra.

Sammantaget ställer sig räddningstjänsten positiv till föreslagen utformning och har inga avvikande förslag.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

## Region Blekinge

Region Blekinges uppdrag är att främja en hållbar utveckling i hela Blekinge. Våra ansvarsområden är hälso- och sjukvård, folkhälsa, regional tillväxt, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur och bildning.

Regionfastigheters ansvarsområde och verksamhetsuppdrag är att äga, förvalta och utveckla regionens fastigheter och inhyrda lokaler samt att stödja regionstyrelsen i fastighetstrategiska frågor.

Föreslagen detaljplan gränsar i söder mot fastigheten Karlskrona Holmdahl 3 som ägs av Region Blekinge. Fastigheten Holmdahl 3 förvärvades i syfte att bygga en vårdbyggnad. För att en vårdbyggnad ska fungera är det av stor vikt med separerade och redundanta patientflöden, ambulanstransporter, gods/avfallstransporter och personalflöden. I "detaljplan för del av Karlskrona 4:10, Trossö, Karlskrona kommun; 783/21" anges att brådskande ambulanstransporter från vårdbyggnaden föreslås kunna ske över torget till Österleden. Planläggning i området har omöjliggjort en angoring till fastigheten Holmdahl 3 från något annat håll än söder ifrån, vilket försvårar separerade flöden. I samrådsyttrande till föreliggande detaljplan framförde Region Blekinge att det är av yttersta vikt att ambulansutryckning medges och möjliggörs direkt ut på Österleden och norrut över torget från fastigheten Holmdahl 3. Region Blekinge ser positivt på att planbeskrivningen har vidareutvecklats med möjligheten för ambulans att kunna köra ut från Kungsplan till Österleden.

Region Blekinge ser även positivt på att vårdcentral har ändrats till vårdbyggnad i planbeskrivningen.

I samrådsyttrande framförde Region Blekinge önskemål om ett förtydligande på om, och i så fall hur, egenskapsbestämmelsen q1 påverkar fastigheten Holmdahl 3. Egenskapsbestämmelsen q1, Skydd av kulturvärden, anger att stickspåret som gick mellan järnvägsstationen och marinbasen ska bevaras till sitt läge. Stickspåren fortsätter dock söder om gränsen för denna detaljplan och precis längs med fastighetsgränsen till Holmdahl 3. I "detaljplan för del av Karlskrona 4:10, Trossö, Karlskrona kommun; 783/21" anges att "järnvägsspåren ska inarbetas i utformningen av platsen för att synliggöra dess tidigare syfte och på så vis bidra till berättelsen om stadens historia." Region Blekinge anser att det är anmärkningsvärt att det är olika bestämmelser för samma järnvägsspår i dessa två angränsande detaljplaner och att det är en avsevärd skillnad mellan "att inarbetas och synliggöras" respektive "ska bevaras".

I samrådsredogörelsen anger Karlskrona kommun att planbestämmelserna om järnvägsspåren (på järnvägstorget och Kungsplan) har justerats för att vara mer lika samt mer lik i formuleringen som finns i detaljplanen för Kungsplan och att bestämmelsen om järnvägsspåren inte påverkar Region Blekinge då bestämmelsen finns inom allmän plats som kommunen ansvar för. Region Blekinge instämmer dock inte med Karlskrona kommuns uppfattning att bestämmelserna har justerats och inte påverkar Region Blekinge. Uttrycket "bevaras" kvarstår i föreliggande detaljplan. I överlåtelseavtalet gällande fastigheten Holmdahl 3 står det uttryckligen att trappa/ entrélösning till huvuden tre till vårdbyggnaden ska anläggas inom allmänplats och att parterna ska samråda om genomförandet. Därmed kan bestämmelsen q1 påverka Region Blekinge.

Kommentar: Planbestämmelsen om järnvägsspåren har efter samrådet förtydligats och vidareutvecklats med att spåren gått mellan järnvägsstationen och marinbasen.

Vad gäller skillnaden mellan planbestämmelserna mellan aktuell detaljplan och planen för Kungsplan så har bestämmelsen om att spåren i rubricerad detaljplan förtydligats med att spåren ska bevaras till sitt läge. Detta har dock varit syftet med bestämmelsen för både detaljplanen för Pottholmen etapp 2 och för del av Karlskrona 4:10, Kungsplan. Spåren finns både norr och söder om detaljplanen för Kungsplan och spåren behöver anpassas för att möta dessa lägen. Bygggrätten är även anpassad för spåren med ett avskuret hörn. I övrigt är planbestämmelsen lika för de båda detaljplanerna.

Järnvägsspåren anges som följande planbestämmelser inom rubricerad detaljplan för Pottholmen etapp 2 del 1:

Järnvägstorget:

”Det tidigare järnvägsspåret som gick mellan järnvägsstationen och marinbasen ska gestaltas till sitt läge och inarbetas i utformningen av platsen för att synliggöra dess tidigare syfte och på så vis bidra till berättelsen om stadens historia”.

Del av Kungsplan:

”Järnvägsspåret som gick mellan järnvägsstationen och marinbasen ska bevaras till sitt läge och inarbetas i utformningen av platsen för att synliggöra dess tidigare syfte och på så vis bidra till berättelsen om stadens historia”.

I detaljplanen för Kungsplan (del av Karlskrona 4:10) från år 2021 anges planbestämmelsen om spåren på följande sätt:

”Järnvägsspåret ska inarbetas i utformningen av platsen för att synliggöra dess tidigare syfte och på så vis bidra till berättelsen om stadens historia”.

Karlskrona kommun bedömer att planbestämmelserna i detaljplanen för Kungsplan och Pottholmen etapp 2 är lika och dess syfte är detsamma, dvs att spåren ska bevaras till sina tidigare lägen. Spåren ska inarbetas i

gestaltningen av allmän plats för att på så vis lyfta berättelsen om Karlskrona. Hur spåren inarbetas och gestaltas kan ske på olika sätt. Det viktiga är att spårens läge kan avläsas på något sätt inom området.

Karlskrona kommuns bedömning är vidare att fastigheten Holmdahl 3 inte påverkas negativt av bestämmelsen. Att det behövs en trappa i anslutning till den planerade vårdbyggnaden bedöms inte vara ett problem för att gestalta spåren inom Kungsplan. Spåren behöver inte utgöras av järnvägsräls utan kan markeras med annat material som är möjligt att ha även i en trappa. Denna fråga har diskuterats ingående under framtagandet av detaljplanen för Kungsplan. Frågan kommer även att diskuteras vidare i samband med detaljprojekteringen av Kungsplan där Regionen kommer att vara delaktiga (förutsatt att det fortfarande är aktuellt med en vårdbyggnad på platsen).

## Politiska partier

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

## Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande: Äldrenämnden och Fastighetsnämnden.

## Företag

### PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Ingen ny bebyggelse planeras inom planområdet.

## Övriga inkomna yttranden

### 1. HF

Det är väldigt viktigt att man bevarar dagens 4-filiga väg in och ut från stadskärnan för att fortsätta ha en aktiv och lättbesökt stadskärna. Det har man sett nu vilka trafikproblem det varit under byggtiden av boverket med avstängda körfält som resulterat i långa köer till och från stadskärnan. Det ska även bibehållas minst 60km/h in till trafikljusen vid fängelset för att bibehålla smidig trafik in och ut från Karlskrona. Vi har även stora företag så som Saab, varvet som behöver bra transportvägar in och ut från Karlskrona. Vi bor ju på en ö så vi är väldigt utsatta om något skulle hända med infartsleden. Därför behövs en bred och väl tilltagen väg in till Karlskrona. Man kan utan problem kombinera en bred, bra och snabb infartsled med tåg gång och cykelvägar till och från Karlskrona med träd och vacker belysning. Detta bör man ha i åtanke innan beslut tas.

Det finns fortfarande gott om plats för att göra breda och fina gång och cykelvägar. Det är ofta dem som åker buss eller bil till Karlskrona som handlar i stan så det måste vara enkelt att transportera sig till stadskärnan annars dödar ni stan och statshandeln. Det är även bra att tåget går ända in till centrum, det gör det enkelt att komma till och från Karlskrona med tåg samt en attraktiv stad.

Man får ofta höra från vänner som inte varit i Karlskrona innan att det är så vackert när man kör in till Karlskrona med havet och alla öar även när man kommer vid Preem är det vackert (utom oljecisternerna haha) så därför är det viktigt att man inte bygger för sådant och låter dem som kommer med bil, tåg, cykel, buss eller går att njuta i vilken vacker stad vi bor i.

Kommentar: Österleden kommer att bibehålla fyra körfält, två i vardera riktning, även efter en ombyggnation för att klara av dagens och framtida trafikflöden. Vägens framkomlighet bedöms även efter en ombyggnation att vara god vilket är av mycket stor vikt.

Bredden på körfälten kommer dock att smalnas av för att skapa en tydligare och attraktivare stadsgata till centrala Karlskrona. En minskning av vägbredden ger bättre möjligheter att skapa mer attraktiva och bredare gång- och cykelstråk vilket inte bedöms vara möjligt om inte Österleden smalnas av. Ytan mellan vägområdet och järnvägen är begränsad och här önskar kommunen se en utveckling av nya byggrätter inom det gamla bangårdsområdet. Ny bebyggelse inom området bidrar även till att skapa en ny entré till staden och att kommunen nyttjar befintlig mark på effektivt sätt i ett attraktivt och centralt läge.

Precis som du nämner så är det viktigt att utsikten kvarstår så att vi kan njuta av den fina entrén till Karlskrona. Utsikten över havet kvarstår för gående, cyklister och bilister som färdas utmed Österleden. På sikt när det tillkommer ny bebyggelse inom det gamla bangårdsområdet så kommer dock utsikten för de som angör Karlskrona med tåg till viss del att påverkas. En stor del av utblickarna över havet kvarstår dock.

Även hastigheten kommer att ses över med förslagsvis 40 km/ h söder om Brohålan. Detta för att få en lägre hastighet och ett jämnare trafikflöde. En lägre hastighet skapar även lägre bullernivåer i och runt omkring planområdet vilket bedöms som positivt för gående och cyklister samt för befintlig och planerad bebyggelse.

Underrättelse (inför antagande) tillsänds:

Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Försvarmakten, Trafikverket, SJ, MSB, Region Blekinge, Blekingetrafiken, Äldrenämnden, Drift- och servicenämnden, Fastighetsnämnden, Räddningstjänsten, Cyklist i Karlskrona, Gamla Carlskrona, Affärsverken, PostNord, E.ON, Saab Kockums, A B, E P, F S, J S, M O och H F.

Underrättelse med besvärshänvisning (efter antagande) tillsänds:

Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Region Blekinge och Trafikverket.

# Sändlista vid granskningen

|                             |                                    |
|-----------------------------|------------------------------------|
| Kommunstyrelsen             | Hyresgästföreningen                |
| Kommunledningsförvaltningen | Gamla Carlskrona                   |
| Drift- och servicenämnden   | Fastighetsägarna Syd AB            |
| Funktionsstödsnämnden       | Företagarföreningen KFH            |
| Kultur- och fritidsnämnden  | Karlskrona Centrumförening         |
| Äldrenämnden                |                                    |
| Fastighetsnämnden           | Fastighetsägare enligt förteckning |
| Kunskapsnämnden             |                                    |
| Arbetsmarknadsnämnden       | A B                                |
|                             | E P                                |
| Kommunala Pensionärsrådet   | F S                                |
| Räddningstjänsten           | J S                                |
| Affärsverken Karlskrona AB  | M O                                |

Länsstyrelsen  
 Lantmäteriet  
 Riksantikvarieämbetet  
 Försvarsmakten  
 Marinbasen  
 Saab Kockums  
 Polismyndigheten Region Syd  
 Trafikverket  
 SJ  
 Region Blekinge  
 Blekinge museum  
 Posten  
 Skanova  
 E.ON Sverige AB

För kännedom:  
 Blekinge läns tidning  
 Sydöstran

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson  
planchef

Sandra Högberg  
planarkitekt