

Samrådsredogörelse



Detaljplan för del av
Karlskrona 4:10 (f.d. 4:74) m.fl.,
Pottholmen etapp 2 del 1
Pottholmen, Karlskrona kommun

Vad är en samrådsredogörelse?

Samrådsskedet

Samrådsskedet är det första tillfället för de som anses vara berörda av förslaget att lämna synpunkter. Samrådet följs sedan av ett gransknings-skede, vilket är ytterligare ett tillfälle för berörda att lämna synpunkter. De som yttrar sig under samrådet, och andra berörda, kommer meddelas när planförslaget finns tillgängligt för granskning.

De som berörs av planförslaget och har synpunkter måste framföra dessa skriftligt under samråds- eller gransknings-skedet för att senare ha rätt att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen.

Synpunkter från samrådet sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsens kommentarer redovisas kommunens ställningstaganden till inkomna synpunkter, huruvida de tillgodoses eller inte samt en motivering. I avsnittet förändringar av planförslaget redovisas alla förändringar som tillkommit efter samrådsskedet.

Överklaga

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

Denna samrådsredogörelse är en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under samrådstiden. 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 samrådsredogörelsen publiceras på nätet tas personuppgifter (förnamn, efternamn och fastighetsbeteckning) i rubrikerna bort och enbart initialer lämnas kvar.

Innehållsförteckning

Vad är en samrådsredogörelse?.....	2
Innehållsförteckning.....	4
Inledning	5
Förteckning av inkomna yttranden.....	6
Förändringar av planförslaget	7
Yttranden.....	8
Länsstyrelsen.....	8
Enskilda sakägare	25
Föreningar och intresseorganisationer.....	25
Myndigheter, organisationer och bolag	26
Politiska partier	42
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag	42
Företag.....	44
Övriga inkomna yttranden.....	44
Sändlista vid samrådet.....	53

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 samråd 20 december 2024 till 31 januari 2025. Samrådstiden och samrådsmötet har annonserats i lokalpressen fredagen den 20 december 2024. Samrådsmötet hölls 21 januari 2025 på Docks, Skeppsbrokajen 14.

Under samrådstiden har planhandlingarna (bestående av plankarta med bestämmelser, 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, Gestaltungsprogram, undersökning, länsstyrelsens yttrande över undersökningen, social konsekvensanalys och fastighetsförteckning.) funnits tillgängliga på Karlskrona kommun och stadsbiblioteket samt på Karlskrona kommuns webbplats: www.karlskrona.se (Fastighetsförteckningen har inte publicerats på internet på grund av dataskyddsföreningen, GDPR. Den har dock funnits tillgänglig som pappersupplaga).

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Hur ser tidplanen ut, när påbörjas arbetet med vägen?
- Kan bron utformas för att det ska bli tydligare att man åker mellan öar?
- Vad händer med trafikplats Blå port? Vilken typ av korsning är det planerat där?
- Det är viktigt att förslaget tar hänsyn till tung trafik som ska både till Saab och Marinbasen.
- Kommer kommunen att höja broarna vid Brohålan för att det ska bli möjligt att köra större båtar mellan handelshamnen och Borgmästarefjärden?
- Tar vägens utformning hand om den höjdskillnad som blir när vägen höjs i förhållande till befintliga platser vid Kungsplan och stationstorget?
- Kommer övergångsstället mellan Kungsplan och stationstorget fortsatt att orsaka störningar i trafikflödet. Det kommer att bli mycket gående och cyklister i området, risk finns att det påverkar kömagasinen.
- Hur ser möjligheten till parkering vid stationstorget ut?
- Kommer busshållplatserna försvinna vid Kungsplan?
- Kommer busstrafiken få egna filer på infartsgatan?
- Vilken typ av byggnation och vilket innehåll är den tänkt att ha när det är dags att planera för byggnaderna?
- Vad är den beräknade investeringskostnaden för projektet?

Förteckning av inkomna yttranden

Insändare:	Datum:	Kommentar:
Länsstyrelsen	2025-02-07	Förlängd svarstid
Sakägare		
-		
Föreningar och intresseorganisationer		
Gamla Carlsrona	2025-01-29	
Myndigheter, organisationer och bolag		
MSB	2025-01-13	Avstår att yttra sig
Räddningstjänsten	2025-01-15	
Lantmäteriet	2025-01-20	
SJ	2025-01-24	Ingen erinran
Region Blekinge	2025-01-24	
Blekingetrafiken	2025-01-29	
Trafikverket	2025-01-31	
Försvarsmakten	2025-02-06	Förlängd svarstid
Politiska partier		
-		
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag		
Affärsverken	2025-01-31	
Drift- och servicenämnden	2025-02-18	
Företag		
PostNord	2025-01-02	
E.ON	2025-01-07	Ingen erinran
Saab Kockums	2025-01-31	
Övriga inkomna yttranden		
J S	2025-01-17	
F S	2025-01-19	
M O	2025-01-21	
E P	2025-01-28	
A B	2025-01-31	

Förändringar av planförslaget

Namnen på detaljplanen har ändrats till del av Karlskrona 4:10 m.fl., Pottholmen etapp 2, del 1 då fastigheten Karlskrona 4:74 har reglerats in i Karlskrona 4:10 efter markförvärv. Planhandlingarna har uppdaterats utifrån detta.

Planhandlingarna har kompletterats med en åtgärdsutredning kopplat till markföroreningar, en miljöteknisk markundersökning för Karlskrona 3:5, PM- våg- och vinduppstuvning samt våguppsköljning intill Infartsleden och ett PM- Kombination av högt vattenstånd i havet och skyfall.

Tidigare framtagna utredningar har kompletterats med följande:

- Riskutredningen har förtydligats vad gäller trafikunderlag och svängande farligt gods i korsningen Österleden/ Skeppsbrokajen.

Planbeskrivningen har vidareutvecklats med följande avsnitt:

- Stigande havsvatten.
- Bullernivåerna har kompletterats för kv. Lagerblad.
- Marföroreningar.

Plankartan har kompletterats med följande planbestämmelser:

- Området i norr som saknade beteckning har justerats.
- Bredden på vägområdet för Österleden har breddats för att även omfatta slänterna utmed den norra delen av vägen.
- Höjden på vägmitt av Österleden har höjts från +3,0 till +3,1 meter.
- Planbestämmelsen om plank har omformulerats vad gäller var släppet ska vara i förhållande till omkringliggande gator.
- Planbestämmelsen ”plank” som omfattas av sekundär användningsgräns har kompletterats med en förklarande text i teckenförklaringen (begränsas av sekundär egenskapsgräns).
- Planbestämmelserna om järnvägsspår inom Stationstorget och Kungsplan har justerats och synkats med varandra.

Redaktionella justeringar.

Yttranden

Länsstyrelsen

Samråd om detaljplan för Karlskrona 4:74 m.fl., Karlskrona kommun

Kommunens ärendenummer: MSN-2022-136

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingar daterade 2024-11-25. Detaljplanen handläggs med utökad förfarande.

Under samrådet ska länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Detaljplanens syfte är att säkerställa Österleden som riksintresse för kommunikationer. Planens syfte är även att pröva möjligheten till att skapa en ny entré till Karlskrona genom att omgestalta Österleden till en stadsboulevard för att minska dagens starka trafikprägel 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 delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

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 riksintressen, hälsa och säkerhet vad gäller buller, 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.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB och berör sjöövningsområde, stoppområde höga objekt, MSA-område samt påverkansområde för väderradar. Samråd har skett med Försvarmakten.

Försvarmakten ansvarar, i enlighet med förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § miljöbalken). Försvarmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 26 januari 2023 (FM2022-23088:1).

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Av 3 kap. 9 § miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Huruvida ett riksintresse kan redovisas öppet eller inte baseras på en bedömning om en sådan redovisning skulle avslöja uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Exempel på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del som redovisas öppet är övnings- och skjutområden på land och till havs, flotttilflygplatser och garnisoner. Riksintressen som inte redovisas öppet är sådana där öppet redovisad information om området och dess beskaffenhet riskerar att avslöja uppgifter vars röjande kan medföra betydande men för totalförsvaret eller i annat fall för rikets säkerhet. Sådana områden kan exempelvis ha koppling till anläggningar för spanings-, kommunikations- och underrättelseändamål.

För en utförligare beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del inklusive en företeckning av alla öppet redovisade riksintressen hänvisar Försvarmakten till myndighetens riksintressekataloger. Katalogerna

återfinns på Försvarets hemsida:
www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Berörda riksintressen för totalförsvarets militära del

Aktuellt planområde ligger inom *Sjöövningsområde Hanö/Torhamn* och även inom stoppområde för höga objekt tillhörande *Ronneby flottflygplats*. Planområdet är även nära beläget Karlskronas Örlogshamn. Dessa är utpekade områden av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Örlogshamnen Karlskrona är belägen på Södra Trossö i Karlskrona kommun. Staten äger och förvaltar byggnader, kajer och mark genom Fortifikationsverket. I samband med Karlskronas grundande 1680 påbörjades uppbyggnaden av örlogshamnen i Karlskrona. Hamnen blev en flottbas för en stor del av den svenska flottan med omfattande nybyggnad av örlogsfartyg. Verksamheten har sedan dess pågått kontinuerligt. Varvsverksamheten privatiserades under andra delen av 1900-talet.

Örlogshamnen Karlskrona (ÖHK) är uppbyggd avseende hamn och basverksamhet för att kunna stödja samtliga fartygssystem inom marinen. Infrastrukturen är uppbyggd för att stödja fartyg med bl.a. förtöjning, drivmedelstjänst, ammunitionstjänst och underhållsarbete. Underhålls- och reparationstjänster på marinens fartyg och båtar kan genomföras även inom hamnområdet. För marina utbildningsändamål finns en väl utbyggd infrastruktur. Örlogshamnen har förutom ett viktigt militärstrategiskt läge även närhet till marina sjöövnings- och skjutområden och marina sprängplatser under vattnet samt intilliggande varvsverksamhet. Huvuddelen av verksamheten i hamnen är säkerhetsklassad verksamhet.

Samtliga *sjöövningsområden* av riksintresse nyttjas av flera förband inom Försvarets hemsida. Det är av vital betydelse för Försvarets hemsida att övningsverksamheten inom dessa befintliga områden fortsatt kan säkerställas även på lång sikt. På så sätt säkerställs den långsiktiga möjligheten att även framgent bedriva övningsverksamhet i hinderfria områden med förekommande fartygstyper såsom exempelvis ytstridsfartyg, minröjningsfartyg, bevakningsbåtar och ubåtar i kombination med flyg- och helikopterförband. Den verksamhet som Försvarets hemsida bedriver inom områdena är inte tillståndspliktiga enligt miljöbalken

Ett *stoppområde för höga objekt* är ett påverkansområde kring en flygplats som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Inom stoppområdet riskerar vindkraftverk och andra höga objekt att medföra påtaglig skada på riksintresset, då sådana påverkar möjligheterna till säkra start- och landningar för den flygande verksamheten.

Försvarets hemsida har inom stoppområdet en mycket restriktiv hållning till uppförandet av höga objekt och accepterar generellt inte objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse då dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del, de utpekade områdena och beskrivningar av dess värden finns att läsa i riksintresseskatologen på www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarsmakten yttrade sig under samrådet av Karlskrona kommuns översiktsplan (FM2020-11549:9). Under rubriken infrastruktur betonade Försvarsmakten följande:

”Vid fortsatt planering av infrastruktur av vägar, broar samt cirkulationsplatser behöver hänsyn tas till Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon enligt tidigare inlämnat underlag. Ytterligare bör kommunen ta hänsyn till vägar avsedda för transport av farligt gods. Ur ett beredskapsperspektiv vill Försvarsmakten uppmärksamma kommunen att det är av vikt att infrastruktur möjliggör transport på till- och frångångsvägar samt sekundära vägar som Försvarsmakten nyttjar eller kommer att behöva nyttja. Försvarsmakten önskar att kommunen samråder med myndigheten vid kommande planering av infartsleden till stadsgata till Karlskrona nämnd på sid 71 i översiktsplanen med hänseende till texten ovan. Försvarsmakten vill upplysa att framkomligheten under byggtiden behöver säkerställas för fordonstyper som tidigare nämnts.”

Försvarsmakten ser positivt på att flera av de synpunkter som myndigheten tidigare har framfört, har tagits hänsyn till i planförslaget. Till exempel innefattar planerna för Pottholmen etapp 2 att vägen klassas om från BK1 till BK4. Detta främjar framkomligheten för Försvarsmaktens tunga fordon. Utifrån kommunens dokumentation i ärendet menar Försvarsmakten att hänsyn också är tagen till transporter av farligt gods.

Det finns dock några förslag i planbeskrivningen som skulle kunna innebära begränsningar för förbanden inom Karlskrona garnison. Bland annat står det i planbeskrivningen för Pottholmen etapp 2 del 1 ett förslag gällande avsmalning av körfälten Österleden till Trossö Karlskrona. Planerna gäller en minskning av körfälten från dagens 3,6 meter till 3 meter. Försvarsmakten bedömer att detta skulle kunna innebära problem då det kan begränsa framkomligheten för vissa av Försvarsmaktens mycket breda fordon.

Försvarsmakten vill därför återigen trycka på de synpunkter som framhållits i tidigare svar gällande framkomligheten av Försvarsmaktens fordon. Det är fortsatt viktigt för Försvarsmakten att Karlskrona kommuns infrastruktur möjliggör transporter på till- och frångångsvägar och sekundära vägar som Försvarsmakten nyttjar eller kommer att behöva nyttja. Detta gäller i ännu större grad i händelse av höjd beredskap.

För att Marinbasen och övriga förband i garnisonen ska kunna lösa sina uppgifter, används ofta specialtransporter som är både mycket tunga och breda. Försvarsmakten önskar att följande punkter beaktas i ärendet:

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Trafikmärkens placering vid och omkring cirkulationsplatser anläggs minst 1,5 m från vägens kant.
- Fri höjd vid broar ska minst vara 4,50 m
- Övriga stolpar, gummipollare, avsmalningar eller sidoförskjutningar/förflyttningar på vägen bör undvikas.
- Höga kanter som försvårar framkomligheten för Försvarens fordon, alternativt kan det vara att föredra ”målade refuger” i asfalten och på körbanan
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter ska vara minst 20 m och ytterdiametern minst 32 m där körfältens minsta bredd är 6 m. Alternativt är cirkulationsplatsens mittdel överkörningsbar med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, ska även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörningsbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Även om planförslaget inte innefattar cirkulationer eller farthinder så behöver och ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg för att inte begränsa Försvarens framkomlighet med fordon.

Försvarens önskar bli fortsatt remitterade i processen och att få ta del av kommande beslut i ärendet.

Kommentar: Efter samrådet har Karlskrona kommun haft ett separat möte med Försvarens i april 2025 för ytterligare dialog. Detta för att mer i detalj gå igenom Försvarens synpunkter och belysa hur hänsyn tagits i planförslaget.

Vad gäller tunga och breda fordon enligt tidigare material samt farligt gods så är förslaget med körspår för specialfordon utfört vilket redovisades på mötet. Transporter av farligt gods har beaktats och inga förändringar av planförslaget har behövt göras till följd av resultatet.

Beträffande till- och frånfartsvägar samt sekundära vägar som Försvarens nyttjar så har ingen förändring på gatustruktur skett. Detta innebär framkomlighet för fordonstyp Lps (25,25m lastbil) är verifierat.

Angående frågan om framkomligheten för trafiken under byggtiden kommer det att krävas och säkerställas under entreprenaden.

Fortsatt dialog kommer att hållas mellan Försvarsmakten och byggherren Skanska.

Vad gäller minskning av körfältsbredd från 3,6 m till 3 m så har transporter över 3,1 m bredd beaktats. Breda transporter kräver följebil och bedömningen är att dessa har båda körfälten till sitt förfogande, dvs 6 m att tillgå. Avståndet till vertikala element som belysningsstolpar och träd är ännu bredare. Fordon bredare än 3,5 m inte tillåtet i Transportstyrelsens författning och kräver därmed dispens. Avseende vikt lastbilar 60 ton kommer BK4 genomföras samt beaktas i kommande detaljprojektering.

Beträffande transporter av upplastade stridsvagnar eller liknande har körspår för specialfordon på 34,50 m respektive specialfordon med stridsvagn bredd 3,8 m utförts och verifierar framkomligheten på infartsleden inklusive 90 grader sväng vid Stationstorget. Detta redovisades för Försvarsmakten på mötet. Inga justeringar av planförslaget har skett till följd av körspårens resultat.

Sidomarkeringsstolpar, vägmärkesplaceringar och övriga trafikelements placering kommer att säkerställas via detaljprojekteringen.

Vad gäller fri höjd 4,5m på bro planeras ingen bro för biltrafik i detta skede. Höjd till kommande trafikportaler är lika eller överstiger 4,5 m. Ingen cirkulationsplats ingår i planförslaget. Friarummet för övriga trafikelement kommer att beaktas i detaljprojekteringen.

Beträffande höga kanter så planeras kantsten med visning 8-12 cm. Dock skall påpekas att avstånd mellan dessa är minst 6 m.

Bärigheten 100 tom kommer att säkerställas vid detaljprojekteringen i nästa skede.

Statlig infrastruktur som berörs av planförslaget är Karlskrona C och järnvägen Blekinge kustbana/Kust till kustbanan direkt väster om planområdet samt Österleden/Väg 28 som är kommunalt väghållningsområde men är funktionellt prioriterad i det statliga stråket. Både järnvägen och vägen som berörs är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB varför det är viktigt att funktionaliteten bibehålls och inte förändringar eller inverkar menligt på riksintresset och dess influensområde. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Vid granskning av detaljplaner och bygglov granskar Trafikverket all byggnation över 20 meter för att säkerställa att byggnationen inte påverkar väg- och järnvägstrafik samt kommunikationssystem.

Området ligger även inom riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB Karlskrona stad och befästningar (K15) enligt 3 kap. 6 § MB. Värdebeskrivningen för riksintresset Karlskrona stad och befästningar K15 behandlar i huvudsak stadens stadsplan och stadens siluettverkan av monumental torgarkitektur med två barockkyrkor. Stadens siluett med Fredrikskyrkans torn som högsta punkt ingår som ett centralt värde för både riksintresset Karlskrona stad och befästningar K15 och Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Fredrikskyrkan har sedan den byggdes utgjort ett tydligt landmärke och den monumentala barockkyrkan är omistlig för stadens siluett.

Världsarv

Delar av planområdet ligger inom Örlogsstaden Karlskrona objekt nr 560 på Unescos världsarvslista med motiveringen: *"Karlskrona är ett utomordentligt väl bevarat exempel på en europeiskt planerad örlogsstad inspirerad av anläggningar i andra länder. Karlskrona har i sin tur tjänat som förebild för andra anläggningar med liknande uppgifter. Örlogsbasen spelade en viktig roll under de århundraden när storleken på ett lands flottstyrka var en avgörande faktor i europeisk realpolitik, och Karlskrona är den bäst bevarade och mest kompletta av dem som finns kvar."*

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

Hälsa och Säkerhet

Buller

Kommunen har på ett tydligt sätt beskrivit konsekvenserna för befintliga bostäder väster och norr om planområdet. Länsstyrelsen anser att bostäderna inom kvarteren Naukhoff och Lagerberg även bör omnämnas, då dessa ligger närmare Österleden och planområdet än vissa av de bostäder som tagits upp i bullerutredningen.

Trafikverket och länsstyrelsen förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs även med hänsyn till kommande bebyggelse inom Pottholmsområdet. De nödvändiga åtgärder som kan krävas ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. Länsstyrelsen vill uppmantra kommunen till att använda gestaltningen av den nya infartsleden till att skapa positiva synergieffekter även för ljudmiljön invid och omkring vägområdet.

Kommentar: Kvarteret Naukhoff innehåller inga bostäder och gällande detaljplan medger inte heller bostäder. Däremot finns det bostäder i kvarteret Lagerberg. Planbeskrivningen har kompletterats med bullernivåerna vid kvarteret Lagerberg.

Översvämningrisk

Utifrån översvämningensrisken är det positivt att Österleden höjs. 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. Egenskapsbestämmelser i plankartan om plushöjder förhindrar dock en höjning av infartsleden i framtiden som de är formulerade nu. Planbestämmelserna behöver skrivas om så att det är möjligt att höja vägen i ett senare skede. Se vidare under rubriken ”Planbestämmelser”.

Detaljplanen utgör en viktig del i en större helhet för att skydda norra Trossö mot översvämningensrisk 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.

Det framgår inte av planhandlingarna hur risken för översvämning från havet ska hanteras där vägen inte kan höjas i ett senare skede till följd av angränsande, lägre gator vid Skeppsbrokajen, Kungsplan och Österleden/Järnvägstorget. Ytor avsedda för kustskydd, exempelvis i form av mur, bör finnas med i planen. Detta kan anges som allmän plats genom planbestämmelsen SKYDD i plankartan, se vidare under rubriken ”Planbestämmelser”. Det behöver framgå hur ett skydd inom planområdet kan knyta an till ett skydd i angränsande planområden. Kommunen behöver också visa hur ett kustskydd kan kombineras med hantering av dagvatten och skyfall.

Kommentar: Höjden på allmän plats ska anges exakt på plankartan för att reglera höjden på exempelvis gata. Fastighetsägare till angränsande kvartersmark behöver veta gatans höjd för att kunna placera intilliggande bebyggelse på rätt avstånd och höjd i relation till allmän platsmark (såsom ex. torg och/eller gata). Att sätta en planbestämmelse som möjliggöra för en flexibel höjd för allmän plats är därför inte tillåtet.

Gällande detaljplan för Österleden är från 1969 och Österleden är byggd i början på 1970-talet. Vägen är därmed bara ca 50 år. Det är rimligt att kommunen kommer att behöva ta fram en ny detaljplan för Österleden om ca 50 år igen, dvs runt år 2075. Då kan det även vara aktuellt att ändra höjden på vägen. Österleden förbereds dock redan nu med aktuell byggnation med en konstruktion som möjliggör för en påbyggnad, vilket kan bli aktuellt i framtiden.

I samband med en översyn av planen om ca 50 år bör man även se över om det då är aktuellt med någon typ av skyddsbestämmelse. Detaljplanen möjliggör för ett eventuellt kommande skydd genom att tillräckliga ytor, i form av allmän plats vid sidorna om vägen, finns med inom planområdet. Beroende på förutsättningarna när ett skydd visar

sig nödvändigt finns därför möjlighet att konstruera olika former av skydd, utifrån vad som vid tidpunkten bedöms som mest lämplig åtgärd.

Planbeskrivningen har kompletterats med hur detaljplanen utgör en del av ett kustskydd för norra Trossö, med en planeringshorisont till minst år 2150.

Efter samrådet har planhandlingarna även kompletterats med en vind- och vågutredning och ett PM Kombination av högt vattenstånd i havet och skyfall. Planhandlingarna har uppdaterats utifrån de nya utredningarna.

Förorenade områden

Länsstyrelsen stämmer in i kommunens bedömning att en åtgärdsutredning behövs för att belysa vilka efterbehandlingsåtgärder som är lämpliga för området. Sanering av mark inom Pottholmen ger en positiv omgivningspåverkan, då detta innebär minskad spridning av föroreningar och minskad risk för människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen noterar att Karlskrona 3:5 inte har undersökts beträffande markföroreningar. I den del som ska överföras till Karlskrona 4:10 behöver provtagningar göras och redovisas.

Kommentar: Planhandlingarna har kompletterats med en åtgärdsutredning och en miljöteknisk markundersökning för Karlskrona 3:5. Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån de nya utredningarna.

Farligt gods

Infartsleden och järnvägen är viktiga noder ur ett totalförsvarsperspektiv för transporter till och från centrala Karlskrona. Det handlar både om persontrafik och godstransporter. Det går inte att utesluta att farligt gods kan komma att transporteras i större omfattning än i dag. Det kan också uppstå behov av rangering av gods, även då kommunens ambition inte är att det ska göras i anslutning till planområdet. Risker kopplade till dessa transporter och rangering bör beaktas i det vidare arbetet med etapp 2 och eventuell framtida bebyggelse inom det gamla bangårdsområdet.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Parkerings- och vägavsnitt kan anläggas närmare om området skyddas från sot och partiklar och plank föreslås i plankartan som skydd för parkering och väg. I planen ingår ingen ny bebyggelse, men planeras framåt i planer i anslutning till detaljplaneområdet.

En riskbedömning behöver göras i händelse av framtida bebyggelse med hänsyn till möjliga transporter av farligt gods. Trafikering av godståg till Karlskrona C är idag låg, men möjligheten att trafikera finns samt även behov av att vända och hantera tåg i systemet samt rangering av gods. Med anledning av detta bör godstransporter ändå bedömas ur risksynpunkt för att säkerställa framtida utbyggnad i området, då järnvägsstation och spår ur riksintressesynpunkt bedöms vara en samhällsviktig funktion.

Mot bakgrund av det förändrade omvärldsläget, inträdet i NATO och Försvarsmaktens uppbyggnad bör det i riskbedömningen tas hänsyn till en förändrad riskbild avseende transporter till centrala Karlskrona. Försvarsmaktens prognoser för förändring i området behöver förtydligas, då stora förändringar har skett de senaste åren, vilket riskbedömningen behöver ta höjd för. Den bedömning som riskanalyser grundas på är från år 2017. Även Saab och Kustbevakningen bör tillfrågas för att bedöma hur risken gällande transporter bedöms framåt.

Sannolikhetsberäkningarna för olyckor på väg har inte särskilt belyst riskerna gällande korsningen i planområdet, vilket skulle kunna skilja sig från riskerna längs ett rakt vägavsnitt. En del transporter går även längs Skeppsbrokajen, med målpunkt Handelshamnen för bland annat tankning av fartyg längs kajen, vilket innebär en vänstersväng i korsningen vid transporter in mot Trossö. Riskerna kopplat till den specifika vägutformningen bör lyftas i riskbedömningen.

Kommentar: Framtagen riskutredning omfattar även farligt gods på järnvägen. Utredningen innehåller även uppgifter om rangering på Karlskrona central.

Riskutredningen har kompletterats med information om vilket underlag som utredningen bygger på kopplat till farligt gods på väg. Utredningen har även kompletterats med ett resonemang kring farligt gods i korsningen Österleden/ Skeppsbrokajen.

Räddningstjänsten har varit delaktiga i arbetet med utredningen om farligt gods och har inga ytterligare synpunkter.

Dagvatten

Kommunen skriver att Österleden är en högt trafikerad led och rekommenderad som primär väg för farligt gods. De dagvattenlösningar som omhändertar dagvatten från Österleden rekommenderas utformas med avstängningsanordningar. Detta i syfte att förhindra att föroreningar når recipienten vid en eventuell olycka. Dammar och diken som omhändertar dagvatten från Österleden kan utformas med tätskikt för att förhindra infiltration av föroreningar vid en eventuell olycka.

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen ser bra ut och förslagen på dagvattenhanteringen bedöms kunna medföra bättre förutsättningar att uppnå MKN.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen har tidigare framfört vad som kan vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet. I planbeskrivningen anges att kommunen avser att söka tillstånd för de delar som berör vattenverksamhet. Länsstyrelsen ser inte att någon ytterligare vattenverksamhet beskrivs i de aktuella handlingarna.

I planbeskrivningen anges följande under rubriken vattenverksamhet:

”Delar av genomförandet av detaljplanen kan komma att kräva att eventuell vattenverksamhet prövas i särskild ordning. Om omgestaltning av Österleden, trädäck utmed Hamnfjärden och ny bro över Brohålan kräver tillstånd eller går att hantera som anmälningspliktig vattenverksamhet beror på hur tillståndsfrågan för befintliga anläggningar och utfyllnader ser ut. Länsstyrelsen vill lyfta att om trädäcket i Hamnfjärden kommer att ligga i direkt anknytning till och delvis förankras i den utfyllnad och det påldäck som är prövat för Österleden, så kan detta inte ses som en ”fristående” anmälningspliktig vattenverksamhet utan behöver tas som en ändring av den tillståndsgivna anläggningen. Om flera ändringar/utökningar avses att utföras så att totalytan på ändringen/utökningen uppgår till mer än 3000 kvm så blir åtgärderna tillståndspliktiga.”

I planbeskrivning anges att kommunen kommer att söka tillstånd om vattenverksamhet för planerade arbeten i vatten, som bland annat omfattar rivning av påldäcket (inklusive muddring av slänt, anläggande av ny stålspont) enligt 11 kap miljöbalken. Ansökan om vattenverksamhet sker parallellt med detaljplanarbetet. Kommunen anger vidare att detaljplanen kommer att medge en flytt av Österleden, byggande av en ny bro vid Brohålan samt iordningställande av bryggor/kajer och dylikt vid Hamnfjärden. Detta är arbeten som innebär vattenverksamhet och som kan ha en, i alla fall tillfällig, påverkan på vattenrecipienten. Tillstånd kommer att sökas för vattenverksamheterna.

Den föreslagna dagvattenhanteringen bedöms kunna medföra bättre förutsättningar att uppnå miljökvalitetsnormerna (MKN). Det är inte frågan om vattenverksamhet, men ger en indirekt positiv påverkan på de intilliggande vattenområdena.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med att en ansökan om vattenverksamhet har skickats till mark- och miljödomstolen i april 2025.

Mellankommunala intressen

Planförslaget bedöms inte påverka mellankommunala eller regionala intressen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10§ PBL ska MKN följas vid planläggning. Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljökvaliteten och är juridiskt bindande, fastställda av myndigheten som regeringen utsett. Miljökvalitetsnormer finns för luft, vatten och buller. Den planerade dagvattenhanteringen bedöms kunna medföra bättre förutsättningar att uppnå MKN.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen låtit analysera miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att MKN för luft inte överstigs. Utformningen av miljön runt vägen bör möjliggöra

för god luftgenomströmning i området. Länsstyrelsen anser också att det är viktigt att kommunen följer upp MKN för luft löpande i området för att se så utvecklingen går åt rätt håll och för att kunna göra åtgärder om så inte är fallet. Om kontrollen av luftkvaliteten visar att föroreningshalterna är höga kan det uppstå krav på att ta fram antingen ett åtgärdsprogram eller en förebyggande luftkvalitetsstrategi.

Kommentar: Karlskrona kommun utför regelbundna mätningar av luftkvaliteten på Trossö. Mätare finns på Norra Smedjegatan som utgör tätbebyggd stadsmiljö.

Utformningen av Pottholmen etapp 2 möjliggör för god luftgenomströmning då området utgör ett öppet stadslandskap med närhet till havet.

Planbestämmelser

Egenskapsbestämmelser i plankartan om plushöjder förhindrar en höjning av infartsleden i framtiden som den är formulerad nu. En markhöjd i plankartan på exempelvis + 3 meter innebär som huvudregel en exakt höjd, alltså att marken varken får vara högre eller lägre än + 3 meter. Planbestämmelsen behöver skrivas så att det är möjligt att höja vägen i ett senare skede. Det är möjligt att formulera på olika sätt, ett exempel är ”lägsta höjd över mark”.

Ytor avsedda för kustskydd, exempelvis i form av mur, bör finnas med i planen för att göra planen tydligare. Detta kan anges som allmän plats genom planbestämmelsen SKYDD i plankartan. Det behöver framgå hur ett skydd inom planområdet kan knyta an till ett skydd i angränsande planområden.

Kommentar: Se tidigare svar, under rubriken översvänningsrisk.

Strandskydd

Strandskyddets syften är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet enligt 7 kap. 13–18 h §§ miljöbalken. Strandskydd återinträder vid upprättande av ny detaljplan.

Kommunen motiverar upphävande av strandskydd i detaljplanen med att tillgodose kommunens behov av tätortsutveckling utgör ett allmänt intresse. Det är angeläget att anlägga en ny väg för att säkra infarten till Trossö.

Kommunen hänvisar till första och femte särskilda skälet enligt 7 kap. miljöbalken 18 c §:

- Området som upphävandet avser har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse.

Länsstyrelsen har inga synpunkter på detta.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Här redovisas länsstyrelsens synpunkter i frågor som har betydelse för planens genomförbarhet.

Trafik

Väg

Av planbeskrivningen framgår beräknad trafikökning till följd av stadsutveckling. Det har sedan tidigare utredningar i bland annat Åtgärdsvalsstudie Karlskrona framkommit att det är ett hårt belastat vägsystem i Karlskrona och att åtgärder behöver vidtas på sikt för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet i förhållande även till den statliga infrastrukturen. Avsnittet gällande detaljplanering av södra delen av Österleden påverkar dock inte direkt statligt vägsystem. Kommunen bör dock vara medveten om att ökad trafik kan medföra behov av åtgärder framgent på det statliga vägnätet och dess anslutningar, då trafikmängd och flöden påverkar bland annat val av korsningstyp, behov av extra körfält etc.

I planen beskrivs att vattenområdet föreslås utökas mellan Pantarholmen och Trossö. Trafikverket förutsätter enligt illustrationskarta att det enbart berör området för vägavsnittet och inte påverkar nuvarande järnvägsbroar vid ombyggnad och flytt av Österleden. Det är positivt att vägen planeras för BK4 som ersättning till dagens BK1 klassning.

Kommentar: Kommunen är medveten om att ökad trafik framgent kan medföra behov av åtgärder framgent på det statliga vägnätet så som korsningar i Lyckeby, där statligt vägnät finns. Detta får dock hanteras i en separat process utanför detta ärende.

Det utökade vattenområdet berör endast vägavsnittet och påverkar inte nuvarande järnvägsbroar.

Järnväg

Det finns förslag på placering av gångbro över järnvägsområde och en utredning behöver göras för att Trafikverket ska kunna bedöma hur det påverkar den statliga anläggningen. Hänsyn behöver tas till både möjlighet för placering, byggnation, ägarskap och hantering av drift och underhåll för en gångbro placerad över spårområdet. Visar utredning på möjlighet till anläggande av gångbro ska denna i sin helhet bekostas av kommun och/eller exploatör. Innan planen föres till antagande måste ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende byggnation, ägande, drift och underhåll klargöras. Åtgärderna ska finansieras av kommunen/exploatören.

Förändrad fastighetsindelning bör göras, då det berör del av Karlskrona 3:5 som är Trafikverkets fastighet. Enligt en intern utredning genomförd av

Trafikverkets fastighetsavdelning finns inga hinder till att anpassa fastigheterna till ny användning enligt plankarta.

Kommentar: Gångbron över järnvägen kommer att utredas vidare i nästa detaljplan för Pottholmen etapp 2 (del 2) som omfattar förslag till ny bebyggelse. Tanken är att bron ska anslutas och integreras med den planerade bebyggelsen inom f.d. Karlskrona 4:74. Möjligheten till bron föreslås ligga kvar i rubricerad plan men utredas vidare tillsammans med ny bebyggelse.

Gång- och cykeltrafik

Hantering av trafiksituation för oskyddade trafikanter ska enligt planhandlingarna förbättras, vilket är positivt med fokus på gång- och cykel samt moped och tillgängligheten till området och staden. Det ger trafiksäkra sammanbundna stråk som tillser en trafiksäker miljö och en ökad möjlighet att välja alternativ till bilen. Som nämnts behöver dock förslaget om en gångbro för att ytterligare tillgängliggöra Pottholmen utredas ytterligare för att Trafikverket ska kunna bedöma påverkan på statlig infrastruktur.

Naturmiljö

Av planbeskrivning framgår att de naturvärden som främst berörs av åtgärden består av skyddsvärda träd och träd inom biotopskyddade alléer. Karlskrona kommun har ambitionen att vidareutveckla grönskande i gatumiljöerna och planera att anlägga nya alléer och grönytor för att kompensera för de träd som kommer att tas bort samt öka den biologiska mångfalden och skapa ytor med mer grönska och skugga i området. Detta ser länsstyrelsen som positivt då, som angetts tidigare, träd i stadsmiljö har höga naturvärden och rekreativa värden just på grund av sin stadsnära placering i en miljö som i övervägande består av hårdgjorda ytor.

Höga naturvärden hos träd i stadsmiljö återfinns främst hos grövre och äldre träd varpå länsstyrelsen vill påtala vikten och fördelarna med en god trädmiljö och grönyteplanering för att möjliggöra långsiktigt bevarande av träd i stadsmiljö. Kommunen avser plantera nya träd som är robusta för att klara av stadsmiljö och de klimatförändringar som förespås. Utifrån den biologiska mångfalden är det även viktigt att använda flera trädsorter. Länsstyrelsen vill även påpeka att, om planbeskrivningen tillåter, att befintliga, grövre, äldre träd lämnas kvar så att det finns en blandning av olika åldrar inom området.

Länsstyrelsen vill påminna om att kommunen i god tid bör ansöka om dispens från biotopskyddsbestämmelserna enligt 7 kap. 11 b § miljöbalken för nedtagning av alléträd samt en anmälan enligt 12 kap. 6 § förnedtagning av skyddsvärda träd.

Naturvärden inom före detta banvallen består av ruderatmark med låga naturvärden. Det finns noteringar av rödlistade arter inom området, många är dock gamla fynd. Några kända fridlysta arter framkommer inte. Inom området finns dock noteringar av den invasiva arten vresros, vilken

kommunen avser hantera så att den inte sprids vidare. Länsstyrelsen vill påtala vikten av en genomtänkt åtgärdsplan för bekämpning av arten samt att restmaterialet hanteras på ett korrekt sätt.

Länsstyrelsen ser det även som positivt i en naturmiljöaspekt, att både körbanor och cykelbanor kommer att belysas av en diskret signaturlbelysning som skiljer sig från armaturen i stadsmiljön för att inte störa djurlivet.

Kommunens planbeskrivning täcker många delar av hur naturmiljön kan komma att påverkas av åtgärden. De planerade åtgärderna, bestående av fler alléer, grönytor med mera, kommer i många fall att kompensera för den förlust av naturmiljö som inledningsvis sker.

De synpunkter länsstyrelsen lyft fram i tidigare yttranden 2022, har kommunen tagit fasta vid i aktuell planbeskrivning.

Kommentar: De större träd som är möjliga att bevara kommer att sparas. Många befintliga träd kommer dock att behöva tas bort då de står utmed Österleden som både kommer att flyttas och höjas.

Efter samrådet har kommunen ansökt om dispens från biotopskyddet för de träd som utgör en allé. Planbeskrivningen har uppdaterats med informationen.

Texten om invasiva främmande arter har vidareutvecklats.

Ekologiskt känsligt område

MKB:n (avsnitt 6.3) beskriver hur åtgärderna kan komma att påverka statusklassningen enligt vattendirektivet genom ändrade halter av förorenande ämnen i dagvattnet. Länsstyrelsen har inget att invända mot utredningens påstående att de föreslagna åtgärderna kan ha en positiv påverkan på vattenmiljön genom att dagvattenreningen ska förbättras. Emellertid utelämnas alla andra aspekter än dagvattnet. Länsstyrelsen skulle vilja se en beskrivning av de vattenanknutna naturvärdena och ett resonemang om hur dessa kan påverkas av åtgärderna, som till exempel grävning i vatten och ändrad strandlinje. Vad händer när det anläggs nya vattenområden och därmed skapar kontaktytor mellan vattenmiljön och gamla utfyllnadsmassor?

Vattenområdet är idag ett starkt exploaterat hamnområde och det saknar i stort sett känsliga bottenanknutna miljöer som till exempel vegetationstäckta grundområden. Den tidvis rikliga förekomsten av fisk som abborre och sill bedöms inte påverkas av åtgärderna på lång sikt.

Miljökonsekvenser som uppstår vid arbetets genomförande, till exempel grumling vid grävning i vatten, ska behandlas i samband med ansökan om vattenverksamhet.

Kommentar: Frågorna belyses i MKB:n inom ramen för pågående tillståndsprövning av vattenverksamhet. Ansökan lämnades in till mark- och miljödomstolen i april 2025.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen konstaterar att kulturmiljön inom och i anslutning till planområdet har utretts noga i samband med framtagandet av planförslaget. De historiska spåren, kulturvärdena och karaktärsdragen i området har identifierats och beaktats i den föreslagna detaljplanen.

Sammantaget anser länsstyrelsen att planförslaget är förenligt med områdets skydd som världsarv och riksintresse för kulturmiljövården. Planförslagets påverkan på kulturmiljövården är positiv.

Sociala frågor

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har låtit ta fram en social konsekvensanalys för detaljplanen. Den behandlar frågor som platsens relation till omlandet, barnperspektiv, jämställdhet och mångfald, tillgänglighet och trygghet, delaktighet och inflytande samt hälsa och gröna miljöer. Analysen sammanställs i en tabell som tydligt redogör för planens påverkan på planområdet, närområdet, staden och kommunen utifrån ovanstående perspektiv.

Redovisning av detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå

Enligt 4 kap. 33§ PBL ska konsekvenserna på fastighetsnivå för organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder framgå av detaljplanens planbeskrivning.

Länsstyrelsen anser att kommunen har redogjort konsekvenserna på fastighetsnivå på ett bra och tydligt sätt så att varje fastighetsägare lätt kan utläsa hur den egna fastigheten påverkas.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen är enig med kommunen och anser att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunen har tagit fram en MKB 2024-11-22 för Karlskrona 4:74 m-fl. Pottholmen etapp 2 del 1. Kommunen har i den kommit fram till att det blir större negativ påverkan vid ett nollalternativ av planen. Konsekvenserna då är till största delen kopplade till klimatförändringarna och stigande havsnivåer som kommer att påverka Österleden och järnvägen. Det kan innebära stor skada på riksintresset för kommunikation.

Kommunens bedömning jämfört med nollalternativet är att planförslaget innebär positiva konsekvenser för kulturmiljö, vatten, buller, klimatanpassning och kumulativa effekter. Medan det för luft, konsekvenser

under byggtiden samt risk och säkerhet innebär små eller inga negativa konsekvenser.

Länsstyrelsen har inget att erinra om innehåll och genomförande av MKB.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Lena Ekroth med planarkitekt Anna Thyrvin som föredragande. I ärendet har även planarkitekt Cecilia Gadman, bebyggelseantikvarie Magnus Johansson, miljöhandläggare Arijana Alagic Tovesson, naturskyddshandläggare Anna Hedlund, miljöhandläggare Emma Adriansson, klimatanpassningssamordnare Sanna Dufbäck Fornander, vattenhandläggare Daniel Karlsson och handläggare krisberedskap Frida Eiman Johansson deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Enskilda sakägare

Inga enskilda sakägare har yttrat sig över detaljplanen.

Föreningar och intresseorganisationer

Gamla Carlsrona

Föreningen är positiv till förslaget i stort. Det är dock viktigt att trafiklösningen förbättrar möjligheterna att bilpendla till de två stora arbetsplatserna Marinen och SAAB-Kockum. Detta för att underlätta rekrytering och behålla arbetskraften.

Vi ser särskilt positivt på utökning av grönskan i stadsmiljön samt Kungsgatans förlängning som siktlinje i stadsplanen. Återställandet av vattenspegeln vid Tallenbryggan är mycket positivt.

Kommentar: Framkomligheten på Österleden är en viktig fråga för kommunen då vägen utgör huvudinfarten till Trossö. Vägens trafikflöden och framkomlighet bedöms även efter en ombyggnation som god. Frågan har studerats ingående i framtagna trafikutredningar.

Övriga synpunkter noteras.

Myndigheter, organisationer och bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande: SJ.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2024-11-25) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras
(Här redovisas synpunkter om sådana frågor som Lantmäteriet särskilt ska bevaka och sådant som vi uppfattar som nödvändiga att åtgärda för genomförandet av planen)

VILKA BESTÄMMELSER AVGRÄNSAS AV SEKUNDÄRA EGENSKAPSGRÄNSER?

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna, vilket bland annat kan resultera i att strandskyddet kvarstår för vissa delar av planområdet samt att planförslaget i övrigt inte är tillräckligt tydlig i sin reglering. Exempelvis för området med den planerade gångbron i planområdets västra del.

Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på sidan om gränshierarki:
”Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämmelse det behövs för i den enskilda detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser.”

Ett exempel där detta lösts på ett fungerande sätt är i en plankarta från Dorotea kommun – Detaljplan för del av Bergvattnet 12:1 där kommunen skrivit texten ”(begränsas av sekundär egenskapsgräns)” efter bestämmelseformuleringen (texten) i den egenskapsbestämmelse som ska avgränsas av sekundära egenskapsgränser.

OTYDLIG PLANKARTA

I plankartan framgår det att plank ska uppföras mellan järnvägsspår och parkering, och att planket ska vara genomsiktligt i förlängningen av Fredrika Andersdotters gata. Gatan återfinns, vad Lantmäteriet kan se, inte i grundkartan. Detta bör kompletteras.

OMRÅDE SOM SAKNAR ANVÄNDNING

På plankartan finns ett område (se kartutsnitt nedan) som vad Lantmäteriet kan se saknar beteckning för vilken användning som ska gälla för området. Detta behöver korrigeras.

INNEHÅLLET I PLANBESKRIVNING OCH PLANKARTA STÄMMER INTE ÖVERENS

I plankartan anges att gångbro ska uppföras med en fri höjd om 4,5 meter, i planbeskrivningen (exempelvis s. 50, 54 och 103) anges en fri höjd om minst 6 meter. Detta bör korrigeras alternativt förtydligas om det gäller ett missförstånd.

Kommentar: Planbestämmelsen ”plank” som avgränsas genom sekundär användningsgräns har kompletterats med en förklarande text i plankartans teckenförklaring ”begränsas av sekundär egenskapsgräns”.

Planbestämmelsen om planket har omformulerats till ” i förlängningen av Skeppsbrokajen västerut”.

Området i plankartan som saknade användning har justerats.

Texten om den fria höjden kopplat till gångbron har vidareutvecklats och förtydligats. En fri höjd på 4,5 meter gäller för gångbron över lokalgatan och minst 6 meter gäller över järnvägsspåren.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna 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

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.

Väg

Av planbeskrivningen framgår beräknad trafikökning till följd av stadsutveckling. Vi vet sedan tidigare utredningar i bland annat Åtgärdsvalsstudie Karlskrona att det är ett hårt belastat vägsystem i Karlskrona och att åtgärder behöver vidtas på sikt för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet i förhållande även till den statliga infrastrukturen. Avsnittet gällande detaljplanering av södra delen av Österleden påverkar dock inte direkt statligt vägsystem. Kommunen bör

dock vara medveten om att ökad trafik kan medföra behov av åtgärder framgent på det statliga vägnätet och dess anslutningar då trafikmängd och flöden påverkar bland annat val av korsningstyp, behov av extra körfält etc.

I planen beskrivs att vattenområdet föreslås utökas mellan Pantarholmen och Trossö. Trafikverket förutsätter enligt illustrationskarta att det enbart berör området för vägavsnittet och inte påverkar nuvarande järnvägsbroar vid ombyggnad och flytt av Österleden.

Det är positivt att vägen planeras för BK4 som ersättning till dagens BK1 klassning.

Järnväg

Statligt spårområde för Karlskrona C ligger vid planområdets västra gräns. Blekinge kustbana/Kust till kust 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.

Det finns förslag på placering av gångbro över järnvägsområde och en utredning behöver göras för att vi ska kunna bedöma hur det påverkar den statliga anläggningen. Hänsyn behöver tas till både möjlighet för placering, byggnation, ägarskap och hantering av drift och underhåll för en gångbro placerad över spårområdet. Visar utredning på möjlighet till anläggande av gångbro ska denna i sin helhet bekostas av kommun och/eller exploitör. Innan planen föres till antagande måste ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende byggnation, ägande, drift och underhåll klargöras. Åtgärderna ska finansieras av kommunen/exploatören.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Parkering och vägavsnitt kan anläggas närmare om området skyddas från sot och partiklar och plank föreslås i plankartan som skydd för parkering och väg. I planen ingår ingen ny bebyggelse men planeras framåt i planer i anslutning till detaljplaneområdet. Riskbedömning behöver göras i händelse av framtida bebyggelse med hänsyn till möjliga transporter av farligt gods. Trafikering av godståg till Karlskrona C är idag låg men möjligheten att trafikera finns och behov av att vända och hantera tåg i systemet varför det ändå bör bedömas ur risksynpunkt för att säkerställa framtida utbyggnad i området då järnvägsstation och spår ur riksintressesynpunkt bedöms vara en samhällsviktig funktion.

Förändrad fastighetsindelning bör göras då det berör del av Karlskrona 3:5 som är Trafikverkets fastighet. Enligt en intern utredning genomförd av Trafikverkets fastighetsavdelning finns inga hinder till att anpassa fastigheterna till ny användning enligt plankarta.

Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs även med hänsyn tillkommande bebyggelse inom Pottholmsområdet. De nödvändiga åtgärder som kan krävas ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Gång- och cykeltrafik

Hantering av trafiksituation för oskyddade trafikanter beskrivs förbättras vilket är positivt med fokus på gång- cykel och moped och tillgängligheten till området och staden vilket ger trafiksäkra sammanbundna stråk som tillser en trafiksäker miljö och en ökad möjlighet att välja alternativ till bil. Som nämnts behöver dock förslaget om en gångbro för att ytterligare tillgängliggöra Pottholmen utredas ytterligare för att vi ska kunna bedöma påverkan på statlig infrastruktur.

Kommentar: Kommunen är medveten om att ökad trafik kan medföra behov av åtgärder på det statliga vägnätet framgent. Åtgärder som kan bli aktuella är korsningar i Lyckeby, där statligt vägnät finns. Eftersom dessa eventuella åtgärder ligger långt utanför aktuellt planområde, och då olika alternativlösningar behöver studeras inom ramen för ett sådant ev. arbete, behöver detta hanteras i en egen process.

Vattenområdet föreslås endast utökas mellan Pantarholmen och Trossö och berör området som uteslutande omfattar vägavsnittet. Järnvägen påverkas inte av den utökade vattenytan.

Gångbron över järnvägen kommer att utredas vidare i nästa detaljplan för Pottholmen etapp 2 (del 2) som omfattar ny bebyggelse. Tanken är att bron ska anslutas och integreras med den planerade bebyggelsen inom f.d. Karlskrona 4:74. Möjligheten till bron föreslås ligga kvar i rubricerad plan men utredas vidare tillsammans med ny bebyggelse.

En riskutredning finns framtagen som även omfattar trafikering av godståg till Karlskrona centralstation.

Vad gäller synpunkten om trafikbuller så kommer frågan att studeras vidare i kommande detaljplan som omfattar ny bebyggelse.

Försvarsmakten

Försvarsmakten lämnar nedan synpunkter på samrådsförslag för rubricerad detaljplan.

Bakgrund

Länsstyrelsen Blekinge och Karlskrona kommun har berett Försvarsmakten möjlighet att inkomma med synpunkter på samrådsförslag till detaljplan för Pottholmen etapp 2 del 1 på fastigheten Karlskrona 4:74.

Försvarsmakten har tidigare yttrat sig (FM2023-12184:6, daterat 2023-05-17) i en tidig dialog inför samråd av detaljplanen.

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 26 januari 2023 (FM2022-23088:1).

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarsmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Av 3 kap. 9 § miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Huruvida ett riksintresse kan redovisas öppet eller inte baseras på en bedömning om en sådan redovisning skulle avslöja uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Exempel på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del som redovisas öppet är övnings- och skjutområden på land och till havs, flottiljflygplatser och garnisoner. Riksintressen som inte redovisas öppet är sådana där öppet redovisad information om området och dess beskaffenhet riskerar att avslöja uppgifter vars röjande kan medföra betydande men för totalförsvaret eller i annat fall för rikets säkerhet. Sådana områden kan exempelvis ha koppling till anläggningar för spanings-, kommunikations- och underrättelseändamål.

För en utförligare beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del inklusive en företeckning av alla öppet redovisade riksintressen hänvisar Försvarsmakten till myndighetens riksintressekataloger. Katalogerna återfinns på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Berörda riksintressen för totalförsvarets militära del

Aktuellt planområde ligger inom *Sjöövningsområde Hanö/Torbamn* och även inom stoppområde för höga objekt tillhörande *Ronneby flottiljflygplats*. Planområdet är även nära beläget Karlskronas Örlogshamn. Dessa är utpekade områden av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Örlogshamnen Karlskrona är belägen på Södra Trossö i Karlskrona kommun. Staten äger och förvaltar byggnader, kajer och mark genom Fortifikationsverket. I samband med Karlskronas grundande 1680 påbörjades uppbyggnaden av örlogshamnen i Karlskrona. Hamnen blev en flottbas för en stor del av den svenska flottan med omfattande nybyggnad av örlogsfartyg. Verksamheten har sedan dess pågått kontinuerligt. Varvsverksamheten privatiserades under andra delen av 1900-talet.

Örlogshamnen Karlskrona (ÖHK) är uppbyggd avseende hamn och basverksamhet för att kunna stödja samtliga fartygssystem inom marinen. Infrastrukturen är uppbyggd för att stödja fartyg med bl.a. förtöjning, drivmedelstjänst, ammunitionstjänst och underhållsarbeten. Underhålls- och reparationstjänster på marinens fartyg och båtar kan genomföras även inom hamnområdet. För marina utbildningsändamål finns en väl utbyggd infrastruktur. Örlogshamnen har förutom ett viktigt militärstrategiskt läge även närhet till marina sjöövnings- och skjutområden och marina sprängplatser under vattnet samt intilliggande varvsverksamhet. Huvuddelen av verksamheten i hamnen är säkerhetsklassad verksamhet.

Samtliga *sjöövningsområden* av riksintresse nyttjas av flera förband inom Försvarmakten. Det är av vital betydelse för Försvarmakten att övningsverksamheten inom dessa befintliga områden fortsatt kan säkerställas även på lång sikt. På så sätt säkerställs den långsiktiga möjligheten att även framgent bedriva övningsverksamhet i hinderfria områden med förekommande fartygstyper såsom exempelvis ytstridsfartyg, minröjningsfartyg, bevakningsbåtar och ubåtar i kombination med flyg- och helikopterförband. Den verksamhet som Försvarmakten bedriver inom områdena är inte tillståndspliktiga enligt miljöbalken.

Ett *stoppområde för höga objekt* är ett påverkansområde kring en flygplats som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Inom stoppområdet riskerar vindkraftverk och andra höga objekt att medföra påtaglig skada på riksintresset, då sådana påverkar möjligheterna till säkra start- och landningar för den flygande verksamheten.

Försvarmakten har inom stoppområdet en mycket restriktiv hållning till uppförandet av höga objekt och accepterar generellt inte objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse då dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del, de utpekade områdena och beskrivningar av dess värden finns att läsa i riksintressekatalogen på Försvarmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarmaktens ställningstagande i gällande översiktsplan

Försvarmakten yttrade sig under samrådet av Karlskrona kommuns översiktsplan (FM2020-11549:9). Under rubriken infrastruktur betonade Försvarmakten följande:

”Vid fortsatt planering av infrastruktur av vägar, broar samt cirkulationsplatser behöver hänsyn tas till Försvarens tyngsta och bredaste fordon enligt tidigare inlämnat underlag. Ytterligare bör kommunen ta hänsyn till vägar avsedda för transport av farligt gods.

Ur ett beredskapsperspektiv vill Försvarens uppmärksamma kommunen att det är av vikt att infrastruktur möjliggör transport på till- och frånfartsvägar samt sekundära vägar som Försvarens nyttjar eller kommer att behöva nyttja. Försvarens önskar att kommunen samråder med myndigheten vid kommande planering av infartsleden till stadsgata till Karlskorna nämnd på sid 71 i översiktsplanen med hänseende till texten ovan.

Försvarens vill upplysa att framkomligheten under byggtiden behöver säkerhetsställas för fordonstyper som tidigare nämnts.”

Försvarens bedömning och synpunkter

Försvarens ser positivt på att flera av de synpunkter som myndigheten tidigare har framfört, har tagits hänsyn till i planförslaget. Till exempel innefattar planerna för Pottholmen etapp 2 att vägen klassas om från BK1 till BK4. Detta främjar framkomligheten för Försvarens tunga fordon. Utifrån kommunens dokumentation i ärendet menar Försvarens att hänsyn också är tagen till transporter av farligt gods.

Det finns dock några förslag i planbeskrivningen som skulle kunna innebära begränsningar för förbanden inom Karlskrona garnison.

Bland annat står det i planbeskrivningen för Pottholmen etapp 2 del 1 ett förslag gällande avsmalning av körfälten Österleden till Trossö Karlskrona. Planerna gäller en minskning av körfälten från dagens 3,6 meter till 3 meter.

Försvarens bedömer att detta skulle kunna innebära problem då det kan begränsa framkomligheten för vissa av Försvarens mycket breda fordon.

Försvarens vill därför återigen trycka på de synpunkter som framhållits i tidigare svar gällande framkomligheten av Försvarens fordon.

Det är fortsatt viktigt för Försvarens att Karlskrona kommuns infrastruktur möjliggör transporter på till- och frånfartsvägar och sekundära vägar som Försvarens nyttjar eller kommer att behöva nyttja. Detta gäller i ännu större grad i händelse av höjd beredskap.

För att Marinbasen och övriga förband i garnisonen ska kunna lösa sina uppgifter, används ofta specialtransporter som är både mycket tunga och breda. Försvarens önskar att följande punkter beaktas i ärendet:

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
 - Trafikmärkens placering vid och omkring cirkulationsplatser anläggs minst 1,5 m från vägens kant.
 - Fri höjd vid broar ska minst vara 4,50 m
 - Övriga stolpar, gummipollare, avsmalningar eller sidoförskjutningar/förflyttningar på vägen bör undvikas.
 - Höga kanter som försvårar framkomligheten för försvarsmaktens fordon, alternativt kan det vara att föredra ”målade refuger” i asfalten och på körbanan
 - Cirkulationsplatsernas innerdiameter ska vara minst 20 m och ytterdiametern minst 32 m där körfältens minsta bredd är 6 m. Alternativt är cirkulationsplatsens mittdel överkörningsbar med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, ska även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörningsbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
 - Även om planförslaget inte innefattar cirkulationer eller farthinder så behöver och ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg för att inte begränsa Försvarsmaktens framkomlighet med fordon.

Försvarsmakten önskar bli fortsatt remitterade i processen och att få ta del av kommande beslut i ärendet.

Kommentar: Efter samrådet har Karlskrona kommun haft ett separat möte med Försvarsmakten i april 2025 för ytterligare dialog. Detta för att mer i detalj gå igenom Försvarsmaktens synpunkter och belysa hur hänsyn tagits i planförslaget.

Körspår för specialfordon, såsom tunga och breda fordon samt transporter för farligt gods, har tagits fram och redovisades vid mötet. Fortsatta analyser visar inte på att några ytterligare åtgärder behöver vidtas i planarbetet.

Planförslaget bedöms följa översiktsplan 2050 avseende de till- och frånfartsvägar som Försvarsmakten nyttjar. Ingen förändring av gatustrukturen föreslås i sådan omfattning eller på sådant sätt som kan antas medföra inskränkningar för pågående verksamhet

Den entreprenad som upphandlats för genomförandet av detaljplanen kommer att säkerställa att trafikering till och från Trossö kan ske med så få störningar som möjligt. Fortsatt dialog kommer att hållas mellan Försvarsmakten och Skanska.

Vad gäller minskning av körfältsbredd från 3,6 till 3 meter så har de transporter som överstiger 3,5 meter i bredd beaktats. Dessa kräver tillstånd och i de fall de kommer att förekomma kommer båda körfälten att tas till förfogande (dvs. alla 6 meter).

Avstånd till vertikala element som belysningsstolpar och träd är ännu bredare. Även för transport av upplastade stridsvagnar eller liknande har körspår för specialfordon utförts vilket redovisades på mötet. Transporter har beaktats och inga förändringar har skett.

Avseende vikt lastbilar 60 ton kommer BK4 genomföras samt beaktas i kommande detaljprojektering.

Sidomarkeringsstolpar, vägmärkesplacering och övriga trafikelements placering kommer att säkerställas via detaljprojekteringen i efterföljande genomförande av detaljplanen.

Vad gäller fri höjd 4,5 meter på bro så planeras ingen bro för biltrafik i detta skede. Höjd till kommande trafikportaler överstiger 4,5 meter. Ingen cirkulationsplats ingår heller i planförslaget.

Beträffande höga kanter så planeras kantsten med visning med 8-12 cm. Dock skall påpekas att avstånd mellan dessa är minst 6 meter.

Räddningstjänsten i Östra Blekinge

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 Borgmästarekajen).

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 transportkapaciteten 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 Blekinge har tagit del av samrådshandlingen för "Detaljplan för Karlskrona 4:74 m.fl., Pottholmen etapp 2, del 1, Karlskrona kommun". 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.

Regionfastighetersansvarsområde 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. I föreslagen detaljplan nämns inte hur fastigheten Holmdahl 3 påverkas eller begränsas av förslaget. Det nämns inte vilka konsekvenser som avåkningsskydd, klimatanpassade markhöjder och skyddsbestämmelser får för fastigheten Holmdahl 3.

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 angöring till fastigheten Holmdahl 3 från något annat håll än söder ifrån, vilket för svårar separerade flöden. Det är av yttersta vikt att ambulansutryckning med ges och möjliggörs direkt ut på Österleden och norrut, över torget, från fastigheten Holmdahl 3.

I föreslagen detaljplan nämns att det planeras att byggas en vårdcentral inom fastigheten Holmdahl 3. Detta är en direkt felaktig benämning då ändamålet med bebyggelsen inom fastigheten inrymmer mer än en vårdcentral. Region Blekinge yrkar därmed att benämningen vårdcentral ändras till vårdbyggnad.

Egenskapsbestämmelsen q1, Skydd av kulturvärden, anger att stäckspåret 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 synliggörs" respektive "ska bevaras". Region Blekinge önskar förtydligande på om, och i så fall hur, egenskapsbestämmelsen q1 påverkar fastigheten Holmdahl 3.

Kommentar: Planbeskrivningen har vidareutvecklats med möjligheten för ambulans att kunna köra ut från Kungsplan till Österleden. Detta bedöms endast bli aktuellt om det byggs en vårdbyggnad på Kungsplan. I den kommande projekteringen för Kungsplan kommer Region Blekinge att vara fortsatt delaktiga för att diskutera lösningar mer i detalj. Planbeskrivningen har uppdaterats så att vårdcentral anges som vårdbyggnad.

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. Bestämmelsen om järnvägsspåren påverkar dock inte Region Blekinge då bestämmelsen finns inom allmän plats som kommunen ansvar för.

Region Blekinge- Blekingetrafiken

Blekingetrafiken har studerat delar av det omfattande samrådsunderlaget. Vi konstaterar att det är en väldigt angenäm ny infart till Karlskrona som förstärker den centrala axeln och som möjliggör extra grönska med träd och grönytor. Infarten förstärker också känslan av att man reser ut på en ö. Blekingetrafiken ser positivt till de ökade möjligheterna till att cykelinfrastrukturen förbättras. Positivt är även att tågersättningsbussar har fått det utrymme som behövs för att säkerställa möjligheten för resande att resa med ersättningsbuss när tågen har driftstörningar.

Blekingetrafiken studerar andra städer i samma storlek som Karlskrona och kan konstatera att det i flertalet städer finns en snabbare befolkningsutveckling och att dessa städer är väldigt expansiva. Det är faktiskt svårt att hitta en stad i samma storlek som har haft en sämre befolkningsutveckling än Karlskrona i södra Sverige. Varför väljer växande städer att satsa på framkomligheten för kollektivtrafiken? Det är en framtidssäkrad lösning som minskar behovet av parkering, säkerställer ökad framkomlighet och ett högre flöde av människor. Ett kollektivtrafikkörfält kan hantera ett flöde på 5000-9000 personer per timme jämfört med ett bilkörfält som hanterar 700-2800 personer per timme. Kollektivtrafikkörfält fyller störst nytta när trängsel är som störst. Av andra jämförbara städer som Kalmar, Växjö, Kristianstad finns kollektivtrafikkörfält på en rad platser för att stärka kollektivtrafikens marknadsandel. Det uppnås genom kortare

körtider samtidigt som det minskar behovet av parkeringsplatser och öka framkomligheten och rättigheten för kollektivtrafiken. I Karlskrona är antalet platser där kollektivtrafiken har en fördel jämfört med bilen lätt räknade. Restiden är sex minuter längre för snabbussarna mot Karlskrona under morgonrusningen än vid tidpunkter utan trängsel. I andra riktningen är skillnaden inte så stor enbart tre minuter längre restid men där uppstår trängseln vid Verkökrysset och ubåtsrondellen. En del av den förlängda restiden längs Österleden kan förklaras av dålig framkomlighet vid Verkökrysset, men en stor del handlar om trängseln mellan Hattholmen och Skeppsbrokajen.

Trafikutredningen visar att det finns ett behov av kollektivtrafikkörfält för att säkerställa framkomlighet för kollektivtrafiken men ingen redovisad lösning. För att redogöra vad ett kollektivtrafikkörfält kan åstadkomma bifogas resultatet av ett exempel från Malmö med snarlika restidsvinster och trängsel som i Karlskrona:

Nya bussfiler sparar flera minuter

2008-09-03, 11:00

MALMÖ. Bussfilen från motorvägsavfarten från E22:an in till Värnhemstorget i Malmö sparar minst 3-3,5 minuter i restid mellan Lund och Malmö, visar preliminära mätningar. Och tidsvinsten tros bli ännu större.

Bussfilen blev klar i juni och sträcker sig några hundra meter, genom två rödljuskorsningar. Under juli noterades att restiden för linjerna 171 och 131 från Lund till Malmö hade förkortats med mellan 3 och 3,5 minuter jämfört med samma period förra året.

– Det är en väldigt bra besparing. Och det var i somras när det inte var så mycket trafik. Besparingen lär bli ännu större under skolterminerna, säger Kerstin Gustafsson, planeringschef på Skånetrafiken, till Nytt från Öresund.

Enligt Kerstin Gustafsson motverkar bussfilerna en ond spiral i trafiken. Om bussarna fastnar i köer blir de försenade och Skånetrafiken tvingas sätta in fler fordon. Vilket i sin tur leder till att det trängre på vägarna.

– Dessutom blir det visuellt effektivt när bilisterna ser att bussarna kan susa förbi en hel kö. På sikt planerar Vägverket för att det ska finnas möjlighet till busskörfält hela vägen mellan Lund och Malmö och det ser vi som väldigt glädjande, säger hon.

Malmö stad skulle gärna vilja göra bussfilen på motorvägen ännu längre, berättar Inge Melin på gatukontoret, men det är svårt att bredda vägen eftersom motorvägen passerar precis bredvid en pumpstation och under två järnvägsbroar.

– I rusningstid kan köerna gå ännu längre ut än bussfilen. Men vi tittar på möjligheterna, säger han.

Enligt Skånetrafikens tidtabell tar resan med linje 131 från Bankgatan i Lund till Värnhemstorget i Malmö 20 minuter i rusningstid, medan linje 171 från universitetssjukhuset i Lund till Värnhemstorget tar 35 minuter. I oktober ska nya, officiella mätningar av restiden göras.

Av Anna Palmehag/NFÖ

Kalmar kommun arbetar aktivt med att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken genom att omvandla körfält till busskörfält. Exempelvis kortare körfält på Erik Dahlbergsgatan, busskörfält på Norra vägen, busskörfält Tullslätten för att nämna några. Även i Växjö finns ett flertal busskörfält, Teleborgsvägen och Storgatan för att nämna några.

VÄXJÖ



46 miljoner till nya bussfiler i Växjö

1:06 min [Dela](#)

Publicerat lördag 10 september 2016 kl 08.20

Projektet med bussfiler där bara bussar får köra i Växjös stadstrafik har blivit lyckat, enligt kommunen. Nu ska ytterligare 46 miljoner kronor satsas på ännu fler körfält.

– **Bussfilen som vi byggde** på Teleborg har varit extremt lyckad och lett till en oerhörd förbättring inom hela stadsbussystemet, säger Per-Olof Löfberg trafikplaneringschef i Växjö kommun.

Fram till 2018 ska kommunen nu bygga fler busskörfält. Tre nya busskörfält planeras på Liedbergsgatan, Sandsbrovägen och västerut på Storgatan förbi Arenastaden.

Kostnaden ligger på 46 miljoner, varar 23 miljoner kommer från staten.

Lars-Peter Hielle
lars-peter.hielle@sverigesradio.se

Det saknas en strategi för hur busstrafiken får en säkerställd framkomlighet i förslaget som är hållbar över tid. Speciellt eftersom det planeras stora exploateringsområden mot Torstäva/Trummenäs, Nättraby och mot Rödeby. För att inte få mer biltrafik behöver framkomlighet för busstrafiken prioriteras så att kollektivtrafiken upplevs lika eller bättre än biltrafiken. Det redovisas ett kollektivtrafikkörfält i norrgående riktning i planprogrammet (sid 55) som en följd av signalreglerade korsningar men det går inte att lokalisera i plankartan eller på illustrationsplanen. Även kollektivtrafikkörfält norr om Hattholmen nämns även om detta inte ingår som en del av planen. För att få en växande stad behöver framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras. Det finns få åtgärder som snabbt ger positiva effekter för tillväxt som ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Med sänkt hastighet på Österleden finns risk att trafiken väljer andra vägar och då Sunnavägen. Det innebär att trängseln som finns på Österleden kan knuffas vidare till andra platser som idag är relativt förskonade från trängsel. Det finns risk för ökade restider för kollektivtrafiken vid båda infartsvägarna till Karlskrona. Att inte då ha någon beredskap för framkomlighet för kollektivtrafiken innebär att kollektivtrafiken får längre körtider, sämre rättidighet och försämrade konkurrenskraft mot bilen.

Förbättringsåtgärder är att säkerställa så att det inte är möjligt att gena över Österleden mellan Skeppsbrogatan och det diagonala gångstråket mot stationen. I Figuren är barriären ritad i mitten rakt över träden men det är funktionen att inte kunna gena utan enbart passera vid övergångställen som behövs. När bussarna lastar passagerare är det viktigt att de inte går ut i gatan för att exempelvis lyfta på cykel på cykelställ eller lastar i bussarnas bagageutrymmen. Gäller speciellt de bussar som har bagageutrymme som Kustbussar (dubbeldäckare) och turistbussar (kommersiell trafik). Det innebär att platsen för tågersättning kanske också behöver fungera för Kustbussar för att säkerställa säker lastning.

Kommunövergripande frågor finns inte står det i planbeskrivningen. Platsen för detaljplanen är viktig utifrån ett kommunikationsperspektiv.

Buss och tågtrafik ansluter till platsen från både andra kommuner och från andra län. Utformningen och överblickbarheten är viktig för de resenärer som inte är vaneresenärer. För arbetspendling är det viktigt att bussarna kommer centralt till Karlskrona. Karlskrona ligger på en ö och är ändstation för bussarna. Möjligheten att vända enkelt är avgörande för kostnadseffektivitet i kollektivtrafiken. Det är viktigt att undvika onödig tomkörning eftersom det driver kostnader. I utformningsförslaget finns det möjlighet till flera olika platser för angöring vilket medger flexibilitet i trafikplaneringen som är bra. För kustbussarna och den kommunövergripande pendligen så är den redovisade utformningen sämre än vad den är idag, men godtagbar. Alternativ som varit uppe för diskussion har varit väsentligt mycket sämre. Det som blivit sämre är närheten till stationen, nya hållplatser har placerats längre ifrån stationen av utrymmesskäl. Kollektivtrafiken har fått ge vika för andra lösningar som värderats högre.



Att kollektivtrafiken får det sämre är ett återkommande tema för utvecklingen av Trossö, kollektivtrafiken ges mindre utrymme och flyttas till mindre attraktiva platser. Det handlar om allt från uppställning av bussar långt ifrån där trafiken ska gå, till överbelastade hållplatser. Några delar kring kollektivtrafiken har blivit bättre som tillfälliga platser längs Norra Kungsgatan i väntan på att turer ska starta till otillräckligt utrymme för en växande kollektivtrafik. Stationen är en central plats för kollektivtrafik och borde ha kollektivtrafiken i främsta rummet.

Cykelställ och cykelgarage är otydligt om det finns plats i den nya utformningen. Eftersom stationen inte ligger helt centralt i Karlskrona så är det i vissa fall lite för långt att gå till alla målpunkter. Cykel är ett bra alternativ för att nå delar av Trossö och Saltö som inte ligger på gångavstånd. Det är viktigt att dessa funktioner finns på bra platser i anslutning till järnvägsstationen.

Bilparkering i anslutning till järnvägsstationen är en utmaning och det finns ingen långsiktig lösning för de som väljer att resa med tåg och ansluta med bil samt vara borta ett längre tag. Det är en utmaning både vid Bergåsa och vid Karlskrona Centralstation. Vid båda stationer råder det platsbrist och det är en viss sträcka att gå till parkeringar. Det är svårt att lösa denna fråga men det behöver ändå finnas en tanke på hur anslutningsresor ska ske och vart parkeringar i så fall ska göras.

Sammanfattning:

1. Det saknas kollektivtrafikkörfält och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken för att korta restider och öka flödet av människor till Trossö.
2. Risk för ökad trafik på Sunnavägen med sänkt hastighet på Österleden vilket påverkar kollektivtrafiken med längre restider.
3. Bilparkering till stationen är bristfällig, vad ska kollektivtrafikresenärer som ansluter med bil parkera.
4. Cykelparkering är otydligt redovisad.
5. Förbättra trafiksäkerheten genom att försvåra för genande gångtrafik över Österleden

Kommentar: Enligt framtagen trafikutredning föreslås kollektivtrafikkörfält norr om Hattholmen. Vid en byggnation av Hattholmen föreslås att dagens trafikplats Blå Port tas bort och ersätts med två fyrvägskorsningar på Österleden. Ett kollektivtrafikkörfält föreslås norr om den nordligaste fyrvägskorsningen. Vid ett tillskapande av kollektivtrafikkörfält i detta läge kommer bussen ges företräde i alla resterande korsningar in till Trossö. Med anledning av detta bedöms det inte finnas behov av ytterligare kollektivtrafikkörfält. Disponibel yta inom östra Pottholmen är även begränsad för att skapa ett

kollektivtrafikkörfält genom hela sträckan. Det hade medfört ännu smalare byggrätter.

Vad gäller risk för ökad trafik på Sunnavägen så konstaterades det inom ramen för trafikutredningen för Infartsleden att det framöver behöver göras en analys och ett arbete på hela gatunätet söder om Sunna kanal, givet att alla förväntade projekt på Gräsvik och Pantarholmen genomförs. Trafiksituationen i centrala Karlskrona är komplex och kommer över tid behöva förändras beroende på hur staden växer. Detta behöver på sikt studeras tillsammans med bland annat Region Blekinge. Nuvarande trafikmängd bedöms dock inte utgöra problem inom vägnätet.

För kollektivtrafikresenärer som angör till stationen finns i planförslaget åtta parkeringsplatser för kortare parkering. För fler parkeringsplatser med möjlighet att parkera en längre tid utgör Bergåsa ett alternativ. Här finns idag en stor parkering vid den gamla ishallen som kan nyttjas som en allmän parkering med närhet till Bergåsa station. Platsen behöver studeras närmare för ett sådant ev. framtida ändamål.

Cykelparkering kommer att finnas i anslutning till viktiga målpunkter så som exempelvis stationen och vårdbyggnaden på Kungsplan. Vädskydd samt cykelservicestation med cykelpump och eventuellt multiverktyg kommer även att finnas vid vissa målpunkter och vid strategiska platser. Cykelparkering kommer att studeras mer i detalj inför genomförandet av detaljplanen.

Det föreslås en planterad refug med träd mellan körfälten i höjd med Kungsplan. Utrymme finns även för ytterligare åtgärd om det skulle visa sig att trafiksäkerheten behöver höjas för genande gångtrafik i detta läge.

Politiska partier

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande:

Drift- och servicenämnden

Drift- och servicenämnden ställer sig positiv till den huvudinriktning som planen anger och de värden som skapas i projektet.

Däremot när det gäller den kommande driften av området och möjlig flytt av VA-infrastruktur finns det en del oklarheter som behöver redas ut.

När det gäller gestaltningsprogrammet så är ambitionen väldigt hög. Programmet är i och för sig inte bindande utan mer visionärt, men skapar en förväntan hos allmänheten om en viss utformning och erfarenhetsmässigt är det också vägledande för framtida projektör om hur tankar gått tidigare i projektet. Med den höga ambitionen behöver en större summa driftmedel avsättas i framtiden alternativt gestaltningsnivån sänkas när projektet kommer till ett utförande. Det är viktigt att representanter från förvaltningen kan vara delaktiga i alla kommande delar när detaljplanen närmar sig projektering och genomförande. Förvaltningen får återkomma med en driftkalkyl inför ett antagande av planen som då får baseras på nuvarande utformning. Budget för driftmedel ska sedan beslutas samtidigt som övriga erforderliga beslut fattas i projektet.

Även när det gäller vatten och avlopp finns det en del oklarheter i det liggande förslaget. Utanför det före detta fångelset finns idag en viktig avloppspumpstation som avbördar en stor del av Trossö. Till avloppspumpstationen rinner flera stora ledningar söderifrån. Om dessa ledningar eller pumpstation behöver flyttas kommer det innebära mycket stora kostnader. Det är därför viktigt att planerade trädalléer anpassas så att de inte kommer i konflikt med befintliga VA-ledningar. Om det blir fråga om flytt av VA-anläggningarna för att till exempel få till en huvudaxel med trädallé måste det bekostas av projektet.

Kommentar: En driftkalkyl kommer att tas fram till antagandet av detaljplanen.

Drift- och serviceförvaltningen har deltagit i arbetet med projekteringen, gestaltungsprogrammet bygger på projekteringsunderlaget.

Förslaget har utformats för att kunna bevara pumpstationen i befintligt läge, dock kan den komma att behöva höjas då marken ligger lågt. Trädalléerna har även anpassats för att i så liten utsträckning som möjligt komma i konflikt med befintliga ledningar. Texten om vatten och avlopp har vidareutvecklats i planbeskrivningen.

VA-avdelningen har ingått i arbetsgruppen för förprojekteringen och kommer även att delta i den fortsatta projekteringen.

Affärsverken Karlskrona AB

Fjärrvärme

Inga synpunkter mer än att vi i tidigare skede redan flaggat för att det kan bli svårt att flytta befintliga fjärrvärmeledningar i planområdet.

Elnät

Elnäts befintliga kablar påverkas på flertalet sträckor och de kommer att behöva flyttas till nya positioner. Den nya hamnen utanför Boverket påverkar sjökablar som behöver förläggas om, kanske på annan plats beroende på hur hamnen utformas.

Vid byggrätterna behövs det E område för att kunna förse dem med el och de behöver vara nära byggrätterna om de blir energikrävande byggnader. Vi önskar vara med i tidigt skede. Flyttkostnader belastar projektet.

Fiber

Våra kablar påverkas då större fiberkablar finns på flertalet ställen inom planområdet, både markkabel och sjökabel behöver tas i beaktande. Vi önskar finnas med i ett tidigt skede för att kunna hantera.

Kommentar: Affärsverken har ingått i arbetsgruppen för förprojekteringen vilket ligger till grund för det framtagna samrådsförslaget. Bolaget kommer att medverka i fortsatt arbete med genomförandet av detaljplanen, exempelvis i projekteringsskedet.

Efter samrådet har kommunen haft ett möte med Affärsverken för att gå igenom ledningar för fjärrvärme, el och fiber, eventuella ledningsdragningar och kostnadsberäkningar.

En transformatorstation föreslås placeras inom torget vid stationen och inom parken i norr. Områdena specificeras dock inte som ett e-område då tekniska anläggningar såsom exempelvis en transformatorstation ryms inom allmän plats. Planbeskrivningen har förtydligats med detta.

Företag

E.ON Sverige AB

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

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.

Saab Kokcums

Med hänvisning till Karlskrona Kommuns planförslag med tillhörande underlag för Pottholmen, önskar Saab säkerställa att logistikflödet till och från vår verksamhet tas i beaktan.

Som en av de största arbetsgivarna på Trossö samt en samhällsviktig funktion inom svenska försvarsindustrin, är det av största vikt att Saabs behov av transporter, till och från vår anläggning på Trossö, kan ske på ett hållbart och säkert sätt.

I planbeskrivning "Detaljplan för Karlskrona 4:74 m.fl., Pottholmen etapp 2 del 1" (DNR: MSN2022.136) nämns förändringar som vi anser kan ha påverkan på transporter till och från Saabs område på Trossö.

Exempel:

- Karlskrona kommuns ambition att omgestalta Österleden från trafikled till en stadsboulevard genom avsmalning av körbanan (s.46). Detta föreslås ske genom att vägens vägrenar tas bort (s.11).
- En omgestaltning av Österleden med smalare körfält, bred mittremsa samt lägre hastighet möjliggör för fler passager över Österleden. (s.49)
- Trafiken på Österleden bedöms öka till ca 31 500 fordon/årsmedeldygn till år 2040. Andelen tung trafik kvarstår på ca 5 %.
- Österleden föreslås smalnas av från dagens ca 24,5 meter (inklusive 3,5 meter mittremsa) till 16 meter (inklusive 4 meter mittremsa) dock ska vägen även i fortsättningen klara av tunga transporter och att Österledens vägklassning ökas till högsta klass, BK4 (s.56)

Saabs önskar att vid beslut kring detaljplan för Pottholmen tas i beaktan de transporter som kontinuerligt använder sig av Österleden för inleveranser och tillträde till verksamheten.

Uppskattningsvis:

- Årligen:
 - 5-10 st transporter med bred last (3 ,5m <)
- Veckovis:
 - Ca 40st lastbilar + släp a 60 ton
 - Ca 40st lastbilar a 25 ton
 - Ca 30st mindre lastbilar a 3 ton
- Dagligen:
 - 700st personbilar till och från arbetsplatsen
 - 30st personbilar, i form av besökare

Saabs önskar även belysa vikten av en förankring hos Räddningstjänsten för att säkerställa att stöd ska kunna tillhandahållas i samband med utryckning **till** Saabs område inte på något sätt begränsas.

Saab välkomnar till dialog.

Kommentar: Efter samrådet har Karlskrona kommun haft ett separat möte i april 2025 med Saab Kockums för ytterligare dialog. Detta för att mer i detalj gå igenom Saab Kockums synpunkter och belysa hur hänsyn tagits i planförslaget.

Vad gäller föreslagen förändring av Österleden, från trafikled till stadsboulevard, har körspår genomförts för vägen. Detta redovisades på mötet. Vägen har en breddökning i kurvan vid Stationstorget vilket medför att 30-meter långa fordon bedöms ha god framkomlighet längs med hela sträckan.

Ökat antal passager för gående och cyklister skapar en levande stadsmiljö. Dessa begränsar dock inte framkomligheten för tunga transporter.

Framtagen trafikutredning för Infartsleden ligger till grund för detaljplanen. Utredningens slutsats är att föreslagna förändringar medför en kapacitetsökning med mellan 30-50% för trafiken på sträckan.

Österledens avsmalning från 24,5 m till 16 m har prövats i körspår vilket redovisades på mötet. En breddökning har genomförts i 90 graders böjen vid Stationstorget.

Vad gäller minskning av körfältsbredd från 3,6 till 3 meter så har de transporter som överstiger 3,5 meter i bredd beaktats. Dessa kräver tillstånd och i de fall de kommer att förekomma kommer båda körfälten att tas till förfogande (dvs. alla 6 meter). Avstånd till vertikala element som belysningsstolpar och träd är ännu bredare. Fordon bredare än 3,5 meter ej tillåtet i Transportstyrelsens författning och kräver därmed dispens. Avseende vikt lastbilar 60 ton kommer BK4 genomföras samt beaktas i kommande detaljprojektering.

Karlskrona kommun har haft en dialog med Räddningstjänsten i framtagandet av planförslaget och utredningen om farligt gods. Förslaget är väl förankrat hos Räddningstjänsten och de har inga ytterligare synpunkter.

Övriga inkomna yttranden

1. JS

Det är med glädje varje gång jag ser planeringar av utveckling i vår fantastiska stad. Även dessa förslag på entré tilltalar mig. Jag bistår dem fullskaligt.

Min önskan är dock i sammanhanget att den kanal som mindre båtar kan köra från gästhamnen till Borgmästarfjärden görs 50- 100 cm högre för att något fler båtar faktiskt kan ta det hållet. Detta är sjöns raggarrunda. Det kan ses som en petitesse men trivsselfaktorn att erbjuda de små speciella situationerna i vår sjöstad skall få stort värde. Idagsläget är det en av broarna som av någon anledning är lägre än övriga. Just denna bro stoppar många 5.5 m båtar.

Det enda som i denna stad kan lämnas in som klagomål är våra handläggningstider i många led då de upplevs långt mycket långsammare än i en hel del andra städer. Det måste fram en attityd som mer matchar förändrings och utvecklingsviljan i privat näringsliv.

Kommentar: I och med att Österleden föreslås flyttas västerut behöver det tillkomma en ny bro över Pottholmskanalen (brohålan). Denna bro föreslås höjas till + 4 m för att skapa utrymme för passage i och med ombyggnationen. Den lägre bron är dock järnvägsbron som ägs av Trafikverket. Inga planer finns i dagsläget på att höja även den.

2. FS

Går det att få in ett barn och familjeperspektiv i denna detaljplan? Aldrig att jag har sett i någon ny detaljplan i Karlskrona att barn och familjer får ta plats. Så varför inte en arkitektritad lekplats här likt tex Surflekan i Helsingborg?

Så vitt jag vet finns det ingen lekplats än på hela Pottholmen.

Kommentar: En lekplats planeras i parken utmed Borgmästarefjärden inom Pottholmen etapp 1, dvs den västra sidan av Pottholmen. Parken bedöms utgöra ett bra läge för en ny lekplats då den ligger centralt inom den nya stadsdelen, lätt att nå från omgivande gång- och cykelvägar och parken omges inte av högt trafikerade gator.

Den aktuella detaljplanen för Pottholmen etapp 2 utgör ett trafikintensivt område där Österleden, som huvudinfart till Karlskrona, har höga trafikflöden. Inom detta område bedömer kommunen inte att det är lämpligt att placera en ny lekplats.

Barnperspektivet har dock beaktats i detaljplanen på andra sätt genom ett av planens huvudfokus att skapa bättre förutsättningar för gående

och cyklister. Detta föreslås ske genom bättre gång- och cykelvägar och genom den föreslagna gång- och cykelunderfarten i den norra delen av planområdet.

Inom grönstråket utmed huvudaxeln föreslås även olika aktiviteter för barn- dock inte en stor lekplats.

3. M O

Jag anser att den cykelled som finns idag längs Österleden bör breddas till minst 2,5 meter. Ser man på den film på karlskrona.se som illustrerar cykelvägen in till Trossö så ser cykelvägen alltför smal ut. Måtten i filmen kanske inte visar hur det kommer att bli exakt, men jag vill ändå poängtera att det är viktigt med en bredare cykelväg än den som är idag. Om vi vill få fler att använda cykeln istället för bilen behöver det satsas på breda och bra cykelvägar.

Jag undrar även hur markanläggningen kommer att bli vid de kommande förändringarna? På bilderna på karlskrona.se ser markanläggningen vit ut. Och det ser ju ljust och fint ut på bilderna. Men om planeringen är att allt i verkligheten ska asfalteras kommer det istället att vara stora svarta ytor överallt och det kommer inte att se trevligt och inbjudande ut. Jag vill därför lämna förslag på att markytorna stenläggs, antingen med ljusa plattor eller ljus marksten.

Kommentar: Cykelvägen utmed Österledens norra del varierar idag mellan 2,4 och 3,0 meter. Den kombinerade gång- och cykelvägen längs den södra delen av Österleden är 3,8 meter i bredd.

I förslaget föreslås bredare gång- och cykelstråk på båda sidorna av Österleden. Den östra sidan av Österleden föreslås få en bredare gång- och cykelväg med 2,5 meter gångväg och 3,0 meter separerad cykelväg. Den norra delen av Österledens västra sida föreslås få en gång- och cykelväg på 4,0 meter med avdelade ytor.

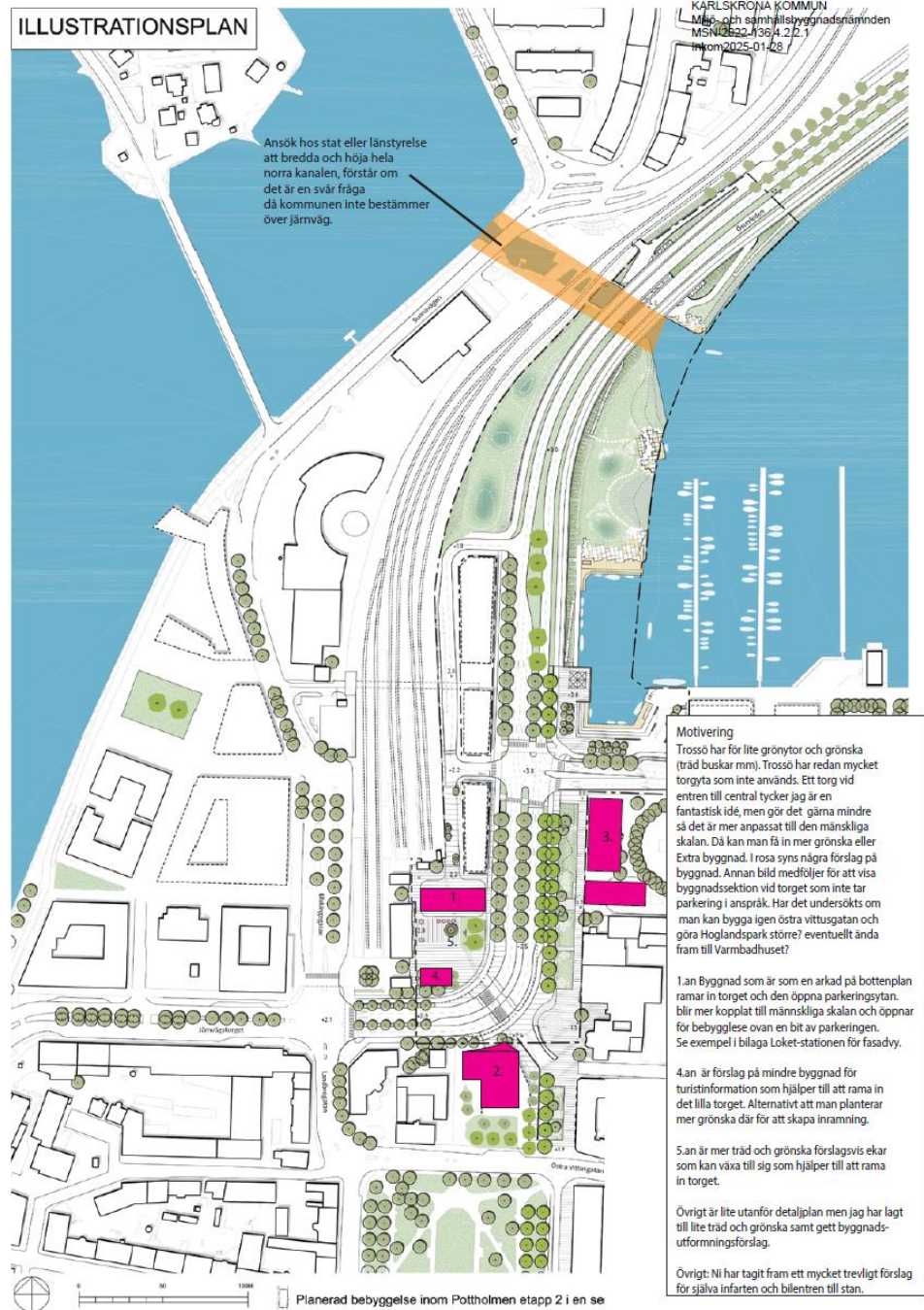
Cykelvägarna föreslås beläggas med asfalt för att skapa en jämn yta utan skarvar i syfte att minska olycksrisken för cyklister. Gångbanan föreslås beläggas med marksten i anslutning till bebyggelsen.

Gång- och cykelvägen kommer att avgränsas mot Österleden med en planteringsyta för att bryta ner det storskaliga gaturummet.

4. E P

Hej här bifogas två pdf:er bestående av bilder inklusive lite text med förslag på mindre korrigeringar på detaljplanen 4:74.

Främst gäller det torg och parkeringsplats vid tågstationen.



Byggnad 1 i kartbilden.

KARLSKRONA KOMMUN
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
MSN-2022-136.4.2.2.1
Inkom2025-01-28

Förslagsvis 36m

För att skapa mer gemytligare och behaglig mänsklig skala föreslår jag mindre öppen yta vid det nya stationstorget. Det är mycket attraktiv mark som borde kunna utnyttjas på något vis. Stora torgytor har staden dessutom gott om vilka folk inte använder utan det mest blir döytor. Detta är bara en snabbt skissad fasad vy på en trevåningsbyggnad där nedre plan är öppen yta och fungerar som arkad för parkering. På så vis går inte mycket yta till spillo. På kortsidorna kan det ligga trapphus/hiss vilka inte syns i ritning. Själva designen på byggnaden är bara för att visa tanken med parkering under, finns många andra bra förslag på utformning och fasad som skulle kunna fungera.

Kommentar: Torget vid stationen behöver rymma många olika funktioner förutom att vara en öppen plats för gående och cyklister. Här föreslås även grönska för att öka det gröna inslaget i staden med både träd och planteringar. På torget behöver det även finnas plats för cykelparkering och för hämtning och lämning av resenärer som kommer till stationen. Även leveranser till verksamheter/restauranger i stationsbyggnaden behöver kunna angöra här. Platsen för bilparkering har studerats ingående och det är svårt att hitta en annan yta i närheten för denna funktion.

Att bebygga torget ytterligare medför att stationsbyggnaden delvis skymms och inte längre kan ses i ett sammanhang med de två sidobyggnaderna. Kommunen bedömer det som värdefullt att Karlskrona central ligger vid en öppen plats och att byggnaden i sin helhet är väl synlig och annonserar dess funktion. Karlskrona central utgör en kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Med en omgestaltning av platsen kring stationstorget, Kungsplan och huvudaxeln ökar kopplingen mellan den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen med stationsbyggnaden, varmbadhuset och Fribergsska huset.

Kungsplan har tidigare varit en park, Kungsplanen, enligt kartor från 1920-talet. I och med att Kungsplan föreslås utvecklas med mycket grönska med både allé och ett grönt parkstråk så återskapas detta till viss del.

En byggrätt finns dock i gällande detaljplan för Pottholmen etapp 1 för området i förlängningen av järnvägsspåren, väster om stationen.

En ny byggnad på Kungsplan föreslås redan även om den i förslaget är placerad på ett annat sätt.

Ny bebyggelse väster om fängelset har även diskuterats. Det är dock inget som ingår i denna detaljplan utan behöver ses över i samband med vidare utveckling av fängelset.

5. A B

Har ca 15 minuter på mig att sammanställa en sammanfattning av jag känner är viktigt. Därav det förhållandevis undermåliga språket. Ni får ursäkta mig. Jag var med på samrådet, rolig stämning kul att många är engagerade. Jag var en av studenterna från BTH.

Det jag är mest angelägen om som Karlskronabo är trädvalen på de allmänna platserna. Jag ber och vädjar er om att välja träd som gärna har estetiskt värde men som också har löv under längre period. Karlskrona har sedan 2010 då mätningar började ute på Söderstjerna haft en minimitemperatur på -12,8 C. I regel når temperaturerna ner mot miniminivåer runt -6 varje år. Det är i grunden väldigt varmt. Vilket banar väg för roliga trädslag.

Palmer, exempelvis honungsplam eller dadelpalm (särskilda kultivarer från Kreta) skulle platsa perfekt in i den sommarsiluett som Karlskrona är klädd i. Jag som nyinflyttad associerar staden i ständig sommarvärme med färgsprakande solnedgångar.

Även färgglada blomningar vore attraktivt för staden. Stockholm har sina körsbärsblomningar, varför kunde inte Karlskrona ha jakarandra-blomningar?

Annars med hänvisning till trädplanen från 2010 ber jag och vädjar till er om att inte plantera Ginkgoträd. Förstår frestelsen av dessa, något jag delar med er också. Problemet är att de tappar sina "löv" direkt efter första frosten. Vilket är oerhört deprimerande. Ställ det i relation till platanerna borta vid Bergåsa station som har kvar sina löv långt in i november/december. En enorm kontrast gentemot ginkkon som tappar sina, vid otur, redan i september. Kaukasisk vingnöt, tulpanträd, magnolia (march till frost), snödroppsträd är några exempel på sådana träd som skulle kunna skapa karaktär till staden. Möjligheterna är enorma.

Jag är gärna med och bidrar med klimatinformation om det behövs, har sammanställt SMHI:s samtliga värden sedan 2010 i ett excelark. För nöjesskull. Har även ett enormt trädintresse.

Allt jag ber er om är att undvika de vanliga hästkastanjerna och särskilt rönträd. Dessa är urtråkiga och urvattnade. Resterande Sverige har dessa, Karlskrona ska vara unikt. Plantera unika träd. Trelleborg har sina palmer, Stockholm körsbärstad etc. Vad ska Karlskrona ha?

Kommentar: Kommunen tar med sig synpunkterna till den fortsatta projekteringen med förslag på trädval och att välja något som är unikt för Karlskrona.

Sändlista vid samrådet

Kommunstyrelsen
Kommunledningsförvaltningen
Drift- och servicenämnden
Funktionsstödsnämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Äldrenämnden
Socialnämnden
Kunskapsnämnden
Arbetsmarknadsnämnden
Kommunala pensionärsrådet

Hyresgästföreningen
Gamla Carlskrona
Fastighetsägarna Syd AB
Företagarföreningen KFH
Karlskrona Centrumförening

Fastighetsägare enligt förteckning

Räddningstjänsten Östra Blekinge
Affärsverken AB

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

För kännedom:
Blekinge läns tidning
Sydöstran

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson
planchef

Sandra Högberg
planarkitekt