

# Planbeskrivning



Detaljplan för  
Motorn 3 m.fl.  
Vedeby, Karlskrona kommun

# Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelsen får se ut inom ett visst område. Detaljplanen innehåller information vad man får göra för byggåtgärder inom planområdet.

Ett detaljplaneförslag upprättas och skickas på samråd i minst tre veckor efter godkännande av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, MSN. Under samrådstiden ges berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse som redovisar alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Efter samråd och eventuella revideringar samt efter godkännande av MSN ställs planförslaget ut i tre veckor för granskning innan detaljplanen antas. Om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska granskningstiden dock vara minst 30 dagar. Synpunkter på förslaget ska lämnas till kommunen senast under granskningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under granskningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga. Efter granskningen upprättas ett granskningsutlåtande som redovisar alla synpunkter som inkommit under granskningstiden samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige eller miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga beslutet. Beslutet om att anta en detaljplan vinner laga kraft, när tiden för överklagande gått ut (tre veckor från protokoll om antagande anslagits) och ingen har överklagat. Mer detaljerad information om planprocessen finns på Karlskrona kommuns hemsida [www.karlskrona.se](http://www.karlskrona.se).

# Innehållsförteckning

Administrativa frågor.....	4
Bakgrund och syfte.....	5
Sammanfattning av planförslaget.....	8
Tidigare kommunala ställningstaganden.....	9
Nuläge, planförslag och konsekvenser.....	10
Frågor bevakade av Länsstyrelsen.....	29
Förklaring av planbestämmelserna.....	41
Genomförande av detaljplanen.....	45
Sammanfattade konsekvenser.....	49

## Handlingar

### Karlskrona kommun

Planbeskrivning  
Plankarta med bestämmelser  
Undersökning  
Social konsekvensanalys  
Naturinventering, Karlskrona kommun

### Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsens yttrande om undersökningen

### Metria

Fastighetsförteckning  
Grundkarta

### WSP

Trafikutredning  
Översiktlig miljöteknisk markundersökning  
Geoteknisk markundersökning MUR/GEO  
PM Planeringsunderlag geoteknik  
Dagvattenutredning  
Riskbedömning  
Förprojektering

# Administrativa frågor

## Planförfarande

Denna detaljplan handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:900). Under framtagande av detaljplanen gäller Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2020:5 och 2020:6). Planen följer även föreskrifterna och allmänna råden om digital planbeskrivning enligt BFS 2020:8.

## Planförfarande

Denna detaljplan handläggs med ett utökat planförfarande.

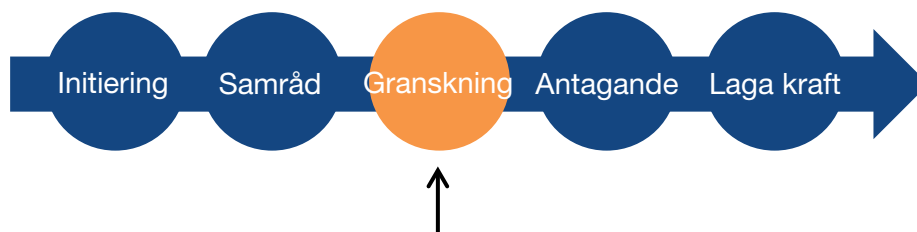
## Genomförandetid

Planens genomförandetid upphör att gälla fem år efter det datum planen vunnit laga kraft.

## Preliminär tidplan

MSN beslut om planbesked	2022-08-01
MSN beslut om samråd	2024-11-14
MSN beslut om granskning	2025-05-15
MSN beslut om godkännande	Tredje kvartalet 2025
KF beslut om antagande	Tredje kvartalet 2025
Laga kraft	Fjärde kvartalet 2025

Under förutsättning att eventuella besvär mot detaljplanen kan lösas kan ovanstående tidplan gälla.



Här är vi nu!

Bild 1. Planprocessen för utökat planförfarande.

# Bakgrund och syfte

## Bakgrund

En begäran om planbesked för fastigheten Motorn 3 i Vedeby inkom till miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen den 29 april 2022. I ansökan angav sökanden önskemål om att etablera tre snabbmatsrestauranger inom aktuellt planområde. Varje restaurang kan komma att skapa ca 50 arbetstillfällen, totalt ca 150 arbetstillfällen. Sökande avser även etablera ett antal snabbbladdare för elbilar på fastigheten. Under planarbetets gång har sökande kompletterat med önskemål om att bygga ett hotell i form av ett punkthus. Sökanden vill även möjliggöra för kontor på fastigheten för att göra planen mer flexibel över tid.

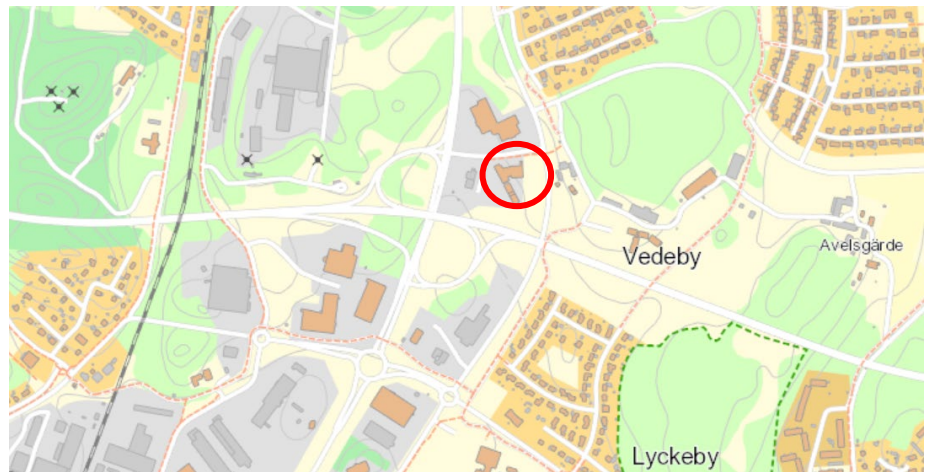


Bild 2. Översiktskarta

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att utveckla fastigheten Motorn 3 med handel i form av tre snabbmatsrestauranger.

Syftet är också att pröva möjligheten för hotellverksamhet i den nordöstra delen av fastigheten. Detaljplanen medger en hög byggnad i 10 våningar i denna del av planområdet. En så pass hög byggnad, med dess exponerade läge, kommer bli ett landmärke vid infarten till Karlskrona. Utformning av fasad, materialval och gestaltning är därför viktiga frågor att beakta i planarbetet. För ytterligare flexibilitet i detaljplanen medges även kontorsändamål.

I samband med planläggning krävs åtgärder för bättre trafikflöde och ökad trafiksäkerhet. Planförslaget medger därför en ny utfart mot Vedeby gata och en ny gång- och cykelväg. Inom planområdet medges även plats för en ny nätstation för att försörja etablering av laddinfrastruktur för elbilar.

Planförslaget medger också att en pylon kan uppföras för att ge de planerade verksamheterna möjlighet till skyltning på liknande sätt som angränsande fastighet gör idag.

Mellan E22 och verksamhetsområdet sparas ett markområde som naturmark för att dels ge utrymme för en eventuell framtida utbyggnad av vägen, dels användas som en buffertzona eftersom E22:an är en farligtgodsled.

För att säkerställa att dagvattnet tas omhand planläggs ett område för dagvattenhantering i den sydvästra delen av planområdet. Inom denna del är marknivån lägst och naturlig avrinning sker till detta område idag.

## Plandata

### Läge och areal

Planområdet är beläget i Vedeby, vid Angöringen, ca 6 km norr om Karlskrona centrum. Området ligger norr om Europavägen, E22, vid trafikplatsen Karlskrona Öst. Området gränsar i norr till ett kontorshotell, i öster till Vedeby gata, i väster till en bensinstation samt i söder till E22. Planområdet omfattar ca 12 000 kvm.

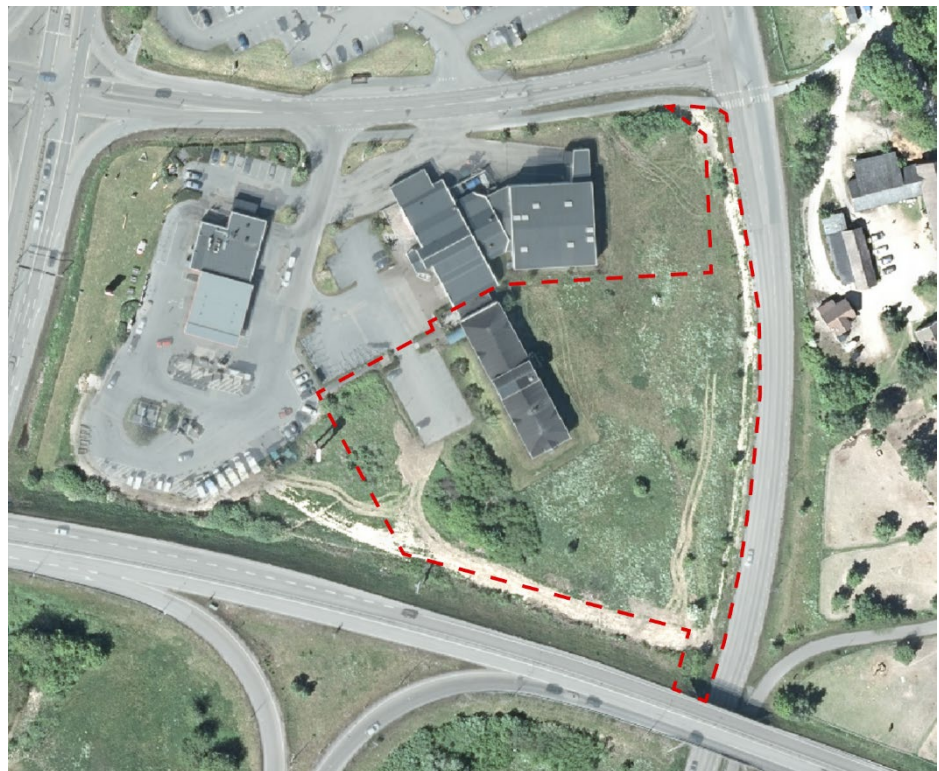


Bild 3. Ortofoto med planområdet markerat.

## Markägoförhållande

Planområdet omfattar fastigheten Motorn 3 som är privatägd av Fastighets Motorn 3 i Karlskrona AB. Sökande är Prisma Properties AB.

Planområdet omfattar även del av fastigheten Vedeby 2:3 vilken ägs av Karlskrona kommun.



Bild 4-5. Bilder från planområdet med befintligt hotell.

# Sammanfattning av planförslaget

Inom planområdet finns idag ett hotell i två våningar. Byggnaden är sammanlänkad med ett kontorshotell som ligger norr om planområdet på fastigheten Motorn 2. Gällande detaljplan från 1984 anger användningen motell och en högsta byggnadshöjd på 8 meter.

Befintlig byggnad kommer att rivas och ersättas med tre nya byggnader för snabbmatsrestauranger. I den nordöstra delen av planområdet föreslås ett hotell att byggas i 10 våningar. Detaljplanen medger även kontorsändamål för ytterligare flexibilitet.

I samband med genomförandet av detaljplanen planeras även fastigheten att anslutas till Vedeby gata genom en ny utfart. En ny gång- och cykelväg föreslås också längs Vedeby gata för att sammankoppla området med befintligt gång- och cykelvägnät och för att skapa en trygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter då sannolikt platsen kommer bli en ny målpunkt för många barn och ungdomar. Planen medger också område för en ny nätstation i sydost för att försörja etablering av laddinfrastruktur för elbilar. För att säkerställa att dagvattnet tas omhand planläggs ett område för dagvattenhantering i den sydvästra delen av planområdet.



Bild 6. Illustration över planområdet som visar utvecklingsplaner med ny utfart och ny gång- och cykelväg.

# Tidigare kommunala ställningstaganden

## Översiktsplan

Enligt den gällande översiktsplanen, Karlskrona Översiktsplan 2050 (antagen 2023) ingår planområdet i ett område som utpekats för utveckling av verksamheter med inriktning på handel. Det är viktigt att nyttja skyltläget på ett effektivt sätt. Planförslaget bedöms vara i linje med denna inriktning.

## Grönstrukturplan

Planområdet finns inte utpekade i Karlskrona kommuns grönstrukturplan från 2008.

## Detaljplaner

Området omfattas av en detaljplan (dp 426) från 1984 och anger område för motell. Detaljplanen tillåter en högsta byggnadshöjd på 8 meter. Marken närmast omgivande vägar utgörs av präckmark, dvs. mark som inte får bebyggas. Längs Vedeby gata anger detaljplanen område för park eller plantering.



Bild 7. Utsnitt ur gällande detaljplan för området.

## Tomtindelning

Inom planområdet finns ingen känd tomtindelning.

## Övriga beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 18 augusti 2022 §118 att uppdra åt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att inleda planläggningsarbete för Motorn 3 i Vedeby.

## Nuläge, planförslag och konsekvenser

### Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

#### Nuläge

Inom planområdet finns idag en byggnad som uppfördes 1987. Byggnaden, som är i två våningar och uppförd i tegel, inrymmer hotellet ”Hotell Angöringen”. Byggnaden är sammanlänkad med ett kontorshotell som ligger norr om fastigheten Motorn 3. I anslutning till planområdet ligger en bensinstation.



Bild 8-9. Befintlig byggnad, Hotell Angöringen, inom planområdet.

#### Planförslag och konsekvenser

Befintlig byggnad på fastigheten Motorn 3 avses att rivras. Planområdet föreslås planläggas för handel (H), kontor (K) och hotell (O). Hotelländamål medges dock endast i det nordöstra hörnet av planområdet med hänsyn till bullersituationen och riktlinjer för farligtgodsled. Område för uppförande av en nätstation, teknisk anläggning (E), medges i det sydöstra hörnet. Den föreslagna byggnaden i nordväst respektive sydväst får uppföras i max två våningar (snabbmatsrestauranger) medan byggnaden i det nordöstra

hörnet föreslås i 10 våningar. Detaljplanen reglerar bebyggelsens höjd genom en högsta totalhöjd på 35 meter.

Detaljplanen reglerar att respektive byggnad får uppgå till maximalt 650 m<sup>2</sup> byggnadsarea med undantag för hotellbyggnaden om maximalt 400 m<sup>2</sup> byggnadsarea för att säkerställa att denna byggs på höjden. Bestämmelsen syftar till att bryta upp området i mindre delar för att begränsa att inte en enda stor byggnad kan uppföras. Detaljplanen reglerar 2 000 m<sup>2</sup> BTA för restaurangbyggnaderna i den södra delen av planområdet.

Ett säkerhetsavstånd (bebyggelsefritt avstånd) på 38 meter till E22:ans vägbankant säkerställs i detaljplanen genom planbestämmelser.

Området bedöms ha förutsättningar för en högre byggnadsvolym. Hotellbyggnaden kommer bli ett nytt landmärke i området och markera entrén till Karlskrona stad från E22:an och RV28. Planområdets exponerade läge vid två stora vägar ställer särskilda krav på utformningen, då den höga byggnaden upplevs dels i stor skala och hög hastighet från E22:an, dels i mindre skala på nära håll i markplan.

Detaljplanen reglerar utformningen av den nya bebyggelsen genom flera utformningsbestämmelser där detaljplanen har särskilt fokus på utformningen av det nya hotellet med hänsyn till det exponerade läget. Eftersom en så pass hög byggnad kommer bli ett nytt landmärke är det viktigt att fasaden ges en hög arkitektonisk utformning.

Den nya bebyggelsen inom planområdet skapar förutsättningar för handel, hotell och kontor i ett exponerat och attraktivt skyltläge vid infarten till Karlskrona. Projektet bidrar även till ett utökat utbud av handel och service med ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur.

De tre nya byggnaderna som planeras ska utformas som en helhet med en tydlig koppling till varandra gällande färg, material och uttryck.

Givet platsens exponerade läge bör tillkommande bebyggelse utformas på ett omsorgsfullt sätt. Inte minst är detta viktigt ur trygghetssynpunkt då omhändertagna platser inte inbjuder till vandalisering och/eller kriminalitet.

På följande sidor visas en volymstudie för planerade byggnader enligt planförslaget. Utformning av fasaderna är inte utarbetade och bilderna är enbart en illustration för att få en uppfattning om byggnadernas volym i området.



Bild 10. Vy från sydväst. Bilden visar tidiga volymstudier för planområdet. Snabbmatsrestauranger syns till höger och vänster i bild. Ett hotell med 10 våningar, med en öppen och transparent bottenvåning samt en indragen översta våning, illustreras till vänster i bild.



Bild 11. Vy från E22:an, från sydväst. Bilden visar tidiga volymstudier för planområdet.



Bild 12. Vy från sydväst, "fågelperspektiv".

## Tillgänglighet

### Planförslag

Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet och vara användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga enligt plan- och bygglagen och BBR (Boverkets byggregler).

## Gestaltungsprinciper

För att förtydliga och säkerställa kvaliteter i gestaltningen av den nya bebyggelsen inom fastigheten Motorn 3 föreslås ett antal gestaltungsprinciper. Principerna ska utgöra ett underlag för genomförandet och för områdets utveckling. Utformningen regleras genom planbestämmelser på plankartan. De övergripande gestaltungsprinciperna för planområdet är följande:

### Hög arkitektonisk kvalitet

- Den nya bebyggelsen ligger i ett välexponerat läge i korsningen E22/RV28 och ska därför gestaltas med god arkitektonisk kvalitet, dvs god ambitionsnivå på arkitektonisk detaljutformning och materialval.
- Vid byggnation med element/moduler ska konstruktionsskarvarna döljas på fasaderna i syfte att ge ett gott helhetsintryck och omsorg om byggnadens och platsens utförande.
- En hög byggnad kommer att bli ett nytt landmärke och reflektera Karlskrona stad. Det är viktigt att det nya hotellet blir estetiskt

välkomnande för att inbjuda till vistelse i Karlskrona då omsorg om platsen skapar en trygg miljö.

### **Samordnad gestaltning**

- Bebyggelsen (de tre byggnadskropparna) ska placeras så att de uppfattas som en enhet.
- Byggnaderna ska utformas med material, färg eller element som skapar en gestaltningsmässig samhörighet och helhetsverkan.
- Byggnaderna ska uppföras i beständiga material som håller över tid. Det exponerade läget innebär att vikt behöver ges åt materialval för att byggnaden ska kunna åldras på ett fördelaktigt sätt.
- Bebyggelsen ska utformas för att bidra till en mänsklig skala med syfte att bidra till en attraktiv miljö. Delar av bottenvåningen bör vara uppglasad för att skapa en upplevelse av ett levande område och för att stärka rörelser i denna del av Karlskrona. En transparent, upplyst bottenvåning bidrar även till upplevelsen av ett tryggare område kvällstid.
- Särskild omsorg ska läggas på hotellbyggnadens utförande av bottenvåning. Denna våning bör utskilja sig i förhållande till den övriga fasaden genom tex. en transparens med glaspartier. Bottenvåningen ska även ha högre takhöjd än övriga våningsplan.
- Variation i den höga hotellbyggnadens uttryck bör eftersträvas som bryter ner volymen i syfte att skapa ett spännande uttryck gestaltningsmässigt och för att undvika monotoni i byggnadens uttryck.
- Hotellbyggnaden ska utformas med en indragen transparent övervåning som bryter ner volymen och avslutar volymen uppåt med ett lättare intryck.

### **Förstärka platsens entré till Karlskrona**

- Hotellbyggnaden kommer bli ett nytt landmärke i området och markera entrén till Karlskrona stad från E22:an och RV28. Planområdets exponerade läge vid två stora vägar ställer särskilda krav på utformningen, då den höga byggnaden upplevs dels i stor skala och hög hastighet från E22:an och dels i mindre skala på nära håll i markplan. Givet platsens exponerade läge bör tillkommande bebyggelse utformas på ett omsorgsfullt sätt. Inte minst är detta viktigt ur trygghetssynpunkt då omhändertagna platser inte inbjuder till vandalisering och/eller kriminalitet.

# Naturmiljö

## Landskapsbild

### Nuläge

Inom planområdet finns stora öppna gräsytor, en del buskage och mindre träd. E22 ligger på en högre höjd varifrån man har utblickar över planområdet. Befintlig byggnad inom planområdet är i två våningar. Kringliggande bebyggelse på båda sidor om E22 har liknande höjder. Det bebyggelsefria avståndet från E22 innebär att det idag finns en grön korridor längs med E22.



Bild 14-15. Bilderna visar den öppna gräsytan. Höger bild visar E22:an i bakgrunden.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär att den öppna grönytan försvinner. En större del av planområdet kommer att byggas och hårdgöras för parkering mm. Närmast E22:an planeras parkering inom det bebyggelsefria området.

Två av de planerade byggnaderna kommer att uppföras i en till två våningar medan hotellbyggnaden kommer bli betydligt högre (10 våningar) än befintlig bebyggelse. Vyerna från E22, RV28 och Vedeby gata kommer att förändras gentemot hur det ser ut idag. Se bilder med volymstudier på sidan 12-13 i denna planbeskrivning.

## Mark och topografi

### Nuläge

Stora delar av fastigheten utgörs av öppna gräsytor med vegetation i form av buskar, sly och några mindre träd.

Planområdet ligger på marknivåer mellan +11 meter och +15 meter över RH 2000. Marken inom planområdet sluttar svagt mot väster. E22:an ligger betydligt högre än planområdet.

### Planförslag och konsekvenser

Områdets grönytor kommer till stor del att tas i anspråk av byggnader och hårdgjorda ytor. En ny utfart mot Vedeby gata och en ny sträcka för gång- och cykelväg innebär ytterligare förändringar inom området. Vissa grönytor kommer att sparas inom planrådets sydvästra del för hantering av dagvatten.

## Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består marken i den västra delen av planområdet av lerig morän. Den nordöstra delen består av sandig morän och den sydöstra delen av glacial silt.



Bild 16. Utdrag ur jordartskartan från SGU.

En översiktlig geoteknisk undersökning har tagits fram av WSP i juni 2023, reviderad april 2025. Ett PM - Planeringsunderlag för geoteknik har tagits fram av WSP under våren 2025 med anledning av det planerade hotellet.

Utförda skruvprovtagningar visar på en jordprofil som i undersökningspunkterna generellt består av mullhaltig silt ovanpå silt och lera som underlagras av morän. De naturligt lagrade jordarna av silt är i vattenmättat tillstånd känsliga för flytjordsbildning. Det bedöms inte förekomma några risker gällande stabilitet eller generella problem med sättningar i området.

Nedan sammanfattas de rekommendationer som anges i PM:et för grundläggning av planerad byggnation:

- De naturligt lagrade jordarna av silt är i vattenmättat tillstånd känsliga för flytjordsbildning. Vid schaktarbeten under nederbördsrika förhållanden, snösmältningsperioder eller schakt under grundvattennivån skall således flytjordsproblematiken beaktas.
- Släntytter ska skyddas mot erosion och nederbörd. Markarbeten utförs lämpligast vid torr väderlek.
- Grundläggning skall utföras frostfritt. Grundläggningsarbeten skall utföras i torrhet.
- Byggnader i ett till två plan kan grundläggas med platta på mark på ny fyllning ovan befintlig friktionsjord av silt. Hotellbyggnaden kan grundläggas med platta på mark på ny fyllning ovan befintlig friktionsjord av morän.
- All jord med organiskt innehåll samt underliggande silt och eventuell lera utskiftas under byggnaden.

## Natur och rekreation

En översiktlig naturvärdesinventering har genomförts av kommunekologen sommaren 2023. De berörda delarna av fastigheterna präglas av busk- och gräs/örtdominerad mark av trivial karaktär. Karaktäristiska arter såsom renfana, hundkäx, mjölke, äkta johannesört, stånds, femfingerört och bredbladiga gräs dominerar fältskiktet. Buskskiktet utgörs av slån och ett fåtal småväxta fruktträd. Tydlig kvävepåverkan och igenväxning finns i området. Tidigare har området sannolikt varit betesmark men ej brukats på senare år. Områdets östra del, öster om Vedeby gata, utgörs av hästbete med mycket hårt betestryck. Området är kraftigt trafikerat i alla riktningar varför det inte finns några högre värden kopplade till djurliv men på grund av den rikliga blomningen fyller platsen troligen en viktig funktion för födosökande insekter, främst fjärilar och olika steklar. Området bedöms sannolikt ha naturvärdesklass 3.



Bild 17-18. Buskage och fruktträd inom planområdet.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär att en stor del av ytan kommer att hårdgöras. Det är enbart en mindre del i söder och ett område i väster för dagvatten som planeras att kvarstå som grönområden. Kommunens bedömning är att marken kan exploateras enligt framtaget planförslag eftersom planområdet ligger intill högt trafikerade leder och naturvärden inte är särskilt höga.

## Kulturmiljö

### Fornlämningar

Enligt Riksantikvarieämbetets fornminnesregister finns inga kända fornlämningar registrerade inom planområdet. Om misstänkt fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas till den del som berör lämningen och förhållandena anmälas hos länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § 2 st. kulturmiljölagen.

# Trafik

## Gång och cykel

### Nuläge

Det finns ett relativt väl sammanhängande gång- och cykelvägnät omkring planområdet. Planområdet och de kringliggande fastigheterna är anslutna till gång- och cykelvägnätet genom en befintlig gång- och cykelväg längs August Palmgrens väg, vilken korsar Vedeby gata vid en gång- och cykelpassage. Passagen är utformad med övergångsställe och refug.



Bild 19. Gång- och cykelvägnät i angränsning till planområdet.

### Planförslag och konsekvenser

Gång- och cykeltrafiken längs August Palmgrens väg bedöms utgöras av trafik med målpunkter i området. Mängden gång- och cykeltrafik till området förväntas öka när snabbmatsrestauranger och hotell etablerar sig i området. Dessa bedöms alstra både gående och cyklister från de kringliggande områdena. Ökad gång- och cykeltrafik bedöms komma både från de kringliggande bostadsområdena och från Lyckeby kunskapscentrum som ligger cirka 600 meter söder om planområdet via fågelvägen.

Planområdet föreslås anslutas till befintlig gång- och cykelväg genom en ny gc-koppling i anslutning till planområdet i nordost längs med Vedeby gata, se bild 21. I samband med anläggandet av denna sträcka kommer även hastighetsdämpande åtgärder genomföras på Vedeby gata vid den befintliga gc-övergången. Med den nya gc-vägen och omgestaltning av överfarten tillkommer även belysning både längs med sträckan och vid övergångsstället. På sikt planerar kommunen även att komplettera med belysning längs den befintliga gång- och cykelvägen från infarten till bensinstationen Circle K (och busshållplatsen) fram till övergångsstället.

En trafikutredning har tagits fram i samband med planarbetet. I utredningen utreds två alternativa sträckningar längs med Vedeby gata, en på den västra sidan och en på den östra om vägen. Kommunen förordar alternativet längs med den västra sidan om Vedeby gata. Sträckningen innebär att den nya gevägen knyter an till befintlig gång- och cykelväg i korsningen August Palmgrens väg/Vedeby gata. Söder om E22:an ansluter gång- och cykelvägen till befintligt gång- och cykelvägnät norr om cirkulationsplatsen i korsningen med Lyckebyvägen.

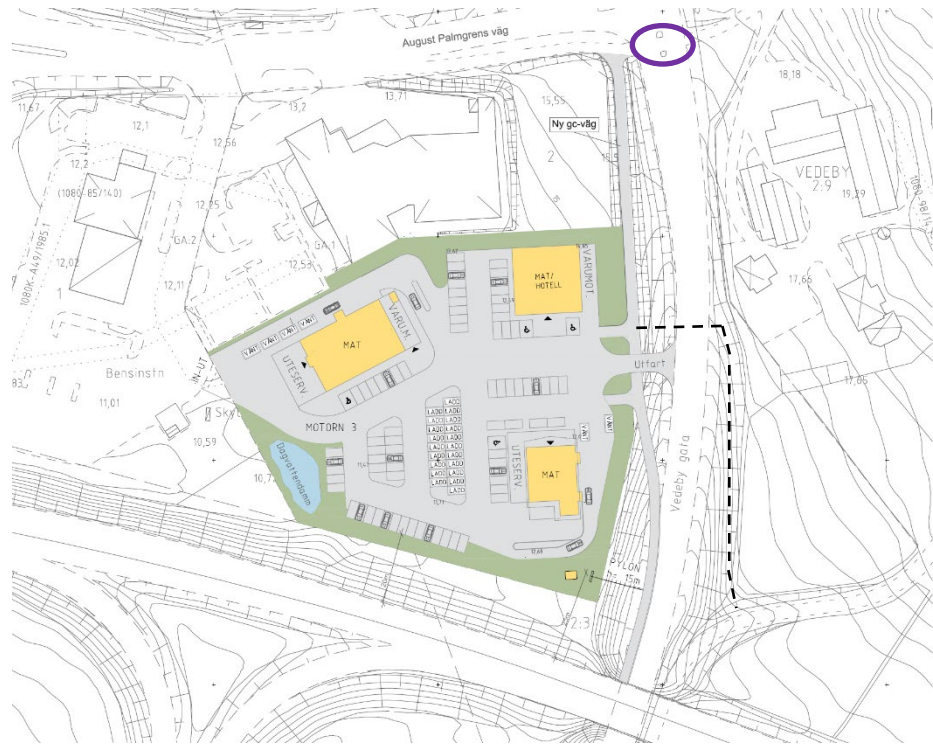


Bild 21. Illustration som visar utredda alternativa sträckningar av planerad ny gång- och cykelväg samt ny utfart från planområdet. Den streckade linjen visar alternativet öster om Vedeby gata. Den lila ringen visar den befintliga gång- och cykelövergången som ska förbättras.

En gång- och cykelbana väster om Vedeby gata innebär att en passage över Vedeby gata kan undvikas för oskyddade trafikanter som kommer söderifrån och ska till planområdet. Däremot krävs en passage vid den nya utfarten från planområdet samt en passage vid in- och utfarten till Shell, McDonalds och Holmgrens Bil. Passagerna behöver förses med vägmarkeringar och kan med fördel även utformas med upphöjning för att säkerställa en god trafiksäkerhet. Då den befintliga gång- och cykelvägen längs Lyckebyvägen i söder är belägen i en svacka kommer anslutningen till denna behöva ske i en sluttning. För att undvika kollisionsrisker bör anslutningen placeras med ett tillräckligt stort avstånd från bron för att åstadkomma en godtagbar sikt gentemot oskyddade trafikanter som kommer österifrån genom porten under Vedeby gata.

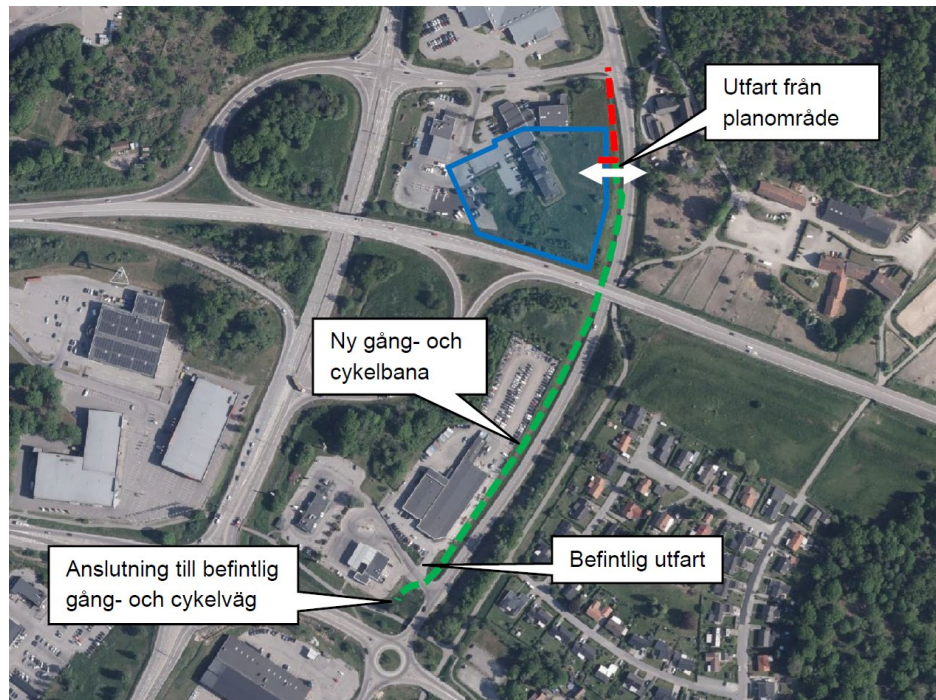


Bild 22. Förslag på dragning av gång- och cykelväg söder om planområdet.

### Kollektivtrafik

Områdets närmaste busshållplats finns vid August Palmgrens väg, strax norr om planområdet. Avståndet till busshållplatsen från planområdet är cirka 100 meter.

Hållplatsen trafikeras av busslinje 3 och 4. Dessa trafikerar med 20-minuters trafik under perioderna 06:00-08:00 i riktning mot centrum respektive 14:30-17:00 i riktning från centrum på vardagar. Övriga tider trafikeras inte busshållplatsen.

Närmaste busshållplats med kontinuerlig trafik under hela dagen finns på Järvägen. Avståndet till busshållplatsen från den södra delen av planområdet är cirka 500 m fågelvägen. Närmaste gångväg till hållplatsen är cirka 1 km. Detta innebär att avståndet till närmaste hållplats med kontinuerlig busstrafik är långt. Hållplatsen trafikeras av busslinje 1 som trafikerar sträckan Saltö-Amiralen. Linjen trafikeras med 15-minuters trafik.

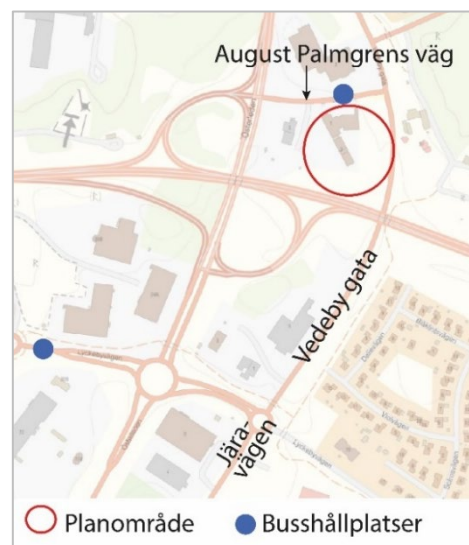


Bild 23. Planområde markeras med röd ring. Busshållplatser markeras med blå punkter.

## Bil

### Nuläge

Norr om planområdet ligger August Palmgrens väg. Den befintliga verksamheten inom fastigheten Motorn 3 och de kringliggande fastigheterna Motorn 1 och Motorn 2 ansluts till August Palmgrens väg i en trevägskorsning. Infarten är placerad cirka 60 meter öster om August Palmgrens vägs anslutning till Österleden/riksväg 28. August Palmgrens väg är cirka 6–7 meter bred och har den skyltade hastigheten 40 km/h. I öster ansluter August Palmgrens väg till Vedeby gata i en trevägskorsning.

Vedeby gata sträcker sig direkt öster om planområdet. I nuläget finns dock ingen anslutning från planområdet till gatan. På den aktuella sträckan är Vedeby gata cirka 9 meter bred. Den skyltade hastigheten är 40 km/h vid korsningen med August Palmgrens väg och 60 km/h förbi planområdet.

Söder om planområdet finns E22. På den aktuella sträckan är E22 utformad som mötesfri landsväg med den närmaste trafikplatsen vid Karlskrona öst.

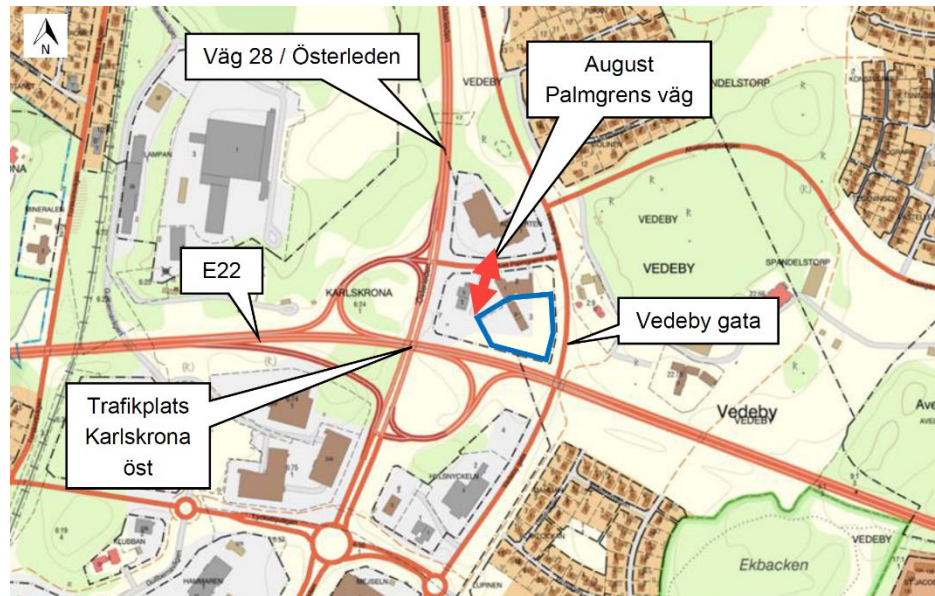


Bild 24. Karta med vägstruktur vid planområdet.



Bild 25. Utfarten vid August Palmgrens väg.



Bild 26. August Palmgrens väg, i västlig riktning.



Bild 27. Vedeby gata i sydlig riktning mot E22.

### Planförslag och konsekvenser

I detaljplanen föreslås en ny utfart mot Vedeby gata för att sprida trafikflödet och för att avlasta den befintliga anslutningen till August Palmgrens väg och dess vidare anslutning till Österleden/riksväg 28. Åtgärden bidrar också till att skapa ett bra trafikflöde inom planområdet samt en bättre trafikmiljö och trafiksäkerhet på sträckan August Palmgrens väg.

Den nya korsningspunkten på Vedeby gata föreslås endast utformas för utfart, vilket gör att den negativa påverkan på trafiksäkerheten på sträckan begränsas. För att ytterligare minimera den negativa påverkan på trafiksäkerheten föreslås den befintliga sträckan med hastigheten 40 km/h på Vedeby gata förlängas förbi den nya utfarten.

Sammantaget bedöms de föreslagna åtgärderna bidra till att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten i och kring planområdet.

Kommunen har haft dialog med Trafikverket som ser positivt på en anslutning till Vedeby gata som sprider trafiken från en redan idag belastad korsningspunkt mot riksväg 28.

### Parkering

#### Nuläge

Parkeringsplatser finns idag i den västra delen av planområdet som försörjer hotellverksamheten.

Vid en ny exploatering måste hela fastighetens parkeringsbehov uppfyllas enligt kommunens riktlinjer för parkering från 2017. Riktlinjerna är utformade med antal platser per 1000 kvm bruttoarea (BTA). Ett utdrag ur parkeringsnormen redovisas i tabell nedan. Planområdet ingår i zon C.

## Handel

## ZON C

(Anställda + besökare)

Generellt: p-platser per 1000 kvm BTA	6+33
Dagligvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	6+35
Sällanvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	6+30
Dagligvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	-
Sällanvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	-
13 anställda samt 60 besökare per 1000 kvm BTA	

## Restaurang

## ZON C

(Anställda + besökare)

Restaurang: p-platser per 1000 kvm BTA	3+25
Hotell: p-platser per 1000 kvm BTA	3+20
5-10 anställda samt 25 besökare per 1000 kvm BTA	

## Kontor

## ZON C

Kontor: p-platser per 1000 kvm BTA (min)	25
Industri: p-platser per anställd (min)	0,6
Kontor: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	-
Industri: p-platser per anställd (max)	-
10% av platserna ska vara tillgängliga för besökare	

### Planförslag och konsekvenser

Områdets närhet till E22 innebär att hänsyn behöver tas till en eventuell framtida breddning av E22 längs den här sträckan. Efter ombyggnaden av E22 Lösen-Jämjö är det bara passagen genom Karlskrona som inte är fyrfilig. Utrymme bör därför finnas för att möjliggöra en breddning.

Beträffande säkerhetsavståndet från E22 (farligt godsled) till parkering görs bedömningen utifrån att ett säkerhetsavstånd uppfylls. Kommunen har fört en dialog med Trafikverket som har godtagit ett avstånd på 20 meter. I detaljplanen säkerställs avståndet med en naturremsa närmast E22 genom planbestämmelsen NATUR.

Ett bebyggelsefritt säkerhetsavstånd på 12 meter behöver tillämpas mot Vedeby gata enligt rekommendationer för allmänna vägar.

Vid genomförandet av planförslaget ska parkeringsbehovet uppfyllas enligt kommunens riktlinjer för parkering från 2017.

## Service

### Kommersiell service

#### Nuläge

Inom planområdet finns idag ingen handelsverksamhet. Extern handelsverksamhet finns i närheten av planområdet på den norra sidan om August Palmgrens väg.

### Planförslag och konsekvenser

Detaljplanen medger en utveckling av området med handel i form av tre snabbmatsrestauranger och hotellverksamhet. Exploateringen innebär en förtätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket medför ett effektivt markutnyttjande och nyttjande av befintlig infrastruktur.

Exploateringen bidrar också till att underlaget för service i närområdet stärks vilket på sikt främjar en hållbar utveckling.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet är idag anslutet till kommunala ledningar för vatten och avlopp. Även det allmänna dagvattensystemet är utbyggt till planområdet. En vattenledning löper i den östra delen av planområdet inom fastigheten Vedeby 2:3. Ledningen sammanfaller med den planerade gång- och cykelvägen.

### Dagvatten

I samband med planarbetet har en dagvattenutredning tagits fram av WSP våren 2024, reviderad våren 2025. Området sluttar i sydvästlig riktning, vilket gör att dagvattnet avrinner i samma riktning. I anslutning till E22 finns ett dike vilket ägs av Trafikverket. Diket tar idag upp dagvatten som avrinner ifrån fastigheten Motorn 3. Området har inga instängda områden eller lågpunkter där vatten blir stillastående. Lutningen gör att vattnet avrinner naturligt ner mot Trafikverkets dike i sydväst. Avrinningen är idag begränsad eftersom området till stor del utgörs av en gräsbevuxen yta där regnvatten kan infiltrera.

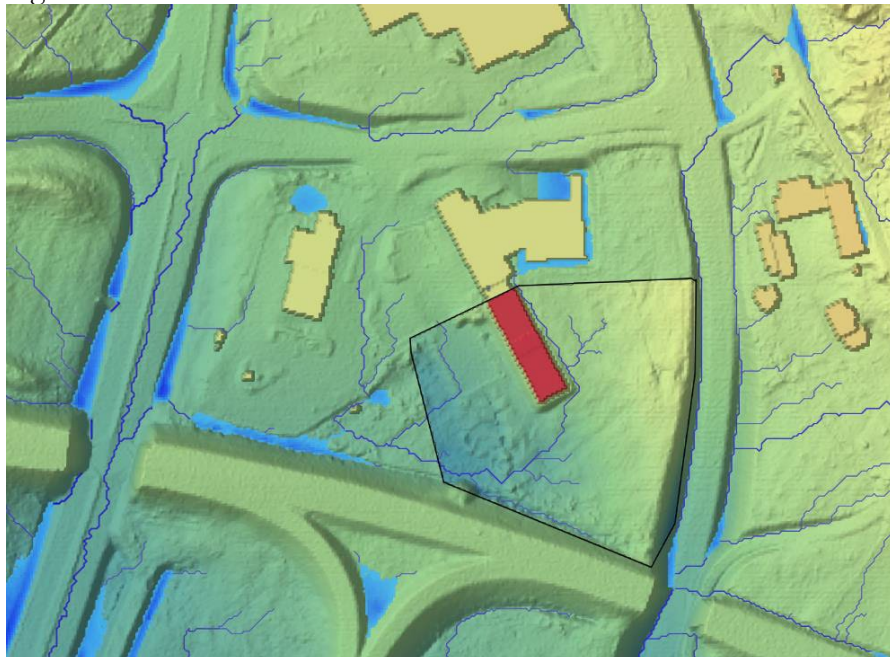


Bild 28. Avrinningstråk och lågpunkter för planområdet (källa: Scalgo).

Inom fastigheten finns det idag även en servis. Byggnaden inom fastigheten avvattnas idag genom denna servisanslutning.

Avrinningsytor är gjorda i programvaran Scalgo Live, som är en GIS-baserad plattform för simulering av dagvatten och skyfall. Med hjälp av Scalgo kan man avläsa utbredningen på det avrinningsområde som belastar Trafikverkets dike. Planområdets yta avrinner till diket. Vid en exploatering av området ska dessa flöden och volymer inte medföra en väsentlig påverkan nedströms. Trafikverkets dike ska alltså inte få försämrade funktion.

År 2000 trädde EU:s gemensamma regelverk om vatten, det så kallade Vattendirektivet, i kraft. Syftet med direktivet är att säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten som är tillräckligt stora omfattas av Vattendirektivet och kallas formellt för vattenförekomster. Det planlagda området ligger i avrinningsområdet för Lyckebyfjärden vilket räknas som en vattenförekomst och kommunen har således miljö kvalitetsnormer att förhålla sig till. Idag har Lyckebyfjärden inte tillräckligt bra ekologisk och kemisk status. Detta beror på höga halter av bromerade difenyletrar och kvicksilver samt övergödning och hög fysisk påverkan.

#### Planförslag och konsekvenser

Dagvattenhanteringen dimensioneras för att kunna ta hand om ett 30-årsregn. Vid högre återkomsttid eller skyfall kommer lösningen inte kunna ta hand om allt vatten och en viss mängd kommer att avrinna ner mot ett dike som ägs av Trafikverket. Enligt en skyfallskartering kommer mängden vatten som avrinner till diket inte skilja sig nämnvärt efter exploatering jämfört med före.

En damm med ca 0,7 m medeldjup föreslås grävas i den sydvästra delen av planområdet. Den totala yta som behövs för dammen är ca 145 m<sup>2</sup> om hela fastigheten Motorn 3 hårdgörs. Dammen hjälper även till att rena dagvatten och ser till att inga riktvärden för föroreningar överskrids.

Alternativt kan en makadamkista med dräneringsledning i botten anläggas. Vid användning av en makadamkista bör denna anläggas med en tät konstruktion.

I en jämförelse i reningseffekt mellan en torrdamm och en makadamkista har makadamkistan större reningseffekt. En nackdel med makadamkistan är att den inte hanterar skyfall lika bra som en torrdamm. Detta eftersom stora flöden riskerar att rinna över anläggningen i stället för att infiltrera ner i den. Oavsett val av renings- och fördröjningsanläggning föreslås dagvattnet ledas västerut till befintligt dagvattensystem.

Föroreningsberäkningar efter exploatering visar att inga riktvärden överskrids. Detta gäller även föreslagen rening. Dock ökar föroreningsbelastningen till recipienten, Lyckebyfjärden, genom att mängden (kg/år) av flertalet av de studerade föroreningarna ökar. Detta gäller även efter föreslagen rening. Då planområdet utgör en mycket liten del av

Lyckebyfjärdens avrinningsområde kommer denna ökning inte försvåra att recipientens miljökvalitetsnorm ska kunna nås. Föroreningar kan minskas genom bl.a. gaturengöring för att reducera nivåerna till likvärdiga som för befintlig situation.

För att kunna bedöma grundvattennivåns variation inom planområdet under året har grundvattenrör satts ut som komplement till utredningen. Grundvattennivåerna i mars 2025 låg på 1,7 - 3,8 meter under markytan. Där dammen föreslås ligga uppmättes grundvattennivån till 2,4 meter under markytan. Om dammens möjliga djup sätts till 1 meter finns god marginal till grundvattnet.

Kommunens sammanvägda bedömning är att en öppen dagvattenlösning (damm) föredras.

## Klimatförändringar

Aktuell detaljplan ligger inte havsnära eller i direkt anslutning till något större vattendrag och är därför inte i riskzonen för eventuella översvämningar. Alla markområden behöver ta höjd för en ökning av skyfall p.g.a. klimatförändringar. Området har inga instängda områden eller lågpunkter där vatten kan bli stillastående. Området sluttar i sydvästlig riktning och därför planläggs ett område i sydväst för dagvattenhantering. I framtiden behöver anpassningar även göras för torka och temperaturhöjningar. Inom planområdet kommer det att finnas möjlighet för besökande att sitta både inomhus och utomhus vid restaurangbesök vilket ger möjlighet till anpassning efter väder.

SMHI har analyserat framtida klimatutveckling i Sverige utifrån scenarierna från The Intergovernmental Panel on Climate Changes (IPCC).

- Årsmedelnederbörden förväntas öka med 15–20 procent. Nederbörden ökar mest vintertid.
- Skyfall beräknas bli kraftigare och inträffa oftare. Den maximala dygnsnederbörden väntas öka uppemot 20%.

## El, tele, optik och uppvärmning

Inom och i anslutning till planområdet finns elledningar, VA-ledningar, och ledningar för elektronisk kommunikation (fiber). Fjärrvärme finns i närområdet och kan erbjudas till kommande exploatering.

Inom planområdet medges ett område för uppförande av en transformatorstation för att försörja ny laddinfrastruktur dvs. platser för elbilsladdning. Markområdet har planbestämmelsen E<sub>1</sub> på plankartan.

## Avfall

Hanteringen av avfall ska ske i enlighet med kommunens föreskrifter om avfallshantering och i samråd med Affärsverken AB.

# Sociala aspekter

## Tillgänglighet

### Nuläge

Planområdet är idag tillgängligt via en separat gång- och cykelväg med anslutning från Lyckeby och Spandelstorp i nordost. Områdets tillgänglighet söderifrån är dock begränsad då det är en omväg att ta sig till fots eller med cykel eftersom en gen gång- och cykelkoppling saknas. Området är tillgängligt via kollektivtrafik eftersom busshållplats finns i närheten.

### Planförslag och konsekvenser

I detaljplanen planläggs en ny sträcka för gång och cykel som förbinder planområdet med befintlig gång- och cykelväg från Lyckeby och Spandelstorp. Området föreslås anslutas till befintlig gång- och cykelväg i nordost längs med Vedeby gata. En ny gång- och cykelpassage anläggs över Vedeby gata i anslutning till den nya utfarten från planområdet. Från passagen föreslås en anslutande gång- och cykelväg på den östra sidan av Vedeby gata. Föreslagna åtgärder medför att tillgängligheten till planområdet förbättras avsevärt för gående och cyklister.

# Omgivningspåverkan

## Gemensamma eller motstående intressen

De gemensamma intressen som medföljer detaljplanen är att de nya handelsetableringarna (snabbmatsrestaurangerna) ger ett större utbud av kommersiell extern service i Vedeby. Etablering av laddinfrastruktur ger också ett mervärde för bilresenärer och gynnar i sig även restaurangerna då man ofta kombinerar laddning av bil med matbesök. Restaurang-etableringen kommer även gynna närboende i området, troligen särskilt ungdomar som kommer att besöka platsen. Hotellverksamheten som planeras innebär att fler resenärer får möjlighet att besöka Karlskrona och kan nyttja serviceutbud både i närområdet samt i centrum.

De motstående intressen som medföljer detaljplanen är att den nya bebyggelsen kan komma att skymma delar av utsikten mot de öppna grönytorna.

Den hotellbyggnad som planeras kommer att bli betydligt högre än befintlig bebyggelse inom närområdet. Vyer från E22 kommer att påverkas för resenärer som färdas längs med vägen.

Skuggbildning utgörs idag av befintlig byggnad och av träd samt annan vegetation. Skuggning från den nya bebyggelsen kommer inte att påverka närområdet nämnvärt.

## Alternativ och andra ställningstaganden

### Alternativ utformning

Under processen har logistik till och från fastigheten studerats. Placering av byggnader och parkeringsytor har justerats under planprocessen på grund av dagvattenhantering och bebyggelsefritt avstånd till E22. Föreslagen detaljplan visar ett förslag som kommunen bedömer är lämpligt med de förutsättningar som finns på platsen.

### Alternativt läge

Restaurangverksamheten och laddinfrastrukturen är knuten till trafikintensiteten längs E22:an och till det exponerade läget i anslutning till avfarten till Karlskrona. Närheten till E22 innebär därmed ett gynnsamt skyltläge. Inga alternativa lägen har därför studerats.

Den hotellverksamhet som planeras kan komma att bli obemannad med digital in- och utcheckning. Planområdets läge är gynnsamt för resenärer både i nord-sydlig riktning samt i öst-västlig riktning.

# Frågor bevakade av Länsstyrelsen

## Riksintresse

Aktuellt planområde ligger inom område som utgör riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB och berör influensområde för väderradar, influensområde för luftrum och stoppområde för höga objekt samt stoppområde för vindkraft.

Europavägen E22, som ligger i anslutning till planområdet, utgör riksintresse för kommunikation.

Detaljplanen bedöms inte påverka riksintressena.

## Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

## Hälsa och säkerhet

### Byggnadsfritt avstånd till väg

#### Nuläge

För allmänna vägar råder ett generellt byggnadsfritt avstånd om 12 meter från vägområdesgräns. För vissa större stråk finns dock utökade byggnadsfria avstånd. E22 har ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter. Hänsyn behöver tas till eventuell framtida breddning av E22.

#### Planförslag och konsekvenser

Enligt kommunikering med Trafikverket har planförslaget godkänts där föreslagen bebyggelse ligger 38 meter från E22. Planbestämmelse anger att byggnader ej får placeras närmare än 38 meter från E22. Från allmän väg (Vedeby gata) hålls ett avstånd på minst 12 meter.

Beträffande säkerhetsavståndet från E22 till parkeringar inom planområdet har kommunen fört en dialog med Trafikverket som har godtagit ett avstånd på 20 meter från E22.

## Buller

#### Nuläge

Planområdet påverkas främst av trafikbuller från E22 och Vedeby gata och till viss del från intilliggande vägar (Rv28). En bullerberäkning har tagits fram med hjälp av bullerberäkningsprogrammet Trivector enligt Naturvårdsverkets modell.

För användningen hotell finns inga riktvärden för buller utomhus. Beräknade ljudnivåer utomhus kan dock användas för att bedöma om det

är rimligt att kunna uppnå de krav som ställs på ljudnivå inomhus enligt BBR. Svensk Standard SS 25268:2007 + T1:2017 Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader redogör för dimensionerande ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor i olika typer av verksamhetslokaler. De hårdast ställda kraven gäller gästrum inom hotell samt utrymmen för större presentationer (> 20 personer) inom kontor, t ex större konferensrum. För dessa utrymmen är kraven enligt ljudklass C:

- 30 dBA ekvivalent
- 45 dBA maximal ljudnivå

Dessa värden motsvarar de riktvärden som anges i Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13, se nedan.

Riktvärdena bör tillämpas vid bedömningen av om olägenhet för människors hälsa föreligger. Såväl värdena i tabell 1 som tabell 2 bör beaktas vid bedömningen.

*Tabell 1. Buller*

Maximalt ljud	$L_{AFmax}^1$	45 dB
Ekvivalent ljud	$L_{Aeq,T}^2$	30 dB
Ljud med hörbara tonkomponenter	$L_{Aeq,T}^2$	25 dB
Ljud från musikanläggningar	$L_{Aeq,T}^2$	25 dB

<sup>1</sup> Den högsta A-vägda ljudnivån.

<sup>2</sup> Den A-vägda ekvivalenta ljudnivån under en viss tidsperiod (T).

*Tabell 2. Lågfrekvent buller*

Tersband [Hz]	Ljudtrycksnivå, $L_{eq}$ [dB]
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

#### Planförslag och konsekvenser

För användningen hotelländamål finns inte några riktvärden för buller utomhus. Det finns däremot krav för inomhusvärden.

Tabellen nedan visar indata för bullerberäkningen.

	Mätningar	Trafikmängd 2044	Hastighet	Vägbredd	Vägmittfasad
E22	12 154 om man tar med båda körfälten plus de som svänget upp mot Kalmar. Uppgifter från NVDB mätningar 2019-2022. Andel tung trafik 6%, 801 fordon.	19 491 ÅDT om årlig uppräknig på 1,01% samt påslag av trafik från trafikutredningen för Lampan. Uppräknig tung trafik med 2,01% ger 1241 fordon, dvs 8%	100	11	88
Vedeby gata	8 710 ÅDT, 5% tung trafik (2023)	11 570 ÅDT, 6% tung trafik (enligt trafikutredning för Motorn)	40	9,4	23,5

Resultatet från bullerberäkning redovisas i tabellen nedan.

		Ekvivalent ljudnivå fasad	Ekvivalent ljudnivå inne	Maximal ljudnivå fasad	Maximal ljudnivå inne
E22 2044	vån 1	65 dBA	35 dBA	68 dBA	38 dBA
	vån <u>2-5</u>	67 dBA	37 dBA	69 dBA	39 dBA
	vån 6	66 dBA	36 dBA	68 dBA	38 dBA
	vån 7	66 dBA	36 dBA	68 dBA	38 dBA
Vedeby gata 2044	vån <u>1-4</u>	60 dBA	35 dBA	74 dBA	49 dBA
	vån 5	60 dBA	35 dBA	73 dBA	48 dBA
	vån 6	59 dBA	34 dBA	73 dBA	48 dBA
	vån 7	59 dBA	34 dBA	72 dBA	47 dBA

Riktvärdet för inomhusnivå på 30 dBA ekv och 45 dbA max uppfylls inte enligt kommunens bullerberäkning med standardinställningar för fasadisolering. Det är enbart den maximala ljudnivån mot E22 som uppfylls.

En planbestämmelse för utformning av fasad anges på plankartan, m<sub>2</sub> ”Fasad ska utformas så att gällande riktvärden för buller, inomhusmiljö uppfylls”.

## Föroreningar

### Nuläge

En miljöteknisk markundersökning har tagits fram i samband med planprocessen.

Historiskt flygfoto från ca 1975 samt noterade nutida marknivåer tyder på att delar av fastigheten har fyllts upp med okända fyllnadsmassor. Aktuell fastighet är ej registrerad i Länsstyrelsens EBH-stöd, den nationella databasen för potentiellt förorenade områden.

Skruvprovtagning och installation av grundvattenrör utfördes i maj 2023. Tabellen nedan visar analysomfattning för uttagna prover.

Media	Analysparameter	Antal
Jord	Tungmetaller inkl. arsenik och kvicksilver	13
	Petroleumprodukter samt PAH	14
	PCB	13
Asfalt	PAH16	1

Resultaten från laboratorieanalyser av jord har jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark, Känslig mark (KM) och mindre känslig mark (MKM), som ett verktyg i bedömningen av risker. Halter över riktvärdena KM och MKM kan innebära en oacceptabel risk för människor och miljö, men behöver inte göra det. Analysresultatet jämförs även med Avfall Sveriges riktvärde för Farligt avfall (Avfall Sverige, 2019) och Naturvårdsverkets haltgränser för Mindre än ringa risk, MRR (NV 2010) vid återanvändning av avfall för anläggningsändamål.

Inga halter av analyserade ämnen överstiger MKM avseende jord och asfalt i provtagna punkter.

#### Planförslag och konsekvenser

I undersökningen anges att ingen åtgärd eller ytterligare provtagning bedöms nödvändig i nuläget. Eventuella överskottsmassor som avses transporteras bort från fastigheten bör provtas i högar om max 250 m<sup>3</sup> och klassificeras.

## Radon

### Nuläge

Stora delar av Blekinge utgör högriskområde vad avser markradon då markförhållanden till stora delar utgörs av sprickiga bergarter eller grusåsar.

I samband med planarbetet har radonmätningar utförts. Utförda markradonmätningar klassar marken som lågradonmark till normalradonmark (låg: >10 kBq/m<sup>3</sup>, normal: 10 – 50 kBq/m<sup>3</sup>).

Byggnader ska byggas i radonsäkert utförande för att säkerställa att inomhusluften har en radongashalt som understiger 100 Bq/m<sup>3</sup> enligt Strålskyddsmyndigheten.

#### Planförslag och konsekvenser

Ny bebyggelse ska uppföras radonsäkert och årsmedelvärdet för radonhalten i en bostad eller arbetsplats får inte överskrida 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Exploatören ansvarar för att erforderliga undersökningar utförs för att säkerställa eventuell förekomst av radon.

## Brand, Farligt gods, m.m.

### Nuläge

Planområdet gränsar till E22 som är rekommenderad väg för farligt gods vilket innebär att skyddsavstånd behöver tillämpas.

En viktig faktor för spridning av en gas vid ett utsläpp är vindpåverkan, både för scenarier med brandfarliga och giftiga gaser. De huvudsakliga konsekvenserna uppkommer i vindriktningen från utsläppet. Eftersom konsekvenserna drabbar ett mindre område reduceras frekvensen för respektive scenario med hänsyn till vilken ungefärlig spridningsvinkel som konsekvensområdet får. Samtliga vindriktningar antas ha samma sannolikhet, vilket innebär att konsekvensområdets utbredning har samma sannolikhet i alla riktningar från läckaget.

Vid beräkning av konsekvenserna av en farligt gods-olycka med utsläpp av brandfarlig gas (gasol) uppskattas det grovt att samtliga transporter utgörs av tankbilar och att mängden gas i en tankbil är 25 ton.

Programvaran ”Spridning Luft” används för spridningsberäkningarna. Läckagestorleken har räknats fram utifrån det massflöde av gasol som anges för respektive storlek. För varje hålstorlek finns en ansatt sannolikhet.

### Planförslag och konsekvenser

Inom det bebyggelsefria avståndet från E22:an kan en del av ytan användas för parkering.

Läckagestorlek	Massflöde, Q	Läckagestorlek	Läckagestorlek, A
Litet	0,09 kg/s	0,32 cm	0,08 cm <sup>2</sup>
Mellanstort	0,9 kg/s	1,03 cm	0,83 cm <sup>2</sup>
Stort	17,9 kg/s	4,56 cm	16,4 cm <sup>2</sup>

## Risker

Planområdet gränsar till E22 som utgör rekommenderad väg för farligt gods. Skyddsavstånd från vägar rekommenderade för farligt gods är generellt mellan 30-50 meter, men mer utförliga bedömningar om risker och lämpliga avstånd till bebyggelse görs inom ramen för detaljplaneprocessen eller bygglovsprövning. För allmänna vägar råder även ett generellt byggnadsfritt avstånd om 12 meter från vägområdesgräns. För vissa större stråk finns dock utökade byggnadsfria avstånd som beslutats av länsstyrelsen. E22 har ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter. Med hänsyn till risker för olycka med farligt gods kan ytterligare säkerhetsavstånd krävas.

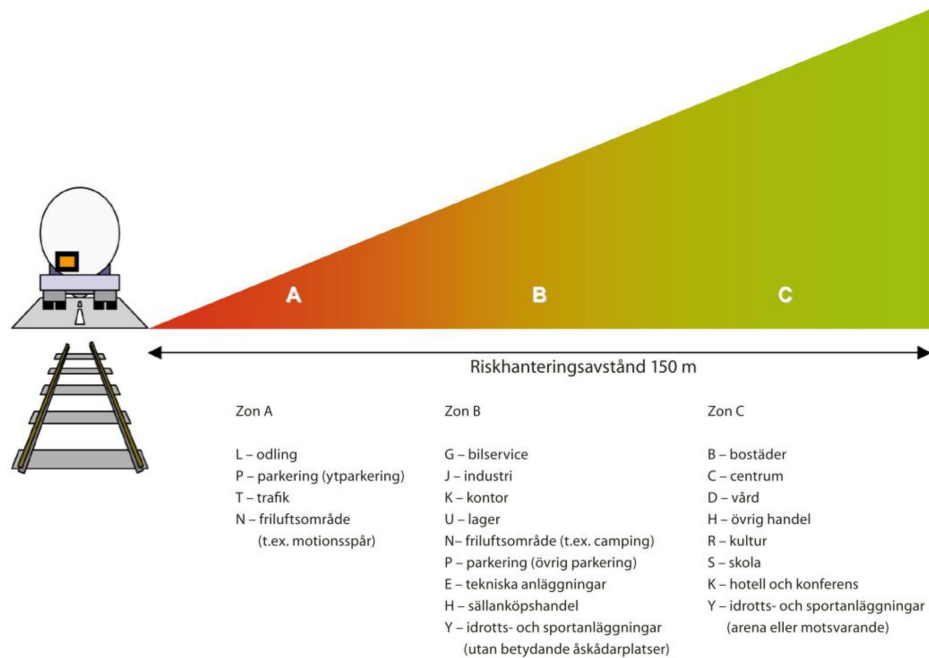


Bild 23. Bilden illustrerar riskavstånd mellan väg och olika användningar.

Med anledning av eventuellt utbyggnadsbehov för E22 och utökad säkerhetszon i detta fall så är bedömningen att det inte accepteras någon byggnation närmare än 38 meter.

I samband med planarbetet har en detaljerad riskutredning för detaljplanen tagits fram av WSP. Enligt det gällande planförslaget för planområdet är de beräknade individrisknivåerna acceptabla för planerad markanvändning. Även samhällsriskerna är att betrakta som acceptabla.

Vidare gäller i enlighet med DNV:s (Det Norske Veritas) kriterier och den så kallade rimlighetsprincipen, att möjligheter för ytterligare riskreduktion alltid ska övervägas där åtgärder, som med hänsyn till kostnad kan anses rimliga, ska genomföras.

Ur ett riskperspektiv bedöms följande åtgärder vara rimliga för detaljplanen: Minsta bebyggelsefria skyddsavstånd från E22 är 30 meter enligt dagens befintliga vägläge. Enligt gällande exploateringsförslag är bebyggelsefritt skyddsavstånd satt till 38 meter, vilket bedöms tillräckligt ur risksynpunkt och ger en säkerhetsmarginal för eventuell framtida vägbreddning med ett körfält norrut. Inom det bebyggelsefria skyddsavståndet (38 meter) ska marken inte utformas med uteplatser, lekplatser, uteservering etc. Lokalgata, cykel- och gångbana, markparkering etc. medges dock inom den aktuella zonen.

Utrymning av byggnader inom planområdet ska kunna ske norrut för att möjliggöra trygg utrymning i skydd av byggnad vid eventuell olycka på E22. Utrymningsvägar får även (men inte enbart) placeras i riktning mot E22 i den mån det behövs avseende byggnadens brandtekniska utformning.

Planerad placering av bebyggelse inom planområdet uppfyller de krav på skyddsavstånd till drivmedelsstation, vilka listas i MSB:s handbok ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer”. De olyckor som bedöms kunna uppkomma inom drivmedelsstationen har konsekvensavstånd som understiger aktuella skyddsavstånd varvid den här riskpåverkan betraktas som acceptabel ur ett olycksriskperspektiv.

#### Planförslag och konsekvenser

Enligt planförslaget tillåts parkering med ett minsta avstånd av 20 meter från E22. Parkeringen planläggs som mark som inte får bebyggas (prickmark) då byggnation inte är tillåtet närmare än 38 meter från E22:an. Detaljplanen reglerar även utrymningsmöjlighet som ska kunna ske norrut.

#### Ras och skred

##### Nuläge

Jordarterna består av humushaltig silt ovanpå silt som underlagras av lera och lermorän.

Den angränsande E22:an är anlagd via bankfyllning. Strukturerna är känsliga för påverkan av schaktning och eventuell grundvattensänkning i anslutning till dessa.

#### Planförslag och konsekvenser

Riskerna för påverkan på omgivande vägstrukturer måste beaktas vid schaktningsarbeten och övriga arbeten som riskerar påverka grundvattennivåerna.

Enligt den geotekniska utredningen ligger grundvattennivån på 2 meter eller mer under marknivån vid tidpunkten när undersökningen togs fram i maj 2023. Grundvattentytan ligger en meter högre i den östra delen av området än i den västra. För att kunna bedöma grundvattennivåns variation inom planområdet under året har grundvattenrör satts ut som komplement till utredningen och underlag till kommande dagvattenanläggning.

#### Risk för högt vattenstånd

Området har inga instängda områden eller lågpunkter där vatten kan bli stillastående. Området sluttar i sydvästlig riktning och därför planläggs ett område i sydväst för dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen föreslås ske genom fördröjning och rening i en torrdamm. En alternativ lösning för hantering av dagvatten i området är användning av makadamkista, se vidare under avsnittet *Dagvatten* på sidan 24.

# Miljökvalitetsnormer

## Luft

### Nuläge

För att skydda människors hälsa finns nationella miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som anger hur höga halter av olika luftföroreningar som maximalt tillåts. Miljökvalitetsnormer finns bland annat för partiklar PM10 i utomhusluft (inhalerbara partiklar med en diameter mindre än 10 µm). Partiklar uppstår vid förbränning men också vid slitage av bromsar, vägbanor och däck. Vanliga källor är vägtrafik, energiproduktion och industrier.

### Planförslag och konsekvenser

Enligt SMHI:s nationella modellering av luftkvalitet ([www.natmodluft.smhi.se](http://www.natmodluft.smhi.se)) ligger halterna av föroreningar i det aktuella området långt under miljökvalitetsnormerna för luft. De ligger också under miljömålen för luftkvalitet. Det bedöms inte finnas någon risk för att miljökvalitetsnormerna för luft skulle kunna överskridas, varken nu eller i framtiden. Det gäller även om miljökvalitetsnormerna skulle sänkas i framtiden.

## Buller

### Nuläge

Miljökvalitetsnormer för buller gäller enligt Trafikverket för den aktuella sträckan av E22:an, som passerar söder om planområdet.

### Planförslag och konsekvenser

Eftersom området inte kommer att planläggas för bostäder kommer detaljplanen inte att försvåra Trafikverkets möjligheter att uppfylla miljökvalitetsnormerna för buller.

## Vattenkvalitet

### Nuläge

Den ekologiska statusen bedöms på en femgradig skala; hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig medan kemisk ytvattenstatus har två klasser; god eller uppnår ej god. Grundvattens kemiska och kvantitativa status klassas som god eller otillfredsställande, Tabell 1. Miljökvalitetsnormerna är viktiga att förhålla sig till och exploatering får inte försämra möjligheterna att uppnå dessa.

Planområdet ligger inom huvudavrinningsområdet *Mellan Lyckebyån och Nättrabyån* och inom delavrinningsområdet *Rinner mot Lyckeby-fjärden*.

Kustvattnet Lyckebyfjärden har måttlig ekologisk status på grund av övergödning. Miljökvalitetsnormen är god ekologisk status 2039. Miljökvalitetsnormen god kemisk ytvattenstatus uppfylls inte på grund av att ett eller flera prioriterade ämnen har bedömts ej uppnå god status. Vattenförekomsten påverkas i betydande grad av bl a avloppsreningsverk, urban markanvändning samt jord- och skogsbruk.

Lyckebyfjärden	Ekologisk status	Kemisk status (exkl. överallt överskridande ämnen)
Statusklassning	Måttlig	Uppnår ej god
Mål	God ekologisk status 2039	God kemisk ytvattenstatus

### Planförslag och konsekvenser

Mer hårdgjorda ytor medför mer dagvatten. Omhändertagande av dagvatten från området har utretts under planprocessen. Se vidare under avsnittet om *Dagvatten* på sid 24.

Föroreningsberäkningar efter exploatering visar att kommunens riktvärden för dagvatten inte överskrids om dagvattnet renas i en torrdamm. Dock ökar föroreningsbelastningen till recipienten, Lyckebyfjärden, genom att mängden (kg/år) av flertalet av de studerade föroreningarna ökar. Då planområdet utgör en mycket liten del av Lyckebyfjärdens avrinningsområde (<<1%) kommer denna ökning inte försvåra att recipientens MKN ska kunna nås. Föroreningar kan minskas genom användning av makadamkista och gaturengöring för att reducera nivåerna till likvärdiga som för befintlig situation.

## Miljömål

### God bebyggd miljö

Riksdagen har antagit mål för miljöns kvalitet för 16 områden. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Detaljplanen berör miljömålen *"God bebyggd miljö"* och *"Säker strålmiljö"*.

Planen möjliggör en vidareutveckling av redan ianspråktagen mark för handel och service vilket medför att befintlig infrastruktur kan nyttjas mer effektivt vilket stämmer väl överens med miljökvalitetsmålet *"God bebyggd miljö"*.

Miljömålet *"Säker strålmiljö"* berörs genom eventuellt markradon inom planområdet. Radonsäker byggnadsteknik minskar människors exponering för skadlig radon.

# Ekosystemtjänster

## Nuläge

Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som på något sätt gynnar människan. Till exempel att växter renar luft, buskar dämpar trafikbuller, bin pollinerar grödor eller att vår hälsa ökar i naturen.

De ekosystemtjänster som finns inom planområdet i nuläget är knutna till den vegetation som finns i form av träd, buskar och fältskikt. Naturmark med träd och annan vegetation bidrar i huvudsak med följande ekosystemtjänster som är relevanta för detta område:

- Lokalklimat och renare luft
- Klimatanpassning
- Grön infrastruktur

## Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär att ekosystemtjänsterna inom området minskar eftersom naturmark kommer övergå till bebyggd mark och parkeringsytor.

Närmast E22:an planläggs ett mindre område för naturmark. I den sydvästra delen av planområdet föreslås en dagvattendamm.

Kompensationsåtgärder kan vidtas genom att parkeringsytan anläggs med genomsläppligt material som Delta drain - genomsläpplig marksten, se dagvattenutredning.

# Undersökning

Enligt Plan- och bygglagen 5 kap och Miljöbalken 6 kap ska en undersökning utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas. En undersökning/bedömningsrapport för aktuellt planförslag finns framtagen 2023-03-14.

## Ställningstagande gällande betydande miljöpåverkan

Planförslaget bedöms inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att strategisk miljöbedömning måste göras.

Bedömningen grundas på följande:

- Det saknas större risker för människors hälsa och miljön. De risker som finns är följande:
  - Närheten till E22 där det transporteras farligt gods
  - Trafiksäkerhet på vägar i närheten som kan påverkas.
  - Närhet till bensinstation (explosionsrisk)

- Möjligheten att uppnå god status för Lyckebyfjärden bedöms inte påverkas på ett betydande sätt men planförslaget innebär mer hårdgjorda ytor som medför ökad dagvattenavrinning, så åtgärder för att hantera och rena dagvatten bör utredas.
- Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas.
- Riksintressen för totalförsvaret påverkas inte men hänsyn till riksintresset för kommunikation måste tas genom att hålla tillräckligt avstånd till E22.

Planen bedöms sammantaget ge en ringa miljöpåverkan. Detaljplanen kan reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma såsom tillräckligt avstånd till E22 och bensinstation samt dagvattenhantering.

Miljökonsekvensbeskrivning bedöms ej behövas.

Karlskrona kommun har samrått med länsstyrelsen gällande undersökningen och de är av samma uppfattning. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning. Länsstyrelsen har framfört följande rådgivande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

I anslutning till planområdet ligger E22 som utgör riksintresse för kommunikation. Ett tillräckligt skyddsavstånd från E22 till ny bebyggelse ska uppfyllas.

Länsstyrelsen instämmer med kommunen om att en dagvattenutredning behöver tas fram. Den behöver även omfatta frågor som klimatförändringar, skyfall, föroreningar samt beskrivning och påverkan på MKN för vatten.

Länsstyrelsen anser att kommunen med fördel kan redovisa recipienten för planområdets dagvatten och ev. påverkan. Information finns på VISS.

Kommunen bör överväga att göra en riskutredning med hänsyn till transporter med farligt gods på E22. Ett säkerhetsavstånd mellan E22 och parkering bör även lyftas i utredningen, särskilt då parkeringsplatser vid snabbmatsrestauranger har tendenser att användas som allmän plats och fler personer kan förväntas uppehålla sig där än vid andra parkeringsytor.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta beskrivs/saknas, vilket gör det möjligt/svårt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt. Utbyggnad av verksamheter som ger upphov till ökade transporter, förtätning och behovet av grön- och blåstruktur.

Avseende klimatanpassning bör kommunen beakta risk för skyfall med anledning av hårdgjorda ytor som kommer att öka i området.

Energhushållning: Faktorer att beakta är bland annat lokalisering, exploateringsgrad, parkeringsnorm, avstånd till kollektivtrafik och turtäthet,

möjligheter att försörja den nya bebyggelsen/anläggningen med fjärr-/närvarme och solvärme, tillgång till service samt funktionsblandning.

Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att redogöra för den digitala infrastrukturen i planhandlingarna i kommande planprocess. En byggnad som innehåller bostäder eller arbetslokaler ska vara projekterad och utförd på ett sådant sätt att de lätt kan anslutas till ett höghastighetsnät för elektronisk kommunikation.

# Förklaring av planbestämmelserna

## Användningen av mark och vatten

**GATA**

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA, 4 kap 5 § punkt 2 PBL – Befintlig gata och ny infart planläggs som gatumark.

**GCVÄG**

GCVÄG, 4 kap 5 § punkt 2 PBL – Ny gång- och cykelväg planeras för ökad tillgänglighet och en trafiksäkerhetshöjande åtgärd för oskyddade trafikanter.

**HK**

Kvartersmark

Handel och kontor, 4 kap 5 § punkt 3 PBL – Planområdet planläggs för handelsändamål för att möjliggöra restaurangverksamhet. För ökad flexibilitet medges även kontorsändamål.

**HKO<sub>1</sub>**

Handel, Kontor, tillfällig vistelse 4 kap 5 § punkt 3 PBL – Inom en avgränsad del av planområdet planeras möjlighet att uppföra ett hotell med restaurangverksamhet i bottenvåningen. Området planläggs även för kontorsändamål för att skapa en mer flexibel detaljplan.

**E<sub>1</sub>**

Transformatorstation, 4 kap 5 § punkt 3 PBL – Planområdet planläggs för en ny transformatorstation i den södra delen av planområdet.

**E<sub>2</sub>**

Dagvattenanläggning, 4 kap 5 § punkt 3 PBL – I den sydvästra delen av planområdet planläggs ett område för att möjliggöra en dagvattenanläggning. Placeringen av dagvattenanläggningen är anpassad till områdets lågpunkt.

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad. Området närmast E22 (38 m) och Vedeby gata (12 m) får inte bebyggas av säkerhetsskäl.

+ + + +  
+ + + +  
+ + + +

Marken får endast förses med pylon/skylt. I den sydöstra delen av planområdet planläggs ett mindre område för placering av en pylon/skylt. Placeringen är anpassad till ett bra skyltläge mot E22.

**h<sub>1</sub> 0,0**

Höjd på byggnadsverk

Högsta totalhöjd är angivet värde i meter. Restaurangbyggnader ges möjlighet att uppföras i 2 våningar med en högsta totalhöjd på 8,5 meter. I den nordöstra delen av planområdet medges en högre byggnad med en totalhöjd på 35 meter. Detta möjliggör en byggnad i 10 våningar.

$h_2 + 0,0$  Högsta totalhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan. För pylon/skylt anges en totalhöjd på +29 meter vilket motsvarar en höjd på 16 meter vid angiven placering. Höjden är anpassad till intilliggande pylon för bensinstationen.

#### Utnyttjandegrad

$e_1 650,0$  Största byggnadsarea är angivet värde i  $m^2$  per byggnad, 4 kap. 11§ 1.st 1p. PBL - Planbestämmelsen anger att två av byggnaderna får uppgå till maximalt  $650 m^2$  byggnadsarea per byggnad. Bestämmelsen syftar till att bryta upp området i mindre delar för att begränsa att inte en enda stor byggnad kan uppföras. Området ligger exponerat vid infarten till staden och är väl synlig från flera håll.

$e_2 400,0$  Största byggnadsarea är angivet värde i  $m^2$  per byggnad. Planbestämmelsen anger att hotellbyggnaden får uppgå till maximalt  $400 m^2$  byggnadsarea. Bestämmelsen syftar till att minska byggnadens avtryck på marken och i stället tillåta den växa på höjden.

$e_3 0,0$  Största bruttoarea är angivet värde i  $m^2$  per byggnad. Planbestämmelsen anger en största bruttoarea för att reglera den sammanlagda exploateringsgraden inom planområdet.

#### Utförande

$b_1$  Marken ska vara genomsläpplig. Planbestämmelsen syftar till att området närmast slänten mot E22 ska vara genomsläpplig och hållas öppen.

#### Utformning

$f_1$  Översta våningen ska vara indragen och får som mest uppföras till 80 % av byggnadens takyta. Bestämmelsen gäller för en byggnad som är 5 våningar eller högre. Syftet med planbestämmelsen är att skapa en minskad takvåning som bidrar till att byggnaden inte upplevs så hög från gatuplan. Om byggnaden som uppförs blir lägre än 5 våningar finns inget behov av att minska det visuella intrycket.

$f_2$  Fasader ska utformas med variation i fasaduttryck och materialval. Syftet är att skapa ett spännande uttryck gestaltningsmässigt och för att undvika monotoni i byggnadens uttryck. För att skapa en värdig entré i det exponerade läget är det av stor vikt att hotellbyggnaden utformas med omsorg. Syftet med planbestämmelsen är att skapa en hotellbyggnad som tillför kvalitet till platsen vid Karlskronas entré. Avsnittet om gestaltningsprinciper konkretiserar planbestämmelser kopplat till utformning och redovisar riktlinjer för att uppnå ambitionen. Se vidare på sidan 14-15 i denna planbeskrivning.

- f<sub>3</sub>** Översta våningen ska utformas med transparenta fasader. Bestämmelsen gäller för en byggnad som är 5 våningar eller högre. Syftet med bestämmelsen är att ge volymen ett lättare uttryck och ge upplevelsen av en lätthet i fasaduttrycket och som bidrar till att byggnaden inte upplevs så hög från gatuplan. Med transparenta fasader inkluderas ej bärande element eller andra tekniska lösningar som krävs för byggnadens konstruktion.
- f<sub>4</sub>** Särskild omsorg ska läggas på hotellbyggnadens utförande av bottenvåning. Denna våning bör urskilja sig i förhållande till den övriga fasaden genom tex. en transparens med glaspartier. Syftet med planbestämmelsen är att förstärka bottenvåningens utförande med tex. en högre sockelvåning.
- f<sub>5</sub>** Byggnaderna ska utformas med material, färg eller element som skapar en gestaltningsmässig samhörighet mellan de byggnader som ingår i planområdet. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att byggnadernas utformning ges en samordnad prägel.
- f<sub>6</sub>** Vid byggnation med element/moduler ska konstruktionsskarvarna döljas på fasaderna. Syftet med denna planbestämmelse är att motverka ett monotont och storskaligt intryck. Byggnader inom planområdet kommer att vara väl synliga från kringliggande vägar och det är därav av stor vikt att byggnader blir estetiskt tilltalande för att inbjuda till vistelse i Karlskrona stad.
- f<sub>7</sub>** Byggnad ska gestaltas med en god arkitektonisk kvalitet, dvs god ambitionsnivå och arkitektonisk detaljutformning och materialval. Hotellbyggnaden kommer vara väl synlig från kringliggande vägar och det är därav av stor vikt att byggnaden blir estetiskt tilltalande för att inbjuda till vistelse i Karlskrona stad.
- m<sub>1</sub>** Skydd mot störningar  
Utrymning av byggnader ska även kunna ske norrut, 4 kap. 12§ PBL - Enligt framtagna riskutredning ska utrymning kunna ske norrut med hänsyn till att E22:an är en farligtgodsled.
- m<sub>2</sub>** Uteplats får ej anordnas., 4 kap. 12§ PBL – Skyddsavståndet till E22:an innebär att uteplats ej får anordnas inom detta område.
- p<sub>1</sub>** Placering  
Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns., 4 kap. 16§ PBL - Planbestämmelsen anges för att ett tillräckligt stort avstånd ska hållas för att kunna sköta underhåll av fasader inom den egna fastigheten.
- n<sub>1</sub>** Markens anordnande och vegetation  
Marken får inte användas för parkering. Närmast E22:an ska allmänheten inte vistas. För att kunna hålla detta avstånd ska därför inte parkering anordnas inom området.

## Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vinner laga kraft, PBL 4 kap 21 §. Genomförandetiden innebär ett löfte om att kommunen inte avser att ändra detaljplanen inom 5 år från den dagen planen vinner laga kraft. Om detaljplanen av någon anledning behöver ändras innan genomförandetiden har gått ut kan berörda parter bli berättigade ersättning. Detta skapar en säkerhet för de som vill bygga inom planområdet. När genomförandetiden har gått ut kan kommunen ändra förutsättningarna genom att ta fram en ny detaljplan. Om ingen ny detaljplan tas fram fortsätter denna att gälla. Planen är giltig fram till den dag då den upphävs eller ersätts av en ny.

# Genomförande av detaljplanen

Genomförandefrågorna redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna har ingen självständig rättsverkan, de utgör en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

## Organisatoriska frågor

### Ansvarsfördelning

Exploatören och Kommunen är ansvariga för detaljplanens genomförande. Kommunen säkerställer Exploatörens åtaganden genom ett exploateringsavtal.

Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän platsmark: utfart och gång- och cykelväg inklusive belysning.

Exploatören bekostar halva gång- och cykelvägen, med belysning, och halva kostnaden för ombyggnad av den befintliga gc-övergången vid Vedeby gata i form av hastighetsdämpande åtgärder.

Exploatören bekostar hela utfarten.

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av planområdets vatten- och avloppsledning inom allmän platsmark.

Exploatören ansvarar för utbyggnaden av planområdets dagvattenlösningar.

Efter godkänd utbyggnad av utfart och gång- och cykelväg ska dessa anläggningar drifas och underhållas av kommunen.

### Huvudmannaskap

Inom planområdet råder kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark.

## Avtal

### Exploateringsavtal

Exploateringsavtalet reglerar följande:

- Exploatören ska anlägga dagvattenlösningar på Motorn 3 i enlighet med dagvattenutredningen.
- Exploatören skall i sin helhet finansiera en ny utfart och till 50% finansiera en ny gång- och cykelväg med belysning samt förbättra en befintlig övergång.

- Exploatören skall ej betala mer än 1 miljon kronor i exploateringsbidrag.
- Anläggningarnas standard skall överensstämja med övriga nybyggda anläggningar i området.
- Kommunen bygger ut allmän plats.
- Kommunen ställer ej någon säkerhet för utbyggnaden då det är kommunen själv som utför samtliga anläggningsarbeten på allmän plats.

Den nya gång och cykelvägen, med belysning, sträcker sig delvis utanför planområdet längs med Vedeby gata och är ca 550 meter lång. Gång- och cykelvägen binder ihop befintligt gc-nät och möjliggör säkra gc-transporter till och från Motorn 3.

Parterna är överens om att byggnation skall ske kort efter att planen vunnit laga kraft.

Konsekvenserna av exploateringsavtalet är att exploatören bidrar ekonomiskt till att lösa den försämrade trafiksäkerheten som uppkommer i området i och med fastighetens ändrade användning genom att en ny gång- och cykelväg anläggs.

## Tekniska frågor

### Utredningar

I samband med planarbetet har följande utredningar tagits fram:

- Dagvattenutredning
- Bullerberäkning
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning
- Geoteknisk markundersökning, MUR/GEO
- PM Geoteknik
- Trafikutredning
- Riskutredning
- Förprojektering

## Ekonomiska frågor

### Kostnader

En mindre driftkostnadsökning för drift- och serviceförvaltningen kommer att ske då en ny utfart och gång- och cykelväg anläggs. Genomförandet av planen bedöms påverka den kommunala ekonomin i liten omfattning.

Exploatören svarar för kostnaderna för detaljplaneläggning och övriga kostnader för genomförande av detaljplanen inom den egna fastigheten. Fastighetsägaren svarar även för eventuella saneringskostnaderna inom den egna fastigheten.

## Vatten, avlopp och dagvatten

Exploatören ansvarar för utbyggnaden av planområdets vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom kvartersmark vilka ska anslutas till det kommunala ledningsnätet efter anvisad anslutningspunkt. En ny anslutningspunkt kan upprättas vid fastighetens sydvästra hörn ifall det underlättar för framtida bebyggelse av fastigheten.

## Avfall

Affärsverken Karlskrona AB är ansvarig för avfallshantering och bör kontaktas för lokalisering av avfallsutrymme och utformning av vändplatser för avfallsfordon. Karlskrona kommuns föreskrifter för avfallshantering ska följas.

# Fastighetsrättsliga frågor

## Fastighetsbildning

Planarbetet medför inga förändringar gällande fastighetsbildning.

## Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning finns (GA:1) för servisledning för VA och dagvatten till Motorn 3. I det fall befintliga servisledningar för VA och dagvatten ej går att nyttja kan en ny anslutningspunkt upprättas i fastighetens sydvästra hörn.

Gemensamhetsanläggning finns (GA:2) för infarten från August Palmgrens väg. Infarten till planområdet kan behöva justeras några kvadratmeter närmast fastigheten Morton 3 för att överensstämja med de skisser exploatören tagit fram för framtida byggnation. Vid omprövningen kan även andelstalen behöva ändras med anledning av den nya verksamheten som kommer att bedrivas på Motorn 3. Exploatören är medveten om att en ändring av Motorn ga:2s utbredning m.m. kan ge upphov till ersättning.

## Rättigheter

Fastigheten Motorn 3 belastas inte av några rättigheter enligt fastighetsregistret.

## Fastighetsindelningsbestämmelser

Planområdet omfattas inte av några fastighetsindelningsbestämmelser.

## Fastighetsrättsliga konsekvenser

Planarbetet medför inga fastighetsrättsliga konsekvenser mer än omprövning av befintlig gemensamhetsanläggning.

# Sammanfattande konsekvenser

Planförslaget innebär att befintlig byggnad inom fastigheten rivs för att ge plats åt snabbmatsrestauranger, hotell, parkering och laddinfrastruktur för elbilar.

Etablering av snabbmatsrestauranger och ett nytt hotell innebär en större trafikbelastning i området. Befintlig in- och utfart från August Palmgrens väg ingår i en gemensamhetsanläggning tillsammans med angränsande fastigheter. För att sprida trafikflödet och för att avlasta den befintliga anslutningen till August Palmgrens väg, föreslås en utfart till Vedeby gata. Den nya korsningspunkten på Vedeby gata föreslås endast utformas för utfart, vilket gör att den negativa påverkan på trafiksäkerheten på sträckan begränsas.

I samband med planläggningen av området har en trafikutredning tagits fram som utreder två alternativ för en ny gång- och cykelväg. Kommunen förordar alternativet där gång- och cykelvägen anläggs väster om Vedeby gata. Den nya gång- och cykelvägen anslutas till befintlig gc-nät vid korsningen Vedeby gata/August Palmgrens väg. Söderut ansluter den nya gång- och cykelvägen norr om cirkulationsplatsen i höjd med Lyckebyvägen.

Kommunen har haft samråd med Länsstyrelsen för ”undersökning om betydande miljöpåverkan”. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planförslaget inte bedöms orsaka en betydande miljöpåverkan. I undersökningen anges att ett tillräckligt avstånd från E22 måste hållas som en säkerhetszon och med hänsyn till Trafikverkets synpunkter om eventuellt behov av att bygga om E22 till en 2+2 väg på denna sträcka. Effekten på naturmarken är oåterkallelig men bedöms inte vara betydande eftersom det är ett litet naturområde som inte har höga naturvärden.

En översiktlig naturvärdesinventering har tagits fram. Området är kraftigt trafikerat i alla riktningar och därför finns inte några högre värden kopplade till djurliv. Befintlig vegetation med busk-, gräs och örtdominerad mark har en riklig blomning som kan förmodas ha en lokalt viktig funktion för födosökande insekter, främst fjärilar och olika steklar. Inga hotade arter eller fridlysta arter noterades inom planområdet.

Planförslaget innebär en förändring av landskapsbilden. Detaljplanen medger en högre byggnation än vad som finns idag. Området anses dock förhållandevis tåligt eftersom det ingår i ett verksamhetsområde med relativt brokig bebyggelsekaraktär. Befintlig trafikled, E22, ligger högt belägen vilket innebär att bebyggelsen upplevs som lägre därifrån. Konsekvensen bedöms som ringa på grund av planområdets läge och som redan är starkt påverkat av kringliggande infrastruktur och befintlig bebyggelse.

En dagvattenutredning (inkl skyfallskartering) har tagits fram som föreslår att en damm anläggs i den sydvästra delen av planområdet. Dammen hjälper även till att rena dagvatten och ser till att kommunens riktvärden för

föroreningar i dagvatten inte överskrids. Dock ökar föroreningsbelastningen till recipienten, Lyckebyfjärden, genom att mängden (kg/år) av flertalet av de studerade föroreningarna ökar. Eftersom planområdet utgör en mycket liten del av Lyckebyfjärdens avrinningsområde kommer denna ökning inte försvåra att recipientens miljökvalitetsnorm ska kunna nås. Föroreningar kan minskas genom bl.a. gaturengöring för att reducera nivåerna till likvärdiga som för befintlig situation.

## Medverkande tjänstemän

### Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson, planchef  
Christina Johansson, planarkitekt  
Åsa Olofsson, miljöhandläggare  
Karl-Johan Öhlin, kommunekolog

### Kommunledningsförvaltningen

Karl-Oskar Fernstedt, mark- och exploateringsingenjör  
Sattar Zad, exploateringsingenjör

### Drift- och serviceförvaltningen

Anders Norén, trafikingenjör  
Olivia Jilebeck, trafikplanerare  
Peter Håkansson, rörnätschef  
Richard Andersson, projektering  
Richard Eriksson, VA och dagvatten  
Daniel Poopuu, belysning

### Konsulter

Lisa Wändesjö, Vatten och Samhällsteknik AB  
Catarina Lund, Vatten och Samhällsteknik AB

Eleonor Karlsson  
planchef

Christina Johansson  
planarkitekt