

Samrådsredogörelse



Detaljplan för
Västra Nättraby 10:5 m.fl,
Nättraby centrum, 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 granskningsskede, 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 granskningsskedet 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 formalia fel.

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 inkomna 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

Inledning	5
Förteckning av inkomna yttranden	6
Förändringar av planförslaget	8
Yttranden	10
Länsstyrelsen	10
Enskilda sakägare	21
Föreningar och intresseorganisationer	40
Myndigheter, organisationer och bolag	43
Politiska partier	47
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag	47
Företag	50
Övriga - Utan besvär rätt	53
Generella kommentarer	61

Inledning

Detaljplanen för VÄSTRA NÄTTRABY 10:5 m.fl., Nättraby centrum, har varit föremål för samråd 19 februari – 19 mars 2021. Samrådstiden och samrådsmötet har annonserats i lokalpressen fredagen den 19 februari 2021. Ett digitalt samråds- och informationsmöte hölls 3 mars 2021 samt öppet hus i Nättraby centrum 6 mars 2021.

Under samrådstiden har planhandlingarna (bestående av samrådsbrev, plankarta, illustrationsplan, planbeskrivning, social konsekvensanalys, undersökning, länsstyrelsens yttrande över undersökningen, fastighetsförteckning, trafikbullerutredning, översiktlig geoteknisk bedömning, översiktlig miljöteknisk markundersökning) funnits tillgängliga på Karlskrona kommun, stadsbiblioteket, ICA Nättrabs anslagstavla samt Karlskrona kommuns webbplats: www.karlskrona.se (fastighetsförteckningen har inte publiceras på internet på grund av personuppgiftslagen. Den har dock funnits tillgänglig som pappersupplaga).

Förteckning av inkomna yttranden

Insändare:	Datum:	Kommentar:
Länsstyrelsen	2021-03-19	
Sakägare		
1. N Å	2021-03-07	
2. S F	2021-03-14	Tillägg 2021-04-22
3. B J	2021-03-15	
4. H D & Ch D	2021-03-17	
5. P J & J A	2021-03-17	
6. J B	2021-03-17	
Föreningar och intresseorganisationer		
Nättraby Vägsamfällighet	2021-03-14	
Villaägarna i Karlskrona	2021-03-16	
Nättraby GOIF	2021-03-19	
Hyresgästföreningen Sydost	2021-03-20	
Myndigheter, organisationer och bolag		
Skogsstyrelsen	2021-03-10	
Region Blekinge	2021-03-16	
Trafikverket	2021-03-22	
Politiska partier		
-		
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag		
Äldrenämnden	2021-03-10	
Kunskapsförvaltningen	2021-03-16	
Kunskapsnämnden	2021-03-22	
Drift och servicenämnden	2021-03-23	
Företag		
Postnord	2021-03-05	
E.ON	2021-03-17	
Övriga – Utan besvär rätt		
7. M S	2021-03-04	
8. Anonym	2021-03-08	
9. Anonym	2021-03-08	
10. J Ö	2021-03-09	
11. S S	2021-03-09	
12. H S	2021-03-14	

13. G S	2021-03-16
14. B N & E N	2021-03-17
15. J G	2021-03-19
16. F H	2021-03-19

Förändringar av planförslaget

Plankartan har justerats/ kompletterats med följande:

- Användningarna D (vård), R (besöksnäring) samt S (skola) har utgått
- Planbestämmelsen CYKEL har ändrats till GCVÄG.
- Planbestämmelsen GÅNG har ändrats till GCVÄG samt breddats något.
- Prickmark (mark som inte får bebyggas) öster om GCVÄG har plockats bort.
- Planbestämmelsen GATA har ändrats till P (Parkering)
- P (Parkering) har tillkommit längs Mjöviksvägen.
- Användningen P (Parkering) har utgått från all kvartersmark förutom yta där parkeringshus avse uppföras samt ytor för markparkering.
- Byggrätt för tänkt parkeringshus har preciserats till ”P₁-Parkeringshus”.
- Bestämmelse om att parkering för ny bebyggelse ska anordnas inom egen kvartersmark har tillkommit för byggrätt i nordväst och sydväst (n₂).
- Markhöjder har tillkommit på allmän plats.
- Området för tekniska anläggningar (E-område) har utökats.
- Tillåten höjd har begränsats för bebyggelsen närmast villabebyggelsen i söder samt i norr mot Åvägen.
- Nockhöjd har plockats bort och ersatts med nockhöjd (+höjd) och byggnadshöjd (+höjd) har tillkommit. Höjder har även justerats utifrån tänkta markhöjder intill.
- Takvinkel har utgått
- Mark som endast får förses med komplementbyggnader (sk. korsmark) har tillkommit mot Havgårdsvägen i söder. Byggnadshöjd har tillkommit på ytan.
- Utfartsförbud har lagts till mellan torget och Åvägen.
- Områden för dagvattenhantering har märkts ut på plankartan.
- Norra Mjöviksvägen har ändrats från GATA till PARK.
- Avstånd för kvartersmark mot Ågatan har justerats enligt trafikutredningen om siktlinjer vid korsningarna.
- Bestämmelse om att byggnader ska utformas så att fri sikt från korsning uppfylls har tillkommit vid korsningen i norra delen.
- Kvartersmark har justerats för Västra Nättraby 10:68 i söder för att innefatta ett servitut för parkeringar.
- Bestämmelser för att säkerställa att riktlinjer för buller uppfylls har justerats utefter uppdaterad bullerutredning.

Planbeskrivningen har justerats/ kompletterats med följande:

- Vidareutvecklat avsnittet om dagvatten och trafikbuller utifrån uppdaterade utredningar.
- Barnens idéer och involvering är tillagda och förtydligade.
- Justerade parkeringstal
- En trafikutredning har tagits fram och avsnittet trafik har uppdaterats utifrån utredningen
- Avsnitt om naturvärden har justerats/ kompletterats.
- Redaktionella justeringar.

Yttranden

Länsstyrelsen

Samrådsyttrande över förslag till detaljplan för Västra Nättraby 10:5 i Karlskrona kommun

Bakgrund och syfte

Nättraby förtätas och utvecklas med nya bostadsområden i och runt om samhället, framför allt med friliggande hus. Intresset av att bo i Nättraby är stort. I centrala Nättraby finns ett önskemål om andra boendeformer än friliggande hus för att möjliggöra för ett boende på orten i livets olika skeden. Även en utökad service och en tydligare centumbildning efterfrågas i Nättraby.

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att vidareutveckla och komplettera Nättraby centrum med ny struktur och bebyggelse. Med planläggningen prövas möjligheten för bostäder, centrum, vård, besöksanläggning, parkering och skola. Detaljplanen möjliggör för en varierad bebyggelse mellan 3 - 5 våningar med möjlighet till verksamheter i bottenplan och bostäder ovanpå.

Detaljplanen föreslår även förbättringar av gång- och cykelvägar, ökad trafiksäkerhet utmed Ävägen och ökad tillgänglighet till Nättrabyån. Planen möjliggör en vidareutveckling av de allmänna platserna, så som ett torg och gångpassage från övre platån ner till Nättrabyån.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Karlskrona kommun har upprättat en checklista för att bedöma behovet av att upprätta en strategisk miljöbedömning. Länsstyrelsen yttrade sig över denna 2019-05-09 (Dnr. 402-1909-2019). Kommunens ställningstagande är att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms få betydande miljöpåverkan och att en MKB enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) inte krävs. Kommunen bedömer att planen sammantaget bedöms ge en ringa miljöpåverkan. Detaljplanen kan reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma såsom buller, ljus- och skuggförhållande och kulturmiljöer. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning och samråd med länsstyrelsen har härmed skett.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Det anges brist på mindre bostäder och lägenheter i området och länsstyrelsen ser det som positivt att möjlighet för detta skapas i centrala Nättraby. I fortsatt planarbetet anser länsstyrelsen att dagvattenhanteringen behöver utredas vidare. De östra delarna av planområdet ligger under rekommenderad planeringsnivå på +3,0 meter (RH2000). Planen behöver därför ta hänsyn till stigande havsvattennivåer och höjda grundvattennivåer samt risk för skred utmed Nättrabyån. Delar av planområdet ligger inom ekologiskt känsligt område samt riksintresse för naturvård på grund av närheten till Nättrabyån. Utveckling av Nättraby centrum bedöms kunna göras utan att det medför negativ påverkan på ån under förutsättning att bland annat dagvatten hanteras på ett hållbart vis. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i planhandlingarna har föreslagit att skyddsvärda träd och stenmurar bevaras.

Om planer på förskoleverksamhet aktualiseras kan det finnas behov av att utreda om den verksamheten kommer göra anspråk på befintlig lekplats till den grad att det begränsar övriga invånares tillgång till platsen. Närheten mellan olika verksamheter belyses som positiv ur ett jämlikhetsperspektiv. I den fortsatta planeringen av funktioner och verksamhet för området är det av vikt att ungdomsperspektivet beaktas ytterligare.

Länsstyrelsen redovisar sina synpunkter nedan som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Förslaget bedöms inte aktualisera några frågor som kan föranleda prövning enligt 11 kap. 10 § PBL vad gäller riksintressen, mellankommunala frågor, miljö kvalitetsnormer, strandskydd, eller risken för olyckor eller erosion. Inte heller anses förslaget stå i strid med översiktsplanen eller medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer däremot att med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör dagvatten och översvämning måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB och berör stoppområde höga objekt, MSA- område samt influensområde för väderradar.

Då planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ronneby flygplats är Luftfartsverket samt Försvarmakten sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda

flygplatser. Före byggstart (då bygglov eller miljötillstånd finns) ska också blanketten flyghinderanmälan enligt (Luftfartsförordningen SFS 2010:770) skickas in till Försvarsmakten. Flyghinderanmälan avser byggnader och andra föremål (högre än 45 m och belägna inom tätort, högre än 20 meter utanför tätort). För vidare information se www.forsvarsmakten.se där blankett finns.

Området ligger även inom riksintresse för naturvård (NK 18 Skärva, Danmarksfjärden, Nättrabyån) enligt 3 kap. 6 § MB. I Nättrabyån finns öring och flodpärlmussla. Ån har också höga ornitologiska värden.

Kommunen gör bedömningen att inget av riksintressena bedöms beröras av föreslagen exploatering. Länsstyrelsen är enig med kommunen i detta.

Kommentar:

Luftfartsverket och Försvarsmakten kommer ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Flyghinderanmälan kommer inte krävas då inga byggnader högre än 45 meter får uppföras.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Dagvatten

I fortsatt planarbete ska dagvattenhanteringen utredas vidare. Dagvattenutredningen behöver omfatta kommande regnintensitet och behov av rening av dagvatten från körytor och parkeringar. Då det idag inte finns kapacitetsbrist i ledningsnätet verkar det inte finns stort behov av fördröjning, men det kan ändå vara lämpligt att utreda med hänsyn till skyfallshantering.

Dagvatten kan hanteras som en resurs i stadsplanering – skelettjordar för växtlighet, öppen avrinning och multifunktionella ytor kan göra området mer attraktivt och ge ökad livskvalitet för personer som vistas i området. Länsstyrelsen utgår ifrån att detta är faktorer som kommer inkluderas i kommande dagvattenutredning.

Kommentar:

Efter samrådet har planhandlingarna kompletterats med en dagvattenutredning (2021). En uppdatering av utredningen har även gjorts 2024. Utredningen omfattar regnintensitet och behov av rening från tak och markytor. Inom planområdet föreslås 8 regnbäddar implementeras för att användas som magasinering- och reningsanläggning.

Utredningen visar att den årliga föroreningsmängden från området minskar efter att föreslagna reningsåtgärder implementeras, vilket innebär att påverkan på MKN hos recipienten bedöms minst vara likvärdig med befintlig situation och att vissa kvalitetsfaktorer påverkas i positiv riktning av exploateringen. Samtidigt skapas magasinvolym i regnbäddarna som kan omhänderta mer än ett befintligt 30-årsflöde.

Genom att höja upp marknivåerna till minst +2,3 meter i hela området tillåts vatten att flöda först söderut inom planområdet vid skyfall. Detta gör att inga instängda områden eller översvämningar skapas inom planområdet. Inga områden nedströms påverkas heller då vattnet rinner direkt till Nättrabyån.

Höjderna inom området regleras av markhöjder på plankartan och ytor för dagvatten har markerats ut på plankartan. Samtliga ytor är belägna på kommunalägd mark. Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån dagvattenutredningen.

Buller

Kommunen har genomfört en trafikbullerutredning med utgångspunkt år 2040, där samtliga bostäder klarar riktvärdena för den ekvivalenta ljudnivån. Länsstyrelsen anser att kommunen har redogjort för bullernivåer på ett tillräckligt sätt och har inga synpunkter på detta.

Kommentar:

Trafikbullerutredningen som gjordes 2019 har uppdaterats inför granskning (2024). Uppdaterad utredning redovisar även nuläge samt påverkan på grannfastigheter. Utredningen redovisar även bullersituationen för området om byggnader längs Mjöviksvägen inte uppförs alternativt uppförs senare. År 2040 med västra delen av planförslaget utbyggt klaras riktvärdet för samtliga bostäder utan särskilda bullerskyddsåtgärder. Utredningen visar att inga åtgärder krävs för grannfastigheterna. Uppdaterad utredning ändrar inte de förutsättningar som fanns vid samrådet. Läs mer i bullerutredningen alt. avsnitt i planbeskrivningen.

Översvämning

Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer om ”Säkerhetsnivåer för byggande i låglänta områden – hänsyn till översvämningssrisker i föränderligt klimat” och Boverket har motsvarande ”Utgångspunkter för bedömning av översvämningssrisk”. Den grundläggande utgångspunkten för båda är att bebyggelse ska lokaliseras till områden som inte riskerar att översvämmas under planerad användningstid, detta på basis av 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900). Översvämningssrisken påverkas både av stigande havsnivå, flöden i vattendraget och nederbörd i form av skyfall. I ett framtida klimat kommer samtliga risker sannolikt att stiga. Dessutom kan kombinationseffekter förekomma där exempelvis höga flöden i vattendrag sammanfaller med högsituationer i havet vilket gör att översvämningssrisken förstärks. Dagvattenutredningen och lokaliseringen av bebyggelsen bör ta hänsyn till detta. Genom planering kan man dra nytta av naturens egen buffertförmåga mot översvämning, så kallade ekosystemtjänster som en del av grön infrastruktur. Området närmast Nättrabyån kan planläggas på ett sådant sätt att det kan svämmas över tillfälligt, exempelvis som park eller naturmark där översvämningsskydd kan kombineras med rekreation.

De östra delarna av planområdet ligger under rekommenderad planeringsnivå på +3,0 meter (RH2000). Planen behöver därför ta hänsyn

till stigande havsvattennivåer och höjda grundvattennivåer. I vissa sammanhang kan det finnas skäl att uppföra byggnadsverk i områden trots viss risk för översvämning under planerad användningstid. Exempelvis kan det handla om att förtäta eller på annat sätt utveckla befintlig stadsbebyggelse där stora investeringar redan har gjorts.

Med den höjdsättning som kommunen avser att reglera i detaljplanen blir byggnationen möjlig. En central utgångspunkt i planläggningen är då att säkerställa ett väl fungerande samhälle.

Att tänka på är att ny höjdsättning riskerar att ändra avrinningen av dagvatten, vilket kan försvåra hanteringen av risken för översvämning till följd av skyfall. Karlskrona kommuns skyfallskartering visar att planområdet ligger intill en lågpunkt.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma om att bebyggelsens lokalisering är kommunens ansvar och om risk för naturolyckor föreligger måste planeringen utgå från att hantera riskerna. Plankartan kan förses med administrativ bestämmelse om att bygglov inte får ges förrän en viss skydds- eller säkerhetsåtgärd har genomförts med stöd av 4 kap. 14§ PBL. Byggnadsverk bör också utformas så att de skyddas mot skador från översvämning samt är tillgängliga och användbara även vid framtida högvatten.

Vid förtätning eller omvandling bör kommunen även studera hur stigande havsnivåer kan påverka befintlig infrastruktur och bebyggelse, t.ex. kan utrymme behöva reserveras för att upprätta skyddsåtgärder, exempelvis i form av vallar.

Kommentar:

Plankartan har försetts med bestämmelse om att byggnader ska utformas och uppföras så att naturligt översvämmade vatten inte skadar byggnaden upp till nivå +3,0 meter för bostäder och vård samt +2,5 meter för centrum och kontor. Plankartan har även försetts med markhöjder. Dagvattenutredningen visar att genom att höja upp marknivåerna till minst +2,3 meter i hela området tillåts vatten att flöda över Ävägen. Detta gör att inga instängda områden eller översvämningar skapas inom planområdet. Inga områden nedströms påverkas heller då vattnet rinner direkt till Nättrabyån. Kommunen kommer även höja mark på kvartersmark (P- Parkering) dvs. tillfartsvägar och parkeringsytor, för att anpassa till ny gång- och cykelväg, ny bebyggelse samt översvämningsrisk.

Geoteknik

Enligt karteringar från SGU finns det risk för skred utmed Nättrabyån. Delar av planområdet kan på grund av de finkorniga jordartstyperna kräva pålning av byggnadernas grunder. Detta gäller framför allt de östra delarna av planområdet. En översiktlig geoteknisk bedömning har tagits fram av WSP 2019. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen arbetar med att hitta lämpliga lösningar för bebyggelsen.

MKN

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning. Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljö kvalitet och är juridiskt bindande, fastställda av regeringen utsedd myndighet. Miljökvalitetsnormer finns för luft, vatten och buller.

”Frisk luft” är ett av riksdagens uppsatta miljö kvalitetsmål, där luften ska vara så ren att människors hälsa och djur, växter och kulturvärden inte skadas. För att uppnå detta mål är miljö kvalitetsnormer ett av styrmedlen. Kommunerna har ansvaret att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna.

För ytvatten finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status (kvicksilver, TBT m.m.) och ekologisk status (bottenfauna, fisk m.m.). För grundvatten finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status (dvs. att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvatten).

Miljö kvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Den gäller även omgivningsbuller från vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna.

Kommunen har redogjort för miljö kvalitetsnormer gällande ytvatten och luft i handlingarna.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det med tanke på planområdets läge och omfattning inte bedöms finnas någon risk för att någon miljö kvalitetsnorm ska överskridas.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Planförslaget bedöms inte påverka mellankommunala eller regionala förhållanden.

Strandskydd

Enligt miljöbalken återinträder strandskyddet då gällande detaljplan ersätts med en ny. Delar av planområdet ligger inom strandskyddat område vid ett återinträdande. Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom delar av planområdet med motivering enligt 7 kap. 18 c § MB punkterna 1 och 5, att:

området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

området genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Länsstyrelsen har inga synpunkter på kommunens motivering.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

I fördjupningen av översiktsplanen för Nättraby är planområdet utpekad för bostäder och centrumfunktioner. Planförslaget följer översiktsplanens intentioner om att skapa hållbara områden genom förtätning, förtätning och funktionsblandning.

Naturmiljö

Delar av planområdet ligger inom ekologiskt känsligt område samt riksintresse för naturvård på grund av närheten till Nättrabyån. Planområdet avgränsas till ån av Ävägen. Utveckling av Nättraby centrum bedöms kunna göras utan att det medför negativ påverkan på ån under förutsättning att bland annat dagvatten hanteras på ett hållbart vis.

Precis i norra delen av planområdet står en särskilt skyddsvärd ek tillsammans med flertalet skyddsvärda träd av andra trädslag. Länsstyrelsen ser positivt på att de värdefulla träd som idag förekommer i norra delen av planområdet planeras som parkmark i syfte att långsiktigt skydda och bevara träden. Om någon åtgärd behöver utföras inom skyddsvärda trädskyddsområden, vilket är 15 x stamdiametern, behöver åtgärden samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken för att utreda eventuell påverkan på träden. Vid planering av framtida bebyggelse är det viktigt att ha ett gott tänkt kring värdefull natur och träd man vill spara, träden måste skyddas genom hela byggprocessen och bebyggelsen behöver planeras på ett sådant sätt att de träd man sparar och skyddar inte i framtiden blir riskträd som måste åtgärdas. För att säkerställa att träd klarar av den påfrestning som bebyggelse kan innebära även utanför skyddsavståndet kan man exempelvis vidta åtgärder för att gynna träden, gulla lite med dem. Man kan exempelvis luckra upp jordytan och stödvattna för att hjälpa ett träd som eventuellt kan drabbas av torka om grävarbeten utförs i närområdet eller liknande.

Enligt ortofoton och bifogat material finns en trädrad längs med Mjöviksvägen i norra delen av planområdet. Trädraden kan omfattas av det generella biotopskyddet för allé, för att avverka träd i allé krävs dispens från det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Om det råder osäkerhet kring om träden uppfyller kraven för biotopskyddad allé enligt gällande definitioner kan länsstyrelsen kontaktas. Skicka då med foton på träden, information om när de planterades samt samtliga trädets stamdiameter i brösthöjd.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i planhandlingarna har föreslagit att skyddsvärda träd och stenmurar bevaras.

Kommentar:

Kommunen har haft samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap. 6 § Miljöbalken för att säkerställa att detaljplanen kan genomföras utan att riskera att skyddsvärda träd tar skada. Länsstyrelsen bedömde i beslut 2023-12-22 med diarienummer 5751-2023 att planerade åtgärder inte på

ett väsentligt sätt skadar naturmiljön om åtgärden utförs i enlighet med anmälan och beslutade försiktighetsmått följs.

Invasiva främmande arter

Invasiva främmande arter (IAS) är arter som med människans hjälp tagit sig till områden där de inte hör hemma. Arterna etablerar sig, sprider sig snabbt och konkurrerar ut inhemsk flora och fauna och får inte importeras, säljas, odlas, födas upp, transporteras, användas, bytas, släppas ut eller hållas levande. Det är fastighetsägarens ansvar att bekämpa invasiva främmande arter men även som verksamhetsutövare har man ansvar att undersöka så att åtgärden inte kan riskera att sprida invasiva främmande arter. Många arter sprids lätt med jordmassor som flyttas eller av frön eller rottdelar som fastnat i maskiner, skor eller kläder. Som verksamhetsutövare är det av största vikt att ni vidtar försiktighetsåtgärder för att hindra spridning av invasiva främmande arter samt vidtar åtgärder för att aktivt bekämpa eventuella invasiva arter inom verksamhetsområdet. Samtliga som på något sätt är involverade i åtgärden ska ha kunskap om vilka arter som omfattas av lagstiftningen, hur de sprids och hur de ska bekämpas för att säkerställa att arter inte sprids av misstag. Läs mer om vilka arter som är invasiva, hur man känner igen dem och hur de bekämpas på länsstyrelsens hemsida: <https://www.lansstyrelsen.se/blekinge/natur-och-landsbygd/invasiva-frammande-arter.html#0> Finns det invasiva främmande arter inom ert arbetsområde bör länsstyrelsen kontaktas omgående. Registrera även era fynd på www.invasivaarter.nu

Kulturmiljö

Det finns ingen registrerad fornlämning i planområdet. Om fynd påträffas vid markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta beskrivs i planhandlingarna. Länsstyrelsen har inga synpunkter på detta.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sett alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området, till exempel om ökad

nederbörd kan medföra översvämningrisk från höga flöden i närliggande vattendrag, om intensiva värmeböljor kan innebära problem med överupphettning i tätbebyggda områden eller om en havsnivåhöjning kan medföra en permanent översvämning av hela eller delar av planområdet. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Kommentar:

Under planarbetet har hänsyn tagits till effekterna av ett förändrat klimat. Resonemang kring ökade regnmängder kopplat till klimatförändringar finns med i dagvattenutredningen och beräkningar i utredningen utgår ifrån dessa framtida ökade mängder. I planbeskrivningen framgår kommunens resonemang kring stigande havsvattennivåer och bedömning kring lämplighet. Planbeskrivningen har även kompletterats med resonemang kring ekosystemtjänster där det bland annat tas upp växtlighets effekt vid värmeböljor.

Minskad klimatpåverkan

Förtätning och funktionsblandning är positivt ur ett klimat och energieffektiviseringsperspektiv. Fler funktioner minskar resbehovet och förtätning skapar underlag för exempelvis servicefunktioner, näringslivsverksamhet och förbättrad kollektivtrafik. Nättraby har ett väl utvecklat kollektivtrafiknät med god turtäthet. Trots det präglas området av en hög andel bilberoende. Det är ett problem som bör finnas i åtanke vid planeringen och utformningen av området. Beteendepåverkan, genom så kallade mobility managementåtgärder i samband med exploatering, har visat sig vara positiva för att påverka människors resande. Styrningen kan exempelvis ske genom parkering. Både genom att skapa god tillgång till funktionsvänlig cykelparkering och genom att ha med ett miljötank vid lokaliseringen av bilparkeringen i området.

Klimatpåverkan kan också minskas genom medvetna val av material, värme och energiproduktion. Solkartan för Karlskrona kommun visar att det finns god potential för solelsproduktion i området (analys.tyrens.se/solkartan/blekinge/karlskrona/).

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Karlskrona kommun tar fram en särskild social konsekvensanalys i samtliga detaljplaner för att stärka sociala hållbarhet i den fysiska planeringen. Det är mycket positivt.

Inom planområdet redogörs det för möjligheter till spontanaktivitet och lek för barn. Bland annat genom en lekplats befintlig i dagsläget. Det framgår också att förskoleverksamhet kommer att möjliggöras i området. Om planer på förskoleverksamhet aktualiseras kan det finnas behov av att utreda om den verksamheten kommer göra anspråk på befintlig lekplats till den grad att det begränsar övriga invånares, och framför allt barns, tillgång till platsen.

Det i sin tur kan ha konsekvenser för möjligheten till lek och fysisk aktivitet i området.

Vidare föreslås nyutvecklade byggnader att utgöras av bred variation på funktioner. Till exempel bostäder, vård och förskola i samma närområde och till och med i samma byggnader. Närheten mellan olika verksamheter belyses som positiv ur ett jämlikhetsperspektiv, vilket kan bekräftas särskilt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det kan längre fram i processen komma att finnas behov av kompletterande analys baserat på vilka verksamheter som planeras att vara närliggande. Till exempel kan det finnas vårdutbud som inte är lämpligt att ha i direkt anslutning till förskoleverksamhet.

Barnperspektivet synliggörs i detaljplanen bland annat genom nämnd lekplats och ambition om att utveckla möjligheter till spontanaktivitet till exempel vid gångstråken. Barn och ungas röster har tillvaratagits genom att de fått bidra med idéer till aktuellt planområde. Det är mycket positivt att målgrupper involveras i processen på olika sätt. Det saknas dock en beskrivning av barnens idéer har tillvaratagits i planförslaget och också hur återkoppling skett till målgruppen.

I den fortsatta planeringen av funktioner och verksamhet för området är det av vikt att ungdomsperspektivet beaktas ytterligare. Redan idag rör det sig mycket ungdomar i området och aktuell detaljplan kommer med stor sannolikhet bidra till en ökning av målgruppens närvaro i området. I ett planområde bör det finnas naturliga platser för ungdomar att mötas på under alla årstider. Platser som ungdomar kan röra sig på utan att uppfattas som störande för boende eller verksamheter som kan komma att bedrivas i området.

Kommentar:

Efter samråden har användningen ”Skola” utgått, vilket gör att förskola inte medges inom planområdet.

Barn- och ungdomsperspektivet har förtydligats i planbeskrivningen genom att barnens förslag har implementerats och bidragit till planarbetet. Det är även förmedlat vidare inom den kommunala organisationen att barn- och ungdomsmedverkan ska finnas med i det fortsatta arbetet med uppbyggnaden av de allmänna ytorna i planområdet.

Bostadsförsörjning

Det anges brist på mindre bostäder och lägenheter i området (Nättraby). Utifrån bostadsförsörjningsprogrammet som ligger till grund för detaljplanen lyfts också äldre personer som idag bor i villa och som önskar bo kvar i området men i mindre underhållskrävande och mer tillgänglighetsanpassade bostäder. Bostäder som attraherar äldre möjliggör flyttkedjor. Nättraby är idag mycket populärt bland barnfamiljer vilka kan få förbättrade möjligheter att etablera sig på bostadsmarknaden i området om dessa flyttkedjor möjliggörs genom att mindre lägenheter byggs.

Utvecklingen av mindre bostäder och lägenheter kan också bidra till ökade möjligheter för ensamstående föräldrar att bo kvar i området vid, till exempel, en separation. Detta är positivt ur ett barnrättsperspektiv då barnets möjlighet att gå kvar i samma förskola/ skola, fritidsaktiviteter och närhet till kamrater förstärks.

Energihushållning

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap 3§ att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bland annat genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

I samband med planering påverkas möjligheterna till hållbar energianvändning på främst tre sätt:

- Möjligheten till effektiva transporter, genom t.ex. lokalisering och infrastruktur.
- Möjligheten till hållbar energianvändning i byggnader genom effektiv användning och användning från förnybara källor.
- Möjligheten till produktion av värme eller el från förnybara källor.

Faktorer att beakta är bland annat lokalisering, exploateringstal, parkeringsnorm, avstånd till kollektivtrafik och turtäthet, möjligheter att försörja den nya bebyggelsen/anläggningen med fjärr-/närvarme och solvärme, tillgång till service samt funktionsblandning.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen har samrått med Trafikverket och hänvisar till deras separata yttrande för synpunkter på trafiken.

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 på tydligt sätt har redovisat konsekvenserna på fastighetsnivå så att varje fastighetsägare lätt kan utläsa hur den egna fastigheten påverkas.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Lena Stävmo med planarkitekt Anna Thyrvin som föredragande. I ärendet har även områdesskyddssamordnare Åke Widgren, naturvårdshandläggare Elvira Isacson Nilsson, samordnare för mänskliga rättigheter Lisa Spjuth, miljöskyddshandläggare Anna Algö och klimat- och energistrateg Sabina Berntsson deltagit.

Enskilda sakägare

1. N Å

Vill börja med att påtala att det är väldigt positivt med den planerade utvecklingen av Nättraby centrum. Tror att detta kommer att gynna bygden på många sätt? Centrumkärnan har länge varit eftersatt och tråkig även om det tillkommit en del butiker efter att lokaler stått tomma under en längre tid. Roligt med ett nytänkande med den nya moderna stilen av byggnader som säkert kommer att passa in väl på den mark där bebyggelse planerats. Även positivt med en bättre och säkrare övergång till parkområdet kring Nättrabyån. Har tagit del av detaljplanen både på Karlskrona kommuns hemsida samt det brev som skickats till min hemadress. Har även använt 3D-modellen för att få en bättre uppfattning.

Finns dock vissa synpunkter från mig då jag är en av de fastighetsägare som gränsar precis till den nya tilltänkta bebyggelsen. Nybyggnationen kommer att påverka mig, min familj samt grannar i vårt område på många sätt! Både positivt och negativt. Det som är negativt och som jag främst opponerar jag mig mot är att man väljer att bygga en så hög byggnad precis intill min fastighet. Den blir både hög och väldigt nära min tomtgräns. Detta kommer skapa en enorm insyn i min fastighet samt trädgård vilket är väldigt negativt för mig och min familj. Kan även tycka att det nya området är för stort tilltaget i sin helhet. Bykänslan försvinner något med dessa stora byggnader.

Tycker man kunde tänkt något mindre vid planering och utformning. På vår gata, Havgårdsvägen har vi haft förmånen att inte ha så mycket trafikflöde då detta är en återvändsgata. Planerna i det nya området gör att det kommer bli ett enormt flöde av trafik som inte finns idag då det är många människor som kommer bo i området. Detta medför en ökad belastning på trafiken i vårt närområde vilket medför buller och avgasutsläpp. Här bor många barnfamiljer vilket gör att det är många barn som rör sig i området och kommer så även göra i framtiden. Risken för olyckor kopplat till fordonstrafiken ökar. Det skapar därför oro kring närmaste bostadshuset som utöver att den planeras vara väldigt högt även kommer innehålla ett parkeringshus? Hade sett att parkering för boende i det nya området planerades mer i den norra delen för att minska flödet av trafik kring vårt villaområde. Hade även varit till fördel om man planerar in någon form av fartgupp Havgårdsvägen upp från Åvägen i syfte att säkra trafiksituationen genom att sänka hastigheten på trafiken. Om detta förslag på nybyggnation i Nättraby centrum blir aktuell att genomföra ser jag att kommunen bekostar någon form av insynsskydd/bullerskydd mellan min fastighet och den befintliga gångbanan kring vår fastighet som finns kvar efter nybyggnation då det kommer bli ett större flöde av människor som passerar på denna. Ser även att man är ytterst försiktig och fundersam med vilka träd man väljer att ta ner kring vår fastighet då detta har en stor inverkan på insynen som uppkommer.

Sammanfattning på förslag till förändring av det planerade bostadsområdet: Skapa en mjukare övergång till villaområdet på Havgårdsvägen genom att

sänka närmaste bostadshuset till två plan i stället för tre. Även öka avståndet från bostadshuset till min tomtgräns. Detta för att minska insyn på min fastighet. Begränsa fönster samt balkonger i största möjliga mån på denna fasadsida. Planera så mycket av parkeringsmöjligheter till det nya området i den norra delen för att minska flödet av trafik i vårt villaområde. Planera för fartgupp eller liknande för att få ner hastighet på de fordon som behöver passera. Försiktighet med vilka träd som tas ner. Uppföra insynsskydd/bullerskydd mellan min fastighet och gångbanan.

Kommentar:

En ca 20 meter bred remsa PARK finns mellan ovan nämnd privat fastighet och byggrätt inom aktuell detaljplan. Inom ytan finns idag en gång- och cykelväg samt mycket vegetation som fungerar som insynsskydd. Kommunen har ingen avsikt att göra någon förändring av denna yta, dvs. vegetationen avses finnas kvar. Med hänvisning till vad som ovan nämnts bedöms det inte innebära betydande olägenhet vad gäller insyn till vare sig bostadshus eller bostadstomt.

Efter samrådet har planförslaget ändrats genom att allmänt parkeringshus endast föreslås i norra delen av planområdet. Endast den trafik som ska angöra byggrätter i sydväst kommer köra via Havgårdsvägen. Detta bedöms minska påverkan för boende på Havgårdsvägen i förhållande till tidigare förslag genom mindre flöde av trafik, buller, avgasutsläpp och risk för olyckor.

En uppdaterad bullerutredning har tagits fram efter samrådet. Utredningen visar att aktuell fastighet inte kommer påverkas av buller över riktvärdena och inget behov av bullerskydd finns.

För att trappa ner volymerna och anpassa tillkommande bebyggelse till befintlig bebyggelse längs Havgårdsvägen har planförslaget ändrats genom att ytor längs med vägen endast får bebyggas med komplementbyggnader med högsta nockhöjd på 5 meter.

Vad gäller höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan, trafiken på Havgårdsvägen, buller, utsläpp och risker, fartgupp och insyn mm. se även generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

2. S F

Ber att få lämna följande synpunkter:

Först av allt är jag positiv till planerad byggnation i Nättraby centrum ur bland annat funktion, trivsel, trygghet och utseendesynpunkt.

Jag har dock synpunkter på planerade garaget i norr, som jag tror kan bli för högt och dominant. Inte bara gentemot Villa Aurora, där jag bor, utan även gentemot planerade bebyggelsen i stort och kyrkan. Det känns för mig också lite ”gammaldags” att planera för ett stort parkeringshus, samtidigt som man, helt riktigt, planerar för ökad kollektivtrafik och cykel/gångstråk. Cykel och trafikförsörjningsprogrammet från Region Blekinge till 2030 visar

på kraftigt ökad andel cykel och allmänna kommunikationer. Karlskrona Kommuns riktlinjer för parkering är från 2016 och antagna av Kommunfullmäktige 2017. Mycket har hänt inom biltransportsektorn på dessa 4–5 år. Det finns inte heller någonstans nämnt något om laddstationer eller hur man skall tillgodose den snabbt ökande elbilsflottan. Nyligen meddelade både Volvo och även andra bilföretag att från och med 2030 kommer bara elbilar att tillverkas, dvs bara ett par år efter Nättraby Centrum är klart. Jag tror att, för att Nättraby Centrum skall bli optimalt attraktivt för miljö och klimatmedvetna människor, så har jag följande förslag:

- 1) Sänk garagebyggnaden 2 våningar.
- 2) Använd dessa ”byggpengar” till laddstolpar i parkeringshuset och
- 3) Om det blir ytterligare pengar över, så ytterligare förstärk smidighet, trygghet och tillgänglighet för gång/cykel och allmänna kommunikationer.

Tillägg och förtydliganden till min tidigare insända skrivelse rörande nybyggnation Nättraby Centrum

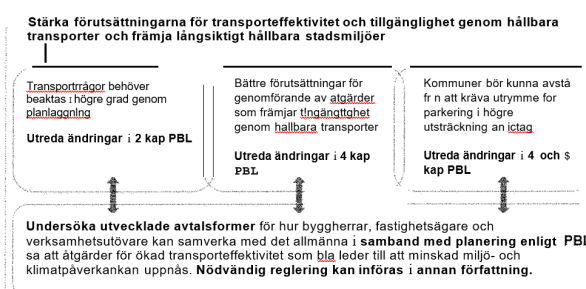
Med anledning av SOU:s lämnade förslag till regeringen 30 mars 2021, SOU 2021:23, vill jag med hjälp av bifogade utdrag ur SOU förslaget, där man föreslår ändringar i PBL, betona mina åsikter och skäl till minskat och förändrat parkeringshus.

Jag har med "guldpen" markerat vissa stycken, som jag tycker stärker mina åsikter, och som nu möjliggör för kommuner att inte följa tidigare PBL vid byggplanering. Man trycker på de mycket stora kostnader som "gamla parkeringshusdimensioneringar" för med sig, det ökade behovet av laddstolpar samt mindre antal parkeringshusplatser som ett styrmedel för att ändra allmänhetens bilvanor (bilpooler, större egenbetalning av parkeringsplatser, förbättring av kollektiv och gång/cykeltrafik mm).

”tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Utredningen ska undersöka hur byggherrar, fastighetsägare och verksamhetsutövare kan samverka med det allmänna genom utvecklade avtalsformer i samband med planering enligt PBL, så att åtgärder för ökad transporteffektivitet som bland annat leder till att minskad miljö- och klimatpåverkan kan uppnås och som sträcker sig längre än genomförandet av en detaljplan.

Figur 1 Utredningens uppdrag och kopplingen mellan deluppdragen

UPPDRAGET



Utredningens förslag

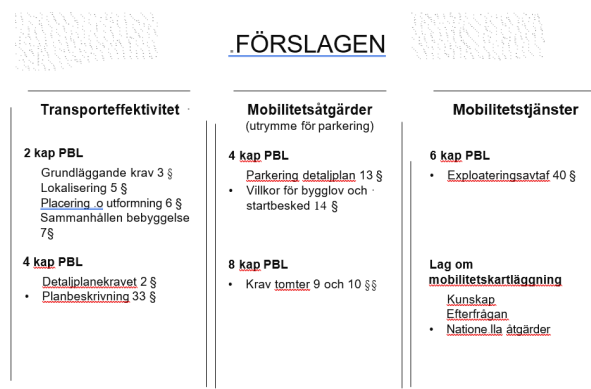
De förslag som utredningen lämnar i detta betänkande är:

- Ändringar i andra och fjärde kapitlen PBL som stärker förutsättningarna för transporteffektivitet. Förslagen innebär att tillkommande och förändrade fysiska strukturer ska bidra till ökad transporteffektivitet. Det ska leda till minskad miljö- och klimatpåverkan och ge bättre förutsättningar för mobilitet, bland annat genom gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara varustransporter. Förslagen innebär att bebyggelse ska vara samlad så att behovet av person- och varustransporter hålls på en så låg nivå som möjligt och att befintlig infrastruktur utnyttjas. Bostäder och verksamheter ska vara tillgängliga med gång, cykel och olika energieffektiva och miljövänliga transportslag. Två förslag i fjärde kapitlet innebär att kommunen ska ta hänsyn till transport- effektivitet vid bedömningen av om det krävs detaljplan för sam- manhålen bebyggelse och att planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur planer uppfyller kraven på transporteffektivitet.
- Ändringar i fjärde och åttonde kapitlen PBL som ger bättre förutsättningar för genomförande av åtgärder i detaljplan och bygglovsprövning, som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter. Förslagen innebär att det ställs krav på mobilitetsåtgärder på tomter och att kommunen får bestämma krav på mobilitets- åtgärder i detaljplan. Mobilitetsåtgärder innefattar utrymme och anläggningar för parkering, stannande, lastning, lossning samt leverans och tillfällig förvaring av varor. Mobilitetsåtgärder kan vidtas för alla trafik- och fordonsslag, såväl bil för enskilt bruk som delade fordon och andra energieffektiva och miljövänliga alternativ till bil för enskilt bruk. Förslagen bidrar till transporteffektivitet och innebär i högre utsträckning än i dag att kommunen kan avstå från att kräva att tomter ska ordnas så att det finns utrymme för parkering av bil för enskilt bruk.
- Ändringar i fjärde och sjätte kapitlet PBL som ger kommuner ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjligheter att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Med mobilitetstjänst avses tjänst för persontransporter eller för leverans och tillfällig förvaring av varor. Förslagen innebär att kommuner kan samverka med byggherrar, fastighetsägare och verksamhetsutövare i fråga om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Det bidrar till transporteffektivitet och att minskad miljö- och klimatpåverkan kan främjas.

- En ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder och mobilitets-tjänster som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningsskedet och därigenom främjar tillgång till mobilitetsåtgärder och mobilitets-tjänster samt hushållning med mark och stads- miljö. Kartläggningarna ska bidra till kunskap om de transport- lösningar som finns inom en fastighet hos boende, fastighets- ägare, byggherrar, kommuner och Boverket. Detta kan bidra till ökat engagemang och efterfrågan på olika transportlösningar närbostaden, som underlag i kommuners samhällsplanering och till åtgärder på nationell nivå för att främja tillgången till olika transportlösningar.

Vi föreslår också att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Syftet är att bryta en seglivad praxis genom att haja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och n1msligstruktur. Utredningen har därtill identifierat behovet av att se över bestämmelserna om estetik i andra kapitlet PBL, även om detta inte ingår i utredningens uppdrag. Riksdagen fattade 2018 beslut om ett nytt mål för arkitektur, form och design, som är vägledande för den nya politiken för gestaltad livsmiljö. Den nya politiken har därefter inte implementerats i PBL.

Figur 2 Utredningens olika förslag och hur de hänger samman



Dagens reglering ger kommunerna möjlighet att påverka i vilken omfattning det ska finnas bilparkering i samband med att en obebyggd tomt ska bebyggas. Många kommuner arbetar med parkeringspolicier samt trafik- och transportplaner, vilka har som målsättning att förändra fördelningen av andelen personer som reser med olika färdmedel. Tillämpningen varierar dock över landet. Flera kommuner har uttryckt behov av tydligare styrmedel och regelverk för parkeringsplaneringen. Utredningens förslag innebär ett tydligt ~~bedöm~~ för alla landets kommuner och som samtidigt bekräftartillämpningen i de kommuner som redan arbetar i en sådan riktning. Utredningens förslag bedöms sammantaget bidra till en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. En normförskjutning möjliggörs vid planering av markanvändning, som kan vidga synen på tillgänglighet och rörlighet för personer och varor. Förslagen innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med

likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus kan flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses.

4.3 Bilanvändning och parkering

Utredningsdirektiven hänvisar till påpekanden om att tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster i en stad. Vi menar att varjebilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett av de effektivaste verktygen för att påverka bilanvändning.

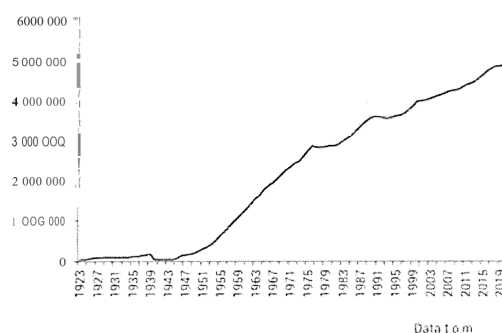
4.3.1 Nya synsätt på parkering

Bilen har medfört välstånd och ekonomisk tillväxt, men den ständigt växande bilismens och dess påverkan på den gemensamma livsmiljön, framför allt i städerna men också globalt, har bidragit till att bilens dominans i dag är ifrågasatt.

4.3.2 Antalet bilar och parkeringar i Sverige

Mängden bilar i Sverige har, med undantag av några få perioder, stadigt ökat sedan bilen introducerades i början av 1900-talet. Ökningen beror dels på befolkningsökningen, dels på ökat bilinnehav per person. Det fanns omkring 200 000 bilar i Sverige år 1950. År 2010 hade antalet bilar stigit till 4,4 miljoner och uppgår nu till cirka fem miljoner¹⁵. Drygt en miljon av dessa bilar är företagsbilar¹⁶. Det finns dessutom cirka 1,2 miljoner avregistrerade bilar i Sverige.

Figur 4.1 Registrerade personbilar i trafik 1923-2020



Källa: SCB 2021

Enligt Trafikutredningsbyrån¹⁷ används en bil endast 4 procent av tiden och står i genomsnitt parkerad 80 procent av tiden vid bostaden och på andra platser runt 16 procent av tiden. De bedömningar som finns av parkeringsutbudet i Sverige visar enligt Trafikutredningsbyrån att det går i genomsnitt tre till fem parkeringsplatser per personbil i Sverige. Enligt Sveriges Kommuner och Regioner, SKR,¹⁸ visar studier att en bil står stilla 97 procent av sin livstid och att det i snitt finns åtta parkeringsplatser per bil. Då det finns cirka fem miljoner personbilar¹⁹ i landet kan antalet parkeringsplatser uppskattas till mellan 15–25 miljoner (hårdgjord yta).

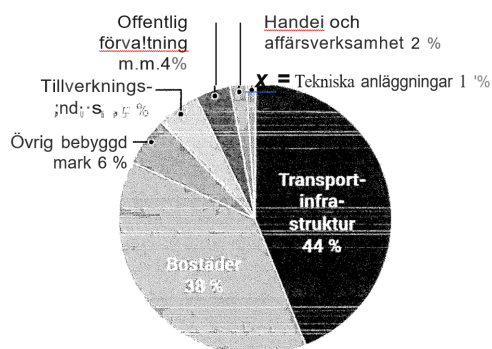
Kostnader för att bygga och förvalta en parkeringsplats varierar beroende på typ av parkering, lokalisering och markvärde, entreprenad- och förvaltningskostnader samt avskrivningsregler. Uppskattningsvis är byggkostnaden (2018 års priser) 10–15 000 kronor per plats för en asfalterad yta, 50–100 000 kronor per plats på ett parkeringsdäck och 350–450 000 kronor per plats i ett nedschaktat garage.

4.3.3 Markåtgång för parkering

Det finns tillgänglig statistik över den bebyggda markens fördelning i landet. Kategorierna bostäder och transportinfrastruktur dominerar²¹. Se figur nedan. Enligt Statistiska centralbyrån, SCB,²² finns det dock inte någon särredovisad statistik över ytor för fordons- parkering. SCB använder sig av Lantmäteriets data som klassificerar bebyggd mark²³ i Sverige. Parkeringsytor är inte specificerade där, utan klassas ofta som öppen mark, där även gräsytor och berg i dagen också inräknas i samma kategori.

I rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder*²⁴ publiceras beräkningar som visar att det finns uppskattningsvis 20 miljoner parkeringsplatser i Sverige, vilket innebär att det sannolikt finns merparkeringsyta i Sverige än det finns boyta²⁵. Det motsvarar cirka 50 kvadratmeter parkeringsyta för varje svensk. I rapporten finns även en beräknad uppskattning av gatuparkeringen i hela Sverige redovisad (cirka 40 procent av Sveriges totalt 500 kvadratkilometer parkeringsyta).

Figur 4.2 Den bebyggda markens fördelning per markanvändningskategori år 2015



Källa: SCB (2019) Markanvändningen i Sverige.

4.3.4 Parkeringsfrågornas problematik

I kapitel 6 redovisas parkeringsfrågornas problematik. Här sammanfattas parkeringskravens konsekvenser i olika avseenden. Bland annat påverkas mängden tillkommande bostäder genom parkeringsplatsers markåtgång och höga kostnader för anläggning och drift. I rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder*²⁶ framhålls att en halvering av dagens parkeringstal skulle öka Sveriges fysiska byggareal med 30 procent och skulle överstiga Boverkets beräknade bostadsbehov med cirka 15 procent. Utredningen om bättre konkurrens i bostadsbyggandet²⁷ - som haft i uppdrag att utreda hur en utveckling kan gynnas där lägre produktionskostnader återspeglas i boendekostnaderna - pekar i sitt betänkande på hur högt ställda krav på parkeringslösningar kan

begränsa förutsättningarna för byggande. Parkeringsplatser påverkar miljö och klimat på olika sätt både direkt och indirekt, dels genom hårdgjorda ytor som tar plats från stadsgrönska, ekosystemtjänster och socialt stadsliv, dels genom mer utsläpp av växthusgaser och konsumtion av naturresurser genom ökad biltrafik.

I skriften *Parkering för hållbar stadsutveckling*⁸ påpekade SKR att kostnaden för parkering ofta ingår i lägenhetspriser, hyror, varor, etc. och att de som använder parkeringen sällan eller aldrig behöver betala den fulla kostnaden. Det finns en kostnadsproblematik kopplad till parkeringens avgifter och kostnader. Ett överutbud av parkeringsplatser som regleras fram innebär att det blir svårt att ta betalt för parkering på kvartersmark eftersom bilägaren alltid kan söka sig till en billigare parkeringsplats i närheten, ofta en kantstensparkering på allmän platsmark. Kostnadsproblematiken är nära kopplad till uppdelningen av parkering på kvartersmark respektive gatemark. Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik hänvisar till studier som kommit fram till att en ökning av parkeringsavgifter med 10 procent kan minska antalet bilresor med tre procent.

I den klimatpolitiska handlingsplanen meddelar regeringen sin avsikt att se över möjligheten att öka kommunernas möjligheter att använda sig av parkeringsprissättning i klimat- och trafikstyrande syfte.

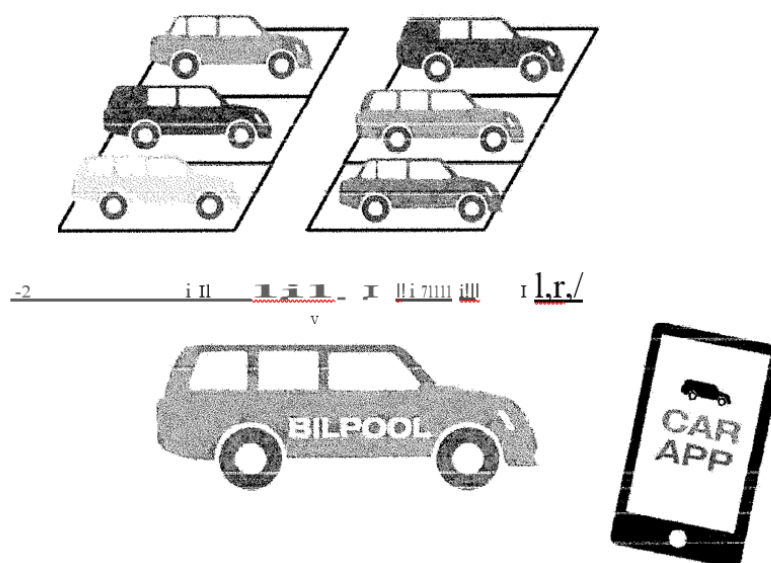
Beroende på om parkering ska ordnas inom allmän platsmark eller kvartersmark gäller olika regler enligt, plan- och bygglagen, PBL. Olika regler gäller även för prissättning av parkeringsplatser.

I rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder*⁹ betonas att uppdelningen av privat tomtmark och (kommunal) gatemark är grundläggande för regleringen av parkeringen i städerna. Författarna pekar i sin rapport på att driften av kommunal markparkering i Sverige beräknas subventioneras med 70 procent eller 3,4 miljarder kronor per år.

Boendeparkering infördes under 1980-talet och har identifierats som en särskild problematik eftersom parkering på gatemark till lågkostnader konkurrerar med dyra parkeringsplatser till höga kostnader på kvartersmark.

Bilpoolsutredningen konstaterar i sitt betänkande³⁰ att tillgång till parkeringsplatser är central för att främja bilpooler och föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. En bilpoolsbil ersätter flera privat- eller företagsbilar och ökar därmed resurseffektiviteten och minskar behovet av parkeringsytor³¹.

Figur 4.3



För varje bilpoolsbil antas 30 personer gå med i bilpoolen. Av dessa säljer i genomsnitt sex personer den egna bilen, eller avstår från att skaffa bil. Varje bilpoolsbil ersätter därför i genomsnitt sex bilar. Varje bilpoolsbil innebär att det behövs netto femfän-e parkeringsplatser.

Frågan om lastning, lossning och angöring är nära kopplad till parkering av fordon och framtidens mobilitet. Hänsyn till hållbarhet, minskad trängsel och buller samt en levande stadsmiljö ska matchas med boendes krav på service och leveranstjänster³². Städerna planerar för täta stadsdelar med höga krav på attraktivitet och”

Kommentar:

Byggrätt för garaget i norra delen av planområdet har justerats efter samrådet. Tidigare medgavs en nockhöjd på 20 meter, vilket skulle kunna inrymma 5 våningar. Nu medges en nockhöjd på 15 meter över angivet nollplan (dvs. höjden inkluderar markhöjden). Byggrätten medger nu endast tre våningar. I ett initialt skede avse dock endast två våningar uppföras. Parkeringsplatser avse anordnas även på taket med angöring från Mjövikvägen. Detta gör att parkeringshuset kommer smälta in i terrängen bättre och inte vara lika dominerande.

För att minska parkeringsbehovet kommer merparten av parkering inom Nättraby centrum ske samutnyttjat, dvs. att en bilplats delas mellan två eller flera olika verksamheter, fastigheter eller användare under olika tider under dygnet. På så sätt minskar risken för att parkeringsplatser står tomma.

Laddstolpar kan inte regleras i en detaljplan men krav på laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning finns i plan- och byggförordningen och kommer följas upp i kommande bygglov.

Kommunen tillsammans med Trafikverket satsar på att utveckla den nya gång- och cykelbanan utmed planområdet vilken fortsätter genom Nättraby.

3. B J

Inledningsvis vill jag säga att vi är positiva till en upprustning av Nättraby centrum. Det behöver helt klart göras någonting speciellt runt nuvarande situation med gamla havgården (förskolan). Som i nuläget är övergiven. Vi har tagit del av förslaget på detaljplanen via utskick i brevformat samt tittat på 3d modell som finns tillgänglig på hemsidan.

Denna detaljplan kommer att påverka min familj samt grannar på flera plan. Varav både positivt och negativt. Det vi vill opponera oss mest emot är att man vill bygga så högt i nära anslutning till vår tomtgräns. Insynen till vår fastighet kommer att bli stor pga. höjden på byggnaden i planen. Även att man planerar att bygga både fler parkeringar men även ett parkeringshus, Förhållandevis nära vår fastighet, som då ligger på en återvändsgata (Havgårdsvägen) med nästan 100% barnfamiljer. Det är väldigt mycket barn i rörelse runt och på Havgårdsvägen. Förslaget kommer att öka trafikflödet oerhört mycket. Även buller och avgasutsläpp kommer att bli ett problem. Vi känner en stark oro kring trafiksituationen om detta skulle genomföras enl. denna plan. Även tycker jag att man generellt har tagit i lite väl mycket gällande flertalet byggnader i planen, speciellt höjden man vill bygga på. Jag förstår det till viss del, då området är begränsat och man vill få med så mycket som möjligt på denna lilla yta, det man offerar om man bygger på detta sätt är bykänslan, anledningen till att vi och många med oss valt att bosätta oss här i Nättraby. Med bykänsla menar jag avsaknad av tätt liggande betongklumpar/parkeringshus, så höga att om man står i mitten mellan husen inte kan se träden som ligger 75m bort.

Jag ställer mig som frågande till hur man har tänkt med varuleveranser/tunga fordon som onekligen kommer att behöva besöka området dagligen? Mer handel = mer trafik.

Dock ser jag positivt på strukturen på gång/cykel vägar med passage över till grönytor och vandringsstråk. Detta har jag saknat länge. Mitt förslag till förändring av denna detaljplan är att skala ner höjden, särskilt på de byggnader som ligger parallellt med Havgårdsvägen BCDPR med flera, samt förlägga parkeringarna mer mot den norra delen. Kanske finns det flera ytor/tomter än just denna centrumplätt man kan bygga på? Även vill jag lyfta en diskussion kring någon form av insynsskydd/bullerskydd bekostade av kommunen mellan min fastighet och den delen som vetter mot de ev nya byggnaderna samt parken. Jag vill även lägga till att det kommer att behöva anläggas

Kommentar:

Efter samrådet har planförslaget ändrats genom att allmänt parkeringshus endast föreslås i norra delen av planområdet. Endast den trafik som ska angöra bygggrätter i sydväst kommer köra via Havgårdsvägen. Detta minskar påverkan för boende på Havgårdsvägen i förhållande till tidigare

förslag genom mindre flöde av trafik, buller, avgasutsläpp och risk för olyckor.

En uppdaterad bullerutredning har tagits fram efter samrådet. Utredningen visar att aktuell fastighet inte kommer påverkas av buller över riktvärdena och inget behov av bullerskydd finns.

För att trappa ner volymerna och anpassa tillkommande bebyggelse till befintlig bebyggelse längs Havgårdsvägen har planförslaget ändrats genom att ytor längs med vägen endast får bebyggas med komplementbyggnader med högsta byggnadshöjd på 3,5 meter.

Mellan ovan nämnd bostadstomt och närmst byggrätt för huvudbyggnad i detaljplanen är det ca 20 meter och till bostadshuset ca 40 meter. Med hänvisning till att det finns en väg emellan, det relativt stora avståndet samt då marken invid vägen endast får förses med komplementbyggnader, bedöms det inte innebära betydande olägenhet vad gäller insyn till vare sig bostadshus eller bostadstomt.

Vad gäller höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan, trafiken på Havgårdsvägen, buller, utsläpp och risker, fartgupp och insyn mm. se även generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

4. H D & Ch D

Höghus i Nättraby

Höghus mer än 2 våningar anser vi inte passar in i Nättraby. Detta förslag ändrar helt karaktären av Nättraby centrum, och bykänslan som finns idag kommer helt att försvinna. Det är just att Nättraby inte har en massa höghus samlade på ett litet område i centrum som gör att vi har en bykänsla och inte en stadskänsla, och som gör att vi och många andra med oss har valt att bo i just Nättraby och nära dess centrum.

Husens form, tak och fasader är dessutom väldigt spretigt i utformandet då olika delar av samma hus måste ha olika karaktär och ha olika takformationer. Känns som ett enda virrvarr av stilar och ger inget enhetligt uttryck. Vi emotsäger oss helt att man bygger högre hus än 2-våningar i Nättraby centrum.

Ökande biltrafik och Buller

De senaste åren har trafiken ökat väldigt på Åvägen. Att bygga 120 lägenheter enligt förslaget samt att flytta affären till hörnan vid Havgårdsvägen kommer att öka trafiken väsentligt på både Åvägen och Havgårdsvägen som gränsar till vår tomt. Enligt förslaget kommer alla tunga transporter till affären och till övrig service och boende i den södra delen av centrum att köra via Havgårdsvägen.

Vi föreslår att man i stället för en infart från Havgårdsvägen planerar om och gör en separat ny infart direkt från Åvägen till affären och parkeringen med de 31 platserna. Infart från Havgårdsvägen borde då bara tillåtas av Cykel/Gång trafik. På så sätt blir ökningen av trafik på Havgårdsvägen

enbart pga de nya lägenheterna/parkeringshuset och parkeringen där den gamla förskolan idag ligger.

Vad gäller sänkning av hastighet på Ävägen utanför centrum till 30km/h, så anser vi att den bör sänkas hela vägen från bron och en bra bit förbi korsningen vid Havgårdsvägen/Ävägen söderut. Det är många som promenerar över vägen i korsningen och "raksträckan" inbjuder till att många kör alldeles för fort.

Skymd utsikt på grund av 3-Våningshuset längs med Havgårdsvägen samt 3-våningshuset i hörnan Havgårdsvägen/Ävägen

Idag har vi fin utsikt från vår övervåning. Bl a ser vi parken, kyrkan och Axel (skärgårdstrafikens båt på Nättraby-ån) komma och gå då vi sitter och jobbar, vilket vi fortsatt efter pandemin kommer göra hemifrån.

Med det föreslagna 3-våningshuset (affären med lägenheter ovanpå) precis intill Havgårdsvägen kommer vår utsikt att försvinna helt. Vi kommer att titta rakt in i lägenheterna på andra sidan. Dessutom kommer lägenheterna få direkt insyn i vårt hus och i vår trädgård, vilket inte är OK för oss.

Vi vill inte att man tillåter att huset med affären kan bli så högt som 13 meter i nockhöjd. Vi föreslår att man inte tillåter att kunna bygga bostäder ovanpå affären, utan begränsar det till ett 1-plans hus med platt tak.

Det hus som kan komma att byggas där nuvarande frisören ligger tillåts läggas längs med Havgårdsvägen. Detta emotsäger vi oss då en vägg vid vägen kommer alldeles för nära vår tomt, vilket blir mycket störande för oss,

Vi vill inte att man tillåts bygga husen så nära Havgårdsvägen, utan behåller såsom det är idag, en yta ut mot Havgårdsvägen som inte får bebyggas.



Bild 1. Vy från arbetsrum som ersätts med ett 13 meter hög fasad ,om förslagen planändring genomförs. Staden flyttar till mig, istället för tvärtom.

Vårdcentral och tandläkare

120 nya lägenheter innebär ett ökat tryck av fler patienter till Vårdcentralen och Tandvården i Nättraby. Vi önskar att dessa också byggs ut så att de ska kunna ta emot det ökade antalet patienter.

Tillgänglighet till parken

Enligt förslaget så kommer markering i gatan på Ävägen vid utgången från Torget att visa att det kan gå folk där. Vi föreslår att man också planerar för ett övergångsställe. Samtidigt saknas i planen en trottoar även på östra sidan av Ävägen. Vi föreslår att man planerar en sådan.

Idag promenerar väldigt många över mot parken precis söder om korsningen Ävägen - Havgårdsvägen då det på parksidan finns en grusgång ner mot ån. I denna korsning behövs ett övergångsställe också.

Eftersom den nya planen inbjuder till att fler personer kommer att promenera längs ån, så kommer slitaget på gångstigarna att bli större. De blir väldigt leriga så snart det är lite blött då de har undermåligt underlag. Vi föreslår att man planerar för att gångstigarna förbättras vad gäller underlag och att även belysning sätts upp utmed stigen vid ån.

Trängsel vid Tallan Tallholmens badplats är en pärla, både för bad på sommaren och för skridskoåkning på vintern. Men tyvärr har den en begränsad möjlighet att ta emot besökare. Framför allt räcker inte antal parkeringsplatser till.

Vi ser att den stora ökningen av bostäder kommer att ytterligare belasta den redan begränsade tillgången till Tallholmen. Man bör därför även se över tillgängligheten till det området.

Återvinningsstationen

Idag finns en återvinningsstation på det stället där höghuset vid Havgårdsvägen (affären) förslås ligga. Information om vart den ska flyttas eller om den tas bort helt ifrån centrumområdet saknas i informationsmaterialet. En återvinningsstation behövs verkligen i centrum, så en plan för vart återvinningen ska flyttas behöver tas fram.

Parkeringar Vi ser en risk att inte parkeringsplatserna utomhus kommer att räcka till för både besökande och anställda i affärer och service samt till övriga besökare (till parken, Axel etc) och även boende, utan att det kommer att bli många som kommer behöva parkera på gatorna invid centrum.

Kommentar:

Områdets höjdskillnader är till fördel vad gäller att kunna bygga högre väl anpassade byggnader i Nättraby centrum. Högre bebyggelsen än två våningar anses därmed vara lämpligt. Utformningen av ny bebyggelse är inte klart, redovisade illustrationer är endast en möjlig (och maximerad) utformning. Det är inte möjligt att bestämma exakt vad som ska uppföras i detta skede. Exakt utformning säkerställs i kommande bygglovskede.

Efter samrådet har planförslaget ändrats genom att allmänt parkeringshus endast föreslås i norra delen av planområdet. Endast den trafik som ska angöra byggrätter i sydväst kommer köra via Havgårdsvägen. Detta minskar påverkan för boende på Havgårdsvägen i förhållande till tidigare förslag genom mindre flöde av trafik, buller, avgasutsläpp och risk för olyckor.

För att trappa ner volymerna och anpassa tillkommande bebyggelse till befintlig bebyggelse längs Havgårdsvägen har planförslaget ändrats genom att ytor längs med vägen endast får bebyggas med komplementbyggnader med högsta byggnadshöjd på 3,5 meter. Vad gäller byggrätt i sydöst har den sänkts till höjd motsvarande två våningar.

Läs mer om höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan, trafiken på Havgårdsvägen samt buller, utsläpp och risker, varuleveranser, fartgupp, insyn och återvinningsstation under ”generella kommentarer” i slutet av dokumentet på sidan 61.

Synpunkterna om belysning vid ån och parkeringssituationen vid Tallholmen noteras och förs vidare till Drift - och serviceförvaltningen, gata park avdelningen.

5. P J & J A

Vi har läst igenom all information ifrån er, och har varit inne på Karlskrona kommuns hemsida och pratade med er planarkitekt samt politiker när de var på plats i Nättraby!

Vår fastighet, Västra Nättraby 10:20 på Lindvalls väg 2, angränsar direkt till ev. nybyggnation.

Vi gjorde ett eget aktivt val att flytta ut från stadskärnan i Karlskrona med höga hus och betongbyggnader runt om oss för att komma till en mindre by miljö som är öppen och lantlig som Nättraby erbjuder med närhet till: hav, skog, ständer, öppna vidder, friluftsliv och även bra kommunikationer in till Karlskrona.

Nybyggnad är positivt även utanför Karlskrona stadskärna, men att bygga så stora och höga byggnader på 3–5 våningar (13–20 meter höga) mitt i Nättraby centrum och så nära vår fastighet är vi starkt motståndare till och det påverkar oss genom mer buller, fordonstrafik, avgaser, vår utsikt mot ån, parken, kyrkan och vandringsstråken längs ån som då kommer att försvinna helt från vår tomt.

Vi kommer även att känna oss inträngda med direkt insyn i vårt hus och insynen på vår tomt från balkongerna på hög höjd med byggnaderna så nära inpå oss känns mycket påträngande.

Varför måste man bygga så högt?

Räcker det inte med 2-plan?

Vårt förslag är att endast bygga 1-plans fastigheter i närheten av den äldre och befintliga villabebyggelsen och längre bort ifrån oss sett, 2-plans fastigheter för att vi inte ska förlora utsikt och inte få några större och högre byggnader så nära inpå oss, med direkt insyn i vårt hus och insynen på vår tomt från närbelägna balkonger.

I och med att man bygger ett så pass stort huskomplex mitt i Nättraby centrum så försvinner även den lugna och behagliga miljö som vi en gång valde att flytta till.

Redan nu så bor det mycket folk centralt i Nättraby, så varför tittar man inte på nybyggnationer i utkanterna av Nättraby där det finns större områden och möjligheter att göra mer.

Mellan Centrala Nättraby och Skillingens finns det ju stora möjligheter att bygga samman de områdena med nybyggnation, gång och cykelvägar längs hela Mjöviksvägen och inte bara en bit som det är nu. Det finns även stora möjligheter norr om Nättraby och längs E22:an mot Björkeryd längs järnvägen.

Vi vill inte att det byggs en så stor och hög byggnation så nära vår fastighet på Lindvallsväg och Havgårdsvägen, det passar inte in att bygga så stora höghuskomplex mitt i en liten by som Nättraby.

Trafiksituationen har ökat markant i Nättraby Centrum dom senaste åren och på Åvägen som har blivit en genomfarts led. Genom att bygga så många som 120 nya lägenheter mitt i Nättraby Centrum så kommer även en stor utökning av bilkörning inpå oss med in/utfarter runt vår fastighet att öka markant och även bullernivån kommer att höjas med avgasutsläpp som följd.

I dagsläget så bor det inga personer på det berörda området, men vid en nybyggnation så ökar persontätheten markant genom att 120 nya lägenheter byggs. 120 nya lägenheter och med 2–4 personer i varje lägenhet blir det en stor ökning centralt med 240–480 personer på en tidigare obebodd yta.

Det känns trångt i ett litet centrum som Nättraby har idag.

Varje lägenhet (120 st.) kommer att ha minst 1 bil/hushåll att parkera och när det inte finns plats så kommer det att parkeras vilt längs våra tomter/fastigheter. Man måste också räkna in all personal till butikerna som också behöver parkera och blir det många butiker, dagis, affärer, service, båttrafiken mm. så kommer parkeringsproblemen bli mycket större.

En del pendlare som bor utanför Nättraby kör även ner till Centrum med bil och parkerar för att sedan ta bussen in till Karlskrona.

Det är även planerat en in/utfart till en parkering och parkeringshus precis utanför vår tomtgräns norr om Havgårdsvägen, och där kommer många nya trafiksituationer att uppstå.

Den tunga trafiken med varutransporter till och från affärerna skall enligt er själva gå in på Havgårdsvägen/Lindvalls väg och då kommer all tung transport av varor med in/urlastning gå precis utanför våra fastigheter med höjda bullernivåer och avgaser att öka.

Infarten till Nättraby Centrum kan i så fall flyttas längre norr ut mellan dom nya byggnaderna, och vår egen infart på Havgårdsvägen och Lindvalls väg kan vara kvar för boende i befintligt villakvarter.

Skulle det även bli Vårdcentral, tandläkare och apotek i centrum så skulle trafiksituationen bli katastrof för oss alla som bor i fastigheter här med alla dessa transporter mitt i centrum.

Det är en för liten centrumkärna i Nättraby för att göra en så stor och hög nybyggnation på en plats, och trafiksituationen tillåter inte det med ljud/bullernivåer och avgasutsläpp som följd.

Hur kommer en närliggande sopstation att placeras? Den vi har idag är mycket bra och ligger nära. Behovet av en sopstation kommer att bli ännu större.

Blir det en ny byggnation som ni presenterar så vill vi att det byggs ett insynsskydd/bullerskydd som bekostas av kommunen mellan vår fastighet och den nya byggnationen.

Redan idag är det mycket trafik i Nättraby centrum och vi ser gärna att hastigheten sänks på hela sträckan utanför vårt område (Havgårdsvägen och Lindvallsväg) på Ävägen där det även saknas ett riktigt övergångsställe till gångstråket längs ån där många går, även belysning längs ån saknas.

Kommunen bör även titta över hela/totala trafikflödet med genomfart i Centrala Nättraby, och alla in och utfarter i Nättraby även från Skärva by/Björkeryd/Skillingenäs/Grönadal. Det gjordes en mätning för 8-10 år sedan och den speglar inte dagens trafiksituation.

Det behöver göras en helt ny mätning av trafiken i hela Nättraby med omnejd under en längre tid, inte bara över en vecka.

Jag vet att det har gjorts punktmätningar av trafikflödet vid olika nedfarter till bla. Åslätten för ett par år sedan, men det räcker inte utan behöver mätas över en längre tid.

Det bör byggas någon form av en riktig och direkt väg med infart från E22 mot Skillingenäsområdet och Grönadal för att begränsa och lätta på den trafiken som idag går genom centrala Nättraby.

Kommentar:

För att trappa ner volymerna och anpassa tillkommande bebyggelse till befintlig bebyggelse längs Havgårdsvägen har planförslaget ändrats genom att ytor längs med vägen endast får bebyggas med komplementbyggnader med högsta nockhöjd på 5 meter.

Mellan ovan nämnd bostadstomt och närmst byggrätt för huvudbyggnad i detaljplanen är det ca 18 meter och till bostadshuset ca 30 meter. Med hänvisning till att det finns en väg emellan, det relativt stora avståndet samt då marken invid vägen endast får förses med komplementbyggnader, bedöms det inte innebära betydande olägenhet vad gäller insyn till vare sig bostadshus eller bostadstomt.

En uppdaterad bullerutredning har tagits fram efter samrådet. Utredningen visar att aktuell fastighet inte kommer påverkas av buller över riktvärdena och inget behov av bullerskydd finns.

Vad gäller höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan, trafiken på Havgårdsvägen samt buller, utsläpp och risker, varuleveranser, fartgupp, insyn och återvinningsstation se generella svar i slutet av dokumentet, sidan 61.

6. J B

Som lagfaren ägare till fastigheterna Västra Nättraby 10:68 och Västra Nättraby 10:85 så vill jag framföra mina synpunkter och krav på ändring av detaljplaneförslaget.

Jag och min fru startade en enskild firma Akvarium på Jobbet 2005 och utvecklade även ett Aktiebolag 2016-05-10, Djurens Värld Nättraby AB. Jag som privatperson köpte Västra Nättraby 10:86 2012-05-10 för att vi skulle ha en bra lokal till vår verksamhet. Det har fungerat så pass bra att 2020-01-31 köpte jag Västra Nättraby 10:68 dels för att utveckla vår egen verksamhet, fortsätta växa och vidareutveckla våra tankar o drömmar samt även utveckla Nättraby Centrum.

Vi har deltagit i den planprocess som har genomförts av tjänstemän/tjänstekvinnor på Karlskrona kommun.

Nu när planförslaget är ute på samråd och våra synpunkter ej har tagits på allvar och realiserats i planförslaget så måste vi på det här sättet bevaka våra intressen i samband med mina fastigheter.

För Västra Nättraby 10:68 så skedde en fastighetsreglering 1991-06-06 där området söder om den ursprungliga fastigheten införlivades med Västra Nättraby 10:68 och arealen utökades med 63 kvm, det området benämnt

som "området 1 ". I akten finns ett servitut på 5 p-platser som flyttats söderut enligt förrättningskartan, som tillkommit genom nymätning och finns med i Akt 1080-91-109.

Förutom dessa parkeringsplatser finns ett officialservitut Akt 10-NÄT-1254.1 som ger Västra Nättraby 10:68 rätt att disponera 10 p-platser inom den stora parkering som ligger öster om fastigheten. I planförslaget finns där byggrätt för handel och bostäder.

För Västra Nättraby 10:86 genomfördes en fastighetsreglering 2014-09-12 där fastigheten tillfördes 315 kvm för att parkering skulle kunna ske på egen mark och för att säkerställa leveranser av varor som transporteras med mindre eller större lastbilar, på västra sidan om byggnaden finns därför 6 p-platser och möjlighet för lastbilar att angöra med sina varor. Vi har under planprocessens gång skickat skiss på hur det fungerar idag, men vi kan inte se hur det är löst i detaljplanen.

Parkeringsplatserna för kunder och besökare måste lösas i detaljplanen dvs ersättas med likvärdiga p-platser samt möjlighet för lastbilar till angöring med varor till mina byggnader.

Från det planen har vunnit lagakraft till tidpunkten när planen är genomförd. Under tidsperioden fram till att detaljplanens byggnation är genomförd kommer det förmodligen att uppstå brist på p-platser på grund av byggtransporter och byggbodars. Detta är också ett problem att lösa.

Vi betalar inget för våra idag väl fungerande p-platser genom den rättighet som finns i servitutsavtalet och genom att parkeringen sker på vår egen tomt. Detta är villkor som vi ser som mycket väsentliga för vår verksamhet och vår vilja att utveckla Nättraby Centrum.

Vi är i grunden positiva till de åtgärder och byggrätter som finns i detaljplanen, men vi kan inte acceptera en lösning där våra fastigheter tvingas lösa parkeringsbehovet genom att hyra parkeringar i parkeringshus eller på marken. Vi måste ha tillgång till parkering och angöring på samma sätt och i ungefär samma läge som idag.

Tillhörande bilagor är inte bifogade i samrådsredogörelsen men finns att tillgå efter förfrågan.

Kommentar:

Inför framtagande av samrådsförslaget har kommunen haft återkommande möten med avstämningar och workshops individuellt och i grupp. Kommunen har tagit emot synpunkter, diskuterat dem tillsammans och beaktat dem i framtagandet av förslaget. Innan samrådet var det dock för tidigt att lösa de detaljerade parkeringsfrågorna och problematiken med framtida byggprocesser. Efter samrådet har kommunen arbetat vidare med planförslaget och synpunkter som

inkommit under samrådet har varit mycket värdefulla och har lett till justeringar av planförslaget.

Som beskrivet i ovan yttrande finns servitut för 5 parkeringsplatser söder om Västra Nättraby 10:68 samt 10 parkeringsplatser på den allmänna parkeringsytan i öster (Västra Nättraby 10:5). För att säkerställa servitutet (rättighet till parkering) har plankartan justerats genom att byggrätten söder om Västra Nättraby 10:68 har utökats mot öster för att inrymma parkeringsplatser till förmån för Västra Nättraby 10:68. Ändring sker genom lantmäteriatgård. Dessa parkeringsplatser kommer tillhöra ovan nämnd fastighet och inte inkluderas i områdets annars samutnyttjande parkeringsplatser. De övriga parkeringsplatser som krävs för att uppnå parkeringsbehovet för fastigheten, kommer behöva lösas samutnyttjat

Karlskrona kommun kommer i senare skede diskutera lösningarna mer i detalj med berörda fastighetsägare. Parkeringsfrågorna rörande byggskedet styrs inte i detaljplanen och behandlas först när detta blir aktuellt.

Föreningar och intresseorganisationer

Nättraby Vägsamfällighet

Avsnitt inom detaljplanen som berör NVS ansvarsområde, är Mjöviksvägen (avsnittet Fredriksdalsvägen ner till Åvägen), G/C-vägar i området samt Havgårdsvägen. Idag så sköter NVS vinterväghållning, sandning och sopning av P-platsen i Nättraby C. Hur detta skall hanteras i framtiden förutsätter vi kommer att regleras då detaljplanen i delar eller i sin helhet genomförs.

NVS förutsätter att den del av Åvägen som i dag har 40 resp, 60 km/tim gränsande till detaljplanen kommer att få 30 km/tim.

För övrigt så har NVS inga synpunkter på utformningen av detaljplanen.

Några allmänna funderingar;

- Parkeringshusen och p-platser bör redan från början förses med ett antal laddningsstolpar för elbilar. Detta innebär att EON måste säkra upp elkraftförsörjningen för det framtida effekt behovet till Nby centrum

- Fjärrvärme finns framdraget i korsningen Fredriksdalsvägen-Mjöviksvägen. Byggrätterna bör ha en anmodan att ytnyttja denna möjlighet ur ett hållbarhets perspektiv. Då minskar behovet av el för att värma upp fastigheterna och varmvatten.

- Taken bör förses med solpaneler

- Någon eller några av fastigheterna bör byggas som seniorboende och med flera 4-rums lägenheter

Kommentar:

Hastighetsbegränsningen planeras till 30 km/h vid genomförandet av bebyggelse och markförändringar utmed Åvägen. Möjligheten till fjärrvärme, solpaneler och laddningsstolpar nämns i planbeskrivningen men är inget som enligt gällande lagstiftning får regleras i plankartan.

Villaägarna i Karlskrona

Undertecknad som företräder Villaägarna i Karlskrona vill med anledning av att vi givits tillfälle till yttrande/samråd i rubricerade ärende vill helt kort anföra följande:

Generellt: Det är alldeles utmärkt att det görs något åt centrum och att man i planförslaget ger möjlighet till olika typer av bebyggelse och aktiviteter i

form av möjligheter till handel mm. Det blir onekligen ett mera levande centrum helt enkelt!

Speciella påpekanden: Organisationen Villaägarna brukar betona vikten av parkering intill eller inuti bostadsbebyggelse och det har man tagit hänsyn till i planbeskrivningen. Dock tycker vi att man i möjligaste mån skulle ta bort parkeringsrutorna och flytta dessa inuti det planerade parkeringshuset i stället. Den fina miljö som finns mot ån kommer mer till sin rätt tycker vi. Den planerade cykelvägen är också alldeles utmärkt då man separerar cykel/gångtrafik och biltrafiken. I förslaget markeras också möjligheter till caféverksamhet och det behövs verkligen i byn. Vi har hört att samråd skett med nuvarande ägarna till byggnaden som har tillfälligt byggnadslov. Vi anser dock att konsekvensbeskrivningen om möjligheten att bedriva denna typ av verksamhet troligen är begränsad och om det är möjligt att ange i planbestämmelserna att tillfälligt ge möjlighet för samma verksamhet som i dagsläget borde den möjligheten tillvaratas. Slutligen noterar vi med tillfredsställelse att såväl utbyggnad av vårdcentralen och biblioteksverksamhet och kanske apotek samt samlingslokal för föreningslivet ge tillfälle i planbestämmelserna att utvecklas och flyttas från nuvarande läge!

Kommentar:

Parkeringsplatserna som är utanför parkeringshuset är främst tänkta till verksamheterna och behöver finnas i anslutning till service för att uppnå parkeringsnormen. De boende i området parkerar i första hand på kvartersmark eller i parkeringsgaraget.

Möjligheten till café är möjlig i hela området enligt planbestämmelserna.

Nättraby GOIF

Nättraby GoIF är en idrottsförening i Nättraby med 333 aktiva varav 290 i ungdomssektionen. För oss är det viktigt att ta tillvara våra medlemmars intressen i alla frågor som rör utvecklingen av Nättraby. Därför vill vi delge er våra synpunkter kring detaljplanen för nya centrum.

Styrelsen har gått igenom materialet som ligger till grund för den nya detaljplanen. Vi tycker det är bra att vi får nytt centrum vilket gör Nättraby mer attraktivt men tyvärr saknar vi att man lyfter fram hur nya detaljplanen aktivt verkar för att också främja fritids- och friluftaktiviteter.

I ”Social Konsekvensanalys” nämns aktiviteter endast i ett par meningar nämligen där det står att lekplatsen ska bevaras samt längre fram att ny växtlighet skulle ge möjlighet till spontanaktivitet.

Ett centrum blir ofta en mötesplats för ungdomar och när de samlas vill vi att de ges enkla och naturliga möjligheter till spontanidrott och rörelse eftersom vi tyvärr i dessa tider ofta ser att vardagsmotion blir eftersatt.

Vi vill därför att man i planen för nytt centrum tydligt planerar för mer spontanaktivitet och upplåter en yta för detta vilken exempelvis kan innehålla:

- Mindre aktivitetsplan för bollspel
- Fasta bordtennisbord
- Boule-plan e.dy.

Även om det bara indirekt rör denna detaljplan vill vi också påpeka att ju mer Nättrabys befolkning ökar, desto större är behovet av en användbar och storleksmässigt anpassad idrottsplats i byn där barn och ungdomar kan utöva idrott. Nättraby IP är i dag inte dimensionerad att möta detta om befolkningen ökar, vilket alla vill. I tillägg till detta skulle vi också gärna se en upprustad slinga för löpning/promenad med fungerande belysning i anslutning till idrottsplatsen. En sådan slinga kan användas av alla åldersgrupper (barn, unga och vuxna) för vardagsmotion, och även vara till stor nytta för Nättraby GoIF:s och NKC:s idrotts- och skolidrottsverksamhet.

Styrelsen Nättraby GoIF

Kommentar:

I planbeskrivningen nämns spontanaktiviteter och intentionerna är att möjliggöra aktiviteter på de allmänna ytorna som tex torget. Ovan nämnt gångstråk är beläget utanför planområdet och frågan hanteras inte heller inom ramen av en detaljplan. Om ni önskar lyfta frågan finns möjlighet att skicka in ett medborförlag.

Hyresgästföreningen Sydost

Bra med flerbostadshus för Nättrabys expansion och ett bra tillskott med lägenheter.

För övrigt inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Myndigheter, organisationer och bolag

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att vidareutveckla och komplettera Nättraby Centrum med ny struktur och bebyggelse för både verksamheter, skola och bostäder.

Vägar

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg 678 (Åvägen) öster om planområdet.

Byggnadsfritt avstånd (från vägområdesgräns) är 12 meter och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten placeras.

Eftergivliga anordningar så som staket kan tillåtas. Planförslaget medger bebyggelse inom det byggnadsfria avståndet vilket Trafikverket invänder mot. Trafikverket anser att plankartan ska kompletteras med prickmark motsvarande det byggnadsfria avståndets utbredning, oavsett befintlig bebyggelse.

Av planbeskrivningen framgår att trafikberäkning genomförts med en beräkning av trafikökning till följd av planförslaget med 120 bostäder och ökad handel mm borde bidra med en avsevärd trafikbelastning. Ökad trafik kan medföra behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, i synnerhet i närliggande anslutningar till väg 678. Redovisningen visar på en planerad fördelning av flödet till området via två anslutningar vilket är positivt och kan antas göra att det omgivande vägnätet klarar en av de beskrivna trafikmängderna. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Hastighetsreglering är genomförd i området och ytterligare åtgärder i form av hastighetsdämpande åtgärder och passager över väg får hanteras i samråd med Trafikverket med hänsyn till bibehållen funktionalitet på lv 678. Åtgärderna är föreslagna i Åtgärdsvalsstudie men innebär inte per automatik ett genomförande utan får vägas emot fler behov och brister i vägsystemet. Åtgärder på allmän väg där staten är väghållare ska placeras och utformas så att de uppfyller kraven enligt VGU.

Om sådana åtgärder blir nödvändiga ska, innan detaljplanen föres till antagande, ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Ett finansierings- och genomförandeavtal har tecknats mellan kommunen och Trafikverket avseende byggnation av GC-väg. Av avtalet klargörs ansvarsgränser avseende ägande, drift och underhåll samt finansiering av åtgärderna.

Anslutning

Det bör förtydligas i planen vilka anslutningar till området som ska användas för biltrafik. Det uppfattas i plankartan att detaljplanen innehåller en ny anslutning till statlig väg utifrån plankartans beteckning TORG. Trafikverket godkänner inte att nya anslutningar anläggs till väg 678 och kräver därför att plankartan förses med utfartsförbud utmed väg 678, med undantag för befintliga anslutningar.

Luftfart

Vid granskning av detaljplaner och bygglov granskar Trafikverket all byggnation över 20 meter för att säkerställa att byggnationen inte påverkar väg och järnvägs trafik- och kommunikationssystem. Trafikverkets trafik- och kommunikationssystem är uppbyggda på två sätt, dels kommunikation från torn till objekt (väg och järnväg, även tåg), dels mellan torn. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att genomföra granskningen då byggnationen kan innebära påverkan på trafikeringen. Även om en detaljplan ligger långt från exempelvis en järnväg kan bygga om på 20 meter eller mer komma att påverka riksintresse för kommunikationer.

För att i framtiden undvika att ex uppskjutande byggnadsdelar påverkar kommunikationssystem anser Trafikverket att detaljplanen ska reglera totalhöjd i stället för byggnadshöjd.

Buller

Till planhandlingarna bifogas en trafikbullerutredning som visar på att bostäder hålls inom nivån för bullerpåverkande nivåer och att bostäderna kan planeras på ett sådant sätt så att det hålls inom föreskrivna riktlinjer. Beräkningen är gjord på en bedömd trafikallsträng till 2040 om hastigheter i området hålls på en låg nivå. Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Kollektivtrafik

En förtätning av bostadsbebyggelse i ett redan befintligt centrumnära läge är positivt ur möjligheten att nyttja kollektivtrafik i området. Tillgången till kollektivtrafik är god och något som kan nyttjas ytterligare genom bildandet av centrum/torg och fler bostäder i området.

Gång- och cykeltrafik

Utifrån framtagen Åtgärdsvalstudie – Lv 678 Nättraby, oskyddade trafikanter, där en av åtgärderna föreslagits vara anläggande av en GC-väg längs planområdet utmed Ävägen har ett avtal tecknats mellan kommunen och Trafikverket om statlig medfinansiering för byggnation av cykelväg som sträcker sig förbi planområdet. Gång och cykelvägen är markerad med

CYKEL i planförslaget men ska vara ämnad även för gångtrafik varför detta bör framgå förtydligt som GCVÄG i plankarta.

Kommentar:

Karlskrona kommun har haft två möten med Trafikverket och Länsstyrelsen under våren 2021 samt ytterligare ett under hösten 2023. Under dessa möten konstaterades att 12-metersregeln inte gäller inom detaljplanelagt område. Kommunen bör dock redovisa hur VGU uppfylls, vilket redovisas i en trafikutredning som bifogas till detaljplanen. Kommunen utgår ifrån framtida hastighet (30 km/h) vilket ger en sikttriangel med 50 meter åt vardera håll.

Plankartan har reglerats efter utredningen dels genom att avstånd för kvartersmark mot Ågatan har justerats, dels genom att bestämmelse om att byggnader ska utformas så att fri sikt från korsning uppfylls har tillkommit. Plankartan har även försetts med utfartsförbud mellan torget och Ävägen och planbestämmelsen cykel är ändrad till GCVÄG.

Plankartan reglerar både nockhöjd och byggnadshöjd. Bestämmelserna ska mätas från nollplanet. Den byggrätt som medger högst byggnad är den som medger en nockhöjd på +23,0 meter i centrumets mittendel. Höjden är anpassad utifrån höjd på torget intill, dvs. +3,3 meter. Detta möjliggör att byggnaden kan få en nockhöjd på 19,7 meter.

Region Blekinge

Region Blekinge ser positivt på föreslagen detaljplan och att det ges möjlighet för etablering av vårdverksamhet. I den framtida planeringen är det av största vikt för Region Blekinge att placeringen av en ny vårdbyggnad ger möjligheterna för att skapa en lämplig och fungerande vårdbyggnad och som är anpassad för att möta de krav som ställs på den framtida Nära vården.

Höjdskillnaderna inom planområdet medför vissa svårigheter att lösa tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga samt hur logistiken med olika transporter ska ske.

Region Blekinge vill lyfta att det är av stor vikt att en framtida vårdbyggnad ges möjlighet att kunna separera de olika flödena till byggnaden så som patientflödena, infektionsflöden, ambulanstransporter, gods- och avfallstransporter samt personalflöden.

Möjlighet till utemiljö som ett led av en läkande vårdmiljö är även något som Region Blekinge värderar högt.

Region Blekinges verksamhet medför en ökad trafik inklusive viss del tung trafik samt även trafik som behöver kunna ta sig lätt och snabbt till och från verksamheten. Om planeringen kommer att innebära att denna trafik, eller

en del av den, kommer att angöras via den övre delen av Mjöviksvägen, ser vi att det behöver göras åtgärder för att trafiksäkra Mjöviksvägen samt Fredriksdalsvägen. Bägge dessa vägar trafikeras redan i dag med mycket biltrafik, bussar i linjetrafik samt gång- och cykeltrafikanter. Ingen av vägarna har separerade gång- och cykelvägar. Mjöviksvägen mellan korsningen vid Roslundavägen fram till korsningen med Fredriksdalsvägen samt hela Fredriksdalsvägen behöver byggas om och tillskapa separerade gång- och cykelvägar.

Region Blekinge ser fram emot en fortsatt dialog för att möta framtidens vårdbehov i Nättraby.

Kommentar:

Dialog har hållits med Regionen angående möjlig byggnad och placering av en vårdbyggnad inom planområdet. Kommunen ser positivt på en etablering av vårdcentral och tandläkare i Nättraby centrum. Regionen meddelade dock kommunen i december 2023 att de inte kan lämna besked om Nättraby centrum fortfarande är aktuellt för etablering. Detaljplanen är flexibel och medger centrumändamål, vilket inkluderar primärvård, och hänsyn har tagits utifrån de uppgifter som inkommit. En trafikutredning av Nättraby samhälle har tagits fram, läs mer på sidan 63. Utmed Åvägen planeras i planen en separerad gång- och cykelväg.

Skogsstyrelsen

Vi har beretts möjlighet att yttra oss i rubricerat ärende.

Vi har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

Vi ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Vi är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

På grund av rådande omständigheter med Corona och arbete hemifrån har vi begränsade möjligheter till utskrift och scanning. Därför skickas detta yttrande till er utan underskrift. Vill ni ha en underskriven kopia ber jag er meddela oss det, så kompletterar vi med det senare.

Kommentar:

Synpunkterna noterats.

Politiska partier

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Äldrenämnden

Äldrenämndens arbetsutskott beslutar

1. att lämna synpunkter avseende förslag till detaljplan för Nättraby centrum, Västra Nättraby 10:5 m.fl. i enlighet med äldreförvaltningens förslag,
2. att godkänna paragrafen omedelbart justerad Yrkande Jan-Åke Nordin (M), Kent Lewén (L) och Ann-Louise Trulsson (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag. Avdelningschef Carina Thörnquist, föredrar ärendet.

Sammanfattning

Planområdet är beläget i centrala Nättraby och gränsar i norr till Mjöviksvägen, i öster till Ävägen och i söder till Havgårdsvägen. Inom området finns idag livsmedelsaffär samt diverse annan service. Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att vidareutveckla och komplettera Nättraby centrum med ny struktur och bebyggelse. Planförslaget anger utveckling med flerbostadshus i 3–5 våningar med centrumverksamheter i bottenplan och sammanlagt ca 120 bostäder ovanpå. Planen omfattar även vård, besöksanläggning, parkering och skola. Planförslaget anger också lösningar för att boende och besökande ska kunna röra sig obehindrat till och mellan olika områden i Nättraby centrum.

Äldreförvaltningens synpunkter

Äldreförvaltningen önskar att förutsättningar att lokalisera ett särskilt boende för äldre (omvårdnadsboende) i Nättraby centrum provas inom detaljplanarbetet.

Äldrenämndens Behovsanalys omvårdnadsboende 2021 2036 samt äldrenämndens lokalförsörjningsplan (NÄLP) 2021 2031 anger behov av om- och utbyggnad av omvårdnadsboende i Nättraby. Då tidigare planerat objekt har avbrutits behöver en ny lokalisering sökas. Äldreförvaltningens bedömning är att Nättraby centrum har förutsättningar att uppfylla de lokaliseringsfaktorer som är av stor betydelse för lokalisering av omvårdnadsboende; upptagningsområde med stabil befolkning och efterfrågan över lång tid, goda förbindelser med kollektivtrafik, närhet till service, tillgängligt topografiskt samt fastighetens storlek. Avseende planförslaget vill äldreförvaltningen understryka behovet av tillgänglighet

inom och i anslutning till planområdet, vilket planhandlingarna också tydligt anger som förutsättning.

Kommentar:

Dialog och utredning angående omvårdnadsboende i Nättraby centrum har skett. Sedan samrådet har dock annat planarbete för nytt omvårdnadsboende i Nättraby på närliggande fastighet Fredriksdal 8:218 påbörjats. Detaljplanen för Nättraby centrum är dock flexibel och möjliggör bebyggelse av ett omvårdnadsboende om det skulle bli aktuellt.

Kunskapsförvaltningen

Planen är översänd för yttrande under samrådsskedet.

Detaljplanen innebär att Nättraby centrum byggs om med 120 nya lägenheter.

Både förskola och grundskola inom Nättrabyområdet är hårt ansträngt vad gäller kapacitetsutnyttjande. I kunskapsförvaltningens lokalplan finns både en ny förskola och en grundskola medtagen inom Nättraby. Aktuell detaljplan innebär möjlighet till en mindre förskoleenhet. Det är osäkert om denna verkställs.

I övrigt inget att erinra mot i detaljplanen.

Kommentar:

Eftersom möjlighet till friytor till förskola är begränsat inom Nättraby centrum och då en förskola genererar mycket trafik vid hämtning/lämning och ex. mattransporter, har möjlighet till förskola utgått från plankartan. En ny förskola planeras inom ny byggrätt i området Hejans Lycka i Nättraby tätort, där förutsättningarna är bättre.

Drift och serviceförvaltningen

Drift och serviceförvaltningen föreslår följande yttrande:

Förskolan

Det pågår ett arbete inom kommunen kring förskolors uteytor. Ett utkast till riktlinje är färdigt och det arbetet borde tas med i planarbetet. Det är viktigt att utvärdera om det är lämpligt att planen föreslår förskola när det är tveksamt om uteytorna räcker till.

VA

Ledningar inom området har tillräcklig kapacitet, dock har det varit driftproblem med dagvattenledningen i planteringsytan mellan parkering och Ävägen på grund av inträngande rötter från träden.

De nya byggrätterna mellan gata/torg och Ävägen medför att dagvattenledningen måste läggas om. Dessutom korsar en viktig huvudspillvattenledning som avbördar norra och östra delarna av Nättraby området från norr till söder. Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa befintliga lednings- och kabelanläggningars funktion ska bekostas av respektive fastighetsägare eller exploatör.

Trafik

Den 3 meter breda gångbana som föreslås gå från korsningen vid bron och sedan söderut längs befintlig stenmur behöver utökas med en 3 meter bred cykelbana. Det är troligt att cyklister som kommer från norr och ska till centrum kommer att välja att cykla på gångbanan rakt in mot centrum hellre än att fortsätta söderut längs Ävägen och cykla in till centrum på en av områdets infarter. Yta till den tillkommande cykelbanan kan fås genom att omdisponera den prickmark (mark som inte får förses med byggnad) som hör till centrumanläggningens två nordligaste kvarter och som enligt illustrationerna ändå är tänkta att användas som delvis hårdgjord förgårdsmark.

Mjöviksvägens äldre sträckning, som ligger i planområdets norra gräns direkt norr om den nyare Mjöviksvägen, är utsläckt i gällande detaljplan men föreslås återskapas i den nya detaljplanen för att tillgängliggöra det bostadskvarter som föreslås ligga i sluttningen mot Benabacken norr om planområdet. Vägen fyller dock ingen funktion väster om det nya bostadskvarteret och leder heller ingenstans eftersom vägen är utsläckt i gällande plan väster om den nya detaljplanen. Den nya detaljplanen behöver därför ändras, antingen så att Mjöviksvägens äldre sträckning förblir utsläckt väster om det nya bostadskvarteret eller genom att detaljplanen utökas ca 25 meter västerut så att resten av den gamla vägen kan återskapas. En ändring kräver inga fastighetsrättsliga åtgärder eftersom den gamla vägen, trots att den är släckt i gällande plan, fortfarande ingår i vägföreningen (Nättraby ga:6).

Plankartan behöver kompletteras med utfartsförbud från centrumanläggningen mot Mjöviksvägen. Illustrationen visar på möjlig tvärställd bilparkering, 11 platser, längs Mjöviksvägen. Parkeringarna är inritade där Mjöviksvägen är som brantast (10 % lutning). Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Lv678 Nättraby anger dock att Parkvägen, inklusive dess förlängning i Mjöviksvägen ner mot ån, är ett viktigt öst-västligt stråk för cykeltrafik i Nättraby mot Nättraby centrum och vidare mot Karlskrona och att stråkets betydelse kommer att öka med planerade åtgärder i Nättraby med omnejd. Att ha utbackande bilar mitt i en brant backe som är huvudstråk för cykeltrafik är olämpligt av trafiksäkerhetsskäl.

För att säkra tillgänglighet och användbarhet för gående och cyklister vid korsningen vid bron behöver en ombyggnad göras. Dagens situation, med slänter, smala ramper, räcken och en trappa i dåligt skick, är problematisk för både gående och cyklister.

I plankartan och illustrationen är parkmarken väster om centrum illustrerad med befintliga gångvägar och lekplats. Gångvägarna är dock i dåligt skick och en ombyggnad kan behöva göras i samband med planens genomförande, framför allt för att säkra tillgängliga och användbara gångförbindelser från Fredriksdalsvägen till centrumanläggningen.

Kommentar:

Eftersom möjlighet till friytor till förskola är begränsat inom Nättraby centrum och då en förskola genererar mycket trafik vid hämtning/lämning och ex. mattransporter, har möjlighet till förskola utgått från plankartan. En ny förskola planeras inom ny byggrätt i området Hejans Lycka i Nättraby tätort, där förutsättningarna är bättre.

Efter samrådet har stråket mellan bron i norr och söderut längs befintlig stenmur ändrats från GÅNG till GCVÄG samt breddas till 5 meter. Det gamla vägområdet som i samrådsförslaget förslags planläggas VÄG norr om befintlig Mjöviksvägen föreslås nu planläggas PARK, dvs. samma användning som i gällande detaljplan.

Utfartsförbud mot Mjöviksvägen anses inte möjlig då fastigheterna behöver komma åt vägen. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har tillsammans diskuterat tvärställd parkering och bedömer att det är möjligt.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Drift- och serviceförvaltningen lyft problematiken angående korsningen i norr med Trafikverket.

Tillgängliggörandet och uppsäkrandet av gång- och cykelanslutningar görs i projekteringsfasen.

Företag

Postnord

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

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

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattningar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

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

Kommentar:
Synpunkter noteras.

E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON markförlagda lågspänningskablar, se bifogad karta.

Kablarnas exakta läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkablar. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkablar, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON noterar att det i den norra delen finns ett utlagt E1-område för transformatorstation i plankartan med planbestämmelser. Tyvärr är det nog ingen transformatorstation utan kommunens egen pumpstation? Men beroende på kommande effektbehov kan det behövas anläggas en ny transformatorstation inom området. Därav så önskar E.ON att det i den norra delen även tillskapas ett 6x6 meter E-område för transformatorstation, och som då få beteckningen E2-område ”transformatorstation”

Minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Transformatorstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

För planering av elförsörjningen och information om E.ONs anläggningar kontaktas Bo Carlsson E.ON Energidistribution AB, tfn 0706- 30 27 73.

E.ON noterar för övrigt att det i planbeskrivningen finns upptaget att fastighetsägare eller exploatören står för kostnader gällande flytt eller andra åtgärden som krävs för befintliga ledningar, vilket vi är tacksamma för.

E.ON förutsättning att samordning sker vid exploateringen och att exploatören i tidigt skede informerar om tidplanen så att vi kan planera och dimensionera våra anläggningar i förhållande till kommande effektbehovet i området.

Kommentar:

Ett utökat område för transformatorstation har diskuterats med E.ON och placerats intill befintligt E-område för befintlig pumpstation.

Övriga - Utan besvärsmått

1. MS

Jag anser att det är viktigt att byggnaderna som planeras i Nättraby centrum uppförs i stil och storlek som harmoniserar med omkringliggande bebyggelse/miljöer. De borde därför med fördel byggas lägre och i mer klassisk stil än vad som visas i det nuvarande förslaget samt knyta an till exempelvis den rivna Havgården, medeltida kyrkan på andra sidan ån eller områdets historia generellt. Exempel på sådana anpassningar skulle kunna vara genomgående sadeltak, spröjsade fönster, välvda former, varma fasadfärger och trädetaljer i miljön kring husen, istället för betong. Detta skulle dessutom skapa ett inbjudande intryck och miljöer som människor inte bara vistas i för att de måste (ska till affären eller bor där), utan har som utflyktsmål och stannar i.

Jag är emot att det gula f.d. bostadshuset längs Mjöviksvägen rivs. Rivning av äldre hus (även om de står tomma och har visst renoveringsbehov) är omodernt och går rakt emot tanken om hållbarhet. Istället för att jämna allt med marken som på 1970-talet borde vi ta tillvara på och utveckla de äldre miljöer som fortfarande finns på platsen.

Kommentar:

Karlskrona kommun har noterat dina önskemål och de är förenliga med planförslaget. I gestaltungsprinciperna visas en varierad typ av bebyggelse som vägleder kommande bebyggelse vid bygglov. Gestaltungsprinciperna och beskrivningen av planförslaget har samma tankar som du beskriver, om material och att skapa ett inbjudande intryck samt miljöer som människor ska vistas i och besöka. Däremot tänker vi oss inte bara betong som du upplever, utan varierade material.

Angående det äldre gula huset så är det i väldigt dåligt skick och det mest hållbara för platsen är att kunna erbjuda fler boendemöjligheter än en bostad. Att renovera upp bostaden till en person är inte kostnadseffektivt eller hållbart för miljön i ett längre perspektiv.

2. Anonym

Totalt idiotiskt att bygga dessa bostäder då man som vanligt i denna kommun inte tankar på parkeringar av bilar till dessa 120 bostäder.

Var skall man parkera om man vill besöka dessa affärer som kommunen tror kommer att etablera sig i detta område?

Kommentar:

I planbeskrivningen från sidan 30 kan du läsa mer om parkering och se uträkningen av antalet parkeringsplatser för planförslaget. Idag är det 45 parkeringsplatser och i förslaget ökar det till 225 parkeringsplatser varav 95 markparkeringar och 130 platser i parkeringshus. Utöver

dess 225 parkeringar skapas ytterligare parkeringsplatser för två byggrätter som ska lösa sitt parkeringsbehov egen fastighet.

3. Anonym

Vad är det för ärthjärna som kommit på att det skall finnas verksamheter på denna plats då det ej finns parkeringar att tillgå. Hur ser det ut idag? Knappt någon verksamhet. Djuraffär som med detta förslag kommer att flytta och inte komma tillbaka till detta område. En affär som slår igen då kundunderlaget minskar. Övriga verksamheter som funnits har redan gett sig av och kommer inte tillbaka.

Kommentar:

Angående parkeringsplatser se svaret ovan.

Tanken med förslaget är att åter få ett levande centrum genom att skapa mer underlag till verksamhet genom ett större kundunderlag med bland annat bebyggelse ovanpå verksamheterna.

4. J Ö

Jag vill bara skicka in att jag tycker det är ett väldigt fint förslag ni lagt angående ombyggnad av Nättraby centrum. Jag tror det ett förslag skulle passa in väldigt bra!

Kommentar:

Tack för inlägget!

5. S S

Hej.

Jag tycker det verkar vara en bra plan för att skapa ett attraktivt centrum i Nättraby, vilket behövs.

Det som oroar mig är den allt ner försämrade framkomligheten för alla vi som bor söder och sydväst om Nättraby tätort. Själv bor jag i Skavkulla. Tidigare hade vi tre vägar att välja mellan när vi skulle till exempelvis skola, fotbollsplan, konsum, och E22. Dessa tre var Grönadalsvägen, Parkvägen och Åvägen. För det mesta nyttjade jag och säkert många med mig Parkvägen, eftersom den var närmast. Nu är Parkvägen avstängd och tänkt att bli cykelväg. Kvar finns Grönadalsvägen, som kommer att stängas helt när motorvägen byggs och sedan Åvägen. Åvägen har nu fått sänkt hastighet på långa sträckor, vilket säkert har lett till att en del trafik flyttat till den olycksdrabbade Grönadalsvägen. När Grönadalsvägen också stängs så tvingas all trafik att gå via Åvägen. Denna väg är ju tänkt som en effektiv matarled från E22 genom Nättraby, men får nu allt mer karaktären av en byväg med många stopp för övergångsställen, samt långa sträckor med 30 och 40 km/h som hastighetsbegränsning. Vi som bor i Skillingenäs och Skavkulla är helt beroende av bil för enkla

ärenden som att hämta paket på OK eller skjutsa barn till fotbollsplanen. För att Nättraby skall kunna fortsätta att växa och vara en attraktiv by så är infrastrukturen är väsentlig del. Man behöver kunna förflytta sig med cykel, till fots, med buss och med bil på ett säkert och effektivt sätt.

I översiktsplanen står att en kommunal trafikstrategi skall tas fram rörande framkomlighet och säkerhet i Nättraby inför bygget av motorvägen. Jag antar att mycket då kretsar kring vad som skall göras med Åvägen. Jag saknar det här perspektivet i den nu aktuella detaljplanen, då den främst är fokuserad på centrum, och inte på hur boende söder om Nättraby påverkas.

För att sammanfatta:

- * Detaljplanen för centrum ser bra ut, men jag upplever att det saknas ett infrastrukturperspektiv som sträcker sig bortanför centrum.
- * Det bör tydliggöras om Åvägen skall vara en matarled för hela Nättraby med god framkomlighet, eller om det nu skall bli mer av en byväg.
- * Om beslutet är byväg, så krävs en eller flera fullgoda och säkra alternativa vägar så att inte alla skall behöva passera de i så fall tillkommande 30-sträckorna runt det nya centralt. Om beslutet är matarled bör i stället åtgärder vidtas för att främja framkomlighet och säkerhet för alla trafikanter längs vägen (exempelvis breddning av väg, höjd hastighet och förbättrade GC-vägar).
- * Kanske bör arbetet med trafikstrategin i Nättraby enligt översiktsplanen färdigställas innan denna detaljplan fastställs?

Kommentar:

Vad gäller trafikutredning över Nättraby samhälle se generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

Kommunen anser att underlag för att genomföra detaljplanen innan de övergripande dokumenten är klara finns och de förändrar inte intentionerna som finns uttalade i pågående strategier och översiktsplan, utan i stället förstärker dess underlag för genomförande.

6. H S

Här kommer mina kommentarer Alldeles för många och för höga byggnader på den ytan, det ser ut som en ditsatt jättekloss som inte passar in. Känns som ni försöker skapa något slags stads- centrumkänsla och det behövs verkligen inte. Får en känsla av förort och den känns inte härligt. Vad som är bra är att det ska byggas om och nytt för dagens utseende är verkligen trist, bra med lägenheter hoppas det blir någon slags boende för äldre personer som vill bo kvar i byn men inte vill ha kvar ditt hus. Ser gärna även bostadsrätter. Varför lägga vårdcentral och tandläkare, apotek här, varför inte vid området nära e22, vid Coop. Det skulle kännas mer naturlig utveckling och styra bort en hel del trafik. Dessutom får skolbarn på Nättrabyskolan nära och alla som jobbar utanför Nättraby får kortare resväg

och behöver inte köra in i byn. Förslaget kommer att öka på trafiken ännu mer än idag, vägen är allredan belastad, har ni tänkt ut några lösningar för det?

Kommentar:

Vad gäller höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan, trafiken se generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

7. G S

Med anledningen av planförslaget för Nättraby centrum vill jag framföra följande.

Vi behöver en samlingslokal, som kan ersätta Folkets hus, som i nuvarande skick är undermålig. Det är kallt och det finns inget fungerande kök. Kan en sådan lokal inrymmas i någon av de föreslagna byggnaderna? Det är bra om vi får ett bibliotek i centrum igen. Vi har länge saknat ett apotek, så vi hoppas att det kan inrymmas någonstans i centrum, gärna i anslutning till en ev ny vårdcentral.

Kommentar:

Karlskrona kommun har noterat önskemål om samlingslokal och apotek och kan bara göra förutsättningar för dem i detaljplanen. Ändamålen är förenliga med detaljplanen, vilket innebär att sådan verksamhet kan etableras.

8. A S & K S

Nättraby har under ett flertal år haft en mycket positiv befolkningsutveckling. Vi Nättrabybor gläds åt att alltfler vill bosätta sig här och ta del av de fantastiska miljöer, som närheten till hav och natur erbjuder, samtidigt som det är nära till arbete och service såväl till Karlskrona som västerut. Med de byggplaner som finns kommer Nättraby att växa ytterligare.

Att Nättraby växer ställer naturligtvis krav på att både service och infrastruktur hänger med. Nättrabyskolan har byggts ut och är nu kommunens största skola med närmare 1000 elever, men behöver utökas ytterligare om den inflyttning som förväntas också sker. Barnomsorg, äldreboende, trafiklösningar m.m. har inte alls byggts ut så att nuvarande och framtida behov kan uppfyllas.

I ett levande samhälle är naturligtvis ett levande centrum viktigt. Därför är det mycket positivt att kommunen genomför det detaljplanearbete som nu är ute på samråd. Idag består centrum av en stor parkeringsplats med återvinningsstation och kringliggande byggnader med ett antal affärsverksamheter och en restaurang. Det innebär i och för sig att det rör

sig människor i området, men det är tveksamt om det är ett centrum. Bättre kan det bli och det tycker vi att planen tar sin utgångspunkt i.

Våra kommentarer i punktform:

Tankarna och intentionerna med planerna är i grunden och i det stora hela positiva. Det innebär att områdets karaktär förändras radikalt. Från idag låg bebyggelse med en stor parkeringsyta till högre hus med en sluten torgmiljö. Vi tror att med nuvarande byggnation var man angelägen, att på något vis fånga att det en gång har legat en bondgård på platsen. Eller åtminstone är ju byggnaderna typiskt affärscentrum från början av 70-talet.

Vi tycker den inriktning som föreslås är rimlig. Det blir ett tydligare centrum som kanske kan sägas motsvara Nättrabys utveckling de senaste åren.

Planen tillåter byggnader i 3 – 5 våningar. Vi förstår att det av ekonomiska skäl är fördelaktigt att bygga högre. Vi förstår också och håller med om att en ny centrumbebyggelse ska vara högre än idag. Men högsta höjden utmed Åvägen bör begränsas till 2 våningar, för att inte avskärma den miljö som mest förknippas med Nättraby, nämligen öppna gröna fält. I övriga området bör inga byggnader tillåtas vara högre än 4 våningar. Med planerna för Centrum, Villa Fehr och Handelsträdgården förändras bebyggelsen (höjden) ganska kraftigt i Nättraby. Det tycker vi bör beaktas och vara något försiktiga med.

Några kommentarer kring vad som föreslås finnas i centrum:

I planen nämns att biblioteket flyttas från skolan till nya centrum. Men vi tänker att varför inte också bygga en gedigen och genomtänkt samlingslokal, som möjliggör för såväl föreningsverksamhet som kulturverksamhet av skiftande slag i det nya centrumet i anslutning till biblioteket. Den kan användas av föreningar, till skolaktiviteter och kulturarrangemang. Ledorden för en mötesplats är att den skall vara tillgänglig i tid och i rum. Den skall vara tillräckligt intressant för att uppehålla folk och den skall bidra till någon form av socialt samspel. Gamla Folkets Hus vid Parkvägen (som är undermåligt, inte minst inomhusmiljön) kan då rivas och förskolan där byggas ut i stället.

Regionen planerar att bygga ny vårdcentral i Nättraby. Medel är avsatta 2024 och 2025. I planen anges att regionen är intresserade att placera den nya vårdcentralen i centrumbyggnaderna. Detta tycker vi är bra och det bör arbetas för att dessa tankar verkligen fullföljs. Ett apotek i anslutning till vårdcentralen efterfrågas av många i byn.

Behovet av nya förskolor i Nättraby är stort. Planen medger att en förskola placeras i centrum. Vi vill betona utemiljöns och lekytornas betydelse. I planen anges att de normer som gäller klaras. Det finns en lång redogörelse för vad som gäller och hur det har beräknats i denna plan. Vi är inga experter

och har lite svårt att följa beräkningarna, men kan inte undgå att få intrycket att de skruvats till det yttersta för att kunna motivera att en förskola kan förläggas hit.

Miljön kring Nättrabyån är omistlig för upplevelsen av Nättraby. Här finns kulturhistoria med 1100-talskyrkan, skärgårdstrafik med Axel, strövstigar, gräsområde för bl.a midsommarfirande m.m.

Idag åtskiljs centrum av genomfartsvägen Ävägen (väg 678). I planen är ambitionen att knyta ihop centrum med området kring ån, vilket vi tycker är positivt. Det föreslås markerade områden för gångpassage och fartbegränsningar. Det är bra, men räcker det? Trafiken är idag intensiv genom centrum.

Vyn över kyrkan och å-området är idag i princip öppen från centrum och områdena ovanför. Detta begränsas genom den tänkta byggnationen. I planen är detta uppmärksammat genom att det föreslås fria utrymmen för siktlinjer, en i väst-östlig riktning och en i syd-nord. Men räcker detta? Hur kommer upplevelsen av området att förändras?

I planen behandlas trafiken runt centrum och det föreslås åtgärder som vi tycker är rimliga. Det behöver tas ett helhetsgrepp över trafiksituationen i Nättraby. Trafiksituationen på väg 678 från E22 vid hörnet, förbi centrum, Mjövik, Grönadal och ut till E22 vid är högst otillfredställande idag. Och hur kommer den att påverkas av de planerade nya bostadsområdena? Och hur påverkas den av den nya E22:an med förändrade och/eller stängda anslutningar till Nättraby?

Vi är medvetna om att detta är en fråga utanför planen för centrum, men tycker ändå att det är viktigt att lyfta den. Om inte annat för att, hur kommer ett möjligt ökat trafikflöde att påverka de föreslagna åtgärderna vid vägen förbi centrum?

Kommentar:

Vad gäller höjder och avstånd på bebyggelsen, bykänslan och trafiken, se generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

Karlskrona kommun har noterat önskemål om samlingslokal, vårdcentral och apotek och kan bara göra förutsättningar för dem i detaljplanen. Ändamålen är förenliga med detaljplanen, vilket innebär att sådan verksamhet kan etableras.

Ändamålet ”Skola” har utgått från plankartan, vilket innebär att en förskola inte medges etableras inom Nättraby centrum. Anledningen till detta är för att det är svårt att anordna tillräckligt stora utemiljöer samt då det skulle innebära en större trafikpåverkan.

9. B N & E N

Detaljplanen ser jättetrevlig ut. Det vi önskar och hoppas ska få plats i någon av byggnaderna är ett apotek och en föreningslokal/ samlingslokal för ca 100 pers med ett kök, som föreningar och även privatpersoner kan hyra. Vi förstår inte hur det kan finnas 4 apotek i Lyckeby och inget i Nättraby. Därför hoppas vi verkligen att det blir ett nu i detta område. Den enda samlingslokal som finns att tillgå nu är Folkets Hus, som är mycket undermålig och i stort behov av uppfräschning. Vi har även hört att den ska användas till annat ändamål i framtiden. Församlingshemmet, Martagården, behöver kyrkan/församlingen ha själv till sina verksamheter. Därför behövs en ny föreningslokal/samlingslokal.

Kommentar:

Karlskrona kommun har noterat önskemål om samlingslokal och apotek och kan bara göra förutsättningar för dem i detaljplanen. Ändamålen är förenliga med detaljplanen, vilket innebär att sådan verksamhet kan etableras.

10.J G

Det är välkommet med ett förnyat Nättraby Centrum. Det är dock viktigt att det tas ett helhetsgrepp på trafiksituationen i Nättraby. Varje detaljplan hittills (Hejans Lycka, Handelsträdgården, Villa Fehr) begränsar sig till sitt geografiska område. I och med att Nättraby växer så mycket så behövs en genomlysning av hela trafiksituationen: Vart vill man styra trafiken? Var behövs säkra GC-vägar? Var behövs säkra passager? Trafikutredningen som gjordes åt Hejans Lycka känns redan inaktuell. Ett argument som jag ofta hör emot detta är att kommunen inte ansvarar för alla vägar i Nättraby. Just därför behöver kommunen ta på sig rollen som samordnare gentemot Trafikverket och ha en öppen dialog med vägföreningar och boende i Nättraby.

Kommentar:

Vad gäller trafikutredning över Nättraby samhälle se generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

En dialog med både Trafikverket och vägföreningen har hållits genom hela detaljplaneprocessen.

11.F H

Trevligt förslag som syftar till att skapa ett levande centrum med bostäder och affärsverksamhet i det som är det historiska Nättraby Centrum. Helt enkelt ett ställe där jag skulle vilja bo när jag blir äldre. Nära till vårdinrättning, affärer, kommunikation och kompisarna på kyrkogården. Tycker dock att det är olyckligt att Ävägen skär av närheten från centrum till ån, nuvarande vårdinrättning samt kyrkan. Även om förslaget innehåller en rad åtgärder för att begränsa biltrafik samt hastigheten av denna så

kommer det nog tyvärr aldrig att bli så, snarare kommer trafiken att öka på sikt och då vilket kommer att komma i konflikt med boendemiljö och åtgärder för att sänka hastigheten. Jag skulle därför hellre se att bebyggelsen av Nättraby centrum och Ävägen byter plats och att man kanske till och med delvis sänker ner/bygger över vägen (och på så sätt knyter ihop centrum med bebyggelsen direkt väster om centrum utan att man behöver korsar en trafikerad väg) som då hamnar väster om centrum i ett litet omlöp.

Kommentar:

Vad gäller trafikutredning över Nättraby samhälle se generella svar i slutet av dokumentet på sidan 61.

Tankarna och förslagen du föreslår är intressanta men geotekniska förutsättningarna gör det inte möjligt för att placera bebyggelse längre öster ut och en nedgrävning eller omdirigering av vägen skulle vara för stort ingrepp i Nättraby och är svårt att budgetera.

Generella kommentarer

Varför föreslås ny bebyggelse inom planområdet?

Karlskrona är en kommun i tillväxt där ett ökat bostadsbyggande är angeläget för att möta rådande behov av bostäder och kommunen behöver därmed planlagda markreserver i attraktiva lägen.

Enligt Karlskrona kommuns bostadsförsörjningsprogram ska kommun arbeta strategiskt för att ha utrymme för en befolkningstillväxt på 1,5 % per år vilket betyder att det behöver byggas ca 500 bostäder per år.

Byggnation av många nya bostadsprojekt pågår och har nyligen skett i Nättraby bland annat Villa Fehr och Hejans Lycka. Karlskrona kommun behöver dock arbeta kontinuerligt med att hitta nya områden som kan vidareutvecklas för bostäder för att klara en fortsatt ökad befolkningstillväxt.

I Karlskrona kommuns översiktsplan pekas Nättraby centrum ut som ett område för funktionsblandning med förtätning av både bostäder och servicefunktioner. Förtätning är ett av flera ledord i Karlskrona kommuns översiktsplan på hur kommunen ska fortsätta att utvecklas för att uppnå det hållbara samhället.

Planområdet är ett exempel på ett centralt område som kan förtätas och som är attraktivt för bostadsbebyggelse. Fastigheterna inom området har även tidigare varit bebyggda vilket medför förtätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket innebär ett effektivt markutnyttjande samt nyttjande av befintlig infrastruktur vilket stämmer väl överens med översiktsplanen.

Bykänslan, höjder, avstånd och insyn till befintlig bebyggelse

För att få ett mer hållbart samhälle behöver Karlskrona kommun tänka på hur vi använder våra resurser. Förtätning av bebyggelse i centrala lägen innebär att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt samtidigt som fler får gångavstånd till service, kollektivtrafik och natur och på så sätt bidrar till att stärka lokalt service- och handelsunderlag.

Förtätning innebär att kommunen bygger tätare och högre med respekt för varandra. Siktförhållanden påverkas när ny bebyggelse tillkommer. Med god planering och bra planlösningar kan negativa effekter reduceras. Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot parkmarken i norr är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Åvägen och Havgårdsvägen med en lägre bebyggelse och ökar mot terrängens stigning och mot

parkområdet i norr. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Sett till helheten, för samhällets utveckling, klimat och miljö finns många fördelar med att i tillskapandet av nya bostäder så långt möjligt använda redan befintlig infrastruktur.

Efter samrådet har en översyn av höjderna för området i sin helhet gjorts för att beakta kommentarerna om bykänsla samt närliggande fastigheter. Bykänslan anses framhävas av planförslaget genom gestaltungsprogrammet som beskriver en varierad bebyggelse i höjd och utseende. De förändringar som har gjorts i höjd samt avstånd har skett närmst villabebyggelsen i söder samt i norr mot Ävägen för att få ner volymerna något och minska insyn genom att utöka avståndet till befintlig bebyggelse.

Genom att avstånd och höjd på bebyggelsen närmst Havgårdsvägen har justerats minskas insynen.

Trafiksituationen på Havgårdsvägen och in och utfarter utmed Ävägen

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på den anslutande delen av Havgårdsvägen till centrum innan stickgatorna går vidare ner till bebyggelsen. Trafiken anses bli oförändrad inne på bostadsgatorna på Havgårdsvägen. En beräkning som tar hänsyn till ökade trafikmängder har gjorts och bedömts utifrån buller samt belastning och klarar de världen som inte ska överstigas. Kapaciteten finns även för befintlig utformning då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med buller- och utsläppsvärden under gällande riktlinjer. En utredning av VGU (Vägar och gators utformning) har gjorts för bland annat siktförhållanden och bebyggelsen har planerats därefter.

Olycksrisk

Risken för olyckor bedöms minskas med förslaget genom tydligare gång- och cykelstråk, övergångar samt sänkt fart och minskad genomfart för motorfordon.

Parkering

Merparten av bilparkeringsplatserna inom Nättraby centrum kommer samutnyttjas, dvs. att användandet av dem sker vid olika tider under dygnet och innebär att en bilplats delas mellan två eller flera olika verksamheter, fastigheter eller användare. Genom att bilplatser gemensamt används för flera verksamheter sker det på så sätt ett effektivt användande av markytorna. Ett nytt parkeringshus planeras i områdets norra del (inom byggrätt angiven som P₁). Sedan samrådet har möjligheten att ett allmänt parkeringshus uppförs inom andra delar av planområdet utgått.

Varuleveranser

Varuleveranser kommer att ske på motsvarande vis som idag och kommer att öka beroende på innehåll i verksamheterna. En genomgång av hur transporter ska angöra befintliga och kommande kända verksamheter har utretts i samråd med fastighetsägare och trafikingenjörer.

Fartgupp

När det gäller fartgupp på Havgårdsvägen är det en fråga för vägföreningen då kommunen inte är huvudman för gatorna. Fartgupp på Ävägen hanteras av Trafikverket eftersom vägen är statlig.

Återvinningsstation

Återvinningsstationen kommer att tas bort då Affärsverken planerar en ny typ av sorteringsystem. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen under Teknisk försörjning, Avfall s 38.

Trafikutredning över Nättraby samhälle

En trafikutredning för Nättraby gjordes 2013 (Karlskrona kommun). Ett första tillägg gjordes av WSP 2017 och ytterligare ett tillägg gjordes 2021 (Karlskrona kommun). Utredningen berör framför allt lösningar kring Roslundavägen och Fredriksdalsvägen. Även gång- och cykelvägar i och utanför Nättraby har utretts och påbörjats genomföranden för att få en tryggare framfart. I den föreslagna detaljplanen genomsyrar tydligare och tryggare passager med gång, cykel och fordonstrafik.

Sändlista vid samrådet

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

Hyresgästföreningen
 Fastighetsägarna Syd AB
 Naturskyddsföreningen
 Friluftsförbundet
 Nättraby vägars samfällighets-
 förening
 Nättraby hembygdsförening
 Nättraby och Hasslö kyrkliga
 samfällighet

Räddningstjänsten Östra Blekinge
 Affärsverken AB

Fastighetsägare enligt förteckning
 Övriga som lämnat synpunkt under
 samrådet

Länsstyrelsen
 Lantmäterimyndigheten
 Försvarsmakten
 Polismyndigheten i Blekinge län
 Trafikverket
 Region Blekinge
 Blekinge museum
 Posten
 Ska nova
 E.ON Sverige AB

För kännedom:
 Blekinge läns tidning
 Sydöstran

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson
 planchef

Malin Sjöstrand
 planarkitekt