

Samrådsredogörelse



Detaljplan för
Västra Nättraby 9:3
Nättraby, 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 fromalia 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
Förändringar av planförslaget.....	8
Yttranden.....	9
Länsstyrelsen.....	9
Enskilda.....	17
Föreningar och intresseorganisationer.....	39
Myndigheter, organisationer och bolag.....	42
Politiska partier.....	44
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag.....	44
Företag.....	44
Övriga- utan besvär rätt.....	47
Sändlista.....	64

Inledning

Detaljplanen för VÄSTRA NÄTTRABY 9:3, Nättraby, har varit föremål för samråd 24 juni – 2 augusti 2019. Samrådstiden och samrådsmötet har annonserats i lokalpressen fredagen den 24 juni 2019. Samrådsmötet hölls 18 juni 2019 utanför Nättraby bibliotek på skolans inomhustorg.

Under samrådstiden har planhandlingarna (bestående av samrådsbrev alternativt missiv, plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning, behovsbedömning och länsstyrelsens yttrande, social konsekvensanalys, fastighetsförteckning, översiktlig miljöteknisk utredning med åtgärdsförslag, kostnadsbedömning samt även av en riskbedömning) funnits tillgängliga på Karlskrona kommun och stadsbiblioteket samt på Karlskrona kommuns webbplats: www.karlskrona.se (Fastighetsförteckningen har inte publicerats på internet på grund av personuppgiftslagen. Den har dock funnits tillgänglig som pappersupplaga).

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Bra förslag med varierad bebyggelse.
- Bra att det byggs mer bostäder i centralt i Nättraby.
- Inga höghus endast enplanshus.
- Sänk från 4 våningar till 3 våningar.
- Trafiken kommer att fördubblas på Fasantstigen vilket bidrar till en osäker miljö för lekande barn.
- Fasantstigen är idag för smal och det blir då svårt med gästparkering, den bör breddas.
- Skapa gästparkeringar på kommunens mark intill boendet i sydöst.
- Mjöviksvägen bör användas som ut och infart till området. Befintlig in och utfart bör stängas av då den utgör fara.
- Korsningen Åslättsvägen upplevs farlig då bilar kör snabbt och sikten är skymd.

Förteckning av inkomna yttranden

Insändare:	Datum:	Kommentar:
Länsstyrelsen	2019-07-31	
Sakägare		
1. H W	2019-06-18	
2. R B & Y B E S & P S L K E-L S & N S J B	2019-06-25	
3. R B	2019-07-02	
4. R B & Y B	2019-07-07	
5. K A & K A	2019-07-02	
6. U S & P S	2019-07-09 2019-07-20	
7. J-E L & I L	2019-07-21	
8. P J	2019-07-23	
9. G S	2019-07-26	
10. J M & M M	2019-07-27	
11. E S	2019-07-27	
12. A S & K S	2019-07-28	
13. P S	2019-07-29	
14. E-L S & N S	2019-07-29	
15. M S & L T	2019-07-29	
16. K J & S J	2019-07-30	
17. A-S C & P C	2019-07-31	
18. L H & E H	2019-08-01	
19. L K	2019-08-01	
20. B E & C J	2019-08-02	
21. J M & M M	2019-08-02	
Föreningar och intresseorganisationer		
Nättraby Vägsamfällighet	2019-07-03	
Nättraby hembygdsförening	2019-07-29	
Myndigheter, organisationer och bolag		
Polismyndigheten i Blekinge	2019-06-25	Ingen erinran
Räddningstjänsten i Östra Blekinge	2019-06-29	

Trafikverket	2019-07-02	
Politiska partier		
-		
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag		
Socialnämnden	2019-06-19	Ingen erinran
Funktionsstödsnämnden	2019-06-28	Ingen erinran
Äldrenämnden	2019-07-25	Ingen erinran
Företag		
E.ON Sverige AB	2019-07-15	
Postnord	2019-07-04	
Övriga – Utan besvärsmått		
22. G C & A C	2019-06-25	
23. J M	2019-06-29	
 R F		
 A H L		
 P v R		
24. L F	2019-07-01	
25. C M	2019-07-25	
26. J S	2019-07-28	
27. N M & M-L M	2019-07-28	
28. G R & V O	2019-07-29	
29. O N	2019-07-29	
30. A P & K P	2019-07-30	
31. H B & T B	2019-08-02	
32. P J & C J	2019-08-02	
33. P S	2019-08-02	

Förändringar av planförslaget

- Fasanstigens gångbana har förlängts i den södra sträckningen och körbanan justerats. Åtgärden har påverkat gränsdragningen i detaljplanekartan. Ett förtydligande har gjorts under kapitlet ”Trafik”. Även de fastighetsrättsliga frågorna under kapitlet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” har reglerats.
- Ett område för teknisk anläggning (E) har tillkommit i detaljplanekartan för att möjliggöra den framtida elförsörjningen. Läs mer i avsnittet ”Teknisk försörjning” i planbeskrivningen.
- Plangränsen har utökats längst med Fasanstigens norra del för att säkerställa tillgängligheten till den tekniska anläggningen samt för att möjliggöra in-/ utfart till planområdet.
- Resultatet av dagvattenutredningen har vidareutvecklats i avsnitten ”Teknisk försörjning” samt avsnittet ”Ekosystemtjänster”. En planbestämmelse för att säkerställa att ytan inom planområdet utformas för att fördröja dagvatten vid extrema flöden har lagts till (b2).
- Utredningen om buller har beräknats efter inkomna synpunkter och uppdaterats i avsnittet ”Hälsa och säkerhet”.
- Illustrationer har justerats avseende hörnavskärning samt ändring av plangräns.
- Situationsplan på sidan 26 har förtydligats och uppdaterats med gångbana mot Mjöviksvägen – ej in-/ utfart för biltrafik.
- Justering av syftningsfel i texten för bestämmelsen a1, villkor för startbesked.
- Genomförandetiden av planen har ändrats till 10 år.

Yttranden

Länsstyrelsen

Samrådsyttrande över detaljplan för Västra Nättraby 9:3, Nättraby, i Karlskrona kommun

Er beteckning: PLAN.2016.2919

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är pröva möjligheten att uppföra bebyggelse för ca 50 bostäder i en till fyra våningar. Med planläggningen prövas även möjligheten centrumändamål i form av enklare verksamhet och småhandel.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar synpunkter enligt nedan som kommunen bör beakta i det fortsatta planarbetet.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Föreslaget bedöms inte aktualisera några frågor som kan föranleda prövning enligt plan- och bygglagen, PBL, 11 kap. 10 § vad gäller riksintressen, miljökvalitetsnormer, mellankommunala frågor, strandskydd, eller risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen anser dock att frågor som berör buller måste säkerställas enligt vad som anges nedan under rubriken Hälsa och säkerhet, för att ett antagande inte ska prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Planområdet berörs av influensområde för luftrum och väderradar, MSA-område och område med särskilt behov av hinderfrihet vilket innebär att inga höga byggnader får uppföras i området. Ronneby flygplats, Luftfartsverket samt Försvarsmakten är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att planförslaget inte bedöms påverka riksintresset negativt.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

Kommunen har utfört en enkel bullerberäkning, av vilken framgår att föreslagen placering av bostadshusen klarar gällande riktlinjer för buller år 2040. Dock behöver en mer utförlig bullerberäkning upprättas för att kunna säkerställa att det aktuella området är lämpligt för föreslaget ändamål. Då detaljplanen medger byggnation i upp till fyra våningar behöver bullerutredningen visa bullerpåverkan för samtliga våningsplan, både för nu läget och för prognosår 2040. Av bullerutredningen ska framgå på vilket sätt gällande bullerriktvärden kan uppfyllas där eventuella bullerskyddsåtgärder kan behöva säkerställas på plankartan.

Trafikverket anser att bullerutredningen behöver upprättas innan detaljplanen blir föremål för granskning. För närvarande finns ingen trafikmätning gjord för aktuell sträcka utmed planområdet. Närmsta mätpunkt strax norr om korsningen med Åslättsvägen bedöms vara den som närmast kan motsvara trafikflödet förbi området, ÅDT 3320 fordon (mätår 2011). Då mätpunkten ligger något norr om området är troligt att flödet är något högre än utmed planområdet. Efter avstämning med trafikanalytiker har Trafikverket bedömt att ÅDT 3300 kan vara en relevant trafikmängd utmed planområdet för år 2019. Med hänsyn till pågående utveckling i Nättraby kan minst 1% årlig uppräknings av trafiken fram till 2040 antas. Trafikverket anser att ovanstående underlag bör användas som ingångsvärden i bullerutredningen.

Kommentar:

En bullerberäkning har utförts i två punkter utifrån önskade mätvärden och uppräknings för 2040 med programvaran Buller Väg. Utredningen visar att riktvärden inte överskrider i någon av punkterna.

Föroreningar i mark

Den miljötekniska markundersökning som genomförts visar förhöjda halter av organiska bekämpningsmedel och metaller. Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande om att detaljplanen innebär en känsligare markanvändning på området än vad som råder i dagsläget. För att avhjälpa föroreningssituationen föreslås schaktsanering ned till platsspecifika riktvärden som har beräknats utifrån Naturvårdsverkets generella scenario för känslig markanvändning. Scenariot har justerats bland annat med avseende på för exponering via intag av växter som odlas på området. Detta motiveras genom att de planerade bostäderna på området är i form av rad-, par-, kedje- och flerbostadshus. Friliggande enbostadshus får ej uppföras då det antas att odlingslotter är vanligare vid sådana än vid flerfamiljshus. Samtidigt föreslås områden för gemensamma odlingar i planbeskrivningen. Det även anges att förutsättningar för odling finns på de privata tomterna. I riskbedömningen som bifogats i handlingarna anges att det framtida utnyttjandet av marken med stor sannolikhet kommer omfatta växtlighet i

form av fruktträd, rabatter och eventuellt grönsaksodlingar. Mot bakgrund av detta, samt att riktvärdesmodellen inte tar hänsyn till samverkans effekter mellan olika föreningar, anser länsstyrelsen att det inte är lämpligt att reducera exponeringsparametern för intag av växter med hänsyn till riskerna för påverkan på människors hälsa.

Provtagningar har inte genomförts i de sydvästra delarna av området, och länsstyrelsen förutsätter att kommunen följer rekommendationerna som anges i riskbedömningen och ställer krav på utökad provtagning på denna del av fastigheten.

Länsstyrelsen noterar att det i planbestämmelse a₁ anges att startbesked inte får ges för åtgärder som innebär väsentlig ändring av markens användande förrän markföroreningar kommit till stånd. Länsstyrelsen förutsätter att det är en felskrivning som bör redigeras.

Kommentar:

Planens syfte är att bygga 50 bostäder i form av parhus, radhus, kedjehus och flerfamiljhus. Planen medger inte byggnation av enbostadshus med egna trädgårdar. Därtill kommer även hårdgjorda ytor avsedda för gator och parkering. På dessa ytor kommer ingen odling att kunna utföras. Andelen kvartermark där odling kommer att kunna ske är begränsad. Sannolikheten att boende inom planområdet kan odla mer än 4 % av sin årskonsumtion av frukt och grönt bedöms vara liten.

Provtagning på den sydvästra delen av fastigheten har genomförts i enlighet med rekommendationerna i riskbedömningen. Analysresultaten har delgivits Karlskrona kommuns miljöavdelning.

Felskrivningen i planbestämmelse a₁ har justeras.

Översvämning

En mycket liten del av planområdet berörs av översvämningsrisk från havet, enligt länsstyrelsens kartering för framtida havsvattenstånd med 2100 som planeringshorisont. Denna del har förlagts med bestämmelsen ”Lägsta grundläggningsnivå +3 meter över nollplanet” och inga ytterligare åtgärder bedöms nödvändiga. Däremot finns det även en översvämningsrisk från kraftig nederbörd i planområdet. På grund av klimatförändringen förväntas extremnederbörden öka och enligt SMHI:s senaste analyser beräknas korttidsnederbördens intensitet öka med upp emot 50 procent fram till år 2100, jämfört med dagens klimat. Skyfallskarteringen som utförts av WSP visar att det finns en lågpunkt i planområdets sydvästra del. En mer detaljerad dagvattenutredning behöver tas fram för att beskriva hur dagvattnet ska tas om hand. Vid utformningen av dagvattenlösningar är det viktigt att ta hänsyn till framtida ökad nederbördsintensitet, såväl avseende fysisk dimensionering som kapacitet för eventuellt reningsbehov.

I planbeskrivningen föreslås att en dagvattendamm anläggs i planområdet för lokalt omhändertagande av dagvatten. Det bör tillföras en planbestämmelse som reglerar detta så att fördröjning av dagvatten anordnas inom fastigheten. Precis som det framställs i planbeskrivningen bör hantering av dagvatten ses som en resurs i bebyggelsemiljön. Dagvattendammar kan utformas så att det skapas mervärden, både för de kringboendes rekreation och som en livsmiljö för växt- och djurlivet. Den identifierade lågpunkten kan vara lämplig att utnyttja och exempelvis utforma som en infiltreringsyta för dagvatten.

Kommentar:

En dagvattenutredning har tagits fram. Den visar att föreslagen markanvändning fungerar ur dagvattensynpunkt. De åtgärder för dagvattenavrinning som redovisas i utredningen ska beaktas i byggskedet. Dagvattenutredningen föreslår även att bestämmelser genom reglering av exploateringen samt markering av lämpliga ytor för dagvattenhantering ska finnas för att säkerställa ytor för infiltrering. Ytor för fördröjning av dagvatten vid extremflöden är tillagda med egenskapsbestämmelse b2-”Ytan ska utformas för att fördröja dagvatten vid extremflöde har införts på plankartan”. Exploateringsbestämmelser och höjdsättning finns sedan tidigare i planen.

MKN

Enligt 2 kap. 10§ PBL ska MKN följas vid planläggning. Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligt sätt har beskrivit miljö kvalitetsnormerna och redovisat konsekvenserna vid ett genomförande av detaljplanen. Kommunen har bedömt att miljö kvalitetsnormerna för vatten och luft inte överskrids vid ett genomförande av planen och inte motverkar uppfyllandet av fastställda miljö kvalitetsnormer. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Planförslaget bedöms inte beröra några mellankommunala eller regionala frågor.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Enligt översiktsplanen Karlskrona 2030 ska Nättraby förtätas med bebyggelse framförallt relativt centralt i samhället. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget följer intentionerna i översiktsplanen.

Naturmiljö

Länsstyrelsen är positiv till att plankartan säkerställer att de större och äldre ekarna ska bevaras.

Dagvatten

Enligt idéskissen (bild 4) i planbeskrivningen föreslås dagvattenhanteringen ske i etager i slutningen. Dessutom är bostadshus placerade i södra hörnet av planområdet som riskerar att översvämmas. I behovsbedömningen angav kommunen att en dagvattenutredning skulle tas fram. Länsstyrelsen instämmer i att detta behöver göras i kommande planarbete för att bland annat belysa ovanstående.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att dagvatten ses som en resurs i detaljplanen. Kommunen behöver dock redovisa hur dagvattenhanteringen ska lösas praktiskt samt vilka volymer som behöver tas omhand då dagvattendammen inte ligger vid lägsta punkten i detaljplanen.

I anslutning till dagvattenhanteringen föreslås placering av växthus. Det framgår dock inte om detta kommer att ge de boende möjlighet att odla eller om det bara ska vara för dekorativa växter. Även om växthuset inte är tänkt att användas för odling i dagsläget kan funktionen förändras med tiden. Det är därför viktigt att säkerställa att sanering av marken utförs ner till säkra nivåer så att människors hälsa inte riskeras.

Kommentar:

En dagvattenutredning har tagits fram, se kommentar ovan under rubriken ”Översvämning”.

En lägsta grundläggningsnivå för tillkommande bebyggelse i planområdets södra hörn regleras till + 3 meter över nollplanet. Vid sådan markhöjd bedöms området inte utsättas för översvämningensrisk.

Bestämmelse b2- Ytan ska utformas för att fördröja dagvatten vid extremflöde har införts på plankartan.

Synpunkt angående sanering har noterats och regleras med bestämmelse a1 - Startbesked får inte ges för ny bebyggelse förrän markförorening har avhjälpes.

Grundvatten

Vid alla typer av markarbeten är det viktigt att utföra dem så att föroreningar inte sprids till yt- eller grundvatten. Med hänsyn till att berg ligger ytligt i planområdet kan föroreningar spridas snabbt på bergytan och påverka

grundvattnet eller leda föroreningen till Nättrabyån, beroende på bergets lutning och flöden i mark.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Trafik

Trafikverket framför att detaljplaneområdet angränsar till väg 678, Mjöviksvägen för vilken Trafikverket är väghållare. För Mjöviksvägen gäller 12 meter byggnadsfritt avstånd från vägområdet, vilket anges som prickmark på plankartan. Vad Trafikverket kan utläsa av planhandlingarna kommer planområdet trafikförsörjas via befintlig korsning mellan Mjöviksvägen och Åslättsvägen och vidare via Fasanstigen till området. Plankartan anger utfartsförbud mot väg 678, Mjöviksvägen, vilket Trafikverket ser som positivt då siktförhållandena utmed hela planområdet är begränsade. Det är viktigt att planområdet utformas så att all anslutning sker söderifrån via Fasanstigen och att befintlig anslutning till handelsområdet stängs. Av situationsplanen, bild 42 i planbeskrivningen ser det ut som att anslutningen från Mjöviksvägen är kvar, vilket Trafikverket anser ska justeras. Trafikverket anser inte att en anslutning direkt mot Mjöviksvägen är lämplig med hänsyn till den trafikmängd som kommer genereras samt att siktförhållandena inte uppfyller VGU:skrav. Trafikverket vill upplysa om att nya eller förändrade anslutningar kräver särskild prövning och tillstånd enligt Väglagengen och särskild ansökan till Trafikverket. Det gäller även om en anslutning har funnits sedan tidigare och har stöd i detaljplan. Den koppling väster om planområdet, mellan Fasanstigen och Mjöviksvägen, får endast användas för gång- och cykeltrafik. Den kan dock utformas på ett sådant sätt att utryckningsfordon kan nyttja den vid nödsituationer.

Kommentar:

Illustrationen avseende anslutningens utformning har förtydligats på sidan 26 (bild 43) i planbeskrivningen. Karlskrona kommun instämmer i att ingen anslutning mot Mjöviksvägen är lämplig för biltrafik och att Fasanstigen ska användas som anslutande väg till planområdet.

Karlskrona kommun har även noterat att anslutningar mot Mjöviksvägen för gång- och cykeltrafik kan och bör utformas så att utryckningsfordon kan nyttja dem vid behov.

Upplysningen om att förändrade anslutningar kräver prövning och tillstånd noteras.

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. Kommunen ger en översiktlig redovisning av miljömålen och planinnehållets förhållande till detta beskrivs, vilket gör det möjligt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt.

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 sätt 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 översvämningsrisk 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:

En lägsta grundläggningsnivå för tillkommande bebyggelse i planområdets södra hörn regleras till + 3 meter över nollplanet. Vid sådan markhöjd bedöms området inte utsättas för översvämningsrisk.

Bestämmelse b2- Ytan ska utformas för att fördröja dagvatten vid extremflöde har införts på plankartan.

Analysen enligt ovan sker under hela framtagandet av planen och beaktas och skrivs ner i planbeskrivningen samt i bestämmelser när det anses nödvändigt. Även efter planen vunnit laga kraft följs dessa analyser och bedömningar upp i bygglovsskedet.

I dagvattenutredningen tas åtgärder upp för klimatanpassning. Dessa har förtydligats i planbeskrivningen.

Energihushållning

PBL (2010:900) anger i 2 kap. 3§ att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. 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.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

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 ett tydligt sätt har redovisat konsekvenserna på fastighetsnivå.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Kommunen har 2018-12-12 tagit fram en behovsbedömning för identifiering av omständigheter som talar för eller emot betydande miljöpåverkan. Enligt checklistan bedöms inte planförslaget medföra en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap. kräver att särskild miljöbedömning måste göras. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av funktionschef Lena Ekroth med planarkitekt Annica Karlsson som föredragande. Deltagande under ärendets handläggning har också varit områdesskyddssamordnare Åke Widgren, klimat- och energistrateg Sabina Berntsson, miljöskyddshandläggare Johanna Schultz och miljöskyddshandläggare Anna Algö.

Enskilda sakägare

1. HW

Trafiksituationen.

Som jag har förstått det så kommer Åslättsvägen-Fasanstigen att användas som infartsväg till Västra Nättraby 9:3.

50 nya hushåll innebär mer än en fördubbling av antalet hushåll som nyttjar Fasanstigen.

Anmärkningsvärt att den ökade trafikbelastningen på Fasanstigen inte tas upp som en negativ konsekvens. Befintlig infart alternativt cykelbanan (mellan Fasanstigen/Mjöviksvägen) bör övervägas för att nyttjas som infart till området.

Syftet med Detaljplanen.

Utifrån dokumenten läser jag att syftet med exploateringen är att skapa boenden som är attraktiva för seniorer, detta för att de ska sälja sina hus och flytta dit istället. Bör inte bostadsrättsföreningen vara riktad mot ex. 50+ (kanske är tanken, men framgår inte)

Social Konsekvensanalys.

Förvånansvärt att det inte finns en enda parameter som har negativ inverkan. Exempelvis: ”Finns det god tillgänglighet till service så som kollektivtrafik, skola...”

Nättrabyskolan är överfull. Med 50 nya hushåll (samt en målsättning på totalt 400) så kommer inte trycket minska direkt. Även om denna detaljplan syftar mot attraktivt boende för seniorer så kommer antalet barnfamiljer att öka i Nättraby.

Hur är tanken att hantera detta?

Park och grönområden.

Även om fastigheten till del är bebyggd så tillför den en grönska och ”öppenhet” till området. För att inte tappa den är mitt förslag att den ”östra triangeln” behålls som öppen yta.

Jag gillar idén med en central samlingspunkt för de boende i det nya området. Men för att tillföra värde för befintliga invånare så skulle jag önska att östra delen nyttjas för att skapa en samlingsplats och/eller lekplats som kan förbättra integrationen mellan gammal och ny bebyggelse och stärka

kvarterskänslan. Även om boendet riktar sig mot seniorer så kommer det att finnas barn (som ex. hälsar på mor o farföräldrar).

Kommentar:

Åslättsvägen-Fasanstigen föreslås användas som in- och utfartsväg till planområdet. Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta.

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förståeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Karlskrona kommun väger in enskildas synpunkter med samhällsutvecklingen i sin helhet. Sett till antalet invånare per hektar är Nättraby att betrakta som tätort med gles bebyggelsestruktur. Då planförslaget medger förtätning i centralt läge bedöms möjlighet finnas för hållbara transporter (gång och cykel) samtidigt som underlag för service (t.ex. kollektivtrafik) stärks. Motsvarande gäller även din fråga angående skola. För att utbyggnader ska kunna ske krävs ett större underlag och en tätare befolkningsstruktur. Strax intill planområdet byggs en ny förskola ut och i de nya planerna vid Hejans Lycka finns mark framtagen för ny förskola/skola.

I detaljplaner går det inte att styra vilken upplåtelseform (t.ex. bostadsrätt eller hyresrätt) som den nya bebyggelsen ska uppföras i. Exploatörens avsikt är dock att det blir en bostadsrättsförening som vänder sig till +50, seniorer.

2. RB & YB, ES & PS, LK, ELS & NS och JB

Mötet förtydligade området på ett bra sätt. Jag med många andra har vissa synpunkter, som vi inte är nöjda med.

- 1- Höghuset som är tänkt, passar inte in i området, de skall läggas på den högsta punkten på tomten, vilket innebär stor insyn och olägenheter för många boende runt om. Om det skall byggas skall det vara låga hus. Hela Åslätten är låg bebyggelse och så skall det vara. Där måste ni tänka om.

2- Trafiken, vi ser att ni har tänkt på två ut/infarter mot Fasanstigen, det går inte. Det måste avlastas, så att de övre boende på tomten skall använda befintlig ut/infart till Mjöviksvägen och de boende på den nedre delen använder fasanstigen. Det blir bättre.

Förslag, gör en mindre rondell vid utfarten till Mjöviksvägen och sänk hastigheten.

Som ni har tänkt, blir det ohållbart med trafik på fasanstigen. Dels är det en återvändsgränd och smalt. Vi som bor här har idag inte någon besöksparkering, vilket gör att bilar står parkerade på Fasanstigen hö sida. Det blir mer än fördubblad trafik, 50 mer hushåll och vissa har två bilar och deras besökare på det, det går inte att belasta endast Fasanstigen med den trafiken. Det finns barn, barnbarn som är hänvisade att leka och cyklar på dessa vägar, det blir farligt. Hastigheten måste sänkas till 20km och ev hinder uppföras. Fasanstigen är lång och rak vilket gör att vissa kör mycket för fort, det bara är så.

Så som ni tänkt, att all trafik skall passera Fasanstigen och köra ut/in Åslättsvägen, blir farligt. Mjöviksvägen inbjuder till högre hastigheter än vad det är idag pga nerförsbacke och en sväng. Farliga situationer uppstår vid vänstersväng ner till Åslättsvägen.

Därför måste det bli en ut/infart till området mot Mjöviksvägen.

Vi hoppas ni tar dessa synpunkter på blodigt allvar för allas skull och för vår fortsatta trevnad i området.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens

nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

I planförslagets illustration redovisas två ut-/infarter mot Fasanstigen. I detaljplanen tillåts utfarter längs med nästan hela Fasanstigen. Detta gör det möjligt att i framtida byggnation tillskapa både färre men även fler utfarter. Exakt var de placeras redovisas först i bygglovsskedet. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts inte i planförslaget. Orsaken är begränsade siktförhållanden längs med sträckan samt att en cirkulationsplats skulle vara svår att genomföra med tanke på den yta en sådan lösning kräver. Även terrängen i planområdet norra del försvårar detta. Hastigheten på Mjöviksvägen sänktes under hösten 2019 till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

Längs med Fasanstigen medger nu gällande detaljplan en bredare gata än vad som anlagts, vilket innebär att det redan idag är möjligt att bredda vägen. Att bredda vägen inbjuder dock till högre hastigheter. Fördelen med en återvändsgata är att det inte blir lika mycket genomfartstrafik och att endast boende och besökare använder den. Antalet fordon på Fasanstigen ökar till följd av förslaget men beräknas även fortsatt ha en förhållandevis låg trafikering. Riktvärdena för buller klaras även vid beräkning för vad tillkommande bebyggelse alstrar (inkl. en indexerad ökning).

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark. Det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samförstånd med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

3. R B

Angående marken på handelsträdgården 9:3. Har ni gjort tester och undersökningar vad för gifter som kan förekomma där. Jag misstänker att där kan finnas mycket gamla synder som måste åtgärdas, handelsträdgården har funnits där ett antal år. Om ni gjort tester, vad har det visat? Redovisa gärna resultatet.

Kommentar:

En översiktlig miljöteknisk markundersökning med riskbedömning har tagits fram. Denna finns att ladda ner på Karlskrona kommuns hemsida och kan efter samtal till kommunen också skickas via mail eller vanlig post.

4. R B & Y B

Jag tackar för skickat underlag markundersökning Nättraby vä 9:3 Handelsträdgård. Det vi tänker på, det fanns gifter både i mark och grundvatten. Ni påstår att det är inom marginalerna, men med tanke på djurlivet vad säger länsstyrelsen om det? Det finns inga egna brunnar, men vi har närheten till nättrabyån och havet direkt, jag bara undrar och många med mig?

Kommentar:

Länsstyrelsen har fått underlaget för bedömning och de har inte bedömt att det föreligger stor risk för djurliv eller egna brunnar.

5. K A & K A

Angående det planerade nya bostadsområdet i Nättraby vid Fasanstigen så vill vi protestera mot följande:

- Bygg ej hyreslägenheter
- Bygg ej högre än 1½-planhus
- Ha ut/infarten från Mjöviksvägen – inte från Fasanstigen för bilarna. (Gärna gångväg från Fasanstigen.)

Vi vill behålla vårt nu lugna område och inte belasta en sliten väg med ännu mer trafik. Många barn använder Fasanstigen.

Kommentar:

Detaljplaner reglerar inte upplåtelseform såsom hyres- bostads- eller äganderätt.

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Gångvägen från Fasanstigen i nordväst behålls och med ett nytt bostadsområde skulle det kunna bli möjlighet med fler anslutningar för gång- och cykeltrafik.

I samband med att ytterligare bostäder planeras i området skapas ytterligare underlag för upprustning av vägen. En ny gångbana längs med Fasanstigen kan leda till en trevligare och säkrare gata för barn att vistas och röra sig på.

6. U S & P S

För det första ser vi positivt på att tomten mitt emot oss kommer att användas till bebyggelse men vi motsätter oss starkt de 3- och 4-våningshus som planeras i denna miljön! Tomten borde inte bebyggas med högre hus än 2 våningar. Eftersom denna del av tomten där de höga husen planeras dessutom ligger högt upp kommer höghus att ”stick ut” alldeles för mycket och skilja sig för mycket från omgivande villor, våra och de planerade ”kedjehusen”

Vidare anser vi att trafiken kommer att bli ett stort bekymmer för alla, eftersom FasanSTIGEN inte alls är anpassad för denna typ av ökad belastning. Det finns t.o.m MÖTESPLATS (se foto nedan) på Fasanstigen och vi förstår helt enkelt inte hur alla bilar ska få plats. Det är tyvärr ganska vanligt att många har två bilar per hushåll och vi undrar om de planerade parkeringsplatserna kommer att räcka till. Det är vanligt att parkeringar i nya bostadsområden ska hyras=en extra utgift, vilket inte alla vill betala för och då kommer ytterligare bilar ställas på vår redan smala Fasanstig. Vi som bor i de befintliga villorna på Fasanstigen måste kunna använda stigen (se bild nedan) för parkering när vi t.ex. har gäster, vi har inga gästparkeringar att tillgå. Vi anser att ett omtag måste göras vad gäller hur trafiken skall ledas in och bilar parkeras i det planerade området!

Området har tidigare vid ett par tillfälle haft problem med översvämningar, som då troligtvis berodde på överbelastning av befintligt avloppsnät vid regn. Vi förutsätter att denna fråga prioriteras vid planeringen av det nya området, så att detta inte drabbar oss fler gånger nu när avloppsnätet belastas ytterligare och en stor gräsyta bebyggs och till viss del asfaltering. Vi förstår att planen vi har i vår hand är just en plan och det är ju mycket osäkert om det kommer att se ut som på teckningen, med grästak, damm osv osv. Det måste ju finnas en byggare som är beredd att bygga. Vi är också medvetna om att vår skrivelse är en del i en s.k. skendemokrati och att våra synpunkter förmodligen inte är mycket värda. Lite kändes det så redan när vi framförde dem på Nättrabyskolan den 18 juni. Trots detta hoppas vi att hänsyn tas och att synpunkterna hanteras seriöst.



Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Besöksparkering kommer i första hand ske på fastighetsägarens mark. Det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samråd med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

Synpunkter avseende avloppsnätet har noterats och förs vidare till ansvarig avdelning. Aspekten kommer att beaktas i den framtida utbyggnaden av området. Även nämnda gestaltungsprinciper bidrar till att omhändertagande av dagvatten fördröjs på fastigheten i syfte att avlasta avloppsnätet. Utformningsbestämmelser har införts på plankartan i syfte att säkerställa att föreslagna gestaltning beaktas i efterföljande projekterings- och byggskede.

7. JEL&IL

Byggnader:

Vi anser att flerbostadshusen, de tänkta bostadsrätterna, bör begränsas till 2 våningar. Detta får inverkan på minskad trafiken genom området och förbi kommande förskola.

Vägar/parkering:

Redan idag frekventeras Fasanstigen av mycket trafik och därmed uppstår också parkeringsbekymmer. Vidare kommer trafiken upp till Mjöviksvägen att öka beronde på nybyggnad och brukande av ny förskola.

En mindre infart till ett av flera bostadshus skall ske från Fasanstigen, cykelbanan. Del av cykelvägen, några meter, skall tas i anspråk. När breddningen skall ske bör den fullföljas ned till hörnet av Fasanstigen. Detta kan lösa vissa parkeringsbekymmer för de 5 husen på nordsydliga Fasanstigen. Förutsätter att breddningen sker genom ianspråktagande av mark från Handelsträdgården.

Oavsett vad som beslutas om föreslagen gatujustering, bör hörnet på Fasanstigen kapas alternativt rundas av.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Antalet fordon på Fasanstigen ökar till följd av förslaget men beräknas även fortsatt ha en förhållandevis låg trafikering. Gällande riktlinjer för buller bedöms enligt bullerberäkning klaras.

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark, det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samråd med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

8. P J

Området kring Handelsträdgården präglas av natur och enfamiljshus. I området finns en härlig natur med närhet till hav och skog med ett rikt djurliv och enfamiljshus samt kjedjehus. Valet att bosätta sig där bygger på områdets karaktär som det har i dag med enfamiljshus, återvändsgata och ett rikt djurliv samt därtill en lugn miljö.

I föreslagen detaljplan finns förslag till 3 höghus vilket absolut inte passar in i området. Där finns också förslag till infart i det nya området från fasanstigen samt del av flerfamiljshus placerade väldigt nära fasanstigen. Dessa delar motsäger jag mig. Särskilt höghus i den befintliga bebyggelsen, vilket absolut inte passar in i området och dessutom ger flera av oss boende en insyn å våra fastigheter som jag anser förstör fastigheternas värde och områdets karaktär och säkert påverkar miljön och naturen negativt.

Att bygga dessa höghus i området är negativt för det djurliv som finns i området med fåglar, fladdemöss, ekoxar och säkert mycket annat. Jag anser att det är väldigt synd att förstöra miljön i denna vackra dal. Att området bebyggs är positivt men då ska det bebyggas med villor såsom den nära

omgivningen och miljön arkitektoniskt är utformad. Dessa höghus är också absolut negativt för oss fastighetsägare i området. Så även den trafikökning som uppstår på en återvändsgata, samt alla när utfarter.

Därav och enligt ovan yrkar jag på följande:

Att detaljplanen ej ger tillåtelse till annat än villor/radhus i max en och halvplan, dvs att några höghus inre byggs: Att infarten från fasanstigen tas bort samt infarterna till villorna som gränsar mot fasanstigen och att det i stället byggs en rondell på mjöviksvägen i områdets överdel. Det skulle sänka hastigheten på mjöviksvägen till allas fördel samt utgöra primär infart till det nya området. Att radhusen längs ner mot fasanstigen flyttas upp i området med c:a 10 - 15 meter i likhet med fastighetsplaceringarna på övriga fasanstigen. Att inga utfarter finns mot fasanstigen, verken till nya fastigheterna eller till området i sig. Att länsstyrelsen gör en fullständig utredning kring höghusen påverkan, dess höjd, ljus, hinder samt ökningen av boende mm i relation till påverkan av den biologiska mångfalden och därtill en artinventering, vilket jag kommer att tillskriva länsstyrelsen inom några dagar.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser. Förtätning av bebyggelse i centrala lägen innebär att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt samtidigt som fler människor får gångavstånd till service, kollektivtrafik och natur och på så sätt bidrar till att stärka lokalt service- och handelsunderlag. Förtätning innebär att vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. Den biologiska mångfalden bedöms inte påverkas negativt till följd av höjden på föreslagen bebyggelse.

I planförslaget tas inte naturmark i anspråk, utan ytterligare bostäder tillskapas i ett attraktivt område nära natur och centrum. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet ökar på befintliga fastigheter.

Föreslaget avstånd till Fasanstigen är 4,5 meter för huvudbyggnad och 6,0 meter för garage/carport. I befintlig plan ligger prickmarken (den mark som ej får bebyggas) på 6,0 mot Fasanstigen. De flesta villor med större tomt har huvudbyggnaden längre in på tomten. Önskemålet om att endast ha villor i området finns det inte möjlighet att genomföra då det enligt markutredningen skulle innebära orimliga kostnader för sanering. Läs mer om detta i den miljötekniska utredningen.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

9. G S

Fasanstigen betjänar i dag ca 35-40 fastigheter/lägenheter. Nybyggnad av 50 lägenheter kommer att öka trafikmängden avsevärt. Om man räknar med 5 fordonsbesök/dygn (gångse betraktelsesätt) så ökar trafikmängden på Fasanstigen och Åslättsvägen från ca 200 till ca 450 fordon/dygn.

Korsningen Åslättsvägen/Mjöviksvägen har redan, för dagens trafikmängd, en olycklig/Lite farlig utformning. Sikten är begränsad åt alla håll. Korsningen utformades långt innan all trafik från Mjövik och Skillingenäs fanns med i bilden. Under senare år har undertecknad varit med om ett flertal incidenter när fordon från söder dyker upp plötsligen när jag skall svänga till öster från Mjöviksvägen ner på Åslättsvägen. Situationen förvärras av att det blir viss köbildning norrifrån pga trafikbulorna strax norr om korsningen. Risken att bli påkörd bakifrån är ofta överhängande. Sikten är som sagt skymd.

Hastigheten är begränsad till 50 km/tim. Om man kör lite för fort söderifån (säg 60 km/tim) så är det inte många sekunder tillgodo för den östersvängande.

Jag yrkar på att kommunen låter genomföra en noggrann trafikanalys innan detaljplanen fastställs.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förståeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Synpunkterna kring korsningen Mjöviksvägen/ Åslättsvägen har noteras och tas vidare till berörda.

Hastigheten på Mjöviksvägen har under hösten 2019 sänkts till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

10. J M & M M

Högsta byggnadshöjd på ett av husen är angivet till 12,5 meter vilket vi anser är för högt. Vårt hus ligger precis intill vägen (mittemot) och även om några träd tas ner kommer vi att få insyn från detta hus. 3 våningar hade varit mer

rimligt.

För oss är det viktigt att in och utfart sker som planerat via Åslättsvägen och att den nuvarande in och utfarten blockeras för biltrafik. Annars ser vi trafikfara för barn och gående på Mjöviksvägen. I planförslaget står att äldre träd ska bevaras, men vi önskar att man glesar ut och minskar höjden på befintliga träd då de är alldeles för vida och vi ser en risk att det kan blåsa ner stora grenar.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Det har noterats att grenar från äldre träd bör ses över och informationen förs vidare till fastighetsägaren.

11. ES

Detaljplanen för Västra Nättraby 9:3 brister på flera punkter.

1. Byggnation av flerfamiljshus i fler våningar än två passar inte in i områdets karaktär och skulle störa nuvarande bebyggelse och miljö.
2. Vägen in till området kan inte gå enligt föreslagen detaljplan utan måste gå från Mjöviksvägen för att undvika för mycket trafik för existerande fastigheter.
3. Detaljplanen måste ge utrymme för ordentligt med parkeringsplatser annars blir konsekvensen att nyinflyttade måste parkera sina bilar längs med Fasanstigen.
4. Att en åtgärdsplan för sanering av Västra Nättraby 9:3 tas fram och

presenteras, innan vidare planer görs för att bygga bostäder. 5. Innan fler bostäder byggs i Nättraby måste samhällsservice såsom förskola, skola och vård ses över. Dessa inrättningar är redan mycket ansträngda och klarar inte dagens kapacitet.

Kommentar:

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Enligt detaljplanen ska parkeringsplatser lösas enligt gällande parkeringsriktlinjer inom egen fastighet. Detta bedöms vid bygglovskedet.

Bland de utredningar som tagits fram för detaljplanen finns en översiktlig miljöteknisk markundersökning med riskbedömning. Här finns övergripande åtgärder formulerade. I plankartan regleras att sanering måste utföras innan byggnation får ske.

Möjlighet att bedriva samhällsservice, t.ex. skolverksamhet, pågår alltid på kommunen. I Nättraby, strax intill planområdet, byggs en ny förskola ut och i de nya planerna vid Hejans Lycka finns mark framtagen för ny förskola/skola.

12. A S & K S

I egenskap av ägare till fastigheten Västra Nättraby 9:48, belägen strax nordväst om planområdet på andra sidan Mjöviksvägen, har vi gått igenom samrådshandlingarna och vill lämna följande yttrande:

Vi tycker självklart att det är tragiskt att handelsträdgården med dess historia inte har möjlighet leva vidare, men med den utgångspunkten är vi i stort positiva till planändringen som möjliggör bostäder. De får närhet till befintlig samhällsservice, affärer, skola, kollektivtrafik, förskola m.m. vilket måste ses som ett plus.

Vi menar också att det är positivt att planen tar sin utgångspunkt i att det funnits en handelsträdgård på området och att gestaltningen ska utformas med hänsyn till detta. Dock ifrågasätter vi starkt att planen tillåter en byggnadshöjd på 12,5 meter, dvs. tre- och fyra våningshus. Det harmonierar inte alls med tanken att utgå från handelsträdgården som ju varit bebyggd med växthus och envåningshus. Så höga hus som föreslås skulle också helt förändra bilden av det omkringliggande området i sin helhet. Det finns ju inga så stora och höga hus i området. Några fyra våningshus finns inte, vad vi kan erinra oss, överhuvudtaget i Nättraby.

Terrängen i området karakteriseras av kraftiga höjdskillnader. Av plankartan framgår att de tänkta flervåningshusen ligger på ca 8 meters marknivå. Vårt hus ligger på ca 18 meter. Avståndet däremellan är 50 - 60 meter. Alltså en kraftig höjdskillnad. Hus med en höjd på 12,5 meter skulle helt förändra intrycket av en byggnation som anpassat följer stigningen uppåt.

Vår uppfattning är att planen bör begränsas till att tillåta hus i två våningar.

I och med den föreslagna infarten till bilparkering från Fasanstogens förlängning (idag gång- och cykelväg) försvinner en mycket populär och väl frekventerad källbacke för de mindre barnen i ett stort omkringliggande närområde. Vi har varje år sett att så fort den första snön faller är barnen där med sina pulkor. Detta har varit en möjlighet till spontan lek och rörelse som nu försvinner om planen fastställs. Detta rimmar inte med barnperspektivet som ska tillämpas i samhällsplaneringen.

I sammanhanget vill vi också ta upp trafikintensiteten och trafikrytmen på Mjöviksvägen. En samstämmig uppfattning bland oss som bor vid vägen är att den blir mer och mer frekventerad. Hastigheten är också genomsnittligt betydligt över de tillåtna 50km/h. Vi menar att Karlskrona kommun bör ta initiativ för att få Trafikverket (som är väghållare) att vidta fartdämpande åtgärder. Detta blir naturligtvis ännu angelägnare om det tillkommer fler bostäder i området.

Till sist vill vi framföra att det träd som på försommaren doftar så sagolikt gott (vi har inte under alla år kunnat utröna vad det är för något träd) inte får tas bort. Vi njuter varje morgon när vi hämtar tidningarna i vår postlåda. Trädet står, vad vi kan bedöma, i hörnet där nuvarande gång- och cykelväg ansluter till Mjöviksvägen.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Angående befintlig gångbana som idag används som källbacke så kommer denna att finnas kvar. Dock bedöms den utifrån ett

säkerhetsperspektiv tveksam, både idag och efter ett ev. framtida genomförande av detaljplanen. En lämpligare placering för källbacke i området skulle behövas. Orrekulle är lämpligare att använda som källbacke ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Hastigheten på Mjöviksvägen sänktes under hösten 2019 till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

Det doftande trädet har vi inte möjlighet att skydda i detaljplanen, men önskemål om att bevara det kommer att framföras till exploitören.

13. P S

Detaljplanen för Västra Nättraby 9:3 brister på flera punkter.

1. Byggnation av flerfamiljshus i fler våningar än två passar inte in i områdets karaktär och skulle störa nuvarande bebyggelse och miljö.
2. Vägen in till området kan inte gå enligt föreslagen detaljplan utan måste gå från Mjöviksvägen för att undvika för mycket trafik för existerande fastigheter.
3. Detaljplanen måste ge utrymme för ordentligt med parkeringsplatser annars blir konsekvensen att nyinflyttade måste parkera sina bilar längs med Fasanstigen.
4. Att en åtgärdsplan för sanering av Västra Nättraby 9:3 tas fram och presenteras, innan vidare planer görs för att bygga bostäder.
5. Innan fler bostäder byggs i Nättraby måste samhällsservice såsom förskola, skola och vård ses över. Dessa inrättningar är redan mycket ansträngda och klarar inte dagens kapacitet.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Se svar för yttrande 11.

14. E L S & N S

Vi har valt att bo i ett lugnt område nära natur med lite trafik och vi har Handelsträdgården som vår enda granne med insyn i vår trädgård. Vi förstår att fler bostäder behövs byggas men i så fall behöver de nya bostäderna passa in i miljön där det nu enbart finns villor. Höghus med 3-4 våningar passar absolut inte in rent estetiskt och skulle i våra ögon förstöra området, minska trivselen och sänka värdet på nuvarande villor då lugnet försvinner, många fler människor delar och ska samsas på liten yta och vi får insyn i våra hus och trädgårdar med vi själva får sämre utsikt. Vi förespråkar att man i stället bygger villor eller radhus i max en och en halvplan, absolut inte höghus.

I dag är det redan problem att hitta parkeringsplats för våra gäster vid Ejderstigen, Doppingstigen och Fasanstigen och med infart från Fasanstigen skulle det bli ännu svårare och fler bilar som hinder parkerade längs med vägen. Ytterligare belastning med trafik skulle vara mycket

negativt och störande för vårt lugna natur- och djurrika område. Vi vill absolut inte ha någon infart till nytt bostadsområde från Fasanstigen utan föreslår i stället infart från Mjöviksvägen, gärna en rondell som sänker farten. Vi anser att planerade radhus ner mot Fasanstigen ligger för nära Fasanstigen och behöver flyttas upp motsvarande nuvarande byggnaders placering i förhållande till vägen.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet på omkringliggande fastigheter ökar.

Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

15. M S & L T

*Fasanstigen som återvändsgata skall vara kvar. *Ökad trafik ger problem för säkerheten för våra barn. *Inga höghus då de får FULL insyn i vår trädgård/hus och därmed inkräktar på vårt privatliv.

Vi har köpt en fastighet i ett område med djur och natur samt fritt från höghus för att komma bort från stan och dess trafik. Vi valde den här fastigheten för att den har just det. Vi anser att höghus skulle förstöra området som det ser ut nu och infart på fasanstigen ökar trafikeringen markant.

Vi motsätter oss inte att området bebyggs, men byggda fastigheter måste ha samma karaktär som befintlig bebyggelse samt att man måste se över hur man ska ta sig till dessa fastigheter då Fasanstigen enligt oss inte är ett alternativ.

Hur kommer detta påverka värdet på vår fastighet? När vi köpte huset fanns inte detaljplanen då den sattes den 2/5 2019 och vi undrar nu vem som kompenserar oss för värdeminskningen på vår fastighet? Vi vill bo i ett villakvarter utan höghus.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet på omkringliggande fastigheter ökar.

Förtätning innebär att vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. Med god planering och bra planlösningar kan negativa effekter reduceras. Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering.

Antalet fordon på Fasanstigen ökar till följd av förslaget men beräknas även fortsatt ha en förhållandevis låg trafikering. Gällande riktlinjer för buller bedöms klaras enligt genomförd bullerberäkning. Fasanstigen kommer även fortsatt att vara återvändsgata.

16. K J & S J

Vi motsäger oss förslaget att bygga 3-4 våningshus på tomten, dels för att det inte passar in i övrig villabebyggelse, dels för att det blir full insyn i vår fastighet och tomt. Bygg istället enbart 1 till 1 1/2 planshus eller radhus samt flytta upp dem en bit på tomten från Fasanstigen sett.

Angående trafiksituationen så är nuvarande förslag att leda all trafik in i området från Fasanstigen total katastrof. Vi har en in och utfart från vår tomt som ligger precis mittemot tänkt infart till nya området. Alla infarter till garage/carport är enligt nuvarande förslag från Fasanstigen. Kommer inte att fungera. Hög olycksrisk. Vägnätet är heller inte byggt för ytterligare 50 till 60 bilar som ska passera flera gånger dagligen. Bygg istället infart från Mjöviksvägen med exempelvis en rondell, så får man även ner hastigheten på den vägen. Eller hitta en annan lösning.

För övrigt undrar man varför det måste byggas ett 50 tal lägenheter, givetvis förstår vi att fastighetsägaren ska dra in så mycket cash som möjligt, men man kan väl tänka efter varför vi har bosatt oss i detta lugna område.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förstäeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

17. A-S C & P C

1. TRAFIKSÄKERHET

Tillåt inga utfarter från Handelsträdgården till Fasanstigen som redan idag tidvis är trång för eventuella utryckningsfordon, lastbilstransporter, mm. Cyklister skulle få det ännu osäkrare än idag eftersom det inte finns några

cykelbanor. För att inte tala om det kaos med snövallar i de båda hörnorna längst västerut under snörika vintrar! Till detta kommer också den trafikbelastning som den planerade förskolan innebär med de anställdas bilar plus alla föräldratransporter. Samla i stället all trafik från det nya området till en utfart mot Mjöviksvägen, t.ex. via en rondell där även Granitvägen kunde ansluta.

Eftersom det inte finns några speciella platser för besöksparkering används den västliga delen av Fasanstigen före T-korsningen frekvent som tillfällig besöksparkering. Någon annan rimlig möjlighet finns inte. Nya utfarter skulle helt spolia sådana parkeringar.

2. VILLAOMRÅDE

All bebyggelse runt Handelsträdgården består idag av enbart enskilda villor. Att bygga flervåningshus med tre, eller ännu värre upp till fyra våningar skulle innebära en helt förändrad boendemiljö för de nuvarande villaägarna. Ett fyrvåningshus, dessutom byggt på områdets högsta punkt är helt förkastligt. All avskildhet för befintliga hus skulle därmed bli spolierad. Mer än två våningar bör inte tillåtas i ett område som detta.

Observera att vi inte alls har några invändningar mot att göra ett nytt bostadsområde i nuvarande handelsträdgård. Vi månar endast om trafiksäkerheten och om att nuvarande bebyggelses trivsamma karaktär bibehålles dit vi gärna välkomnar nya inbyggare.

Kommentar:

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark, det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samspråk med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser, hur vi hushållar med marken. 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

18. L H & E H

Vi delar fullt ut insänd skrivelse ifrån P J (bif fil)

Med tillägg att vid informationsmötet nämndes att marken inte är lämplig för att bygga villor med trädgårdstomt p g a dåliga markvärden. Vilka tester har gjorts - vad visar värdena och vad är gränsvärdet? Hur mycket markarbeten skulle krävas för att marken skulle vara ok?

Vi anser också att bebygga en tomt i den storleken med hyreshus på 4 våningar och höjdskillnaden som marken har inte är lämplig i ett villaområde där flertalet fastigheter är av äldre byggår. Vi föreslår och motsäger oss därmed inte radhus eller max 2 vånings hyreshus.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Se svar för yttrande 8.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning med riskbedömning har tagits fram. Denna finns att ladda ner på Karlskrona kommuns hemsida och kan efter samtal till kommunen också skickas via mail eller vanlig post.

19. L K

Att förtäta området kring handelsträdgården med tre flerfamiljshus känns inte genomtänkt.

I dagens samhälle är det allt vanligare att varje hushåll har två bilar. Dessutom är det ju trevligt att få besök av vänner, släktingar, barn och barnbarn. Var ska alla bilar ta vägen?

Redan idag är det problem med parkeringar i området.

Att sen alla bilar ska komma in på det nya området via Fasanstigen känns ohållbart.

Jag har inget emot att det byggs nya bostäder på området, men nog skulle det vara fullt tillräckligt med en och tvåfamiljshus. Och ett rimligt antal, så att trafiksituationen, inklusive parkeringar, kommer att fungera.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser, hur vi hushållar med marken. 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. 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.

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark, det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samråd med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

20. B E & C J

Vi, som äger fastigheten Västra Nättraby 9:6 vill gärna komma med våra synpunkter på planeringen av området som ligger rakt söder om vår fastighet. Vi har ingen tomtgräns mot fastigheten, Mjöviksvägen skiljer dessa åt.

Vi flyttade hit för ca två år sedan, och har nu blivit införstådda med att området med handelsträdgården kommer att förändras, och är också bekanta med detaljplanerna som gäller för anslutande tomter/områden. Dessa områden består av byggnader från två olika tidsepoker, sekelskiftet omkring 1800-1900 och 1980-tal. Vårt eget hus är byggt 1911, huset till öster om V. Nby 9:3 är byggt 1898.

Vi motsätter oss förslaget om att skapa en detaljplan som tillåter att det byggs hus av höjder som är helt annorlunda än vad som tidigare detaljplaner tillåtit. Vi anser att det inte är i samklang med det villaområde som tidigare samhällsplanerare har haft visioner om, där byggnadshöjden är begränsad till 4 respektive 5,5m vid angränsande områden. Vi anser att en liknande detaljplan med friliggande villa och kedje-radhus i 1-2 plan som gäller för resten av området är den naturliga fortsättningen för detta område. Vi menar också att begreppet ”bygg höjd” är missvisande för att ange byggnadernas tillåtna höjd, vi menar att ”nockhöjd” ger en bättre insikt av en byggnads verkliga höjd.

Området bör också saneras från giftrester från verksamheten om kostnaderna för detta inte är högre än vad som angivits i utredningen. Vi anser det som ett bra tillfälle att göra en punktinsats att minska giftutsläpp till Nättrabyån och Östersjön.

Runt de gamla ekarna, som är hemvist för flera familjer ekorrar och spaningsplats för duvhökar som jagar ringduvor för att slå på vår tomt, bör ytterligare begränsningar av byggrätten göras än de som föreslagits. Vi vill att den administrativa begränsningen förlängs ända fram till östra tomtgränsen, där det äldre bostadshuset nu finns. Detta skulle skapa en fredad "zon" runt ekarna.

Utfarten i norr till Mjöviksvägen ser vi också som problematisk, då det är mycket trafik under kortare perioder som ska passera, även om antalet fordon totalt sett per dygn är lågt. Hastigheten på 50 km är det fåtal bilister som håller sig till. Där förekommer också mycket trafik av bussar och arbetsmaskiner. Utfarten från området bör begränsas till söder, där en väl etablerad korsning till Mjöviksvägen med god sikt redan finns.

Nättraby centrum är idag splittrat, i ett tynande centrum vid kyrkan och ett växande centrum runt korsningen vid E22. Av den anledningen menar vi att området bör begränsas till enbart bostadsområde.

Av mindre betydelse är kanske de detaljer som presenteras av omålat trä och större glaspartier som avser att anknyta till de gamla växthusen. De som är byggda på 1940-50-talet var målade i vitt eller grönt, fönster spröjsade, nog så vackra accenter att föra vidare.

Kommentar:

Gällande detaljplan för området är från 1979. Under de 40 år som gått sedan tidigare planer lade ut visionerna för Nättraby utvecklats vidare. Detta kan följas i de översiktsplaner som gjorts för kommunens och Nättrabys utveckling genom åren. I den översiktsplan som gäller nu (Översiktsplan 2030, antagen år 2010) står att "Nättraby föreslås förtätas med bebyggelse framförallt relativt centralt i samhället. I Nättraby finns brist på bostadsrätter och mindre hus. Nättraby föreslås kompletteras med cirka 400 nya bostäder."

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser, hur vi hushållar med marken. 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. I planförslaget används byggnadshöjd istället för nockhöjd, eftersom byggnaders fasader inte ska bli högre än angivet mått. Vid nockhöjd kan fasaderna bli högre än vad som avsetts.

Vi har noterat synpunkten om sanering av hela området. I utredningen som tagits fram beskrivs kostnaden härför orimlig och därför har begränsningar, såsom att villabebyggelse inte tillåts samt villkor att

sanering måste genomföras för att bygglov ska kunna beviljas, införts på plankartan.

I planen finns en begränsning utmed hela Mjöviksvägen och dikt an den östra gränsen för ekarna. Det finns även bestämmelser för när ekarna får tas ned (kräver marklov).

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen. Hastigheten på Mjöviksvägen har under hösten 2019 sänkts till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

Att förslaget till detaljplan innehåller användningen ”C” (centrum) innebär inte att större företag ska kunna etablera sig i planområdet utan att det ska finnas möjlighet till mindre verksamheter möjliga att kombinera med bostadsändamål (som till exempel frisörsalong i hemmet). Flera tillåtna användningar medför även att detaljplanen är flexibel framåt i takt med att Nättraby utvecklas vidare.

Detaljplanen begränsar inte färgval och utförande i byggnadernas detaljer. Framtagna gestaltungsprinciper är framtagna som hjälp inför fortsatt utformning av bebyggelsen.

21. J M & M M

1. Föreslagen maximal bygghöjd alldeles för hög

I planen står 12,5 meter som maximal bygghöjd samt att b1 är lägsta grundläggningsnivå + 3 m över nollplanet. Enligt skissförslaget är den högsta och största byggnaden belägen precis intill ekarna mot Mjöviksvägen. Detta skulle innebära att vi får ett höghus på nära avstånd från vårt hus. Detta finner vi inte acceptabelt med tanke på insynen som detta medför. Vintertid kommer vi att ha detta höghus direkt i blickfånget.

2. In-och utfart från Mjöviksvägen till området måste fortsätta vara förbjudet.

Enligt planen föreslås utfartsförbud från området till Mjöviksvägen. Det står däremot inget om infarten till området. Vi vill absolut inte att det blir vare sig utfart eller infart till området från Mjöviksvägen. Trafiken idag på Mjöviksvägen utanför Västra Nättraby 9:3 är tät och där finns också cykel och gångbana. Och att anlägga rondell eller liknande precis utanför vårt hus vill vi absolut inte.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser, hur vi hushållar med marken. 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Föreningar och intresseorganisationer

Nättraby Vägsamfällighet

Nättraby Vägsamfällighet har följande synpunkter som bör beaktas i detaljplanen;

- Kommer lokalgator/parkeringar att tillföras NVS, eller kommer dom att skötas av fastighetsägaren??
- Del av Fasanstigen i sydväst är i dag ämnad endast för trafik till befintliga fastigheter och bör breddas till normal bredd.
- Hörnet av Fasanstigen i sydväst bör fasas av och motsv bör göras vid lokalgatans anslutning till Fasanstigen
- Lokalgatans bredd bör vara anpassad för mötande bilar.
- Endast gång/cykeltrafik från lokalgatan bör tillåtas mot Mjöviksvägens gång/cykelväg
- Parkering för ex. 3-5 st gästbilar bör beredas plats för, mellan kommunens särskilda boende och första fastigheten på Fasanstogens sydöstra del.

- Minst en av lägenheterna i resp flerfamiljshus bör ha 4 rok och alla lägenheterna bör vara senioranpassade, eftersom detta saknas i dag i Nättraby
- Parhusen/kedjehusen verkar vara 1,5 plan enligt förslaget bilder, men skall vara enplan enligt detaljplanen?!

För övrigt så kan vi inte i detta läget ha ytterligare synpunkter på detaljplanen utan att vi tycker det kommer att bli mkt bra.

Kommentar:

Inom kvartersmark kommer fastighetsägaren att besörja underhållet av gator och parkeringar.

För Fasanstigen medger befintlig detaljplan en bredare väg än den som anlagts, vilket innebär att det idag är möjligt att bredda vägen.

Avfasningen av Fasanstigen sydvästa del har justerats i plankarta och i illustration. Likaså ska lokalgatans anslutningar avfasas vid projektering.

Fasanstigen bredd är i den befintliga detaljplanen mellan 6-7 meter och anpassad för mötande bilar. I befintligt utförande är vägen inte asfalterad med den bredden.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen. Endast gång- och cykeltrafik är tillåten mot Mjöviksvägen från planområdet. Gångvägen från Fasanstigen behålls och med ett nytt bostadsområde skulle det kunna bli möjligt med fler anslutningar för gång och cykeltrafik.

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark, det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samspråk med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen. Övrig kommunal mark är inte planerad för besöksparkering.

Utformningen i fråga om storlek på lägenheter regleras inte i detaljplanen. Önskemålet noteras och förs vidare till exploatören. För fråga kring önskad anpassning hänvisas till den standard som finns i BBR, Boverkets byggregler, inför ansökan om bygglov.

I planen regleras inte våningsantalet för rad- och kedjehusen, utan en byggnadshöjd på +4,5 meter styr höjden på bebyggelsen. Detta möjliggör inredning av en vindsvåning, vilket i detta fall ger motsvarande 1,5-planshus.

Nättraby hembygdsförening

Nättraby hembygdsförening vill lämna följande yttrande med anledning av samrådet kring en ny detaljplan för Västra Nättraby 9:3:

Vi beklagar naturligtvis att handelsträdgården med dess långa historia inte har möjlighet leva vidare. Den utgör en viktig del i Nättrabys historia. Dock är vi i stort positiva till planändringen som möjliggör bostäder. De får närhet till befintlig samhällsservice, affärer, skola, kollektivtrafik, förskola m.m. vilket måste ses som ett plus. Det kan komma att stärka Nättrabys utveckling.

Vi menar också att det är positivt ur ett historiskt bevarandeperspektiv att planen tar sin utgångspunkt i att det funnits en handelsträdgård på området och att gestaltningen ska utformas med hänsyn till detta. Dock menar vi att planen som tillåter en byggnadshöjd på 12,5 meter, dvs. tre och fyra våningshus inte alls harmonierar med tanken på att utgå från handelsträdgårdens byggnation. Den har ju varit bebyggd med växthus och envåningshus. Så höga hus som föreslås skulle också helt förändra bilden av det omkringliggande området i sin helhet. Det finns ju inga så stora hus i området. Några fyra våningshus finns inte överhuvudtaget i Nättraby. Terrängen i området karakteriseras av kraftiga höjdskillnader. Hus med en höjd på 12,5 meter på den föreslagna platsen skulle helt förändra intrycket av en byggnation som anpassat följer stigningen uppåt.

Den tillåtna byggnadshöjden bör begränsas i planen.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser, hur vi hushållar med marken. 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Myndigheter, organisationer och bolag

Yttanden utan erinran har inkommit från följande: Polismyndigheten i Blekinge län,

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende. Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostäder och centrumändamål inom fastigheten som tidigare har använts som handelsträdgård. Planförslaget innebär att befintliga byggnader och växthus rivs och ersätts med bostadshus i en till fyra våningar, innehållande ca 50 lägenheter samt enklare verksamheter och småhandel.

Statlig väg

Detaljplaneområdet angränsar till väg 678, Mjöviksvägen för vilken Trafikverket är väghållare. För Mjöviksvägen gäller 12 meter byggnadsfritt avstånd från vägområdet, vilket anges som prickmark på plankartan.

Vad Trafikverket kan utläsa av planhandlingarna kommer planområdet trafikförsörjas via befintlig korsning mellan Mjöviksvägen och Åslättsvägen och vidare via Fasanstigen till området. Plankartan anger utfartsförbud mot väg 678, Mjöviksvägen, vilket Trafikverket ser som positivt då siktförhållandena utmed hela planområdet är begränsade. Det är viktigt att planområdet utformas så att all anslutning sker söderifrån via Fasanstigen och att befintlig anslutning till handelsområdet stängs. Av situationsplanen, bild 42 i planbeskrivningen ser det ut som att anslutningen från Mjöviksvägen är kvar, vilket Trafikverket anser ska justeras. Trafikverket anser inte att en anslutning direkt mot Mjöviksvägen är lämplig med hänsyn till den trafikmängd som kommer genereras samt att siktförhållandena inte uppfyller VGU:s krav. Trafikverket vill upplysa om att nya eller förändrade anslutningar kräver särskild prövning och tillstånd enligt Väglagen genom särskild ansökan till Trafikverket. Det gäller även om en anslutning har funnits sedan tidigare och har stöd i detaljplan.

Den koppling väster om planområdet, mellan Fasanstigen och Mjöviksvägen, får endast användas för gång- och cykeltrafik. Den kan dock utformas på ett sådant sätt att utryckningsfordon kan nyttja den vid nödsituationer.

Buller

Kommunen har utfört en enkel bullerberäkning, av vilken framgår att föreslagen placering av bostadshuset klarar gällande riktlinjer för buller år 2040. Trafikverket anser dock att en mer utförlig bullerutredning behöver upprättas för att kunna säkerställa att det aktuella området är lämpligt för föreslaget ändamål. Då detaljplanen medger byggnation i upp till fyra våningar behöver bullerutredningen visa bullerpåverkan för samtliga

våningsplan, både för nuläget och för prognosår 2040. Av bullerutredningen ska framgå på vilket sätt gällande bullerriktvärden kan uppfyllas där eventuella bullerskyddsåtgärder kan behöva säkerställas på plankartan. Samtliga bullerskyddsåtgärder ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. Trafikverket anser att bullerutredningen behöver upprättas innan detaljplanen blir föremål för granskning.

För närvarande finns ingen trafikmätning gjord för aktuell sträcka utmed planområdet. Närmsta mätpunkt strax norr om korsningen med Åslättsvägen bedöms vara den som närmast kan motsvara trafikflödet förbi området, ÅDT 3320 fordon (mätår 2011). Då mätpunkten ligger något norr om området är troligt att flödet är något högre än utmed planområdet. Efter avstämning med trafikanalytiker har bedömning gjorts att ÅDT 3300 kan vara en relevant trafikmängd utmed planområdet för år 2019. Med hänsyn till pågående utveckling i Nättraby kan minst 1 % årlig uppräknings av trafiken fram till 2040 antas. Trafikverket anser att ovanstående underlag bör användas som ingångsvärden i bullerutredningen.

Kommentar:

Planområdet har ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter från vägområdet och kommer endast att trafikförsörjas via Fasanstigen. Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikmängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Situationsplanen på sidan 26 i planbeskrivningen har förtydligas så att det framgår att det gäller gång- och cykeltrafik, men räddningsfordon har möjlighet att passera.

En ny bullerbeäkning har utförts i två punkter utifrån önskade mätvärden och uppräknings för 2040 med programvaran Buller Väg. Resultatet överskreds inte i någon av punkterna.

Räddningstjänsten i Östra Blekinge

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

Åtkomligheten för Räddningstjänsten skall beaktas, enligt kapitel 5:94 Boverkets byggregler

(BFS 2006: 12). Om gatunätet inte ger åtkomlighet för Räddningstjänstens fordon i samband med utrymning och släckinsats, skall en särskild körväg (räddningsväg) ordnas.

För våningsplan över tre plan skall det finnas uppställningsplatser för höjdfordon i anslutning till byggnaden så att respektive lägenhet kan nås för

utrymning. Vid utformning av parkeringsplatser i anslutning till fastigheterna ska detta säkerställas.

Ett alternativ till utrymning via Räddningstjänstens höjdfordon är att bygga så kallade TR 2-trapphus där utrymning kan ske utan hjälp från Räddningstjänsten.

Av karta över räddningstjänstens insatstid framgår att räddningstjänsten kan vara på plats inom 10 minuter (utrymning med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon kan tillgodoräknas).

Brandvattenförsörjning. Enligt VA V P 76 bör det inte vara mer än 150 meter mellan brandposterna. Beroende på var närmaste brandpost är belägen så kan det vara aktuellt att komplettera med fler brandposter.

Kommentar:
Synpunkterna noteras.

Politiska partier

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande:
Funktionsstödsnämnden, Socialnämnden och Äldrenämnden.

Företag

E.ON Sverige AB

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

Längst fastighetsgränsen mot Mjöviksvägen har E.ON. markförlagda låg- och- mellanspänningskablar. Längst Fasanstigens båda riktningar runt fastigheten finns markförlagd lågspänningskabel. På själva fastigheten finns serviskabel och kabelskåp, vänligen se bifogad karta.

Kablarnas exakta lägen 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/skyddaledningar-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 markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Gällande områdets elförsörjning så kan en ny transformatorstation komma att bli aktuell. Detta beror på det kommande effektbehovet av bostäderna. E.ON förutsätter därför att kontakt tas i ett tidigt skede för att träffa överenskommelse om möjliga lösningar. Kontakt tas med Bo Carlsson, E.ON Energidistribution AB, tfn 070-630 27 73.

Om det visar sig bli aktuellt med en ny transformatorstation, yrkar E.ON på att ett E¹-område placeras ut, förslagsvis i närheten av ”miljörummet”.

Enligt Boverkets allmänna råd och planbestämmelser kan E-områden preciseras så att transformatorstationen får beteckningen E¹, vilket vi i så fall vill ha. E¹-området ska vara minst 6x6 meter och det ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

Om ovan transformatorstation blir aktuell efter samråd med Bo, kan även ett u-område för markförlagd mellanspänningskabel komma att bli aktuellt. Aktuell sträckning är då från mellanspänningskabeln på Mjöviksvägen ned längst med den nya gatan till vårt E¹-område.

Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med genomförande av detaljplanen bekostas av exploitören.

Kommentar:

I planarbetet har diskussion om en ny transformatorstation har förts mellan Karlskrona kommun och E.ON. Ett E¹- område har reserverats i plankartan i samråd med E.ON. och exploitör.

PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I

denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

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

Vid nybyggnation av villor/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:
Synpunkterna noteras.

Övriga - Utan besvär rätt

22. G C & A C

Enligt rubricerande detaljplan ska all biltrafik till det nya bostadsområdet Västra Nättraby 9:3 ledas från Mjöviksvägen via Åslättsvägen och Fasanstigen till de nya fastigheterna.

Vi anser det vara olämpligt på det sättet leda biltrafiken eftersom det medför en betydligt större mängd fordonstrafik inom området som redan idag är starkt trafikerad. Trafiken är omfattande till och från småbåtshamnen, plats för sjösättning och båtupptagning, tilläggsplats för skärgårdstrafik, parkeringsplats för rekreationsområdet Orrekulle, bilväg till avfallsstation samt den ordinarie trafiken till bostäder och gruppboende.

Eftersom områdets gruppboende har utökats med ytterligare två hus med lägenheter har detta medfört att även biltrafiken till och från detta boende ökat i omfattning.

De boende promenerar och cyklar gärna till Nättrabyån och Orrekulle för rekreation/motion/fritidsaktiviteter i naturen vilket gör att det rör sig många personer redan idag på Fasanstigen och Åslättsvägen.

Med hänvisning till ovan nämnda yrkar undertecknade på att detaljplanen Västra Nättraby 9:3 förändras så att in- och utfarter till nya området sker via Mjöviksvägen.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förståeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

23. J M, R F, A H L och P V R

Mötet förtydligade området på ett bra sätt. Jag med många andra har vissa synpunkter, som vi inte är nöjda med.

- 3- Höghusen som är tänkt, passar inte in i området, de skall läggas på den högsta punkten på tomten, vilket innebär stor insyn och olägenheter för många boende runt om. Om det skall byggas skall det vara låga hus. Hela Åslätten är låg bebyggelse och så skall det vara. Där måste ni tänka om.
- 4- Trafiken, vi ser att ni har tänkt på två ut/infarter mot Fasanstigen, det går inte. Det måste avlastas, så att de övre boende på tomten skall använda befintlig ut/infart till Mjöviksvägen och de boende på den nedre delen använder fasanstigen. Det blir bättre.

Förslag, gör en mindre rondell vid utfarten till Mjöviksvägen och sänk hastigheten.

Som ni har tänkt, blir det ohållbart med trafik på fasanstigen. Dels är det en återvändsgränd och smalt. Vi som bor här har idag inte någon besöksparkering, vilket gör att bilar står parkerade på Fasanstigen hö sida. Det blir mer än fördubblad trafik, 50 mer hushåll och vissa har två bilar och deras besökare på det, det går inte att belasta endast Fasanstigen med den trafiken. Det finns barn, barnbarn som är hänvisade att leka och cyklar på dessa vägar, det blir farligt. Hastigheten måste sänkas till 20km och ev hinder uppföras. Fasanstigen är lång och rak vilket gör att vissa kör mycket för fort, det bara är så.

Så som ni tänkt, att all trafik skall passera Fasanstigen och köra ut/in Åslättsvägen, blir farligt. Mjöviksvägen inbjuder till högre hastigheter än vad det är idag pga nerförsbacke och en sväng. Farliga situationer uppstår vid vänstersväng ner till Åslättsvägen.

Därför måste det bli en ut/infart till området mot Mjöviksvägen.

Vi hoppas ni tar dessa synpunkter på blodigt allvar för allas skull och för vår fortsatta trevnad i området.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi 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 Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

I planförslagets illustration redovisas två ut-/infarter mot Fasanstigen. I detaljplanen tillåts utfarter längs med nästan hela Fasanstigen. Detta gör det möjligt att i framtida byggnation tillskapa både färre men även fler utfarter. Exakt var de placeras redovisas först i bygglovsskedet. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts inte i planförslaget. Orsaken är begränsade siktförhållanden längs med sträckan samt att en cirkulationsplats skulle vara svår att genomföra med tanke på den yta en sådan lösning kräver. Även terrängen i planrådets norra del försvårar detta. Hastigheten på Mjöviksvägen sänktes under hösten 2019 till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

Längs med Fasanstigen medger nu gällande detaljplan en bredare gata än vad som anlagts, vilket innebär att det redan idag är möjligt att bredda vägen. Att bredda vägen inbjuder dock till högre hastigheter. Fördelen med en återvändsgata är att det inte blir lika mycket genomfartstrafik och att endast boende och besökare använder den. Antalet fordon på Fasanstigen ökar till följd av förslaget men beräknas även fortsatt ha en förhållandevis låg trafikering. Riktvärdena för buller klaras även vid beräkning för vad tillkommande bebyggelse alstrar (inkl. en indexerad ökning).

Besöksparkering ska i första hand ske på fastighetsägarens mark. Det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samförstånd med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen.

24. L F

Ang.trafiksituationen:

Orolig att det blir för mycket trafik i området, Finns handikappade samt barnbarn och barn i området då det sker generationsskiftning. Redan nu svårt ibland att gå ner till Åslätten främst sommartid då ängen är överväxt. Byggs dagis blir det ännu mer trafik. Längs Fasanstigen står även bilar parkerade då det inte finns besöksparkering.

Förslag:

Gör en trevlig stig över ängen (kanske utegym) Äppleträd finns planterade av Hembygdsförningen. Använd den gamla vägen från mjöviksvägen ner till Fasanstigen, om möjligt dela av så att de från de nya husen kan köra från olika håll, för att minska belastningen på Fasanstigen.

Ang: byggprojekt:

Vore trevligare med lägre hus, liknande de som finns på Ejder Doppingstigen, så eliminerar det insyn till befintliga tomter
Allt som jag skrivit hör kanske inte till detta ärende men får gärna framföras till de som har ansvaret för dessa.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förstäeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Förslaget om stig över ängen noteras och framförs till berörda.

25. C M

Jag motsätter mig föreslagen detaljplan (PLAN.2016.2919) särskilt med avseende på flerbostadshusen samt infarter från Fasanstigen.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Fasanstigen föreslås som infart till området då Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tilläts därför inte i detaljplanen.

26. J S

I föreslagen detaljplan finns förslag på 3 höghus, vilket vi absolut inte tycker passar in i området. Där finns också förslag till infart till det nya området från Fasanstigen, samt ett flertal flerfamiljshus placerade väldigt nära ovan nämnda väg. Dessa delar protesterar vi och motsäger oss. Särskilt höghus i den befintliga bebyggelsen vilket absolut inte passar in i området. Dessutom ger det en insyn på våra fastigheter som sänker fastigheternas värde och områdets karaktär.

Att området bebyggs är ok, men då skall det bebyggas med villor såsom den nära omgivningen och miljön är utformad. Dessa höghus är också absolut negativt för oss fastighetsägare i området, så även den trafikökning som uppstår på en återvändsgata, samt alla befintliga när utfarter.

Därav yrkar jag enligt följande:

Att detaljplanen ej ger tillåtelse till annat än villor/radhus i max en och halvplan, dvs att inga höghus byggs.

Att infarten från Fasanstigen samt infarterna till villorna som gränsar mot Fasanstigen tas bort.

Att det istället byggs en rondell på Mjöviksvägen i områdets övre del. Det skulle sänka hastigheten på Mjöviksvägen till allas fördel samt utgöra primär infart till det nya området.

Att radhusen längs ned ner mot Fasanstigen flyttas upp i området med c:a 10-15 meter i likhet med fastighetsplaceringarna på övriga Fasanstigen.

Att inga utfarter finns mot Fasanstigen, varken till nya fastigheter eller till området i sig.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet på omkringliggande fastigheter ökar.

Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

27. NM & M-L M

Vi motsätter oss detaljplanen för Västra Nätraby 9:3 att infarten ska vara från Fasanstigen och inte Mjöviksvägen. Redan nu har vi fått en påtaglig ökning av trafiken till/från det särskilda boendet på Fasanstigen då detta nyligen färdigställts med ytterligare byggnader och ett utökat antal boenden. Det är främst den tunga trafiken som ökat där, med ofta och stora leveranser dit med stora bilar som redan nu har så svårt att komma till att vända och backa och som ofta blockerar Fasanstigen.

Den mest naturliga infarten får väl ändå Mjöviksvägen vara!

Vi tycker också att det verkar helt vansinnigt med tre så höga hus i en annars så låg bebyggelse och detta på den högst belägna punkten.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förståeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Synpunkter på trafiksituationen kring det särskilda boendet beaktas och förmedlas till berörda.

28. GR & VO

Fasanstigen är i dagsläget bebyggt av enfamiljshus med en lugn och trygg återvändsgata där barn har möjlighet att lära sig cykla, spela bandy etc. Enligt detaljplanen med en planering av 50 bostäder innebär detta en enorm ökning av trafiken på Fasanstigen vilket vi motsätter oss. I dagsläget står det ofta parkerade bilar på Fasanstigen och då är möte ej möjligt, hur kommer detta bli med ytterligare 50 bostäder med troligen minst lika många fordon? Hur många parkeringsplatser är planerade i detaljplanen? Det är inte ovanligt med två bilar per hushåll i området och vi är därför oroliga över den trafiksituation som kommer uppstå i samband med detta tänkta bygge. Vi ser att den lugna återvändsgata vi har idag kommer att få en markant ökning av biltrafik och med parkerade bilar längs gatan vilket inte lämpar sig i ett villakvarter med barnfamiljer. I och med detta motsätter vi oss infarter till området från Fasanstigen. Infarterna till området bör därför istället vara en gemensam infart från Mjöviksvägen för alla boendes skull. Den ökade trafiken finns inte med som någon konsekvens i detaljplanen, vilket vi ifrågasätter. Angivelser för kollektivtrafik i detaljplanen är felaktig då buss från Granitvägen till centrum trafikeras totalt sett 7 gånger per dag. Busslinje 5 avgår enbart var tjugonde minut från Roslundavägen, vilken ligger 1 km från Handelsträdgården varför vi tror att majoriteten av

hushållen kommer att ha minst ett fordon.

Vi motsätter oss även bygge av tre- och fyrvåningshus i området då detta inte passar in i ett villakvarter. Att dessutom placera dessa i den högre, norra delen bidrar till att dessa hus kommer att upplevas ännu högre än de 12,5 meter som anges i den nya detaljplanen. Vi motsätter oss förändringen av byggnadshöjden som är mer än den dubbla jämfört med de 5,5 metrarna som anges i den nu gällande detaljplanen. Att "Byggnadshöjden anpassas mot befintlig villabebyggelse." (Dnr: PLAN.2016.2919:17) anser vi är felaktigt.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förstäeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

I planbeskrivningen har texten kring kollektivtrafik uppdaterats enligt synpunkt.

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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. Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

29. O N

Efter att ha träffat kommunens representanter vid informationstillfället som genomfördes på ”torget” Nättraby skola har jag och min familj följande synpunkter avseende den detaljplan som delgivits:

1. Trafikplanering:

Efter att ha upplyst oss om hur trafikplanen inom ramen för projektet är tänkt att se ut har vi kunnat konstatera att denna varken är trafiksäker, effektiv eller i stort genomtänkt;

a) Trafikintensitetsmätning är genomförd på fel plats (Fasanstigen). Mer rimligt hade varit att över tid kontrollera intensiteten på Åslättsvägen då denna utgör en trafikfarlig flaskhals redan idag (ifrågasätter genomförandet efter att ha inhämtat information avseende hur detta gick till under kommunens info-dagar).

b) Trafiksituationen är redan idag mycket ansträngd i området, detta har det tyvärr inte tagits hänsyn till i planen. Infartsvägen som planeras terminerar idag till 4(5) olika områden, närmare bestämt;

- Båtklubben med tillhörande sjösättningsramp (som allmänheten har tillträde till) samt Axels tilläggningsplats ”Mjövik”

- Villaområde ”Tärnstigen”

- Affärsverkens avfallsstation (denna nyttjas av hela Nättraby med omgivningar + andra intressenter)

- Fasanstogens villaområde

(-) Behandlingshemmet korsningen Åslättsvägen/ Fasanstigen. Vet ej om detta är kommunalt, dock har detta i närtid byggts ut på ett för oss närboende mycket irriterande sätt, helt utan dialog (de som överklagade fick till svars att kommunen gjort fel, men att det inte gick att göra mer än att kommunen bad om ursäkt). Detta har förmodligen resulterat i en realvärdesänkning på vissa fastigheter.

Den idag underdimensionerade Åslättsvägen terminerar till alla ovanstående destinationer vilket redan idag inte är hållbart. Sammantaget (innan utbyggnad sker i området) utgör flaskhalsen dels en säkerhetsrisk där jag ett par ggr i veckan både ser och hör ”nära-ögat-situationer” (kan även tilläggas att det bor många barnfamiljer i området, så även undertecknad), och dels utsätter den ibland tunga trafiken oss närboende för förhållandevis starkt buller. Slutligen tillhör vägen Nättraby vägförening, där vi medlemmar får bekosta slitage etc, asfaltering och underhåll av vägar är mycket kostnadsdrivande. Åslättsvägen uppvisar redan idag tydliga tecken på kraftigt slitage genom sprickor, hål osv, det kommer att bli än värre om det

nya området byggs och ingen bättre plan än nu liggande tages fram (tilläggas kan även göras att det finns planer på ett dagis a´4 avdelningar på Fasanstigen. Genomförs båda dessa planer tillsammans kommer den lokala infrastrukturen haverera, uppenbara risker för trafikdödsfall kommer tyvärr att uppstå.

2. Förtätning & effektivisering:

Mantrat "Förtätning och effektivisering" nyttjas i "detaljplanskampanjen" som något positivt. Detta vill jag i denna kontext starkt motsätta mig då anledningen till att vi valde att belåna oss för att bosätta oss i ett villaområde en bit utanför den inom kommunen förtätade tyngdpunkten Karlskrona City var just motsatsen. För oss är förtätning i dagsläget något mycket negativt, annars hade vi flyttat till ett område med kraftigare byggnadsdensitet. Självklart är vi positiva till effektiviseringar och förbättringar, men höghus och en fördubblad trafikintensitet ingår inte i denna positiva attityd. "Förtätning" kan vara något mycket positivt i rätt område, vi är dock av åsikten att det är just den aktuella platsen som inte är "rätt område" för förtätning. Möjligtvis skulle området kunna behålla sin karaktär om det på platsen istället byggdes exempelvis ett dagis eller ett antal färre villor likt Dopping- och Ejderstigarna (i stället för höghus).

3. Andra projekt inom området:

Dagiset som skall byggas jämte vårdhemmet längs Fasanstigen fick vi information om på info-träffen. 4 avdelningar planerades vilket blir många fordon som varje dag skall pressas in under både förmiddagar och eftermiddagar via Åslättsvägen. Det vi också fick veta var att dagiset projekterades av någon annan inom kommunen, och att någon samplanering med PLAN2016:2919 ej skett. Detta ser vi som en betydande risk för området som helhet. Att det inom samma kommun saknas holism mellan två projekt som planeras på ungefär samma yta inom samma villaområde, vilka dessutom skall nyttja exakt samma infrastruktur är mycket bekymrande. Området som helhet bör ha EN projektledare, inte två. Att misstag kommer att ske var för sig, för området som helhet eller i kontakterna mot andra aktörer är uppenbara. Konsekvensen av misstagen kommer vi boende stå för när byggdammet lagt sig, ingen annan. Detta är inte acceptabelt.

Att vi valde att investera i vår nuvarande villa baserades till stor del på en liten havsglimt samt det i övrigt "luftiga" område kring huset som fanns (och till viss del fortfarande finns), där det sades att fältet från Fasanstigen ned till Nättraby-Å inte skulle bebyggas pga för sank mark. Att både "trycka" in höghus och ett dagis på villaområdets nuvarande yta gör oss mycket besvikna, vi tror att det finns mycket lämpligare platser för dessa ändamål än att förtäta ett redan existerande och fungerande villaområde.

Slutsatser, yrkanden och förslag:

- TRAFIKSITUATIONEN måste i en eventuell plan konkretiseras och göras säker, detta inbegriper en genomförbar säkerhets-, kapacitets- såväl som underhållsmässig plan. Planen MÅSTE dessutom ta hänsyn till alla nuvarande och kommande förgreningar efter infarten ”Åslättsvägen” i och med att denna utgör en betydande flaskhals för området. Ett alternativ skulle kunna vara att konstruera en egen infart/ rondell till det planerade nybyggnadsområdet. Korsningen Mjöviksvägen/ Åslättsvägen är i detta fallet inget alternativ i och med en redan idag skymd och något riskabel vänstersväng.

- Vårt vidare förslag är att SANERA ev giftig mark och ändra detaljplanen från höghus och kedjehus till friliggande villor likt Ejderstigen (motsv). Då behålls områdeskaraktären. Informationsfilmen antyder att detta inte är görbart pga förgiftad mark och därav väljs höghus pga mindre risk för giftkontaminering i trädgårdar. En intressant reflektion är att alla andra än fastighetsägaren får lida för det som skett inom fastighetsägarens område, detta känns både etiskt och moraliskt tveksamt.

- SAMORDNING mellan projekten måste ske (dagis och bostadsområde). Båda projekten kommer enskilt (var för sig) och tillsammans resultera i en mycket stor påverkan på områdets karaktär och säkerhet. Återigen måste dessa kopplas mot en fungerande trafikplan. Ett förslag är att integrera dagiset med nybyggnationen, och eventuellt istället för höghus konstruera ett dagis (givetvis efter marksanering).

Ett annat förslag är att fundera på att flytta dagiset längre norr ut längs Mjöviksvägen närmare Nättraby centrum (fältet korsningen Mjöviksvägen/ Åvägen antingen Öst eller Väst om vägen), och ge detta en egen infartsväg. Detta kommer öka säkerheten både för barn och boende i kopplingen till trafiken.

- PROJEKTHOLISM inom kommunen och TRANSPARENS gentemot oss boende är av yttersta vikt om området skall utvecklas i positiv riktning.

Avslutning:

Skrivningen ovan kan vid första anblick verka något provocerande och negativ, utan inslag av konstruktiv kritik. Läs då gärna en gång till, anledningen till att vi skriver är inte att vi ogillar vare sig förändring eller utveckling. Anledningen är snarare att vi uppfattar förslaget och detaljplanen som synnerligen ogenomtänkt på vissa områden, medan den inom andra områden är mycket noggrant beskriven. Vi vill med ovan skrivelse försöka förändra det vi upplever som mycket ogenomtänkt baserat på den data vi i dagsläget förfogar över (vilket är förhållandevis mycket pga kommunens exemplariska sätt att delge oss boende information, stundom har informationsdelgivningen varit briljant, bra jobbat!).

Vi som boende i ett enligt oss fantastiskt trivsamt område vill inte bli sittande med "Svarte-Petter" när byggdammet lagt sig, för det är vi som kommer att få leva med konsekvensen av eventuella ogenomtänkta projekteringar efteråt, inga andra än vi (med den bristande hanteringen avseende vårdhemmets utbyggnad i färskt minne).

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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. Karlskrona kommun eftersträvar att fler människor ska få möjlighet att bo i centrala och attraktiva lägen ibland medför detta förändrad utsikt för den enskilde.

Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse.

Bland de utredningar som tagits fram för detaljplanen finns en översiktlig miljöteknisk markundersökning med riskbedömning. Här finns övergripande åtgärder formulerade. I plankartan regleras att sanering måste utföras innan byggnation får ske.

Synpunkter på trafiksituationen i området noteras. Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

Att flytta den planerade förskolan är inte aktuellt. Karlskrona kommun tar till sig synpunkterna om otillräcklig samordning och arbetar vidare på att förbättra detta.

30. A P & K P

Vi, boende på området, vill lämna följande synpunkter och vill opponera oss ang detaljplanen

Vi valde att köpa hus och bo i ett lugnt villaområde och anser att nuvarande villaområdet kommer att ändra karaktär med planen som innehåller flera hyresfastigheter. Vi tycker inte större hyresfastigheter passar in i ett

befintligt villaområde och motsäger oss detta Trafiken till området trafikeras för närvarande främst av boende, besökare och sommartid mycket trafik till båthamnen vid Åslätten. Vi anser att det är tillräckligt och föreslår att infarten till detaljplanen ändras och infarten läggs på Mjöviksvägen.

Kommentar:

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi 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 vi bygger tätare och högre med respekt för varandra.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen.

31. HB & TB

Trafiksäkerhet

Detaljplanen avgränsas i nordväst av Mjöviksvägen och i väst-sydväst av en gång- och cykelväg. I behovsbedömningen och den sociala konsekvensanalysen görs bedömningen att Trafiksäkerhet är en parameter som inte är relevant eller bedöms påverkas av planen samt att det blir ett merväde av att det finns befintlig gång- och cykelväg utmed Mjöviksvägen och en busshållplats. Mjöviksvägen är väldigt trafikerad och hastighetsbegränsningen vid aktuell sträcka är 50 km/h, en hastighet som inte följs av en stor del trafikanter. På andra sidan om Mjöviksvägen vid Granitvägen finns en busshållplats vilket beskrivs i planhandlingarna. För att ta sig från busshållplatsen till det aktuella planområdet ska Mjöviksvägen korsas i ett läge där det till viss del är skyddat sikt och hög hastighet. Det föreslås även i planen att infart till området ska ske via den befintliga gång- och cykelvägen. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gångtrafik samt sänkt hastighet på Mjöviksvägen mellan planområdet och Granitvägen bör tas med i detaljplanen.

Barnperspektiv/Lekplats

Det fanns tidigare en lekplats vid Fasanstigen som togs bort för några år sedan. Lekmöjligheter för barn i det planerade området bör finnas med i planen så att privata lekplatser i närområdet ej påverkas ytterligare.

Nättrabyskolan och förskolorna i Nättraby har vuxit ur sina lokaler. En plan för utveckling av skolan och förskola i Nättraby samt utbyggnad av dessa

bör föregås innan ytterligare byggnationer av bostäder sker i Nättraby med omnejd (skolans och förskolornas upptagningsområde).

Kommentar:

Synpunkten om att trafiksituationen vid Granitvägen samt busshållplatsen bör ses över vidarebefordras till ansvarig förvaltning på Karlskrona kommun samt Trafikverket.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. Utfart mot Mjöviksvägen tillåts därför inte i detaljplanen. Hastigheten på Mjöviksvägen har under hösten 2019 sänkts till 40 km/h från tidigare 50 km/h.

Möjlighet att bedriva samhällsservice, t.ex. skolverksamhet, bedöms och planeras kontinuerligt på kommunen. I Nättraby, strax intill planområdet, byggs en ny förskola ut och i de nya planerna vid Hejans Lycka finns mark framtagen för ny förskola/skola.

32. P J & C J

I planförslaget föreslås att fastigheten ska ge plats för cirka 50 nya bostäder i form av rad-, kedje- och parhus samt flerbostadshus. Med stor sannolikhet genererar respektive hushåll att ha tillgång till minst ett fordon/hushåll. Förmodligen två, vilket inte är helt ovanligt. 50 fordon bedöms som väldigt lågt räknat. En bullerutredning som tar höjd för ett större antal fordon och som visar på att riktvärdet inte överstiger maximal bullernivå bör genomföras. Likväl att en uppskattning på hur trafikflödet/dygn kommer att öka, framförallt på Fasanstigen men även på Mjöviksvägen. Början av tomtgränsen till nya området och väster finns idag under ca. 20 hushåll. Det innebär en kraftigt ökad belastning på redan smala vägar.

Man avser att bygga om och öppna upp befintlig gångväg, (Fasanstigen/Mjöviksvägen) till infartsled för fordon till den ”nya” fastigheten. Hur kommer gång/cykelmöjligheterna att se ut då? Kan inte utifrån plankartan se, att en gång- och cykelväg är markerad. Mycket trafik för de barn som tar skolbussen från Ångsvägen.

Hur har man tänkt med gästparkering för befintliga hushåll på Fasanstigen? Som situationen är i dagsläget, är det vägen, Fasanstigen, som nyttjas till parkering för besökanden till boende på Fasanstigen då inga andra parkeringsmöjligheter finns. Om infarter till carports anläggs mot Fasanstigen så försvinner besökandes parkeringsmöjligheter. Alla hus på Fasanstigen/Doppingstigen/Ejderstigen utgörs av rad-kedje-parhus.

Att bygga flervåningshus i ett redan tätbebyggt område, förfular

landskapsbilden på Fasanstigen. Villatomter som har höga hus med balkonger och full insyn runt omkring sig minskar attraktionsvärdet vilket också gäller redan befintliga villor. Annars ser det bra ut.

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förstaeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Mjöviksvägen anses inte vara lämplig som anslutningsväg till området, bl.a. utifrån nuvarande trafikängd och rådande siktförhållanden. Trafikverket och Karlskrona kommun är eniga i detta. **Utfart mot Mjöviksvägen** tillåts därför inte i detaljplanen. Det är inte tanken att öppna upp befintligt gång- och cykelväg för infart mot Mjöviksvägen. Däremot föreslås Fasanstigens sträckning förlängas några meter utan att ansluta Mjöviksvägen.

Besöksparkering kommer i första hand ske på fastighetsägarens mark. Det är dock tillåtet att parkera i ett dygn på lokalgata. Då möjligheter enligt detaljplanen finns för en breddning av vägen kan detta göras i samspråk med vägföreningen för att få en bättre bredd och besöksparkering utmed vägen. Enligt detaljplanen ska det egna parkeringsbehovet lösas inom egen fastighet enligt gällande riktlinjer för parkering. Detta ses över vid bygglovskedet.

För att få ett mer hållbart samhälle behöver vi tänka på hur vi använder våra resurser. Förtätning innebär att vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter omkringliggande, befintlig, bebyggelse. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet på omkringliggande fastigheter ökar.

33. P S

Vi ifrågasätter delar av förslaget som inte väl genomtänk och vår ambition är att kunna påverka och förändra saker som är tvivelaktiga:

1. Trafiksituationen: Infarten från Mjöviksvägen ner på Åslättsvägen är redan idag starkt trafikerad, med bla infart till fastigheter på Fasanstigen, Doppingstigen, Ejderstigen samt Tärnstigen. Därutöver trafikeras vägen hård av bilar till/från Båtklubben samt Kommunens avfallsanläggning. Sedan hösten -18 har trafiken ökad pga ombyggnation på behandlingshemmet, som ägs av privatägt bolag. Vi bor ca 20 m ifrån denna fastighet och informationen kring denna ombyggnation var väldigt bristfällig, eller rättare sagt - ingen information alls. Infartsvägen idag är eftersatt med hål i vägen, ojämn, samt infarten från Mjöviksvägen får ses som delvis farlig pga hög hastighet och delvis skymd sikt.
2. Höghus - Omgivningen består av 1-2familjshus från 50-tal och framåt. Med en ambition om att en nybyggnation ska smälta in i omgivningen gör att ett bygga av ett 4våningshus som ytterst tveksamt. Istället hade det varit att rekommendera att det enbart byggdes radhus och/eller "traditionella" småhusfastigheter.
3. Med en nybyggnation enligt aktuellt förslag skulle öka trafiken avsevärd i området. Att det dessutom finns planer (som handläggs av annan avdelning inom kommunen) om ett nytt dagis å 4 avdelningar skulle öka trafiksituationen ytterligare.

Att vi, precis som många andra, investerade våra besparingar plus boendekrediter för ett hem i ett lugnt och fridfullt område gör att vi känner oss lurade. Vår dröm var att ha ett boende med säker miljö för våra barn, där vi annars hade kunnat bott kvar i Centrum - med höghus och hårt trafikerade vägar

Kommentar:

Genomförandet av planförslaget kommer att medföra en ökning av trafiken på Åslättsvägen-Fasanstigen. Enligt genomförda beräkningar är det troligt att biltrafiken på gatorna fördubblas jämfört med dagens situation. Kapacitet bedöms finnas i befintligt gatunät då detta idag är relativt lågt utnyttjat. Trafikmängden efter beräknad ökning kommer att motsvara belastningen på en lågtrafikerad lokalgata med bullervärden under gällande riktlinjer. Det är dock förstäeligt att upplevelsen kommer att te sig annorlunda. 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.

Förtätning innebär att vi bygger tätare och högre med respekt för varandra. Föreslagen bebyggelsestruktur med högre byggnader i mitten av planområdet och mot Mjöviksvägen är gjord med hänsyn till befintlig bebyggelse samt för att minska insynen mellan bostäderna. De nya volymerna möter Mjöviksvägen i dess brantaste sluttning i syfte att fånga upp höjdskillnaden och skärma av mot trafiken. Då nästan alla omkringliggande hus har trädgårdar som vänder sig mot söder och väster medför det att befintliga uteplatser är skyddade mot insyn genom husens nuvarande placering. Därmed bedöms planförslaget vara anpassat efter

omkringliggande, befintlig, bebyggelse. När fler människor vill bosätta sig i området finns det goda möjligheter att värdet på omkringliggande fastigheter ökar.

Sändlista vid samrådet

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

Räddningstjänsten Östra Blekinge
Affärsverken AB

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

För kännedom:
Blekinge läns tidning
Sydöstran

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

Fastighetsägare enligt förteckning
Övriga som lämnat synpunkt under
samrådet

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson
tf planchef

Ann-Sofie Silverskär
planarkitekt