KARLSKRONA KOMMUN
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Dnr: PLAN.2016.4247
Antagandehandling
2022-05-11

Särskilt utlåtande

Översiktsplan 2050

Karlskrona kommun, Blekinge län

Vad är ett särskilt utlåtande?

Utställningsskedet

Utställningsskedet är det sista av totalt tre tillfället där allmänheten, föreningar och myndigheter med flera kan lämna synpunkter på ett förslag till ny översiktsplan. Det första skedet var under programsamrådet som ägde rum 4 februari – 25 mars 2019. Det andra tillfället var under samrådet som ägde rum 4 maj – 7 september 2020. Det sista tillfället var under utställningsskedet som ägde rum 28 januari – 28 mars 2022. Synpunkter från utställningen sammanställs och kommenteras i ett Särskilt utlåtande. I dokumentets kommentarer redovisas kommunens ställningstaganden till inkomna synpunkter, huruvida de tillgodoses eller inte samt en motivering. Detta särskilda utlåtande presenteras i samband med antagandet av översiktsplanen.

Synpunkter på utställningshandlingen har kunnat lämnas direkt i den webbaserade portalen där handlingen presenterades eller via epost och brev.

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

Denna redogörelse är en redovisning av de synpunkter som inkom under utställningen från

- Länsstyrelsen
- Föreningar och intresseorganisationer
- Myndigheter, organisationer och bolag
- Politiska partier
- Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag
- Företag
- Enskilda

Originalyttrandena finns hos Karlskrona kommun, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och kan lämnas ut på begäran. Vissa yttranden har sammanfattats. Yttrandena redovisas efter en rubrik namngiven efter vem som yttrat sig och synpunkterna besvaras i underrubriken ”kommentar”. Länsstyrelsens yttrande finns att tillgå som bilaga i den digitala portalen samt i den tryckta versionen av ÖP 2050. Privatpersoner benämns med initialer för att värna personlig integritet enligt GDPR. Enligt detsamma har personuppgifter som förekommer i yttrandena också tagits bort och ersatts med ex. [Förnamn Efternamn]. Detta har dock inte gjorts för historiska personer eller företagsnamn.

Innehållsförteckning

Inledning 4

Förteckning av inkomna yttranden 5

Förändringar av planförslaget 8

Yttranden 10

Länsstyrelsen 10

Föreningar och intresseorganisationer 15

Myndigheter, organisationer och bolag 43

Politiska partier 64

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag 79

Företag 80

Enskilda 85

Sändlista 152

Inledning

Förslaget för Översiktsplan 2050 var på utställning mellan 28 januari – 28 mars 2022. Utställningshandlingen har presenterats i en digital plattform och som kan nås via Karlskrona kommuns webbplats på https://www.karlskrona.se/oversiktsplan/. En utskriven version av utställningshandlingen har funnits tillgänglig på samtliga kommunala bibliotek och i kommunhusets reception. Handlingen har även på begäran skrivits ut och skickats till enskilda medborgare. Utställningen har annonserats i lokalpressen den 28 januari och 12 februari 2022. Vid medborgardialogen under utställningen satte rådande pandemi gränser för hur dialogen gick att genomföra. Insatser vidtogs istället för att nå ut till så många invånare som möjligt med information. Bland annat fanns information om förslaget (inklusive en förklarande film) att ta del av på Karlskrona kommuns hemsida. Det gick även att nå tjänstepersoner via telefon och mail för att ställa frågor. Vidare genomfördes en kampanj på sociala medier för att uppmärksamma förslaget. Ett riktat utskick med information gick även ut till berörda fastighetsägare (där ÖP medför större förändringar från idag pågående markanvändning). För att nå fler medborgare utanför det digitala forumet annonserades det i centrala Karlskrona i reklamvitriner samt i skyltfönster. Annonser visades även i länets bussar på Buss-TV.

Under utställningen har det varit möjligt att lämna synpunkter på förslaget i den digitala portalen eller via mail/post. I tabellen nedan framkommer hur många som yttrat sig under utställningen.

Länsstyrelsen	1
Föreningar och intresseorganisationer	14
Myndigheter, organisationer och bolag	14
Politiska partier	3
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag	1
Företag	4
Enskilda	41
Totalt	**79**

Förteckning över inkomna yttranden

Insändare:	Datum:	Kommentar:
Länsstyrelsen	2022-04-05	
Föreningar och intresseorganisationer		
Båtsam	2022-03-22	
Fredmans vägs samfällighetsförening	2022-03-17	
Föreningen Gamla Carlscrona	2020-02-15	
Holmsjö hembygdsförening	2022-03-22	
Karlskrona Företags & Hantverksförening, KFH	2022-03-23	Ingen erinran
Karlskrona kommunbygderåd	2022-03-02	
LRF Kommungrupp Karlskrona	2022-03-27	
Lyckeby Gille	2022-03-17	
Mölletorps byalag	2022-03-07	
Norra gruppen	2022-03-28	
Ronnenabbens samfällighetsförening	2022-03-28	
Rödeby AIF	2022-03-21	
Rödeby Norra Hembygdsförening	2022-03-27	
Torsnäs vägars samfällighetsförening	2022-03-22	
Myndigheter, organisationer och bolag		
Försvarsmakten	2022-03-15	
Kalmar kommun	2022-03-23	
Karlshamns kommun	2022-03-25	
Lantmäteriet	2022-03-02	Ingen erinran
Region Blekinge	2022-03-08	
Region Kalmar	2022-03-28	
Region Kronoberg	2022-02-18	Ingen erinran
Ronneby kommun	2022-03-10	
Räddningstjänsten Östra Blekinge	2022-03-22	
Skogsstyrelsen	2022-03-22	
Statens fastighetsverk	2022-03-28	

Torsås kommun	2022-02-28	
Trafikverket	2022-03-15	
Växjö kommun	2022-03-21	Ingen erinran
Politiska partier		
Centerpartiet Karlskronakretsen	2022-03-27	
Miljöpartiet i Karlskrona	2022-03-28	
Rödeby Centerpartiavdelning och Rödeby Centerkvinnoavdelning	2022-03-27	
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag		
Kunskapsförvaltningen	2022-03-23	Ingen erinran
Företag		
Dragsö camping	2022-02-11 + 2022-02-11	
E.ON	2022-04-20	Inkom 2022-04-20
Furudal Lantbruks AB	2022-03-27	
Skanova	2022-01-28	
Enskilda		
A B och J B	2022-02-27	
A G och R L	2022-03-23 + 2022-03-23	
A I	2022-03-21	
ANONYM 1	2022-02-07	
ANONYM 2	2022-02-07	
ANONYM 3	2022-03-27	
B W, H O, A J, L-H W, A-M W, E E och A J	2022-03-29	Inkom 2022-03-29
C A och J	2022-03-21	
C M	2022-02-05	
C N	2022-03-20	
C R	2022-03-28	
D S + namninsamling	2022-03-28	
E P	2022-02-08 + 2022-02-08	
E R	2022-03-27	
H P	2022-01-31	
I B och A B	2022-03-25	

	2022-02-06 +
I C 1	2022-02-06
I C 2	2022-03-19
J E, N S, J N, M K, C Å och L Å	2022-03-26
J L	2022-03-21
J N	2022-03-21
J S	2022-02-15
J T och F T	2022-03-20
L A och A-C A	2022-03-25
L-O P	2022-03-25
M D, S D, J R och K R	2022-03-28
M F, H F och J F	2022-03-27
M H	2022-02-08
M O	2022-01-28
M P och J P	2022-03-28
M R	2022-03-20
O W	2022-03-26
P W	2022-03-22
R A	2022-03-16
R H	2022-03-22
S S	2022-02-05
S S och L J	2022-03-27
T A	2022-03-28
T K	2022-02-01
Y S	2022-03-28
Å W	2022-03-27

Förändringar av planförslaget

Några av de förändringar som gjorts mellan utställning och antagande är följande:

- Förslaget har justerat till att hänvisa till trend och omvärldsanalysen 2022 i Förutsättningar > omvärldsanalys.

- Förtydliganden har gjorts i texten för areella näringar för att underlätta för läsaren att hitta texten kring vad Karlskrona kommun anser är ett väsentligt samhällsintresse.

- Konsekvensbeskrivningen för skärgården har utvecklats. Bland annat har texter kring betydande miljöpåverkan studerats och det har förtydligats att hänsyn ska tas till strandskyddets värden.

- En ny vägkoppling till idrottsplatsen i Rödeby pekas ut i kartan och beskrivs i fördjupningsområde Rödeby. Även texten för gång- och cykelvägar har utvecklats.

- Ytan för Ekenäs hamn på Senoren har justerats i mark- och vattenanvändningskartan.

- Ett nytt avsnitt om civilförsvar och beredskap har lagts till i avsnittet Miljö- och riskfaktorer.

- Lyckebydammen har kompletterats som en farlig anläggning.

- En yta för funktionsblandad bebyggelse på Ungskär har tagits bort ur förslaget efter dialog med länsstyrelsen i syfte att inte komma i konflikt med strandskyddet. Fastigheten har tidigare varit vandrarhem men är nu en privatbostad.

- För ytorna: Killeberget, Hästholmen och Ällenabben, Aspö har lagts till att hänsyn ska tas till allmänhetens tillgänglighet inom strandskyddat området.

- För den funktionsblandade förtätningsytan på norra Hasslö har i text och karta kompletterats med att hänsyn ska tas till befintligt motionsspår.

- För den gång- och cykelkoppling som föreslås mellan Torsnäs och Fäjö har tillkommit att vägen ”bör läggas i anslutning till bebyggelse för att skapa ett tryggt stråk”.

- En ny vägsträckning på Sjuhalla, Nättraby har pekats ut i markanvändningskartan. Sträckningen behöver utredas vidare i framtida planering.

- Ytan för verksamhetsmark i Nättraby norr om väg E22 har justerats.

- Det har förtydligats att ett följduppdrag till översiktsplanen är att utreda uppställningsplats för farligt gods.

- Redaktionella ändringar.

Yttranden

Länsstyrelsen

Yttrandet i sin helhet finns att tillgå via en länk i portalen under avsnittet Särskilt utlåtande samt som en bilaga till den tryckta versionen av ÖP 2050.

Kommentar:

Kulturmiljövård och världsarv

Det kulturmiljöunderlag med bebyggelseinventering som finns framtaget utgör underlag till planering och bygglovgivning. Karlskrona kommun har för avsikt att ta fram en bevarande- och utvecklingsplan för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. En del i denna skulle kunna utgöras av rekommendationer för bebyggelsen på Trossö och Björkholmen, där den framtagna inventeringen utgör ett viktigt underlag.

Under avsnittet Efterföljande processer och uppdrag framgår att det har identifierats ett behov av att belysa och studera kulturmiljövärden och arkitektur.

Dialogen kring utveckling inom världsarvet klarläggs i en separat process som är påbörjad och som kommer att förtydliga detta i en mer detaljerad studie än vad en översiktsplan normalt kan hantera.

Försvarsmakten

Texten kopplat till riksintressen för Försvarsmakten har justerats enligt önskemål.

Det har kompletterats under Ställningstaganden > Energi att en tidig dialog med Försvarsmakten är av stor vikt vid intresse av utveckling av vindkraft. Detta framgår sedan innan av texten under Förutsättningar > Riksintressen.

Text om Trashalla skjutfält har kompletterats i följande texter: Skärgården > Aspö samt Förutsättningar > Riksintressen.

Av fördjupningsområde Skärgården framgår det i texten för Torhamn att planförslaget för Torhamn inte bedöms generera någon betydande miljöpåverkan på totalförsvaret. Riksintresset för totalförsvaret har studerats särskilt och bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Remisshantering och dialog kommer fortsätta ske för ärenden inom området.

Övriga synpunkter har noterats.

Dricksvattenförsörjning och vattenskyddsområden
Ett av ställningstagandena för dricksvatten och avlopp är att "samtliga kommunala vattentäkter ska omfattas av vattenskyddsområden med aktuella fastställda föreskrifter. Kommunen ska arbeta för att långsiktigt förbättra vattenkvalitén i Lyckebyån". Under ställningstagande Teknisk infrastruktur finns även texter om vattenskyddsområden. För de berörda fördjupningsområdena framgår i karta och text att hänsyn ska tas till vattenskyddsområden och frågan kring vattenskyddsområden har även behandlats i översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Hur hänsyn ska tas i varje enskilt område får utredas vidare i efterföljande planeringssteg.

Plan för framtida vattenförsörjning är under framtagande och bedöms bäst hanteras i en egen process parallellt med ÖP. Markanspråket för den VA-anläggning som föreslås i förstudien är litet och ryms inom översiktsplanen. Ytan för verksamheter på Verkö ska vara tillgänglig för teknisk infrastruktur, vilket ger möjlighet att utveckla en framtida VA-anläggning inom ytan.

Under Ställningstaganden > Teknisk infrastruktur behandlas dricksvattenförsörjning och även de utmaningar dricksvattenförsörjningen står inför i kopplat till klimatförändringar. Koppling görs även till påverkan på jordbrukets behov av vatten vid klimatförändringar.

Översvämningsrisk
Ett val har gjorts att inte vidare precisera användningarna i mark- och vattenanvändningskartan. Risk för översvämning beskrivs i text.

Trossö är Karlskronas centrum med många viktiga funktioner för kommunen. Platsen måste därför få möjlighet att utvecklas och är således utpekat som förtätningsområde. Problematiken med översvämning på grund av stigande havsnivåer belyses i text och är något kommunen kommer fortsätta arbeta med. Det bedöms att eventuella tekniska anläggningar som skulle kunna behövas ryms inom utpekade användningar i mark- och vattenanvändningskartan.

I Trummenäsområdet tangerar vissa av föreslagna bebyggelseområdens ytterkanter + 2 meter över havsnivån. Då marknivåer också justeras något vid exploatering bedöms 3-metersnivå klaras vid utbyggnad enligt förslaget. Detta kommer dock utredas vidare i efterföljande detaljplanering.

Området som ligger vid Lyckebyåns mynning till havet där översvämningsrisk finns är redan bebyggt och mark- och vattenanvändningskartan bekräftar gällande situation med möjlighet att utveckla området. Föreslagen användning tillåter mer än endast bostadsbebyggelse. Även ex. rekreationsområden och parkering ingår i

ytan. Läs mer om mark- och vattenanvändningarna under Planens huvuddrag > Mark- och vattenanvändning.

Ras, skred och erosion
Undersökning av geoteknik hanteras rutinmässigt i detaljplaneskedet eller vid lovgivning.

I översiktsplanen redovisas områden med förutsättningar för påverkan av stranderosion på en övergripande nivå, i vidare planprocesser utredas detta i detalj vid behov.

Det finns få områden känsliga för ras i kommunen. Frågan beaktas i efterföljande detaljplanering.

Buller
Under fördjupningsområde Stadsbygden beskrivs ökat buller som en potentiell miljökonsekvens av förslaget och således tas även åtgärder för att potentiellt minska konsekvensen upp.

Riktvärden för buller bestäms nationellt och gäller oberoende av översiktsplanen. Dessa tas hänsyn till i efterföljande planering. Under översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisas även mer generella åtgärder som kan vidtas för att minska buller i stadsmiljön.

Översiktsplanen anger inte exakt vilka verksamheter som ska placeras inom föreslaget verksamhetsområde vid Vambåsa. Detta kommer utredas vidare tillsammans med Ronneby kommun samt i efterföljande detaljplaneprocesser.

Översiktsplanen preciserar inte vidare hur buller kan följas upp utan nämner detta som ett exempel på en faktor där miljöövervakning kan utföras. Det bör vara fritt att bedriva den miljöövervakning som behövs utan att detta ska styras av översiktsplanen.

Övriga synpunkter har noterats.

Förorenade områden
Hänsyn har tagits till områden som är förorenade. På de platser som berörs har frågan lyfts som något man behöver utreda vidare i kommande planering.

Risk
Rekommenderade leder för farligt gods redovisas i översiktsplanen. Exakta avstånd från rekommenderade leder för farligt gods anges inte då detta varierar beroende på vilken typ av användning som avses samt vilka åtgärder som vidtas på den aktuella platsen.

Det har förtydligats i efterföljande processer och uppdrag att kommunen ska arbeta för att hitta andra lämpliga platser för uppställning av farligt gods i och med att platsen på Hattholmen planeras att tas bort.

Transporter av diesel ryms inom användningen och utreds inte närmre i översiktsplanen.

Avsnittet om farliga anläggningar med tillhörande karta har kompletterats med information om Lyckeby dammanläggning.

Samtliga skjutanläggningar bedöms inte relevant att peka ut i en översiktsplan. Text om Trashalla skjutfält har kompletterats i följande texter: Skärgården > Aspö samt Förutsättningar > Riksintressen, efter begäran från Försvarsmakten.

Översiktsplanen uppmärksammar att skyddsavstånd finns kring vissa av de farliga anläggningarna. Exakt beskrivning av dessa skyddsavstånd görs bäst i ett annat sammanhang där utrymme finns att förklara och beskriva om skyddsavstånden förändras beroende på typ av användning.

Det anses räcka med en beskrivning om att bebyggelse ej ska ske inom 100 meter från befintligt regionnät. Största delen av bebyggelsen i Backabo är befintlig bebyggelse. Frågan hanteras i vidare i ett eventuellt detaljplaneskede om det blir aktuellt.

Ett avsnitt om krisberedskap och civilförsvar har kompletterats till översiktsplanen efter utställningen. Detta återfinns under Förutsättningar > Miljö- och riskfaktorer.

För att avgöra om ett område är omöjligt att bebygga krävs mer detaljerade studier än vad som kan göras inom ramen för en översiktsplan. I översiktsplanen finns markytor utpekade där det finns ett strategiskt intresse av exploatering även om det finns flertalet utmaningar. Dessa utmaningar har beskrivits kopplat till ytan men en mer detaljerad bedömning behöver göras för att avgöra om det går att lösa.

Miljökvalitetsnormer för vatten
Texten om MKN vatten för respektive fördjupningsområde är tänkt att tydliggöra för kommande planering hur det generellt är möjligt att arbeta med frågan. Mer detaljerade texter finns under Hållbarhetsbedömningen. De åtgärdsbehov som föreslås under respektive fördjupningsområde är utformade efter rekommendationer från VISS.

Texten MKN vatten har kompletterats kring konnektivitet i vattendrag samt med information att vattenförekomsterna har ett målår för när statusen ska vara uppnådd. Hänvisning till vattenmyndigheternas åtgärdsprogram finns i texten men den har kompletterats med en hänvisning till den interkommunala havsplanen.

Övrigt

Framtagandet av en översiktsplan är en process. Själva syftet med ett samråd är att inhämta kunskap, information och synpunkter och revidera planförslaget utifrån dessa där så bedöms att skäl för detta finns. Detta innebär att planförslaget justeras efterhand och är en naturlig del i processen att ta fram en översiktsplan. Karlskrona kommun ser det således som naturligt att ytor tillkommer och tas bort mellan samråd och utställning.

Föreningar och intresseorganisationer

Yttranden utan erinran har inkommit från följande:

- Karlskrona Företags & Hantverksförening, KFH

Båtsam

Båtsam är en samorganisation för 22 båtklubbar i kommunen med ca 2500 medlemmar - flertalet båtägare. Föreningen lämnade yttrande i program - respektive samrådsskedet. Båtsams synpunkter avgränsas till aspekter som är väsentliga för båtlivet i kommunen.

Mottot Staden i havet kräver en hög ambitionsnivå beträffande möjligheter till båtliv! Översiktsplanen grundar sig på att Karlskrona är byggd på 33 öar och har unika förutsättningar för fortsatt utveckling. Förslaget innebär att kommunen bygger vidare med "vattnet som identitetsbärare och attraktionskraft" såväl i centrala staden, landsbygden och skärgården. "Staden i havet" lanseras som motto för planeringen. Båtsams styrelse anser detta vara mycket bra utgångspunkt för översiktsplanen.

Under den medborgardialog som kommunen genomförde under programskedet 2019 framkom tydligt att den föreslagna inriktning har starkt stöd hos invånarna. På frågan *Vad är bäst med Karlskrona?* svarade överlägset flest medborgare *Havet och skärgården*. Detta skapar stora förväntningar att kommunen har en hög ambitionsnivå som möjliggör ett bra båtliv och bra tillgänglighet till skärgården.

Båtsams styrelse anser att förslaget till översiktsplan och den plan för skärgårdshamnarna som under utarbetande har en hög ambitionsnivå avseende båtliv. Kommunen har utökat antalet båtplatser de senaste åren och det föreslås en omfattande utbyggnad av platser för fritidsbåtar. Vidare föreslås att ett antal av befintliga hamnar i skärgården utvecklas vilket är mycket positivt. Man pekar även ut problem med djupgående i flera hamnar i Östra skärgården.

Översiktsplanen och planen för skärgårdshamnar är tillsammans en mycket bra grund för fortsatt planering och genomförande av utveckling av båtlivet i kommunen. Det krävs dock konkretisering av planerna och att det sker i samverkan med de båtklubbar som finns runt om i kommunen. Det är viktigt att både marina företag och ideella föreningar finns som alternativ för båtägarna när det gäller driften av båtplatser och vinteruppläggning. Båtklubbarna berikar båtlivet med gemenskap, utbildning beträffande navigation, sjösäkerhet, miljö mm samt möjligheter att genom ideella insatser bedriva båtliv till en rimlig kostnad.

Båtsam gjorde hösten 2021 en inventering av köerna för båtplatser och vinteruppläggning hos de 14 båtklubbar som har drift av bryggor och vinteruppläggning. Framkom då att kön efter båtplatser är störst i Trummenäs, Aspö, Torhamn och Nättraby totalt ca 175 båtar. Beträffande vinteruppläggning har samtliga klubbar i stort sett fullt i sina anläggningar och därutöver en kö om ca 50 båtar.

Planeringen av vinteruppläggningsplatser behöver bli konkretare. Kommunens planering av ett stort antal båtplatser kräver också utbyggnad av platser för vinteruppläggning. Lämplig mark för ändamålet behöver reserveras. Det saknas i stor utsträckning bra alternativ för vinteruppläggning av större och djupgående båtar. Problemet kommer att förstärkas ytterligare om man i enlighet med skrivningen i översiktsplanens tar i anspråk Lorentsbergsområdet för bostäder. Som alternativ föreslås att mark iordningställs vid gamla skjutbanan vid Västra Mark. Det är tveksamt om detta område är lämpligt för vinteruppläggning på grund av begränsade djupförhållandena i vattenområdet. Frågan har blivit än viktigare nu när Rosenhalms Udde inte längre är tillgänglig för båtförvaring och marin service.

Allt fler båtägare förvarar sin båt på trailers vilket medför ökat behov av sjösättningsramper.

I översiktsplanen föreslås byggande av bostäder nära havet på flera håll i skärgården och i området Torstäva/Trumenäs. Detta vet man skapar stor efterfrågan på båtplatser i närområdet. Erfarenheten från byggandet av bostäder i Trummenäs är att många är besvikna över att man inte kunnat få någon båtplats i den näraliggande hamnen. I den fortsatta planeringen är det viktigt att utbyggnaden av båtplatser är bättre koordinerad med byggandet av bostäder och att de båtklubbar som finns i området engageras.

Tillgängligheten till skärgården för båtlivet behöver öka. Det är ofta svårt att hitta tilläggsplatser för fritidsbåtar vid intressanta öar och platser tex Drottningskär på Aspö. Ambitionsnivån behöver också öka beträffande tillgång till toaletter och sophantering på de öar som har hög frekvens med besökare. Kommunen har genom projektet Ark 56 genomfört en del förbättringar för friluftslivet bla genom kanotleder men för båtlivet kvarstår att tillgängligheten till skärgården behöver förbättras avsevärt. *Båtsams styrelse föreslår att tillgängligheten för båtlivet till skärgården tas upp i Översiktsplan 50 som en prioriterad fråga i enlighet med mottot" Staden i havet".*

Sammanfattningsvis är Båtsam positiv till Översiktsplan 50 och de förslag som håller på att tas fram i planen för skärgårdshamnar. De förslag i översiktsplanen som berör båtlivet behöver konkretiseras. Ett viktig steg i konkretiseringen och genomförandet är att arbetet med planen för skärgårdshamnarna snarast slutförs.

Kommentar:
Det finns ett behov av att se över platser för vinterförvaring/uppläggningsplatser för båtar. I de centrala delarna föreslås mycket riktigt Västra mark tillsammans med en utökning av befintlig uppläggningsplats i Nättraby. I skärgården föreslås Ekenabben och Sandhamn även tillgodose uppläggningsplatser för fritidsbåtar såväl som större båtar. Samma inriktning finns i planen för Karlskronas skärgårdshamnar.

Översiktsplanen är ett övergripande strategiskt dokument och beskriver således inte i detalj hur infrastrukturen kopplad till båtplatser och båtuppläggning ska ske. I Plan för skärgårdshamnar som håller på att tas fram beskrivs närmre hur kommunens hamnar bör utvecklas.

Karlskrona kommun är medveten om behovet av båtplatser. Hamnen i Trummenäs är privatägd och en detaljplan är just nu under framtagande för att möjliggöra en utveckling av hamnen.

Karlskrona kommun delar den beskrivning som ges kopplat till att tillgängligheten till skärgården för båtlivet behöver öka. Detta kommer att adresseras i den plan för skärgårdshamnar som är under framtagande.

Övriga synpunkter har noterats.

Fredmans vägs samfällighetsförening

Fredmans vägs samfällighetsförening har tagit del av förslaget till översiktsplan 2050, och lämnar härmed synpunkter gällande exploateringen av området i vår direkta närhet.

I grunden ställer vi oss positiva till en exploatering och vidareutveckling av området och har förståelse för att så planeras att ske, då fler precis som vi uppskattar närheten och finner det vara ett mycket attraktivt område.

Trafik och säkerhet
Gällande exploateringen av Stora Vörta 1:72 ställer vi oss undrande till den övergripande och långsiktiga planeringen och placeringen av ett villaområde inom denna fastighet. Vi tar ett mycket starkt ställningstagande mot förslaget och idén att vid en eventuell exploatering av området leda trafiken till detta, genom dagens befintliga villaområde och Fredmans Väg. Trafiksituationen på Mollbergs Väg med direkt anslutning till Ryttarlidens Förskola, är redan idag av betydande omfattning. En förlängning och förändring av Fredmans Väg till genomfartsled och försörjningsstråk till ett eventuellt nytt bostadsområde skulle än mer förvärra trafiksituationen.

Trafiken till ett nytt bostadsområde består av så mycket mer påverkande enheter än enbart de boende i området. Tillkommande är all transport till och från området, både lättare och tyngre, post, sophämtning samt besökande mm. Utöver detta tillkommer all tung byggtrafik under byggperioden, vilken riskerar att bli långdragen. Något som vägen idag inte är dimensionerad för.

På Fredmans Väg bor det, liksom i nybyggda områden generellt, många barn. Barnens möjlighet att röra sig fritt och säkert i området skulle påverkas negativt om gatan används som en genomfartsväg. Detta är en oro som barnen själva utrycker till oss vuxna vid frågan om hur de skulle påverkas av en eventuell exploatering i området. Förutom den uppenbart markant förhöjda olycksrisken på vägavsnittet, så skulle den ökade bullersituationen starkt påverka de idag boende i området i allmänhet, samt förskolans miljö i synnerhet.

Grönområde och rekreation

En av de största anledningarna till att de boende valt att bosätta sig i just detta område är närheten till naturen, samt att det är ett mindre och lugnare område utan genomfartstrafik. Skulle man förändra dessa yttre faktorer skulle man kraftigt påverka de främsta anledningarna till att de boende valt att bosätta sig och leva sina liv i just detta område.

Grönområdet i direkt anslutning till Mollbergs- och Fredmans Väg har ett mycket stort värde ur flera aspekter. Området används dagligen av de två närliggande förskolorna, varav det ena i direkt anslutning. Här skapas en förståelse, ett lärande, och en närhet till naturen redan från barnsben. Området med sin kuperade terräng och fina stigar används även flitigt av människor i närområdet för rekreation, lek och friluftsliv såsom cykling, löpning och promenader.

Inom grönområdet finns andra naturvärden som till exempel av Världsnaturfonden rödlistade Spillkråkan vanligt förekommande och även en mycket vanlig förekomst av den fridlysta och även tidigare rödlistade ekoxen.

Förslag

Vårt förslag är i stället att vid ett eventuellt beslut om en exploatering av Stora Vörta 1:72, leda trafiken dit genom att skapa en ny tillfartsled via skogskanten vid Verstorp 2:23. Detta för att inte förvärra trafiksituationen på Fredmans- och Mollbergs Väg samt skapa förutsättningar för ett mycket lugnare område, både i nuet och i framtiden. Förslaget är även att behålla skogsområden mellan bostadsområden, för att hålla fast vid den ursprungliga idén om naturnära och mindre bostadsområden. Detta ger även fler individer möjlighet till ett lika lugnt och rogivande boende. En exploatering av området skulle i så fall få mindre påverkan på de boende och inte rasera de grundpelare på vilka man en gång redan har tagit beslut

om vart och hur man vill bo. Dock skulle vi kunna se en möjlighet att knyta ihop bostadsområdena med en gång och cykelväg, vilket medför ett mindre avtryck i nuvarande grönområde och livssituation.

Fredmans Vägs samfällighetsförening vill med detta yttrande tillföra information och utrycka våra synpunkter på den föreslagna exploateringen av närområdet enligt översiktsplan för Karlskrona kommun 2050.

Kommentar:
Fastigheten Stora Vörta 1:72 ingår i ett större utpekat område för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Exakt placering av bebyggelse inom detta område styrs inte i översiktsplanen. Detsamma gäller eventuella nya vägar eller väganslutningar. Inom utpekade områden för ny sammanhängande bebyggelse ingår även grönområden och områden för rekreation. I efterföljande detaljplanering studeras dessa aspekter liksom placering av ny bebyggelse och vägar.

Det pågår för närvarande ett detaljplanearbete för fastigheten Stora Vörta 1:72 där era frågor bättre adresseras. Yttrandet har vidarebefordrats till aktuell planhandläggare för detaljplanen.

Föreningen Gamla Carlscrona

Föreningen Gamla Carlscrona har efter samråd återigen erhållit "Översiktsplan 2050" för yttrande.

Föreningen tackar för svaret vi erhållit i "Samrådsredogörelsen" med avseende på vårt tidigare yttrande beträffande Översiktsplan 2050.

Föreningen Gamla Carlscrona vill dock komplettera med följande synpunkter:
Föreningen anser att näringslivets förutsättningar och utveckling i hög grad är en stadsmiljöfråga. Sedan vårt tidigare yttrande har ytterligare flera butiker lämnat Karlskronas centrum, och fler är enligt uppgift på väg att flytta. Att det tillkommit fler frisörer och restauranger är ingen lösning på problemet. Föreningen anser att Kommunen bör göra mer för att analysera bakomliggande orsaker till att butikskedjorna väljer bort Karlskronas centrum, samt att vidtaga lämpliga åtgärder för att stödja och stimulera näringslivet i Karlskronas stadskärna.

Föreningen vill också ytterligare understryka vikten av, att vid all nybebyggelse större hänsyn tas till närmiljön, och att därvid lämplig anpassning i höjd och volym görs till omgivande byggnader och planområdets karaktär.

I övrigt hänvisar föreningen till vårt tidigare yttrande av den 2020-06-03.

Kommentar:
Karlskrona kommun instämmer i att såväl utveckling av näringslivet som hänsyn till närmiljön är viktiga frågor. Översiktsplan 2050 visar på den översiktliga utvecklingen av mark- och vattenområden inom kommunen men styr inte mer detaljerat hur en bebyggelseutveckling eller liknande ska utformas. Översiktsplanen ger stöd för utveckling av service- och centrumfunktioner bland annat genom att peka ut ytor för funktionsblandad bebyggelse. Det pågår ett arbete med att ta fram ett uppdaterat stadsmiljöprogram som ska ge förslag på åtgärder för fortsatt utveckling av Karlskronas stadsmiljö. Det pågår även löpande arbete med utveckling av stadskärnan genom centrumföreningen Karlskrona City och Karlskrona kommuns näringslivsavdelning.

Holmsjö hembygdsförening

I förslaget till översiktsplan för Karlskrona kommun 2050 finns Holmsjö beskrivet som en ort där man bör göra satsningar för att utveckla orten till en servicepunkt i norra kommundelen. Beskrivningen rimmar väl med de synpunkter som hembygdsföreningen länge har framfört i utvecklingsplaner och uppvaktningar. Efter den kartläggning som är gjord i förslaget vill vi se en fortsättning i konkreta planer på HUR förslagen ska realiseras. Det finns några områden som man bör beakta särskilt:

- Vatten- och avloppsförsörjning.
- Trafiksituationen med tung genomfartstrafik.
- Kommunikationer (matartrafik till järnvägen).
- Kartläggning av den samhällsservice som finns och ev. samordningsmöjligheter.
- Samarbete med regional planering för återöppnade av vårdcentralen.

Parallellt med detta arbete, bör ett aktivt arbete med planering och genomförande av bostadsbyggande pågå.

Med beaktande av ovanstående får Holmsjö stora möjligheter att utvecklas till en attraktiv knutpunkt i norra Karlskrona kommun.

Kommentar:
I efterföljande detaljplanering kommer mer detaljerade frågor kopplat till utbyggnad att studeras. Gällande prioritering och resurssättning håller Karlskrona kommun på att ta fram en utbyggnadstrategi som är tänkt att konkretisera förslaget i ÖP 2050 utifrån tidplan, kostnader samt behov av social och teknisk infrastruktur.

Karlskrona kommunbygderåd

Karlskrona Kommunbygderåd (KKBR) är en opolitisk intresseorganisation som i remissvaret nedan på bästa sätt försöker att spegla våra medlemmars sammantagna synpunkter. KKBR har i sin styrelse inför remissvaret lyft förslagen i planen till ÖP 2050 till tre specifika områden som omfattar skärgården, mellanbygden och skogsbygden. KKBR lämnar synpunkter på de områden i ÖP som styrelsen beslutat vara de mest angelägna ur våra medlemmars synpunkt. Prioritet ett är frågan in i framtiden att kunna bygga och bo i hela kommunen. Utifrån denna ståndpunkt anser KKBR att det är oerhört viktigt att kommunen först av allt göra utvecklingsplaner för orter, som inte benämns serviceorter i ÖP, när nybyggnationer aktualiseras. Ett sådant agerande skapar mervärde för hela kommunen och är i enlighet med nu gällande bostadsförsörjningsprogram.

Allmänna synpunkter på remissen

KKBR:s viktigaste synpunkter utifrån översiktsplanen i dess helhet är att den inte innehåller någon som helst strategi eller långsidigt tänkande för utvecklingen i kommunen som helhet från norr till söder och öster-väster norr om E 22.

Ytterligare en mycket viktig synpunkt är begreppsförvirringen kring användningen av Karlskrona och Karlskrona kommun. Båda begreppen används frekvent och förvirringen uppstår när det inte är uppenbart om man menar staden, Trossö, eller hela kommunen.

Det saknas en tydlig och genomgående linje i användningen mellan Karlskrona – citykärnan och Trossö och hela kommunen. Skillnaden är stor då Karlskrona kommun omfattar allt och alla från gränsen till Småland ner till de stränder där havet möter. Att inte ha skapat ett vedertaget sätt för alla inom kommunen att orda på samma sätt, anser KKBR, skapar förvirring för innevånarna men även ytterligare förstärker kopplingen enbart till Trossö och världsarvet.

Efter genomgång av den samlade texten i ÖP anser KKBR att det saknas en sammanhållen vision i tankar och för en utveckling som specifikt lyfter fram skärgården, mellanbygden och skogsbygden. Känslan är att skärgården lämnas i tanken att man förväntas lyfta sig själv utifrån sitt strategiska läge. Landsbygden norr om Rödeby, Jämjö och Nättraby lär enligt remissen få reda sig själva. KKBR ställer sig frågan hur kommunen tänker förhålla sig till livet utanför tätorten och serviceorterna. För KKBR är detta i ÖP den ultimata frågan.

KKBR anser att det, utifrån förslaget till ÖP, helt saknas möjligheter för de två tredjedelar av kommunen som ligger utanför centrum och serviceorterna, att bidra till kommens framtida utveckling. KKBR kan inte

heller se att det finns någon långsiktig strategi för en sådan möjlighet. Vi kan inte heller utläsa att intresset finns.

Utgångspunkter för KKBR:s ställningstagande Synsätt
Som nämnts ovan är, enligt KKBR:s mening, att synsättet i ÖP har ett fokus från centrum till periferi, detta inte minst genom den beskrivning som finns i inledningen av planen.

KKBR upplever att tankestrukturen i ÖP kännetecknas av en mängd frågor utifrån dagens kommunala verksamhet. Frågan vi ställer oss är om utvecklingen sker utifrån mängd, attraktivitet och marknadsekonomiskt tänkande på bekostnad av det samhällsuppdrag som innefattar ett samhälle för alla in i framtiden.

Plan och bygglagen (PBL) reglerar ett antal områden som kan kopplas till förslagen i ÖP när det gäller centrum och den kommunala periferin. Det kan lätt uppfattas som att centrum och navet för utveckling skapas runt Trossö och området kring E 22.an och att övriga områden i kommunen blir rekreationsområden. KKBR anser att de förutsättningar som finns för boende i centrum även måste gälla för ytterområdena, med service, kommunikationer, fiber, arbetstillfällen, mm – inte minst ur ett jämlikhetsperspektiv.

KKBR anser att utgångspunkter inom området Hållbarhet, som borde vara viktiga i ett 30 års perspektiv, har väldigt lite genomslag i planen. Det kommande omställningsarbetet måste synas och tydliggöras på betydligt bättre sätt.

Målet i förslaget till ÖP är att befolkningsutvecklingen i kommunen ska uppgå till 100 000 personer år 2050. Årsskiftet 1994/95 hade Karlskrona ca 60 000 innevånare. Idag 25 år senare är antalet 66 000, alltså en ökning med 6 000. Om man ska nå 100 000 innevånare 2050, behöver kommunen öka med 1 500 innevånare årligen. KKBR anser att detta mål är helt orealistiskt som utgångspunkt i ÖP och att övriga åtgärder i planen inte lever upp till detta mål. När visioner och mål inte sammanfaller då utvecklas inte ett samhälle eller en kommun.

Centrum - landsbygd

Skärgården
Skärgården är inom kort överetablerad avseende byggande och boende. Förtätning i skärgården liksom i tätorterna är tanken enligt ÖP. Tre verksamhetshamnar är utpekade längs med kusten. Hur planerna är tänkta för övriga hamnar på vår långsträckta kustlinje nämns inte alls. KKBR anser här att förslaget fastnar på strikta platser och lämnar inga tydliga öppningar.

KKBR kräver en rak redovisning hur denna förtätning ska kunna göras utifrån strandskydd och övriga bestämmelser.

Mellanbygden och skogsbygden
I handlingsplanen till nu gällande bostadsförsörjningsplan står klart uttalat att i de områden där befolkningen minskar bör kommunen stärka ortens marknadsvärde. Ovanstående gällande skrivning rimmar dåligt med förslagen i ÖP om att enbart förstärka strategiska serviceorter med ytterligare kommunal service för att öka attraktionskraften för landsbygd och skärgård. Åter lyfts serviceorterna fram och en tydlig markering söderut längs med riksväg 28 och E 22. KKBR ställer en allvarlig fråga var satsningen och utvecklingen av landsbygden norr om Rödeby, Jämjö och Nättraby finns i ÖP 2050.

I förslaget står att utveckling bör ske på de orter som har bra förbindelser med Trossö. KKBR anser att skrivningen är förkastlig då man totalt har missat den stora del av innevånarna som pendlar ut från kommunen till arbetsgivare norrut. KKBR ser att man i ÖP helt tappat fokus på inresor norrifrån. Blekinge kom inte upp ur havet ensamt utan är en förlängning av Småland och Karlskrona kommun är en förlängning av Sverige söderut.

KKBR ställer sig frågan om utredarna till ÖP till fullo har genomlyst frågan om pendlingen in till Karlskrona kommun och vice versa varje dag. Arbetsmarknaden förändras otroligt fort och blir rörligare över gränser och

arbetsmarknader. KKBR anser att ÖP 2050 inte har tagit tillräcklig hänsyn till denna utveckling. Antalet nya bostäder som kan erbjudas ökar markant om man i förslagen vägt in krav på nybyggnation av äldrebostäder som ger nya möjligheter till husköp och utveckling av orterna i mellersta och norra Karlskrona kommun. Karlskrona kommun behöver se utvecklingen i ett vidgat arbetsperspektiv och ett ökat samarbete med närkommunerna i vårt gränslösa gränsland.

Utvecklingsområden Bostäder

Byggande och boende

KKBR Styrelse har som utgångspunkt i sitt remissvar inriktat sig på förverkligandet av kommunens vision om en betydande ökning av befolkningsmängden när vi når år 2050. Utifrån denna vision är bostadsfrågan högst primär. Utan bostäder ingen inflyttning.

Tillbakablick

KKBR börjar med att konstatera att byggande och boende i skärgården och på landsbygden inte haft någon hög prioritet i Karlskrona kommun på väldigt många år. Viljan att utveckla och bygga nytt har under många år legat och ligger än i dag på väldigt låg nivå. Gällande detaljplaner för landsbygden har inte setts över eller förändrats sedan före kommunsammanslagningarna. Det har gått många år sedan dess och KKBR efterlyser viljan hos kommunen att i takt med tiden vilja förändra och utveckla detaljplaner för hela kommunen och inte bara tätorterna. Var finns helhetssynen i kommunen och, i förlängningen, i förslagen i ÖP. KKBR efterfrågar var det övergripande ansvaret för bostadsförsörjningen ligger någonstans i den kommunala arbetsprocessen.

KKBR ser det som ett krav, för att hela kommunen ska leva, att understödja den etablering som finns på de mindre orterna idag. Förslagen i ÖP öppnar inte upp för detta utan underminerar istället möjligheterna till utveckling, vilket i sin tur kan leda till avveckling. Allt i enlighet med nu gällande bostadsförsörjningsprogram.

Inriktning boende byggande

KKBR anser att förslagen i ÖP är riktade utifrån ett ensidigt och kortsiktigt perspektiv. KKBR upplever att förslagen utgår från att förtäta och därigenom skapa attraktiva boenden nära havet och på Trossö samt på serviceorterna. Att satsningar på turism, kommunikationer och närhet ska skapa ett ökat befolkningsunderlag upplevs utifrån remissunderlaget som viktiga komponenter.

KKBR anser att denna inriktning visar på en önskan om att öka ett intresse för inflyttning till Trossö och serviceorterna samt kustnära redan exploaterade, attraktiva områden. Samtidigt visar kommunen ett totalt ointresse för vad våra karlskroniter önskar och behöver. Boende i våra

ytterområden (skärgård och skogsbygd) står för en stor del av kommunens befolkning och är stor potential som kan utveckla en direkt tillväxt. Men det behövs tilltro, kommunal uppbackning, byggande inklusive nya äldreboenden och en vetskap om ett stöd för utveckling för personer och bygden.

Bebyggelseutveckling

KKBR anser att det saknas en positiv ingång i att utveckla den mellersta och norra delarna av kommunen vad gäller boende och kommunikation. Vid genomgång av, till ÖP, bifogade kartor konstaterar KKBR att det inte finns några positiva kommunikationstankar mellan öst och väst för medborgarna norr om E 22. ÖP 2050 är en plan och en vision för Karlskrona kommun och hur kan man då helt bortse från all kommunikation i ost-västlig riktning från skärgården upp till smålandsgränsen utifrån dagens rörliga samhälle?

En strategi kan inte innehålla hinder för utveckling. Det behövs en mer positiv en mer grundnära och en mer realistisk inställning inför framtiden än den som förslagen i ÖP presenterar. KKBR saknar även här en rak tanke. Hur tänker kommunen utifrån nu in i framtiden? År 2050 finns troligen inte våra kommun- och länsgränser mer än i våra hjärtan.

Kommunikationer

Efter genomgång av remissutgåvan till ÖP är KKBR:s uppfattning att kommunen fortsättningsvis avser att utveckla sig med Trossö som nav och utifrån det enbart följa redan etablerade kommunikationsvägar som riksväg och järnväg. KKBR kan, utifrån remissmaterialet, utläsa en tydlig tanke i hur kommunikationer förväntas ske i kommunen. Rörelsen sker syd-nord och saknar totalt genomgripande kommunikationsvägar öst-väst.

I förslaget till ÖP avser satsningarna på de i dag redan etablerade kommunikationsvägarna., Kommunikationsutveckling på vägar som inte är strategiska ur kommunalt serviceperspektiv i dagsläget är inte det man satsar på enligt remissförslaget. Etablerade, välkända och i kommunen älskade och välbesökta orter norr om E 22 och norr om Rödeby, Nättraby och Jämjö nämns endast i förbigående, vilket KKBR anser är ett stort misstag. Det är viktigt att alla kommuninnevånare tydliggörs i planen. Allt behöver inte detaljregleras men måste synas på kartan.

Det saknas en grundstrategi om hållbar utveckling i vår kustnära miljö när det gäller byggande och boende i planen. Konflikter kommer därigenom troligen att uppstå mellan erbjudande om boenden nära havet, marknaden och vår framtida näringsförsörjning. KKBR saknar redovisning från sådana diskussioner.

KKBR efterfrågar en sammanhållande och ansvarig funktion i kommunen för att få en klar bild av nu gällande beslut inom samtliga förvaltningar. En

sådan funktion finns inte beskriven i ÖP, vilket hade underlättat samordningen inom kommunen.

Det är stor skillnad att nå ut till boende på Trossö och på serviceorterna där kommunal service finns tillgänglig. Utanför dessa områden är de flesta boende lämnade att själva sköta det dagliga. Informationen rör ofta redan beslutade åtgärder utan möjlighet till inflytande. I ÖP finns inga förslag när det gäller samordning i informationsfrågor som avser landsbygd och skärgård.

Karlskronahem

Vart tog allmännyttan vägen? Karlskronahem, i likhet med Kalmarbostäder m fl, är kommunala bolag som ska vara till egennytta. Så var i alla fall grundtanken när allmännyttan bildades. Där marknaden inte bygger ska allmännyttan staga upp så att alla, oavsett bostadsort och status skulle kunna bo drägligt i hela landet. KKBR anser att Karlskronahem med nuvarande ägardirektiv från Karlskrona kommun, totalt misslyckats med den uppgift som var basal för tillkomsten av dessa kommunala bolag. Idag bygger man bara med vinstmarginal till kommunens kassa. KKBR kräver att kommunen omprövar sina ägardirektiv och går tillbaka till grundformen – bygg där inte marknaden bygger så att alla kan få en bostad och få leva till en rimlig kostnad.

Karlskronahem har i dag en kölista till befintliga lägenheter men saknar kännedom om eventuella hyresgäster verkliga önskemål om boende.

Karlskrona kommun saknar idag en god grund för att erbjuda nya innevånare ett brett utbud av möjligheter till boende. Det saknas även en plan för generationsboende, eller boende för olika målgrupper.

Kommunen informerar idag inte om lediga tomter på landsbygden. KKBR finner i ÖP inga planer som beskriver visioner och tankar om framtida mål med utveckling tillsammans med regionala partners i gränslöst gränsland. KKBR ställer sig frågan vad är visionerna inför framtida utveckling i de områden som inte är slutexponerade och omgärdade av strandskydd mm.

KKBR saknar i ÖP tydliga planer för kommunens tankar inför framtiden när det gäller byggande och boende, vilket KKBR anser är otroligt viktiga för cirkulationen på bostadsmarknaden och en förutsättning för ett ökat innevånarantal.

KKBR anser att strategier för att skapa förutsättningar för inflyttning bör underlätta för nybyggnation på landsbygden och inte hämma den.

Miljöaspekter

KKBR anser att miljöaspekterna inom samtliga punkter i ÖP har fått för lite fokus. Var finns analyser inom t ex transporter? Planen omfattar faktiskt 30 år framåt och miljön är i ett världsfokus.

Segregation

Karlskrona kommuns innevånarantal har ökat men även minskat flagrant under de senaste åren, helt beroende på den nationella migrationspolitiken. Det finns idag, och kommer troligtvis även i fortsättningen att bo ett stort antal människor från andra kulturer i vår kommun. I förslaget till ÖP saknar KKBR övergripande strukturer om hur kommunen tänker arbeta för en plan, där det skapas bostadsområden med variation som motverkar segregation. Bostäder av olika typer och för olika målgrupper behövs så att inte segregationen i samhället ökar. Även i ett 30-årigt perspektiv känns förslagen i ÖP otidsenliga då det inte går att utläsa konkreta tankar kring den samlade integreringen av samhället som förespråkas från nationell nivå. Tendensen verkar vara att boendet blir mer uppdelat i olika områden, med olika typer av boenden där de ekonomiska förutsättningarna är de som styr utformningen och möjligheterna till boende

Sammanfattning

KKBR efterlyser i första hand en sammanställning av och en tydlig koppling mellan alla de strategiska dokument som tas fram i kommunen så att visioner och målsättningar sammantaget blir kända och begripliga för innevånarna och därigenom trovärdiga. Det ger då en enklare möjlighet att besvara remisser.

KKBR ser att det saknas en tydlig återkoppling mellan äldre fortfarande gällande beslut och nya beslut, vilket gör det svårt för gemene man att ta ställning till förändringar. Äldre beslut som är hämmande för dagens samhälle lever kvar.

Kommunikationen med kommuninnevånarna är helt beroende av respektive förvaltnings hantering av aktuella frågor och det saknas en övergripande och samordnande funktion för att koppla samman kommunens olika områden. I ÖP saknas förslag om hur man i framtiden tänker lösa kommunikationssvårigheterna.

I ÖP finns inga planer beskrivna om framtida utveckling på landsbygden. Det saknas helt tankar om boende och byggande på landsbygden utanför serviceorterna och Trossö. Utveckling längs med etablerade riksvägar och järnväg inger inget hopp för att hela kommunen ska leva. KKBR saknar realistiska visioner i planen. ÖP sträcker sig 30 år in i framtiden och det finns i texterna inte några tankar som inger hopp om hur hela kommunen ska vara utvecklad och självgående in i framtiden. KKBR kan bara beklaga att förhoppningarna om en levande landsbygd som ska försörja

centralorterna med bl a livsmedel, bleknar med den avsaknad av utvecklingstankar som KKBR kan utläsa i kommunens förslag till ÖP. För innevånarna utanför riktade serviceområden kan ÖP lätt bli ett dokument ovanpå på alla andra som de flesta kommuninnevånarna sakar kunskap om och förståelse för.

Känslan förstärktes när projektledningen för ÖP mötte kommuninnevånarna några dagar i augusti för att få in fler synpunkter innan remisstidens utgång. Var befann sig representanterna? Jo på Ronnebygatan i Karlskrona centrum. Vid fråga varför man inte träffade kommuninnevånarna på fler ställen i kommunen blev svaret att nu kraftsamlar vi i centrum. Detta sista konstaterande gör att KKBR starkt ifrågasätter den faktiska politiska viljan att låta hela kommunen leva i sina förslag 30 år framåt i ÖP.

Sverige går från norr till söder eller vice versa. Blekinge är en förlängning av Sverige från norr till söder och Karlskrona kommun är en del av denna förlängning. Karlskrona kommun föddes inte ur havet och fylldes ut norrut. Karlskrona kommun föddes ur ett danskt landskap som blev svenskt väster och norrifrån. Vår kommun kommer inte längre söderut men har en stor potential att utvecklas från Smålandsgränsen och söderut och i öst-västlig riktning i gemenskap med nära kommuner över och inom länsgränsen.

Tänk om tänk nytt i ÖP

Kommentar:
Målbilden för Översiktsplan 2050 är:

”På ett hållbart sätt utveckla hela kommunen genom att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen och skapa god tillgång på verksamhetsmark i syfte att bidra till en region i framkant.”

Målbilden ska säkerställa att möjlighet finns att växa och tillgodose att ytor finns för detta. Samtidigt ska det säkerställa ett effektivt markutnyttjande och hushållande med de utpekade markytorna. Målbilden som uppges i yttrandet om att befolkningsutvecklingen i kommunen ska uppgå till 100 000 personer år 2050 stämmer således inte, utan har förändrats efter samrådet. Även utvecklingsstrategikartan har förändrats mellan samråd och utställning. Förutom den övergripande utvecklingsstrategikartan för hela Karlskrona kommun så finns även specifika utvecklingsstrategikartor med tillhörande text för såväl landsbygden som skärgården. Detta går att ta del av under fördjupningsområdena för landsbygden respektive skärgården.

Fördjupningsavsnittet för skärgården bygger på den fördjupade översiktsplan som tidigare tagits fram för skärgården. I skärgården pekas

det ut såväl nya områden för bostäder och funktionsblandad bebyggelse. Även verksamhetsområden i form av hamnar pekas ut liksom behov av exempelvis nya cykelvägar. Fler än 15 hamnar eller lägen för kaj har pekats ut i mark- och vattenanvändningskartan för skärgården, således fler än de 3 som uppges i yttrandet. Det hänvisas även till den plan för skärgårdshamnar som håller på att tas fram. Den har i uppgift att mer detaljerat studera utveckling av Karlskronas skärgårdshamnar. Strandskydd och andra värden har tagits hänsyn till i utarbetandet av förslaget. Konsekvenser av planförslaget beskrivs såväl i slutet av fördjupningsområdet som under Hållbarhetsbedömning. I efterföljande planering görs även vidare utredningar gällande skyddsbestämmelser.

I översiktsplanen görs övergripande avvägningar och planen visar på framtida mark- och vattenanvändning på en översiktlig nivå. Mark- och vattenanvändningskartan är inte heltäckande utan ska läsas tillsammans med textavsnitt och ställningstaganden. Mark- och vattenanvändningskartan har koncentrerats till områden med stor förekomst av motstående intressen och därmed större behov av vägledning. Detta motsätter inte en utveckling på landsbygden. För de ytor där det inte finns utpekade utvecklings- eller bevarandeområden ska vid intresse av byggnation användas lokaliseringsprinciper som presenteras under rubriken ”Lokalisering inom landsbygd och skärgård” i fliken Ställningstaganden. Ortsanalyser har även genomförts för orter på landsbygden. Även detta syftar till vägledning för efterföljande planering och byggande. Detta går att läsa om i fördjupningsområdet Landsbygden. Här finns även en utvecklingsstrategi för Landsbygden. Sammantaget finns stöd för utveckling på landsbygden samt en flexibilitet i utformning och placering av bebyggelse.

Miljökonsekvenser finns beskrivna dels under varje fördjupningsområde, dels i Hållbarhetsbedömningen. De miljökonsekvenser som tas upp är sådana som kan få en betydande påverkan. Här beskrivs även åtgärder som kan genomföras för att undvika eller minimera en miljöpåverkan. I beskrivningarna om miljökonsekvenser har även konsekvenser kopplade till transporter behandlats.

Konsekvenser och potentiella intressekonflikter i skärgården redovisas i fördjupningsområde Skärgården.

En trafikutredning har tagits fram för att studera vilken påverkan förslaget i ÖP 2050 får på trafiksystemet. Detta går att läsa mer om under Ställningstaganden > Trafik och kommunikationer.

Översiktsplanen har fokuserat på att redovisa stora trafikstråk med högre trafikmängder samt stråk mellan tydliga målpunkter. Detta innebär inte att nya trafikstråk inte går att utveckla på andra platser.

Översiktsplanen styr ej arbetet med att höja vägstandarden genom exempelvis asfaltering eller liknande.

Sociala konsekvenser av planförslaget inklusive segregation behandlas under Hållbarhetsbedömning. Det finns även särskilda ställningstaganden kopplade till socialt hållbart byggande under rubriken Bostadsförsörjning.

Alla lediga tomter på kommunal mark redovisas på Karlskrona kommuns hemsida, även tomter på landsbygden.

Förslag för utveckling av bebyggelse och boendemiljöer finns i samtliga delar av översiktsplanen.

Andra planer och program, såväl nationella som regionala eller kommunala, som utgjort underlag till översiktsplanen redovisas under Förutsättningar > Mål, planer och program.

Översiktsplanen styr inte samordning i informationsfrågor, personalfrågor eller Karlskronahems ägardirektiv. Dessa frågor behandlas lämpligast i andra sammanhang.

Under programsamrådet som genomfördes i början av 2019 var representanter för kommunen ute på 6 olika platser i kommunen för att samtala med intresserade. Under samrådet 2020 har, på grund av pandemin, justeringar fått göras för att inte uppmana till att många människor samlas fysiskt och därmed öka risken för smittspridning. Istället gjordes stora insatser för att förslaget skulle vara möjligt att tillgodogöra sig digitalt. Bland annat togs en film fram som förklarar hur man tillgodogör sig förslaget samt förklarar de bärande delarna i förslaget. Det fanns även möjlighet att maila och ringa under hela samrådstiden för att diskutera eller ställa frågor. I slutet av samrådet gjordes en enklare utställning fysiskt på Ronnebygatan för att ytterligare uppmärksamma förslaget innan samrådstiden gick ut. En plats i centrala Karlskrona valdes denna gång då det är en plats med stort utbud av service som ofta besöks av såväl de som bor i centrala Karlskrona liksom de som bor i andra delar av kommunen. Under utställningstiden har återigen insatser genomförts som möjliggjort att medborgare och andra kunnat tillgodogöra sig förslaget utan att samlas fysiskt.

Detaljplaner, såväl i staden som på landsbygden tas fram kontinuerligt efter inkomna förfrågningar eller uppdrag. Alla pågående och gällande detaljplaner går att hitta på karlskrona.se/detaljplaner.

Övriga synpunkter har noterats.

Bebygga jordbruksmark.

I den reviderade planen anger ni ett antal områden där ni avstår från att bebygga jordbruksmark. Augerum kvarstår dock som ett område att bebygga, däremot har planen i området anpassats för naturvärden och efter dialog kring Lyckebyåns vattenskyddsområde har Augerum utpekats som ny föreslagen bebyggelse.

Jämjö är ett annat exempel där man efter en kort utvärdering, endast några meningar lång, mer än gärna väljer bort möjligheten att producera livsmedel till förmån för värdefull natur, naturreservat och bostadsbyggen. Jordbruksmark borde kanske också kvala in under värdefull natur eftersom att den inte heller kommer gå att återskapa när det väl uppstår ett behov av att mätta munnarna som befolkar samhällena, för det klarar inte naturreservaten och bostadsområdena av.

Följande är ett utdrag ur planen:

Jordbruksmark
Marken som omger Jämjö är antingen värdefull natur, naturreservat, kulturhistoriskt värdefull eller jordbruksmark. En avvägning har gjorts mellan ianspråktagande av jordbruksmark kontra värdefull natur och en vilja av att kunna utveckla Jämjö. Ett genomförande av översiktsplanen innebär att jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse.

I era förutsättningar för ÖP 50 skriver ni ”att för att jordbruksmark ska få tas i anspråk för bebyggelse eller andra anläggningar fordras mycket starka skäl. Det ska endast ske om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Slutsatsen kan inte bli annat än att jordbruksmarken alltid kommer sist i prioriteringen. Med tanke på hur fort våra livsbetingelser kan ändras, med det krig som nu pågår i vårt närområde och risk för brist på livsmedel. Vi i vårt land har idag en självförsörjningsgrad på endast 50 % och vi importerar den andra hälften så måste vi använda all vår jordbruksmark till att producera livsmedel.

Grönområden.

I planen beskriver ni på många ställen områden markerade som grönområden, strövområden, friluftsområden etc. Om privata marker är markerade måste en dialog med markägaren starta innan översiktsplanen

skickas ut på remiss. I dialogen kommer synpunkter fram som är viktiga för att sedan kunna genomföra planen.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Översiktsplanen pekar ut grönområden i mark- och vattenanvändningskartan. Detta görs ofta på platser där det i närområdet finns ett högt exploateringstryck och syftar till att marken ska bevaras som grönområde. Anledningen är att säkerställa att naturvärden som ej går att reparera eller återskapa ifall marken skulle bebyggas går förlorade. Alternativt kan det finnas ett stort rekreativt värde som gör att området ska bevaras som naturmark. Detta görs på såväl kommunägd mark som privatägd mark då värdena inte är kopplade till en specifik fastighet.

Lyckeby Gille

Lyckeby Gille är en av Blekinges äldsta hembygdsföreningar som bildades redan 1908. Föreningen är mycket välmående och aktiv med över 500 medlemmar. Vi värnar om kunskaperna och bevarande av det historiska Lyckeby såväl som utvecklingen av Lyckeby idag och framåt.

Lyckåleden
Lyckeby Gille har tillsammans med tre andra föreningar och till viss del Karlskrona kommun arbetat fram den populära vandringsleden ”Lyckåleden” som sträcker sig från området vid Lyckeby idrottsplats upp till Lyckeborgs bruk. Leden som invigdes i maj 2007 går på östra sidan av ån från Lyckeby IP till Augerums kyrka, därefter på västra sidan från Mölletorps gamla kvarn till Mariefors där leden sedan åter går på lstra sidan från Mariefors fram till Lyckeåborgs bruk. Leden är idag 6 km lång och är väl använd under årets alla årstider. Utmed leden kan man i ån uppleva såväl spännande laxfiske, ett fågelliv med bl a Kungsfiskare, Strömstare och Forsärla samt ett flertal unika växter som Ramslök och Kungsbräken ”Safsa”. Idag har två föreningar tillsyn och skötsel utmed sträckan nämligen Lyckeby Gille (leden) och Föreningen Lyckebyåns Fiskevårdsområde, Karlskrona.

Lyckebyån har historiskt haft stor betydelse för bosättningar redan från sen vikingatid som det närliggande Kummelns gravfält vittnar om. Utmed ån finns dessutom ett antal industriminnen från sent 1700-tal fram till idag. I förslaget till ÖP2050 nämns inget om dessa kulturminnen/industriminnen

som finns utmed ån. Dessa industriminnen har till kommit under tider då vattenkraften varit den viktigaste energikällan. Fd anläggningar som t.ex. stensatta vattendelare, fördämningar och delar av kraftstationer finns utmed ån men vårdas inte på ett sätt som kulturminnen bör vårdas.

Här följer en uppräkning av exempel på verksamheter som funnits utmed ån.

Lyckeby
Segelfabrik, Bryggeri, Mejeri, Stenpapperstillverkning, Kronokvarnen och Kronodammen från 1721, Kronosmedja och gjuteri.
Augerum
Augerums kvarn, Mölletorps kvarn mitten av 1800-talet.
Mariefors
Pappersbruk tidigt 1800-tal, Hattfabrik, Tvålfabrik, Mekanisk verkstad.
Johansfors
Pappersbruk anlagt på 1700-talet, Linoljeslageri, Sågverk.
Lyckåborg
Lyckåborgs Bruk från 1759. Vattenkraften drev kopparhammare, valsverk och klippverktyg för klippspik. Numera modernt företag MCT Brattberg, Brattbergare kabelgenomföringar.

Lyckeby Gille önskar härmed framföra följande synpunkter på förslaget till ny ÖP2050. I förslaget till ny ÖP2050 under avsnitten *Mellersta och norra Stadsbygden* nämns bl a under stycket *Grönområden* utveckling av nya strövstigar längs Lyckebyåns dalgång på båda sidor av Lyckebyån.
Vi föreslår:

- Att eftersom det redan finns en led/strövstig föreslår vi att kommunen på sikt tar över drift och skötsel av Lyckåleden. Detta känns naturligt då man i förslaget till ny ÖP2050 anger att man skall ”utveckla nya strövstigar utmed Lyckebyåns dalgång”.

- Att man med fördel förlänger Lyckåleden till Biskopsberg och ansluter den till Blekingeleden.

- Att man i ÖP2050 framhåller vikten av vård av det som finns kvar av industriminnena och broar samt genom skyltning informerar allmänheten om dessa.

Vi menar också att man skall beakta att värdefull åkermark inte kommer användas för byggnation utan för användas för odling av jordbruksprodukter.

Nedan bilder på hur industriminnen kan se ut idag där murarna från gamla tider bryts sönder av trädens rötter. Ett riktigt ”plockepinn”.

Lyckeby Gille bifogar även en folder om Lyckebyån som bilaga till sitt yttrande.

Kommentar:
Översiktsplanen har mycket riktigt pekat ut Lyckebyåns dalgång som en möjlig plats för utveckling av rekreativa miljöer och leder. Översiktsplanen är dock ett strategiskt dokument och pekar ut en övergripande markanvändning eller visar på utvecklingsmöjligheter. Bra förslag lyfts i yttrandet. Översiktsplanen styr dock inte genomförande samt drift- och skötselfrågor. Yttrandet har vidarebefordrats till Gata- och parkavdelningen.

Övriga synpunkter har noterats

Mölletorps byalag

Att fortsätta bygga i Augerum på jordbruksmark och betesmark runt Augerums Gård, - är lika tokigt som att kommunen vill bygga bostäder på mycket bördig o brukbar åkermark i Mölletorp. Att värna om natur/rekreation och kulturvärden är idag ytterst värdefullt och viktigt för varje i kommunen boende individ.

I dag finns vandringsleder både ” Vandring i Storgårdslandskap ” (från Afvelsgärde till Augerum) och vandringsmöjlighet längs Lyckåleden - Dessa leder framhäver historia, bevarar o utvecklar Blekinge, både för turister och kommuninnevånare.

Att Karlskrona kommun fortsätter hävda sin rätt, att utifrån argument som befolkningsökning, brist på bostäder mm- bygga på åkermark - måste få ett stopp. Hur ska Sveriges befolkning få mat på bordet? Tror politikerna fortfarande att andra länder ska odla till oss? Vad händer med spannmålsimporten efter Rysslands invasion i Ukraina? Mölletorps Byalag motsätter sig all bebyggelse på åkermark.

Kommentar:
Inom planering krävs att avvägningar hela tiden görs mellan olika intressen, exempelvis jordbruksmark/naturmark och behov av bostäder eller verksamhetsmark. I avsnittet ”Areella näringar” under ”Ställningstaganden” framgår villkoren för när det kan motiveras att jordbruksmark tas i anspråk och vad som anses vara ett allmänt intresse. I fliken ”Innehåll och alternativhantering” under ”Hållbarhetsbedömning” framgår även vilka ytor som tagits bort ur förslaget under processens gång.

Norra gruppen

Holmsjö
Norra gruppen ser innehållet i ÖP 2050, som att ”det går åt rätt håll”. Holmsjö lyfts fram som serviceort och central nod i den norra kommundelen. Får rollen som ett centrum i form av service, kommunikationer, mm.

Den viktgaste frågan ur Holmsjös synpunkt är möjligheten till ett utökat bostadsbyggande, där alla de frågor som idag bromsar denna utveckling, måste lösas, både på kort och lång sikt.

Frågan om vatten och avlopp är central på kort sikt, en genomgripande strategi för samhällets utveckling, blir viktig på lång sikt. Här måste göras en utvecklingsstrategi, där det klart framgår när och hur detta utvecklingsarbete ska genomföras.

Landsbygden
För omgivande orter; Fur, Nävragöl, Tving, m fl blir den föreslagna utvecklingsstrategin ännu viktigare. Vägnätet med vägarna 28, 122 och 744, och därtill hörande vägnät är livsnerven för dessa orter.

Även här är möjligheterna till boende centrala. Att uppdatera detaljplaner i samråd med lokala aktörer, blir viktigt. Den lokala kännedomen är central.

Norra gruppen tycker att det är positivt att ortsanalyser av respektive tätorter har gjorts och blir en bra grund för det framtida arbetet.

Norra gruppen kan bara understryka vikten av att utbyggnadsstategin genomförs som grund för både landsbygd, tätort och serviceorter inom norra kommundelen.

Kommentar:
I efterföljande detaljplanering kommer mer detaljerade frågor kopplat till utbyggnad att studeras. Detaljplaner tas fram efter inkomna förfrågningar om planbesked samt på uppdrag av kommunledningsförvaltningen. Gällande prioritering och resurssättning håller Karlskrona kommun på att ta fram en utbyggnadstrategi som är tänkt att konkretisera förslaget i ÖP 2050 utifrån tidplan, kostnader samt behov av social och teknisk infrastruktur.

Översiktsplanen lyfter att en överföringsledning för vatten är en central aspekt i att kunna genomföra föreslagen utveckling. Arbete pågår just nu med projektering av överföringsledningen.

Ronnenabbens samfällighetsförening

Ronnenabbens samfällighetsförening (Ronnenabbens sff) har tagit del av kommunens utställningsversion gällande ny översiktsplan 2050.

Ronnenabbens sff ser att kommunen jobbat in delar av vårt tidigare delgivna inspel under samrådsfasen, nuvarande utställningsversion har i positiv mening utvecklats till ett mer komplett underlag.

Ronnenabbens sff har en fortsatt positiv grundinställning till en hållbar utveckling av Sturkö där såväl fritidsbostäder som permanentbostäder kan samverka i den fortsatta exploateringen. Med tillkommande bostäder ges ett tillskott som kommer stödja det lokala näringslivet och möjliggöra ett utökat kundunderlag för en god kollektivtrafik, något som i slutändan gynnar en levande skärgårdsmiljö. En ökad bebyggelse ger dock en ökad belastning på naturmiljön på såväl land som i vatten. Föranlett av detta önskar vi lyfta fram följande aspekter:

- Den planerade utvecklingen av Sturkö och dess närområde ställer stora krav på varsamhet så att den framtida tänkta exploateringen genom komplettering och förtätning av bebyggelse inte sker på bekostnad av redan befintliga strukturer och värden, utan med utgångspunkt och beaktande av dessa.

- Tillgång till gång- och cykelvägar utmed Sturkövägen är en grundläggande förutsättning för vidare exploatering av området. Gång- och cykelvägarna ska vara både sammanhängande och trafiksäkra så att såväl boende som turister på ett tryggt sätt kan röra sig längs med öns huvudled och intilliggande servicefunktioner.

Kommentar:
I fördjupningsområdet för skärgården beskrivs både i text och karta att en sammanhängande gång- och cykelförbindelse behövs från Trummenäsområdet till Tjurkö, via Senoren och Sturkö. Trafikverket är väghållare för sträckan.

Övriga synpunkter har noterats.

Rödeby AIF

Angående fördjupningsområde Rödeby Rödeby AIF bedriver aktiviteter vid och på Åvallen i Rödeby. Genom åren har verksamheten byggts ut allt mer och anläggningen nyttjas numera inte bara av de boende i Rödeby; föreningar från hela Karlskrona kommun (Ramdala, Fjärdsjömåla, Trion, Sillhövda, Lyckå, Nättraby, FKK m.fl.), skolor, företag och privatpersoner

nyttjar numera faciliteterna som finns att tillgå. Anläggningen håller dessutom på att utvecklas ännu mer med bl.a. padelbanor.

Under en normal vintervecka (nov – april) medför verksamheten mellan 1000 – 1500 transporter t.o.r. Under sommarmånaderna varierar det lite mer men det är ungefär lika många transporter. Väldigt många ungdomar cyklar den smala vägen ner till Åvallen och måste då trängas med ett stort antal fordon. Detta har dock inneburit ett ökat tryck på tillfartsvägarna till Åvallen; Idrottsstigen, Idrottsvägen och Rödebyekvägen. Dessa vägar är helt enkelt inte är dimensionerade för den mängden och storleken på fordon som numera dagligen passerar. Trafikintensiteten har medfört att trafiksäkerheten i området kraftigt försämrats. Detta är känt av kommunen sedan tidigare men det nämns inte någonstans i Översiktsplan 2050.

För att förbättra trafiksäkerheten samt säkerställa framtida utveckling av Åvallen som en idrottsarena för hela kommunen äskar Rödeby AIF att översiktsplanen kompletteras med skrivning om en tillfartsväg till Åvallen från Tippvägen. En sådan väg skulle t.ex. fånga upp större delen av trafiken till Åvallen söderifrån, möjliggöra för större transporter, såsom spelarbussar, att enkelt och säkert köra hela vägen fram och göra det säkrare för kvarvarande gång- och cykeltrafik på nuvarande tillfartsvägar. En sådan väg skulle dessutom harmonisera med, och underlätta planerna för, att utveckla området runt Tippvägen med olika verksamheter.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med texter gällande behov av gång- och cykelvägar samt förbättrad väginfrastruktur till idrottsplatsen. En föreslagen koppling har även lagts in i plankartan för att illustrera behovet av en ny vägkoppling till idrottsplatsen via Tippvägen.

Rödeby Norra Hembygdsförening

Vi lämnar härmed vårt yttrande ang. förslaget till översiktsplan år 2050. Vi kan inte kommentera allt, utan gör några nedslag.

Det är viktigt för Spjutsbygd som ort att det byggs en perrong och att tågen stannar i byn. Ur ett historiskt perspektiv var Spjutsbygd en betydligt större ort när det fanns tågstation här. Det är angeläget att det blir ett tågstopp i Spjutsbygd.

Det finns kommunala tomter i både Bastorp (vid kommunala förskolan) och i ldehult (1 km från skola och fritids i Strömsberg). Bygg lägenheter eller kedjehus här, så att de äldre kan bo kvar i samma by och inte behöver flytta när huset blir för stort och så att yngre få möjligheten att flytta tillbaka. Det

finns efterfrågan på bostäder i vårt område och det behöver finnas olika boendeformer.

Området runt Stengölen pekas ut som område för förtätning av bostadsbyggande i förslaget. Men vi tycker att denna plats ska bevaras som en plats för rekreation. Rödeby Norra Hembygdsförening äger marken vid badplatsen. Föreningen sköter badplatsen som finns här, utan hjälp från kommunen. Trots ansökningar om ekonomiskt stöd har detta inte betalats ut. Behåll strandskyddet runt Stengölen, för skydda naturen och landskapskaraktären.

Kommunen behöver slutföra fiberutbygganden skyndsamt så att det blir möjligt att leva och bo här. Det finns många företag på orten som är i stort behov av fiber för sin verksamhet.

Cykelväg mellan Stengöl och Spjutsbygd behöver byggas. Det är en smal väg med skymd sikt, särskilt vid infarten till badplatsen. Cyklisterna är oskyddade och utsatta här. Detta gäller även mellan Strömsberg och Rödeby. På viss del av sträckan finns den gamla grusvägen kvar som kan brukas som cykelväg. Vägsträckan behöver kompletteras med cykelväg där inte finns alternativ till asfaltsvägen med 70km/h som hastighet. Det är 5 km mellan Stengöl och Rödeby Centrum.

Kommentar:
Möjligheten att anlägga nya tågstopp har studerats i Rödeby och Nättraby med målpunkten att nya tågstopp ska gynna större andel av Karlskrona kommuns befolkning. Tågstoppen beskrivs som möjliga för lokal spårburen kollektivtrafik. Därmed är genomförandet av dem på lång sikt.

Karlskrona kommun eller översiktsplanen styr inte utbyggnad av de kommunala tomter som finns framtagna. De står till förfogande för det kommunala bostadsbolaget eller privata fastighetsutvecklare.

Stengölen är utpekad som LIS-område. Detta innebär att landsbygdsutveckling som ett extra skäl kan användas vid en prövning om dispens eller upphävande av strandskyddet. Det är dock ingen garanti för att bebyggelse får uppföras på platsen. Strandskyddet innebär att utan särskilda skäl inte får uppföras bebyggelse eller anläggningar. Detta gäller för såväl privat som allmänt bruk.

Översiktsplanen tar upp vikten av en bredbandsutbyggnad i alla delar av kommunen. Översiktsplanen kan dock inte styra ett genomförande av densamma.

I texten om Spjutsbygd under fördjupningsområde Landsbygden beskrivs att det finns ett behov av en gång- och cykelväg mellan Spjutsbygd och Stengölen.

Torsnäs vägars samfällighetsförening

Vi hänvisar till vårt tidigare yttrande som inlämnades under samrådsskedet och önskar göra följande tillägg:

Kollektivtrafikförsörjning
Utveckling av ny och framtida kollektivtrafiklösning för Trummenäs-/Torsnäsområdet bör snarast utredas. Frågan aktualiseras både på grund av förestående utbyggnad av E22 mellan Lösen och Jämjö och föreliggande förslag till översiktsplan. Föreslaget utvecklingsområde med ett nytt Torstäva centrum bör inkludera ny lösning på bussföring för hela Torsnäs-/Trummenäsområdet. Målsättningen bör vara att leverera hög turtäthet (tre till fyra avgångar per timme) och en smart linjedragning som leds inom områdena och med tidsmässigt synkroniserad anslutning till busslinjen mellan Jämjö och Karlskrona.

Gång- och cykeltrafik
Positivt att planen pekar på behov av utbyggnad av gc-vägar inom Torsnäs-/Trummenäsområdet och mellan området och Ramdala respektive Senoren och Sturkö/Tjurkö.

När det gäller planerad gc-väg på norra sidan om nya E22 mellan Öljersjö och Ramdala så kommer den lösningen inte att locka gående och cyklande till och från Torsnäs/Trummenäs. Kommunen och Trafikverket bör som komplement utreda och bygga en alternativ och attraktiv gc-lösning som knyter samman Ramdala med Torsnäs/Trummenäs.

Klimatanpassning
Vid stigande havsnivåer konstaterar översiktsplanen att både Gängletorpsvägen och Torsnäsvägen riskerar att hamna under vatten. Det är viktigt att kommunen och Trafikverket i samråd utarbetar en beredskap för att lösa dessa problem både tekniskt och ekonomiskt.

Vägsamfällighetsföreningen medverkar gärna i ovanstående planeringsfrågor.

Kommentar:
Översiktsplanen beskriver den funktionsblandade ytan med namn ”Torsnäs centrum” som en bra plats för en kollektivtrafikhållplats. Översiktsplanen beskriver inte närmre förslag på linjedragningar då detta lämpligare görs i ett annat forum. Blekingetrafiken beslutar över linjedragningar och tidtabeller.

I översiktsplanen framgår av såväl text som karta att Gängletorpsvägen och Torsnäsvägen ligger lågt och behöver, i takt med stigande havsvattennivåer, klimatanpassas.

Av översiktsplanen framgår att det i fortsatt planarbete behöver utredas hur en säker gång- och cykelväg kan läggas från skolområdet i Ramdala söderut till bebyggelsen i Trummenäsområdet.

Myndigheter, organisationer och bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande:

- Lantmäteriet
- Region Kronoberg
- Växjö kommun

Försvarsmakten

Länsstyrelsen i Blekinge och Karlskrona kommun har berett Försvarsmakten möjlighet att inkomma med synpunkter på granskningsförslaget av översiktsplan med utsikt mot 2050 för Karlskrona kommun. Försvarsmakten har tidigare yttrat sig (FM2020-11549:9, daterat 2020-09-08) under samrådet av översiktsplanen.

Försvarsmakten inklusive alla förband inom Karlskrona garnison står inför en stor tillväxt. Tillväxten innebär inte bara en ökning av nyttjandet övningsområden och skjutfält utan också ökad trafik till och från övnings- och skjutfält samt ökande sjögående verksamhet.

Översiktsplanen 2050 innebär ett mycket långsiktigt och komplext projekt där mycket ska tas hänsyn till. Samtidigt växer Försvarsmaktens verksamhet och kommer att behöva anpassas utefter de förutsättningar som omvärlden kräver, nu och i framtiden. Därför är det mycket viktigt att utvecklingen av Karlskrona kommun fortsätter att ske i god samverkan med Försvarsmakten.

Försvarsmaktens bedömning och synpunkter

Försvarsmakten gör bedömningen att översiktsplanen inte fullt ut tillgodoser alla riksintressen för totalförsvarets militära del. Översiktsplanen har inte justerats utifrån Försvarsmaktens samrådsyttrande och bör kompletteras med nedanstående text.

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Karlskrona kommun berörs av följande utpekade riksintressen:

- Fyra *riksintressen för totalförsvarets militära del*: Södra Tjurkö och Bollö skjutfält, Rosenholms övningsfält med skjutbanor, Torhamns skjutfält samt Karlskrona örlogshamn samt Karlskrona inre skärgårds övningsfält med tillhörande *påverkansområden för buller eller annan risk*. Inom påverkansområden för buller eller annan risk ska samtliga plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

- *Riksintresse i havet (sjöövningsområde*). Samtliga plan- och lovärenden som berör kusten (inom 100 meter från strandlinjen) inom sjöövningsområdet ska remitteras till Försvarsmakten. Plan- och lovärenden som befinner sig på land, men inte i anslutning till havet, behöver inte remitteras.

- Inom kommunen finns även utpekade *påverkansområden övrigt* där samtliga plan- och lovärenden ska remitteras till Försvarsmakten.

För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte alls kan redovisas på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Men sammanhållen bebyggelse avses de områden som utgör tätort på lantmäteriets översiktskarta 1:250 000. Samtliga ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. Detta bör framgå bättre av översiktsplanen.

- Gällande Ronneby flottiljflygplats bör det tilläggas i texten att utöver flygplatsens påverkansområde för buller och annan risk, så omges den även av ett *stoppområde för höga objek*t som påverkar Karlskrona kommun. Försvarsmakten har inom stoppområdet en mycket restriktiv hållning till uppförandet av höga objekt och accepterar generellt inte objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse då dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

- Karlskrona berörs även av ett *lågflygningsområde*, vilket utgör område av betydelse. Dessa områden uppfyller nödvändiga och värdefulla kriterier för lågflygning. Att utföra flyguppdrag på låg höjd är en avgörande förmåga för Försvarsmaktens flygförband, därför är tillgång till områden som möjliggör övning av denna förmåga av största vikt. En ökad mängd höga objekt i lågflygningsområden kan skada möjligheten att nyttja området på ett utifrån Försvarsmaktens uppdrag ändamålsenligt sätt, vilket skulle påtagligt motverka totalförsvarets intressen. Försvarsmakten kommer därför beakta hur ett föreslaget högt objekt inom ett lågflygningsområde skulle påverka värdet av detta. Inom *lågflygningsområde* ska alla ärenden gällande uppförande av höga objekt remitteras Försvarsmakten.

För mer information om vilka riksintressen Försvarsmakten har i Karlskrona kommun samt vilka ärenden som kommunen ska remittera till Försvarsmakten, besök vår riksintressekatalog. Riksintressekatalogen finns tillgänglig länsvis på Försvarsmaktens hemsida: www.försvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarsmakten vill betona att det är av stor vikt att kommande planer, lov och tillståndsärenden remitteras Försvarsmakten enligt vad som framgår i det senaste beslutet om riksintresseanspråk för totalförsvarets militära del (FM2021- 25290:1). Detta för att bland annat säkerställa att ingen skada sker på riksintressen som omfattas av sekretess där inget kan redovisas öppet på en karta.

Områdesvisa synpunkter

Västra Backabo

Som utvecklingsstrategi för västra Backabo planeras sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på villor, rad och parhus samt flerbostadshus, samt funktionsblandad bebyggelse. Karlskrona kommun beskriver samtidigt i översiktsplanen och i samrådsredogörelsen att det kommer att vara svårt att realisera detta på grund av bullerpåverkan från Rosenholms övningsfält. I samrådsyttrandet (FM2020- 11549:9) motsatte sig Försvarsmakten utökad bostadsbebyggelse inom den del av området som berörs av påverkansområde för buller och annan risk, det ställningstagandet kvarstår.

Torhamn

Torhamn är ett viktigt område för Försvarsmakten och en pågående dialog förs om planarbete för bland annat utbyggnad av bostäder i centrala Torhamn. Granskningsförslaget ger i nuläget förslag på ny tillkommande störningskänslig bebyggelse kring Torhamn inom Försvarsmaktens påverkansområde där rekommenderade riktvärden för buller vid bostäder överskrids. Vid fortsatt planläggning av området bör kommunen remittera och samråda med Försvarsmakten. Försvarsmakten är fortsatt mycket restriktiv till utbyggnad av störningskänslig bebyggelse inom påverkansområde för buller och annan risk från Torhamns skjutfält, då det påtagligt kan skada riksintresset. Av den anledningen bör även Försvarsmakten stå med på listan över riksintressen som bör tas hänsyn till i centrala Torhamn i kartan, under *Skärgården> Torhamn*.

Militära skjutfält

I Karlskrona kommun finns flera militära skjutfält belägna som ej är riksintresseklassade. Ett exempel är Trashalla som är ett militärt övningsfält och ligger på norra Aspö. Tillkommande bostadsbebyggelse kan komma att störas av buller, men ingen ny bebyggelse är planerad enligt granskningsförslaget. Försvarsmakten efterfrågar en dialog och önskar bli remitterade angående plan- och bygglovsfrågor som kan komma att påverka verksamheten som drivs vid övningsfältet.

Synpunkter

Infrastruktur
Försvarsmaktens transporter kommer att öka till och från samtliga övnings- och skjutfält, vilket bör tas i beaktan när utveckling av infrastruktur sker, framförallt i områdena Rosenholm, Sturkö, Tjurkö, Torhamn och Grebbegården samt i innerstaden till och från ÖHK. I övrigt så kvarstår synpunkterna angående infrastruktur från Försvarsmaktens samrådsyttrande.

Vindkraft
Det som framför allt försvårar nybyggnation av vindkraftverk i Karlskrona kommun är ett stoppområde för höga objekt, ett lågflygningsområde, samt påverkansområde för väderradar som tillsammans täcker in en stor del av kommunen. Inom det utpekade *stoppområdet för höga objekt* är Försvarsmakten mycket restriktiv till nya vindkraftverk med anledning av att det riskerar påtaglig skada på riksintresset *Ronneby flottiljflygplats*.

För att säkerställa att eventuella etableringar av vindkraft inte hamnar i konflikt med riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) måste en förfrågan alltid ställas till Försvarsmakten i kommande skeden.

Övriga medskick

Försvarsmakten uppskattar det arbete och hänsyn för Försvarsmaktens intressen som visats hittills i processen. Försvarsmakten vill återigen peka på vikten av att kontinuerliga samråd och remitteringar sker under hela processens gång när utvecklingen bedöms kunna påverka Försvarsmaktens verksamhet eller intressen.

Kommentar:

Texten kopplat till riksintressen för Försvarsmakten har justerats enligt önskemål i yttrandet.

Det har kompletterats under Ställningstaganden > Energi att en tidig dialog med Försvarsmakten är av stor vikt vid intresse av utveckling av vindkraft. Detta framgår sedan innan av texten under Förutsättningar > Riksintressen.

Text om Trashalla skjutfält har kompletterats i följande texter: Skärgården > Aspö samt Förutsättningar > Riksintressen.

Av fördjupningsområde Skärgården framgår det i texten för Torhamn att planförslaget för Torhamn inte bedöms generera någon betydande

miljöpåverkan på totalförsvaret. Riksintresset för totalförsvaret har studerats särskilt och bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

Planering av infrastruktur kommer fortsatt ske i samverkan med berörda aktörer

Övriga synpunkter har noterats.

Kalmar kommun

Kalmar kommun ser positivt på att Karlskrona tar fram en ny översiktsplan och har i föreliggande granskningsförslag på ett tydligare sätt lyft fram den strategiska samverkan med angränsande kommuner.

Kalmar kommun ser positivt på att de under samrådet framförda synpunkterna har inarbetats och att båda residenskommunerna har ett gemensamt engagemang mellan länen kring infrastruktur, arbetstillfällen, utbildning och tjänster som tillsammans bidrar till att stärka utvecklingen i hela sydöstra Sverige.

Kommentar:
Synpunkterna har noterats.

Karlshamns kommun

Karlshamns remissvar utgår främst från mellankommunala frågor och intressen kring samverkan mellan Blekinges kommuner. Karlskrona kommun vill främja den regionala samverkan, vilket Karlshamns kommun ser som positivt.

De synpunkter, avseende mellankommunala frågor och intressen, som Karlshamns kommun framfört i samrådet kvarstår. Detta innebär att Karlshamns kommun inte har något att invända mot Karlskronas ställningstaganden avseende regional samverkan och utveckling i länet. Karlshamns kommun ser positivt på att Karlskrona kommun vill främja regional samverkan.

Karlshamns kommun ställer sig fortsatt särskilt positiv till utveckling av en kustnära cykelled genom Blekinge. Om möjligt skulle en sådan led kunna kopplas samman med Banvallsleden, vilket är en cykelled mellan Karlshamn och Halmstad. Även Sydostleden, som sträcker sig mellan Simrishamn och Växjö, passerar Karlshamn. En koppling till ny cykelled österut hade

därmed skapat ett regionalt cykelvägnät som har kopplingar till både Skåne län och Kronobergs län.

Redaktionella synpunkter

I samrådet framförde Karlshamns kommun synpunkter på den digitala plattformen. Synpunkterna handlade till stor del om kartornas läsbarhet men var även av redaktionell karaktär. I samrådsredogörelsen framgår att Karlskrona kommun sedan samrådet har utvecklat såväl text som tekniska funktioner i den digitala plattformen. Bland annat har utvecklingsinriktningskartan förbättrats och en sökfunktion utvecklats.

Karlskrona kommun har, liksom i samrådsförslaget, valt att inte redovisa markanvändningen för hela kommunen i markanvändningskartan, utan hänvisar i samrådsredogörelsen till utvecklingsinriktningskartan. Utvecklingskartan återfinns under rubriken Utvecklingsinriktning och visar en schematisk bild över hela kommunen. Karlshamns kommun vidhåller att det vore fördelaktigt att ha med hela kommunen i markanvändningskartan för att tydliggöra vilken utveckling som förväntas ske i kommunens alla delar, även på landsbygden. Detta då översiktsplanen har ett tidsperspektiv på 30 år fram i tiden.

Kommentar:
Karlskrona kommun har valt att ta fram en mark- och vattenanvändningskarta för de fördjupningsområden som studerats. Detta bland annat då det här finns flera motstående intressen där ett ställningstagande kopplat till markanvändningen behövs. För de ytor där det inte finns utpekade utvecklings- eller bevarandeområden i mark- och vattenanvändningskartan ska vid intresse av byggnation användas lokaliseringsprinciper som presenteras under rubriken ”Lokalisering inom landsbygd och skärgård” i fliken Ställningstaganden. Lokaliseringsprinciperna ger en högre flexibilitet än om konkreta markområden hade pekats ut.

Region Blekinge

Region Blekinges uppdrag är att främja en hållbar utveckling i hela Blekinge. Våra ansvarsområden är hälso- och sjukvård, folkhälsa, regional tillväxt, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur och bildning. Region Blekinge har i egenskap av regionalt utvecklingsansvar tagit del av handlingen ”Översiktsplan 2050 – utställningshandling”.

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen redovisar kommunens syn på mark-och vattenanvändningen, samt ska fungera som en vägledning för

kommunen och andra myndigheter vid beslut i frågor om mark-och vattenanvändning. Översiktsplanen är vägledande, men inte juridiskt bindande. Översiktsplanen skall beakta och kopplas till den regionala utvecklingsstrategin enligt Plan- och bygglagen. Regional fysisk planering och upprättande av fysiska regionplaner är endast lagstiftat för Region Stockholm och Region Skåne. Fler regioner förväntas utveckla regionala utvecklingsstrategier till att omfatta även territoriella och geografiska perspektiv, samt även arbeta med gemensamma planeringsunderlag i enlighet med strukturbildsarbete etc.

Övergripande ändringar
Region Blekinge kan glädjande utläsa i utställningshandlingen att Agenda 2030 har fått ett större utrymme än i samrådshandlingen. Varje planstrategi har nu tydligt kopplats till berörda mål i Agenda 2030 och varje berört mål har dessutom beskrivits närmare under varje avsnitt i planstrategin. I övrigt kan utläsas i planhandlingen att avsnittet om ställningstaganden har utvecklats, vilket är positivt. Mötesplatser och livsmiljöer lyfts nu fram som ett nytt avsnitt under ”Kulturmiljö och världsarv”, vilket är en viktig aspekt för att skapa livskvalitet och fånga mer mjuka värden i mellanrummen mellan byggnader och hus. Även skrivningarna om digital infrastruktur har förstärkts under ”Teknisk infrastruktur”, med fokus på både utbyggnadsbehov och vikten av robusthet för att minska störningar.

Under avsnittet om fördjupningsområden kan Region Blekinge utläsa att ändringar har gjorts under respektive område. Störst förändring har gjorts under ”Landsbygden”, där bland annat en fördjupad ortsanalys har gjorts utifrån utpekade strategiska noder som finns i länet. Arbetet med strategiska noder gjorde Region Blekinge i samband med framtagandet av en ny regional utvecklingsstrategi och är ett sätt att tydligare koppla utvecklingsstrategin med de kommunala översiktsplanerna, samt att få in ett geografiskt och funktionellt perspektiv i strategin. Strategiska noder är utpekade platser i länet som ur ett regionalt perspektiv är strategiskt viktiga, både för de egenskaper de besitter, deras utvecklingspotential eller platsernas geografiska läge. Det är mycket glädjande att se att kommunen har använt sig av detta regionala underlag och gjort en fördjupad ortsanalys utifrån det.

Underlagsmaterialet kring strategiska noder visar enbart hur det ser ut utifrån platsernas befintliga egenskaper, men i den kommande planeringen är det viktigt att fundera på hur kommunen vill att platser och orter i kommunen ska utvecklas. Orter som Kättillsmåla, Nävragöl och Brömsebro har lyfts in i kommunens ortsanalys, vilket är positivt. För att utveckla fler orter till strategiska noder i länet behöver satsningar göras på platsen för att förstärka platsernas strategiska egenskaper, exempelvis arbeta för ett breddat utbud av service, kulturutbud och besöksmål, samt ökat kollektivtrafikutbud och utbyggt bredband.

Utveckling av näringslivet
Precis som i samrådshandlingen tycker Region Blekinge fortsatt att det i mark- och vattenanvändningskartan tydligt framgår kommunens viljeinriktning för de olika verksamhetsområdena. Genom att klicka på områdena i kartan kan även kommunens utvecklingsstrategi för området utläsas, exempelvis vad gäller vilken eller vilka verksamheter som lämpar sig i området.

För näringslivet är det en strategiskt viktig fråga att arbeta mer proaktivt, men även att skapa bra förutsättningar för de verksamheter som redan finns i kommunen och i länet. I det fortsatta arbetet vill Region Blekinge återigen skicka med att det är viktigt att hålla i översiktsplanens viljeinriktning för verksamhetsområden när det kommer till den efterföljande planeringen. Likaväl gäller det att fortsätta att arbeta proaktivt med strategiska markförvärv för att utvecklingen och planeringen skall gå i linje med översiktsplanen. Givetvis i fortsatt nära dialog med kommunens näringslivsavdelning för att både befintliga näringsidkares intressen och nyetableringar skall tas tillvara i den kommande fysiska planeringen. Viktigt att även kopplas samman med annat investeringsfrämjande arbete som sker regionalt i länet eller som sker i andra omkringliggande. Region Blekinge ser mycket positivt på Karlskrona kommuns dialog med Ronneby kommun om ny verksamhetsmark som ligger omkring kommungränsen som lyftes på det digitala samrådsmötet i februari 2022.

Region Blekinge vill i fortsatt arbete med översiktsplanen även skicka med en önskan om att Karlskronas styrkeområden – som marinteknik och ICT (främst Internet of things) – behöver synas mer framträdande i planhandlingen, inte minst i mark-och vattenanvändningskartan. Peka gärna ut framtida områden för verksamheter inom marinteknik proaktivt på kartorna, gärna i anslutning och samexistens med Saab Kockums på Trossö, samt vid BTH och Blue Science Park på Gräsvik. Dessa lägen är lämpliga för att etablera en inkubatorverksamhet kopplat till undervattensteknik och på sikt möjliggöra att fler företag startas som tar tillvara på den unika kompetens som finns inom undervattensteknik i Karlskrona. En nyckel i detta kan exempelvis vara att koppla samman näringslivet med högskolan, något som Linköping har arbetat och lyckats väldigt väl med, men då måste mark för detta proaktivt pekas ut på lämpliga lägen i den fysiska planeringen.

Bostadsförsörjning
Under avsnittet bostadsförsörjning framgår kommunens intentioner och ställningstaganden vad gäller bostadsförsörjningen i kommunen. Syftet är att ligga steget före när det gäller utvecklingen av mark- och vattenanvändningen i kommunen och undvika ogenomtänkta beslut. Genom att göra medvetna val kan tillkommande bebyggelse på olika sätt främja hållbara strukturer, inte minst sett till sociala aspekter. Det går i översiktsplanen att utläsa att nya boendeformer, såsom konceptboenden, nya sätt att bo i kollektiv och gemensamhetsboenden anpassade för äldre är något som bör möjliggöras. I det fortsatta arbetet med nya bostäder i

kommunen vill Region Blekinge skicka med att det är viktigt att hålla i översiktsplanens viljeinriktning vad gäller bostadsförsörjning när det kommer till den efterföljande fysiska planeringen, exempelvis efterföljande detaljplanering.

Under hösten 2021 lät Region Blekinge en konsult analysera flyttströmmar inom, till och från länet. I studien kan utläsas att Karlskrona kommun har en stor inflyttning från andra län, framför allt av unga vuxna, men även att kommunen har ett negativt flyttnetto i de flesta åldersgrupperna. Unga vuxna blir en viktig målgrupp för kommunen att satsa på framöver, båda att fortsätta locka hit, men även att få att stanna kvar i kommunen och i länet. Detta är även viktigt för den demografiska utmaningen, vilket förenklat innebär är att befolkningen blir allt äldre och att färre ska försörja fler. Byggs det inte bostäder för den unga befolkningen riskerar Blekinge att tappa både den kompetens som finns i länet, ha begränsade möjligheter att attrahera nya Blekingar till länet och att försörjningskvoten kommer att försämras. Studien av flyttströmmar visar även att olika livsfaser har olika boende och lägespreferenser, vilket kan vara värt att djupstudera i fortsatt arbete med bostadsförsörjning i kommunen.

Ett annat medskick Region Blekinge vill göra är inte glömma bort de svaga gruppernas behov på bostadsmarknaden, exempelvis ungdomar, utlandsfödda, äldre och funktionsnedsatta. Bebyggelseplaneringen är även ett viktigt verktyg för att motverka segregation och i stället arbeta med integration i olika delar av kommunen, exempelvis genom att få till en mix av olika boendemöjligheter inom samma område. Ett brett utbud av bostäder i olika upplåtelseformer, storlekar och lägen/placeringar, möjliggör bostadskarriär inom samma bostadsområde eller på samma ort. Särskilt viktigt är detta för de äldre som vill byta boende, men som inte vill lämna bostadsorten. Mycket av detta har förtydligats i översiktsplanen, men viktigt att återigen inte glömma bort dessa intentioner och ställningstaganden i efterföljande planarbete.

Trafik och kommunikationer

Region Blekinge delar översiktsplanens intentioner vad gäller trafik och kommunikationer, men saknar kopplingen mellan ambitionerna och ställningstaganden till de faktiska lösningar som ska realisera dem. Det är främst det övergripande systemtänket kring hur hela transportsystemet ska utvecklas för att trafikförsörja de nya bostads- och verksamhetsområdena som inte redovisas i översiktsplanen. Det är positivt att nya områden planeras både genom förtätning av befintliga områden och att nya bostads- och verksamhetsområden kopplas till befintliga områden eller områden med redan god infrastruktur. Dock tenderar en redan ansträngd trafiksituation på exempelvis infartsleden att bli ännu mer ansträngd om man inte även tittar på flera alternativ och lösningar att transportera sig i de nya föreslagna utbyggnadsområdena. Gör man inte det i översiktsplanen – utan enbart i den efterkommande planeringen – förlorar man det

övergripande systemtänket och det blir svårt att uppnå översiktsplanens intentioner, mål och ställningstaganden.

Översiktsplanens ambition är att biltrafiken ska minska och att biltrafikens ytanspråk ska vägas mot andra typer av markanvändning. Detta ser Region Blekinge som positivt. Dock är det återigen svårt att i översiktsplanen utläsa hur detta konkret ska ske. Som ett underlag till översiktsplanen har kommunen gjort en trafikutredning som bland annat redovisar åtgärder i olika korsningspunkter i kommunen för att öka kapaciteten. Utredningen bygger på ett scenario där trafiken har minskat med 25%, men det redovisas varken i utredningen eller i översiktsplanen hur minskningen har skett eller vad siffran kommer ifrån. Nackdelen med att bara utreda specifika korsningspunkter gör att man missar den övergripande strukturen och ser varje korsning som en isolerad punkt istället för att se och utreda hela transportsystemet som en helhet. Ska kommunen göra en förflyttning till minskad trafikmängd i kombination med en högre andel hållbara transporter behöver konkreta lösningar studeras i översiktsplanen. Att göra kapacitetshöjande åtgärder vid korsningspunkter och cirkulationsplatser som redovisas i trafikutredningen minskar inte trafiken med 25%, utan snarare ökar biltrafiken genom att göra det enklare och snabbare för bilen som färdmedel.

Är det inte ”lätt att göra rätt” i vardagen så är det svårt att få till en beteendeförändring och att faktiskt minska trafiken med 25%. Särskilt inte när detta inte görs övergripande i samband med planeringen av nya bostäder och nya verksamheter, utan är tänkt att vidareutvecklas enskilt för de olika områdena i den kommande planeringen. Det övergripande systemtänket och de större strukturerna kring transportsystemet är det som Region Blekinge saknar i översiktsplanen. Utreds och planeras varje bostads eller verksamhetsområde var för sig så finns en stor risk man missar att en satsning någon annanstans i kommunen kan vara en del av nyckeln. Lösningar kan exempelvis vara ett nytt stationsläge vid Gullberna, ”Park and Ride” i kombination med en BRT-linje, samt lånecyklar och pendlarparkeringar vid strategiska platser och i anslutning till annan service. Helt enkelt en bred palett av olika möjligheter för att underlätta byta av färdmedel från bil till mer hållbara färdmedel som buss, tåg eller gång och cykel eller för kombinationsresor där bilen kan vara en del av resan. Allt för att underlätta för hållbara transportval i hela kommunen, såväl serviceorter utanför stadsbygden som Nättraby och Jämjö eller mindre orter som Tving. Båtpendel är ett alternativ till bilresor för skärgårdsöarna, men behöver kompletteras med gång-och cykelvägar samt pendlarparkeringar för att fungera fullt ut.

Vad gäller ställningstaganden kring gång- och cykelvägar i översiktsplanen delar Region Blekinge kommunens ambitioner att binda samman befintliga och nya i takt med att nya bostads- och verksamhetsområden planeras. Här vill Region Blekinge lyfta vikten att planera för så gena och så komfortabla cykelstråk som möjligt och så tidigt i genomförandet av planeringen som

möjligt. Konflikter med gator som gång- och cykelvägen ska passera i plan måste undvikas så långt det är möjligt. Belysta cykelvägar eller indirekt belysta förlänger cykelsäsongen under året. Region Blekinge ska under 2022 revidera den regionala cykelstrategin och tar gärna en dialog om utvecklingen av regionala cykelstråk i kommunen framöver.

Vad gäller sjöfart och godstrafik vill Region Blekinge fortsatt poängtera att hamnen på Verkö har ett betydande regionalt såväl som nationellt och internationellt värde. Sveriges utrikeshandel går till övervägande del via landets hamnar. Att Verkö kan utvecklas som hamn och för industri med koppling till hamnverksamhet ser Region Blekinge som väldigt viktigt för länets utveckling. Det innebär således att kommunen i sin fortsatta planering bör minimera konflikter med andra verksamheter som kan medföra begränsningar för hamnens användning eller värdet av att använda hamnen. Väg- och järnvägsanslutningar med en kvalitet som uppfyller krav för att ingå i TEN-T (transeuropeiska transportnätet) är ett önskemål och kan även vara en förutsättning för utvecklingen på Verkö. Truckstop kan vara aktuellt i anslutning till trafikplatsen vid E22 Lösen och det finns pengar att söka för satsningar från CEF (Connecting Europé Facility). Möjligheten finns också att Verkö är en mer optimal plats för motsvarande stopp med förarlösa trailers och lastbilar. Dock innebär detta att anslutningen till hamnen inte kan gå via Österleden/Lyckeby som idag och detta bör utredas vidare i den kommande planeringen.

Utveckling av kollektivtrafiken

Region Blekinge har både uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken, samt genom Blekingetrafiken även ansvar för den mer operationella delen med allt från planering av tidtabeller och hållplatslägen samt upphandling av kollektivtrafik. Kopplat till detta följer mer detaljerade skrivningar kring kollektivtrafiken nedan, samt även Blekingetrafikens medskick kopplat till utvecklingsområdena redovisade i bilaga. Detta är medskick till kommunen att ha med sig i det kommande planarbetet, både vad gäller översiktsplaneringen och för den efterföljande detaljplaneringen.

Precis som Region Blekinge påpekade i samrådshandlingen saknas fortfarande stomlinjenätet eller en strukturkarta för kollektivtrafiken i översiktsplanen. Om kommunen önskar att fler ska resa kollektivt i enlighet med översiktsplanens intentioner så behöver det finns en strategi för hur de olika områdena ska trafikförsörjas. Ett dåligt utformat linjenät kan styra mot ett ökat bilanvändande medan ett bra utformat linjenät kan styra mot ett minskat bilanvändande.

I trafikutredningen som är underlag till översiktsplanen så går det att utläsa att genom en optimal färdmedelsfördelning så kan den befintliga trafiken minska med 25% på infartsleden till förmån för den nya trafik som alstras av den tillkommande bebyggelsen och verksamhetsområdena. Dock finns

det ingen analys eller karta som visar hur de nya områdena är tänkta att trafikförsörjas. Det står i översiktsplanen att det saknas tvärförbindelser för kollektivtrafiken, men det är blir svårt att se hur detta ska lösas utan en övergripande strategi och karta kring stomlinjenätet. En strukturkarta och redovisning av centralortens tänkta linjenät för kollektivtrafiken med omkringliggande orter i kommunen hade varit önskvärt att peka ut i översiktsplanen.

För att kollektivtrafik ska vara attraktiv så behöver det finnas en fördel för att människor i större utsträckning ska välja kollektiva färdmedel. Fördel kan vara prioritet i gaturummet, att målpunkter nås enklare med buss än med bil, till exempel att bussen har hållplatser som ligger bättre till än parkeringsplatserna för bilen. Förenklat kan man dela upp kollektivtrafikresenärer i två grupper, de som inte har ett alternativ (barn, ungdomar, människor utan körkort eller bil) och de som av olika anledningar väljer att resa kollektivt trots möjligheten att resa på andra sätt. När man gör kollektivtrafiken tillräckligt attraktiv för den grupp som har alternativ så är kollektivtrafiken riktigt bra. Först då kan en förflyttning från bilen som färdmedel till kollektivtrafik uppnås. Det kan ske genom att kollektivtrafiken ges fördelar som egna körfält och hållplatser nära målpunkter, men det kan också ske genom att bilen får det sämre genom högre parkeringsavgifter, högre drivmedelspriser och trängselavgifter. Ofta är det en kombination av dessa åtgärder som ger bäst resultat.

Region Blekinge delar översiktsplanens intentioner och ställningstaganden kring kollektivtrafik, men vill dock poängtera att införandet av en ny tågstation vid Nättraby först kan bli aktuellt när Blekinge kustbanan har byggts ut på ett sådant sätt att det går att köra både region- och lokaltåg på banan. På motsvarande sätt som i Skåne behöver Blekinge Kustbana ha parallella banor som möjliggör ett trafikupplägg där det körs Öresundståg (regiontåg) som bara stannar i kommunhuvudorterna och Pågatåg (lokaltåg) som har en tätare uppehållsbild och trafikerar även mindre stationsorter. På motsvarande sätt behöver sträckan Emmaboda-Karlskrona förbättras så att det finns möjlighet att ha två tågsystem, om det ska bli aktuellt med en ny station längs den sträckan. Att införa nya stationer utan att ha två parallella system förlänger restiderna och ligger inte i linje med de politiska målen med att korta restiderna mot Växjö och Kalmar samt mot Malmö och Köpenhamn.

Vad gäller utvecklingen av Karlskrona ser Region Blekinge positivt på att underlätta resande på tvären och även minska biltrafiken till och från centrum för byte till buss och tåg.

Redaktionella synpunkter

I avsnittet om mål, planer och program omnämns flera regionala styrdokument som översiktsplanen har beaktat. En ny regional utvecklingsstrategi är snart antagen för Blekinge. Innan översiktsplanen går

till antagande bör texten om den regional utvecklingsstrategin bytas ut och stycket om Folkhälsopolicy för Blekinge 2014-2018 utgå. I den nya regionala utvecklingsstrategin har fyra förhållningssätt arbetats fram som både genomsyrar strategin och som skall beaktas i kommande satsningar i länet. De fyra förhållningssätten är; hållbar tillväxt och utveckling, folkhälsa, strategiska noder, samt digital omställning.

I översiktsplanen omnämns att Region Blekinge har tagit fram en tågstrategi som pekar ut möjligheten att i framtiden utveckla en tågförbindelse mellan Karlskrona och Kalmar samt vidare norrut längs med östkusten. Rätt benämning är en tågvision som har tagits fram av Region Blekinge.

Avslutningsvis har Region Blekinge ett önskemål om ändring i texten under utvecklingsstrategi för delområdet Södra Stadsbygden där brohålan används. Önskvärt är att brohålan byts ut till Sunna kanal för att bättre stämma överens med de områden som avses i texten. Brohålan kallas (av de kommuninvånare som har båt) den kanal som finns söder om Pantarholmen mellan Borgmästarefjärden och Handelshamnen.

Kommentar:
Näringslivsområdena marin teknik och ICT behandlas under Ställningstaganden > Näringsliv. Områden för marin teknik har inte kunnat fastställas i karta då det inte är fastlagt var dessa bäst ska placeras. Istället har det i mark- och vattenanvändningskartan pekats ut lämpliga basstationer varifrån arbetet med marin teknik och marina testbäddar kan utgå från. Detta samutnyttjas bäst med befintlig hamnverksamhet och därför föreslås Garpahamnen, Ekenabben och Sandhamn som möjliga basstationer.

Den analys som togs fram gällande flyttströmmar har varit underlag till översiktsplanen och arbetats in bland annat i texten Befolkning och boende under Förutsättningar.

Översiktsplanen pekar ut ytor för utveckling av bostäder, verksamheter och service. Exakt hur ytorna exploateras eller vilka bostäder som bör byggas beskrivs inte i detalj. Översiktsplanen behandlar inte heller ingående olika gruppers behov av bostäder. Detta görs istället i kommunens bostadsförsörjningsprogram.

Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) tillsammans med Trafikverket samt en efterföljande trafikutredning för att studera påverkan på trafiksystemet efter det reviderade förslaget mellan samråd och utställning. I den genomförda ÅVS:en antogs en minskning av den befintliga trafiken på vägnätet med 25% som ett av de studerade scenarierna. Trafiksystemet som helhet har studerats i ovan nämnda utredningar. Begränsningarna ligger i korsningspunkterna, varför dessa har studerats och utretts mer detaljerat.

Översiktsplanen beskriver övergripande och strategiska åtgärder kopplat till trafikinfrastrukturen. Utformning av trafikinfrastrukturen i kommande utvecklingsområden har inte studerats i och med att bebyggelsens struktur inte fastställts. Detta görs bäst i efterkommande planering. Den trafikstrategi som håller på att tas fram kommer också vara vägledande i mer detaljerade trafikrelaterade frågor.

Ett läge för ett eventuellt framtida truck stop har inte bestämts. I fortsatt planering kommer möjliga lägen för truck stop att studeras vidare.

I översiktsplanen beskrivs att nuvarande trafikled mellan Verköleden och E22 behöver vidareutvecklas.

Ett nytt möjligt stationsläge vid Gullberna/Kungsmarken är utpekat i mark- och vattenanvändningskartan.

Text kopplat till BRT och pendlarparkeringar finns i översiktsplanen. Användningarna går bra att tillämpa i mark- och vattenanvändningskartan då de utpekade utvecklings- och förtätningsområdena även inkluderar ex. vägar och parkeringar.

Översiktsplanen presenterar inte stomlinjer eller andra linjedragningar för kollektivtrafiken. Det bör vara möjligt att justera linjedragningar för kollektivtrafik efterhand behovet uppstår. Eftersom översiktsplanen inte fastställer bebyggelsestrukturens utformning utan endast anger användning för större markområden bör stomlinjenätet för kollektivtrafik fastställas i ett senare skede.

Karlskrona kommun instämmer i att nytt stationsläge i Nättraby blir aktuellt när det är möjligt att köra med lokaltågstrafik. I texten för såväl Nättraby som Rödeby framgår detta kopplat till föreslagna tågstopp.

Begreppet ”tågstrategi” har bytts ut till ”tågvision”.

Begreppet ”brohålan” har bytts ut till ”Sunna kanal”.

Texten om Folkhälsopolicy har utgått och texten om den regionala utvecklingsstrategin har uppdaterats.

Övriga synpunkter har noterats.

Region Kalmar län

Region Kalmar län uppskattar att avsnitten om mellankommunala intressen och samverkan mellan Karlskrona, Kalmar och Växjö har utvecklats. E22, kust-till-kustbanan, BRT och möjligheter till en välfungerande

arbetspendling är viktiga frågor i detta sammanhang. Genom att stärka dessa tillväxtmotorer, och sambanden mellan dem, skapas en tillväxt som även sprider sig till omkringliggande orter och landsbygd.

Region Kalmar län noterar att några av de prioriterade områdena för vindkraft gränsar direkt till Emmaboda och Torsås kommuner, vilket förutsätter en gemensam planering.

Gemensam planering är också av vikt där kommuner delar samma förslaget till yttrande framgår sammanfattningsvis följande: Det är viktigt att de åtgärder som vidtas är såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt hållbara. Region Kalmar län uppskattar därför ansatsen att föreslå ett system av lösningar för att nå utredningens syfte.

Kommentar:
Karlskrona kommun instämmer i vikten av mellankommunal samverkan gällande utpekade områden för vindkraft angränsande till Emmaboda och Torsås kommuner.

Övriga synpunkter har noterats.

Ronneby kommun

Förslag till ny översiktsplan för Karlskrona kommun ger en inledande beskrivning på hur kommunens översiktsplan ska formas. Översiktsplanens målsättning är en hållbar utveckling av hela Karlskrona kommun genom att möjliggöra för 500 bostäder årligen, samt skapa en god tillgång på verksamhetsmark. Ambitionen är att skapa förutsättningar för en befolkningsutveckling samtidigt som kommunen blir mer hållbar. Förslaget skapar förutsättningar för en stor variation i utbudet av attraktiva boendemiljöer och ett rikt näringsliv, samtidigt som det tar ansvar för en långsiktigt hållbar och robust utveckling.

Kommunens utvecklingsstrategi visar en generell bild av den föreslagna utvecklingen. Strategin visar de största dragen i visionen om det framtida Karlskrona. En planeringsstrategi för att skapa en hållbar kommun över tid är att förtäta, vidareutveckla och komplettera den befintliga bebyggelsestrukturen i de så kallade serviceorterna. Den närmaste Ronneby kommun är Nättraby.

Förutom nya bostadsområden pekas också markreserver ut för näringslivet med verksamheter, service samt andra samhällsviktiga funktioner.

Ronneby kommun har studerat de intressen som gränsar till kommunen. Och noterar att Karlskrona kommun, sedan samrådsunderlaget

presenterades, pekar ut ett större utvecklingsområde för ny verksamhetsmark i höjd med Vambåsa bergtäkt vid E22. Det utpekade nya verksamhetsområdet angränsar till kommungränsen. Områdets utveckling kräver samverkan mellan kommunerna över tid, då det finns beroenden och intressen över kommungränserna.

Karlskrona kommun har haft en tidig och därefter kontinuerlig dialog med Ronneby kommun gällande det utpekade området. Ronneby kommun önskar säkerställa att utveckling av området, med tanke förutsättningar, typ av verksamheter och omgivningspåverkan, fortsätter ske i en kontinuerlig och aktiv mellankommunal samverkan och dialog. Ronneby kommun påpekar att det är av vikt att områdets framtida utveckling sker i förhållande till Ronneby kommuns strategiska planering och utveckling av kommunen över tid.

I övrigt har Ronneby kommun inte några erinringar mot föreslaget till Översiktsplan 2050 för Karlskrona kommun och ser fram emot vidare kontinuerligt mellankommunalt samarbete och dialog i kommungemensamma frågor.

Kommentar:
Karlskrona kommun värdesätter den tidiga dialog som kunnat föras med Ronneby kommun kring nytt verksamhetsområde över kommungränsen vid Vambåsa. Karlskrona kommun instämmer i vikten av fortsatt mellankommunal samverkan och dialog kring området gällande exempelvis förutsättningar, typ av verksamheter, omgivningspåverkan, etc.

Räddningstjänsten Östra Blekinge

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

Länsstyrelsen har fattat beslut om ytterligare en farlig anläggning enligt nedan. Översiktsplanen bör kompletteras med denna under avsnitt "Farliga anläggningar".

Beslut om att Lyckebydammen omfattas av bestämmelserna för farlig verksamhet, enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor

Beslut

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 2 kap. 3 § förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor (FSO) att Lyckebydammen i Karlskrona kommun omfattas av bestämmelserna för farlig verksamhet, enligt 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO).

Beskrivning av ärendet
Lyckeby dammanläggning ägs av Karlskrona kommun och är belägen i Lyckeby i Karlskrona kommun. På uppdrag av Karlskrona kommun har en konsekvensutredning av dammen genomförts. Konsekvensutredningen visar att Lyckebydammen bedöms tillhöra konsekvensklass 1 enligt RIDAS (Energiföretagens riktlinjer för dammsäkerhet). I Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps allmänna råd om skyldigheter vid farlig verksamhet (MSBFS 2014:2) anges att dammar i konsekvensklass 1 bör klassas som farlig verksamhet. Räddningstjänsten Östra Blekinge yrkar därför på att Lyckebydammen bör klassas som farlig verksamhet utifrån lagen om skydd mot olyckor. Länsstyrelsen har i samband med ärendet tagit del av Konsekvensutredning Lyckeby damm, WSP, daterad 2015-09-18 och Beredskapsplan Lyckebydammen, WSP, daterad 2018-03-26 samt haft samråd med Räddningstjänsten Östra Blekinge.

Motivering till beslutet
Länsstyrelsen har genom beslut den 19 december 2017 klassificerat Lyckebydammen i dammsäkerhetsklass B enligt 11 kap. 25 § miljöbalken. Den är även klassificerad i klass 1 enligt RIDAS (kraftföretagens riktlinjer för dammsäkerhet). Ett dammhaveri kan medföra förlust av människoliv och risken för detta är inte försumbar.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps allmänna råd om skyldigheter vid farlig verksamhet (MSBFS 2014:2) anger att vägledande vid bedömning av en damm som farlig verksamhet bör vara den utredning och klassificering som gjorts med avseende på konsekvenser vid dammbrott. Samma allmänna råd anger att utgångspunkten bör vara att dammar i konsekvensklass 1 bör vara farlig verksamhet. ***Utifrån ovanstående anser Länsstyrelsen att verksamheten ska klassas som farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § LSO.***

Under avsnitt "Stigande havsnivåer" bör begreppet brandkår ändras till brandstation (brandkår är ett äldre begrepp som inte används i nuvarande lagstiftning).

Kommentar:
Avsnittet om farliga anläggningar med tillhörande karta har kompletterats med information om Lyckeby dammanläggning.

Ordet brandkår har bytts ut till brandstation i avsnittet om miljö- och riskfaktorer under Ställningstaganden.

Skogsstyrelsen

Det är positivt att planförslaget arbetats om och nu biotopskyddsområden samt naturvårdsavtal finns omnämnda i presenterat underlag. Det är för övrigt en mycket illustrativ och snyggt designad översiktsplan! Vi har inga ytterligare synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon information att tillföra som har bäring på detta.

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

Kommentar:
Synpunkterna har noterats.

Statens fastighetsverk

SFV ställer sig positiv och tillstyrker förslaget Översiktsplan 2050.

SFV har tidigare yttrat sig över såväl programhandlingen som samrådshandlingen, yttranden daterade 2019-04-11 respektive 2020-09-21. SFV hänvisar till sina tidigare yttranden. De flesta av SFV:s synpunkter har på ett tydligt och bra sätt inarbetats i utställningshandlingen.

SFV betonar vikten av att tydliggöra hur kommunen avser att förverkliga förtätning och förädling med bevarade kulturvärden. De viktigaste miljöerna borde lyftas fram tydligare. Tydliga värdebeskrivningar och förhållningssätt på stadsbilds- och områdesnivå behövs för att kunna vara vägledande.

SFV ser positivt på att kommunen avser ta fram ett program som belyser kulturmiljövärden. SFV deltar gärna i detta arbete genom kunskapsunderlag som vårdprogram.

Planförslaget
Karlskrona kommun har tagit fram ett förslag till ny och digital översiktsplan som pekar ut den strategiska utvecklingen av kommunen när det gäller till exempel ny bebyggelse, natur, rekreation, transporter och teknisk försörjning på lång sikt. SFV hänvisar till sina tidigare yttranden över förslag till översiktsplanen under både program- och samrådsskedet. De flesta av SFV:s synpunkter har på ett tydligt och bra sätt inarbetats i utställningshandlingen. Dessa synpunkter har sammanfattat handlat om:

- Tydliggöra hur kommunen avser att förverkliga förtätning och förädling med bevarade kulturvärden.

- Att det ingår tydliga värdebeskrivningar och förhållningssätt på stadsbilds- och områdesnivå. Kunskapsunderlag tydliggör hur kulturmiljöerna skyddas, stärks och utvecklas.

- Att identifierade kulturmiljöer som är prioriterade tydligt lyfts fram i översiktsplanen.

- Att värna stadens stora kulturhistoriska och konstnärliga värden i ett skärgårdslandskap.

- Att ta stor hänsyn till stadens siktlinjer. De vida obrutna utblickarna från Trossö ut över skärgården och dess befästningar är av mycket stort värde.

Karlskrona präglas av läget vid havet och de anläggningar som under lång tid skapats kring den befästa staden. Kulturvärdena är integrerade med naturvärdena och topografin vilket ger staden dess karaktär och unika kvaliteter.

Målsättningen för översiktsplan 2050 är att möjliggöra för kommunen att växa från dagens knappt 70 000 till 100 000 invånare genom förtätning av befintliga strukturer och tillskapande av nya stadsdelar. De objekt SFV förvaltar i centrala staden och i skärgårdslandskapet påverkas självfallet då staden utvecklas och växer.

SFV ser positivt på kommunens höga ambitioner för att skydda, stärka och utveckla Karlskronas mycket stora kultur- och naturvärden. SFV deltar gärna i detta arbete genom kunskapsunderlag som vårdprogram.

Kommentar:
Översiktsplanen behandlar kommunens mark- och vattenanvändning på en övergripande nivå. Översiktsplanen har en framåtsyftande och utvecklande roll. Värdebeskrivningar, vilka kartlägger nuläget, tas bäst fram i ett annat forum. Värdebeskrivningar för riksintresset finns. Förtätning i förhållande till kulturvärden samt övriga aspekter som lyfts i yttrandet skulle passa väl in i det program för att belysa kulturvärden som Karlskrona kommun avser ta fram.

Målbilden för Översiktsplan 2050 är:

”På ett hållbart sätt utveckla hela kommunen genom att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen och skapa god tillgång på verksamhetsmark i syfte att bidra till en region i framkant.”

Övriga synpunkter har noterats.

Torsås kommun

Torsås kommun ser positivt på möjligheten att yttra sig. I översiktsplanen för Karlskrona kommun finns flera mellankommunala och regionala intressen som berör Torsås. Vi har tidigare yttrat oss angående gemensamma avrinningsområden, vindkraftfrågan, regional utvecklingen längs E22:an samt besöksnäring. Torsås kommun ser positivt på arbetet med avrinningsområde och vattenskydd för Lyckebyån och önskar hållas informerade. Torsås kommun ser positivt på ställningstagandet i översiktsplanen att en utbyggnad av havs- och landbaserad vindkraft bör samordnas med omgivande kommuner.

Kommentar:
Synpunkterna har noterats.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådsredogörelse och konstaterar att de synpunkter Trafikverket tidigare lämnat under samrådsskedet i huvudsak beaktats. Med anledning av planförslaget lämnar Trafikverket nedanstående synpunkter och information.

Noteras att målbilden förändrats men att ambitionen om en hög utbyggnadstakt kvarstår.

De ställningstaganden som föreslås för riksintressena inom kommunikationsområdet bedömer Trafikverket som bra och tillräckliga för ett säkerställande av dessa riksintressen.

Gällande pågående riksintresseöversyn inom kommunikationsområdet har Trafikverket antagit nya uppdaterade kriterier för utpekande. Ett förslag till förändringar av riksintressen har varit på samråd. Riksintressebeslut grundat på de nya antagna kriterierna förväntas fattas av Trafikverket under 2022, efter det att regeringen antagit ny nationell infrastrukturplan 2022-2033, vilket kan komma att innebära förändringar i utpekande, bl a görs inte längre utpekande av framtida riksintressen i samma utsträckning som tidigare.

Det är positivt att genomförd ÅVS för Karlskrona använts i bedömningarna och att den legat till grund för fortsatta utredningar och analyser kopplat till utbyggnadsplanerna. En fortsatt dialog mellan Trafikverket och kommunen i dessa frågor är av yttersta vikt.

Noteras att de ytor som utpekas i översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta beräknas även innehålla utrymme för skydds- och säkerhetsavstånd till infrastruktur såväl som övriga beskrivna behov. I

senare planeringsskede ges detaljer kring krav som ska uppfyllas i samband med detaljplanering av Trafikverket.

Planerna för utökat antal bostäder i skärgården och t ex på Aspö medför behov av översyn av infrastrukturen och ett fortsatt arbete med trafikutredningar och ställningstagande krävs för att säkerställa tillgängligheten. I takt med att kommunen växer där befintliga områden utökas och nya områden tas i anspråk för bebyggelse ökar också den lokala funktionen av de vägar som behövs för att tillgodose tillgängligheten till och inom dessa områden, vilket innebär att en utökning av det kommunala väghållningsområdet kan bli aktuellt för att på bästa sätt tillgodose nya behov.

Utifrån trafiksäkerhetssynpunkt och det mål om en större andel gång-, cykel och kollektivtrafik så ser Trafikverket positivt på ansatsen med en minskning av bilberoende vilket tydliggjorts efter samråd på land och i vatten. En omfattande tillväxt förutsätter omställning till alternativa trafikslag som kollektivtrafik och cykel, vilket kontinuerligt behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Att avsnittet förtydligats och kompletterats ger en bättre helhetsbild av kommunens inriktning inom området.

Fortsatt utveckling av Blekinge kustbana får visa på möjligheten att förstärka med ytterligare resenärsstationer beroende på vilken målinriktning som tas fram i fortsatt planering av Region Blekinge. Det fortsatta arbetet med tågstrategi för Blekinge får visa på kommande behov utifrån framtida målinriktning. Det bör dock även kopplas till kollektivt resande som helhet med buss som alternativ.

Trafikverket har i övrigt inget att erinra mot utställningshandlingen.

Kommentar:
Karlskrona kommun instämmer i behov av fortsatt samverkan och dialog kring översyn och utveckling av trafikinfrastrukturen.

Övriga synpunkter har noterats.

Politiska partier

Centerpartiet Karlskronakretsen

Centerpartiet i Karlskrona vill lämna synpunkter på den något omarbetade versionen av översiktsplanen som ställdes ut i februari 2022.

Undertecknad förening lämnade ett omfattade svar med synpunkter vid förra utställningstillfället. (samråd). Augusti 2020.

Vi noterar att en del av de synpunkterna har beaktats i det nya förslaget. Men det finns några synpunkter som vi vill påpeka som vi finner otillfredsställande.

Synpunkter på de större serviceorterna.

Centrala staden och mellanstaden.
I den förtätning som ska göras, så tycker vi det är viktigt att utnyttja markytan på ett effektivt sätt. Har man förtätat med för låga hus, så blir det fullt ganska snabbt, och möjligheten att förtäta ytterligare i framtiden omöjliggörs.

Ett exempel är det lilla utrymmet norr om ”Battsam” och öster om Västra Mark, vid vattnet och Sunna kanal. Här finns ingen betydande byggnation som störs av ett högt hus. 8–12 våningar ser vi som fullt möjligt. Det är inritat som en möjlig yta att bygga bostäder.

På denna platsen skulle ge ett attraktivt boende. Fin utsikt. Lägre kostnader för de boende vare sig det är hyresrätter eller bostadsrätter. Kostnadseffektivt, miljömässigt bättre än 2–4 våningar. Bygger man dessutom i KL-trä, (korslimmat trä), det vill säga ett hus trä, och bara en till två våningar i betong, och resten i trä, så blir det ett boende med ännu mer miljönytta och låga koldioxidutsläpp. Liknande hus i trä med denna höjden finns redan byggda i Sverige.

Nättraby.
I den medborgardialog som redovisades i det utställda materialet, kan vi läsa att en av de viktigaste anledningarna att bo i Nättraby, är att det är nära till naturen, till havet, och stadens centrala delar. Det är Nättrabys karaktär med en del åkrar, skogsdungar, ån som rinner genom samhället, det kuperade landskapet, som gör det så attraktivt att bosätta sig i Nättraby.

Den karaktären vill vi bevara. Därför motsätter vi oss byggnation på St. Vörta. Det är ett av de få jordbruksområden som är kvar i Nättraby. Det är en bra övergång till det rekreationsområde som är, och ska utvecklas mot

Verstorp och Skärva. Sjuhalla växer sakta av egen kraft, och det tycker vi så ska få göras. Vi motsätter oss en hel exploatering av det området. Sjuhalla är ett typexempel på den typ av boende som gör Nättraby så attraktivt. Området utvecklades på 50–60-talet som ett sommarstugeområde, men har de senaste 30 åren blivit alltmer permanentboende. Den stora bristen på kommunikationer i området är att det saknas cykelväg mot centrum. Det är en lagom sträcka som hade avlastat en smal väg, och cyklister kunde färdas säkrare.

Vi tillstyrker expansion av Såglyckan och norrut. Det är sämre skogsmark som mycket väl kan vara bättre att utnyttja för samhällets behov av bostäder etc.

I den västra delen av Nättraby, ända ut mot kommungränsen mot Ronneby i väster finns ett stort nytt verksamhetsområde inritat. Detta fanns inte på det tidigare förslaget.

Området är ca 120–140 ha stort. Vi kan ha förståelse för att området kan vara attraktivt som industri/verksamhetsområde. Närheten till trafikplats vid den nya E22, och även krossanläggningen på andra sidan ”Grevavägen”. Problem finns som bör erinras om.

Det är idag produktiv skogsmark med relativt hög bonitet. Området är delvis sankt. Bergsryggar finns även som försvårar iordningställandet. Ett av de största hindren, är att kommungränsen går genom områdets västra del. Området har fem st olika markägare, och oss veterligen är ingen är idag intresserade av att avyttra marken till det ändamålet som är föreslaget i planen.

Till detta ska läggas behovet av skogsprodukter för samhällets behov. Klimatförändringarna kräver alltmer skogsprodukter för att kunna förhindra att klimatkrisen fortsätter i allt snabbare takt. Här kommer produktiv skogsmark in som en resurs för totalförsvaret. Kriget i Ukraina har visat att det krävs alltmer av självförsörjning inför framtiden.

<u>Rödeby.</u>
Rödeby är en av kommunens tillväxtorter med närhet till centralorten. Vi stöder till stora delar det förslag som är framlagt. Vi motsätter oss att exploatera åkermarken vid Tippvägen. Marken är betydelsefull för lantbrukare i området, och är av relativt hög klass.

Beträffande en flytt av Ridskolan, så stöder vi en flytt norrut. Ridskolan kan inte expandera där den finns idag, och den marken skulle kunna användas till annan verksamhet med behov av skyltläge vid E22. Inglatorpsområdet kan vara lämpligt för detta ändamål, men är idag i privat ägo.

Vi vill ånyo framhäva Spjutsbygd som en intressant liten ort att utveckla. Spjutsbygd är en trevlig by, strategiskt mellan Holmsjö i norr, och de norra delarna av stadens tätbebyggda områden i söder. Här finns väg 28 strax intill. Järnvägen passerar de centrala delarna av byn. Här finns byggklara tomter för blandad bebyggelse. Vi ser gärna flerbostadshus här, med möjlighet för yngre och äldre personer att bosätta sig på platsen. Skola finns på en ett avstånd av 5 km. Kommunal förskola finns mitt i byn. Bättre möjligheter att cykla längs väg 28 är viktigt. Tyvärr blev den genomförda ombyggnaden en snik-ombyggnad. Den blev möjligen lite säkrare för påfart, men betydligt sämre för gående och cyklister som ska ta sig till busshållplatser! Trafikverket är det som bär ansvar för denna missriktade ombyggnad!

Nyckeln till utveckling i bygden skulle kunna vara ett tågstopp i byn. Tågen mellan K-na och Emmaboda passerar väldigt frekvent de centrala delarna. Vi ser med facit i hand vad tågstoppet i Holmsjö har betytt för utvecklingen i bygden! Studenter bor idag i Holmsjö, och tar tåget till BTH i Karlskrona.

Samma utveckling skulle kunna bli verklighet i Spjutsbygd. Ett tågstopp skulle vara den felande länken mellan Holmsjö och Karlskrona. Vi anser att det är bättre att göra tågstopp i denna by, än att utöka busstrafiken. Tågen går tätare, och resenären kan ta sig till Karlskrona i söder, och via Emmaboda till Växjö-Kalmar. Ett sätt att knyta ihop Karlskrona-Växjö-Kalmar. Idag måste man resa in till Karlskrona för att kunna resa norrut. Då är ju bilen direkt till slutpunkten i norr enda alternativet. Den möjligheten finns inte för t.ex. studenter.

Vi förordar ett tågstopp i Spjutsbygd istället för i Rödeby. Rödeby ligger så nära Lyckeby och de norra delarna, att det är bättre att satsa på buss i Rödeby, med tät turlista.

<u>Holmsjö</u>
Tågstoppet i Holmsjö har gjort att orten är populär. Det finns intresse att bygga på orten, både villor och flerbostadshus. Äldre människor vill kunna sälja sitt hus, men ändå bo kvar på orten i marklägenheter anpassade för äldre. Tyvärr är detta stoppat med argumentet att vattenförsörjningen är otillräcklig för byns behov vid en expansion. Det är av yttersta vikt att en ledning från Nävragöl, och vidare till vattenverket i Lyckeby byggs ut i närtid! Pengar finns i kommunens budget, det är projekteringen som tar tid.

<u>Jämjö/Trummenäs/Sturkö.</u>
Vi anför inte mer än vi gjort i förra remissvaret. Vi anser att det behöver inte upprepas. Vi anser dock att GC vägar måste byggas ut snarast. Det är ett stort behov hos de boende i området. Båtpendel bör utvecklas med bättre hållplatser med tillgång till vindskydd, toalett och belysning.

Landsbygden.
Vi ser med tillfredsställelse att ÖP förslaget har ett särskilt kapitel om landsbygden.

Vi saknar dock Torhamn bland de orter som är uppräknade som mindre orter som kan få ha en viss tillväxt. Torhamn har lågstadieskola, och det krävs en viss nybyggnation för att säkra dess framtid. Det finns en viss konflikt med försvarsintressen, men de borde gå att övervinna.

Vi anser att det är viktigt att även kunna bygga enstaka hus på landsbygden. En levande landsbygd och en blandning av natur- och skyddsvärd flora och fauna, kan förekomma inom samma område.

En landsbygd består av mindre gårdar för livsmedelsproduktion, och fritid, och ett bra boende. Skogsbruk. Ibland större gårdar. Men även andra boende som har sin utkomst i närliggande orter, eller i hemmamiljö. En positiv behandling vid en bygglovsansökan bör göras. De utsläpp till miljön som kan bli följden av en enstaka bostad på landsbygden är försumbara! Naturligtvis ska bostaden ha en normal avloppshantering. Helst, där det passar ha en ekologisk hantering, helt utan påverkan på miljön.

Energi.
Karlskrona kommun behöver investera i en förbränningsanläggning för brännbart avfall på värmekraftverket i Bubbetorp, (Meltan). Det är inte hållbart, varken ekonomiskt eller miljömässigt att skicka det till andra kommuner till höga kostnader. Det alstrar mycket tung trafik dagligen, som kunde undvikas om förbränningen sker på plats. Intjäningsförmågan på en sådan investering skulle vara en av de bästa investeringar kommunen kan göra! Inte nog så viktigt i en ekonomiskt osäker framtid.

Kommunikationer.
Centerpartiet i Karlskrona kommun önskar även att station/resecentrum vid Gullberna/Marieberg kommer till stånd. Det skulle ge nya möjligheter för mellanstadens transportbehov. Karlskrona centrum ligger ute i havet, och det är inte rimligt att alla resenärer som ska till andra orter i länet, eller andra län, först ska behöva resa ut till Trossö för att sedan resa tillbaka in på fastlandet igen.

Slutord.
Centerpartiet i Karlskrona hoppas och önskar att politiker och tjänstemän tar dessa synpunkter i beaktande, och att tjänstemännen på Planavdelningen gör resor ut i hela kommunen. Detta för att bli medveten om att kommunen består av mer än centrala delarna och de större serviceorterna! Pandemin har även gjort att många har arbetat hemifrån. Hemarbete kommer med stor sannolikhet att fortsätta vara en naturlig del i det normala arbetslivet.

Detta i sin tur har gjort att intresset för att bo lite längre från de större orterna har blivit attraktivt! Många har i pandemins spår, upptäckt att naturen och landsbygden är en fantastisk boplats, men även en arbetsplats!

Stad och Land är beroende av varandra.

Kommentar:
Den utpekade ytan norr om Battsam är utpekat som verksamhetsområde med inriktningen ”Verksamheter av ej störande karaktär samt båtuppläggning”. Bostäder medges således ej av förslaget.

Översiktsplanen styr ej utformning eller materialval för ny bebyggelse.

I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

För Nättraby har en utveckling åt öster och norr ansetts vara den utvecklingsriktning som bäst kan tillgodose Nättrabys utveckling. Detta baseras exempelvis på närhet till service, möjligt framtida tågstopp, befintlig infrastruktur samt möjligheterna att binda samman Nättrabys norra och södra delar.

Behov av att utveckla gång- och cykelmöjligheter till Sjuhalla finns beskrivet i texten för Nättraby.

Gällande det utpekade verksamhetsområdet vid Vambåsa, väster om Nättraby har ett samarbete med Ronneby kommun inletts för att utreda möjligheterna av ett verksamhetsområde på båda sidor av kommungränsen. Detta ses som ett långsiktigt strategiskt projekt med många frågor som behöver utredas vidare. Härtill ska tilläggas att översiktsplanen skapar möjligheter för utveckling men ej är tvingande. Markägarna har bestämmanderätt över de fastigheter som de äger. Detta gäller även för området i Inglatorp där översiktsplanen föreslår en ny lokalisering för ridskolan.

En ortsanalys och beskrivning av möjlig utveckling för Spjutsbygd beskrivs under Fördjupningsområden > Landsbygden. Möjligheten att anlägga nya tågstopp har studerats i Rödeby och Nättraby med målpunkten att nya tågstopp ska gynna större andel av Karlskrona kommuns befolkning. Tågstoppen beskrivs som möjliga för lokal spårburen kollektivtrafik. Därmed är genomförandet av dem på mycket lång sikt.

Behov av nya GC-vägar i Trummenäs och i skärgården lyfts i ÖP 2050, såväl som nya föreslagna lägen för båtpendel.

Torhamn beskrivs under Fördjupningsområden > Skärgården. Här beskrivs även de intressen som Försvarsmakten har inom området.

Mältan är förberedd för att kunna installera en förbränningsanläggning. Det har inte gjorts på grund av politiskt beslut om att en sådan inte skulle installeras.

Arbete pågår med överföringsledningen till Holmsjö.

Nytt tågstopp i vid Gullberna/Kungsmarken/Marieberg (Karlskrona norra) finns utpekad i översiktsplanen.

Övriga synpunkter har noterats.

Miljöpartiet i Karlskrona

Miljöpartiet i Karlskrona har i processen med Översiktsplan 2050 drivit på och hela tiden betonat betydelsen av att stationen Karlskrona Norra kommer till stånd under planperioden och tar Karlskrona vidare in i framtiden. Tankar om ett Resecentrum vid Gullberna i mellersta stadsbygden, där det tidigare legat en station, har funnits sedan 1990-talet. Idag är detta ett illa tillvarataget område av spår, impediment och övergivna ytor som bara väntar på att komma till samhällsnytta!

Karlskrona Norra är av högsta strategiska betydelse för Karlskronas utvecklingsmöjligheter. Som central kärna i Mellanstaden - som vi främst definierar som Gullberna, Marieberg, Mariedal, Backa bo och Kungsmarken - i Mellersta Stadsbygden är Karlskrona Norra det nav kring vilket Karlskrona kan möta framtiden med tusentals nya bostäder och som knyter samman både stadsdelar och stadsbygden.

KARLSKRONA NORRA - NAVET FÖR HÅLLBARA KOMMUNIKATIONER

Karlskrona Norra - en ny Station vid Gullberna - kan precis som Utställningshandlingen för Översiktsplan 2050 i stycket Funktionsblandad bebyggelse om Mellersta Stadsbygden beskriver

"Bli ett viktigt centrum för området med bostäder, kontor, verksamheter, centrumfunktioner och pendlarparkering. Utvecklingen kan även bidra till att minska den barriäreffekt som järnvägen har och förbättra möjligheten att sammanlänka olika stadsdelar fysiskt samt förbättra tillgängligheten för de som rör sig mellan områdena".

Detta hänger också samman med vad som står i stycket Infrastruktur om Vägar

"Ett område kring trafikplatsen Verköleden/Infartsleden är i mark- och användningskartan utpekat som verksamhetsområde. En ombyggnad av både järnvägsspår och vägar behöver ske inom detta område. Idag måste godstrafiken till Verkö åka in till Trossö för att sedan vända. I framtiden ska detta moment kunna undvikas genom att det finns en direktförbindelse norrifrån direkt ut till Verkö. Idag är järnvägskorsningen vid Infartsleden inte planskild. Med ökade godsmängder på tåg behövs därför planskildhet mellan bil- och järnvägstrafik. Korsningen Österleden/Verkövägen/Gullbernavägen kommer därför att behöva byggas om"

Idag är avståndet mellan norra delen av Kungsmarken och köpcentrumet Amiralen i Lyckeby 3600 meter för den som ska försöka ta till fots eller cykel via de långa omvägar som den befintliga infrastrukturen i form av gång och cykelvägar innebär.

Det egentliga avståndet fågelvägen är mindre än en tredjedel av detta, 1050 meter. Det här är segregation i praktiken. Orsaken till att det ser ut så här är att annan infrastruktur, ofta bilinfrastruktur, tidigare har prioriterats byggas före och på bekostnad av de mer hållbara transportsätten men också tillåtits skapat väldiga barriäreffekter för de senare.

Men det behöver inte se ut så här. Vi vill se en högkvalitativt bra och gen koppling för gång- och cykel över Österleden norr om Verkökrysset i riktning mot Amiralen. Detta knyter också Lyckeby betydligt närmare stationen samt nya stadsmiljöer omkring den. Eventuellt kan södra delarna av Gullbernatippen i samband därmed och med ytterligare miljösäkrande åtgärder göras till en aktivitetspark. Vi finner som Översiktsplanen i stycket Infrastruktur om Kollektivtrafik beskriver att;

"Mellersta Stadsbygden har god kollektivtrafikförsörjning med både buss och tåg. Stadsbygden bygger till stora delar på förtätning och därmed kommer mycket av ny bebyggelse kunna dra nytta av redan befintliga hållplatser och linjedragningar. Busstrafiken är dockJ förutom i undantags/an riktad mot Karlskrona centrum. Viktiga knytpunkter för kollektivtrafiken är Bergåsa station och Amiralen. Översiktsplanen föreslår ett läge för eventuell framtida kollektivtrafiknod vid tidigare Gullberna station - Karlskrona Norra. Ett tågstopp vid Karlskrona Norra skulle förbättra tillgängligheten till tågtrafiken för omkring 70 procent av kommunens invånare. I samband med utbyggnad av Karlskrona Norra föreslås även en ny kollektivtrafikförbindelse i Sunnadalsvägens förlängning till Ronnebyvägen för att skapa en bättre koppling till Karlskrona Norra för kollektivtrafik i öst-västlig riktning."

Miljöpartiet i Karlskrona finner att Mellersta Stadsbygden - med utgångspunkt från just ett nygammalt tågstopp i närheten av före detta Gullberna station - men utvecklat till en ny Karlskrona Norra station har fantastiska möjligheter till att utveckla och vitalisera hela Karlskrona, såväl

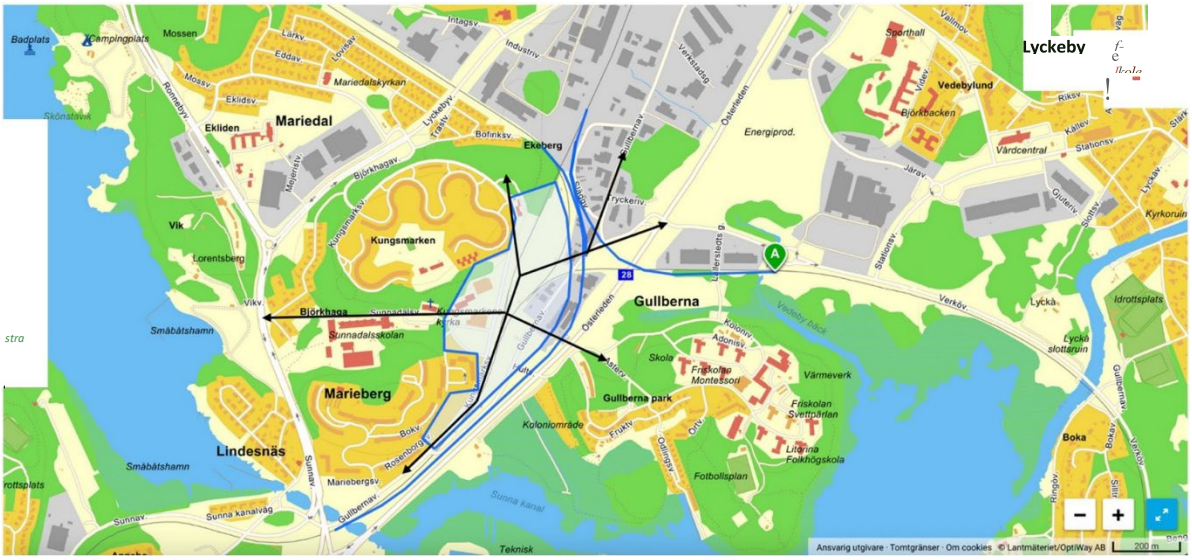
staden som landsbygden och de mindre tätorterna. Med den ökade närhet och tillgång till hållbara kommunikationer som Karlskrona Norra medför för den övervägdigande majoriteten av kommunens medborgare, så behöver Översiktsplan 2050 förutom att uttrycka viljan och målet om denna station, också peka ut och reservera mark för stationen.

Medföljande förändringar i dess närområde, av bland annat väginfrastrukturen kring Verköbanan och korsningen Österleden/Verkövägen/Gullbernavägen gör det lämpligt att i en kommande Fördjupning av Översiktsplan 2050 vidare utreda och gestalta hur Mellersta Stadsbygden i området omkring den skall maximera nyttorna av att en ny station, Karlskrona Norra, byggs.

KARLSKRONA NORRA- NAVET FÖR STADENS UTVECKLING

Miljöpartiet i Karlskrona ser att det finns en mycket stor potential till att utveckla nya levande stadsmiljöer omkring Karlskrona Norra genom att bygga attraktiv ny stad och blandstad.

För att illustrera den potential området har, visar vi på kartan nedanför på möjligt nytt läge för järnvägarna Blekinge kustbana och Emmabodabanan samt Verköbanan (blå linjer) - där Karlskrona Norra station kan läggas i sammanföringen av dessa eller strax söder därom. Här syns också vilken enorm potential till stadsbyggande det finns i omedelbar anslutning till Karlskrona Norra. Ett område på 160 000 kvadratmeter (gråmarkerat inom blå ytterlinje) för stadsutveckling lämnar fältet fritt för att bygga både bostäder och arbetsplatser i form av kontor, affärer, restauranger & cafeer samt annan kommersiell och offentlig service. Huvudsakliga stråk (svarta linjer) visar några av riktningarna för kommunikationer inom samt till och från området. Uppskattningsvis bör mellan 1200 - 2500 bostäder lätt rymmas bara inom detta i kartan utpekade område.



Kartlänk: https://kartor.eniro.se/m/b7Nlb

I jämförelse är det pågående stadsbyggnadsprojektet Pottholmen, etapp 1, omkring 30 000 kvadratmeter stort vilket beräknas rymma ca 500 bostäder samt äldreboende, affärs- och kontorsytor och ett parkeringshus. Även befintliga stadsdelar som Kungsmarken, Gullberna och Marieberg har en outnyttjad potential till förtätning inom områdena och i dess kanter - ett vidare utredningsarbete för att utröna hur, var och hur stora de möjligheterna är bör därför även det ske inom fortsatta fördjupningar av Översiktsplan 2050.

Vi är övertygade om att stadsutveckling av Mellersta Stadsbygden med Karlskrona Norra som utgångspunkt är möjlig och det hållbara sättet att utveckla Karlskrona som stad.

RINGAR PÅ VATTNET - MELLERSTA STADSBYGDENS MÖJLIGHETER

I Mellanstaden kan Karlskrona växa med tusentals nya bostäder som knyter samman olika stadsdelar, Gullberna, Marieberg, Mariedal, Backabo och Kungsmarken och genom det naturliga kollektivtrafiknod som uppstår kring Karlskrona Norra även koppla samman och integrera Karlskronas stadsbygd i öst-västlig riktning. Kanske sker det exempelvis genom spårbunden persontrafik på Verköbanan?

Men också genom att knyta samman Karlskrona Norra med Ronnebyvägen via Sunnadalsvägen som översiktsplanen föreslår, liksom den i stycket om Infrastruktur och Vägar föreslår att

"Ronnebyvägen föreslås omgestaltas till stadsgata för att skapa möjlighet till utveckling av närliggande områden"

Miljöpartiet har tidigare i processen pekat på just de fina möjligheterna som detta skulle ge för att kunna bygga bostäder främst väster om Ronnebyvägen. Vi finner det därför väldigt positivt att Ronnebyvägen nu också föreslås omgestaltas till stadsgata, vilket är det första steget i att förverkliga den vision vi i vårt **Yttrande över PROGRAM för Översiktsplan 2050 för Karlskrona kommun - Miljöpartiet i Karlskrona 2019-03-25** ställde upp för denna del av Mellersta Stadsbygden;

"Miljöpartiet i Karlskrona menar att det mellan Lindesnäs och Skönstavik finns potential att bygga om Sunnavägen/Ronnebyvägen till en stadsgata med många hundra bostäder i kvartersform. Detta är ett hållbart sätt att bygga på, då det är yteffektivt och i samverkan med befintlig bebyggelse som Lindesnäs, Marieberg, Kungsmarken, Mariedal och Backabo ger underlag såväl för service i sitt närområde samt gör staden som helhet mer sammanhållen. Det understödjer även mycket mer tät och god kollektivtrafik längs detta stråk än vad motsvarande antal bostäder byggda längre ut från Karlskronas stadskärna, eller i andra former som villor, radhus eller parhusbebyggelse kan göra.

Farligt gods in och ut från Trossö har redan en bättre lämpad rekommenderad väg att färdas pd, då Öster/eden från Sunna kanal och ut till E22:an eller riksväg 28 inte är möjlig att placera motsvarande bostadsbyggelse längs med, då dess omgivning kantas av tågbelägen och i framtiden översvämningsk/assad mark längs Sunna kanal, ett livaktigt Gullberna verksamhetsområde och slutligen det mycket förorenade området Gullberna soptipp.

För att tydliggöra vad det innebar ifall Sunnavägen I Ronnebyvägen tas bort som rekommenderad väg för farligt gods beräknar vi att längs västra sidan av vägen, enbart mellan avfarten till Sunna båtklubb och till där dagens verksamhetsområde tar slut i höjd med Hillerödsvägen, en sträcka om 600 meter, ryms det exempelvis 9 stadskvarter av den storlek (50 x 60 meter) som det nu färdigställda första kvarteret pd Pottholmen. Det innebär 600-700 bostäder."

Miljöpartiet pekade vidare i samma Yttrande ut ytterligare möjligheter i detta område;

"Längs Ronnebyvägen utanför Ek/iden, pd Citygross parkering och upp längs Lyckebyvägen där Textilia idag ligger finns det plats för ytterligare många hundra bostäder i form av kvarters- och blandstadsbebygge/se med handel och verksamheter i markplan, under upphöjda bostadsgårdar och i enstaka hus eller kvarter. Detta skulle göra platsen mer levande och bättre använd än idag. Här kan ocks& det öppna fältet bakom Ek/idens äldreboende rustas upp till en högklassig stadspark och aktivitetsyta samt knytas samman med Kungsmarken.*

Kungsmarken upplevs idag rent fysiskt, genom exempelvis sin entrJ via Björkhagsvägen som en segregerad bostadsenklav där få som inte bor i området rör sig eftersom den långa entrevägen inte bjuder in till ettflöde upp på och igenom Kungsmarken som en stadsdel.

Den behöver omgestaltas och mjukas upp med bostäder och Kungsmarken kompletteras med fler och genare förbindelser till sin omgivning.

På detta sätt - förtätning längs Ronnebyvägen och i Mellanstaden - kan vi bygga och utveckla pd ett sätt som stärker Karlskrona som stad. Med en central närhet till det mesta, vare sig det är stadens city på Trossö, geografiskt centrum i Lyckebyområdet med dess hande/sp/atser Amiralen och 5/ottsbacken eller naturen och stränderna vid Skönstavik som avses."

Vi finner det därför positivt att Översiktsplanen nu tar fasta även på detta, i stycket Funktionsblandad bebyggelse under Mellersta Stadsbygden, står det att läsa att;

"Inom Mariedal föreslås funktionsblandning i det område längs Lyckebyvägen som idag rymmer ett antal verksamheter. Vissa av de verksamheter som finns här idag är svårt att förena med bostäder och således föreslås en funktionsomvandling från verksamhetsområde till funktionsblandat område med både bostäder och verksamheter som går att kombinera med bostäder."

Miljöpartiet i Karlskrona ser att närheten till natur och vattnet i västerläge mellan Lindesnäs och Skönstavik tillsammans med de urbana stadsmiljöernas service och den täta tillgången till kollektivtrafik och blir viktiga boendekvaliteter för stadsutvecklingen i Mellanstaden.

KARLSKRONA NORRA - OSTKUSTBANA OCH KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Miljöpartiet i Karlskrona har i det föregående skedet med översiktsplaneprocessen berört flera ytterligare aspekter av vilken roll Karlskrona Norra kan spela för Karlskrona, för Blekinge, samt regionalt och nationellt för sydöstra Sverige. Den kan, utöver att vara viktig del av det befintliga järnvägsnätet inom Blekinge och norrut, även bli del av en ny framtida Ostkustbana mellan Karlskrona och Stockholm via Norrköping.

I vårt **Yttrande över SAMRÅD för Översiktsplan 2050 för Karlskrona kommun - Miljöpartiet i Karlskrona 2020-09-14** beskrev vi att;

"Förbättrade kommunikationer via en ny Ostkustbana är något Karlskrona kommuns medborgare, näringsliv och högskola samt alla invånarna i Blekinge, Småland och Östergötland gemensamt är i behov av. Vi förordar att Översiktsplan 2050 pekar ut en viljeinriktning om ett järnvägsreservat genom kommunen och genom Karlskrona stadsbygd. I Karlskrona möter Blekinge Kustbana en ny Ostkustbana mot Kalmar - Oskarshamn och vidare mot Stockholm och Mälardalen via Norrköping och Östergötland. En sådan Ostkustbana har exempelvis Oskarshamns kommun redan utrett och reserverat mark för i sin planering. En gemensam projektorganisation mellan kommuner, regioner och näringsliv behöver bildas, vilket Karlskrona därför bör ta

initiativ till. Ett första steg på lokal nivå är att tillsammans med grannkommunerna Torsås och Kalmar inom de närmsta åren genom en fördjupad översiktsplan utreda möjliga alternativ för bansträckningar och stationslägen både i Karlskronas stadsbygd, Jämjö och vidare mot Torsås och Kalmar."

Vi beskrev också hur framtida klimatförändringar, utifrån just Karlskronas speciella förutsättningar som Staden i havet, fem kilometer ut i den Blekingska skärgården, kan tvinga oss att i framtiden rita om våra föreställningar kring hur och var centralstationen skall ligga och vilka funktioner den har att uppfylla för resandet lokalt, regionalt och nationellt. Vi ställer oss därmed tveksamma till att bygga dubbelspår från Karlskrona Norra ut till Trossö;

"En Ostkustbana med tåg mellan Malmö - Karlskrona - Stockholm kan inte ha tåg som viker av ut mot en ändstation på Trossö innan de med tidsförluster fortsätter åt respektive håll. Den utgör både en regional och nationell länk mellan städer som Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg och Kristianstad söderut eller Kalmar, Oskarshamn, Västervik och Norrköping norrut där snabba effektiva transporter och stopp är viktiga [...] De spår som ligger ut till dagens station på Trossö bör så långt som möjligt dock användas för lokal spårtrafik inom Karlskrona och Blekinge i första hand och möta upp en ny centralstation. På längre sikt råder det dock idag sådan osäkerhet kring hur havsnivåerna faktiskt utvecklas bortom år 2100 att vi redan nu bör vänja oss vid tanken att spårtrafik till Trossö eventuellt inte alls kan klimatanpassas och därför inte heller låsa oss vid den strikta idén om att Karlskrona måste ha en station just på Trossö."

SAMMANFATTNING

Miljöpartiet i Karlskrona lyfter betydelsen av att Karlskrona Norra station/ Gullberna Resecentrum realiseras under översiktsplaneperioden och sätter det i både detta och tidigare Yttranden i en sammanhängande kontext.

Karlskrona Norra:

- Är en katalysator för stadsutvecklingen i Karlskrona och dess Mellersta Stadsbygd

- Förbättrar tillgängligheten till tåg för 70 procent av stadens och kommunens medborgare

- Skapar en hållbar och förtätad stadsstruktur

- Ger flexibilitet och robusthet för en osäker framtid

Kommentar:
Synpunkterna kring tågstopp Karlskrona norra har noterats. Översiktsplanen pekar ut ett läge för ett nytt tågstopp i detta läge och

beskriver fördelarna det får på kommunikationer och kopplingar i öst-västlig riktning. Översiktsplanen styr dock inte genomförandet.

Av översiktsplanen framgår att Region Blekinge har tagit fram en tågstrategi som pekar ut möjligheten att i framtiden utveckla en tågförbindelse mellan Karlskrona och Kalmar samt vidare norrut längs med östkusten. All framtida utbyggnad och ombyggnad av järnväg och spårbunden kollektivtrafik behöver utredas vidare i samarbete med Trafikverket, Region Blekinge och andra aktörer.

Rödeby Centerpartiavdelning och Rödeby Centerkvinnoravdelning

Det är av viktig att Karlskrona utvecklas så det är möjligt att leva och verka i alla kommundelar. Det är av vikt att utveckla miljöer i samklang med miljö och göra utredningar av vilka konsekvenser utvecklingen får för miljön och människorna i området. Enligt vår mening är det viktigt att lyssna och att ha en medskapande dialog med kommunmedlemmarna. Kommunen ska vara en samarbetspartner, som skapar möjligheter och erbjuder alternativ.

Tågstopp Spjutsbygd

Ett tågstopp i Spjutsbygd skulle göra mycket för arbetsmarknadsregionen och sammankoppla Karlskrona kommun med Kalmar, Växjö, Emmaboda, Karlskrona Trossö. Det skulle inbära miljöfördelar och med den utveckling vi ser av tågen i Sverige så är ett tågstopp i Spjutsbygd rimligt. Det skulle göra de geografiska avstånden betydligt mindre. Tidtabellen bör anpassas så att det går att ta tåget till Växjö/Kalmar/Karlskrona och gå på en teater där och kunna ta tåget hem samma kväll. Det finns även kommunala tomter bara 500 meter från den framtida stationen precis intill förskolan. Här bör flerbostadshus byggas, så att det blir flera generationer som blir intresserade av boendet. Dessa boende skulle kunna starta bostadväxlingen i området så att fler större villor blir till salu och möjliga för familjer att bo i. Skola finns också bara 5 km bort.

Väg 28

Kommunikationer och infrastruktur är av vikt. Väg 28 är olyckdrabbad, där hör vi önskemål om cykel- och gångbanor. Dessa behövs i hög grad för de barn som är på väg till busshållplatsen under skoltiden, men också den ökande cykelturismen i och med dess närhet till Blekingeleden.

Utveckla orterna Spjutsbygd och Strömsberg

Utveckla dessa orter och nyttja den kommunala mark som finns där för byggande av boende. Bygg kedjehus, lägenheter eller andra boenden som gör att yngre kan ha sitt första boende på orten och att äldre kan bo kvar på orten. Utöka kollektivtrafiken och den öppna närtrafiken. Fräscha upp återvinningscentralerna och se över standarden.

Öka livsmedelproduktion

Karlskrona kommun ingår i UNESCO:s världsarv och har utsett till biosfärområde. Detta bör man beakta vid beslutande om denna översiktsplan. Den finns en unik biologisk mångfald både i de norra och södra kommundelarna. Den biologiska mångfalden är beroende av betande djur. För att bevara den biologiska mångfalden är de betande djuren av stor betydelse. Det är för av vikt att landsbygden inte detaljplaneras som ett led i att förbjuda djurhållning. Djurhållning är viktig för den biologiska mångfalden, men också för livsmedelsproduktionen och att höja den inhemska livsmedelsproduktionen.

Stärk skyddet för åker- och betesmark

Platserna utanför tätorts-områdena bör bebyggas med stor försiktighet. Dessa är viktiga platser för rekreation och fritid. Bebygg inte åker- och betesmark, stärk skyddet för dessa marktyper. Åker - och betesmarken bör nyttjas till matproduktion och inte exploateras för bostäder eller verksamheter. Åkermarken söder om Rödeby är bördigast i området och den är därför extra viktig att skydda.

Utveckla Rödeby centrum

Rödeby centrum behöver utvecklas. Rödeby bibliotek behöver bli mer tillgängligt, för både boklån men även andra kulturevent. Det bör finnas telefon så att man kan ringa biblioteket. Det behöver vara meröppet. Det behöver finnas parkering utanför. Den nära vården behöver utökas med fler professioner på plats i Rödeby, bland annat fysioterapeuter och kuratorer. Tandläkarstationen behöver stärkas så att regelbunden verksamhet kan bedrivas. Rödebys primärvård har ett stort upptagningsområde, från länsgränsen i norr till söder om Rödeby. Fler professioner och en mer etablerad vård skapar en bättre vård och också en attraktiv arbetsmiljö för de som arbetar i den nära vården att alla yrkestitlar finns tillgängliga. Det skapar nära och korta kommunikationsvägar.

Fiber och VA

Gällande infrastruktur är fiber en viktig del där utbyggnaden bör fortsätta och alla bostäder oavsett permanentboende eller fritidshus bör tillfrågas. Gällande vatten- och avlopp ska de inte vara tvingande att ansluta sig till kommunalt vatten- och avlopp, utan det ska finnas alternativ. Medborgarna ska bli hörda och ges möjlighet att påverka sin situation. Detta är viktigt för en medskapande kommun med nöjda kommunmedlemmar.

Sammanfattning:

- bygg en perrong i Spjutsbygd. Tågstopp Spjutsbygd.
- bygg inte på åker- eller betesmarken
- utveckla biblioteket i Rödeby.
- utveckla primärvården i Rödeby med Rehabcenter.

- bygga bostäder på de kommunala tomterna som finns i Bostorp, vid förskolan och i Idehult, 800 m från grundskolan och fritids i Strömsberg.

Kommentar:
Möjligheten att anlägga nya tågstopp har studerats i Rödeby och Nättraby med målpunkten att nya tågstopp ska gynna större andel av Karlskrona kommuns befolkning. Tågstoppen beskrivs som möjliga för lokal spårburen kollektivtrafik. Därmed är genomförandet av dem på mycket lång sikt.

I fördjupningsområde Landsbygden finns ortsanalyser för ett antal orter som visar hur dessa kan utvecklas. Det finns även ställningstaganden för byggande på landsbygden som beskriver hur bebyggelse bäst placeras. Detaljplaner tas fram vid behov efter inkomna förfrågningar om planbesked samt på uppdrag av Kommunledningsförvaltningen. Karlskrona kommun eller översiktsplanen styr inte utbyggnad av de kommunala tomter som finns framtagna. De står till förfogande för det kommunala bostadsbolaget eller privata fastighetsutvecklare.

Översiktsplanen styr ej tidtabeller för kollektivtrafik eller skötsel av återvinningscentraler.

I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Vikten av gena och säkra gång- och cykelvägar, inte minst till och från skolor, har understrukits ytterligare i avsnittet Fördjupningsområden – Rödeby.

En utveckling av funktionerna i Rödeby centrum möjliggörs av Översiktsplan 2050. Med ett utökat befolkningsunderlag kan dessutom centrumfunktionerna utvecklas ytterligare. Dock styrs detaljerade frågor kopplat till bibliotekets eller primärvårdens verksamheter inte av översiktsplanen.

Översiktsplanen understryker vikten av ett utbyggt fibernät i kommunen. Dock styrs utbyggnaden ej av översiktsplanen.

Övriga synpunkter har noterats.

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Yttranden utan erinran har inkommit från följande:

- Kunskapsförvaltningen

Företag

Dragsö camping

Vi vill ha en dialog med Kommunen om att utveckla turismdelen av ÖPn. Besöksnäringsbranchen bör få vara med och tycka till om detta. Besöksnäringen kommer att öka och den får inte tillräckligt med plats i ÖPn.

Det är redan idag fullt på anläggningarna och vi kan inte se någon ambition alls mot besöksnäringen (infrastruktur) i ÖP trots att man beskriver en förväntad ökning.

Bron Långö - Högaholm - Dragsö, är inte möjlig ur Dragsö Campings perspektiv.

Vi på Dragsö vill gärna veta hur kommunen tänker angående friluftsområde Dragsö. Som det är beskrivet nu så påverkar det befintlig näring negativt samt hämmar en välbehövlig turismutveckling.

Det bör beskrivas som att besöksnäringen och friluftslivet utvecklas tillsammans på Dragsö. Det ena utesluter inte det andra.

Kommentar:
Besöksnäring och Karlskrona kommuns ställningstaganden och intentioner kopplat till besöksnäringen beskrivs under Ställningstagande för Näringsliv. Eftersom besöksnäringen kan innefatta en rad olika funktioner, anläggningar eller aktiviteter så finns möjlighet till utveckling inom såväl funktionsblandad bebyggelse, sammanhängande bostadsbebyggelse, grönområden och verksamhetsmark, beroende på vad som avses. Även utanför utpekade ytor i mark- och vattenanvändningskartan kan finnas möjlighet till utveckling av verksamheter för besöksnäringen. Här finns lokaliseringsprinciper för landsbygd och skärgård som guidar hur ny bebyggelse kan placeras.

I förslaget till ÖP 2050 så finns en bro från Dragsö till Långö via Högaholm. Avsikten med denna är att i större utsträckning tillgängliggöra de vattennära miljöer som finns i centrala Karlskrona och skapa förutsättningar för stadsnära rekreation. Att kunna utveckla stadsnära rekreationsmöjligheter är av stort allmänt intresse eftersom ytor för detta är begränsade. Grönområdet på Dragsö har, förutom höga naturvärden, även som syfte att fungera just som ett stadsnära rekreations- och grönområde för hela Karlskrona. Centrala Karlskrona saknar generellt grönområden av storlek. Samexistens mellan kommersiell verksamhet och allmänt tillgängliga platser på Dragsö

eftersträvas men ett ställningstagande för att säkerställa möjlig utveckling av allmänna rekreationsmöjligheter har i översiktsplanen ansetts vara av särskilt allmänt intresse att säkerställa.

Översiktsplanen har varit på remiss tre gånger: programsamråd, samråd och utställning. Vid dessa tillfällen har det varit öppet för alla att lämna synpunkter. Synpunkter har inkommit från olika typer av aktörer, däribland även företag och föreningar.

E.ON

Ber att få göra ett tillägg till tidigare yttrande som E.ON lämnat i samrådsskedet även om det sker lite i efterhand.

Generellt gäller tidigare yttrande men vi ser anledning att nyansera elförsörjningssituationen specifikt i Jämjö. Där vi ser att det regionala elnätet i Jämjö med omnejd är i stort behov av att förstärkas, vilket innebär att E.ON kommer att behöva bygga nya regionledningar i området kring Jämjö. Tillståndsprocesser i form av ansökan om ny koncession för linje kommer på sikt att påbörjas. Ledningarnas läge och sträckning har därmed inte utretts närmare i dagsläget. E.ON vill dock framhålla att det är av stor vikt att framtida planläggning inte försvårar en utbyggnad av elnätet.

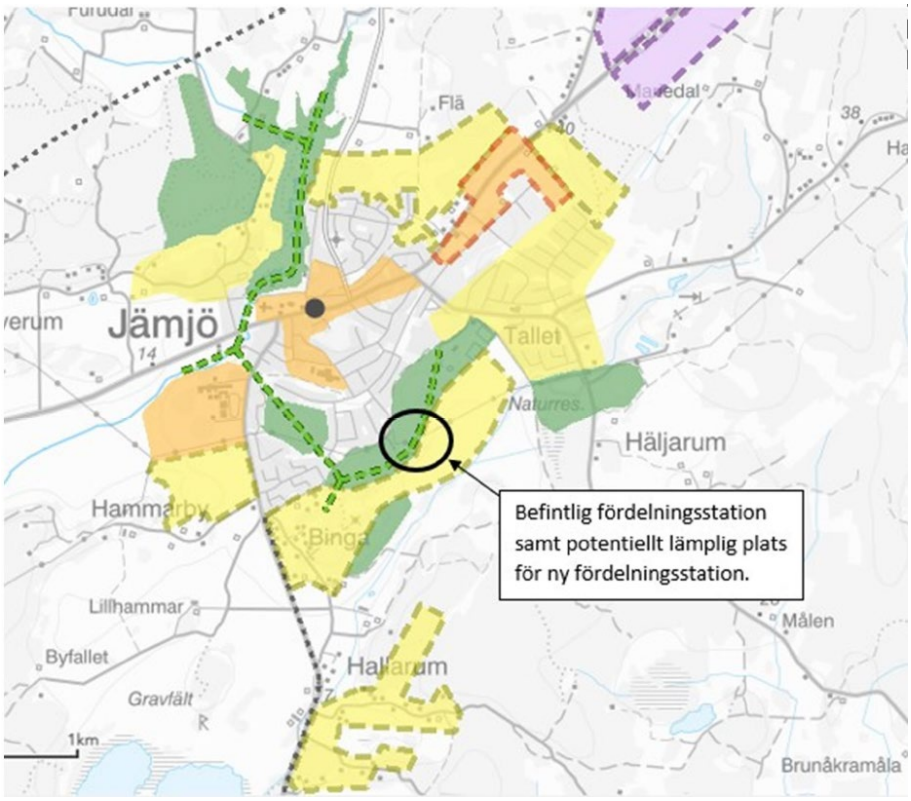
Befintlig fördelningsstation på fastighet Binga 6:13 ("Jämjö") är gammal och anläggningen är i stort behov av upprustning. E.ON utreder möjligheterna att bygga om fördelningsstationen inom befintlig fastighet.

Med tanke på närheten till befintligt bostadsområde och markbeskaffenheten på aktuell plats i form av berg och stora nivåskillnader utreder E.ON även möjligheterna till ombyggnation på ny plats och rasering av befintlig station.

Även i Lyckeby finns en befintlig fördelningsstation ("Lyckeåborg") på fastighet Mölletorp 4:33 som är i behov av upprustning. Huruvida det är aktuellt med ombyggnation på befintlig plats eller om en ny lokalisering är mer lämplig är inte fastställt i dagsläget.

Upprustning av fördelningsstationerna Jämjö och Lyckeåborg är nödvändiga för att fortsatt kunna garantera god elförsörjning i Karlskrona kommun.

Med anledning av ovan nämnda förstärkningar så vill vi göra kommunen uppmärksamma att utrymme kommer behöver frigöras för detta ändamål i kommande detaljplaner samt att det även finns med som en viktig aspekt i översiktsplaneringen.



Kommentar:
Behovet av nya fördelningsstationer är noterat. Dessa anses vara möjliga att utveckla inom utpekade markanvändningar i ÖP 2050.

Furudal Lantbruks AB

Vi har nu tagit del av det bearbetade förslaget om ny översiktsplan 2050 och det är med stor besvikelse vi ser att våra tidigare synpunkter om åkermarkens bevarande, på våra ägda och arrenderade fastigheter inte har fått något som helst gehör.

Det är oacceptabelt att planera att bebygga ett så stort åkerfält på Hammarby 17:1 vid Hammarbygata trots att kommunen själva anser att det är angeläget att bevara jordbruksmark.

Denna åkermark på Hammarby 17:1 på ca 8Ha tillhör Sveriges toppklassjordar där vi tar stora stabila skördar utan att behöva bevattna. Att påstå att det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar måste vara fel.

På våra ägda fastigheter Hammarby 2:15 och 2:22 i nordöstra änden av Jämjö som också ingår i förslaget motsätter vi oss helt bebyggelse på åkermarken ca 2Ha. Vi ställer oss däremot positiva till att bebygga skogsmarken på ca 6Ha. Det är precis sådan mark som byggnationen borde koncentreras till för att i stället bevara åkermark. Det finns mycket mer liknande skogsmark runt Jämjö som byggnationen kan flyttas till.

Vi bedriver idag ett större hållbart, resurssnålt, konventionellt jordbruksföretag med både växtodling och nötköttsproduktion och sysselsätter ett flertal personer. Vi odlar stärkelsepotatis, spannmål till brödsäd och foder, majs och vallfoder till den egna nötköttsproduktionen. All vår Åkermark gödslas med naturgödsel från djuren kompletterat med kväve i form av konstgödning för att komma i balans.

Detta förslag kommer att leda till allvarliga konsekvenser för våra expansiva framtidsplaner för vårt företag. Vår kvarvarande åkermark på Hammarby 17:1 blir dessutom närmsta granne med byggnationen vilket kommer att leda till konflikter när det gäller vår gödselspridning som måste intensifieras på kvarvarande mark. Idag avgränsas bebyggelsen öster om Torhamnsvägen och åkermarken på ett mycket lämpligt sätt av just Torhamnsvägen.

Om befolkningen i kommunen skall växa med ca 50% mot idag så kommer åkermarken att vara det som är mest angeläget att bevara för vår framtida försörjning. Ska sedan odlingen gå mot mera ekologiska metoder med lägre skördar som följd så blir åkermarken ännu mera betydelsefull och viktig att bevara.

Vi anser att kommunen måste minimera exploateringen av åkermark och flytta byggnationen till övrig mark. Detta måste gå om man bara har viljan! Vi motsätter oss helt byggnation av åkermark på våra ägda och arrenderade fastigheter ingående i översiktsplanen som är följande: Ägda: Hammarby 2:15 och 2:22. Arrenderade: Hammarby 17:1 och Hallarum 18:1

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Översiktsplanen är ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande vilket innebär att ett utpekat utvecklingsområde på jordbruksmark inte nödvändigtvis måste bebyggas i framtiden. Markägaren av jordbruksmarken har bestämmanderätt över marken.

Skanova

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanearbete påbörjas för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta ledningskollen.se För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020-505000

Kommentar:

Synpunkterna har noterats.

A B och J B

Vi vill meddela att vi tagit del av Översiktsplan 2050 och med det förstått att vår tomt kommer att ligga mitt i ett planerat verksamhetsområde, ”Tippvägen norra”. Vi äger fastighet Östra Rödeby 1:26, på Rödebyekvägen 5, bestående av ca 10 000 kvm tomt/mark.

Vi har satsat mycket pengar genom åren i kommunalt vatten och avlopp, bergvärme, fiber och nyinstallerade solceller på bergssidan mot söder, vilka ni säkert sett om ni kört på Tippvägen. Vi vill att ni ska veta att vi inte är och kommer inte att vara intresserade av att sälja och vi önskar självklart inte att bli omringande av olika störande verksamheter. Även om vi förstår att nya verksamhetsområden i en kommun är ett måste, så förstår ni säkert varför vi inte önskar dem in på tomtgränsen.

Vi kommer självklart fortsättningsvis att följa utvecklingen och vi hoppas att ni hör av er för information och dialog den dag det är dags för exploatering av detta verksamhetsområde ”Tippvägen norra”.

Kommentar:
Det aktuella utpekade verksamhetsområdet har bedömts som strategiskt viktigt för Karlskrona kommun i syfte att kunna tillgodose behovet av verksamhetsmark. Översiktsplanen är dock strategisk och området kommer därför behöva undersökas vidare i en detaljplaneprocess. Även inom denna process kommer finnas möjlighet att yttra sig. Om det i framtiden blir aktuellt att utveckla områden nära er fastighet kommer ni som sakägare att få möjlighet att ta del av det arbetet och även möjlighet att lämna synpunkter på en eventuell detaljplan.

Översiktsplanen är en långsiktig strategi och det finns ännu inget fastställt tidsperspektiv kring realisering av tilltänkt verksamhetsområde.

A G och R L

Efter info så vill vi överklaga Samrådsredogörelsen (Dnr: PLAN.2016.4247) gällande eventuella framtida bebyggelse framför vårt hus och i anslutning till vårt hus på södra Kullevägen 3 i Lyckeby, Karlskrona Kommun, Blekinge Län. Gällande vår bostads och livsmiljö - hälsa som brist på solljus/ dagsljus, slagskugga, buller, avgaser med diverse olägenheter som insyn och brist på gröna ytor.

Vi vill härmed överklaga Samrådsredogörelse och Översiktsplan 2050, Karlskrona kommun, Blekinge Län, gällande eventuella framtida bebyggelse framför vårt hus och i anslutning till vårt hus på södra Kullavägen 3 i Lyckeby. Gällande vår bostads och livsmiljö - hälsa som brist på solljus/

dagsljus, slagskugga, buller, avgaser med diverse olägenheter som insyn och brist på gröna ytor.

Kommentar:
Översiktsplanen är väldigt generellt utformad och formulerad. Den anger endast att Lyckeby som helhet bör utvecklas med funktionsblandad bebyggelse med fokus på bostäder, service, utbildning och andra typer av verksamheter som går att kombinera med bostäder. Översiktsplanen styr ej placering eller utformning av bebyggelse. Den säger heller inget om höjden på eventuell ny framtida bebyggelse. Översiktsplanen är vägledande och inte bindande. Ingen byggrätt medges i översiktsplanen. Om det i framtiden blir aktuellt att utveckla delar av Lyckeby som är nära er fastighet kommer ni som sakägare att få möjlighet att ta del av det arbetet och även möjlighet att lämna synpunkter på och/eller överklaga en eventuell detaljplan. I dagsläget finns inga sådana aktuella planer hos kommunen.

Samrådsredogörelsen går inte att överklaga. Mer information om hur processen att ta fram en översiktsplan går till och vilka delar som går att överklaga finns på Boverkets hemsida:

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/uppratta/anta/

A I

Gällande En infrastruktur fråga i Östra Rödeby

1. Vi har tur att ha Rödeby IF med dess fina anläggning som på det senaste har växt mer och mer. Det är bra för våra barn och ungdomar. Det som är mindre bra är att Rödebybor vågar inte lämna sina barn cykla till Åvallen på grunn av de är rädda för trafiken på idrottsvägen och Idrottsstigen, vilket resulterar att trafiken ökar ännu mera. Det är i snitt 2000 bilar och bussar, per vecka, som kör fram och tillbaka till idrottsanläggningen. Dessa två väger är inte särskilt brädda för att ha dubbelriktad trafik, var ska cyklister och gående gå i tillägg? Det behövs en annan lösning till detta problem, vi måsta ha något mer hållbart. Ett förslag är en väg från Tippvägen till idrottsanläggningen.

2. Vet ej hur byggnadsnämnden i kommunen eller Boverket och samhällsplaneringen resonerar kring bygglov, men det är lite märkligt att just nu byggs Paddelbannor bredvid solparken och idrottsanläggningen. Har man ens tagit hänsyn till hur kunderna ska ta sig dit? De kommer att belasta en redan jättehårdbelastad väg. Det behövs verkligen en mer hållbarlösning.

3. Under Tippvägen norra har ni antecknat marken som "Ny verksamhetsmark" "Verksamhetsområde främst för industri och andra verksamheter som kan vara störande för sin omgivning. Längs vägen kan verksamheter i form av småindustri, hantverks- och tjänsteföretag med behov av skyltläge och bra kommunikationer förekomma." Vi hoppas att med bra kommunikationer ni siktar på bättre vägar och en väg från Tippvägen till idrottsplatsen och de nya Paddelbannorna som byggs just nu.

Vi vill alla att våra barn ska trivas och känna sig trygga i och omkring Rödeby.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

Övriga synpunkter har noterats.

Anonym 1

Översiktsplan 2050 Sjöbrisvägen/Säbyvallsvägen

Nu planerar man tätbebyggelse som kommer påverka havsutsikt samt fri utsikt över fält. Det påverkar nuvarande fastighetsägares värde. Det är en aspekt kommunen måste ha med för nuvarande fastighetsägare på exploaterande mark Den diskussionen måste tas i ett mkt tidigt skedde med nuvarande fastighetsägare som ev. blir berörda.

Kommentar:
Översiktsplanen har varit på remiss tre gånger: programsamråd, samråd och utställning. Vid dessa tillfällen har det varit öppet för alla att lämna synpunkter. Översiktsplanen är dock endast vägledande och även i efterföljande planering och bygglovgivning finns tillfällen att yttra sig.

Anonym 2

Grönadal, skillingenäs

Jag tycker inte att ängen där det nu betar hästar bör bebyggas då det kommer förstöra den natursköna miljön som många söker efter. Det kommer minska hästnäringen i området då marken behövs som hagmark samt det stall som ligger i anslutning kommer påverkas negativt. Det finns annan mark som kan bebyggas som inte skymmer för de hus som redan finns. Många lockas till skillingens för närheten till naturen och blandningen mellan lantlig miljö. De som söker sig ut mot Skillinge söker inte en stadsmiljö eller ett tätt bostadsområde utan värdesätter i stället närheten till hav och natur.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Anonym 3

Ett grönområde i Grönadal lär vara för beredning/planläggning för c:a 60 nya fastigheter. Detta planförslag har helt förkastats av nämndens tjänstemän och som boende i området hoppas/förutsätter jag att detta planförslag skickas till papperskorgen och att ingen bebyggelse tillåts i detta naturområde. Den tänkta bebyggelsen skulle helt fördärva det som nu är den "gröna dalen"

Kommentar:
Det aktuella området i Grönadal är utpekat som möjlig plats för sammanhängande bostadsbebyggelse. Det framgår av karta och text att hänsyn ska tas till bland annat naturvärden och landskapsbild. Översiktsplanen är endast ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande. Översiktsplanen medger heller ingen byggrätt utan detta sker i efterföljande detaljplanering eller förhandsbesked. Även i efterföljande planering och bygglovgivning finns tillfällen att yttra sig.

B W, H O, A J, L-H W, A-M W, E E, och A J

Undertecknade har ånyo tagit del av förslag till Översiktsplan 2050. Vi fortsätter att hänvisa till vårt yttrande som skickades in i samband med samrådsskedet. Vi lämnar endast synpunkter på det som närmast berör oss, Torsnäs utvecklingsområde och Torsnäs udde förtätningsområde.

Utvecklingsområde
Kommunen har utarbetat en rapport ”Förstudie för del av

Trummenäsområdet". Vi förutsätter att det arbetet ligger till grund för hur Översiktsplan 2050 utformas i denna del. I vårt yttrande hänvisade vi till de gränsdragningar som i förstudien redovisades för utvecklingsområde Torstäva. Synpunkterna har av någon anledning inte beaktats trots kommunens egen förstudie. Vi förutsätter att kommunen korrigerar i dessa detaljer.

Förtätningsområde
Stigande havsnivå måste tydligare beaktas i översiktsplanen. Strandängarna och betesmarkerna inom området och vid Torstävaviken är låglänta. De är i översiktsplanen markerade med grön färg och anges som grönområde. Vid stigande havsnivå kommer strandlinjen att förflyttas och strandängarna kommer att bli blåmarkerade och utgöra en del av Torstävavikens vattenområde. Detta måste i översiktsplanen få några konsekvenser.

Till exempel bör strandskyddsområdet utökas och anpassas till kommande, framtida vattenstånd. Eventuell uppfyllnad för att uppnå en marknivå på + 3,0 meter för bebyggelse bör göras med stor försiktighet och med hänsyn till landskapsbild och andra naturvärden. Naturliga marknivåer bör i största utsträckning följas. Man bör också i översiktsplanen beakta och eftersträva sammanhängande och fungerande betesmarker vid områdets areella planering. Vi förutsätter att dessa synpunkter fullt ut beaktas när områden markeras som lämpliga för bebyggelse.

För Torsnäs udde förtätningsområde har olika delområden ritats in utan att närmare beakta stigande havsnivå, strandskydd, naturvärden m.m. Vi hänvisar till vårt tidigare yttrande.

Kommentar:
Förstudien för Torstäva/Trummenäs har utgjort underlag till ÖP 2050 och ska ses som en första studie över möjligheterna att utveckla Trummenäsområdet. Fortsatt planering kommer ske i form av detaljplaner inom området. Några detaljplaner håller på att tas fram i Trummenäsområdet just nu. Inom ramen för dessa finns möjlighet att yttra sig.

Grönområden har pekats ut i Trummenäsområdet i samråd med kommunekolog för att säkerställa att ekologiskt viktiga områden, såsom strandängar ej föreslås för ny bebyggelse.

I Översiktsplan 2050 framgår att ny bebyggelse främst föreslås på landområden som idag ligger över 3-meterskurvan. Bebyggelsen tangerar (i några av ytterkanterna) 2-meterskurvan. Då marknivåer också justeras något vid exploatering bedöms 3-metersnivå klaras vid utbyggnad enligt förslaget.

De ytor som pekas ut ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Fler utredningar kommer behöva göras inom ramen för efterföljande planarbete.

C A och J

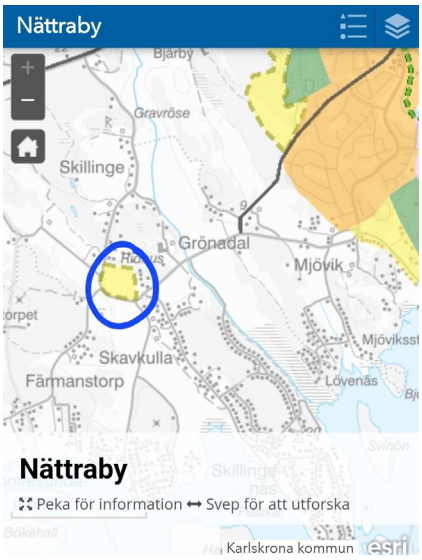
Vi har synpunkter på den ohållbara trafiksituationen på Rödebyekvägen, Idrottsvägen och Idrottstigen i Rödeby. Vägarna är inte gjorda för denna trafikering som det medför när alla bilar och mopeder tar sig till aktiviteterna på Rödeby AIF. Vi kommer ju inom kort även få en Padelbana på idrottsplatsen som kommer att öka den farliga trafiken.

Trafiken kör väldigt fort trots 30 km och det gäller de flesta fordon som har svårt att hålla hastigheten. Det är förenat med livsfara att vistas på vägen 7 dagar i veckan när alla som ska fram och tillbaka till idrottsplatsen för att lämna och hämta sina barn. Föräldrarna vågar inte att barnen går eller cykla på dessa smala krokiga vägar till sina aktiviteter på idrottsplatsen. Vi som bor i området är vissa tider på dygnet rädda för att gå ut på gatan och ta en promenad då det är näst in till omöjligt för all trafik. Vi har även problem att ta oss ut med bil från våra tomter för all trafik och vi har även vid ett tillfälle blivit påkörda. Vi önskar att ni från Tippvägen gör en väg direkt till idrottsplatsen. Många kommer från hela kommunen till anläggningen så de blir för de flesta ingen omväg. Avfarten där är även från väg 28 anpassad för att svänga av och påfart mot K-na. Det pratas om att det i det området ska planeras att anläggas industriområde, då är det ju lämpligt att börja med en väg.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

C M

Jag har sett förslaget för sammanhängande bostadsbebyggelse i Grönadal. Det är enligt mig ett mycket bra förslag. Om det byggs fler bostäder här ökar det invånarantalet i Grönadal-området vilket på så viss ger ett ökat underlag för kollektivtrafiken samt att även hastigheten genom Grönadal kan sänkas.



Kommentar:
Synpunkten har noterats.

C N

Jag är sedan några månader tillbaka inflyttad på Idrottsvägen i Rödeby. Trafiken på denna väg ner till Rödeby Aifs anläggning är katastrofal och det är en tidsfråga innan en allvarlig olycka sker.

Med detta sagt så är det alltså inte lämpligt att ha Idrottsvägen och Idrottsstigen som matarväg till RAIF-anläggning. Finns det möjlighet att leda ut trafiken mot vägen som går in till Mältan?

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

C R

Enligt översiktsplanen vill kommunen möjliggöra en utveckling av ett nytt skärgårdssamhälle på Senoren. För Västernäs del handlar det om högplatån söder om Byavägen (Västernäs byaväg). Här följer mitt yttrande:

Karlskrona år 2050:

- Västernäs, Senoren är en jordbruks-ö med plats för rekreation, fritid, lantbruk, bad och med betande djur längs med strandängarna.

- Fornlämningarna och de gamla stenmurarna ska bevaras. De rödlistade arterna ska bevaras. Västernäs ingår även år 2050 i UNESCO:s biosfärområde.

- Det är viktigt att området inte detaljplaneras. Det ska inte bebyggas med villa-områden.

Naturen på Västernäs, Senoren står för höga miljövärden. Detta ingår i biosfärområdet. Västernäs har i tidigare planer pekats ut som en plats för rekreation och fritid, vilket blir ännu viktigare när omkringliggande områden exploateras och bebyggs.

Senoren är en jordbruks-ö med aktiva lantbruk. Västernäs är känt för sina Senoren- potatisar och Senoren-jordgubbar. Det är viktigt att området inte detaljplaneras. Det får inte bebyggas med villa-områden, då kommer det snart inte vara möjligt med djurhållning i området. Det finns en stor oro för detta, det skulle ändra öns karaktär väsentligt. By-karaktären längs med Västernäs byaväg är karakteristik för ö-strukturen i Blekinge skärgård, som blir allt ovanligare. Denna väg klarar inte mer trafik, då den är smal och husen ligger nära denna väg.

Det finns flera fornlämningar från bronsåldern-järnåldern i Västernäs. Redan tidigt befolkades ön. Naturen har höga värden, på så kallade Änglamarken och Kumla finns orkideer och andra rödlistade arter (ca 15 st.) t.ex. dvärgjohannesört, vårkällört, vittåtel, ängsskära, korskovall, ekorrsvingel och åkersyska. Marken är idag oexploaterad. Låt därför Västernäs 2050 blir ett typexempel på välskött jordbruksmark. Gör det möjligt för jordbrukare att fortsätta bruka jorden och bidra till kommunens självförsörjning inom livsmedel. Karlskrona kommun bör därför vara mycket restriktiv med att bevilja bygglov i området. Uppmuntra istället till att anlägga en vandringsled längs med vattnet för ytterligare möjlighet till rekreation och bad.

Enligt Länsstyrelsen ii (se källa) är Västernäs ett mycket vackert område med högre belägen bergbunden f.d. utmark, flankerad av öppen odlingsbygd. Området har höga botaniska värden, är landskapsestetiskt tilltalande och är av stor betydelse för friluftslivet. För bevarandet av det kulturpräglade landskapet är traditionell hävd som bete och odlingsbruk av betydelse. Restaureringsåtgärder inom igenväxande delar med påföljande beteshävd är viktig för bevarande av området.

i Biosfärområden är en del av Unescos vetenskapliga program Man and the Biosphere (MAB). Områdena ska vara modeller för att genomföra FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030. I Sverige finns sju biosfärområden som även fungerar som komplement till kultur- och naturreservat, nationalparker och andra utpekanden av områden med höga natur- och kulturvärden. https://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/Biosfaromraden/ [Hämtat:2020-07-01].

Ii Länsstyrelsen 2020, Förslag till utvidgat strandskydd. https://www.lansstyrelsen.se/download/18.11a2cbf716d6c8f9f74343d2/1572947029286/Förslag%20till%20beslut%20om%20utvidgat%20strandskydd%20i%20Karlskrona%20kommun%20kartbilaga%202.pdf [Hämtat:2020-07-01].

Kommentar:
Översiktsplanen pekar ut Senoren som en möjlig plats att utveckla ett Skärgårdssamhälle. De utpekade ytorna är generella och det kommer, inom efterföljande planering, behövas utredningar kopplade till flera olika aspekter, bland annat naturvärden, kulturmiljö och trafik som nämns i yttrandet. Översiktsplanen är vägledande och ej styrande för efterföljande planering. Utformning eller placering av bebyggelse styrs ej av översiktsplanen.

D S + namninsamling

Bevara slingan på Hasslö – namninsamling avseende Karlskrona kommuns översiktsplan 2050

Efter sammanställning av namnen har vi hamnat på över 400 röster vilket jag tycker är ett tecken på det berörda området ligger Hasslöborna varmt om hjärtat och att vi värnar dess bevarande.

Namninsamlingen gäller alltså inte hela det orangemarkerade området ”Hasslö centrum”, utan mer specifikt ”slingans” grönområde.

Notera att vi inte heller är emot fler boende på ön – syftet med namninsamlingen är alltså att uttrycka vår enade vilja att vi inte vill se detta specifika område ersättas med storskalig anläggning av radhusområden och lägenhetshus. Däremot är jag övertygad om att vi öbor inte motsäger oss att enstaka markägare bygger sig egna hus som smälter in i denna vackra miljö.

Därmed skulle jag gärna se att – om området skulle klassas som grönområde – en liknande skrivning som den för Hasslökalv och södra Hasslö: **”Ingen ny sammanhållen bebyggelse föreslås men prövning av enstaka byggnader bör tillåtas inom området.”**

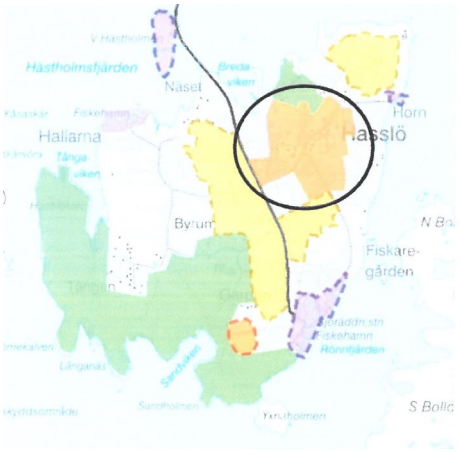
Så slipper vi nog vidare konflikter med markägare i området.

På kommande sidor finner ni:

- Namninsamlingens beskrivande text
- De namn som samlats in via skrivunder.se
- De namn som samlats in via Hasslönätets facebooksida
- Underskrifterna från Lilla Coop Hasslö

Vi ser fram emot att bli lyssnade på och att ni respekterar Hasslöbornas vilja i denna fråga.

I Karlskrona kommuns översiktsplan 2050 redovisar kommunen hur de vill utveckla Hasslö framöver. I översiktsplanen redovisar kommunen att de bland annat har planer på att förtäta Hasslö centrum och hänvisar till ett ganska stort område, se markering nedan.



Vid närmare granskning ser man att majoriteten av Hasslös grönområde och motionsspår ”slingan” omfattas av denna förtätning vilket vi motsätter oss. Det är fantastiskt att vi har ett centralt placerat grönområde på Hasslö med tillhörande motionsspår. Detta område används idag flitigt av öns invånare till rekreation och motion. Slingan ansluter till Hasslö skola vilket öppnar upp möjligheter för idrott och motion även inom skolverksamheten – med tryggheten att barnen inte behöver transportera sig över flertalet trafikerade vägar. Slingan har också potential att kunna anslutas till Hasslö GOIFs idrottsplats Skärgårdsvallen för att ytterligare kunna stärka idrotten på ön. Ytterligare förtätning av området skulle innebära att grönområdet och friluftslivet påverkas negativt, vilket är negativt för öns invånare. Vi anser att nyttan för öns invånare av ett välbevarat natur- och motionsområde i nära anslutning till centrum överväger nyttan av förtätning

med exempelvis flerbostadshus och radhus. Därmed föreslår vi att området norr om Östra bredaviksvägen och nordväst Hornvägen, enligt ritning nedan, antingen:

1. Planeras in som grönområde

Eller

2. Exkluderas från kommunens översiktsplan helt och hållet.

Bifogat skrivelsen finns en namninsamling. Det framkommer i namninsamlingen ett önskemål om att slingan bör förses med belysning.

Kommentar:
De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Områden för funktionsblandad bebyggelse inkluderar inte endast ny bebyggelse utan rymmer även grönområden och parker. Läs mer om de olika användningarna i

översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta under Planens huvuddrag > Mark- och vattenanvändning.

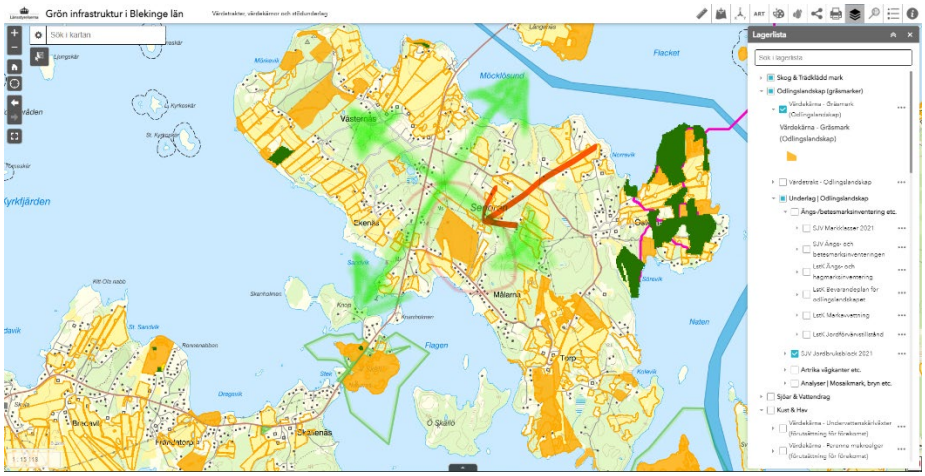
För det aktuella markområdet har information kompletterats i text och karta att hänsyn ska tas till det befintliga motionsspåret.

Översiktsplanen är ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande.

E P

Jag har först och främst lagt märke till hur fint gjord er nya översiktsplan är, grattis till ett väl utfört arbete!

Jag har en synpunkt på utvecklingsområdena funktionsblandad bebyggelse "Ekenäs/Sturkövägen" och sammanhängande bostadsbebyggelse "Östra Senoren", båda på Senoren. Jag vill bara upplysa om att dessa utvecklingsområden överlappar en betesmark och tillika värdekärna för gräsmarker. I tex. ängs och betesmarksinventeringen anmärks att denna betesmark innehåller flera floravärden, värdefulla träd etc. Betesmarken/värdekärnan ligger inom en värdetrakt för odlingslandskapet och utgör i ett landskapsperspektiv troligen en viktig länk mellan gräsmarker i norr mot Möcklö osv. och dito söderut mot Skällö osv.

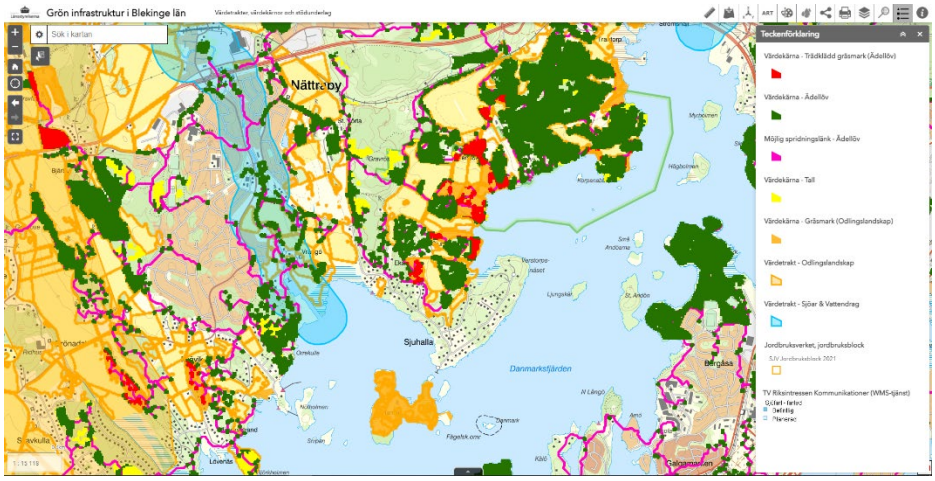


Jag hoppas att går att finna lösningar/kompromisser som bevarar denna betesmark i största möjliga utsträckning.

Källor:
Karttjänst för grön infrastruktur.
https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=f7635ca3e7644b60abdec9ad5

c679b49
Ängs och betesmarksinventeringen.
https://etjanst.sjv.se/tuvaut/objektrapport/DE6-MPW

Jag har en synpunkt på utvecklingsområdet för ny sammanhängande bostadsbebyggelse "Vrängö", sydväst om Skärva naturreservat. Jag vill meddela om att detta utvecklingsområde till ganska stor del överlappar en ett mosaikartat landskap med övergångsmiljöer mellan värdekärnor för ädellöv, trädklädda gräsmarker, och gräs-/betesmarker samt insprängda åkermarker. Dessa sammanhang med övergångsmiljöer mellan olika värdefulla naturtyper är särskilt värdefulla. Hotade arter av olika typer förekommer runt om i utvecklingsområdet. Området ligger också inom en värdetrakt för skog och trädklädd mark och ädellövsmiljöerna utgör i ett landskapsperspektiv troligen en viktig länk mellan värdekärnor i Skärva och vidare västerut längs lövskogskusten. Jag hoppas att går att finna lösningar/kompromisser som bevarar detta mosaikartade landskap och dess värdefulla övergångsmiljöer mellan värdekärnor i största möjliga utsträckning.



Källor:
Karttjänst för grön infrastruktur.
https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=f7635ca3e7644b60abdec9ad5c679b49
Värdetraktsbeskrivning
https://extdokument.lansstyrelsen.se/Blekinge/GI/skog/KG0011_Go_Karlskrona.pdf

Kommentar:
Inom planering krävs att avvägningar görs mellan olika intressen. Översiktsplanen är vägledande för efterföljande planering och Karlskrona kommun inser att vissa av de utpekade ytorna står i motsättning till exempelvis naturvärden. De ytor som pekas ut i

översiktsplanen ska dock ses som generella och inte som exakt redovisning av hur kommande bebyggelse kan komma att placeras. Översiktsplanen visar på strategiskt goda lägen för utveckling samtidigt som värden uppmärksammas för hänsyn i efterföljande detaljplanering och bygglovgivning. Till antagandeversionen har information kring höga naturvärden kompletterats i text och karta för Senoren. För Nättraby framgår det sedan innan att det finns höga naturvärden i området och att hänsyn ska tas till dessa i efterföljande planering. Gällande Nättraby så är den strategiska inriktningen att utveckla orten åt öster för att bland annat nyttja redan befintlig infrastruktur effektivt.

E R

När det gäller planen för 2050 i Lyckeby så har jag några synpunkter som har betydelse för att bevara kvaliteterna i vår del av Karlskrona.

Generellt bör den kommande planeringen avstå att bebygga åkermark eftersom vi behöver öka vår självständighet och inte bli beroende av vår omvärld när det gäller odling av grödor - vilket inte minst Hushållningssällskapet m fl nyligen påtalat och framförallt kriget i Ukraina tydliggjort.

Jag anser a området runt Afvelsgärde bör bevaras eftersom gården i sin helhet är kulturminnesmärkt sedan 2015. Området som bör skyddas är placerat mellan Augerumsvägen i öst, Avelsgärdevägen i norr, Vedebygata gata i väst och E22 i söder. Gården står för viktiga delar i Karlskronas och Lyckebys historia sedan 1600 talet och med Fabian Philip som var den förste i familjen Ruben som köpte gården 1811. Fabian Philip hade betydelse för flottan med segeldukstillverkning. När Karlskrona skulle anläggas bodde Karl XI på Afvelsgärde. Idag bedrivs hästverksamhet och ett 70-tal personer per dag har sin fritidsverksamhet här. Distriktsveterinärerna har sin station på gården och sysselsätter 23 personer. Avseende flytten av ridskolan anser jag därför att den bör stanna där den är eftersom infrastrukturen redan finns på plats och fungerar och gör det enkelt för våra ungdomar att utöva sitt intresse. I planen under Ställningstaganden > Kultur och världsarv > Kulturmiljö påtalas vikten av Karlskronas kulturmiljöer och dess värde för stadsutvecklingen. Resonemanget ovan går helt i linje med detta och vi vet att Afvelsgärde uppskattas av förbipasserande, både ortsbor men även andra som besöker Karlskrona.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har

en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Översiktsplanen är ett långsiktigt strategiskt dokument och framtida planering kommer vidare precisera eventuella utvecklingsplaner för det aktuella området.

En flytt av ridskolan föreslås då dess lokalisering idag ligger långt från rekreationsområden. En placering närmre ett grön-/rekreationsområde skulle förenkla möjligheterna att kunna ta sig ut i naturen för eleverna under sina lektioner. Ridskolans placering innebär idag även begränsade utvecklingsmöjligheter.

H P

Hej. Gällande översiktsplan på Sturkö Bredavik. Idag är vi många som bor i Bredavik på Sturkö med bra avstånd mellan husen och olika fastighetstyper. Här har flera generationer brukat jorden, byggt stenmurar och tagit ansvar för sin mark till kommande generationer. Själv är jag stolt markägare och har öppna vyer runt mig. Vi har valt att bo såhär för vi trivs med det och anser att det är ett stort värde i naturen och dess historia. Att sälja en tomt eller två det är en sak men att skapa ett helt tätbebyggt samhälle i Bredavik och förstöra all den åkermarken som finns här vore katastrof! Ni anser att åkermark är värdefullt men hur tänker man där? Människor som vill bo i radhus eller tätt inpå varandra kan ju välja sådana befintliga områden. Personer som skulle köpa dessa tänkta hus bryr sig bara om att se havet och inte vilka generationer som gått och förvaltat marken. Jag anser att man drar detta för långt och tänker in en tät bebyggelse runt idag öppna fina Bredavik som skulle få ett helt annat avskräckt utseende med hus som passar in i Hässlegården. Självklart är det trevligt med ny bebyggelse men inte i denna stora utsträckning. Min mark kommer aldrig att säljas till Karlskrona kommun iaf och jag emotsäger mig detta enormt usla förslaget.

Kommentar:
Norra Sturkö föreslås som en möjlig plats att vidareutveckla ett skärgårdssamhälle. Stor efterfrågan finns på boende i skärgården och även en utveckling av servicen. För att skapa möjligheter till varierade boendeformer har även tätare former av bebyggelse föreslagits. Översiktsplanen är dock endast vägledande och styr varken placering eller utformning av eventuell framtida ny bebyggelse. De ytor som översiktsplanen pekar ut ska även ses som generella och vidare planering kommer utreda platserna ytterligare. Markägaren har bestämmanderätt över marken.

I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och

jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

I B och A B

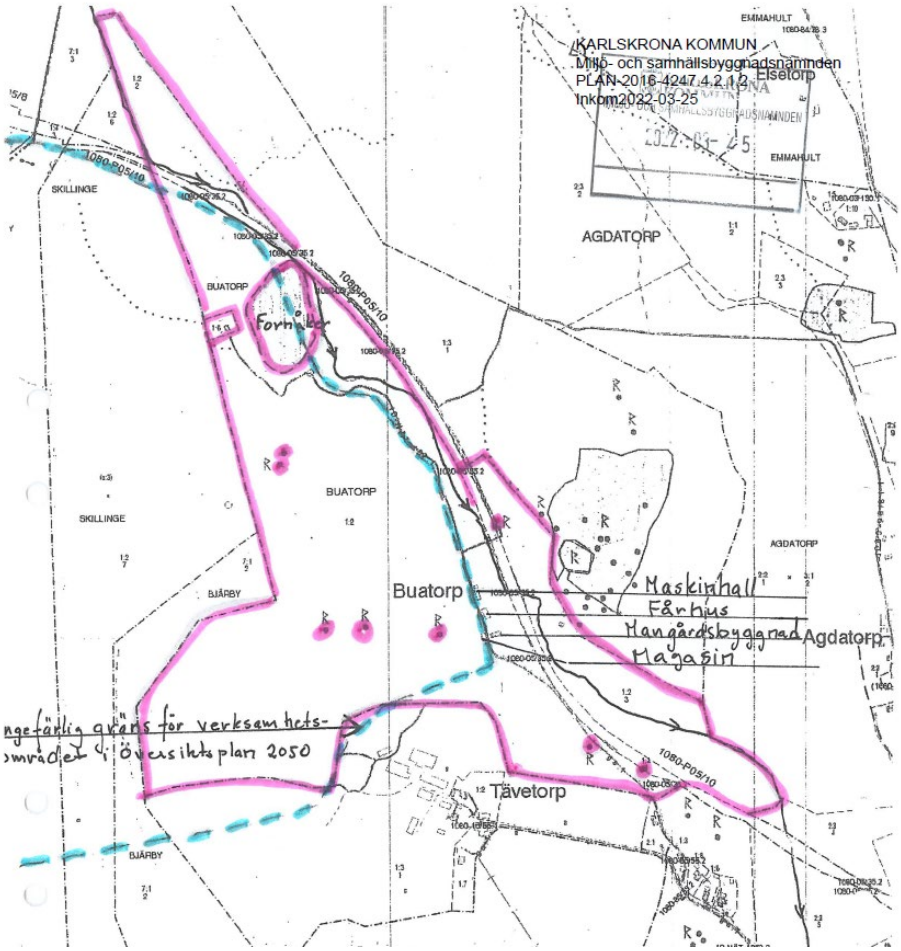
Fastigheten Karlskrona Buatorp 1:2 vars skogsmark till stor del berörs av översiktsplanen består av cirka 10 hektar åker, 4 hektar betesmark och 40 hektar skog. Om skogsmarken tas i anspråk för annan verksamhet går det inte att bruka fastigheten på samma sätt som det gjorts tidigare. I norra delen av skogsmarken finns ett avstyckat torp, Karlskrona Buatorp 1:6, med ett äldre bostadshus i fint skick. Fastigheten ägs av en dansk familj.

Enligt Länsstyrelsens bevarandeplan för odlingslandskapet 1996 är området kring Agdatorp och Buatorp, med bevarade reliker av ett äldre kulturlandskap, av stor vikt för förståelse av tidigare markanvändning. Området koloniserades som helhet redan under den äldre bronsåldern. Det omfattande fornlämningsbeståndet ger en representativ bild av den förhistoriska utvecklingen. Bebyggelsen vid Agdatorp och Buatorp har kulturhistoriskt egenvärde. Bynamnen inom området torde ha förhistoriskt ursprung.

Inom fastigheten Buatorp 1:2 finns 8 registrerade fornminnen varav 5 finns inom den berörda skogsmarken. Tre av dessa är gravrösen troligen från bronsåldern. Inom berörd skogsmark finns också ett område klassat som en fornåker.

Mangårdsbyggnaden är uppförd 1834. Gården har varit i släktens ägo sen 1855. Som gränsen för verksamhetsområdet är utritad kommer mangårdsbyggnaden att hamna cirka 10 meter utanför gränsen för verksamhetsområdet.

Mot bakgrund av ovan stående torde det föreslagna verksamhetsområdet medföra att hela fastigheten måste exploateras eftersom någon frivillig försäljning inte är aktuell.

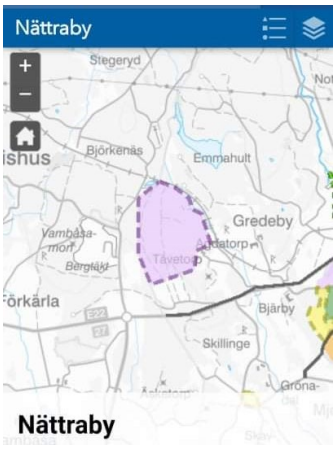


Kommentar:
De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre. Då kommer också diverse utredningar att behövas, exempelvis kopplat till kulturmiljö.

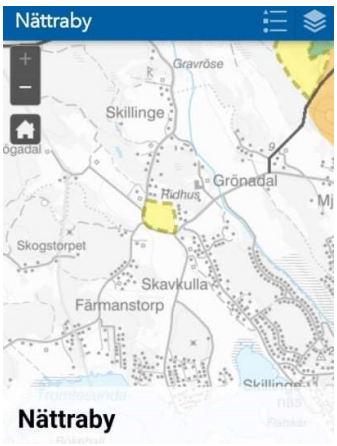
Översiktsplanen är ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande vilket innebär att ett utpekat utvecklingsområde inte nödvändigtvis måste bebyggas i framtiden. Markägaren har bestämmanderätt över marken.

I C 1

Att placera en industri (som dessutom redan idag alstrar höga ljudniver) när bostäder och djur är inte lämpligt. Att dessutom ta åkermark till det rimmar inte med målet att Sverige ska kunna vara självförsörjande vid kris.,



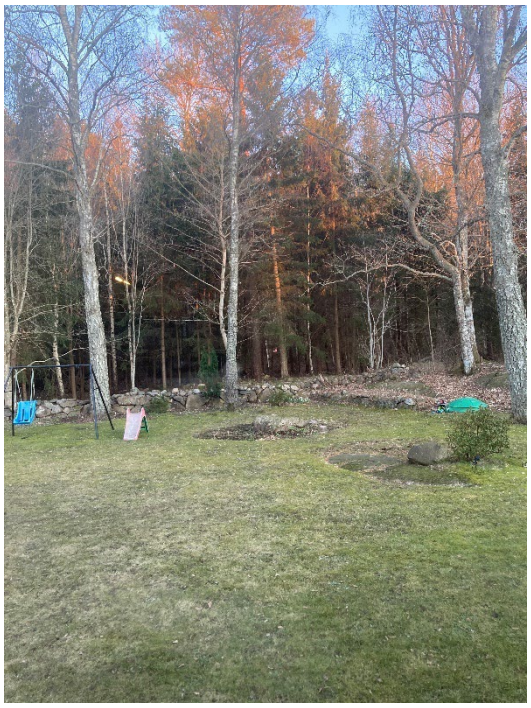
Det är mycket olyckligt att bygga ännu mera bostäder i Grönadal då vägen är smal och slingrig med skymd sikt samt ingen separering för fotgängare, cyklister eller hästekipage. Området runt Grönadal är område med mycket hästar både på gårdar och anläggning. Det medför att andelen hästar på vägen är högre än på andra liknande vägar så även hästsläp.



Kommentar:
De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. I fortsatt planering kommer områdena närmre behöva studeras och vidare utredningar göras.

I C 2

Jag å min familj bor på Hjortvägen i Rödeby å vad vi förstått så finns d fortfarande på förslag att bygga hus mellan Hjortvägen å Mörtövägen. Därav vill vi lämna synpunkter på att bygga hus/flerfamiljshus bakom vårt hus är inget som vi vill. Vi köpte huset här då vi har skogen precis bakom å d va en stor bidragande faktor till att vi köpte det. Att ha hus å lägenheter precis bakom är ingenting som lockar! Skogen används dagligen av både oss, grannar å av djur, både vilda å tama!



Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra andra värden såsom naturvärden och friluftslivsvärden. De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre. Även inom denna process kommer finnas möjlighet att yttra sig.

J E, N S, J N, M K, C Å och L Å

1. Sammanfattning

Vi, fastighetsägare Grönadal 1:45, 1:44, och 1:43, motsätter oss å det starkaste processen som lett fram till utställningsversionen av Översiktsplan 2050. Specifikt avses handläggningen av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse med blandade bebyggelseformer i Grönadal 1:50. Nedan följer en kortfattad sammanfattning av varje delrubrik i yttrandet.

Formella fel

- Väsentlig information kring förslag på förändrad markanvändning har tillkommit efter samrådsskedet, vilket innebär att möjligheten för allmänheten och Länsstyrelsen att yttra sig har inskränkts. Detta strider mot lagstiftarens avsikt i Plan- och bygglagen.

- Platsen har inte utretts tillräckligt inom ramen för översiktsplanen (med beaktande att marken klassas som jordbruksmark). Kommunens tjänstemän har tidigare utrett att platsen inte uppfyller kraven för att ta marken i anspråk enligt Miljöbalkens 3 kap 4 §. Inga sakförhållanden redovisas i Översiktsplanen som förändrar bedömningen att platsen är olämplig. Området förefaller heller inte omfattas av översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

- Formuleringarna kring vikten av dalgångarnas bevarande väster om Nättraby och att dessa inte exploateras, samtidigt som det utpekade området är lokaliserat mitt i en av dessa sprickdalgångar gör översiktsplanen motsägelsefull. Tydlighetskravet i Plan- och bygglagen 3 kap 6§ efterlevs ej.

Övriga synpunkter

- Kommunens beredning av ärendet ifrågasätts av undertecknade då det saknas transparens kring vad beslutsfattarna grundat sina beslut på. Detta kopplat till hur Grönadal 1:50 hanterades vid ansökan om planbesked 2021 då Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bortsåg från tjänstemännens utredning och förslag till beslut om att avslå ansökan om planbesked. I praktiken ogillades även gällande Översiktsplan 2030 som vägledning för beslutet, utan motivering.

- Kommunen låter exploateringsintresset väga tyngre än riksintresset jordbruksmark och bevarandet av sprickdalgången och landskapsbilden, trots att kommunens tjänstemän bedömer att projektet inte kan anses vara av väsentligt samhällsintresse då exploateringens effekt på bostadsbristen bedöms som måttlig. Om exploateringen skulle minska i omfattning skulle den ha än mindre effekt på bostadsbristen men åverkan på sprickdalgången skulle ändock bli stor eftersom den är som smalast just här.

- Kommunen har inte utrett alternativ lokalisering i arbetet med Översiktsplan 2050 så som lagstiftaren avsett genom Regeringens prop 1985/86:3 angående större sammanhängande jordbruksbygder. Detta bör göras då platsen har beskrivits som "ett större jordbruksområde".

- I området kring Grönadal 1:50 förekommer bland annat stora mängder ekoxe som är fridlysta samt fladdermöss som kräver noggrant skydd enligt art- och habitatdirektivet.

- Kommunen förefaller ha bestämt sig för att Grönadal 1:50 ska exploateras innan platsen ens ha bedömts lämplig, ochjusterar sitt

strategiska dokument Översiktsplan 2050 i sent skede för att få stöd för detta.

Vi har noterat att markägaren till Grönadal 1:50 är ersättare i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och vi anser det högst olämpligt om vederbörande är involverad eller ges insyn i beredningen eller inför beslut av ärendet.

Om inte omtag görs och Grönadal 1:50 tas bort ur Översiktsplan 2050 för att rätta upp detta yrkandes påpekade formella brister kommer vi att överklaga kommunfullmäktiges kommande beslut om översiktsplan i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900) 13 kap 1§ (1) jämte Kommunallagen (2017:725) 13 kap 8§ (1). Därefter kommer vi att överklaga efterföljande detaljplan för bostadsbebyggelse i området som baseras på översiktsplanen avseende sakligt innehåll.

För utveckling av sammanfattade punkter ovan hänvisas till rubrikerna 2-5 nedan.

2. Formella fel

Vi anser att felaktigheter föreligger i det nuvarande förfarandet med Översiktsplan 2050 avseende tillkommen exploatering i Grönadal. Huvudskälet för vår uppfattning är att omfattande väsentlig information avseende förslag på förändrad markanvändning kommit in i processens absoluta slutskede, utan att på ett tillräckligt sätt ha beretts i samrådsskedet. Detta uppfattar vi ej uppfyller lagstiftarens avsikt med Plan- och bygglagen.

Vår uppfattning är att sent införd föreslagen ny exploatering i Grönadal är bristande utredd. Ändå redovisas att området ska exploateras genom att det är inritat på översiktsplanens karta. Utpekandet på kartan är i stort den enda beskrivningen av den föreslagna exploateringen som medborgarna kan ta del av. Inga positiva skäl som motiverar exploateringen redovisas. Endast fragment angående negativa konsekvenser av exploateringen återfinns i utställningsversionen. Enligt vår uppfattning är det svårt, för att inte säga omöjligt, att läsa sig till om det aktuella området i någon mån alls omfattas av planens miljökonsekvensbeskrivning.

Ytterligare fel i formell mening utgörs av att beskrivningarna av området i stort och av exploateringen är motsägelsefull. Vår uppfattning är att utställningsversionen inte lever upp till tydlighetskravet i Plan- och bygglagen 3 kap 6§.

Dessa uppfattningar kommer nedan att utvecklas.

2.1 Samråd

Det tänkta området för exploatering i Grönadal finns inte med vare sig i den nuvarande gällande Översiktsplan 2030 eller Översiktsplan 2050 samrådsversion. Området har inte heller ingått, eller ingår, i kommunens bostadsförsörjningsprogram med dess därtill redovisade planreserv.1 Det är först i Översiktsplanens utställningsversion som kommunens vilja att exploatera området kommer till allmän kännedom.

Vår uppfattning är att Karlskrona kommun tagit lätt på samrådets betydelse då kommunen förefaller anse att exploateringen i Grönadal inte behöver behandlas i likhet med andra områden genom samrådsförfarande.

Exploateringen av Grönadal innebär väsentliga förändringar av området; för de boende, för jordbruksmarken, för landskapsbilden och naturvärden. Vår uppfattning är att det inte är i enlighet med andemeningen av Plan- och bygglagens föreskrift om hur en planprocess ska gå till att tillföra väsentliga förändringar så sent i processen.

Boverkets utbildningsmaterial råder kommuner och länsstyrelser att lägga stor vikt vid samrådsskedet: "Det är i det momentet man har bäst chans att få rätt slags plan, få in kunskapsfrågoma rätt och få fram de besked som behövs."2

Samrådets syfte och viktiga funktion framgår tydligt i förarbetet till Plan- och bygglagen (Proposition 2009/10:170. En enklare plan och bygglag):

"Huvudsaken är att lagstiftningen säkerställer att det ges möjlighet till en offentlig debatt i det tidiga skedet av översiktsplaneringen."3

I samma förarbete anges det som viktigt att bestämmelserna om samråd garanterar att behoven av förankring och inflytande tillgodoses för att ge översiktsplanen demokratisk legitimitet.4 Vidare anges att "För att stärka det demokratiska inslaget i översiktsplaneprocessen bör vidare kommunens medlemmar ges tillfälle att delta i samrådet".5

Förarbetet anger att "berörda myndigheter och sammanslutningar som har ett väsentligt intresse av översiktsplaneringen ska ges möjlighet att delta i samrådet."6

Utifrån de ovanstående citaten ställer vi oss således frågan: På vilket sätt kan medborgarna sägas ha fått delta i samrådet om väsentlig information tillkommer i efterhand?

Proposition 2009/10:170 anger specifikt att Länsstyrelsens granskningsyttrande är centralt i planprocessen.7 Enligt vår uppfattning är

det väsentliga i detta sammanhang att Länsstyrelsen i Blekinge har förvägrats att fullfölja sitt centrala uppdrag så som lagstiftaren har avsett genom Karlskrona kommuns förfarande. Den redovisning av exploatering av jordbruksmark i översiktsplanens samrådsversion som Länsstyrelsen tagit ställning till innehöll som ovan anförts inte exploateringen i Grönadal. Länsstyrelsen har därmed inte haft möjlighet att bedöma helheten i översiktsplanen så som den kommer att gestalta sig i den slutliga versionen. I en formell mening kan Länsstyrelsen heller inte göra det i sitt yttrande till utställningsversionen då den statliga myndigheten inte granskar samma saker i samråds- respektive granskningsskedet enligt Plan- och bygglagen 3 kapitel 10§ respektive 3 kap 16§. Länsstyrelsen granskar enligt dessa paragrafer exploatering av jordbruksmark endast i samrådsskedet.

Ovanstående argument bör också ses i perspektivet av att Karlskrona kommun efter Länsstyrelsens yttrande i samband med samrådsskedet valt att ta bort viss exploatering av jordbruksmark på andra ställen i kommunen. Detta är redovisat genom en särskild karta i utställningsversionen. Men samtidigt lägger man alltså till ett nytt område (Grönadal) som Länsstyrelsen inte haft kännedom om i samrådsskedet. Det är endast inritat på karta som ett område som ska exploateras och passerar lätt förbi om planen inte läses mycket uppmärksamt.

Länsstyrelsen i Blekinges uppfattning har efterhörts av oss angående det ovanstående. Den ansvariga handläggarens uppfattning är att Karlskrona kommuns förfarande är märkligt och avvikande.8 Vår uppfattning är att detta tyder på att våra anförda argument inte är tagna ur luften eller saklösa.

Vår uppfattning är att Karlskrona kommuns förfarande innebär att Länsstyrelsen har kringgåtts. Det är ett problem ur både förvaltningsmässigt och demokratiskt hänseende. Vår uppfattning är att det även ligger i det allmännas intresse att processen ska vara likvärdig för alla och att Länsstyrelsen får möjlighet att fullgöra sitt uppdrag i enlighet med Plan- och bygglagen. Det rimliga är därför att antingen stryka Grönadal ur Översiktsplan 2050, eller göra omtag i översiktsplanprocessen ända tillbaka till samrådsskedet så att Länsstyrelsen och allmänheten får möjlighet att yttra sig angående förslag till ändrad markanvändning i området.

Tydlighetskravet

Lagstiftarens motiv till Plan- och bygglagens tydlighetskrav framgår i lagens förarbete:

"det är viktigt att planen är begriplig och överskådlig" (...) Det bör tydligt framgå vad kommunfullmäktige konkret tar ställning till.".9

Vår uppfattning är att översiktsplanens textstycken av relevans för Grönadal inte uppfyller lagstiftningens krav då formuleringarna

karaktäriseras av motsägelser av paradoxala mått. Området beskrivs enligt följande:

"Väster om Nättraby är det av stor vikt att bevara dalgångarna, jordbruksmarken och det öppna landskapet"10

"Dalgångarna är av stor vikt att bevara" (...) " Det är av stor vikt att de västra dalgångarna ej exploateras"11

Dalgångarna åskådliggörs med följande bild:

Bild 1.

Det hade varit ärligt mot allmänheten och Länsstyrelsen att också redovisa den här bilden från tidigare utredningsarbete vilken påvisar att den tilltänkta bebyggelsen hamnar mitt i den västra dalgången där denna är som smalast, tvärt emot formuleringarna i text:

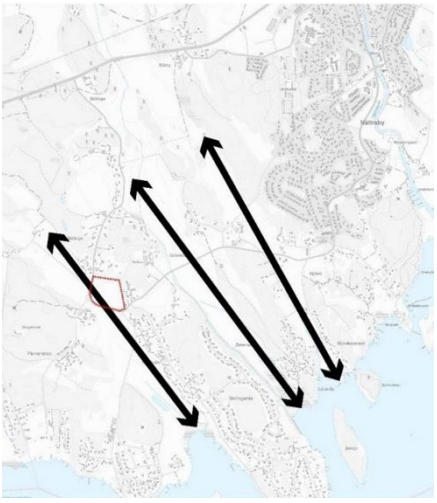


Bild 2.

Avseende översiktsplanens textformuleringar ovan blir på ett skenbart sätt tydligt för läsaren att kommunen anser det som viktigt att bevara de västra dalgångarna; de ska helt enkelt inte exploateras. Men på ett obegripligt sätt blir kommunens implicita slutsats att den västra dalgången ändå ska exploateras genom området i Grönadal. Inga positiva argument anförs; området är endast inritat på översiktsplanens karta. Området ligger dessutom mitt i dalgången där den är som smalast. Påverkan blir därmed, oavsett bebyggelsens utformning, maximalt negativ för övriga intressen såsom jordbruk, landskapsbild, vilda djur och naturvärden.

Vår uppfattning är att helhetsbilden av de motsägelsefulla buden är obegriplig. Flera argument redovisas, enligt ovan, som talar emot en exploatering, men inga som talar för. Om detta exempelvis hade omhändertagits i en framtida process för detaljplan hade det blivit än mer obegripligt. Plan- och bygglagen 4 kap 33 § (5) anger att en detaljplan ska innehålla en redovisning av om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen. Det går inte i det här fallet att tolka översiktsplanens vägledning för det berörda området.

Motsägelserna i översiktsplanen innebär att planen kommer vara svår att använda för ett fortsatt detaljplanearbete och framförallt möjligheterna att överklaga detsamma. Motsägelserna innebär att översiktsplanen kan tolkas på olika sätt beroende på vad som passar.

Enligt vår uppfattning skulle det förstås kunna vara enkelt för Karlskrona kommun att komma runt dessa argument genom att endast ändra på formuleringar. Det skulle dock innebära att översiktsplanen förlorar sin strategiska och långsiktiga funktion. Liknande formuleringar som de ovanstående om betydelsen av att bevara de västra dalgångarna återfinns i Översiktsplan 2030 samt Översiktsplan 2050 samrådsversion. Vill kommunen bevara sin trovärdighet, och uppfylla Plan- och bygglagens tydlighetskrav, bör området i Grönadal inte utpekas för exploatering.

3. Övriga synpunkter

3.1 Kommunens beredning av ärendet

Enligt vår uppfattning måste den tänkta exploateringen i Grönadal betraktas i ett helhetsperspektiv. Hanteringen i översiktsplanprocessen måste ses i ljuset av hur ärendet tidigare har behandlats i kommunens planbeskedprocess.

Det aktuella området har som ovan angetts inte ingått i samrådsversionen av översiktsplanen så att allmänheten eller någon annan har kunnat få vetskap om inriktningen.

Markägaren insände som synpunkt till samrådet 2020-09-04 sitt önskemål att få in området i översiktsplanen. I synpunkten kan utläsas att markägaren i ett tidigare skede fått uppfattning om att kommunen ställt sig positiv till en exploatering: "Kommunen har sedan tidigare varit positiva till en utveckling"14. Vi bedömer att markägarens uppfattning sannolikt inte uppstått utan anledning. Om kommunen ställt sig positiv vid en sådan tidig kontakt är vår uppfattning att det är uppseendeväckande då ingen form av utredning utifrån Miljöbalken eller Plan- och bygglagen ens hade påbörjats vid tillfället. Vi anser att detta utgör starten på ett förfarande som präglas av en vilja till exploatering som tagit överhanden framför andra intressen.

Kommunen mottog 2021-02-25 begäran om planbesked från markägaren. 2021-06-03 behandlade Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ärendet. Till detta möte hade Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram ett sexton sidors beslutsunderlag ("Planbesked") daterat 2021-05-17 som utifrån Miljöbalkens 3 kap 4 § entydigt pekade på olämpligheten i en exploatering av Grönadal:

"Den sammanlagda bedömningen är att förslaget ej uppfyller de krav som ställs enligt formuleringen att brukningsvärd jordbruksmark endast får "tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk" (MB 3:4)."15

Ytterligare anförda skäl i planbeskedet behandlas nedan under punkten jordbruksmark.

Utifrån förvaltningens utredning rekommenderades Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att avslå ansökan om planbesked.16 Denna rekommendation antogs därefter av Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott 2021-05-27.17 Nämnden följde dock inte rekommendationen utan beslutade vid sammanträde 2021-06-03 att bordlägga frågan och återremittera frågan till förvaltningen.18

Sammanträdesprotokollet innehåller endast själva beslutet. Inga motiv eller relevanta sakförhållanden redovisas, vare sig angående bordläggning eller återremittering. För att skapa klarhet för oss själva kontaktade vi telefonledes tjänstemän som deltagit i sammanträdet; sekreterare Adrian Althini samt förvaltningschef Kristina Stark. Vi valde att kontakta just tjänstemän för att få en mer oberoende syn på sammanträdets överväganden och diskussion. Den förstnämnde hade ingen minnesbild av beslutet trots att det var fattat i närtid och den sistnämnda var inte så insatt att hon kände att hon kunde uttala sig förutom att beslutet var fattat i demokratisk ordning. Angående miljöbalkens bud angående ianspråktagande av jordbruksmark anförde hon det dock som lämpligt att förhålla sig till arronderingen. Vi försökte därefter kontakta fler tjänstemän

vilka deltagit i sammanträdet men dessa var inte tillgängliga. Därefter påbörjades sommarsemestern och vi bestämde oss för att invänta utfallet av nästa nämndsammanträde.

Frågan behandlades därefter vid Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2021- 09-09. Det är för oss okänt i vilken mån beslutet att återremittera ärendet till Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen lett till något ytterligare utredningsarbete. Ingen uppföljning av återremitteringen behandlas i protokollet. Vi själva kan dock konstatera att det beslutsunderlag ("Planbesked") som förvaltningen tagit fram till sammanträdet 2021-06-03 fått förnyad aktualitet till sammanträdet 2021-09-09. Exakt samma underlag framlades till sammanträdet, dock med ändrat utgivningsdatum (nu 2021-09-01 istället för 2021-05-17). Det är därför en rimlig uppfattning att förvaltningens aktuella handläggare inte uppfattat att något faktiskt förhållande hade ändrats. De anförda förutsättningarna och slutsatserna var och är som sagt de exakt samma som tidigare. Ändå rekommenderade Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott att bevilja planeringsarbete, vilket nämnden också fattade beslut om. I protokollet framgår följande:

"Det pågår just nu ett arbete med en ny översiktsplan där avvägningar mellan t.ex. exploateringsintressen och jordbruksmark görs. Föreslaget område för ny exploatering enligt ansökan om planbesked tas med och viktas i fortsatt arbete med den nya översiktsplanen."19

Vi hade svårt att förstå att beslutet fattats tvärs emot de två identiska beslutsunderlagens ("Planbeskeden") utredning och rekommendation utifrån Miljöbalkens 3 kap 4§. Vi kontaktade därför planchef Eleonor Karlsson telefonledes för att få hjälp att tolka beslutet. Hon förklarade att jordbruksmarken har så högt skydd att det i praktiken krävs att ett område återfinns i en översiktsplan för att det ska kunna anses att tillräckliga skäl finns för exploatering. Vidare anfördes ett förslag på rimlig tolkning av politikernas beslut: tankegången kunde tänkas vara att "det kan inte uteslutas att det är möjligt att bygga på denna platsen"20.

Som ovan anförts kontaktades förvaltningschef Kristina Stark för frågor efter sammanträdet 2021-06-03. I sammanträdesprotokollet 2021-09-09 har Stark emellertid själv anfört sig jävig i ärendet.21 Det hade hon inte gjort i protokollet 2021-06-03. Vår uppfattning är att detta är uppseendeväckande då hon heller inte avböjde att svara på våra frågor efter mötet 2021-06-03 på grund av jäv utan istället förklarat sig inte tillräckligt insatt. Vi känner inte till skälen för jäv och därmed inte heller vad det kan ha haft för eventuell betydelse för ärendet, samt om jäv faktiskt har uppstått mellan mötena. Detta är alltså ingen anklagelse utan en identifiering av vad vi upplever är ett märkligt förhållande.

Oavsett vilken motivbild som funnits för beslutet 2021-09-09 kvarstår reella förhållanden vars konsekvenser vi sammantaget uppfattar vara anmärkningsvärda:

1. Förvaltningen har utrett begäran om planbesked utifrån gällande Översiktsplan 2030. Förvaltningen föreslog att avslå ansökan. I praktiken ogillades dock användandet av Översiktsplan 2030 av nämnden. Kommunen har dock inte anfört att denna plan är inaktuell, eller inte gäller i någon specifik del.

2. Nämnden beslutade att både bevilja planeringsarbete och att detta skulle utredas och viktas inom ramen för arbetet med den nya Översiktsplan 2050.

3. Enligt planchef Eleanor Karlsson väger det mycket tungt huruvida ett område är upptaget i en översiktsplan eller inte.

Vår uppfattning är att gällande Översiktsplan 2030 de facto inte förefaller gälla i praktiken, i alla fall inte för Grönadal. Istället för att pröva exploateringsintresset mot en översiktsplan som äger laga kraft har nämnden valt att i praktiken pröva ärendet mot det presumtiva innehållet i en framtida översiktsplan. En parallell till straffrätten får här exemplifiera hur vi uppfattar förfarandet. Legalitetsprincipen (eller förbudet mot "retroaktiv rättvisa") innebär att man inte kan ställas till svars för en handling som begicks innan det fanns en lagstiftning för handlingen. Beslut om exploatering borde på ett liknande sätt heller inte kunna baseras på en översiktsplan som ännu inte är färdig eller vunnit laga kraft. Av relevans här är även det faktum att Länsstyrelsens granskningsuppgift under samrådsskedet inte gått att utföra i det aktuella fallet vilket tidigare behandlats.

Länsstyrelsen i Blekinge skriver följande i sitt samrådsyttrande angående exploatering av jordbruksmark: "Gällande riktlinjer kring i vilken omfattning man kan/bör/får ta jordbruksmark ur produktion håller på att skärpas och det kan framöver bli allt svårare att tillåta att brukningsvärd mark tas i anspråk för annat syfte."22

Vår uppfattning utifrån det ovanstående är att det borde vara lika rimligt för kommunen att förhålla sig till framtida skärpta riktlinjer som till ett eventuellt innehåll i en framtida översiktsplan, vilket framhölls i beslutet om att inleda planbesked för Grönadal 1:50.

Mark- och miljööverdomstolen har i domar upphävt detaljplaner som strider mot den aktuella översiktsplanen och där kommuner inte har redovisat alternativ lokalisering på ett tillräckligt bra sätt.23 I det aktuella fallet förefaller det som att Karlskrona kommun manövrerar för att undgå ett sådant läge. Istället för att förhålla sig till den gällande översiktsplanen

hängs beslutsfattandet upp på innehållet i en kommande plan vars innehåll anpassas för att tillgodose exploateringsintresset samtidigt som positivt planbesked lämnas. Oavsett hur en domstol skulle betrakta det aktuella förfarandet kvarstår faktum: kommunen måste visa att behovet inte kan tillgodoses på annan mark.24

Det är rimligt utifrån det ovanstående att ställa frågan om kommunen förhåller sig likvärdigt gentemot alla motsvarande ärenden. Prövas ärenden alltid mot ett framtida presumtivt innehåll i kommande översiktsplaner, eller väljer kommunen vägledning utifrån vad som passar i det aktuella fallet?

Det är anmärkningsvärt att det kommer att ha förflutit omkring ett helt år från det att Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen fattat sitt beslut att bevilja planbesked till att den nya översiktsplanen antas. Det innebär att den gällande Översiktsplan 2030 under ett helt år i praktiken inte haft någon som helst betydelse i det aktuella fallet. Detta trots att planen formellt fortfarande är aktuell.

Vår uppfattning är att en särskilt viktig del av beslutet 2021-09-09 var att exploatering och planeringsarbete och viktning skulle ske inom ramen för arbetet med den nya översiktsplanen. Vår uppfattning är att det är ytterst tveksamt om detta har fullföljts i någon relevant omfattning. Utställningsversionen innehåller förvisso några separata belägg för varför exploateringen inte är lämplig eller dess negativa konsekvenser:

- "Väster om Nättraby är det av stor vikt att bevara dalgångarna, jordbruksmarken och det öppna landskapet"25

- "Det är av stor vikt att de västra dalgångarna ej exploateras"26'

- "Bebyggelse i sprickdalgångarna väster om Nättraby kan få en påverkan på spridningskorridorer för olika djurarter"27

- "Förslaget med sammanhängande bostadsbebyggelse väster om Nättraby riskerar att få en inverkan på landskapsbilden då den ligger i en sprickdalgång som är karaktäristisk för området."28

Dessa belägg behöver enligt vår uppfattning inte utgöra tecken på att något ytterligare utredningsarbete har genomförts då de återfinns med all önskvärd tydlighet i de förkastade/underkända beslutsunderlagen inför beslutet om planbesked (2021-05-17 respektive 2021-09-01).

Enligt vår uppfattning är den tydligaste indikationen på ett bristfälligt, alternativt uteblivet, utredningsarbete det faktum att utställningsversionen inte innehåller några anförda motiveringar till varför den aktuella jordbruksmarken i Grönadal är lämplig att tas i anspråk. Planen innehåller

tydliga och begripliga motiveringar till varför annan jordbruksmark, exempelvis öster om Nättraby, kan tas i anspråk. Det är enligt vår uppfattning rimligt att behandla alla exploateringsintressen likvärdigt och det finns ingen anledning till att Grönadal skulle vara ett undantag. Det torde dessutom vara av särskild relevans att motiveringen i utställningsversionen till ianspråktagande av jordbruksmark öster om Nättraby är formulerad utifrån en alternativhantering med konsekvensjämförelse mellan att förlägga bebyggelse på jordbruksmark öster respektive väster om Nättraby. Utifrån samtliga jämförelsepunkter (landskapsbild, jordbruksmark, strategiskt läge, möjligheten att tillgodose väsentliga samhällsintressen) är slutsatsen entydig; bebyggelse ska förläggas öster om Nättraby men inte i väster.29 Likväl landar utställningsversionen i att den västra dalgången ändå kan exploateras. Utan motivering blir detta inte endast förvirrande, motsägelsefullt och obegripligt (se synpunkter angående Plan- och bygglagens tydlighetskrav ovan). Det är enligt vår uppfattning ett tecken på att någon faktiskt utredning inte är fullständigt gjord. Det går tvärs emot Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut att ärendet skall utredas inom ramen för den nya översiktsplanen. En rimlig slutsats kan vara att skäl inte redovisas eftersom inga sakliga skäl utifrån Miljöbalken 3 kap 4§ finns.

Utifrån det ovanstående torde planchef Eleanor Karlssons föreslagna resonemang om att "det kan inte uteslutas att det är möjligt att bygga på denna platsen" innehålla liten förklaringskraft. Vi har inte funnit något lagrum, praxis eller övriga riktlinjer som stödjer en sådan tankebana. Om det hade varit en fråga om att genom uteslutning av motsägande argument finna marken lämplig för exploatering hade kommunen rimligen i detta sena skede i planprocessen bemödat sig att också genomföra och redovisa en sådan process. Men så har inte skett. Istället förefaller det vara ett rimligt antagande att kommunens och markägarens exploateringsintresse helt enkelt sammanfaller; man vill att det ska byggas, och är beredd att ändra i kommunens strategiska dokument för att tillgodose denna vilja.

Vår tolkning av Miljöbalkens 3 kap 4§ är den motsatta till Eleanor Karlssons föreslagna förklaringsmodell. Lagen säger att grundsvaret gällande ianspråktagande av jordbruksmark för exploatering är intill dess att vissa omständigheter är uppfyllda. Det gäller alltså inte att utesluta skäl mot att exploatering är omöjlig, utan det gäller att redovisa skäl för att en exploatering är lämplig.

Ett ytterligare argument för frånvaron av ett faktiskt utredningsarbete är hur kommunen redovisar läget på sin hemsida för detaljplaner. Grönadal är i hemsidans kartapplikation inritat som en pågående detaljplan.30 Däremot återfinns ingen skriftlig information gällande utredningsläget på hemsidans sammanställning över pågående detaljplaner.31 Grönadal 1:50 är inte ens med i hemsidans förteckning över pågående planer. Detta skulle förstås kunna bero på en bristfälligt uppdaterad hemsida men det förefaller oss vara mindre troligt då kartapplikationen är uppdaterad. En rimlig uppfattning

torde vara, i likhet med våra argument angående översiktsplanen, att en utredning faktiskt inte finns att redovisa.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-09-09 att utreda exploateringen och vikta densamma mot andra intressen inom ramen för den nya översiktsplanen är fattat i demokratisk ordning. Då finns det också en demokratisk förväntan från kommuninvånarna att detta också ska följas, så länge beslutet inte upphävs. Dock framstår det som troligt utifrån olika separata formuleringar i utställningsversionen att stora delar av utredningsarbetet faktiskt inte avses genomföras inom ramen för den nya översiktsplanen utan i senare processer. Exempelvis:

- "Ett behov finns att på ett djupare plan studera utveckling av delområdena Rödeby, Augerum och Nättraby. Därför föreslås att fördjupade översiktsplaner eller förstudier tas fram för dessa områden." 32

- "För att motverka en negativ påverkan behöver påverkan på landskapsbild undersökas i kommande planarbete och hänsyn tas till landskapsbildens värden."33

På ett principiellt och demokratiskt plan är det uppseendeväckande att kommunen frångår sitt eget beslut. Men på ett sakligt plan, gällande exploatering inom ett större sammanhängande jordbruksområde, är förfarandet dessutom också helt orimligt. Översiktsplanens breda ansats som utgår från hela kommunen är det bästa instrumentet för att utreda alternativ lokalisering. Helt andra svar kommer att erhållas om kommunen medvetet väljer att förlägga utredningsarbetet till senare lokala fördjupade förstudier eller planarbeten. Detta argument utvecklas mer utförligt nedan under punkten jordbruksmark.

Översiktsplan 2050:s stycke om strategiska ställningstaganden avseende areella näringar anför följande som sitt första ställningstagande: "Vid nybyggnation av bebyggelse och infrastruktur ska i första hand produktionsskog utan högre naturvärden tas i anspråk framför jordbruksmark."34 Enligt vår uppfattning befinner sig kommunens förfarande i det aktuella fallet långt ifrån att följa denna framhållna princip. Utgångspunkten kan rimligen inte betraktas vara att kommunen i första hand har förhållit sig till produktionsskog utan högre naturvärden. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har som redan anförts påvisat att alternativ lokalisering finns i det direkta närområdet i form av skogsmark35, något som Översiktsplanen förefaller bortse från. Inga argument anförs för varför den av förvaltningen identifierade skogsmarken inte anses vara tillfredsställande. Det som kommunen i stället verkar ha förhållit sig till i första hand är markägarens exploateringsintresse. **Utan att markägaren insänt sitt önskemål om detsamma till samrådsskedet samt inlämnat sin begäran om planbesked hade det aktuella området aldrig blivit**

föremål för tilltänkt exploatering. Det är tydligt eftersom området som redan anförts inte ingår i Översiktsplan 2030, Översiktsplan 2050 samrådsversion eller planreserv. Plandokumenten säger uttryckligen dessutom att området inte ska exploateras.

Det torde dessutom vara av hög relevans för detta argument att påminna kommunen om Länsstyrelsen i Blekinges principiella resonemang i sitt samrådsyttrande:

"I bedömningen bör inte markägarförhållanden tillmätas någon betydelse eftersom det annars driver fastighetsbildningen mot att optimera markinnehav för att kunna exploatera jordbruksmark."36

Vår uppfattning är att markägarförhållanden de facto har tillmätts betydelse i det aktuella fallet förutom att hela processen startats på markägarens initiativ. Markägaren har som tidigare anförts fått en initial positiv uppfattning från kommunen.

Den omständighet att området är inritat på översiktsplanens karta innebär att kommunen förefaller ha bestämt sig, oavsett framtida ännu ej kända utredningsresultat. Kommunen har tillåtit sig komma till implicita slutsatser utan att ha belägg för dessa. Kommuninvånarna ställs därmed inför fullbordat faktum, innan frågan har utretts. Det viktigaste förefaller vara, utifrån planchef Eleonor Karlssons resonemang, att en exploatering av jordbruksmark måste ha stöd i en översiktsplan. Vår uppfattning är att kommunen manövrerar för att uppnå detta, och andra intressen får stå tillbaka i viktningen.

Lagstiftarens avsikt i utformningen av Plan- och bygglagen var att förstärka översiktsplaneringens strategiska funktion.37 Vår uppfattning utifrån det ovanstående påvisar att Karlskrona kommun i det aktuella fallet inte använder översiktsplaneringsinstrumentet strategiskt och långsiktigt utan opportunistiskt och oförutsägbart.

3.2 Jordbruksmark

Den föreslagna bebyggelsen är på sätt och vis redan utredd genom Miljö- och samhällsförvaltningens beslutsunderlag ("Planbesked") till nämndsammanträdena med datum 2021-05-17 och 2021-09-01. Vår uppfattning är att förvaltningen i dessa dokument förhållit sig väldigt tydligt och begripligt till Miljöbalkens 3 kap 4§ i dessa planbesked. Innehållet förefaller vara glömt när man granskar den nya översiktsplanen. En talande bild som underbygger detta återfinns i den kortfattade information som finns om det aktuella området i översiktsplanens kartapplikation. Bland de saker som ska visas hänsyn nämns inte jordbruksmarken, vilket är anmärkningsvärt och kan tolkas som att kommunen medvetet tonat ner att området består av brukningsvärdjordbruksmark. Om jordbruksmark

underförstått ryms inom "bl.a." förefaller det ändå inte som att kommunen har detta väsentliga nationella samhällsintresse som någon hög prioritet på den aktuella platsen.

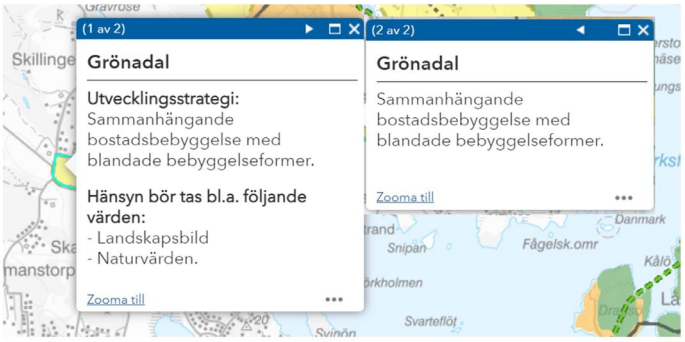


Bild 3.38

Angående brukningsvärd jordbruksmark bedömde förvaltningen den aktuella platsen på följande sätt:

"I detta fall rör det sig om betesmark. Detta innebär att det finns produktionsvärden på marken." och vidare " Idag används marken som betesmark men potentialen finns att använda den som åkermark"39

Angående väsentliga samhällsintressen bedömde förvaltningen den aktuella platsen på följande sätt:

"Det finns ett behov av bostäder inom kommunen och även inom länet generellt. Därav kan intresset sägas vara lokalt och i viss mån regionalt. Det är dock inte ett större antal bostäder som föreslås varför effekter på ovan nämnd bostadsbrist bedöms som måttlig"40 och vidare

" Det finns inte skäl för att ta jordbruksmarken i anspråk då projektet inte kan anses vara av väsentligt samhällsintresse".41

Bedömningen var alltså att markägarens förslag till bebyggelse, i dess ursprungliga och maximerade omfattning, ändå inte skulle påverka kommunens behov av bostäder mer än måttligt. När vi har ställt fråga till planchef Eleonor Karlsson angående detta svarade hon att det inte är säkert att bebyggelse kommer att tillåtas i den omfattning som markägaren önskar.42 Vår uppfattning är att det argumentet snarare talar för att det väsentliga samhällsintresset av bebyggelsen minskar ännu mer. Effekten på bostadssituationen skulle bli lägre än måttlig om bebyggelsen reducerades. Det förefaller rimligt att anta att skälet att exploatera jordbruksmark då skulle tappa än mer tyngd. Vi yrkar å det starkaste att kommunen inte väljer den vägen. Genom många små knappt märkbara steg kommer jordbruksmarken till slut att vara borta, och även ett begränsat tillskott av

bebyggelse skulle starkt påverka landskapet då platsen befinner sig i den smalaste delen av dalgången.

Angående att jordbruksmark kan tas i anspråk om behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk bedömde förvaltningen den aktuella platsen på följande sätt:

"För att ta jordbruksmark i anspråk ska även bedömas varför förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande. I det direkta närområdet finns mark i form av skogsmark som skulle gå att ta i anspråk för bostäder istället. Detta skulle innebära en väsentligt mindre påverkan på de värden som finns i området. Gällande utveckling av Nättraby med tillhörande behov av service är även förslaget att vidareutveckla orten österut, mot stadsbygden."43

Ingenting av det ovanstående torde ha ändrats i sak förutom att förekomsten av alternativ lokalisering förefaller ha glömts bort, alternativt inte förklarats tillfredsställande. Det är kommunen som har bevisbördan. Här är det ånyo lämpligt att påminna om Mark- och miljööverdomstolens dom Pl 188-17 som bland annat upphävt en kommuns planbeskrivning beroende på att kommunen i fråga inte hade visat att det inte fanns annan mark att ta i anspråk för att tillgodose behovet av bostäder.

Lagstiftarens avsikt med Miljöbalkens 3 kap 4§ föreskrift om utredning av alternativ lokalisering kan härledas till Regeringens proposition 1985/86:3. Denna var förarbete till Lag (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. vars 2 kapitel är inarbetat i nuvarande miljöbalk. Där anges bland annat för större sammanhängande jordbruksbygder att det kan "vara nödvändigt att också redovisa möjligheterna till alternativ lokalisering till annan del av den berörda kommunen eller regionen."44

Detta anser vi vara ett högst rimligt förfarande i det aktuella fallet då Karlskrona kommun själv beskriver området där Grönadal ingår enligt följande: "ett större jordbruksområde kring de dalar som går i nord-sydlig riktning ut mot havet."45 Vi anser därmed att frågan om alternativ lokalisering måste göras i översiktsplanering eller regionalt/mellankommunalt och inte vid en senare "inzoomad" fördjupad plan, studie eller detaljplan. Denna ståndpunkt är av oss prövad mot handläggare vid Boverket som principiellt meddelade att uppfattningen var rimlig.46 Argumentet förstärks genom att lagstiftaren ytterligare har underbyggt sin avsikt med lagen i samma proposition:

"Jag utgår från att kommunerna, i de fall de anser sig tvingade att ta i anspråk brukningsvärd jordbruksmark för utbyggnadsändamål, kommer att i översiktsplanen redovisa de alternativa utbyggnadsområden som har studerats och även belysa konsekvenserna från allmän synpunkt av de olika

alternativen."47 Det är tydligt att översiktsplanen är det lämpligaste stället att redovisa överväganden kring alternativ lokalisering. Och det är också tydligt att Karlskrona kommun inte har gjort detta.

Vår uppfattning är att vi hittills i yttrandet har påvisat att Karlskrona kommun har manövrerat för att slippa förhålla sig till lagstiftningen. **Om alla kommuner i Sverige skulle agera som Karlskrona kommun skulle lagens skyddsmekanismer för exploatering av jordbruksmark de facto förlora sin såväl praktiska som faktiska betydelse.**

Bortsett från argument utifrån miljöbalken förefaller det också relevant att påminna kommunen om hur dess egen förvaltning har bedömt den tänkta bebyggelsens påverkan på det jordbruk som bedrivs i direkt anslutning till området:

"Planområdet ligger på den smalaste platsen sett utifrån de öppna ytor och den jordbruksmark som finns inom dalgången. Sydväst om planområdet finns bebyggelse som gör att jordbruksmarken här trängs in. Jordbruksmarken har även blivit inträngd på andra platser inom dalgången. Om en exploatering skulle ske på platsen, så blir den redan trängda jordbruksarealen här i praktiken styckad i två mindre och inte längre ett sammanhängande område".48

Det ovanstående har definitivt inte ändrats i sak då det förhåller sig om de fysiska förutsättningarna på platsen. Därmed torde förhållandet äga relevans även för den nya översiktsplanen. Alla sätt att försöka anpassa den tänkta bebyggelsen efter dessa dåliga förutsättningar för att göra så liten påverkan som möjligt på både pågående jordbruksverksamhet med djurhållning och landskapsbild uppfattar vi vara försök att tillmötesgå markägarens exploateringsintresse. En seriöst menad viktning mellan olika intressen borde leda till att förlägga bebyggelsen någon helt annanstans istället för den strategiskt mest ogynnsamma platsen.

4. Artskyddsförordningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har i planbeskeden angett som ett utredningsbehov att genomföra en naturvärdesinventering av den aktuella platsen. Vi ser det som relevant att i detta sammanhang redovisa följande:

I området finns mycket ekoxe och det kläcks varje år en stor mängd ekoxar i slänten/trädridån i direkt anslutning till den tilltänkta bebyggelsens hela östra sida samt uppe på höjden. Vi ställer oss frågande till hur detta fortplantningsområde och habitat skulle påverkas av bl.a. markvibrationer och buller från byggnadsarbeten som kommer pågå under sannolikt lång tid.

På sommaren ser man ekoxarna flyga över den öppna betesmarken mellan träddungen och slänten/trädridån öster om det tilltänkta området i båda riktningarna. Även om omkring 70-100 meter separerar träddungen från trädridån och kläckningsområdet torde det finnas rimliga skäl att anta att dessa områden hänger ihop i en så kallad lokal värdetrakt. En exploatering av området skulle sannolikt starkt begränsa populationens livskraft både avseende kläckningsmöjligheter och dess rörelsemönster. Ekoxen är fridlyst i hela landet och är dessutom Blekinges landskapsdjur, vilket kommunen bör ta hänsyn till.

I området är det även gott om fladdermöss i direkt anslutning till den tänkta bebyggelsen. På sommaren kan man se dessa flyga över det öppna fältet. Dessa djurs möjligheter till föda och rörelsemönster skulle starkt begränsas av den tilltänkta bebyggelsen. Alla fladdermusarter kräver ett noggrant skydd enligt art- och habitatdirektivet.

Bild 4.49

5. Avslutning

Utifrån våra ovan anförda motiveringar angående formella fel, en tveksam beredning av ärendet, negligerande av jordbruksmarkens lagstiftade skydd samt förekomsten av skyddade djurarter yrkar vi å det starkaste på att föreslaget område för exploatering i Grönadal tas bort ur Översiktsplan 2050.

Kommentar:
I planering av mark- och vattenanvändning finns ofta konflikter mellan olika intressen. Översiktsplanens roll är att i process komma fram till hur olika intressen samlat ska tillgodoses. Översiktsplanen ska spegla

den politiska majoritetens viljeriktning för den fysiska miljöns användning, utveckling och bevarande.

Då en översiktsplan är en process (där samrådet syftar till att inhämta kunskap och information kring ett specifikt förslag) är det inte konstigt att justeringar i planförslaget görs mellan skedena. I annat fall skulle samrådsprocessen enbart syfta till information utan möjligheter för samrådsparter att påverka planen. Karlskrona kommun anser därför inte att det är främmande att justeringar i planförslaget sker mellan exempelvis samråd och utställning.

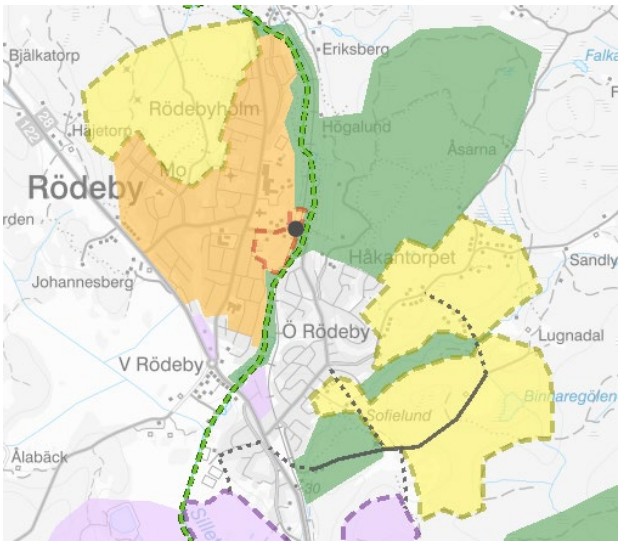
Flera ytor där jordbruksmark togs i anspråk för exploateringssyften lyftes under samrådsskedet, vilket påverkade mark- och vattenanvändningskartan mellan samråd och granskning. Detta gäller alltså inte enbart fastighet Grönadal 1:50, utan viktning mellan intressen har generellt gjorts i förslagets olika delar (fördjupningsområden).

Ansökan om planbesked inkom till och besvarades av Karlskrona kommun innan fastighetsägaren till Grönadal 1:50 var ledamot i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Beslutet om att inleda arbetet med detaljplan togs i bred politisk förankring. Parallellt genomfördes en revidering av ianspråktagande av jordbruksmark i översiktsplanen utifrån inkomna synpunkter på samrådsförslaget. I det arbetet har exploateringsytor på jordbruksmark tillkommit och utgått. Det reviderade förslaget till mark- och vattenanvändning redovisades sedan i utställningsskedet.

Efter den aktuella ytans införande i översiktsplanen har texter kompletterats med vilka konsekvenser detta kan få. Även texter kring hänsynstagande har inkluderats.

J L

Vi är många boende i Håkantorpet i Rödeby, och då framför allt Hjortvägen som dagligen använder de fina skogsområden vi idag har tillgång till. Att förstöra detta och bygga bostäder vore otroligt tråkigt, både för djuren och alla boende i området. Det är många hus som idag har en fin skog som utsikt ifrån tomten som förlorar detta om det istället skulle byggas hus där. Värdet på många bostäder kommer gå ner vilket vore katastrofalt.



Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra andra värden såsom naturvärden och friluftslivsvärden. De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre. Även inom denna process kommer finnas möjlighet att yttra sig.

J N

En ny väg måste byggas till idrottsplats Åvallen i Rödeby. Det är mer eller mindre kaos varje gång det är träning, vilket är varje dag, flera gånger om dagen. Vägen är för smal för att 2 bilar ska kunna mötas på flera ställen. Sen finns det ju även de barn/ungdomar som går och cyklar till träningen på samma väg, vilket försvårar trafiksituationen/säkerheten ytterligare. Idrottsplatsen och klubben har expanderat enormt de senaste 10 åren med fler planer och fler spelare. Nu byggs även padelbanor vid sidan om, vilket genererar ytterligare trafik. (Bilden visar korsningen Rödebyekvägen-Idrottsvägen när bilar får stå och vänta på bilarna som kommer nere från idrottsplatsen för att det inte går att mötas på vägen)

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

J S

Angående era planer för utbyggnad av Heleneberg/ Hallarum så har jag ett antal skäl till att ni bör lämna detta område ifred.

1, Byggnadsplanerna ser ut att ske intill/på bördig åkermark. Varför förstöra sådana områden när vi är i behov av mer självförsörjning inom livsmedel, djurfoder. speciellt nu i en orolig värld med kommande klimatförändringar?

2, Hur kommer grundvattnet påverkas av detta, då vi redan har haft vattenbrist de senaste åren? Både för oss som bor här samt för djur och natur?

3, På tal om kommande klimatförändringar så kommer vattnet med största sannolikhet att stiga, varför bygga nära havet då?

4, Detta område har ett rikt djur och naturliv. Här lever bl.a. diverse reptiler, amfibier, fladdermöss och andra skyddsvärda arter. Däribland långbensgroda, åkergroda, salamandrar, sandödlor samt en del ovanliga vedsvampar. Jag skulle starkt rekommendera att ni skickar ut biologer till dessa områden för att utvärdera nyckelbiotoper. Jag har själv hittat den ovanliga tapetserarspindeln här som det bara har gjorts fyra observationer av i Blekinge, resterande är endast funna i Skåne.

Så med dessa fyra starka argument mot era planer, i enligt mitt tycke ett skyddsvärt område så kan jag inte komma på några positiva punkter med det hela. Mer än ett vackert läge som inte bör störas mer. Jag hade verkligen uppskattat att ni tar detta i åtanke. Visar att ni är upplysta inom klimat och miljö och inte har ett kortsiktigt tänkande med att profitera som så många andra här i världen.

Kommentar:
Inom planering krävs att avvägningar hela tiden görs mellan olika intressen, exempelvis jordbruksmark/naturmark och behov av bostäder eller verksamhetsmark. I avsnittet ”Areella näringar” under ”Ställningstaganden” framgår villkoren för när det kan motiveras att jordbruksmark tas i anspråk och vad som anses vara ett allmänt intresse.

De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre. Det kommer behövas vidare utredningar bland annat kopplat till naturvärden. Eventuellt kan även utredningar kring grundvattennivåer behövas.

Ny bostadsbebyggelse får inte förläggas under + 3 meter över havsnivån. Det aktuella området i Hallarum ligger över + 3 meter över havsnivån.

J T och F T

Önskar att ni i översiktsplanen för 2050 tar med en lösning för trafiksituationen kring Rödeby Aif idrottsanläggning i Rödeby.

Just nu är situationen ohållbar och inte säker för barn och ungdomar. Det behövs en plan på en ny vägsträckning ner till området. Vägarna ner till idrottsanläggning både idrottstigen och idrottsvägen är inte konstruerade för all denna trafik. Just nu byggs det en padelbana så intresset för idrottsområdet lär inte minska.

En helt ny vägsträcka exempelvis från Tippvägen behövs för att barn och ungdomar på ett säkert sätt ska kunna ta sig till träningar och matcher. Idag vågar inte medlemmar låta sina barn cykla ner pga trafiksituationen som råder.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

L A och A-C A

Vi motsätter oss helt exploatering på vår skogsmark i Bjärby lund Nättraby. Denna mark ingår i vår fastighet, som vi äger och brukar. Vår inriktning på både jord och skogsbruk gör så att fastigheten är en bärkraftig enhet. Skogen är värdefull ur ekonomiskt hänseende och en viktig inkomstkälla för oss. Skogen har en hög produktivitet, och består av blandskog, tall, björk, gran och lärk. Vi har alltid satsat på att vår skog ska vara välskött och även produktiv. Finns även två fritidshus som vi äger. Skogen innebär för oss och många andra rekreation och naturupplevelser i form av jakt och många som rider, promenerar, cyklar, plockar svamp och bär. Finns även ett rikt djurliv av grodor och paddor. Något som ni tydligen inte tagit hänsyn till eller brytt er om. Då skogen är kantad av fornminnen borde man väl noterat det. Så vi har väldigt svårt att förstå tanken på att det skulle tas över av tung skitig industri i framtiden. Kan tyckas lite sorgligt att ni som kommun inte tar kontakt med oss innan ni sätter denna befängda idé på pränt. Det finns säkert markägare som skulle välkomna ert förslag och erbjuda mark. Med detta vill vi meddela att vår mark inte under några omständigheter överhuvudtaget är till salu!

Kommentar:
Översiktsplanen är ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande vilket innebär att ett utpekat utvecklingsområde inte nödvändigtvis måste bebyggas i framtiden. Markägaren har bestämmanderätt över marken.

L-O P

Jordbruksmark som brukas med rationella metoder skall inte bebyggas.

Angående översiktsplanen för Jämjö. Det är bra att en del jordbruksmark har tagits bort från planen. Men den del som ligger söder och väster om skolan fram till Hammarby Gata har inte försvunnit från planen och den borde också tas bort. De argument som förs fram för att bygga på dessa åkrar trots att det är av nationell betydelse att inte förstöra brukningsvärd jordbruksmark är svaga och konstiga:

- Att bygga par/radhus och flerbostadshus bara för att man förstör jordbruksmark innebär bara att man kommer att skapa större möjlighet till störningar i samband med gödselspridning m.m. som ytterligare kommer att vara hindrande för det kvarvarande jordbruket.

- Att tro att fler boende i närområdet kommer att innebära en bättre miljö på Jändelskolan under kvällstid är också tveksamt, snarare kommer det att innebära att fler ungdomar kommer att nyttja skolan som en plats att komma undran. Och därmed mer skadegörelse som följd. För att minska skadegörelse borde man öka aktiviteterna på skolan under kvällstid för andra än ungdomar t.ex. använda slöjdsalar för PRO aktiviteter eller i värsta fall anlita polis eller väktare, inte boende i området som inte har någon anledning att gå till skolan.

- Det är bra att skolan ligger i utkanten av samhället då kan aktiviteter av högljudd natur ske med mindre störningar.

- Dessutom tycks den enda undersökningen av alternativa områden varit att se till att de områden som är något mindre attraktiva för att locka byggherrar är markerade som grönområden utan att utvärdera deras miljövärden samt att rita in gröna stråk genom befintliga villaområden och områden markerade för förtätning.

Nordost om Jämjö: Att anlägga ett industriområde ovanför ett vattenskyddsområde kan inte vara bra.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. I det fall jordbruksmark pekas ut i översiktsplanen har en avvägning gjorts och bedömningen är att det finns strategiska fördelar som inte går att tillgodose på andra markområden.

Föreslaget verksamhetsområde ligger utanför vattenskyddsområdet för Jämjö. Vidare planering får utreda hur dagvattenhanteringen för området ska skötas.

Arbetet med trygghet är inte enkelt men en åtgärd kan handla om att skapa en levande stad där platser är befolkade många timmar om dygnet. Boendemiljöer i anslutning till skolan innebär mer aktivitet i kringområdet även kvällstid. Detta behöver följas upp med andra åtgärder. Tillskapandet av aktiviteter kvällstid styrs dock inte av översiktsplanen.

Övriga synpunkter har noterats.

M D, S D, J R och K R

Översiktsplan 2050 för Karlskrona kommun har sju planstrategier, vars syfte är att beskriva hur målbilden ska uppnås. Ett av dessa är förtätning och förädling, i vilken arbetet kring en förbättrad kollektivtrafik beskrivs.

Ambitionen i planförslaget är att tillgängliggöra kollektivtrafik till fler invånare och föreslår därför nya stationslägen för tåg samt nya båtpendelslägen. Effektivitet i infrastruktur, såsom ledningar och väginfrastruktur, har även varit viktigt. Planförslaget föreslår därför i flera områden för en högre bebyggelsetäthet, vilket bidrar till att fler kan använda ledningarna och vägarna.

Snabba kommunikationer innebär att vi ska ha en väl utbyggd infrastruktur som gör det lätt att ta sig till och från Karlskrona.

Synpunkter kopplat till Nättrabys utvecklingsstrategi:

- Bebyggelse föreslås nordost om Nättraby, i anslutning till nytt föreslaget stationsläge för tåg.

Upptaget stationsläge i Nättraby ska ses som positivt för att på ett förenklat vis möjliggöra för fler Nättrabybor att pendla längre sträckor till ett arbete. Nättraby, som den snabbväxande orten inom Karlskrona, behöver fler former av kommunikations- och serviceförmåner för att invånare ska välja att bo kvar på längre sikt. Förslaget nämner även att ökad bebyggelse ska ske inom område nordost om Nättraby, dvs förslag till bebyggelse in mot land. Som plan för framtiden är detta säkerligen inte ett sätt att få Karlskrona att växa, området har idag mycket tom mark och goda möjligheter för bebyggelse, dock byggs inte några nya bostadshus här, trots dessa goda möjligheter. Anledningen är att de flesta individer och kanske framförallt inflyttande kommuninvånare söker sig till havsnära boende, precis som nämns i översiktsplanen 2050 och i visionen för Karlskrona, där havsnära boende ska vara en av faktorerna som lockar nya individer att bli kommuninvånare. Detta är en anledning till varför, inom Nättraby området, Skavkulla/Skillingenäs vuxit under de senaste åren och kommer att fortsätta växa. Detta är ett område inom Nättraby som fortsätter växa och locka nya invånare till Karlskrona kommun. Sammantaget är förslaget bra kopplat till nytt stationsläge, men med tillägget att det inte ska behöva innebära satsning på ökad bebyggelse i närområdet, utan istället se till helheten Nättraby och hur man kan förbättra cykelvägar inom Nättraby för att möjliggöra att alla invånare på ett miljövänligt vis kan ta sig till en tågstation.

- Ny service bör förläggas i närheten av befintliga områden inom Nättraby samt i de nya föreslagna områdena öster om Nättraby.

Nättraby är ett av Karlskronas mest snabbväxande områden och har utvecklingspotential både i att breddas i bostadsområden samt kopplat till uppbyggnad och utveckling kring service- och näringsliv.

2021 hade Nättraby 5419 invånare, vilket gör det till en av de största orterna inom Karlskrona kommun.

Verksamheter - *I planförslaget pekas ytor för verksamhetsmark ut inom eller i anslutning till befintliga verksamhetsområden. För samtliga utpekade verksamhetsområden kring väg E22 bedöms verksamheter inom branscherna hantverk, småindustri, tjänsteföretag eller handel bara lämpligt. Verksamheterna bör inte vara av störande karaktär då de utpekade verksamhetsområdena ligger i närheten av bostäder och skola. Utformningen av nya verksamhetsområden är av stor vikt med tanke på de goda skyltlägen marken innebär. Nya verksamheter av mer daglig- eller detaljhandelskaraktär förläggs istället bäst i Nättraby centrum.*

Att nyttja Nättrabys läge mot E22 till olika former av företagsnäring är exemplariskt, detta då det blir en självklar marknadsföring för alla kringliggande kommuner som passerar. Området besitter dessutom passande mark att ta i anspråk.

För områdena väster om Nättraby, kring Skillingenäs och Skavkulla, hänvisar man enkom till lokaliseringsprinciperna för byggnation på landsbygden. Dessa avser olika former av bygglov och inte en direkt vidareutveckling av områdena för att de Karlskrona kommun invånare som är bosatta där även de ska få ta del av utveckling framåt. Vi anser att underlaget saknar helhetsöversyn avseende Nättraby och var dess potential avseende båda de senaste årens utbyggnad och fortsatt intresse och möjlighet för utbyggnad finns.

<u>Bil- och cykelvägar</u>

Både bil och cykelvägar har ett stort behov av utbyggnad i Nättrabyområdet. Som nämns i planen är Nättraby ett familjeområde och därmed ett mycket barntätt område, varvid översyn av utbyggnad/nybyggnad av skola behövs. Detta ger insikten om att orten även är i stort behov av cykelvägar för att möjliggöra för barn att ta sig till skolan på ett miljömässigt och tryggt vis.

I översiktsplanen, Nättraby utvecklingsstrategi nämns Sjuhalla vid flertalet tillfällen, både utifrån vägstruktur, kommunikation och cykelvägar.

Även vägen till Sjuhalla är idag en osäker led för gående och cyklister. Speciellt viktigt är det att skapa en förstärkt koppling till Nättrabyskolan eftersom detta är målpunkt för många barn varje dag. Att skapa en säker skolväg för gång och cykel kan även minska mängden biltrafik vid Nättrabyskolan. Vid en utveckling i Sjuhalla kan den befintliga bilvägen behöva breddas. Vägen till Sjuhalla är idag smal och på vissa sträckor

i dåligt skick. Längs större delen av sträckan kan vägen breddas i befintlig sträckning. Där detta inte är möjligt får vägen dras om. Vid en breddning är det viktigt att beakta möjligheten att cykla och gå längs vägen. En eventuell breddning av vägen, alternativt avlastning genom nya vägdragningar, får studeras i kommande planering.

Här önskar vi lägga en stor vikt vid att man tar hänsyn till antalet barn som ska ta sig till skolan varje dag. Att satsa på en breddad bil- och utvecklad cykelväg till Sjuhalla känns varken genomarbetat eller logiskt. Sjuhalla är ett litet område med befintliga äldre villor, få nybyggnationer och få skolbarn boende i området.

Området Skavkulla/Skillingenäs är det motsatta, med en stor andel skolbarn och med en mycket bristfällig smal, otrygg väg samt bristande/obefintlig cykelväg och ändock nämns inte detta i utvecklingsstrategin.

Skavkulla/Skillingenäs hade 2020, 881 invånare och har då ökat markant från 784 invånare (2015) och 380 invånare (2000). Detta på grund av goda förutsättningar för bebyggelse, det havsnära läget samt att det på grund av sin utbyggnad skapat ett samhälle för bebyggd samverkan och gemenskap.

Sjuhalla har inte dessa förutsättningar, området är förhållandevis litet och möjligheter för stor utbyggnad saknas. Det visas även tydligt med jämförelse på befolkningstillväxten, då man 2020 hade 228 invånare, en liten ökning från 221 invånare (2015) och 195 invånare (2000).

Från 2015 en ökning med 3% i jämförelse med Skavkulla/Skillingenäs som haft en ökning med 11%.

Skavkulla/Skillingenäs består av 16,3% (2020 års siffror) av Nättrabys totala befolkning.

Vägen mellan Skavkulla/Skillingenäs och Nättraby centrum är extremt belastad och cykelvägar till skolan är högst bristfälliga/obefintliga. Vägen är smal och på liten sträcka har man tagit av den befintliga vägen för att skapa en smal gång/cykeldel endast med en refug som mellanskikt. Det finns inga gatlysen, vilket skapar osäkra och farliga vägar för våra barn och ungdomar att färdas på.

I utvecklingsplanen benämns *För att skapa en socialt hållbar utveckling i Nättraby är det viktigt att i utvecklingen beakta: Utveckla möjligheterna att gå och cykla. Ett utbyggt och tryggt gång- och cykelvägnät behövs både inom befintliga och nya delar av Nättraby. Utan en förbättring av gång- och cykelvägnätet riskerar situationen att försämras eftersom ännu fler bostäder tillkommer.*

Att möjliggöra bättre förbindelser för de 16,3% av Nättrabys invånare bör tas i beaktande, både ur ett säkerhetshänseende, möjliggörande för barn att

tillåtas cykla till skola, idrottsanläggningar och vänner samt utifrån aspekten att området idag växer och kommer att fortsätta växa på grund av sitt läge. Detta i förhållande till att skapa bättre förutsättningar inom samma utvecklingsområde för 4% av Nättrabys befolkning (Sjuhalla) där inte heller samma behov utifrån barnperspektivet finns.

Bilden från utvecklingsstrategin visar tydligt på befintlig bosättningsstruktur.

Kommentar:
Översiktsplanen syftar till att medge varierade boendemöjligheter, såväl nära havet som på andra ställen i kommunen.

Utvecklingsinriktningen för Nättraby är att orten ska utvecklas åt öster. Därmed är mark- och vattenanvändningskartan även fokuserad åt öster. Anledningen till inriktningen är möjligheterna att skapa en sammanhängande ort med goda kommunikationer och tillgång till service. Det finns vidare möjlighet att skapa ett tågstopp öster om Nättraby. De bebyggelseområden som föreslås i anslutning till det föreslagna tågstoppet i Nättraby syftar både till att skapa boendemiljöer i läge nära service och infrastruktur samt till att binda ihop Nättrabys norra och södra delar som idag är avdelade genom väg E22.

Behov av nya eller förbättrade gång- och cykelkopplingar beskrivs i både text och karta för Nättraby. Detta gäller för såväl Sjuhalla som åt väster där gång- och cykelvägen slutar i Grönadal. Ansvarig väghållare för vägen väster om Nättraby är Trafikverket.

M F, H F och J F

Vi vill opponera oss emot bebyggelse av bostäder i skogen vid Håkantorpet, dvs skogen mellan Hjortvägen och Mörtövägen.

Närheten till skogen är något som vi anser är mycket viktigt och att ta bort en äldre skog är för oss orimligt då vi anser det finns bättre lämpade platser för utbyggnad av Rödeby. Idag nyttjas skogen i hög utsträckning av personer som bor i området samt personer som aktivt söker sig till skogen utifrån Rödeby. Skogen besöks mycket av barn och djurägare. Närheten och den lättillgängliga skogen i området gör så att barn idag och i framtiden kommer ha en annan positiv relation till skog och natur. Ett stort problem i dagens samhälle är att personer är allt mer stillasittande, utbyggnad skulle främja det beteendet. Närhet och lättillgänglighet är väldigt viktigt i denna fråga.

Skogen är mycket artrik och ni antyder även i er konsekvensbedömning att det finns stora risker med att påverka rödlistade arter i djur- och växtriket. Mångfald i skogen är lika viktigt som mångfald i samhället.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra andra värden såsom naturvärden och friluftslivsvärden. De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre. Även inom denna process kommer finnas möjlighet att yttra sig.

M H

Min kommentar gäller det område som i översiktsplanen kallas "Lövenäs". Där finns idag fortfarande en bra mix av växtlighet/skog tillsammans med öppna ängar och odlingsmark. Det används bland annat flitigt som rekreationsområde tack vare sin tillgänglighet och skönhet. Men i planen beskrivs detta område som: "Förtätningsområde för sammanhängande bostadsbebyggelse. Blandade former av bebyggelse." Ni har själva

kommenterat att man ska ta hänsyn till "Landskapsbild och Naturvärden". Och det vill jag verkligen trycka på! Om man gör om även detta område till traditionella villakvarter, så försvinner viktiga gröna / öppna ytor och områdets karaktär förstörs. Här finns definitivt fortfarande plats för fler tomter/fastigheter. Men de bör i så fall planeras efter områdets egenskaper - så att öppenheten bevaras - och inte i för att fylla varje teoretisk kvadratmeter.

Jag och min familj, vi har själva, och ytterst medvetet, valt ett boende i Nättrabys vackra och gröna ytterområden. Vårt val är baserat på att vi inte trivs i tätbebyggda villaområden. Så tycker jag det viktigt att man fortsätter att bevara denna mix av öppna ytor, både för odling och för landskapets skull. Vi även har nära kontakt med både markägare och arrendatorer - så vet vi att de dessutom är högst beroende av dessa ytor för att kunna fortsätta driva sin verksamhet. Sammantaget finns det därför flera viktiga faktorer som bör beaktas innan man planerar att "tätbebygga" Lövenäs.

Tack för att vi får lämna våra synpunkter!

Kommentar:
Översiktsplanen har pekat ut det aktuella området som förtätningsområde för sammanhängande bostadsbebyggelse. De ytor som pekas ut i översiktsplanen ska dock ses som generella och inte som exakt redovisning av hur kommande bebyggelse kan komma att placeras. Översiktsplanen styr inte heller utformning av ny bebyggelse.

Översiktsplanen skapar möjligheter för utveckling men ej är tvingande. Markägarna har bestämmanderätt över de fastigheter som de äger.

M O

Jag önskar att om det ska byggas hus att man inte bygger dessa fula "lådor" utan bygger vackra byggnader som passar in istället för att sticka ut och provocera. Dvs vackra gamla hus men med modern interiör. Här är några exempel på vacker nyproduktion:

1. Kv. Glädjen, Södra Torggatan 8-10, Kungsbacka
Arkitekt: Brunnberg & Forshed
Byggherre: Dan Danielsson Fastigheter

2. Tvärpilen, Kivik.
Arkitekt: Ronander & Laursen Arkitekter
Byggherre: [Förnamn Efternamn, reds. anm.]

3. BRF Köpenhamnsgård 2, Kärradal i Varberg
Arkitekt: Voten Konsult AB
Entreprenör: PG Bygg
Byggherre: Mjöbäcksvillan

4. BRF Vikingshill Herrgårdar, Nacka
Arkitekt: Dreams & Coffee AB
Byggherre: Rubanken.

5. Det nya LSS-boendet på Kyrkogatan, Smedjebacken
Arkitekt: Structor Örebro AB (avdelning Fagersta)
Entreprenör: NJ Bygg AB, Ludvika
Byggherre: Bärkehus AB (Erik Hägerman)

6. Kvarteret Ciselören, Eksjö
Arkitekt: OkiDoki! Arkitekter
Byggherre: Eksjö kommun

7. Kvarteret Garvaren, Norrköping
Arkitekt: Arkitektur+Development Reppen Wartiainen
Byggherre: Botrygg AB

8. Kalle Fällströms flerfamiljshus i Borgunda, Falköping
Arkitekt: [Förnamn Efternamn, reds. anm.]
Byggaktör: [Förnamn Efternamn, reds. anm.]

9. Bergslagens Sparbanks kontor, Rådmansgatan 28, Nora.
Arkitekt: Brunnberg & Forshed
Byggaktör: Okänd

10. Brf Walla, Ludvika
Arkitekt: [Förnamn Efternamn, reds. anm.], PE Arkitektur
Byggaktör: Fagerheim
Byggherre: Sakofall Fastigheter

Kommentar:
Översiktsplanen pekar strategiskt ut ytor för möjlig framtida bebyggelse men styr ej utformning eller exakt placering av ny bebyggelse.

M P och J P

Härmed vill vi lyfta fram Fäjös naturvärden och motsätta oss den bebyggelselämplighet på ön som framhävs i ÖP2050.

Vi vill börja med att kommentera att vi finner det olyckligt att kommunen har markerat större delen av Fäjö som ett lämpligt förtätningsområde. Ön har under de senaste åren etablerats, men i en relativt liten skara. På grund av att det har skett småskaligt, har det bevarats många fina och öppna jordbruksmarker och trivsamma lundar. Vi är samstämmiga med det som omnämns om Fäjös skyddsvärda natur, dock ses det ökade trycket från kommunens sida att ta dessa naturvärden i anspråk och göra plats för fler villor och gräsmattor, som väldigt motsägelsefullt. Vi anser att det är viktigt att bevara den naturnära känsla och fridfullhet som nästan alla som besöker Fäjö upplever.

Det är fullt förståeligt att fler familjer vill flytta ut till Fäjö, då dessa söker efter en trivsam och lugn naturnära plats. Det går fortfarande att etablera ön med ny bebyggelse till en liten grad, och då med byggnader som vidmakthåller den idyll och utformning som redan efterlevs på ön. Enligt oss och många andra boende på ön, börjar gränsen bli nådd då Fäjö blir alltför tätbebyggd. Den natur som majoriteten som flyttat ut till Fäjö har sökt och har funnit, tas sakta ifrån dem när kommunen önskar att fler bebyggelser upprättas. Vi vill dock poängtera att vi inte är emot nybyggnationer, utan endast det faktum att Fäjö ska, enligt kommunen, göras till en plats där det ska bli lättare att etablera nya bostäder i större skara. Detta sänder fel signaler enligt oss, eftersom ön har ett särskilt högt naturvärde i skärgården.

Vad vi ytterligare vill lyfta fram nedan, är ett urval av alla de skyddsvärda omgivningar med flertaliga ovanliga arter inom både svensk fauna och flora:

- Fridlysta växter som t.ex orkideer.
- Skyddade biotoper.
- Jordbruksmark i form av betes- och odlingsmark.
    - Genom att sådana sakta bebyggs, försvinner delar och såväl tillslut hela jordbruksskift. Om detta sker, tar man sakta bort möjligheten till att bedriva bete eller uppväxt av gräs, som sedermera kan användas som hö. Denna verksamhet bedrivs idag på ön. Genom att ta bort denna möjlighet förändras landskapsbilden markant till en mer urban miljö, som inte är önskad ute på Fäjö.
- Djurlivet
    - Fridlysta djur som t.ex ekoxar. Idag finns en ganska stor mängd av dessa på just Fäjö.

- För stunden finns det många djur som delar ön med oss boende. Vi omges av bland annat rävar, harar, grävlingar, rådjur, ekorrar, fasaner, havsörn, ugglor, hackspettar, ekoxar och fladdermöss. Genom att utöka förtätningen av Fäjö, kommer det förr eller senare till en punkt där dessa djur inte längre kan leva i samexistens med oss.

- Rödlistade djurarter somt.ex fladdermöss. Genom att ta bort deras jaktmarker så kommer vi att fördriva dessa till annat ställe. Vidare så leder nya bostäder till ljusföroreningar som inte heller är förenligt med deras miljö.

- Skyddsvärd möjlighet för boende och besökande att vandra längs våra grusvägar, ängar och genom skogar.

Vi vill trycka på det återigen att många av dem boende på ön har valt att bosätta sig på Fäjö för närheten till naturen och den lugna tillvaron. Om ytterligare bebyggelse upprättas i den utsträckning som framgår enligt oss, i översiktsplanen, kommer denna nuvarande miljö att sakta försvinna. Kommunen har tidigare fått ett gemensamt yttrande från större delen av dem som bor på Fäjö, om hur oroväckande denna ökade etablering av bostäder är. Jag och min sambo kan inte se att kommunen har uppmärksammat de orosmoment som togs upp där i någon större utsträckning och vill därför återigen lyfta ovanstående.

Det vi frågar oss efter att ha läst översiktsplanen från Karlskrona Kommun, är hur kommunen skyddar de sällsynta natur- och kulturvärden som återfinns på Fäjö, när kommunen har markerat ön som lämplig för förtätning? Om ön inte är med som ett lämpligt förtätningsområde så förhindrar det inte nybyggnationer, men det sänder enligt oss, en betydligt bättre signal om att det skall göras varsamt och med eftertanke.

Kommentar:
De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. I fortsatt planering kommer områdena närmre behöva studeras och vidare utredningar göras, exempelvis kopplat till naturvärden och kulturvärden.

Översiktsplanen styr ej placering eller utformning av bebyggelse. Översiktsplanen är vägledande och inte bindande. Ingen byggrätt medges i översiktsplanen.

M R

Som nyinflyttad på Idrottsvägen i Rödeby så har vi märkt att det är oerhört mycket trafik till och från fotbollsplanerna. När det nu även öppnar upp padelbanor så undrar vi hur det ser ut med planer för att det ska bli mindre trafik? Säkerheten för alla barn och ungdomar hoppas jag kommer prioriteras.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

O W

Kommunen undersöker möjligheten att bygga bostäder i västra Backabo.

Området är för närvarande ett tätortsnära naturområde. Som boende i området anser jag att det skulle ha negativ påverkan att bygga bostäder i området på grund av två anledningar:

1) Området har höga naturvärden;

*det finns (mycket) gamla ekar och tallar och rikligt med död ved i området som utgör viktiga mikromiljöer för många andra arter;

*det finns en värdefull variation av naturtyper; från fuktig alkärr till torra biotoper där förekomsten av den rödlistade sandödlan har rapporterats (se Artportalen);

*området är ett levnadsmiljö för en hel del vilt (räv, rådjur, ormvråk, uggla);

*enligt Karlskrona kommuns grönstrukturplan (2008) utgör området en viktig spridningskorridor i den kommunala grönstrukturen genom att länka området Lindesnäs/Skönstavik med Rosenholm.

2) Området har höga rekreationsvärden för boende i närliggande kvarter. Området uppskattas väldigt mycket av flera som bor på Backabovägen som är hundägare, barnfamiljer, orienterare eller äldre. Området används flitigt för promenader, joggingturer/ orientering, att rasta hundar samt plocka blåbär bland annat. Naturligtvis finns fantastiska Rosenholms naturområde nära, men Västra Backabo och Rosenholm spelar roll på olika skalnivåer

sett utifrån indelningen för tätortsnära skog. Västra Backabo uppfyller funktion som stadsdelsskog, medans Rosenholm är ett bra exempel på en kommunal rekreationsskog.

Kommunen skriver själv (under Utvecklingsinriktning i förslaget till den nya översiktsplanen): "I första hand ska ytor som tidigare haft en annan användning, exempelvis industrimark, tas i anspråk före grönområden". Vidare skriver kommunen: "Inom både Karlskrona och andra tätorter inom kommunen finns gröna och blåa stråk som ska tas hänsyn till vid utveckling. Dessa är viktiga utifrån olika aspekter; de kan exempelvis ha rekreativa och miljömässiga värden". Undertecknad anser att utgångspunkterna som kommunen beskriver ligger helt rätt i en tid då vi måste värna om klimatet och den biologiska mångfalden. Det finns andra ytor i Karlskronas mellersta stadsbygd som skulle lämpa sig bättre för nybyggnation och som inte kräver att värdefull natur offras. Till ex längs med Sunnavägen och Lyckebyvägen borde det finnas ytor som lämpar sig bra för blandad bebyggelse och som därmed även skulle höja den stadsmässiga karaktären i mellersta stadsbygden.

Kommentar:
I översiktsplanen görs avvägningar mellan behovet av bland annat bostäder, service och infrastruktur kontra natur-, kultur- och jordbruksvärden. Det stämmer att målsättningen är att i första hand ta markytor som har inga eller låga naturvärden. Översiktsplanen är dock ett långsiktigt strategiskt dokument som ska gälla i många år och säger inget om när eller hur föreslagna ytor ska byggas ut.

De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. I fortsatt planering kommer områdena närmre behöva studeras och vidare utredningar göras, exempelvis kopplat till naturvärden och rekreationsvärden.

Översiktsplanen styr ej placering eller utformning av bebyggelse. Översiktsplanen är vägledande och inte bindande.

P W

Med tanke på rådande läge av krig så är mina tankar att ordet förtätning skall bytas ut till att sprida ut. Samt att bygga på berggrund och inte åkermark. Samt att skyddsrum skall tas i beaktande vid byggnation.

Kommentar:
Ett avsnitt om krisberedskap och civilförsvar har kompletterats till ÖP 2050 efter utställningen. Detta återfinns under Förutsättningar > Miljö- och riskfaktorer. Här behandlas exempelvis skyddsrum. Mer konkreta

frågor rörande skyddsrum hanteras i detaljplanering och bygglovgivning.

Översiktsplanen är ett långsiktigt strategiskt dokument. Förtätning ingår i översiktsplanens planstrategi. Förtätning handlar om att möjliggöra ett bättre nyttjande av redan existerande service och infrastruktur. Förtätning behöver inte innebära sämre kvalitet på stadsmiljön och de publika rummen. Läs mer om vad förtätning under Planens huvuddrag > Planstrategi.

R A

Rödeby idrottsplats har de senaste åren fått en ny konstgräsplan, som i hög grad frekventeras av många kommunmedborgare, främst barn och ungdomar. Detta är positivt och bra på många sätt!

Men, i kombination med tidigare höga trafikbelastning på Rödebyekvägen, Idrottsvägen och Idrottsstigen har emellertid trafikintensitet och trafiksituationen vid träningstider numera blivit närmast kaosartad.

Anslutande vägar är mycket smala och särskilt på Idrottsvägen går det inte att mötas två bilar, förutom då det ena fordonet får leta efter en infart till fastighet för att väja ut. Utöver detta pågår nu också en utbyggnad av en helt ny padelanläggning med två dubbelbanor och två singelbanor, vilket leder till ytterligare ett antal fordon som kommer att trafikera dessa små matarvägar, som inte tillnärmelsevis är dimensionerade för denna höga trafikintensitet.

Det har enligt uppgift funnits förslag om att leda denna trafik till idrottsplatsen via en ny väg från Tippvägen, men detta hade strandat då det var oklart vem som skulle bära investeringskostnaden.

Då ställer sig frågan; hur kan kommunen tillåta utökade verksamheter såsom konstgräsplan och padelanläggning utan att tillse att det går att transportera sig dit på ett trafiksäkert sätt och med hänsyn till att de boende också ska kunna cykla och gå trafiksäkert på vägarna. I sammanhanget är det också viktigt att nämna att vägarna alltså saknar vare sig trottoar eller cykelväg, vilket i praktiken innebär att de flesta föräldrar inte vågar låta sina barn cykla eller gå till träningarna.

Detta var frågan beträffande trafiksituationen i närtid. Synpunkten och inlaga beträffande översiktsplanen är det anmärkningsvärda i att inte ens fram till 2050, alltså inte ens de kommande 30 åren är det planerat för en ny matarväg till Rödeby idrottsplats. Hur tänker man där, med nuvarande mycket höga trafikintensitet och förväntad ökning i och med padelanläggning, utökning av fotbollsplanerna med mera?

Förslag är att omgående utreda förutsättningarna för en ny fordonsmatarväg till Rödeby idrottsplats, förslagsvis via Tippvägen (om endast ca 500 meter). Och genom att stänga Idrottsvägen och Idrottsstigen för fordonsgenomfartstrafik skulle detta skapa en trafiksäker gång och cykelväg till idrottsplatsen via nuvarande Idrottsstigen och Idrottsvägen.

Detta förslaget ligger i linje med att skapa hållbara transporter och främja cykling framför fossila biltransporter, samt att främja och skapa en trafiksäker miljö för barn och ungdomar att transportera sig till idrottsplatsen utan att behöva be/kräva föräldrarna om biltransport.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

R H

Jag har försökt att ta del av Översiktsplan 2050. Utan kunskaper på mark- eller bostadsplanering är det svårt att greppa om detta digra arbete som presenteras. Jag saknar en pappersversion med möjlighet till att göra kantnoteringar, understrykningar och sidhänvisningar. Detta hindrar dock inte mig som ”gräsrot” att ge mina synpunkter.

I jämförelse med Översiktsplan 2030 är min känsla att 2050 i vissa avseende är mera allmänt hållen och ger utrymme för ganska fria tolkningar. Detta kanske inte spelar så stor roll eftersom 2030 trots klarare anvisningar om vilka områden som var lämpliga att bebyggas ändå inte följdes. Jag har tittat på Vision 2010 från 1989 och den är enbart fylld med nästan löjeväckande floskler som inte i stort sett verkställts. Översiktsplan 2050 är ett mycket imponerande arbete som det säkert har gått åt många arbetstimmar för att producera. Jag förmodar att många konsulter har varit inkopplade och att kostnaden därför är ganska anmärkningsvärd. Jag förstår också att det är nödvändigt att göra planer för kommunens framtida utveckling. Man kan ju undra om hur många av kommunfullmäktiges ledamöter som verkligen har läst och analyserat Översiktsplan 2050?

Pandemin har medfört att informationen till allmänheten varit otillräcklig. En fysisk utställning några veckor och möjlighet att på plats prata med politiker och tjänstemän i grupper och vid stormöten hade varit önskvärt.

FÖRDJUPNINGSOMRÅDEN

Det kan synas att vara en djärv prognos om Karlskronas ökning av invånarantalet och att det behöver byggas 500 lägenheter per år som ju är grunden för tillväxten i de olika ”fördjupningsområdena”. Sant är att Karlskrona har haft och har så enastående goda expansionsmöjligheter som ingen medelstor stad i landet har. Frågan bör ställas varför kommunen inte har utvecklats på kanske 40-50 år!

Ett ord som ofta återkommer är ”förtätning”. Det innebär att man tränger ihop så många människor som möjligt på minsta möjliga yta. Det är en modetrend som medför områden med sämre livskvalitet på många sätt. I vissa fall bygger man rättsvidrigt. Inte ur rättslig synpunkt kanske men ur moralisk synpunkt. Förr kunde vi bygga med mycket luft och ljus och miljövänliga områden som t.ex. Galgamarken och Marieberg. Det år byggsektorn som har lobbat så att de kan bygga högt och trångt och våra planerare och arkitekter har hängt med. Har Sverige blivit så fattigt att vi inte längre har råd med bostadsområden med hög livskvalitet?

Karlskrona behöver ett starkare omland. Lyckeby, Jämjö, Rödeby och Nättraby måste utvecklas kraftfullt och genomgripande. Det räcker inte med att bygga några utspridda 4-6-våningshus. Varje område behöver ett utvecklat centrum med restauranger, caféer, småbutiker, bibliotek, vårdcentral, tandläkare, samlingslokal, och ett kommunalt servicekontor och dessutom bostäder och serviceboende. Centrum skall vara en mötesplats för alla generationer. Orterna runt dessa ”centralorter” måste också utvecklas och de som bor där få en adekvat service, vatten, avlopp, reningsverk och vägar.

Stadsområden

I Mellanstaden finns det säkert ytor som kan bebyggas med bostäder. Här finns även en del industriområden och dessa behöver struktureras upp och mark reserveras för expansion. Förutom nybyggnation kan bostäder finnas i befintliga hus. I Kungsmarken och i Galgamarksområdet finns det många tomma lägenheter. Dessa områden måste rustas upp och göras attraktiva såväl invändigt som utvändigt. Kanske skall man lägga dessa fastigheter i ett särskilt kommunalt bolag med uppgift att ta hand om husen fysiskt och att marknadsföra dem. Karlskronahem kan då bättre koncentrera sig på att bygga nytt i framför allt i Lyckeby, Jämjö, Rödeby och Nättraby.

Pantarholmen är ett avskräckande exempel på där verkligen begreppet förtätning har använts. Här finns inte utrymme för luft och ljus. Nya hus står ibland så tätt att solen inte når ned till de nedersta våningarna. Är det blivande slumområden? Här har inte byggts med livskvalitet i första hand!

Hattholmen är ett värdefullt område som har stora möjligheter att bli en unik stadsdel. Markförhållandena är svåra och havskontakten bra men

besvärlig. Bygg helst inte ett nytt Pottholmen. Hellre ett område likt Gävle Strand. Jag anser att en bro med bil, cykel-och gångväg från Blå Port via Hattholmen är absolut nödvändig både ur logistiska samt säkerhetsmässiga synpunkter. Den kan landa vid Skeppsbrokajen, något öster om fängelset för att anslutas till gatunätet.

Trossö.
Detta är STADEN. Klippön som förädlades under århundraden och som tillsammans med örlogsmarina installationer blev ett världsarv. En unik skapelse som öppnar sig mot havet med en öppenhet och en struktur som är enastående. De senaste årens verksamheter har med ovarsam hand skadat denna unika miljö. Hus med i en del fall mindre estetiska utformningar har byggts längs stränderna så att öppenheten och havsutsikten förringas. Och det planeras för ytterliga miljöförstörande byggnader. Här krävs en ödmjukhet och varsamhet som vi hitintills inte upplevt från politiker och tjänstemän hos kommunen. Vi kan utveckla Trossö genom att vårda och förädla befintliga byggnader, torg och parker men förtätning behövs inte. Trossö saknar en permanent mötesplats i form av en utomhusscen. Detta är verkligen något som behövs inte minst för våra turister. Men var finna detta utrymme efter all förtätning som redan skett?

Att fylla ut och erövra mark från havet är en gammal tradition i Karlskrona. För att möta ökande krav på utrymme måste vi fortsätta med detta. Blekinge Museum har problem med inträngande havsvatten. Den bästa lösningen på detta tror jag är att fylla upp lite av inre delen av Borgmästarkajen och förstärka med balkar och skeppsplåt- Detta skulle också ge möjlighet till bättre flöde för cyklar, gående och fordon. Riv det gamla fängelset så kan utrymme skapas för bättre ändamål.

Världsarv
Vi skall vara stolta över vår världsarvsstatus. Det tog några år innan politikerna tog tag i detta. Arbetet har skötts med växlande intensitet kanske mest beroende på vem som arbetat som samordnare. Det verkar som det saknas en politisk plan för hur utveckling och marknadsföring skall ske. Detsamma gäller för hur världsarvsstatusen skall upprätthållas. Såsom det har byggts och planeras känns det oroväckande. Jag tror att varje ytterlig byggnad på kajerna kan bli ödesdiger. Man kan inte kommentera UNESCOS och Riksantikvarieämbetets synpunkter med ett ”det får stå för dem”. Det är UNESCOS synpunkter som är avgörande. Detta har såväl Dresden som Liverpool fått uppleva. Världsarvstatusen är mycket viktig för Karlskrona och får inte spelas bort av trotsiga politiker och tjänstemän! Visby är en världsarvsstad som alltid värnat om bebyggelsen innanför ringmuren och har nog inga ambitioner att uppföra byggnader som ”sticker ut”.

Friluftsliv
Karlskrona har goda möjligheter till ett aktivt friluftsliv. Västra Mark och Bastasjöområden är lätt till gängliga och bjuder på en omväxlande natur och bra löp- och promenadmöjligheter. Norrut i kommunen finns ett antal friluftsområden som i allmänhet är välskötta. Det som saknas är en modern friluftsanläggning med en mångfald av aktiviteter och service. Bastasjöstugan uppfyller definitivt inte de krav som kan ställas på en modern och topputrustad friluftsanläggning. Läget och tillgängligheten är bra men det räcker inte med att från kommunens sida pytsa ut pengar till en klubb utan specificerade krav och uppföljning. Hemlingby fritidsområde i Gävle är ett bra exempel i detta sammanhang på en utmärkt friluftsanläggning.

Näringsliv
Karlskrona har i förhållande till storleken ovanligt många större företag och institutioner. Dessa har dock sin styrning utanför länet och därför inte en direkt förankring här. Det som Karlskrona saknar är företag med ca 200-400 anställda med lokalt ägande och styrning. Vi har inga entreprenörer som förädlar och utvecklar företag. Många mindre företag köps upp och ägs och styrs av företag utanför länet. Politiker och näringslivsenheten har inte lyckats med att attrahera eller att stötta företagandet. De industriområden som finns måste struktureras upp och kommunens service till befintliga företag förbättras. Näringslivet måste expandera för att människor som skall bo i alla nya bostäder har någonstans att arbeta. Vår närhet till Polen har inte tagits till vara och här finns oerhört mycket att arbeta med som kan påverka sysselsättningen i Karlskrona.

Kommunikationer
Många i Sverige upplever det ganska obekvämt att åka till Blekinge och inte minst till Karlskrona. Tåget mot Malmö/Kastrup är väl ganska tillgängligt även om det inom en snar närtid måste byggas dubbla spår hela vägen. Ett snabbspår med få stopp och ett lokal anpassat spår skulle betyda mycket för länets utveckling. Sydostlänken är absolut nödvändig i närtid och fördröjningen har bromsat länets möjligheter. Tåg mot Stockholm och Göteborg motsvarar inte dagens krav. Att byte skall ske i Emmaboda har jag aldrig förstått. Alla avgångar skall naturligtvis gå direkt till Alvesta och helst direkt till Stockholm resp. Göteborg. Tågen måste uppgraderas till modern standard. Bra flygförbindelser är naturligtvis nödvändiga.

E22 och andra mindre vägar till Karlskrona är inte i det skick som måste till bl.a. för den stora och förhoppningsvis ökande trafiken till och från färjeläget. En direkt anknytning från Verkö till E22 saknas. Regionala och lokala politiker har inte varit tillräckligt påtryckande för att få gehör hos beslutande instanser.

Vad har hänt med Baltic Line? Är det inte dags att följa upp och genomföra detta projekt!

Närheten till Polen är en stor tillgång för Blekinge och trafiken verkar fungera bra. Inom en snar framtid måste en färjelinje till norra Tyskland komma till stånd.

Den lokala kollektiva trafiken verkar fungera bra och är väl utbyggd. Det stora problemet är bilismen där kommunen å ena sidan vill ha bort bilar från Trossö men å andra sidan vill ha så stora parkeringsintäkter som möjligt. Parkeringssystemet är alldeles för krångligt och byråkratiskt. Människor vill ha bil och politikernas uppgift är att se till att vägar och parkering fungerar. ”Det är utsläppen som skall jagas inte bilismen” som kommunalrådet [Förnamn Efternamn, reds. anm.] skrev i Blt den 4/2 2022. Ändra bestämmelsen om antalet bilplatser vid nybyggen till minst en bilplats per lägenhet.

Cykeln är ett bra transportmedel, Befintliga cykelbanor är i stort behov av uppgradering. Fält för gående och cyklister måste utmärkas och separeras. Jag har cyklat i norra Polen varje år i 11 år och följt den fantastiska upprustningen av cykelbanorna. Alla cykelbanor utanför centrum har röd asfalt och är helt separerade från gångtrafik. En cykling från Gdynia till Gdansk via Sopot rekommenderas. Cykelbanor till Jämjö och Hasslö måste byggas i närtid inte minst som en del av miljöarbetet.

Allmänna synpunkter
Andelen grönområden får inte minskas. Forskning pekar på behovet av parker, träd och grönområden ur klimatsynpunkt. Buller är mera skadligt än vad man tidigare trott visar ny forskning.

Utbildningsnivån är låg i Blekinge och även i Karlskrona. Detta gäller även de styrande politikerna som oftast inte har någon högre utbildning. Förvaltningschefer har många gånger rekryterats internt och med en viss ”svågerhänsyn.” Det är svårt att rekrytera högeffektiva tjänstemän utifrån. Tomtmark för skolverksamhet måste ha stor prioritet i en Översiktsplan.

Vi har två bra sportanläggningar i Karlskrona. Jag tänker då på Idrottshallen och NKT Arena. Många idrotter har inte acceptabla anläggningar. I närområdet är Växjö en förebild.

Allt är inte ”hårda” frågor. Den infrastruktur som berör skola, vård och omsorg är också viktig. Tyvärr ligger Karlskrona oftast dåligt till vid jämförande undersökningar mot andra kommuner. Mark för äldreboende m.m. måste anges.

En lång och spretig synpunktsinlaga, men Översiktsplan 2050 är också omfattande och berör det mesta i vår fantastiska kommun.

Kommentar:
Utställningsversionen av översiktsplanen finns som pdf-version. Det är även möjligt att ladda ner alla flikar i översiktsplanen. Gratis utskrivna exemplar har under utställningen funnits att hämta i kommunhusets reception.

Under programsamrådet som genomfördes i början av 2019 var representanter för kommunen ute på 6 olika platser i kommunen för att samtala med invånarna. Under samrådet 2020 har, på grund av pandemin, justeringar fått göras för att inte uppmana till att många människor samlas fysiskt och därmed ökar risken för smittspridning. Istället gjordes stora insatser för att förslaget skulle vara möjligt att tillgodogöra sig digitalt. Bland annat togs en film fram som förklarar hur man tillgodogör sig förslaget samt förklarar de bärande delarna i förslaget. Det fanns även möjlighet att maila och ringa under hela samrådstiden för att diskutera eller ställa frågor. I slutet av samrådet gjordes en enklare utställning fysiskt på Ronnebygatan för att ytterligare uppmärksamma förslaget innan samrådstiden gick ut. En plats i centrala Karlskrona valdes denna gång då det är en plats med stort utbud av service som ofta besöks av såväl de som bor i centrala Karlskrona liksom de som bor i andra delar av kommunen. Under utställningstiden har återigen insatser genomförts som möjliggjort att medborgare och andra kunnat tillgodogöra sig förslaget utan att samlas fysiskt.

Översiktsplanens målbild om att möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen ska säkerställa att möjlighet finns för kommunen att växa och tillgodose att ytor finns för detta. Samtidigt ska det säkerställa ett effektivt markutnyttjande och hushållande med de utpekade markytorna.

Förtätning handlar om att möjliggöra ett bättre nyttjande av redan existerande service och infrastruktur. Förtätning behöver inte innebära sämre kvalitet på stadsmiljön och de publika rummen. Läs mer om vad förtätning under Planens huvuddrag > Planstrategi.

Översiktsplanen medger en utveckling av stadsbygden och serviceorterna (Nättraby, Rödeby och Jämjö) såväl som för landsbygden. Läs mer om detta under respektive fördjupningsområde.

De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Översiktsplanen styr ej exakt placering eller utformning av bebyggelse. Fastighetsrättsliga frågor behandlas heller inte i planen.

Översiktsplanen pekar ut större grön- och friluftsområden. Dock styrs inte exakta åtgärder eller anläggandet av friluftsanläggningar av översiktsplanen.

Översiktsplanen pekar ut lämpliga områden för verksamheter men styr inte exakt utbyggnad av dessa.

Översiktsplanen behandlar världsarvet under Ställningstaganden > Kulturmiljö och världsarv. Här länkas till värdebeskrivningen, strategi- och inriktningsprogrammet samt handlingsplanen som finns framtagna för världsarvet. Karlskrona kommun samverkar med länsstyrelsen kring frågor rörande världsarvet. ÖP 2050 anger vidare ett följduppdrag i form av framtagande av en bevarande- och utvecklingsplan för världsarvet.

Behov av ny eller upprustade transportvägar beskrivs under respektive fördjupningsområde samt under Ställningstaganden > Trafik och kommunikationer. Översiktsplanen styr dock inte exakt utbyggnad av dessa. Frågorna samverkas bland annat tillsammans med Trafikverket och Region Blekinge.

Övriga synpunkter har noterats.

S S

Angående översiktsplan - infrastruktur - Nättraby

Bilvägnätet i Nättraby är idag problematiskt. Speciellt gäller det för trafik till och från sydvästra delen. Tidigare har det funnit tre sätt att med bil ta sig till och från exempelvis Skillingenäs och området kring OK/Q8. Den kortaste vägen var via Parkvägen, som nu är avstängd för biltrafik. Det näst bästa alternativet är via Skillinge och ut till E22. Denna påfart skall ju dock stängas enligt plan. Kvar finns då endast vägen genom Nättraby centrum, dit all befintlig och ny trafik (baserad på tillkommande byggnation) kommer att koncentreras. Detta är även än säkerhetsfråga. Det måste finnas alternativvägar för utryckningsfordon i samband med exempelvis olyckor. Jag hade förhoppningar att den nya översiktsplanen skulle inkluderat förslag på hur vägnätet i sydvästra Nättraby skall utvecklas fram till 2050. Detta verkar dock saknas. Det enda jag kan se är att cykelvägen längs parkvägen skall förbättras, samt en kommentar om att problem kan uppstå när påfarten till E22 vid Skillinge stängs (men inget om hur det skall hanteras). Jag anser att översiktsplanen för Nättraby måste inkludera en plan för hur bilvägnätet skall utvecklas för att lösa ovanstående utmaningar innan den antas.

Kommentar:
Översiktsplanen studerar inte enskilda orters vägnät på helheten utan pekar ut behov av större åtgärder eller saknade länkar i vägnätet. Behov av nya eller förbättrade gång- och cykelkopplingar beskrivs i både text och karta för Nättraby. Detta gäller för såväl Sjuhalla som åt väster där

gång- och cykelvägen slutar i Grönadal. Ansvarig för vägen väster om Nättraby är Trafikverket. Det är en utmaning att arbeta i befintliga bebyggelsestrukturer som byggts ut efter hand. Som du påpekar kommer vägstrukturen förändras i och med en ombyggnad av E22. En studie och helhetsbild av vägnätet samt förslag på lösningar tas bäst fram i en trafikutredning eller fördjupad översiktsplan för Nättraby. Översiktsplanen föreslår som ett följduppdrag bland annat att en fördjupad översiktsplan för Nättraby ska tas fram.

S S och L J

Vi på Enmarksvägen 24, Hasslö på fastigheten K-na Hasslö 8:177 mottog den 28/1 -22 två stycken ”tycka till” om ”ny” plan. Utan att ha tagit del av Era nya förslag i dessa, vill vi yttra oss.

Vi motsäger oss att Ni inom vårt ägandes områden begränsar de områden vi äger och brukar. Som stadsplan, skärgårdsplan eller vad helst Ni än annat kallar det. Efter de tidigare dåliga erfarenheterna vi har av Karlskrona kommuns agerande ”att köra över oss småföretagare”.

På Viadukten 1, tidigare stadsäga 1537 skulle det kosta oss 250.000 kr att få stadsplanen ändrad vid utfarten mot Lyckebyvägen. Efter att tidigare ha hotats med expropriation av ägan m.m. samt överklaganden av utfarten emellan Viadukten 2, kommunens ägor norröver, öster och söder med tillträde för järnvägen vid behov. Marken för utfarten har flertalet gånger varit uppgrävd för olika åtgärder av kommunen och återställts i sämre skick. Underhåll borde väl då också delas av dessa fyra nämnda delägare/intressenter/eller?

Över till Karlskrona Hasslö 8:177

I ett försök att ”bena upp/rensa” anmälan från MBN 2013-06-25/0702 (MH.2013.2260.440) igenom att ansöka om undanröjande av ärende här ovan den 20 november 2020 som inkom 2020-11-24 och avslogs 11 mars 2021, ringt 29/3 -21, ref. till mail till A.H. 19/5 -21 ang fel (beslutsdatum 17/5 -21). Vid senare tillfälle som jag ringt A.H. 27/8 -21 bad han om ursäkt ang. medd om 3 veckor. Därefter hänvisar jag till eget mail 10/8 -21 till Länsstyrelsen som svarat 18/8 -21 att nämnden inte skulle ha avvisat mitt överklagande i ärende 2697-21. Från den 17/5 -21 har ett nytt ärende gällande överklagan skapats av Länsstyrelsen den 22/6 -2021 i ärende 3283-21 nu för prövning. Tills idag ej fått meddelande om att handläggare utsetts. Vad är det vi skall prövas för? Är detta proportionalitetsprincipen?

18/8 -2015 ank. brev besök här 21/8 -15 kl 09.00 Länsstyrelse/ 2018-03-16 Föreläggande ank. 19/3 -2018. Då väderförändringar i form av skyfall av

regn, med vatten i stora mängder, blev vi anmodade att betala 50.000kr per påbörjad månad av myndigheten ang. vattenverksamhet. (Tveksamt? Om myndighet kan företräda privatperson mot annan privat skulle nog ha varit civilrättsligt?

Mot bakgrunds kännedom vet vi att de med källare under hus haft problem långt före att vi började att bygga. Vi har Spolarnas film som dokumentation som visar krossande av cementrör, som betjänade avrinning från våra marker, invid Kompassvägen. Vilket förmodas (bör) ha hänt vid tillkomsten av VA föreningens skapande av Kommunens VA anläggning. Inget som kommunen tog sig an! Numera rinner markvatten på egen mark till en kostnad av 420.410kr + länsförsäkringars del 25.438kr.

Mycket arbete som vi privat har fått lägga ner i tid på att försvara oss emot både felaktiga beslut, undanhållande av information/eller ingen information alls. Vilket också har resulterat i kontakter, efterforskningar och listade åtgärder med datum och summor. Detta vill vi lägga bakom oss och arkivera anteckningar, pärmar, film och foton. Att vi utsatts för avundsjuka som yttrat sig på olika sätt är det ingen tvekan om.

Det som här har skrivits är endast en liten del av mycket. Fram tills nyligen var en skrivelse till Landshövdingen i Blekinge aktuell. Den skulle då visa på krångliga myndigheters arbetsmetoder och kontakter emellan den lilla människan (företagare) och kommun, Länsstyrelse och Lantmäteri.

Bif. Karta för strandskydd. Bif. Kvitto för inlösen av 2 sjöbodar på ofri grund (muntligt 50 års arr.)

Vi avser att restaurera brygga, en del rasad och vågbrytare. För uthyrning av båtplatser. Sjöbodarna är i stort behov att repareras igen och som kan hyras ut. Allmänt städande av området av föremål som lämnats och ej har med näringen att göra.

Vi avser att uppföra stuga storlek Bolundare med liten altan, med markskruv under, typ sluta gräva. Med reservation för markens status. Med hänsyn 4,5 meter till grannar. Dessutom har tidigare arkitekt anlitats för ritning av inglasad förstuga mot norr, intill befintligt bostadshus. Ritningarna återkom drygt ett år senare ej färdigställda och heller inte betalda. Därför bif. Ritning, foto utförd av släkt som är husbyggare/snickare. Måtten är 3x4m, efter sluta gräva mot mark. Eftersom virket är bristvara är tillstånden viktigare just nu. Senare finns en förrådsbyggnad 3x6 m planerad nära stuga vid infart ifrån norr. Den stugan är uthyrd för kontor.

Förarbeten har inletts med förfrågan till entreprenör angående bryggor. Enskild firma har skapats. Byte av bank har genomförts till en som har intresse för lantbruk. Ansökan om upphävande av strandskydd. Bifogar samtliga dokument till Länsstyrelsen i Blekinge och Karlskrona kommun.

För vidare befodran till Den/Dem det berör med önskan om återkopplingar till oss.

Yttrandet innehåller även flertalet bilagor.

Kommentar:
Översiktsplanen är den långsiktiga strategiska planeringen för hela kommunens mark- och vattenområden. Översiktsplanen är vägledande men ej styrande för efterföljande detaljplaner och bygglov.

Hänsyn har tagits till områden som är förorenade. På de platser som berörs har frågan lyfts som något man behöver utreda vidare i kommande planering.

T A

Angående verksamhetsområden Jämjö

När man tar mark från en verksamhet (skogsbruk i gällande fall) för att utveckla annan verksamhet som ”lättare industri, tjänster samt hantverksföretag mm” så borde man rimligtvis ersätta markägarna med ersättningsmark så att denna verksamhet kan fortsätta.

Kommentar:
Översiktsplanen är ett vägledande dokument och inte juridiskt bindande vilket innebär att ett utpekat utvecklingsområde inte nödvändigtvis måste bebyggas i framtiden. Markägaren har bestämmanderätt över marken.

T K

Angående fördjupningsområde Rödeby;

Angående området runt Åvallen-Rödeby ek; Genom åren har idrottsanläggningen vid Åvallen i Rödeby byggts ut mer och mer. Intresset för att nyttja anläggningen har ökat, inte bara lokalt utan även för närbelägna föreningar och för event. I sig är det positivt för Rödeby, men konsekvensen av detta har inneburit att boende på Rödebyekvägen, Idrottsvägen och Idrottsstigen fått uppleva en ständigt ökande ström av trafik till och från Åvallen. Trafik som numera är av en sådan omfattning, och inte sällan framförs i sådan fart och på sådant sätt, att det utgör en trafikfara för boende i kvarteret såväl som för andra trafikanter t.ex. cyklister eller gångtrafikanter på väg ner till Åvallen.

Det är lätt att konstatera att vägarna i området varken är byggda för eller lämpliga att hantera den mängden och storleken på fordon som numera passerar här. I översiktsplanen nämns bara kort att gång och cykel bör dras till de nya verksamhetområdena i sydväst och att idrottsplatsen då med fördel förbinds med gång och cykelvägnätet. Jag anser att fokus bör skiftas; att kommunen redan nu tillser att gång och cykelvägar dras till idrottsplatsen och att idrottsplatsen förbinds med fordonsväg från tippvägen. I översiktsplanen nämnda framtida verksamhetsområden kan sedan med fördel kan anslutas till GC-väg såväl som motorfordonsväg.

Allmänt om GC-vägar i Rödeby; I översiktsplanen nämns mycket om barriärer i form av raviner och höjdskillnader som behöver överbryggas. Jag finner det märkligt att det i det sammanhanget inte står något om de största barriärerna i Rödeby; RV28, Silletorpsån och järnvägen. Dessa separerar effektivt byn i tre delar. Ån och järnvägen tvingar GC-trafik till övergångarna vid Mörtövägen i syd resp Stationsvägen i nord. Vid den norra övergången är varken vägen till övergången eller övergången i sig, försedd med separerad GC-bana varvid GC-trafik får samsas farligt nära motorfordonstrafiken. Problemet förvärras av att detta är den genaste vägen skolvägen för barn boendes i östra Rödeby. Vid Mörtövägen finns separat GC-bana men sedan skär RV28 av GC-trafiken ner till Åvallen. Men här finns iaf trafikljus. För GCtrafik som kommer norrifrån och korsar RV28 strax efter Kassabron finns inte ens ett övergångställe? Ovanstående problematik hämmar som jag ser det utvecklingen av Rödeby som samhälle och borde adresseras tydligare i översiktsplanen.

Hur skulle man kunna komma tillrätta med problemen? Nu blir det lite detaljerat för en översiktsplan, men ändå; Mitt förslag är att förlägga GC-väg längs det gröna stråket från Åvallen i syd till i höjd med skolan i nord. Gör en gång under Kassabron i stil med den som redan finns under järnvägsbron strax norr om Rödebybacken. Anslut Östra Rödeby med en GCväg och tunnel under järnvägen i höjd med grönområdet mellan med Fasanvägen och Ringvägen. Anslut dessa vägar till GCstråket och vi har goda förutsättningar gång och cykeltrafikanter att ta sig från norr till söder och från öst till väst i Rödeby.

Kommentar:
Fördjupningsområdet Rödeby har utvecklats med en föreslagen koppling mellan Tippvägen och idrottsplatsen för att avlasta Idrottsvägen. I text förtydligas detta tillsammans med att även parkeringssituationen behöver studeras. Detta kommer bidra till en säkrare trafikmiljö för de som går eller cyklar till idrottsplatsen.

Texten kring barriärer och utvecklingsbehov gällande gång- och cykelvägar har förtydligats i texten för Rödeby sedan utställningen.

Y S

Angående medborgarförslag från 2016; ”Omarbetning av detaljplaner för södra Verkö m.m.”

”Politikersvaret” som inte hade kommit mig tillhanda tidigare har nu hittats. Det var ett uppehållande svar i avvaktan på dom om miljötillstånd för att fylla ut vikarna på södra Verkö. Nu är vikarna utfyllda och en detaljplan om ny vägdragning runt Roxtec är antagen och arbetet utfört med invigning i slutet på förra året. Förutom det har jag inte sett och kunnat hitta att någon av de andra detaljplanerna medtagna i mitt medborgarförslag kommit vidare. Kan orsaken vara att statlig eller europeisk delfinansiering avvaktas som ännu inte kommit till stånd?

De aktuella områdena omnämnda i medborgarförslaget finns med i det nya förslaget till översiktsplan 2050 under Mellersta Stadsbygden på sidan 112 till 115. Med tillfredsställelse har det observerats på kartan att järnvägsdragningen i princip följer den i mitt medborgarförslag och inte helt som utvecklingsplanen för Verkö visar.

Vad som däremot behöver justeras är de lila ytorna för verksamhetsmark på kartan. De är alldeles för långt ut i havet mot söder (täcker farleden till Östra skärgården som går vidare under Senorenbron) och det saknas en bit område öster om Verkövägen och ny järnvägsdragning den s.k. "Torpaplan/Fåraslätten" som används som bygg- och produktionsupplag för NKT.

Det innebär att den äldre detaljplanen behöver justeras eller överlagras med en ny till att bli mer cirkulär, där en del områden i havet tas bort och att en del landområden läggs till. Den nya översiktsplanen är ett utmärkt sätt och plats för att visa och omnämna detta.

Kommentar:
De ytor som pekas ut i ÖP 2050 ska ses som generella och indikerar inte exakta områden för ny bebyggelse. Efterföljande detaljplanering kommer precisera användning och utformning av området närmre.

Å W

Avser Hasslö

Man har länge talat om att bevara särskilda miljöer Hasslö, men sedan händer motsatsen och inget händer. Det finns ett antal sjöbodsområden och en tradition på ön av att kunna gå och uppehålla sig längst vattnet. Föreslår att man utnyttjar strandskyddet och anlägger ett promenadstråk runt Hasslö

längst strandlinjen i mesta möjliga mån. Om inte annat för att stoppa smygavstängningen av öbornas traditionella promenadmöjligheter.

Skulle även vara önskvärt med stöd för att göra hela sjöbodsområdena till samfälligheter.

Tycker även att man ska underlätta för att varsamt utöka bebyggelse längst alla vägar där det finns kommunalt vatten och avlopp.

Finns många samfälligheter för väg och diken som är felritade på lantmäteriets karta samt många luftledningar för el och tele som borde tas bort eller grävas ned.

Kommentar:
Översiktsplanen ger förutsättningar för fortsatt byggande på Hasslö. Förslag på nya bebyggelseområden pekas ut i mark- och vattenanvändningskartan. För de områden som inte ingår i kartan finns lokaliseringsprinciper som guidar hur ny bebyggelse kan placeras.

Översiktsplanen styr ej Lantmäteriets karta och reglerar inte heller el- eller teleledningar.

Övriga synpunkter har noterats.

Sändlista vid utställningen

Utställningshandlingen för Översiktsplan 2050 har remitterats till följande remissinstanser:

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

Räddningstjänsten Östra Blekinge
Affärsverken Karlskrona AB
Kruthusen Företagsfastigheter AB
AB Karlskronahem
Turistbyrån Karlskrona

Länsstyrelsen
Lantmäteriet
Försvarsmakten
Polismyndigheten Blekinge län
Trafikverket
SJ
Region Blekinge/Blekingetrafiken
Blekinge museum
Skogsstyrelsen
Posten
Skanova
E.ON Sverige AB
Rödeby Elverk
Lantbrukarnas Riksförbund, sydost
Sydsvenska industri- och handelskammaren
Södra Skogsägarna
Fortverket
Statens fastighetsverk
Karlskrona Företags- och Hantverksförening
Industrigruppen
Torskorsgruppen - Trossö Buss
Fastighetsägarna Syd AB

Ronneby kommun
Torsås kommun

Karlshamns kommun
Tingsryds kommun
Lessebo kommun
Emmaboda kommun
Kalmar kommun
Växjö kommun
Region Kalmar
Region Kronoberg

Sydöstran
Blekinge läns tidning
Sveriges Radio Blekinge
Sveriges television

Vägföreningen Rödeby
Jämjö Vägars Samfällighetsförening
Nättraby vägars samfällighetsförening
Trummenäs vägars samfällighet
Sjuhalla vägsamfällighet
Torsnäs vägars samfällighetsförening

Centerpartiet Karlskrona
Centerpartiet Karlskrona Norra
Folkpartiet Liberalerna Karlskrona
Kristdemokraterna Karlskrona
Miljöpartiet Karlskrona
Moderaterna i Karlskronaområdet
Sillhövda Centerkvinnor
Socialdemokraterna Karlskrona
Sverigedemokraterna Karlskrona
Vänsterpartiet Karlskrona

Aspö Intresseförening, Drottningskär
Björkeryd mfl byars intresseförening, Fridlevstad
BRF Aspen och BRF Lärkträdet (Långö)
Båtsam
Flymens hembygdsförening, Rödeby
Friluftsfrämjandet
Fågelmara samhällsförening, Fågelmara
Föreningarnas Hus i Fridlevstad Ekonomisk Förening, Karlskrona
Föreningen Gamla Carlscrona
Hasslönätet, Hasslö
Holmsjö Hembygdsförening, Holmsjö
Hyresgästföreningen
Hästholmen-Ytteröns samhällsförening
Inlängans intresseförening, Tullinge
Karlskrona Centrumförening
Karlskrona Kommunbygderåd

Kristianopels Samhällsförening, Fågelmara
Kustvägen Sydost, Jämjö
Kättilsmåla intresseförening, Karlskrona
Ledja Byalag, Holmsjö
LRF Sydost
LRF-kommungrupp
Långörens intresseförening, Ronneby
Länsbygderådet i Blekinge, Lyckeby
Lösens Hembygdsförening, Rödeby
Naturskyddsföreningen
Norra gruppen
Nättraby Hembygdsförening
Nävragöls Hembygdsförening, Holmsjö
PRO Torhamn
Prästamarkens intresseförening
Ronnenabbens samfällighetsförening
Rödeby Hembygdsförening, Rödeby
Rödeby norra hembygdsförening, Rödeby
SETI (Saltö-Ekholmens Trädgårds- och Intresseförening)
Sibbamåla hembygdsförening, Karlskrona
Sjuhalla intresseförening
Skärgårdskraft, Tjurkö
Sturkö Samhällsförening, Sturkö
Sveriges stärkelseproducenters förening upa
Sälleryd-skrävle Intresseförening, Ramdala
Tjurkö Intresseförening, Tjurkö
Torhamns Samhällsförening, Torhamn
Torhamns stugägareförening
Torhamns sockens n:a byalag, Karlskrona
Torsnäs intresseförening
Tvingbygdens samhällsförening, Tving
Tvings Långasjö hembygdsförening, Holmsjö
Utlängan Stenshamns intresseförening, Karlskrona
Villaägarna Karlskrona
Västernäs byalag
Älmtamåla skolrotes intresseförening, Holmsjö
Ö Hästholmen Ytteröns Samhällsförening, Torhamn
Öriket Karlskrona Skärgård Sweden Ek För, Drottningskär
Östra Blekinge Hembygdsförening, Ramdala
Östra skärgårdens samhällsförening, Torhamn

Blekinge idrottsförbund
Blekinge Studentkår
Carlskrona Nyföretagarecentrum
Cykelfrämjandet, ortskretsen Karlskrona
Ekriket
Handikappföreningarna i Karlskrona
Karlskrona cykelklubb

Karlskrona Lyckå Ridklubb
Karlskrona ornitologiska klubb
Karlskrona seniorhusförening
Karlskrona SOK
Kommunbygderådet
Lyckeby Gille
Lyckeby scoutkår
Motormännen lokalavdelning Blekinge
Mölletorps byalag
Orienteringsklubben Orion
PRO Blekinge
Ryttarringen Karlskrona
Rödeby brukshundsklubb
Rödeby scoutkår
Team Blekinge Löparförening

Handlingar fanns även tillgängliga på följande platser:
Stadsbiblioteket
Lyckeby bibliotek
Jämjö bibliotek
Nättraby bibliotek
Fridlevstad bibliotek
Hasslö bibliotek
Holmsjö bibliotek
Kungsmarkens bibliotek
Rödeby bibliotek
Sturkö bibliotek
Karlskrona kommuns reception

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Kristina Stark	Eleonor Karlsson
stadsarkitekt	planchef