

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplanen för POTTHOLMEN 1 MFL, ETAPP 1, har varit föremål för allmän granskning 21 november -19 december 2014. Under granskningstiden har planhandlingar funnits tillgängliga på Karlskrona kommun och stadsbiblioteket samt på Karlskrona kommuns webbplats: www.karlskrona.se Granskningen har annonserats i lokalpressen fredagen den 21 november 2014. Handlingar bestående av planbeskrivning, plankarta, illustrationsplan, samrådsredogörelse, länsstyrelsens samrådsyttrande samt missiv har sänts till remissinstanserna nedan. Övriga handlingar har funnits tillgängliga på kommunhuset, stadsbiblioteket och på Karlskrona kommuns hemsida.

Sändlista

Kommunledningsförvaltningen	Gamla Karlskrona
Tekniska nämnden	Fastighetsägarna Syd AB
Affärsverken Karlskrona AB	Företagarföreningen KFH
Räddningstjänsten i Östra Blekinge	Carlskrona Nyföretagarcentrum
Handikappnämnden	Karlskrona Centrumförening
Kommunstyrelsen	Cykelfrämjandet
Kulturnämnden	Naturskyddsföreningen
Idrotts- och fritidsnämnden	Friluftsförbundet
Utbildningsnämnden	Karlskrona seniorhusförening
Socialnämnden	PRO Blekinge
Barn- och ungdomsnämnden	Föreningen Norden Karlskrona
Äldrenämnden	Björkholmens byalag
Länsstyrelsen	Saltö- Ekholmens Trädgårds- och Intresseförening
Lantmäterimyndigheten	Bostadsrättsföreningen Jarramas
Blekinge museum	Bostadsrättsföreningen HSB-Landbron
Försvarsmakten	Bertil Ahnlund
Polismyndigheten i Blekinge län	Åsa Karlsson
E.ON Sverige AB	Johan Mattisson
Blekingetrafiken	Anna Wallström
TeliaSonera	Torsten Wikström
Posten	Lilian Cronholm
Trafikverket	Lina Ebbesson Liedholm
OK/Q8	Margareth Hagberg
SJ	Roland Hansson
Landstinget Blekinge	Roland Thörnquist
Region Blekinge	Hans-Åke Palmgren
AB Karlskronahem	Therese Andersson (adress okänd)
Kruthusen Företagsfastigheter AB	Hanna (adress okänd)
Hyresgästföreningen	Miljöpartiet
Kärnhem	Folkpartiet

För kännedom:

Blekinge läns tidning och Sydöstran

Fastighetsägare enligt förteckning

Nedan följer en sammanställning av inkomna yttranden med kommentarer. Yttrandena finns tillgängliga i sin helhet på Karlskrona kommun, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens råd och synpunkter bifogas.

Skyddsbestämmelserna för 34:an har utökats till rivningsförbud. Byggnaden har under hela planprocessen avsetts att bevaras men nu höjs skyddet i och med att byggnaden är en tydlig miljöskapare för området och den sista kvarvarande byggnaden från Strandgården som minner om områdets period som fattigvårdsanläggning. Planhandlingarna har uppdaterats och plankartan har även justerats så att planbestämmelserna redovisas under rubriken "Skydd".

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser inte att materialval och kulör för fönster bör specificeras i planbestämmelser. Däremot är det lämpligt att sådana förändringar som Länsstyrelsen ger exempel på prövas genom bygglov. Byggnadens kulturhistoriska- och miljöskapande värden kan påverkas av andra förändringar på fasaden än fönsterbyten. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser att en utökat lovplikt för fasad- och takförändringar ger ett långsiktigt och övergripande skydd av byggnadens värden.

Interiöra skyddsbestämmelser bedöms inte relevant pga de stora förändringar som skett och därmed förvanskat byggnadens interiöra karaktär.

Alla korsningspunkter inom planområdet kommer att ges en trafiksäker utformning. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas korsningspunkterna mellan gata och gång- och cykelväg. Det är relativt stora trafikflöden in och ut från Trossö mest orsakat av att Karlskrona och Trossö endast har två tillfarter då kommunens centrum ligger på en ö. Merparten av andra städer har fler tillfarter vilket innebär en bättre och jämnare fördelning av trafiken.

Karlskrona kommun jobbar aktivt med förbättringar för kollektivtrafiken samt förbättringar för gång- och cykeltrafik i såväl det kommunala som statliga vägnätet. Genom exploateringen av Pottholmen sker satsningar på ett nytt resecentrum, utveckling och prioritering av gång- och cykeltrafiken. Bilpool kommer att skrivas in i markanvisningsavtalen och informationsinsatser till blivande hyresgäster utgör också en viktig del i arbetet med att minska biltrafiken.

Planbeskrivningen har kompletterats med att Järnvägstorget idag utgör en BK1 väg samt att ingen förändring planeras. Planbeskrivningen har även kompletterats med att Järnvägstorget bibehåller sin vägbredd samt möjlighet att obehindrat köra igenom kurvor samt att inga fARTHINDER planeras. Korsningen Blekingegatan /Järnvägstorget kommer även i fortsättningen att vara trafikljusreglerad och en cirkulationsplats där är inte aktuellt. Synpunkten om farligt godsled har förtydligats. Detaljplanen för Pottholmen bygger på att Marinbasens och varvets verksamheter inte ska påverkas av planförslaget. Planhandlingarna har även kompletterats med att kriterierna även kan gälla tunga transporter.

Vad gäller efterfrågad planbestämmelse för bostäder som säkerställer tillgänglighet så beslutade länsstyrelsen efter mötet mellan Karlskrona kommun den 26 januari att tillgängligheten ligger på en acceptabel nivå i planförslaget. Länsstyrelsen ställer inga krav på upphöjda entréer i aktuell detaljplan men vill påpeka att det är en bedömning som görs från fall till fall utifrån helhetsbilden för planområdet. Planbeskrivningen har dock förtydligats i avsnittet om Teknisk försörjning att VA, el, tele, bredband och värme ska översvämningssskyddas till nivån 3,0 (RH2000). Detta säkerställs även av en planbestämmelse.

Länsstyrelsen påtalade i granskningsyttrandet att framtida vattenstånd också måste beaktas vid utformning av åtgärder för att undanröja risker kopplat till marksättningar, skred och erosion. Av den geotekniska utredningen framkommer att byggnaderna inom planområdet troligen måste grundläggas genom pålning i relativt stor omfattning. Vid mötet den 26 januari bestämdes att Karlskrona kommun skulle lägga till en planbestämmelse om att byggnadskonstruktioner ska utformas med hänsyn till höjd grundvattennivå. Länsstyrelsen föredrar istället att en planbestämmelse införs som villkorar säkerhetsåtgärder för hantering av erosion, skred och översvämningsrisk för medgivande av bygglov, tex. genom pålning och spont (på motsvarande sätt som kommunen har villkorat åtgärder för markföröreningar enligt 4 kap 12§). Syftet med en sådan planbestämmelse är att i detaljplaneskedet ställa krav på säkerhetshöjande och skadeförebyggande åtgärder för erosion, skred och översvämningsrisk istället för att hänskjuta sådana krav på åtgärder till bygglovsskedet. (Se 4 kap 12 § punkt 1 PBL: skyddsåtgärder för att motverka markförörening, olyckor, översvämning och erosion).

Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om villkor för lov – Bygglov får inte ges förrän skyddsåtgärder genomförts för att motverka ras, skred, översvämning och erosion. Planbeskrivningen har även kompletterats.

Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats med att +108,5 motsvarar 3 meter i RH2000.

Vad gäller synpunkten om markföröreningar så har planbestämmelsen om villkor för lov ändrats efter mötet den 26 januari till följande text- Bygglov får inte ges till åtgärder som innebär väsentlig ändring av markens användning förrän markföröreningar har avhjälppts. Planbeskrivningen har även kompletteras med PM-mätbara åtgärdsområden för Pottholmen.

Byggnaderna ska uppföras gastäta motsvarande radonsäkert. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om att nytillkommande bebyggelse ska uppföras radonsäkert.

Planbestämmelsen för buller har justerats med hänvisning till att gällande riktlinjer ska följas. Detta då det är bra med en flexibel planbestämmelse eftersom bullerfrågorna är under bearbetning. Justeringen av bullerbestämmelsen har skett i dialog med länsstyrelsen.

En eventuell risk för lågfrekvent buller kommer att beaktas, så att fasaderna vid behov kan utformas så att folkhälsmyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus inte överskrids.

Planbeskrivningen har kompletterats med att riskanalysen ska beaktas vid bygglov. Riskanalysen och planhandlingarna har kompletterats med att godståg i speciella situationer kan tvingas angöra och vända inne på Karlskrona centralstation.

Vidare samråd kommer att ske mellan Karlskrona kommun och Trafikverket i samband med planeringen av bussterminalområdet och frågan om stängsel. Eventuellt byte och finansiering av stängsel kommer att diskuteras vidare i samband med byggnation av byggnaden till resecentrum.

Plankartan har kompletterats med ett område med prickmark, byggnad får inte uppföras, i plankartans södra del, i spårområdets förlängning, för att säkerställa passage för gående mellan resecentrum och plattformarna under hela dygnet.

Planbeskrivningen har kompletterats med att genomförandet av detaljplanen inte bedöms påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen för vatten.

SAKÄGARE, INTRESSEORGANISATIONER M.FL.

Föreningen Gamla Carlskrona har efter samråd, och genomförda revideringar, återigen erhållit rubricerad detaljplan för yttrande;

Som vi tidigare uttalat så ställer sig föreningen positiv till att planområdet Pottholmen 1 m.fl. exploateras och förskönas, samt omvandlas till en ny och funktionsblandad stadsdel inom Trossö. Med hänvisning till vårt tidigare yttrande 2014-06-10 önskar Föreningen Gamla Carlskrona framföra följande synpunkter:

Föreningen kvarstår vid uppfattningen att den s.k. "Hemgårdsbyggnaden" inom Strandgården bör behållas och inrymmas i planförslaget. Byggnaden är av betydande kulturhistoriskt intresse, och dessutom efter tidigare genomförda om- och tillbyggnader i ett bra och ändamålsenligt skick. Vi godtar inte kommunens argument för att byggnaden rivs, även om vi förstår att det ytterst handlar om exploateringsekonomi, men även kulturarvet har sitt pris.

Avseende bevarandet av gymnastik- och lärosals byggnaden, så anser vi att skolornas behov kan tillmötesgåas om ombyggnaden av Östersjöhallen ligger i fas tidsmässigt med en eventuell rivning av byggnaden.

Beträffande den förväntade trafiksituationen så kvarstår många frågetecken kring kollektivtrafik och övrig trafik belastning. Vi noterar tacksamt att föreningens ide om att anlägga en cirkulationsplats/rondell vid mötet Landsvägsgatan/Pantarholmskajen /Sunnavägen, har framförts till tekniska förvaltningen.

Som Föreningen Gamla Carlskrona tidigare framfört, så känner vi tillfredställelse över förslaget uttalade ambition att planområdet ska innehålla mycket grönska och nyplanteringar, med alléer, parker och grönytor mellan huskropparna.

Föreningen vill ytterligare understryka vikten av att förslaget till ny bostadsbebyggelse innehåller ett varierat utbud av boendeformer, inte minst önskar vi en stor andel av hyresrätter, samt att ambitionen att utveckla flera rekreationsstråk och sociala mötesplatser inom planområdet är mycket bra.

För övrigt tackar vi för kommunens svar på vårt tidigare yttrande, samt ser med förväntan fram emot exploatering och förverkligandet av planerna för Pottholmen.

Kommentar: Vad gäller rivning av "Hemgårdsbyggnaden" inom Strandgården så tar detaljplanen för Pottholmen hänsyn till många faktorer så som stigande havsnivåer, kvartersstruktur, gatustruktur, trafikföring, exploateringsekonomi och grönstruktur. Utifrån dessa faktorer har det inte bedömts som möjligt att bevara Hemgårdsbyggnaden. Skyddet för byggnad 34:a har dock höjts sedan granskningen och byggnaden har nu givits rivningsförbud.

Innan befintlig gymnastikhall kan rivas måste en ny provisorisk eller permanent hall göras tillgänglig primärt för gymnasieskolans behov. Möjligheterna finns fortfarande att tidsmässigt samordna med Östersjöhallens ombyggnad. Ombyggnaden måste tillskapa en tillkommande yta för idrottsändamål för att ersätta befintlig gymnastikhall.

Vad gäller kollektivtrafiken så har en trafiksimulering genomförts med en lösning där buss-trafiken har separerats i en särskild bussangöring på Blekingegatan mot Karlskrona centralstation. Möjlighet finns i denna lösning att också införa en trafikreglering med bussprioritering.

Vad gäller utbud av boendeformer så anser även Karlskrona kommun att det är av stor vikt att den nya stadsdelen får blandade boendeformer så som hyresrätter och bostadsrätter samt stadsradhus. Allt för att skapa en mångfald i stadsdelen.

Saltö- Ekholmens Trädgårds- och Intresseförening har tagit del av rubricerad handling och kan konstatera, att förvisso skriver Karlskrona kommun mer omfattande i planhandlingarna ang. flytten av brandstationen. Dock saknar vi fortfarande det planeringsunderlag som ligger till grund för kommunens skrivning. Vi har endast muntligt (i samband med mötet med Karlskrona kommun, Räddningstjänsten m.fl. den 9 september, 2014) fått höra att insatstiden förlängs med tre minuter. Dessutom hänvisades till ett dokument (angående brandskydd av våra omistliga Världsarvsobjekt) som uppenbarligen inte finns!

Med anledning av detta konstaterande, anser vi att dessa handlingar som nu är utställd för allmän granskning, har sådana allvarliga brister att ärendet bör omedelbart återremitteras till ansvarig myndighet.

Kommentar: Ändrad insatstid till Trossö och intilliggande stadsdelar ligger efter flytt av Brandstation till Oskarsvärn inom stipulerade tio minuter. Någon ytterligare utredning kring denna fråga kommer inte att ske. Eventuellt skydd av Världsarvsobjekt hanteras av respektive fastighetsägare och samordning av dessa och andra intressefrågor sker via inrättat Världsarvsråd. Flytten ger både kortare och längre insatstider relativt de olika objekten.

Siv Elofsson, ordförande i Brf Pantern, framför att som boende på Landsväggsgatan på Pantarholmen har jag en del frågor och synpunkter på detaljplan Pottholmen. Jag tycker den verkar mycket spännande och fantastisk med närheten till vattnet men undrar hur tillgängligheten med trafik till den nya stadsdelen är tänkt att bli. Idag trafikeras Pantarholmen och då speciellt Landsväggsgatan av ett stort antal bilar och bussar dagligen vilket gör vår miljö ohäl-

sosam. Många kommer från Långö, Galjamarken och inte minst högskolan och ”genar” här över. Tyvärr väljer få Sunnavägen. Mina farhågor är att när Pottholmen bebyggs blir det ännu mer trafik här. Undrar därför hur man tänkt med tillfarterna till och från Pottholmen? Vill att man tar med trafikföringen i planen, även då de vägar och gator som ansluter till området.

Kommentar: Linje 1,8 och 19 trafikerar Landsväggsgatan. Övriga linjer trafikerar Sunnavägen. Sedan hösten 2014 så är det sk. hybridbussar som används på linje 1 vilket innebär lägre buller och avgaser.

Sunnavägens funktion som trafikled förbättras i samband med att den planskilda korsningen vid Bergåsa färdigställs under 2015. Trafikmatningen av bilar till och från Pottholmen kommer huvudsakligen att gå via Infartsleden och via Sunnavägen. Busstrafiken som går över Pantarholmen finns där för att ge bästa möjliga kollektivtrafikservice. Kommunen har en utvecklad cykelstrategi för att ge goda förutsättningar för cykelåkande mellan olika stadsdelar. Pottholmen ansluter väl till denna strategi som avser att minska bilåkandet på korta sträckor.

Christer Fredholm och Peter Althini, föreslår att Pottholmen ska byta namn till Portholmen. Den 19 december 2014 går tiden ut för att komma med synpunkter på planförslaget, som banar väg för en ny stadsdel och en ny port till världsarvsstaden Karlskrona. Pottholmen fick under 1700-talet detta namn därför att där tillverkades pottor som då var benämningen på olika skålformade kärl av ler- eller stengods avsedda för förvaring av flytande varor som bland annat ingick i örlogsfartygens uppbörder. Från sent 1800-tal har ordet fått en helt annan betydelse och blev då ett skällsord inom militären bland dem som inte gillade Karlskrona som kallades Pottholmen och "Pottis". Förleden "pott(a)" i nuvarande namn ger för många negativa associationer och är något man lätt kan göra sig lustig över. Namnet Pottholmen bör vi lägga bakom oss.

När nu det nya planförslaget ger möjlighet att skapa en ny och attraktiv stadsdel - den nya porten till världsarvsstaden - är det läge att vi byter det gamla namnet och satsar på något nytt och positivt.

Genom att bara ändra en enda bokstav föreslår vi att namnet ändras till **PORTHOLMEN**.

Sammanfattningsvis anser vi att

- det nya namnet PORTHOLMEN anknyter till ambitionen att skapa en ny entre (port) till staden, och
- stadsdelen faktiskt ligger mycket nära den plats där den gamla stadsporten en gång låg.

Kommentar: Pottholmen hette ursprungligen Pottmakareholmen vilket området hette så snart det blev en befolkad plats. Namnet Pottmakarholmen tillkom med anledning av den verksamhet, krumakeriverksamhet (även kallat pottor) som då fanns på ön. Redan på Lindeblads kartersindelningsskarta från 1718 heter området Pottmakareholmen och området har sedan dess haft detta namn.

Platsen har namnet under en väldigt lång tid, och namnet är kopplat såväl till berättelsen om själva holmen som till Karlskronas marina historia. Namnet på platsen är ett sätt att levandehålla historien. Att namnet kan ha negativa kopplingar, och att det är lätt att göra sig lustig

på bekostnad av namnet, borde vara en liten risk. En större risk är istället att vi i vår tid endast väljer att berätta delar av vår historia som överensstämmer med vår egen bild av det förflutna, och att vi därmed bryter den historiska kopplingen mellan en plats och dess namn.

Lilian Cronholm, Brittabergsvägen 1 framför att önskemålet att väg för motorfordon hålles utmed järnvägen från järnvägstorget till Pantarholmen kvarstår. Hela området utmed vattnet vore bättre att använda till mycket trevligare saker för boende omkring än tunga bussar, lastbilar och övrig trafik.

Kommentar: Idén om att samordna all trafik utmed järnvägen är en bra tanke även om det tyvärr inte går att genomföra då avståndet mellan järnvägen och lokstallarna samt Lidl är för litet med tanke på vägbredd och skyddsavstånd till järnvägen.

Roland Thörnquist, Viktoriagatan 6 framför att då det ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i ovanstående handlingar, framför jag följande.

Är det hållbart att:

planlägga för ca 440 bostäder (44500 kvm BTA), kontor (6380 kvm BTA), handel och service (2600 kvm BT A), parkering (8420 kvm BTA) och övrigt (2000 kvm BT A) då en exploatering av området behöver ta hänsyn till stigande havsnivåer och ändå riskeras översvämmas vid en höjd havsvattennivå? Vem vill investera, bygga, bo och utöva handel och service m.m. i byggnader och miljöer som riskeras översvämmas? Finns det överhuvudtaget försäkringsbolag som skulle tänka sig att ingå försäkringsavtal under sådana förutsättningar? Är det långsiktigt hållbart att trots riskerna för översvämningar och högt vattenstånd, exploatera området enligt utställd detaljplan? Är det förenligt med t.ex. 2 kap i PBL, där planläggningen ska ta hänsyn till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade till beskaffenhet, läge och behov. Är det samhällsekonomiskt försvarbart och värt alla de fördyrande åtgärder som måste göras för att kunna exploatera området - åtgärder som höjd grundläggningsnivå, tätning av byggnadsdelar, höjning av Borgmästarekajen och anpassningar av va-ledningar, pumpstationer och dagvattenhantering m.m.? Och vad kommer alla dessa extra åtgärder att kosta samhället och vad händer när området ändå drabbas av översvämningar och högt vattenstånd i framtiden trots alla planerade åtgärder?

Kommentar: Det stämmer att Pottholmen ligger lågt. För att säkra området ingår dock följande skyddsåtgärder i detaljplanen:

- *Lägst grundläggningsnivå höjs med 0,8 meter för ny bostadsbebyggelse till + 108,5 meter över Karlskronas medelhavsytta (istället för nuvarande beslut om + 107,7 meter). Lägre byggnadsdelar föreslås byggas täta, det vill säga konstruktionen ska kunna klara en översvämning.*
- *Borgmästarekajen föreslås höjas med 0,5 meter till +107,5 meter.*
- *Va-ledningar, pumpstationer och dagvattenhantering anpassas också till riskerna för översvämning.*

- *Blekingegatans samt Järnvägstorget kommer att ligga kvar på samma höjd som de gör idag. I övrigt är områdets nya vägar höjdsatta för att få en bra lutning på de nya vägarna med hänsyn till avrinning av dagvatten.*

Karlskrona kommuns bedömning är att Pottholmen är av mycket stort intresse att exploatera efter det att punkterna ovan har genomförts. Pottholmen ligger i ett mycket strategiskt läge vid infarten till Karlskrona i ett attraktivt läge nära vatten, Karlskrona centrum och service samt med närhet till kommunikationer inom och utanför staden. Planförslaget innebär en för tätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket innebär ett effektivt markutnyttjande och god resurshushållning samt utnyttjande av befintlig infrastruktur. En utveckling av Pottholmen främjar även kollektivtrafikresande. Utbyggnad av Pottholmen bedöms även som positivt för stadsmiljön. Trafikanläggningarnas påverkan minskas och en blandning av bostäder, arbetsplatser och service bidrar till en bättre stadsmiljö. Stadsmässiga länkar skapas mellan Pottholmen och övriga stadsdelar vilket idag saknas.

Pottholmen innehåller idag markföreningar. En exploatering av Pottholmen etapp 1 medför även att befintliga markföreningar saneras. Planområdet har idag få naturvärden som berörs vid en exploatering. Sammanfattningsvis så bidrar en exploatering av Pottholmen till att höja Karlskronas attraktionskraft.

Karlskrona kommun måste redovisa i t.ex. planbeskrivningen med illustrationer hur utbredningen av översvämningar och högt vattenstånd breder ut sig och påverkar stadsdelen Pottholmen och med dess anslutningar till Trossö i söder och Pantarholmen/Österleden i norr. Utgå gärna från länsstyrelsen rapport "Framtida högvatten", 2012:11 och redovisa gärna med flera intervallnivåer. Det är högst märkligt att denna redovisning saknas i de aktuella planhandlingarna eftersom många andra utredningar och undersökningar (utom konsekvensbeskrivning om vad som händer med de centrala stadsdelarna i samband med planerna på att flytta brandstationen/räddningskåren) presenteras på ett framträdande sätt.

Kommentar: *Översvämningsskartor finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Att göra om Blekingegatan till Huvudgata för trafik och med det minska avståndet för de två huvudvägarna mellan centrum och övriga stadsbygden och fastlandet? Om avståndet minskar mellan de två trafikmatningarna, ökar risken att vid en olycka eller krissituation, att Trossö, Stumholmen, Björkholmen, Ekholmen, Saltö och Dragsö blir avstängda från vägtrafikkommunikation mellan Trossö och Pantarholmen och mellan Trossö och Österleden. Se vad som hände vid branden (Järnvägsmagasinet) 2009, då Österleden och Blekingegatan stängdes av och tack vare trafikleden längs med Borgmästarekajen, kunde vägtrafiken upprättshållas. Att som kommunen föreslår den s.k. Strandpromenaden längs med Borgmästarekajen som en alternativ utryckningsväg att användas vid akuta och extraordinära händelser, är dock en förbättrad säkerhetsåtgärd i planläggningsarbetet. Dock måste det framgå i detaljplan att GC-vägen får sådan utformning och bärighet att t.ex. Räddningstjänstens större utryckningsfordon utan problem och svårigheter, kan använda detta färdvägsalternativ. Att utryckningsfordon inte hindras av t.ex. byggnader som illustreras att byggas ut ovanför GC-vägen eller att de s.k. platsbildningarna som planeras längs med Borgmästarekajen, inte kommer i konflikt med GC-vägens framkomlighet.

Kommentar: Blekingegatan och Infartsleden kommer att vara de två primära tillfarterna till Trossö. Parallell lokalgata till Blekingegatan inom Pottholmen utgör också en lokal alternativ möjlighet. Vid extraordinär händelse kommer framtida strandpromenaden längs Borgmästarefjärden också att tillfälligt kunna användas som utryckningsväg.

Det framgår i planhandlingarna att gång- och cykelvägen utmed Borgmästarekajen ska ha fri höjd och hög framkomlighet för räddningsfordon. Planbeskrivningen har dock förtydligats ytterligare vad gäller bärigheten för gång- och cykelvägen och placering av träd, bänkar etcetera så att framkomligheten inte begränsas. Byggnaden som går ut över gång- och cykelvägen har en planbestämmelse som reglerar den fria höjden för att möjliggöra för räddningstjänstens fordon.

Med den planerade flytten av Räddningskåren/brandstationen, bort från det tätbefolkade centrala stadsdelarna som Trossö, Stumholmen, Björkholmen, Ekholmen, Saltö och Dragsö samt stora arbetsplatser som Örlogsbasen och varvet, finns ännu ingen konsekvensutredning tillgänglig om vad som händer med dessa centrala stadsdelar och större arbetsplatser vid brand och olyckor. Trots detta planerar kommunen att flytta brandstationen längre norrut, utan att kunna visa upp konsekvenserna utav en sådan åtgärd.

Än mindre finns det någon säkerhetsstudie eller konsekvensutredning hur vårt omistliga Världsarv ska skyddas. Karlskrona har varit Världsarvsutnämnt sedan 1998 - alltså i 16 år och ännu finns ingen sådan tidigare nämnd studie eller konsekvensutredning gjord. Dessutom uttrycker Karlskrona kommuns översiktsplan att det största hotet mot vårt Världsarv är brand! --- "Risken för brand är det mest påtagligafysiska hotet för världsarvet, som i stora delar utgörs av träbebyggelse. Detta är ett område som särskilt behöver ses över och prioriteras."---

Trots detta planerar kommunen att flytta brandstationen längre norrut, utan att kunna visa upp hur vårt omistliga Världsarv ska skyddas mot t.ex. brand.

Kommentar: Vad gäller flytt av brandstationen se svaret till Saltö- Ekholmens Trädgårds- och Intresseförening.

Den nuvarande sträckningen avseende gång-och cykelvägen, är en av de betydande kvalitéerna inom de centrala stadsdelarna. Att kunna gå och cykla längs med kajerna, då i nära vattenkontakt, är något som också i framtiden måste garanteras för kommande generationer. Således bör sträckningen och utformningen av gc-vägen bli oförändrad också i den mening att det inte planeras några inslag som kommer i tvärgående konflikter med gång- och cykeltrafiken, inte heller att upplevelsen av den direkta vattenkontakten påverkas negativt med objekt som planeras i aktuellt vattenområde.

Med dessa synpunkter hoppas jag att den fortsatta planläggningen av stadsdelen Pottholmen tillsammans med övriga staden erhåller en mer långsiktig hållbar utveckling för kommande generationer och för vårt unika och omistliga Världsarv.

Kommentar: Gång- och cykelvägen utmed Borgmästarekajen ingår i Karlskronas huvudcykelstråk. Möjligheterna att förbättra för gående och cyklister utmed vattnet är en av anledningarna till att Karlskrona kommun väljer att stänga Borgmästarekajen för biltrafik och

istället flytta biltrafiken till Blekingegatan. Framkomligheten för gående- och cyklister prioriteras och ska vara mycket god.

Hans Dahlqvist Östergatan 6, framför några synpunkter på byggnation på Pottholmen. Pottholmen ligger i en sänka mellan Pantarholmen och Trossö. Bostadsbebyggelsen bör anpassas efter dagens konkava skyline. Bebyggelsen bör inte bli högre än husen som står på platsen, dvs 3-4 våningar. Exteriört anpassas efter historiska byggnader. Fasaderna putsas i ockra, gråvitt eller rött. Rött tegel är ett alternativ. Kommunen bör göra som stadsplanerare i Paris. Ta vara på det historiska arvet i centrum och inte bygga för högt.

Kommentar: Pottholmen ligger i en sänka mellan de kuperade öarna Trossö och Pantarholmen som har en relativt hög bebyggelse. Hushöjden på Pottholmen kommer att varieras i huvudsak mellan 4-7 våningar och ett hus föreslås med 14 våningar. Då Pottholmen ligger i en sänka så kommer bebyggelsen inte konkurrera men den omgivande bebyggelsen på vare sig Trossö eller Pantarholmen.

Fasadmaterialiet kommer att varieras. 3D modellen som finns på kommunens hemsida är enbart tänkt att visa volymen på husen. Avsikten är inte att alla husen ska vara vita. Viktigt är att husen som kommer att byggas ges olika fasadfärg samt fasadmaterial så som puts och tegel. Se mer i gestaltningsprogrammet för Pottholmen.

Detaljplanen för Pottholmen bygger vidare på Karlskronas historiska arv och planen bygger vidare på Trossös rutnätsplan som ingår som en del i världsarvet. Planen reglerar även byggnadshöjden på 14-våningarshuset så att det inte blir högre än Fredrikskyrkan och den historiska siluetten vilket inte är önskvärt.

MYNDIGHETER M.FL.

Försvarmakten anser ej att Karlskrona kommun till fullo redogjort för Försvarmaktens samrådsyttrande FM2014-4918:3, daterat 2014-06-13, då varken plankarta eller planhandlingar redogör för Försvarmaktens erinringar. Försvarmakten lämnade den 2014-06-13 samrådsyttrande för detaljplan för Pottholmen 1 m.fl, etapp 1, FM2014-4918:3. I samrådsyttrandet framfördes erinran mot:

Brandkårens insatstider.

Med anledning av detaljplanens föreslagna flytt av brandstationen från Pottholmen till Oskarsvärn anser Försvarmakten att det i en konsekvensbeskrivning bör beskrivas hur man säkerställer att de krav på insatstider som finns, kan bibehållas framgent. Dels med anledning av att säkerställa eventuella incidenter som är knutna till Marinbasens verksamhetsutövning inom området, dels med anledning av att det inom Marinbasens område finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse av världsarvsklassning enligt UNESCO.

Kommunen har i utställningshandling daterad 2014-10-27 redogjort för att "en flytt av brandstationen kan innebära förändrade insatstider för bebyggelsen på Trossö och att risksituationen för världsarvets bebyggelse kan komma att förändras. Dessa frågor behöver studeras vidare". (sid 11). Utställningshandlingar redogör även under sid. 54 att "Räddningstjänsten

kommer även efter en flytt av brandstationen till Oskarsvärn ha en insatstid på mindre än 10 minuter inom Trossö, Björkholmen och Saltö”. Utställningshandlingar argumenterar även för att detaljplanen beaktat kravet på fri väg samt hög framkomlighet vid utryckning. Dessutom kvarstår antalet utrymningsvägar på Pottholmen samt möjligheten att i extremfall använda GC-vägen vid Borgmästarekajen som alternativ utrymningsväg.

Försvarmakten önskar förtydliga att Försvarmakten har ett väl utarbetat och fungerande systematiskt brandskyddsarbete inom respektive förband, dock kan det ej undgåas att Försvarmakten hyser en beroendeställning mot den kommunala räddningstjänsten och det ansvar som åligger den kommunala räddningstjänsten enligt 3 kap, §7, Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778). Försvarmakten anser dock att Karlskrona kommun genom utställningshandlingar redogjort för att insatstider kommer kunna vidmakthållas framgent.

Tillfartsleden Infartsleden – Järnvägsgatan – Borgmästarekajen

Försvarmakten har inget att erinra mot ny vägsträckning men förtydligar att vägsträckan Infartsleden – Järnvägsgatan – Borgmästarekajen är den enda tillfartsleden till Marinbasens område. Försvarmakten framförde i samrådsyttrande ett antal synpunkter för att tillfartsleden till Marinbasen fortsättningsvis inom planarbetet skall ges god infrastrukturell anpassning och tekniskt god prestanda, för att motsvara förbandets verksamhetsutövning, i form av:

- BK1-klassning (obegränsad fordonsvikt)
- Bibehållande av vägbredd samt möjlighet att obehindrat köra förbi cirkulationsplatser och kurvor
- Farthinder kan ej uppföras, då det medför risk för påtaglig skada på verksamheten
- Begränsningar för transporter av ammunition och tänd/sprängmedel samt leveranser av farligt gods såsom kemikalier kan inte genomföras utan att risk för påtaglig skada på verksamheten uppstår.

Utställningshandlingar, plankarta samt övriga planhandlingar, redogör ej för hur dessa fyra egenskaper skall beaktas. Detaljplanering syftar till att visa en lämplig användning av mark och vatten. För denna tillfartsled är det en förutsättning att vägen klassas som BK1 (obegränsad fordonsvikt), samt att övriga synpunkter tillgodogörs, för att marken skall anses som lämpligt använd. Om dessa fyra synpunkter för tillfartsleden ej beaktas så kan en påtaglig skada på verksamheten uppstå.

Försvarmakten anser att Karlskrona kommun, till planbeskrivning bör införa beskrivning för hur dessa fyra ovanstående problem tillgodoses. Försvarmakten anser att det mest lämpliga vore att behandla de fyra ovanstående förutsättningarna för tillfartsleden genom bestämmelser på plankartan, men i den mån detta ej anses som möjligt, reglera dessa genom lokala trafikföreskrifter.

Genom lokala trafikföreskrifter, som sedermera beslutas av Länsstyrelsen bör kommunen reglera tillfartsledens/vägens vägklassning enligt BK1 (obegränsad fordonsvikt) samt att det bör framgå att trafik med farligt gods förekommer på vägen. Vidare bör det även införas re-

gleringar för att huvudgatan ej får uppföras med farthinder samt att cirkulationsplatser skall vara fria för passage.

Försvarsmakten anser att det är av yttersta vikt att tillfartsledens infrastrukturella och tekniska utformning regleras permanent så att Marinbasens verksamhetsutövning kan garanteras, annars kan planförslaget medföra risk för påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med att Järnvägstorget idag utgör en BK1 väg samt att ingen förändring av detta planeras. Planbeskrivningen har även kompletterats med bibehållande av vägbredd samt möjlighet att obehindrat köra förbi cirkulationsplatser och kurvor samt att inga farthinder uppföres. Synpunkten om farligt gods har förtydligats. Detaljplanen för Pottholmen bygger på att Marinbasens verksamhet inte ska påverkas av planförslaget.

Korsningen med Blekingegatan/ Järnvägstorget kommer även i fortsättningen att vara trafikljusreglerad. En cirkulationsplats är inte aktuell i denna korsning.

Polismyndigheten anser det är viktigt att trafiksäkerheten och framkomligheten utreds vidare framförallt då i korsningen Järnvägstorget Landsväggsgatan - Blekingegatan där trafikintensiteten redan idag är hög. Polisen uttryckningar sker ju idag från polishuset via Vittusgatan eller från Järnvägstorget. För övrigt har polismyndigheten inget att erinra.

Kommentar: Framkomligheten och trafikflödena har simulerats för korsningen Järnvägstorget/Blekingegatan. Simuleringen har studerat maxbelastningen som uppträder vid rusningstrafik morgon och kväll. Beräkningarna baseras på gjorda trafikmätningar och i framtidsscenario för bedömd trafikökning till 2030. Väntetider och köbildningar har beräknats och ligger inom acceptabla gränser. Under korta perioder, oftast mellan 15 och 30 minuter kan besvärande köbildningar i extremfall byggas upp som när belastningen minskar relativt snabbt löses upp.

Trafikverket vill i detta skede framföra följande synpunkter:

Gator och trafik

Huvudstråket, Blekingegatan genom planområdet bedöms få höga trafikflöden, ÅDT, vilket kräver noggrann planering för en trafiksäker utformning då gatan avses för många olika trafikslag inklusive trafikanter. Vid korsningen Blekingegatan/Järnvägstorget föreslås fri högersväng för kollektivtrafik, vilket Trafikverket ser som positivt. Det är viktigt att kollektivtrafiken prioriteras även i resten av stråket, utmed Blekingegatan.

Då målpunkter kommer att finnas utmed Blekingegatans båda sidor samt söder om Järnvägstorget (stråket mot centrum), är det viktigt att säkerställa lämpliga och trafiksäkra passagemöjligheter för gående och cyklister. Längs Blekingegatans västra sida planeras en gång- och cykelväg. Vid korsningspunkterna med planerade lokalgator inom bostadskvarteren vill Trafikverket göra kommunen uppmärksam på att siktförhållandena bör studeras särskilt för att undvika konflikt mellan gående/cyklister och fordonstrafik.

Av handlingarna framgår framtida prognostiserade trafikflöden 2030 för angränsande vägnät. För en stad i Karlskronas storlek är det mycket höga flöden som förväntas om inte åtgärder görs för att begränsa trafiken och förväntad trafikökning. Trafikverket anser att kommunen bör arbeta aktivt med åtgärder som kan minska fordonstrafiken in till centrum, dels för att kunna prioritera kollektivtrafiken och skapa bra miljöer för gående och cyklister, dels för att skapa attraktiva miljöer för boende och verksamheter som inte riskerar att påverkas negativt av bullerstörningar från trafiken.

Kommentar: Alla korsningspunkter inom planområdet kommer att ges en trafiksäker utformning. Särskild uppmärksamhet kommer dock att ägnas korsningspunkterna mellan gata och gång- och cykelväg. Det är relativt stora trafikflöden in och ut från Trossö mest orsakat av att vi har endast två tillfarter då kommunens centrum ligger på en ö. Merparten av andra städer har många fler tillfarter vilket innebär en bättre och jämnare fördelning av trafiken.

Karlskrona kommun jobbar aktivt med förbättringar för kollektivtrafiken samt förbättringar för gång- och cykeltrafik i såväl det kommunala som statliga vägnätet. Genom exploateringen av Pottholmen sker satsningar på ett nytt resecentrum, utveckling och prioritering av gång- och cykeltrafiken. Bilpool kommer att skrivas in i markanvisningsavtalen och informationsinsatser till blivande hyresgäster utgör också en viktig del i arbetet med att minska biltrafiken.

Stängsel

I samband med att området utvecklas och då fler kommer att röra sig inom området är det viktigt att säkra mot spårspring över järnvägen. Längs järnvägsfastigheten finns idag ett befintligt Gunnebstängsel. I samband med utbyggnad av planerad bussterminal och plattform behöver stängslet på vissa delar ersättas av ett 2,0 meter högt panelstängsel enligt Trafikverkets krav. Enligt lagen om stängselskyldighet för järnväg mm 11 § är det kommunen som, efter samråd med Trafikverket, är ansvariga att besluta om stängsel ska hållas utmed järnvägen inom kommunens område. Det är Trafikverket som är skyldiga att anordna, tillse och underhålla stängslet i enighet med kommunens beslut. Enligt 12 § ska kostnad för anordnande, tillsyn och underhåll av stängsel fördelas lika mellan kommunen och Trafikverket i fråga om stängsel vid stations- eller bangårdsområde. Trafikverket förutsätter att vidare samråd sker i samband med planeringen av bussterminalområdet.

Kommentar: Fortsatt samråd kommer att ske mellan Karlskrona kommun och Trafikverket i frågan om panelstängsel.

Fortsatt samarbete kommer att ske mellan Karlskrona kommun, Region Blekinge och Trafikverket vid planering och utformning av bussterminalområdet och resecentrum. Detaljplanen medger en prioriterad kollektivtrafiklösning i enlighet med pågående dialog.

Riskbedömning

I vårt tidigare yttrande framfördes att riskutredningen även bör inkludera långa godståg på Karlskronas bangård. Detta bemötte kommunen i samrådsredogörelsen med följande:

”Riskanalysen omfattar inte godståg då de inte planeras att trafikera Karlskrona bangård. Bangården på Pottholmen ska dock ha rangeringsmöjligheter för godslok fram till dess att en direktförbindelse finns mellan de två järnvägsbanorna och Verköbanan. Fram tills detta är klart planeras endast lokvändningar på Karlskrona central och Pottholmen medan resterande

del av godsvagnarna placeras på spår 42, ett stickspår, i höjd med Pantarholmen. Fråga om hastighet på tågbanan är Trafikverkets ansvar. ”

Trafikverket vidhåller uppfattningen att riskanalysen ska inkludera godståg på samtliga spår, även Karlskrona C. Trafikverket har inga planer på att trafikera godståg till Karlskrona C och vår bedömning är att sådan kan komma att ske endast i undantagsfall. Exempel då det kan bli aktuellt är vid störningar i systemet, som kräver omledning av trafik och då spår 42 inte kan nyttjas. Trafikverket måste ha fri rådighet över hela systemet, att trafikera godståg när så krävs, ofta vid kort varsel och utan tillstånd. Trafikverket anser därför att riskanalysen ska kompletteras i detta avseende.

*Kommentar: Riskutredningen har kompletterats med att godståg i vissa situationer kan an-
göra Karlskrona centralstation.*

Buller

På plankartan går att utläsa ”Bostäder ska utföras så att samtliga rum avsedda för dygnsvila i varje lägenhet får högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster, i det fall 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) eller 70 dB(A) överskrids utanför annat fönster i lägenhet.”

Trafikverket anser att även 70 dB(A) maximal ljudnivå ska gälla på den tysta sidan, och anser att meningen bör ersättas av följande mening: ”Bostäder ska utföras så att samtliga rum avsedda för dygnsvila i varje lägenhet får högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) och 70 dB(A) maxinivå utanför fönster, i det fall 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) eller 70 dB(A) överskrids utanför annat fönster i lägenhet. ”

Trafikverket vill också påpeka att en eventuell risk för lågfrekvent buller bör beaktas, så att fasaderna vid behov kan utformas så att folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus inte överskrids.

Kommentar: Planbestämmelsen för buller har justerats till att gällande riktlinjer ska följas. Detta då det är bra med en flexibel planbestämmelse eftersom bullerfrågorna är under bearbetning. Justeringen av bullerbestämmelsen har skett i dialog med länsstyrelsen.

Stoppbockar

De befintliga stoppbockarna vid spårslut är av typen glidstoppbock, och är inte godkända om de ska gå mot byggnad, vilket föreslås i detaljplanen. I samband med en exploatering söder om spåren behöver dessa bytas ut så att kraven enligt ”Föreskrift rörande Banverkets stoppbockar (Bvf524.4)” uppfylls. Åtgärder som behöver genomföras till följd av en exploatering ska normalt bekostas av kommunen och/eller exploatören. Det är lämpligt att åtgärden hantearas inom ramen för det avtal som behöver upprättas mellan kommunen och Trafikverket för planerad bussterminal och plattform.

Trafikverket anser även att det i plankartans södra del, i spårområdet förlängning, ska säkerställas att passage av fotgängare kan ske från platsen markerad ”torg” till plattform under hela dygnet för att på så sätt säkerställa att inget spårspring sker.

Kommentar: Eventuellt byte och finansiering kommer att diskuteras vidare i samband med byggnation av byggnaden till resecentrum.

Plankartan har kompletterats med ett område med prickmark, dvs byggnad får inte uppföras, i plankartans södra del, i spårområdets förlängning, för att säkerställa passage för gående mellan resecentrum och plattformarna under hela dygnet.

Tekniska nämnden framför följande:

Gator och trafik

Tekniska förvaltningen anser att tillgängligheten med bil längs gång- och cykelvägen utmed Borgmästarekajen ska ske i väldigt begränsad omfattning och endast i nödfall.

Kommentar: Tillgängligheten med bil för de entréer som kommer att ligga utmed Borgmästarekajen kommer att ske i mycket begränsad omfattning. Dock måste det vara möjligt att nå dessa entréer med fordon.

Parkering

Planbestämmelsen TORG förklaras som angöring och parkering. Tekniska förvaltningen bedömer att detta kommer att fungera söder om CII. För TORG-bestämmelserna söder om CTI och längst norrut, görs bedömningen att bestämmelsen bör ändras till enbart TORG utan parkering och angöring. Anledningarna till detta är att det kommer att bli problematiskt att backa/köra ut på huvudgatorna, samt så kommer fler konfliktpunkter med gång- och cykelvägarna att uppstå.

Kommentar: Planbestämmelsen TORG möjliggör parkering och angöring. Om det är möjligt att ordna på ett trafiksäkert sätt får studeras vidare i projekteringen.

Gång- och cykeltrafik

Tekniska förvaltningen föreslår att även cykelparkering kan anläggas vid CTI. Åtminstone hälften av cykelparkeringsplatserna bör vara lätt tillgängliga på kvartersmark, och detta ska anges i planbeskrivningen.

Kommentar: Cykelparkering kommer att anläggas vid resecentrum. Exakt utförande får studeras närmare i projekteringen.

Dagvatten

I planbeskrivningen står att höjdsättningen samt utformandet av dagvattenhanteringen behöver studeras närmare efter resultatet av dagvattenutredningen. Detta är redan gjort och texten bör därför strykas. Med hänsyn till kommande klimatförändringar, dagvattenhanteringen och till problematiken med förorenad mark, anser tekniska förvaltningen att källare INTE ska tillåtas.

Kommentar: Texten avseende höjdsättning och dagvattenhantering har utgått enligt förslag ovan.

Omfattningen av källarplan inom nybyggnadskvarteren bör i princip begränsas men är inte lämpligt att utesluta som möjlighet för att ge rimlig flexibilitet vid utformning av byggnaderna. Eventuell byggnation av källare måste anpassas till stigande havsvattennivåer och byggas

med vattentät konstruktion. Sanering av förorenad mark under källarkonstruktion kommer att hanteras i anmälan om avhjälpandeåtgärder till lokala miljömyndigheten. Rekommendationen är att eventuell källare byggs företrädesvis en halv våning ner. Fördelarna med detta är att bostäderna kommer en halv våning upp vilket bland annat minskar insynen i bostäderna.

Gestaltningensprogrammet

I programmet hänvisas till grönytefaktor utan att ange någon. Tekniska förvaltningen anser att en grönytefaktor bör fastställas. I förslaget på en gatusektion över Blekingegatan anser tekniska förvaltningen att 3 meter till parkering är för mycket. Istället bör parkeringsytan vara 2 meter bred och gångbanan 3 meter istället för i nuläget 2 meter. I samma sektion visas även en skiss på parkeringsgaraget där det står angivet "alt cykel" på första våningen. Tekniska förvaltningen anser att "alt" bör strykas för att säkerställa att ytan används för cykelparkering. Som material för kantstensparkeringar föreslås även betongplattor, ett materialval som medför höga investeringskostnader, liksom kortare livstid än exempelvis asfalt.

Kommentar: Ett dokument med grönytefaktor har kompletterats till detaljplanen. Gestaltningensprogrammet har uppdaterats enligt synpunkter ovan. Vad gäller material för kantstensparkeringen så är tanken med betongplattor att skapa upplevelsen av ett smalare gaturum i och med variationen med markbeläggningen. Frågan får diskuteras vidare i samband med projekteringen.

Handikappförvaltningen ser positivt på förslaget till detaljplan för Pottholmen 1 m.fl., etapp 1 och strävan att den nya stadsdelen ska utformas med fokus på hållbar samhällsplanering. Handikappförvaltningen anser att målet att skapa en ny hållbar stadsdel är viktig. Förslagen i detaljplanen med många olika gröna ytor i närheten av bostäder och säkra gång- och cykelvägar för att underlätta kopplingen inom områdes olika mötesplatser och vidare till Pantarholmen och Trossö är viktiga aspekter i att uppnå detta. En bra tillgång till och närhet till kollektivtrafik är en annan aspekt för en ökad hållbarhet genom att fler minskar sitt användande av bil.

Förvaltningen anser att det är positivt att i både Gestaltningensprogrammet och i Hållbarhetsprogrammet så tas de specifika krav upp som gäller för att den nya stadsdelen ska få en hög tillgänglighet och vara en stadsdel som ger möjlighet för alla att bo, vistas och umgås i. Förvaltningen noterar också att på s 64 i planbeskrivningen så har rubriken ändrats till Jämställdhet och mångfald. Där finns nu också en skrivning om att en blandad stadsdel med nära till grönområde och kollektivtrafik har betydelse för personer med nedsatt rörelse och orienteringsförmåga.

Handikappförvaltningen anser det positivt med den funktionsblandning som tänks i den nya stadsdelen Pottholmen med flera olika upplåtelseformer för bostäderna - detta ökar möjligheten till delaktighet i samhället för alla. Handikappförvaltningen vill på nytt framföra att det skulle vara en bra möjlighet att integrera till exempel grupp- och/eller servicebostäder i den nya stadsdelen.

Kommentar: Grupp- och/eller servicebostäder inryms i planbestämmelsen B.

Barn- och ungdomsförvaltningen framför att i den nya versionen av detaljplanen finns nu en medtagen yta för en förskoleenhet om minst tre avdelningar. Den är placerad i kvarter 6 i anslutningen till parken.

I övrigt inget att erinra mot en mycket omfattande detaljplan.

Kommentar: Planbestämmelsen S₁-förskola har tillkommit för kv 6 som är det enda kvarteret som har tillräcklig gårdsyta för att inrymma en förskola.

Utbildningsförvaltningen framför att planområdet Pottholmen berör i detaljplanen utbildningsförvaltningen gymnasieskolors verksamhet med anledning av att det inom området idag finns en gymnastikhall (multihall) som är planerad att avvecklas (rivas).

Idag används gymnastikhallen av gymnasieskolorna för undervisning, med en beläggning på ca 85-90%. I nu gällande läroplan för gymnasieskolan framgår att man i större utsträckning ska använda sig av redskapsövningar för ökande av elevernas rörlighet. Möjligheterna att genomföra för idrottsundervisningen nödvändiga undervisningsmoment, samt att genomföra den lagreglerade garanterade undervisningstiden, minimeras om gymnastikhallen avvecklas och inte ersätts av en likvärdig hall (multihall).

Idag bedöms i stort sett inte någon övergångstid vara möjlig om rubricerade detaljplan genomförs på denna punkt, annat än mycket temporära lösningar, vilket innebär att Karlskrona kommun riskerar att bryta mot skollagen.

Kommentar: Innan befintlig gymnastikhall kan rivas måste en ny provisorisk eller permanent hall göras tillgänglig primärt för gymnasieskolans behov men även för föreningars och allmänhetens behov utanför skoltid. Möjligheterna finns fortfarande att tidsmässigt samordna med Östersjöhallens ombyggnad. Ombyggnaden måste dock tillskapa en tillkommande yta för idrottsändamål för att ersätta befintlig gymnastikhall.

Idrotts- och fritidsnämnden har inget att erinra mot framlagt förslag till detaljplan för Pottholmen 1 utan ser positivt på skapandet av denna nya stadsdel. På en punkt avseende rivning av gymnastikhall måste påpekas följande:

Under dokumentet Granskningshandlingar på sidan 7 noteras att gymnastikhallen inte avses bevaras. Ersättningshall föreslås lösas i kommande ombyggnad av Östersjöhallen. Denna skrivning är inte riktig då ombyggnaden av Östersjöhallen inte skapar en ersättningsyta utan tvärtom ger mindre möjligheter till idrott då den anläggningen är tänkt att användas till evenemang. Denna anläggning används redan i två delar för befintlig verksamhet. Idrotts- och fritidsnämnden kräver att den befintliga gymnastikhallen inte rivs förrän en motsvarande ersättningslokal byggts. Den lokalen ska då även finnas till för gymnasieskolans fysiska aktivitet dagtid.

Kommentar: Texten har justerats i planhandlingarna. Vad gäller gymnastikhallen se svaret till utbildningsförvaltningen.

Äldrenämnden framför att Pottholmen med sitt centrala läge och hållbarhetsprogram utgör ett intressant område för seniorer som önskar flytta till ny bostad med hög servicenivå och god tillgänglighet. Det är önskvärt att området exploateras utan onödiga väntetider och till för seniorer godtagbara boendekostnader.

Vid samrådsfasen uttryckte äldrenämnden sitt intresse av etablering av ett omvårdnadsboende inom Pottholmens första etapp. Planförslagets beteckning BC, bostäder och centrumändamål, tillåter inte en sådan etablering och behöver ändras för att omfatta även "vård". Vidare diskussion om lokaliseringen ska föras utifrån äldrenämndens plan för utveckling av omvårdnadsboenden på kort och lång sikt.

Kommentar: Äldrenämnden lämnade inga synpunkter på planförslaget under samrådet. Diskussion med äldreförvaltningen har dock skett efter granskningen. Planbestämmelsen D-vård har tillkommit i kvarteret 3 för att möjliggöra ett omvårdnadsboende. Lämplig placering är i kvarteret 3 som också innehåller områdets parkeringshus. Båda dessa verksamheter föreslås få en kommunal huvudman.

Tekniska förvaltningen har tagit fram en plan för utveckling av Strandgården. Ombyggnation av Byggnad 34 är förutsättningen för att de övriga byggnaderna kan rivras och exploatering av området kan starta. De planerade åtta parkeringsplatserna för besökare på Strandgården förefaller vara för få, vilket kommer att öka trycket på parkeringsplatser i närområdet.

Kommentar: I anslutning till 34:an finns 8 parkeringsplatser på torget. Förutom dessa platser så finns det även möjlighet att parkera på direkt närliggande gator till 34:an. Antal parkeringsplatser bedöms som tillräckligt.

Lokalisering av en konferensanläggning kommer även den kräva parkeringsplatser, och den totala bilden av parkeringssituationen visar att byggandet av ett parkeringshus bör genomföras skyndsamt.

Gång- och cykelvägen vid Borgmästarkajen, norr om gamla Långöbron skall breddas och att gång- och cykelbanan höjdsepareras.

Kommentar: Gångbanan, norr om södra Långöbron till Pantarholmen föreslås enligt planförslaget breddas med ett trädäck. Gång- och cykelbanan utmed Borgmästarekajen föreslås höjdsepareras med trädäcket norr om Långöbron. I övrigt planeras gång- och cykelvägen inte att höjdsepareras då en tydlig uppdelning mellan de båda trafikantgrupperna ändå är möjlig i och med en väl tilltagen vägbredd.

Kommunstyrelsen allmänna utskott har inget att erinra mot planförslaget men framför även synpunkten att man ska kunna bygga 8 våningar högt eller mer.

Kommentar: Gestaltungsprincipen för Pottholmen är att bebyggelsen i huvudsak föreslås vara 4-7 våningar för att förstärka områdets topografi och inte konkurrera med Trossö eller Pantarholmens bebyggelse. Den översta våningen föreslås i flera fall vara indragen. En högre byggnad föreslås i kvarteret 5 med 14 våningar som kan bli en profilbyggnad för Pott-

holmen. Byggnadernas höjder är anpassade för att möjliggöra solinstrålning till gårdar och bostäder men också för att skapa en variation inom kvarteret och i området. Bebyggelsen trappas ner i höjd mot söder.

Att bygga 8 våningar eller mer inom området kommer att negativt påverka gårdarnas solinstrålning och förändra byggnadsskalan så att kvalitén på den upplevda bostadsmiljön kraftigt försämras. En högre exploatering än den planförslaget föreslår kräver även fler parkeringsplatser vilket området inte rymmer idag. Möjligheter finns att lägga på två våningar på parkeringshuset men då utgår föreslagna stadsradhus vilket utgör ett bra komplement till övrig bebyggelse inom området.

Lantmäteriet har inget att invända mot planens syfte eller principen för dess genomförande men vill uppmärksamma på följande:

Markåtkomst för planens genomförande

I den redogörelse för detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå anges att områden skall tillföras Karlskrona 2:1, det är lämpligare att reglera dessa områden till fastigheten Karlskrona 4:1 då den utgör landområde. Fastigheten Karlskrona 2:1 bör endast bestå av vattenområde.

Säkerställande av rättigheter, x-områden

För bildande av servitut skall de uppfylla väsentlighetskravet för den härskande fastigheten och dess ändamål. Om servitut kan bildas blir den härskande fastigheten ansvarig för skötseln av dessa områden.

Plankartan

Under planbestämmelserna finns bestämmelser som inte är redovisade i kartan och tvärtom (GÅGATA, prickmark, g-område och q-område).

Koordinatsystem RT 90 2,5 g V? Grundkartan borde vara levererad i SWEREF 99 15 00. Saknar koordinatangivelse och kryss i kartan. Är inte grundkartan levererad i nyare höjdsystem, saknar också ett tillägg på +105,49 för Karlskrona lokala.

Ny höjdangivelse på Blekingegatan väster om stationen har en lägre angivelse än vad underlaget har. I redogörelsen för Blekingegatan sägs det att vägen ska behålla samma nivå som idag.

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats så att marken tillförs Karlskrona 4:1 istället för 2:1 enligt synpunkt ovan. Säkerställande av rättigheter kopplats till x-områden sker genom servitut.

Plankartans bestämmelser har uppdateras och planbestämmelsen GÅGATA och g-område har utgått. Vad gäller q-områden så omfattar den bestämmelsen 34:an och sidobyggnaden till stationshuset.

Till granskningen var plankartan ritad i RT90 2,5 c V. Till antagandet har detta dock ändrats så att plankartan nu är ritad i SWEREF 99. Plankartan har även kompletterats med Karlskronas nollplan + 105,49, koordinatangivelse och kryss i kartan.

Höjdsättningspunkten längst i söder på Blekingegatan har justerats från 107,3 till 107,6. Blekingegatan ska mycket riktigt ligga kvar på befintlig nivå.

Region Blekinge påpekar att Region Blekinge med Blekingetrafiken 140604 har lämnat synpunkter under samrådstiden inför beslut om detaljplan för Pottholmen och återkommer nu med kommentarer i detta remisskede. Vi utreder för närvarande stadstrafiken i Karlskrona och går därför inte in i detaljer som rör utformning eller fördelning av trafik mellan Blekingegatan och området öster om stationen. Våra synpunkter handlar även nu om det som rör utvecklingen av kollektivtrafiken och som beskrivs i planen i kapitel Gator och trafik.

Synpunkter på betydelsen för staden av god kollektivtrafik

Generellt sett är vi fortfarande oroliga för konflikten mellan de oskyddade trafikanterna som rör sig inom samt från och till den tänkta sammanhållna reseterminalen. Den betydligt mer omfattande biltrafiken på Blekingegatan som blir resultatet av att Borgmästarekajen stängs ger utmaningar för det fortsatta planeringsarbetet. Planen anger att lokalgatan som går parallellt med Blekingegatan är ett alternativ för trafikanterna men att Blekingegatan är huvudstråket vilket påverkar miljön vid reseterminalen negativt.

Vi ser det som en mer framtidsinriktad syn att prioritera busstrafiken genom att styra bort biltrafiken från Blekingegatans södra del och därmed också minska den totala biltrafiken till Trossö. Ökad kollektivtrafik bidrar till stadens utveckling genom att minska bilanvändningen och därmed frigöra ytor för andra ändamål samt erhålla en hälsosammare miljö.

Kommentar: Trafikfrågorna har utretts och belysts ytterligare sedan granskningen. Detta arbete har skett och sker i nära samarbete mellan Region Blekinge och Blekingetrafiken.

Synpunkter på planen gällande bussterminal på Blekingegatan

Av plankartan, gestaltungsprogrammet och illustrationsplanen framgår tydligt att busstorget är knutet till resecentrum/järnvägsstationen och att Blekingegatan med biltrafik finns i västra delen. Vi är överens med planförfattaren att detta är den mest funktionella disponeringen av utrymmet mellan den planerade bebyggelsen och järnvägen.

Sett till en kommande ½ timmestrafik på Blekinge kustbana bedöms en plattform vid spår 6 vara nödvändig för att få plats med de fordon som behövs i tågtrafiken till och från Karlskrona. Utifrån den aspekten är en placering av busstorget närmast spåren den enda rimliga lösningen.

Korsningen Blekingegatan - Järnvägstorget

Med den stora trafikökningen på Blekingegatan och i korsningen med Järnvägstorget ser vi det som en förutsättning att kollektivtrafiken, som går efter tidtabell, har separata bussfiler med signalprioritering. Planförfattaren bör förvissa sig om att planen rymmer en sådan lösning eller i vart fall inte motverkar den.

Kommentar: Planen rymmer den föreslagna lösningen med prioritering av kollektivtrafiken. Detaljplanen möjliggör båda förslagen och kommer inte att låsa något av förslaget. Dock lutar det för tillfället att busstrafiken ska prioriteras men en vidare diskussion får ske fram till projekteringen.

Kommentar till samrådsredogörelsen

Samrådsredogörelse sidan 27

Kommunen måste ta reda på, och inte enbart anta, vem som har kostnadsansvar för skydd mot spårspring. Spårspring innebär både en stor säkerhetsrisk och en påverkan på trafiken och dess framkomlighet.

Kommentar: Se svaret till Trafikverket.

Synpunkter på formuleringar i detaljplanen

Sidan 38

Här nämns att lokalgatan har syftet att avlasta korsningen Blekingegatan / Järnvägsgatan. Vi vill komplettera med att lokalgatan även kan minska biltrafiken intill reseterminalen för att dels öka framkomligheten för bussarna och dessutom öka trafiksäkerheten för den gångtrafik som terminalen genererar.

Kommentar: Lokalgatan som går parallellt med Blekingegatan kan avlasta Blekingegatan vid behov. Det är dock inte tänkt att stora trafikmängder ska trafikera bostadsgatorna utan den mesta trafiken ska primärt gå på Blekingegatan som är huvudgatan på Pottholmen. Framkomligheten för bussarna samt trafiksäkerheten på Blekingegatan bedöms som god enligt genomförd trafikutredning. Planen ger goda möjligheter att utveckla bra trafiklösningar i kommande projekteringskede.

Sidan 41

Blekingetrafiken ersätts med Region Blekinge här och på eventuellt andra platser i planen, eventuellt med tillägget " ... där Blekingetrafiken ingår".

Kommentar: Planbeskrivningen har justerats.

Vi kan inte se annat än att alt. A är en kvarleva från samrådsskedet som inte är förenlig med planförslaget och därför ska strykas.

Kommentar: Utredningar kring de olika förslagen pågår fortfarande. Granskningsförslaget lämnades dock in till miljö- och byggnadsnämnden i oktober 2014 varefter en del ny information har tillkommit.

Sidan 43

4:e stycket: Förtydliga att det inte bara är korsningen utan även reseterminalen som får en negativ påverkan av trafikens omfördelning. Lokalgatan / parallellgatan kan i olika grad, beroende på utformning relativt Blekingegatan, minska trafiken i anslutning till reseterminalen.

Kommentar: Se svar ovan.

Sidan 44

Vid beskrivning av parkeringshusets funktioner bör ambitionen med cykelgarage för kollektivtrafikresenärer nämnas, jmf gestaltningsprogrammet sid. 27.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats.

Sidan 47

Ändra andra meningen i andra stycket för förtydligande: I och med att bussar omlokaliseras till Blekingegatan och/eller nytt läge öster om stationshuset kan Kungsplan frigöras för andra ändamål om övriga nödvändiga förutsättningar ges för landsbygdsbussarna på Trossö.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats.

Räddningstjänsten Östra Blekinge framför att från räddningstjänstens sida finns ingenting att erinra angående detaljplanen under förutsättning att följande beaktas:

Brandstationen under utbyggnadstiden

Det framgår inte av handlingarna i vilket skede Räddningstjänstens verksamhet avses flyttas från Pottholmen. Räddningstjänsten har vid tidigare samråd påpekat vikten av att verksamheten flyttas innan större byggnationer genomförs i området. Framkomligheten för utryckningsfordon måste säkras för att bibehålla servicegraden till invånarna. Om kommunen ändå väljer att låta brandstationen ligga kvar under byggtiden är det viktigt att verksamheten flyttas innan de nya byggnaderna tas i drift. Räddningstjänstens verksamhet kan upplevas som störande av framförallt boende i närområdet, varför det är särskilt viktigt att verksamheten är flyttad innan bostäderna färdigställs för att undvika intressekonflikter.

Kommentar: Utbyggnadstiden för Pottholmen beräknas pågå mellan 2017 och ca 10 år framåt. Räddningstjänsten planeras att flyttas till Oskarsvärn år 2018. En flytt av brandstationen bedöms därmed ske i början av utbyggnaden av Pottholmen. Planhandlingarna har kompletterats.

Framkomlighet

Åtkomligheten för Räddningstjänsten ska beaktas. Om utrymning förutsetts ske med hjälp av räddningstjänsten ska hänsyn tas i planeringen för att möjliggöra detta. Om gatunätet inte ger åtkomlighet för Räddningstjänstens fordon i samband med utrymning och släckinsats, skall en särskild körväg (räddningsväg) ordnas. Detta gäller såväl under byggtiden som när området är färdigt.

Kommentar: Kravet på fri höjd och hög framkomlighet har beaktats i detaljplanen.

Utryckningsväg

Borgmästarekajen ska även efter ombyggnationen kunna användas som en alternativ utryckningsväg. Detta ska beaktas vid anläggandet av vägen så att bärigheten är dimensionerad för även tunga fordon. Plantering av träd, placering av parkbänkar etc. ska utformas så att framkomligheten inte begränsas.

Kommentar: Planhandlingarna har vidareutvecklats.

Farligt gods

Trafikverket lämnar inga garantier på att järnvägen inte kommer användas för transporter av farligt gods. Det innebär att kommunen bör planera utifrån förutsättningen att det kan komma att transporteras farligt gods. Byggnaderna avses kunna användas under lång tid framåt och

förändringar av denna art bör beaktas i planprocessen. Samma sak gäller för farligt godstransporterna längs Järnvägstorget. Det bör finnas en riskmarginal som innebär att förändringar i transportflödet inte innebär omfattande konsekvenser för verksamheterna i byggnaderna längs med Järnvägstorget. I dagsläget antas det inte ske några transporter av giftiga gaser varför kommunen svarar på Länsstyrelsens yttrande att manuell avstängningsbar ventilation ”inte bedöms som nödvändig” och syftet tveksamt till att placera friskluftsintag på icke exponerad sida från farligt godsleden. Riskanalysen visar dock på att riskerna ligger inom den så kallade ALARP-zonen där skäligen åtgärder krävs för att risken ska kunna accepteras. I detaljplanen står det att frågan ska behandlas närmare i det tekniska samrådet i samband med bygglov. Räddningstjänsten anser därför att eventuella åtgärder inte bör förkastas innan en närmare analys genomförts vid det tekniska samrådet. Räddningstjänsten är positiv till att kantbarriärer och/eller avåkningskydd kommer att sättas upp längs Järnvägstorget.

Kommentar: Vad gäller transport av farligt gods på järnväg se svaret till Trafikverket.

Frågan om manuell avstängningsbar ventilation är en viktig fråga och behandlas vidare i det tekniska samrådet.

AB Karlskronahem har i juni 2013 lämnat yttrande över detaljplanen för Pottholmen. Gemensamt för synpunkterna i yttrandet är att de påtalar vikten av rimliga produktionskostnader. Hyresrätter behövs på området, men kan inte bära de merkostnader och ambitionsnivåer som bostadsrätter möjligen gör.

I samrådet och myndighetens kommentarer finns ett antal *direkta ställningstaganden*, mindre eller större, som tillsammans kan få konsekvenser för produktionen av hyresrätter på Pottholmen.

Kringbyggda gårdar är dyrare än lamellhus, 16 våningar minskar kostnaden jämfört med 14 våningar, passivhus är väsentligt dyrare än hus som har energinivåer, exkl solenergieffekter, runt 55 kwh/kvm. Att föreskriva ett antal krav i exploateringsavtal kan äventyra möjligheten att bygga. Ett exempel är takodling med särskilda byggnadskrav som fördyrar gentemot balkong- och gårdsodling.

Det finns också ställningstaganden som nämns i samrådet och hållbarhetsplanen som *indirekt* kan få negativa effekter. Krav på certifieringssystem som inte är gängse kan göra projekten ointressanta för de medelstora entreprenörer, som visat sig vara nödvändiga för priskonkurrensen vid upphandling. Listan på fördyrande förslag kan bli lång och onödigt detaljerad.

Som förenkling och sammanfattning är synpunkterna från AB Karlskronahem på detaljplan och hållbarhetsplan att:

- Lamellhus ska möjliggöras
- Punkthuset ska kunna byggas med 16-våningar
- Den normala detaljeringsnivån i upprättade detaljplaner ska gälla även Pottholmen
- Lagkrav avseende naturskydd, biologisk mångfald, energieffektivitet ska vara basen för exploatörerna och att merkrav från myndigheten istället ska vara önskemål och av rådgivande karaktär.

Kommentar: Det är av stor vikt att den nya stadsdelen får blandade boendeformer så som hyresrätter och bostadsrätter samt stadsradhus. Allt för att skapa en mångfald i stadsdelen.

Kvartersstrukturen så som den är redovisad i planförslaget ansluter till Trossös struktur vilket är ett medvetet gestaltungsgrepp och skapar dessutom förutsättningar för att hantera bullersituationen inom området med tysta innergårdar.

Hållbarhetsprogrammet är ett styrdokument med angivna inriktningsmål som varje kontrakterad exploatör och byggherre ska omsätta i en handlingsplan. På vilket sätt denna handlingsplan ger kostnadseffekter är till stora delar beroende på vilka smarta lösningar som presenteras och godkänns av kommunen.

Ett av tio hållbarhetsmål i hållbarhetsprogrammet stipulerar att nya byggnader inom området ska certifieras enligt något vedertaget certifieringssystem. Detta säkerställer ett strukturerat och systematiskt arbetssätt som leder till att önskad byggkvalitet och prestanda uppnås. En viktig fråga för områdets profil.

Samhällsbyggnadsförvaltningen liksom länsstyrelsens bedömning är att det är viktigt att det högsta huset underordnar sig tornet på Fredrikskyrkan. Detta medger ett 14-vånings hus men inte högre än så. Det högre huset ligger så till att inga siktlinjer störs. Istället kan ett högre hus vara en geografisk målpunkt och ge särskild karaktär åt den nya stadsdelen.

Detaljplanen för Pottholmen är i sina huvuddrag flexibel och endast detaljerat styrd i de frågor som miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen velat lägga särskild vikt vid eller där myndighet ställer explicita krav.

Lagkrav utgör basen och myndighetskrav utgår från givna lagkrav. Utgångspunkten är att myndighetskraven har formulerats på ett rimligt och realistiskt sätt i förhållande till det kontext som områdets förutsättningar ger.

Affärsverken Karlskrona AB, påpekar att för att underlätta vid bygglovsprocessen bör E-område ritas ut i detaljplanen för stationen på torget framför 34:an och för stationen i parken nordväst om 34:an, enligt Affärsverkens svar i samrådskedet E- området söder om Lokstallarna innefattar mark för transformatorstationsbyggnaden med kablar och bör därför bibehållas enligt detaljplan 642/05. Området låg till grund för en överenskommelse mellan Affärsverken, f.d. Banverket och Jernhusen beträffande elsäkerhetsavståndet vid planläggningstillfället 2005.

Affärsverken är från och med årsskiftet huvudman för insamlingen av hushållsavfall. Texten i detaljplanen ändras till "Avfallshantering sker i samråd med Affärsverken". I övrigt har Affärsverken inte några synpunkter på detaljplanen.

Kommentar: Mindre byggnader så som transformatorstationer inryms i planbestämmelsen TORG och PARK. Då det är svårt att veta var exakt transformatorstationen kommer att lokaliseras innan torget eller den mindre platsbildningen har projekterats så föreslås inte något tillkommande E-område. E-området söder om lokstallarna ligger efter granskningen inom

kvartersmark med användningen T- trafikändamål. Tekniska anläggningar så som transformatorstationer inryms i ändamålen T Trafik och behöver inte ha en egen beteckning. E- området har därför utgått efter dialog med Affärsverken. Ledningarna säkerställs genom u- område.

Texten om avfallshantering har uppdaterats.

TeliaSonera Skanova Access, framför att Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs och våra kommentarer finns noterade i samrådsredogörelsen. Inget nytt finns för vår del att tillägga.

Kommentar: Merparten av befintliga ledningar som skall vara kvar och som hamnar inom planerad kvartersmark måste flyttas ut till allmän platsmark. Där ledning befintlig eller ny kan ligga inom kvartersmark kommer planförslaget att kompletteras med u-område. Möten med ledningsägare pågår för att diskutera ledningars mm placering och eventuella kostnadsåtaganden.

Swedavia Ronneby airport framför att de har fått möjlighet att yttra sig angående detaljplan för Pottholmen etapp 1 , Karlskrona Kommun. Flygplatsen ser inget hinder för uppförande av byggnader till föreslagna 14 våningar, då dessa ligger väl under MSA-ytan (Minimum Sektor Altitud) för flygplatsen och påverkar inte de civila start- och landningsprocedurerna eller ev framtida utvecklingsplaner för flygplatsen.

Kommentar: -

FÖRÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET

Detaljplanen har ändrats på nedanstående punkter:

- Utredningen riskbedömning för farligt gods har kompletterats med farligt gods på järnvägen.
- Utredning miljöteknisk undersökning har kompletterats med ett PM med mätbara åtgärdsåtgärder.
- Hållbarhetsprogrammet har kompletterats med en utredning om grönytefaktor.
- Planbestämmelse har tillkommit om att nyttillkommande bebyggelse ska uppföras radonsäkert.
- Planbestämmelse har tillkommit om att tekniska anläggningar ska översvämningsskyddas.
- Planbestämmelse om villkor för lov har tillkommit- Bygglov får inte ges förrän skyddsåtgärder genomförts för att motverka ras, skred, översvämning och erosion.
- Byggnad 34:a inom Strandgården, har kompletterats med planbestämmelsen rivningsförbud och utökad lovplikt för fasadmateriell, fönster, ytterdörrar samt byte av takmaterial.
- Kvarter 3 har kompletterats med planbestämmelsen D- vård för att möjliggöra ett omvårdnadsboende.
- Kvarter 6 har kompletterats med planbestämmelsen S₁- förskola
- Kvarter 7 har justerats så att området omfattas av kvartersmark med planbestämmelsen T- trafik istället för allmän plats mark- busstorg. E- området (transformatorstation) inom kvarteret har utgått då det inryms i ändamålet T, trafik.
- Byggrätten för byggnaden resecentrum, i spårområdets förlängning, har minskats 3 meter i norr för att möjliggöra passage för fotgängare under hela dygnet.
- Den tredimensionella fastighetsindelningen har justerats så att hela ytan i våning 1-4 har planbestämmelsen PC, parkering och centrumändamål.
- Vidareutveckling och komplettering med mindre textjusteringar.

Underrättelse med utlåtande (inför antagande) tillsänds: Länsstyrelsen, Föreningen Gamla Carlsrona, Saltö- Ekholmens Trädgårds- och Intresseförening, Björkholmens Byalag, Karlskrona seniorhusförening, Siv Elofsson Landsväggsgatan 5B, Christer Fredholm Marielundsgård, Peter Althini Amiralitetstorget 13 B, Lilian Cronholm, Brittabergsvägen 1, Roland Thörnquist Viktoriagatan 6, Hans Dahlqvist Östergatan 6, Lina Ebbesson Liedholm Herrgårdsvägen 72 B, Roland Hansson Muraregatan 25, Margareth Hagberg Tomtebacken 4B och TeliaSonera Skanova Access.

Underrättelse med besvärshänvisning (efter antagande) tillsänds: Länsstyrelsen i Blekinge län och Lantmäteriet.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta:

att godkänna detaljplanen för POTTHOLMEN 1 MFL etapp 1 daterad 2015-02-23 samt att överlämna den till kommunfullmäktige för antagande

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
februari 2015



Ola Swärdh
planchef



Sandra Högberg
planarkitekt