

Detaljplan för
POTTHOLMEN 1 m.fl., etapp 1, Karlskrona
Karlskrona kommun, Blekinge län
Dnr. 1118/13

PLANBESKRIVNING



Illustration av White 2014

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Postadress
371 83 Karlskrona

Besöksadress
Östra Hamngatan 7 B

Telefon
0455-30 30 00 vx

Telefax
0455-30 31 23

E-postadress
samhallsbyggnadsforvaltningen@karlskrona.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	3
PLANPROCESSEN.....	3
SYFTE & HUVUDDRAG.....	4
PLANDATA.....	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	7
MILJÖKONSEKVENSER.....	9
HÅLLBARHETSPROGRAM.....	11
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR & KONSEKVENSER.....	12
Naturmiljö.....	12
Kulturmiljö.....	22
Bebyggelse.....	25
Stadsbild.....	32
Service.....	32
Rekreation och friluftsliv/stadsliv.....	34
Gator- och trafik.....	36
Vattenområden.....	49
Strandskydd.....	51
Störningar.....	51
Miljö kvalitetsnormer.....	60
TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	61
Vatten- och avlopp.....	61
Dagvatten.....	61
El, tele, optik, uppvärmning.....	63
Avfall.....	64
FÖRKLARING AV PLANBESTÄMMELSER.....	64
SOCIALA ASPEKTER.....	65
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	67
Allmän information.....	67
Organisatoriska frågor.....	67
Fastighetsrättsliga frågor.....	68
Ekonomiska frågor.....	69
Tekniska frågor.....	70
SAMMANFATTANDE KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	72

HANDLINGAR

Till planförslaget har följande handlingar upprättats:

Planbeskrivning	av Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och Kommunledningsförvaltningen
Plankarta med bestämmelser	”
Illustrationsplan	av White
Utdrag ur primärkarta	av Metria
Fastighetsförteckning	av Metria
Planprogram för Pottholmen	av Samhällsbyggnadsförvaltningen
Översiktlig	”
miljökonsekvensbeskrivning	”
Miljökonsekvensbeskrivning	”
Behovsbedömning	”
Social konsekvensanalys	”
Granskningsutlåtande	”
Gestaltningprogram	”
Hållbarhetsprogram	av White
Miljöteknisk undersökning på Pottholmen	av WSP
Åtgärdsutredning för del av Pottholmen	av WSP
PM mätbara åtgärds mål	av WSP
Bullerberäkning	av WSP
Dagvattenutredning	av WSP
Parkeringsstrategi	av Tyréns
Detaljerad riskbedömning för Pottholmen steg 3	av WSP Brand & Risk
Kulturmiljöutredning av kv Pottholmen	av Blekinge museum
Frivillig arkeologisk utredning	av Blekinge museum
Grönytefaktor	av White
Geoteknisk utredning	av WSP
Vibrationsmätning från tåg & vägtrafik vid Pottholmen	av WSP
Simulering av Blekingegatan i Karlskrona	av Sweco
Luftkvalitet i kv Pottholmen	av SMHI

PLANPROCESSEN

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

Efter samråd och eventuella revideringar samt efter godkännande av MSN ska planförslaget ställas ut minst tre veckor för granskning innan detaljplanen antas. Synpunkter på förslaget ska lämnas till

kommunen senast under granskningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under granskningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga. Efter granskningen upprättas ett utlåtande som redovisar alla synpunkter som inkommit under granskningstiden samt hur kommunen ställer sig dessa.

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga kommunfullmäktiges beslut. Beslutet om att anta en detaljplan vinner laga kraft, när tiden för överklagande gått ut (tre veckor från protokoll om antagande anslagits) och ingen har överklagat beslutet. Mer detaljerad information om planprocessen finns på kommunens hemsida, www.karlskrona.se

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Pottholmen ligger i ett mycket strategiskt läge vid infarten till Karlskrona i ett attraktivt läge nära vatten, Karlskrona centrum och med närhet till kommunikationer inom och utanför staden. Detaljplanen utgör en första etapp i utvecklingen av hela Pottholmen enligt planprogram för Pottholmen från 2012. Denna första etapp av den nya stadsdelen har blandade funktioner så som bostäder, kontor, handel och service. Sammanlagt planeras ca 440 bostäder, kontor, handel och service, i huvudsak i 4-7 våningar. Syftet med detaljplanen är att pröva förutsättningarna för en förtätning av centrala Karlskrona med en ny funktionsblandad stadsdel med ett integrerat miljöanpassat byggande och hållbar utveckling med en hög ambitionsnivå. Hållbarhetsaspekterna säkerställs i ett hållbarhetsprogram. Till detaljplanen finns även ett gestaltungsprogram som ska vara vägledande för gestaltning och utformning.

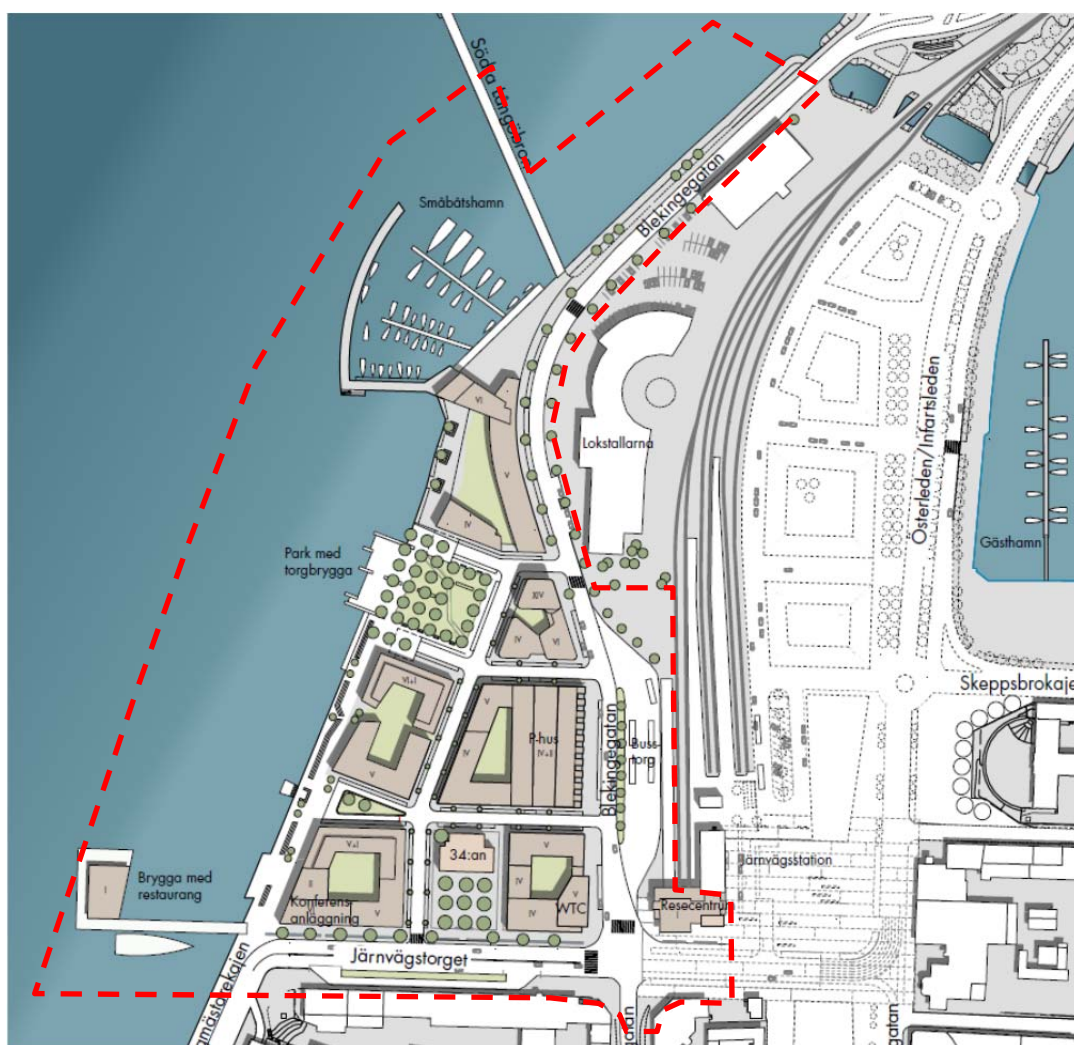
I och med en omlokalisering av brandstationen finns stora möjligheter att utveckla västra Pottholmen till en ny stadsdel då mycket mark frigörs. Med en utveckling av Pottholmen tillåts staden växa norrut och länka samman stadsbebyggelsen på Trossö och Pantarholmen. Detaljplanen föreslår en kvartersbebyggelse som ansluter till Trossös rutnätsplan och förlänger dess huvuddrag.

Blekingegatan föreslås öppnas upp för trafik och ersätter därmed Borgmästarekajen som sekundär infartsled. Pottholmen ligger i ett mycket gynnsamt kollektivtrafikläge. Samtliga bussar föreslås omlokaliseras till Blekingegatan för att bättre samordnas med stationen och ett nytt resecentrum i anslutning till Karlskrona central. En utveckling av Pottholmen som en hållbar stadsdel ska bland annat ske med fokus på gående och cyklister. För att skapa detta föreslås att Borgmästarekajen stängs för all biltrafik och omvandlas till ett brett gång- och cykelstråk. Utmed Borgmästarekajen tillkommer en ny park, platsbildningar och bryggor. Utmed Järnvägstorget tillkommer en World Trade Centre byggnad och en konferensanläggning.

Bakgrund

Marken på Pottholmen har länge betraktats som en viktig resurs för Karlskronas framtida utveckling med möjligheter att utvidga stadskärnan med nya bostäder, arbetsplatser, handel och service.

År 2009 genomförde Karlskrona kommun tillsammans med Kärnhem AB parallella arkitektuppdrag för Pottholmen. Som följd av de parallella uppdragen utarbetade samhällsbyggnadsförvaltningen ett planprogram för Pottholmen som godkändes av kommunstyrelsen i oktober 2012.

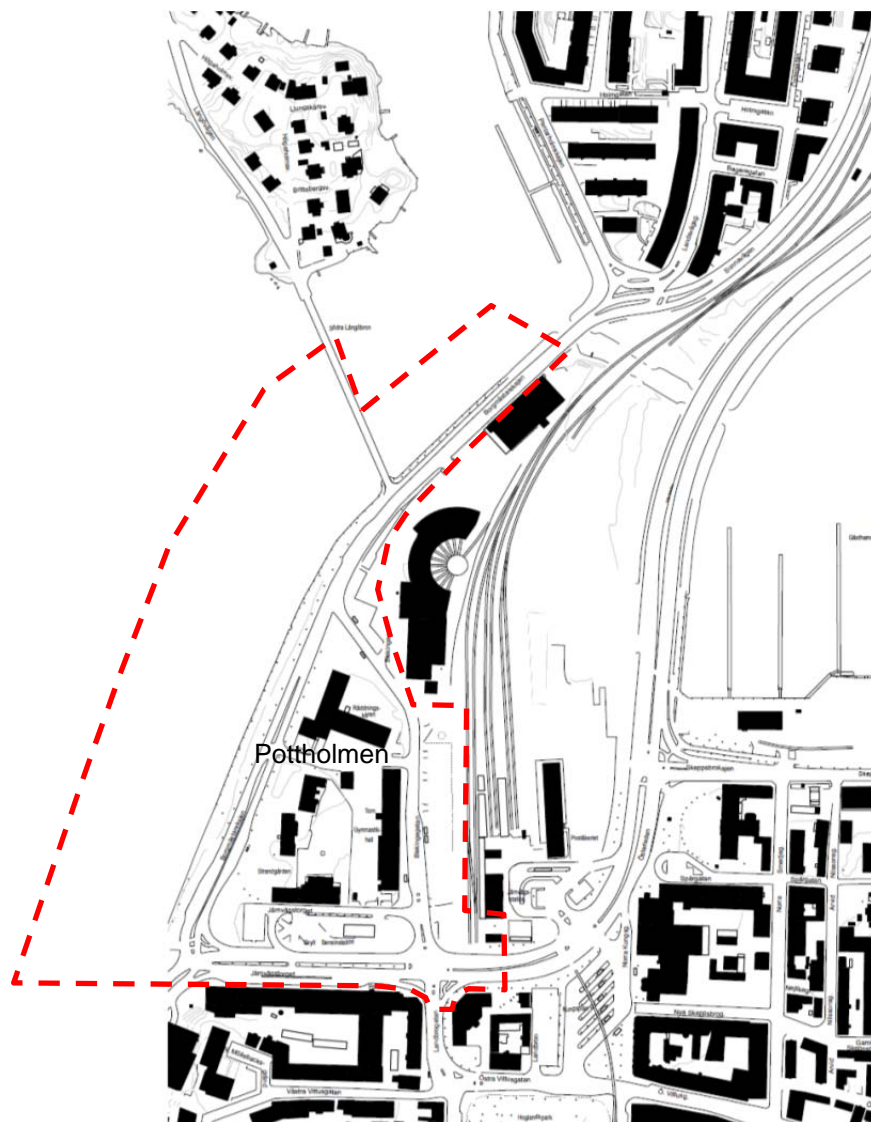


Pottholmen etapp 1 föreslås utvecklas med blandade funktioner så som bostäder, kontor, handel och service. Blekingegatan öppnas upp för all trafik och ersätter därmed Borgmästarekajen som infartsled. Borgmästarekajen omvandlas till ett rekreativstråk enbart för gående och cyklister. Utmed Borgmästarekajen tillkommer en ny park, platsbildningar och bryggor. Brandstationen flyttas till Oskarsvärn. Bussarna föreslås omlokaliseras till Blekingegatan för att bättre samordnas med stationen. I korsningen Blekingegatan-Järnvägstorget tillkommer ett World Trade Center, WTC.

PLANDATA

Läge

Planområdet Pottholmen etapp 1 (västra Pottholmen) ligger inom den norra delen av Karlskrona centrum. Området sträcker sig från Pantarholmen i norr till vägen Järnvägstorget i söder. I väster avgränsas området av Borgmästarfjärden och i öster av gatan Borgmästarekajen, lokstallarna och järnvägen.



Pottholmen ligger mellan Pantarholmen i norr och Trossö i söder.

Areal

Planområdet är ca 13 ha.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattas av sju fastigheter Pottholmen 1, Karlskrona 2:1, Karlskrona 4:1, Karlskrona 4:10, Karlskrona 4:11 och delar av Karlskrona 4:54 och Karlskrona 4:55.

Fastigheterna ägs av två markägare: Karlskrona kommun och Jernhusen Fastigheter AB.



Fastigheter och markägare inom planområdet Pottholmen, etapp 1.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer Gällande översiktsplan för Karlskrona kommun från 2010 anger Pottholmen som en ny stadsdel med blandade funktioner.

Riksintressen Pottholmen ingår i riksintresset för kulturvårdsmiljö Karlskrona stad och befästningar, enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Planområdet ingår även i riksintresseområde för totalförsvarets sjöövningssområde enligt 3 kap 9 § miljöbalken. Infartsleden samt dess förlängning Järnvägstorget (gäller ända fram till korsningen med Borgmästarekajen) utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Planområdet ligger även i direkt anslutning till järnvägen som utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Pottholmen ligger inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

Strandskydd Planområdet omfattas idag inte av strandskydd.

Detaljplaner Planområdet omfattas av tio detaljplaner som vunnit laga kraft eller fastställts mellan åren 1921-2005. Huvuddelen av området anges som allmänt ändamål, handel, kontor och idrott, specialområde för järnväg samt allmän plats gata.

Följande detaljplaner ingår helt eller delvis i planområdet:

- Stadsplan för 20, 22:a kvarter 1921 (S5/1921)
- Lilla Pantarholmen (59/1954), den del av planen som berörs anger användningen vattenområde och vattenområde som får överbyggas. Genomförandetiden har gått ut.
- Borgmästarekajen mm (79/1947), planen anger användningen vattenområde. Genomförandetiden har gått ut.
- Blekingegatan och Pottholmen (S191/ 1959), detaljplanen anger byggnadskvarter för allmänt ändamål och specialområde för järnvägsändamål. Planens genomförandetid har gått ut.
- Österleden (S328/1969), den del av planen som berörs anges markanvändningen allmän plats gata/park. Genomförandetiden har gått ut.
- Järnvägstorget (382/77), detaljplanen anger allmän plats gata och park samt specialområde för bensinstation. Planens genomförandetid har gått ut.
- Kv Klerck (402/81), den del av planen som berörs anges allmän plats gata och vattenområde. Planens genomförandetid har gått ut.
- Kv Rugen (470/90), den del av planen som berörs anger allmän plats, gata. Genomförandetiden har gått ut.
- Pottholmen etapp 1 (642/2005), den del av planen som berörs anger markanvändningen handel, kontor och idrott. Genomförandetiden går ut 2015-12-31.

Övriga planer

Planområdet utgör en del av planprogrammet för Pottholmen som godkändes 2012.

Detaljplaneförslaget utgår ifrån planprogrammets intentioner att:

- skapa en ny funktionsblandad stadsdel i centrala Karlskrona
- ett stationsområde som underlättar och stimulerar resandet med kollektiva transportmedel
- skapa förbättrad vattenkontakt och nyttjande av stationsområdena
- skapa ny bebyggelse som tillvaratar det goda kommunikationsläget och centrala placeringen i staden
- förbättra områdets kopplingar till centrum
- genom omvandling av stadsdelen minska Karlskronas klimatpåverkan
- integrera miljöanpassat byggande och hållbar utveckling
- skapa en stadsdel som genom sin utformning och funktion främjar social hållbarhet

Övriga beslut

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade den 18 april 2013 § 104 att uppdra åt samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta detaljplan för Pottholmen 1 mfl, etapp 1.

MILJÖKONSEKVENSER

Behovsbedömning/ MKB

Enligt plan- och bygglagen 5 kap och miljöbalken 6 kap skall en behovsbedömning utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas. En behovsbedömning för aktuellt planförslag finns framtagen 2013-05-23.

Till grund för behovsbedömningen för aktuellt planförslag ligger en checklista avseende dess konsekvenser. Karlskrona kommun gör bedömningen att planförslaget kan komma att innebära en betydande miljöpåverkan som enligt PBL 5 kap eller MB 6 kap kräver att särskild miljöbedömning måste göras. Behovsbedömningen grundas på följande:

- Riksintresse kulturmiljö
Pottholmen ingår i riksintresset för kulturvårdmiljö Karlskrona stad och befästningar, enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Pottolmen ligger även inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.
- Trafikbuller
Vissa gator inom området är utsatta för höga trafikbullervärden. Utmed Järnvägstorget och Blekingegatan är bullernivåerna mellan 60-65 dB(A).
- Markföroreningar
Området innehåller markföroreningar.
- Stigande havsvattennivåer
Området ligger lågt och kommer att påverkas av stigande havsvattennivåer.
- Farligt gods
Vägen Järnvägstorget utgör transportled för farligt gods.
- Miljökvalitetsnormerna
Miljökvalitetsnormerna kan komma att överskridas.

Med anledning av att planen kan komma att innebära betydande miljöpåverkan så har Karlskrona kommun tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivning utgör en bilaga till planbeskrivningen.

Länsstyrelsen har i samrådet om behovsbedömningen framfört följande:

- Länsstyrelsen instämmer i Karlskrona kommuns ställningstagande att planen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan.
- Planeringen för Pottholmen måste beakta befintliga anläggningar av riksintresse så att dessa erhåller skydd mot åtgärder som kan riskera att påtagligt leda till skada eller försvåra deras nyttjande och framtida utvecklingsmöjligheter.
- Det är viktigt att beakta stadens värden och förstärka riksintresset för kulturmiljö. Ny bebyggelse bör utformas med hänsyn till stadens siluett och kvarters- och gatustruktur. Positivt att delar av Strandgården bevaras.
- Hur grundvatten och bottenområdet påverkas av planen behöver studeras i fortsatt arbete.
- Länsstyrelsen rekommenderar att det synliggörs i detaljplanen vilka ytor som behöver avsättas för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) alternativt hur dagvattnet ska omhändertas på annat sätt.
- Länsstyrelsen ställer sig positiv till att lägsta grundläggningsnivå läggs högre än nuvarande policy. Det bör dock studeras hur stigande havsnivåer kan påverka befintlig bebyggelse och infrastruktur som avses att bibehållas inom planområdet samt eventuella behov av anpassning.
- Järnvägen utgör en barriär för fotgängare och cyklister. Med tanke på framtida utveckling av området vid marinan vore det lämpligt med att planera för en passagemöjlighet för fotgängare och cyklister i öst-västlig riktning.
- Områdets geotekniska förutsättningar, vibrationer och MKN för luft behöver utredas i det fortsatta planarbetet.
- Järnvägstorget och järnvägen utgör båda transportled för farligt gods. Detaljplanen bör studera de eventuella risker för de boendes och övrigas hälsa liksom för verksamheterna. Även skadeförebyggande åtgärder för att klara människors hälsa och säkerhet bör redovisas.
- Områdets luftkvalitet (PM10) för planerade bostäder bör redovisas.
- Länsstyrelsen gör bedömningen att avstegregler från rekommenderade riktvärden för bullerstörningar från väg och järnväg bör kunna tillämpas för områdets planerade bostäder. Detta avser planerad bebyggelse där beräknad störningsnivå uppgår till högst 65 d(B)A ekvivalent ljudnivå. Även godshanteringen på järnvägen bör beaktas.
- Fortsatta utredningar för förorenad mark behöver omfatta hela Pottholmen och inte endast planområdet då någon avgränsning av föroreningar inte kunnat urskiljas av genomfört material. Det nya ändamålet innebär en känsligare markanvändning vilket kan betyda att de

efterbehandlingsåtgärder som redan genomförts i området är otillräckliga och behöver kompletteras. Uppgifter behövs även om vart eventuella massor från området kommer att transporteras och varifrån massor som tillförs området kommer att hämtas. Risken för spridning av föroreningar till omgivande vattenområde på grund av grävarbeten i området och vilka åtgärder som kan tillämpas för att förhindra sådan spridning behöver också beskrivas.

- En flytt av brandstationen kan komma att innebära ändrade insatstider för bebyggelsen på Trossö och att risksituationen för världsarvets bebyggelse kan komma att förändras. Dessa frågor behöver studeras vidare.
- Detaljplanen behöver även behandla de sociala frågorna.

Karlskrona kommun redogör för synpunkterna under respektive punkt i planbeskrivningen. Länsstyrelsens yttrande över behovsbedömningen och granskningen samt kompletterande utredningar bifogas planhandlingarna.

HÅLLBARHETS- PROGRAM

För att stärka Karlskrona kommuns hållbarhetsprofil har kommunen tagit fram ett *"Hållbarhetsprogram för Pottholmen"* (White 2014). Hållbarhetsprogrammet lyfter fram och preciserar mål för kommunen och kommande byggherrar att förhålla sig till vid utbyggnaden av Pottholmen.

Hållbarhetsprogrammet är ett styrande dokument som samlar frågor kring hållbarhet med utgångspunkt i ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter. Hållbarhetsprogrammet formulerar 6 hållbarhetsmål som Karlskrona kommun bedömt vara särskilt viktiga för Pottholmens utveckling. Dessa hållbarhetsområden är:

- Process, dialog och beteende
- Social mångfald
- Grönstruktur
- Klimatsmart byggande
- Kretslopp
- Hållbar mobilitet

Hållbarhetsprogrammet kommer att knytas till exploateringsavtalen för kommande markköp.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Naturmiljö

Förutsättningar

Mark- och vegetation

Pottholmen etapp 1 består till största del av utfylld mark. Området är platt och står i kontrast till den kuperade staden på Trossö och den täta bebyggelsen på Pantarholmen.

Höjden på marken inom Pottholmen etapp 1 varierar mellan +107,1 till +108,6 meter över Karlskronas nollplan (+105,49). Dessa nivåer motsvarar ca 1,5-3,0 meter över medelhavsnivån. En höjdrygg finns i den östra delen av området. Marken sluttar västerut mot Borgmästarekajen och österut mot Blekingegatan.

Inom planområdet finns mycket lite vegetation och därmed få naturvärden. Den mest framträdande vegetationen är en allé på Borgmästarekajen. Almarna planterades 1915 och är stora och välväxta. Nuvarande status på almarna är lite ojämn. En del är i gott skick medan andra har en hel del skador. Utmed Borgmästarekajen finns en rad med pilar.

Inom kv Pottholmen finns en handfull värdefulla träd. Inom räddningskårens tomt står två träd söder om kontorsbyggnaden, en ca 170 år gammal alm och en lönn. Längs med vägen Järnvägstorget står två rader med lindar som planterades 1978.

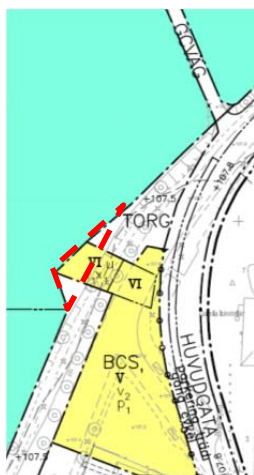
Förändringar

Blekingegatan samt Järnvägstorget kommer att ligga kvar på samma höjd som idag. Borgmästarekajen föreslås höjas med 0,5 meter till +107,5 meter. Områdets nya lokalgator är höjdsatta för att få en bra lutning med hänsyn till avrinning av dagvatten. Merparten av nya lokalgatorna är höjdsatta mellan +108,0 till +108,5 meter över Karlskronas nollplan (+105,49). Dessa nivåer motsvarar ca 2,5-3,0 meter över medelhavsnivån.

I anslutning till det nordligaste av de nya kvarteren föreslås en mindre utfyllnad på ca 400 kvm i Borgmästarefjärden.

En utveckling av Pottholmen behöver ta hänsyn till stigande havsvattennivåer. Se vidare avsnitt risk för höga vattenstånd/klimatförändringar.

En utveckling av Pottholmen etapp 1 föreslås innehålla mycket grönska med en park, gröna platsbildningar, gröna kajer och gårdar samt trädplanteringar till skillnad från dagens Pottholmen. Utmed Borgmästarekajen tillkommer en park som föreslås utformas som en attraktiv park för hela Karlskrona. Parken föreslås ligga på en något högre nivå än omgivande gator för att ge bättre utblickar över Borgmästarefjärden. Ett kvarter söder om parken tillkommer en mindre grönyta som planläggs som parkmark.



Detaljplanen medger en utfyllnad i Borgmästarefjärden på ca 400 kvm. (Markerad med röd linje).

En befintlig byggnad tillhörande Strandgården (34:an) ska bevaras. Denna byggnad ligger något lågt i förhållande till omgivande planerade vägar. I det fortsatta planarbetet behöver höjdsättningen kring denna byggnad studeras särskilt noggrant. Framför 34:an tillkommer ett torg med trädplanteringar vilket skapar en platsbildning i söderläge utmed Järnvägstorget.

Vägen Järnvägstorget, Blekingegatan och alla lokalgator föreslås få trädplanteringar, vilket bidrar till att skapa ett attraktivare gaturum.

Befintlig vegetation ska i möjligaste mån bevaras. Mycket av befintlig vegetation kommer dock att ersättas med ny, då marksanering, markutfyllnad och byggnation till stora delar inte möjliggör dess bevarande. Längs med Borgmästarekajen tillkommer ny vegetation utmed den nya strandpromenaden. I samband med föreslagen ny bebyggelse ersätts befintlig allé och pilar längs med vattnet med nya träd. Gamla stora träd ersätt med nya träd mindre men fler. Ett borttagande av allén längs med Borgmästarekajen kräver en dispens från biotopskyddet. Trädens värde består framförallt i deras ålder och allmänna påverkan på områdets karaktär. Se mer information i MKB:n.

För att skapa gröna gårdar föreslås planteringsbara bjälklag, vilket regleras i planbestämmelserna.

Konsekvenser

Befintliga marknivåer inom den västra delen av området som är aktuellt för nybyggnation kommer att förändras. Befintlig vegetation inom detta område kommer till stora delar att ersättas av annan vegetation enligt planförslaget. Gamla stora träd ersätts med nya träd, mindre men fler i antal.

Höjdsättningen kring 34:an behöver studeras särskilt noggrant.

Förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Pottholmen består i stort sett bara av utfyllnadsmassor. Fyllnadsmassornas djup varierar mellan 0,5-5,0 meter under markytan. Massorna består främst av sand och grus men även byggavfall. Slagg, aska och annat avfall förekommer.

Utredningen ”*Geoteknisk utredning för Pottholmen etapp 1*” (WSP 2014) har utfört en översiktlig geoteknisk undersökning längs med strandlinjen inom planområdet. Utredningen har även studerat stabilitetsförhållandena längs med strandlinjen och hur de påverkas av en planerad uppfyllning. Inom övriga delar av planområdet har ett flertal geotekniska och miljötekniska undersökningar utförts, t.ex. för brandstationen och vid bensinstationen.

Marken närmast strandlinjen består av gräsytor med en asfalterad gång- och cykelväg. Markytan ligger kring nivåerna +1,0 – +2,0 meter. Längst i söder finns en stensatt glacis och norr därom är slänten erosionsskyddad med stenfyllda gabioner. Marken längs strandlinjen består av högst 6,0 meter fyllning som i allmänhet vilar på gytta och lera ovan morän och berg. Ställvis vilar fyllningen direkt på morän.

Strandlinjen längs Borgmästarekajen är utpekad av länsstyrelsen som ett område med förutsättningar för ras och skred. De faktorer som till största delen styr om stabilitetsförhållandena är ansträngda är tvärsnittens geometri och kohesionsjordens (lera och gytta) skjuvhållfasthet och lagertjocklek.

Förändringar

Den planerade markanvändningen på Pottholmen etapp 1 innebär att ny bebyggelse tillkommer.

I och med att all mark inom Pottholmen till stora delar består av utfylld mark så behöver byggnaderna inom planområdet troligen grundläggas genom pålning i relativt stor omfattning. Både på grund av att det finns gytta och lera i området och på grund av fyllningens dåliga kvalitet. Exploateraren ansvarar för att plats specifika geotekniska utredningar utförs i samband med exploatering för att bl. a. utreda grundläggningsmetod.

För att säkerställa stabilitetssituationen så måste förstärkningsåtgärder vidtas. En spont föreslås utmed hela Borgmästarekajen ca 300 meter och att spanten i snitt blir 10 meter djup. Spanten utformas förslagsvis som en slagen stålspons som bakåtförankras med stag och ankarplattor. Stagens infästningar och spantens övre del skyddas mot avrostning genom en krönbalk av betong.

En markutbyggnad på ca 400 kvm planeras i den norra delen av området utanför befintlig strandlinje. Förslagsvis utformas denna yta som ett påldäck.

Planbestämmelse reglerar villkor för lov där bygglov inte får ges förrän skyddsåtgärder genomförts för att motverka ras, skred, översvämning och erosion.

Konsekvenser

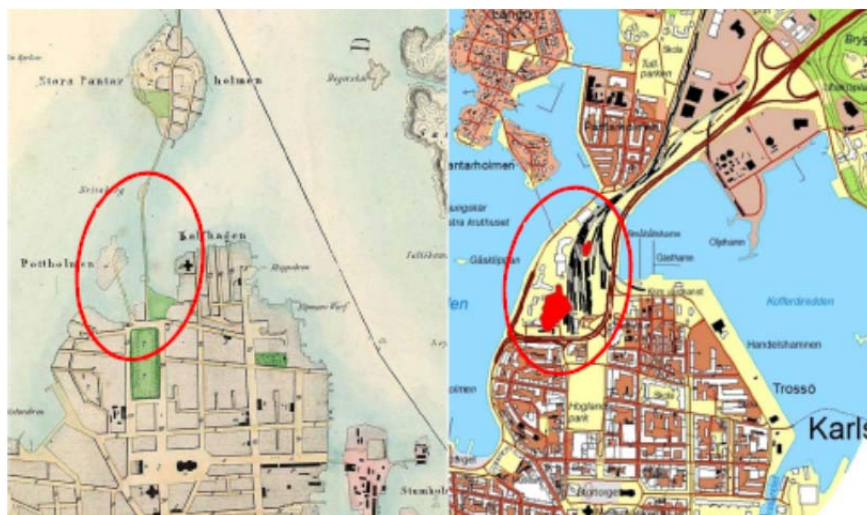
Utredningar i samband med exploatering klargör markens förutsättningar för ytterligare belastning och utfyllnader. Inför detaljprojekteringen måste den geotekniska undersökningen kompletteras för att kunna dimensionera förstärkningsåtgärderna men även för att optimera behovet av förstärkningsåtgärder på rätt sätt. De kompletterande undersökningarna behöver eventuellt omfatta provtagning och sondering utanför strandlinjen, dvs borrhning från fartyg/flotte. Kompletterande geotekniska undersökningar måste självklart utföras för byggnader etc. vid detaljprojekteringen för att exempelvis utgöra underlag för

pådimensionering och klargöra övriga grundläggningsförutsättningar.

Förorenad mark

Förutsättningar

Inom planområdet finns kända markföroreningar. Pottholmen var ursprungligen en ö där områdena mellan Pottholmen och ön Brittas berg (strax norr om ön Pottholmen) successivt har fyllts ut med avfall från staden samt utgrävning- och sprängstenmassor.



Pottholmen består till stor del av utfyllnadsmassor. Kartorna visar Pottholmen och Karlskrona från 1885 och samma område idag med de ursprungliga öarna i rött. Karta från "Riskbedömning av föroreningssituationen på Pottholmen" (WSP 2011).

De föroreningar som finns på Pottholmen kommer sannolikt från fyllnadsmassorna och från de olika verksamheter som funnits på området. Massor i området härrör bland annat från Karlskrona gasverk och dockorna på Karlskrona varvet. Emellertid har även en mängd olika verksamheter, som kan ha orsakat föroreningar, funnits på Pottholmen. Bland de verksamheter som har bedrivits inom området finns bland annat battericentral, bilaffärer, ytbehandling av trä, bussverkstäder, sliperupplag, bensinstation, transformatorstation samt lokstallar med smörjgrop.

Flera miljötekniska undersökningar har gjorts inom området vid flera tillfällen.

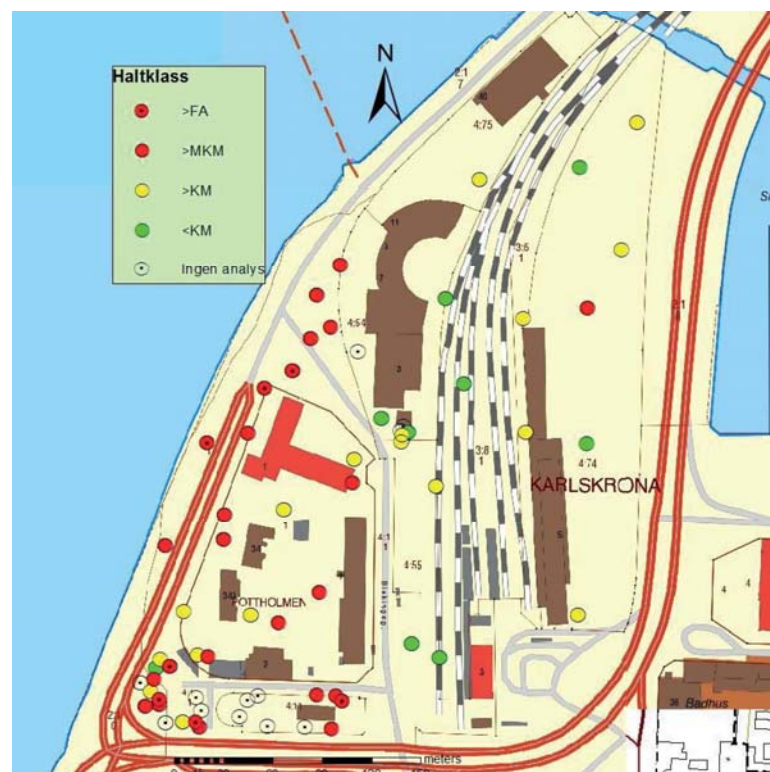
- J&W 1999, Kv. Pottholmen Karlskrona, Miljöteknisk markundersökning, daterad 1999-11-11
- J&W 2001, Karlskrona bangård, Översiktlig miljöteknisk markundersökning, daterad 2001-06-25
- D-miljö, 2002, Markundersökning vid OKQ8 bensinstation på Järnvägstorget i Karlskrona
- Golder Associates, 2006, Cisternborttagning Karlskrona bangård, Miljökontroll

- Golder Associates, 2005, Lokstallarna, Miljöteknisk undersökning av grundvatten och porgas inom del av fastigheten Karlskrona 4:54, Karlskrona
- WSP 2014, Rapport Miljöteknisk undersökning på Pottholmen, Karlskrona Kommun

Länstyrelsen har även gjort en MIFO-inventering (metodik för inventering av förorenade områden) enligt fas 1 för Pottholmen.



Samtliga provpunkter på Pottholmen mellan 1999-2014.



Uppmätta halter i de olika provpunkterna för samtliga undersökningar.

Enligt utredningen ”Miljöteknisk undersökning på Pottholmen” och ”Åtgärdsutredning för del av Pottholmen” (WSP 2014) visar gamla och nya analysresultat att jorden innehåller föroreningar i relativt höga halter. Det är framför allt metaller och PAH som påträffas i höga halter över hela området. Utöver de risker som identifierats för den generella föroreningsbilden finns mindre delområden med mer specifika föroreningar. Det gäller ett mindre delområde i sydost där massor från Karlskrona gasverk lagts och som innehåller bl.a. cyanid. I södra delen av området finns en bensinmack som har konstaterats vara förorenad av petroleumprodukter. På brandstationsområdet har dioxin påträffats i yttlig jord. Dessa specifika föroreningar bedöms dock inte att påverka den generella riskbilden, eftersom förekomsterna är begränsad, även om speciella åtgärder kan komma att krävas för dessa delområden.

Grundvatten finns över nästan hela området. Undantag är ett mindre område där berg går upp ytligt. Grundvattnet står sannolikt i kontakt med havsvatten i olika omfattning beroende på avståndet till havet. Det finns en tydlig vattendelare centralt på ön och allt vatten i den sydvästra delen rinner sannolikt mot väster. Närmaste ytvattenrecipient är Borgmästarefjärden i väster.

Även grundvattnet är förorenat. Analyserna visar på förekomst av förhöjda halter av metaller och PAH. Det går inte att utesluta att föroreningar har läckt ut, eller läcker ut från området via grundvattnet. Riskbedömningen har emellertid visat att utläckaget inte riskerar att överskrida effektbaserade riktvärden. De risker som finns med föroreningar i grundvatten är att ämnen som är skadliga för ytvattenekosystemet läcker ut i recipienten och att lättflyktiga ämnen kan tränga upp i byggnader.



Bedömd utbredning av recipient, Riskbedömning av föroreningsituationen på Pottholmen i Karlskrona (WSP 2011).

Utförd sedimentundersökning visar att det även förekommer förhöjda värden av metaller, PAH och PCB inom den undersökta delen av Borgmästarefjärden. Det går inte att utesluta att en del av dessa kommer från Pottholmsområdet men det kan inte heller bekräftas att det är så. Sediment i stadsmiljöer innehåller nästan

uteslutande en del föroreningar som kommer från olika verksamheter och aktiviteter så som båttrafik, gamla industriutsläpp etc. Det är svårt att urskilja någon skillnad i föroreningsnivå mellan de provpunkter som ligger närmast land och de som ligger längre ut i fjärden. Det går inte heller att se om de ytliga sedimenten är mer eller mindre förorenade än sediment som ligger något djupare.

Förändringar

Markanvändningen på Pottholmen kommer att ändras till bostäder, kontor, handel och service vilket innebär känslig mark, KM.

Förutsättningar för saneringsåtgärderna är att människor ska kunna bo på området utan att utsättas för oacceptabla risker på grund av föroreningsituationen och att inte oacceptabla mängder föroreningar sprids till ytvatten i Borgmästarefjärden. Den största hälsoriskerna är att skadliga ångor från flyktiga föroreningar kan tränga upp genom jordvolymen och in i byggnader. Det är framför allt polycykliska aromatiska kolväten med medelhög molekylvikt (PAH-M) som finns i halter över platsspecifika riktvärden. Höga PAH-halter har påträffats på olika djup, framför allt i den nordvästra delen.

Representativa föroreningshalter överskrider dessutom riktvärden för markmiljön, vilket innebär att det inte går att utesluta risker för negativa effekter på markecosystemet. Det är emellertid tveksamt om marken i sig har förutsättningar för ett normalt fungerande ekosystem med tanke på fyllnadsmassornas egenskaper (sand och grus).

Grundvattnet kommer inte att användas som dricksvatten och bedöms inte vara skyddsvärt annat än indirekt genom risken för spridning till ytvattnet. Största delen av området kommer att bestå av hårdgjorda ytor även i fortsättningen.

Den åtgärdsmetod som generellt finns att tillgå för det aktuella området är i princip endast fysisk massreduktion, dvs bortgrävande av förorenade massor. Immobiliseringsmetoder (inneslutning, täckning och avskärmning) kan vara ett möjligt alternativ men i så fall endast i samband med bortgrävning.

På grund av de geotekniska förutsättningarna i planområdets västra del kommer en stålspons att sättas längs hela strandkanten. Sponsens syfte är i första hand att förhindra ras och skred men den innebär även ett minskat utläckage av föroreningar.

Åtgärdsutredningen har visat att det är möjligt att åtgärda det aktuella området till den nivå som krävs för att planen ska kunna genomföras. Samtliga alternativ som studerats är tekniskt möjliga att genomföra. Utöver de fysiska saneringsåtgärderna finns möjlighet att införa planbestämmelser om t.ex. att byggnader ska uppföras gastäta som extra säkerhetsåtgärder.

Det tillgängliga underlaget bedöms som tillräckligt för att fatta beslut om huvudsaklig inriktning på efterbehandlingen. I samband med saneringar kommer ytterligare undersökningar att bli nödvändiga, antingen som schaktkontroll eller inför klassificering av jord.

Innan eventuella åtgärder kan vidtas ska arbetet anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. I anmälan beskrivs ingående mätbara åtgärds mål, åtgärdernas omfattning och genomförande, skyddsåtgärder under arbetet och eventuella kontrollprogram efter genomförandet.

Riskvärderingsprocessen och samråden med tillsynsmyndigheten, har lett fram till att alternativet med selektiv sanering ner till ca 1 – 1,3 m under markytan kommer att vara utgångspunkt för efterbehandlingsinsatserna på Pottholmen. Ingen sanering kommer att göras under befintliga vägar som kommer att vara kvar. Detta innebär att höga halter i jorden kan bli kvar vilket kan innebära restriktioner för eventuella framtida markarbeten. Dock kommer geonät samt geoduk att installeras för avskiljning mellan rena och förorenade massor. Saneringen görs ner till olika djup beroende på hur mycket varje delområde ska fyllas upp så att minst 1,3 m massor skiljer ytan från ”osanerade” massor. Föroreningar under grundvattnet lämnas kvar.

Bygglov får inte ges till åtgärder som innebär väsentlig ändring av markens användning förrän markförorening har avhjälpits och åtgärder enligt ”PM mätbara åtgärds mål för Pottholmen” (WSP 2015) har genomförts. Detta säkerställs med särskild planbestämmelse på kartan.

Konsekvenser

En sanering medför att människor inte riskerar att exponeras för föroreningarna. Ny bebyggelse ska uppföras gastätt motsvarande radonsäkert vilket regleras med en planbestämmelse.

Marken i området saknar idag sannolikt förutsättning för ett normalt fungerande ekosystem. Åtgärder kommer att innebära att förorenade massor ersätts med rena massor i olika grad, vilket på lång sikt kan medge ett mer normalt fungerande ekosystem. Föroreningar som lämnas kvar påverkar sannolikt markens funktion. Den biologiska aktiviteten i en jord avtar dock med djupet. Även i jord under vägar och byggnader är den biologiska aktiviteten lägre på grund av avsaknad av vatten och ljus. Spridning av föroreningar till recipienten kan ske genom att ämnen lakas ur från jorden och transporteras med grundvattnet. Eftersom området är havsnära kan vattenståndsförändringar påverka utläckaget även om hela området skulle hårdgöras. Ett visst

utläckage kommer därför sannolikt att ske för flera alternativ. Riskbedömningen har visat att utläckaget från området inte riskerar att överskrida effektbaserade riktvärden.

Miljöpåverkan under genomförandet blir stor. Stora mängder kommer att transporteras fram och tillbaka vilket i sin tur innebär stora utsläpp av växthusgaser. De borttagna massorna kommer att transporteras till godkänd deponering.

Grävning i de förorenade massorna kan innebära en ökad risk för ett temporärt utläckage till Borgmästarefjärden på kort sikt. På lång sikt så bedöms utläckaget minska.

Den planerade markanvändningen bidrar till att en större del av ytorna blir hårdgjorda vilket i sin tur innebär minskad infiltration. Spridning kan, trots sanering, ske genom urlakning till grundvatten och sedan vidare till ytvattnet i Borgmästarefjärden.

Radon

Förutsättningar

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

Förändringar

Ny bebyggelse ska uppföras gastätt motsvarande radonsäkert vilket regleras med en planbestämmelse. Årsmedelvärdet för radonhalten i en bostad får inte överskrida 200 Bq/m³. Exploatören ansvarar för att erforderliga undersökningar utförs för att säkerställa eventuell förekomst av radon.

Konsekvenser

All tillkommande bebyggelse uppförs radonsäkert.

Förutsättningar

Risk- för högt vattenstånd/ klimatförändringar

Pottholmen ligger på låglänt mark och höjden på marken inom området varierar mellan +107,0 och +108,0 meter över Karlskronas nollplan (+105,49). Dessa nivåer motsvarar ca 1,5-2,5 meter över medelhavsnivån.

Enligt SMHI kan havsnivån i södra Sverige förväntas vara oförändrad eller stiga med upp till 0,8 meter enligt scenarierna för stigande havsvattennivå fram till år 2100. Extrema högvattennivåer, som 100-årsvattenstånd, kan komma att innebära vattenstånd kring 2,8 meter över medelvattenståndet (Länsstyrelsen Blekinge län 2013). Översvämningarna orsakas alltså inte av den relativt långsamt stigande medelvattennivån, utan av högvatten som inträffar under kortare tidsperioder.

Länsstyrelsen arbetar med att ta fram riktlinjer för byggnation i låglänta områden. Riktlinjerna baserar sig på SMHIs nya analys av extrema vattenstånd i Blekinge – nutid, år 2050 och år 2100. Riktlinjerna kommer att ge underlag om vilka risknivåer som

länsstyrelsen utgår ifrån vid bedömning av lämplighet för olika typer av byggnationer.

Miljö- och byggnadsnämnden i Karlskrona kommun 2003 har fattat beslut om riktlinjer för grundläggningsnivå med hänsyn till havsnivåförändringar där lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse är + 107,7 meter (Karlskronas nollplan är + 105,49).

Förändringar

En utveckling av Pottholmen behöver ta hänsyn till stigande havsvattennivåer och därmed höjt grundvatten.

De förslagna nya höjderna inom området varierar mellan +107,5 till +108,5 meter över Karlskronas nollplan (+105,49). Borgmästarekajen ligger på den lägre nivån motsvarande ca 2 meter medan de nya lokalgatorna överlag ligger på nivåer mellan ca 2,5-3,0 meter över medelhavsnivån. Planförslaget innebär att byggnader ska utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +108,5 meter inte skadar byggnaden. Planen har utformats i syfte att stämma överens med länsstyrelsens förslag till riktlinjer kring olika risknivåer för olika typer av byggnationer. För området har olika funktioner i bebyggelsen delats in i olika risknivåer där lokaler för t.ex. kontor, handel och service samt entréer till bostäder generellt sätt tillåts ligga i nivå med gatan medan första bostadsplanet ska ligga högre med hänsyn till risk för framtida översvämmingar. De lägsta byggnadsdelarna föreslås byggas täta, dvs med en konstruktion som ska klara en översvämmning. Plankartan reglerar + 108,5 meter för bostäder (vilket motsvarar + 3,0 meter i RH2000).

Blekingegatans samt Järnvägstorget kommer att ligga kvar på samma höjd som de gör idag. Borgmästarekajen föreslås höjas med 0,5 meter till +107,5 meter. I övrigt är områdets nya vägar höjdsatta för att få en bra lutning på de nya vägarna med hänsyn till avrinning av dagvatten. Dagvattnet inom området planeras att ledas ned som bevattning till gatornas trädplanteringar och till de planerade parkytorna där det kan utformas s.k. rain-gardens.

Förutom stigande havsvattennivåer behöver området även klara av en ökad nederbörd. Tekniska lösningar för dagvattenhanteringen samt vatten och avloppsledningar behöver särskilt beaktas och anpassas till ökade nederbörds mängder och stigande havsvattennivåer. Tekniska anläggningar ska översvämnings-skyddas (+ 3,0 meter i RH2000). Bräddledningar från pumpstationer behöver förses med bakvattenlucka och stationens höjdläge behöver utredas. Vid framtida extrem högvattennivå finns även risk för inläckage av havsvatten i spillvattenförande ledningssystem – dels i otäta serviser och dels i huvudledningar.

Konsekvenser

Med föreslagna åtgärder bedöms föreslagna byggnader inom planområdet anpassat för stigande havsvattennivåer. Höjdsättningen av gator för yttlig avrinning av dagvatten samt planerade raingardens och trädplanteringar minskar risken för uppdamning jämfört med ett traditionellt dagvattensystem. Se mer information under dagvatten.

Kulturmiljö*Förutsättningar*

Det ursprungliga namnet på Pottholmen var Pottmakarholmen med anledning av att en krukmakeriverksamhet, även kallat pottor, lokaliserades på ön på grund av den eldfarlig verksamhet som bränningen av krukorna innebar.

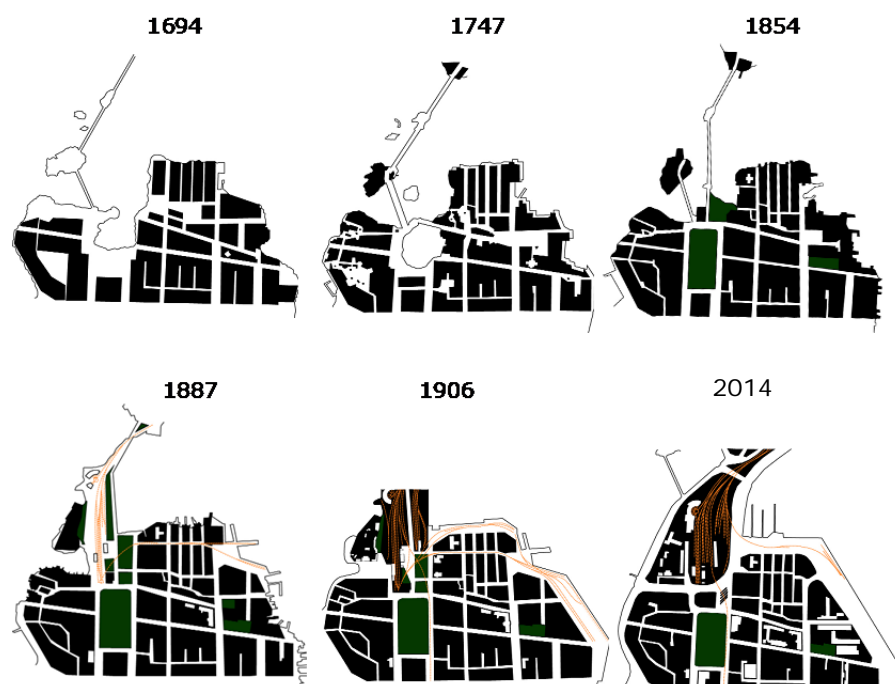
Pottholmen har sedan tillkomsten av Karlskrona på 1600-talet fungerat som ett kommunikationsstråk till stadsutbygganden då Pottholmen utgör en länk mellan Trossö och Pantarholmen.

På 1700-talet var Pottholmen en liten ö förbunden med Pantarholmen och Trossö med broar. Pottholmen hade en viktig roll då Karlskronas enda landförbindelse passerade över ön.

Under 1800-talet kom ett flertal broar successivt att ersättas med utfyllnader som gjorde att de flesta öar växte samman och bildade en sammanbindande landmassa. Förutom kommunikationsstråk till Trossö så var området under en lång tid något av en baksida av Karlskrona där ett bränneri och fattigvården etablerades. Av det ursprungliga fattigvårdsområdet, idag kallat Strandgården, finns idag fyra byggnader kvar. Dessa är den fd logementsbyggnaden troligen från 1891 mot Järnvägstorget och bredvid en låg fd stallbyggnad antagligen från samma tid, mot Borgmästarekajen fd kokhus från 1903 samt en fd sjukhusbyggnad som är belägen i den norra delen. Samtliga byggnader är två till tre våningar höga uppförda i sten med rött fasadtegel utom fd stallet som är en våning högt samt putsat och färgat i gult. På platsen fanns tidigare även en mentalvårdsavdelning och en kyrka. Strandgården är den äldsta bebyggelsen på Pottholmen.



Del av bebyggelse tillhörande Strandgården, 34:an till höger.



Pottholmens utveckling från 1694 till 2014. År 1694 var Pottholmen en egen ö ed broförbindelse mellan Trossö och Pantarholmen. Under 1800-talets mitt tillkom Karlskrona station vilket även medförde att Trossö fick en ny broförbindelse till Pantarholmen. Pottholmen miste då sin kontakt med Pantarholmen. Från 1800-talets slut har successiva utfyllnader skett kring Pottholmen.

Pottholmen utgör riksintresse för kulturmiljö Karlskrona stad och befästningar. Beskrivningen av riksintresset uttrycker bl.a. att staden har en karaktäristisk medveten låg siluett som ännu är präglad av kyrkorna och den kuperade terrängen. Planområdet ligger även inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

Enligt ”Kulturmiljöutredning av kv Pottholmen” (Blekinge museum, 2001) är all befintlig bebyggelse representativ för sin tid.

Förändringar

Ny föreslagen bebyggelse på Pottholmen etapp 1 är uppbyggd med det klassiska slutna stadskvarteret som förebild. Den tydliga kvartersindelningen med gata, torg, park och bebyggelse följer rutnätsstadens mönster och förlänger stadsplanens huvuddrag. Byggnaderna förhåller sig till stadsrummet och Trossös rutnätsplan genom att ta upp riktningar från den befintliga stadsstrukturen och förstärka den.

Gatumönstret på Pottholmen har en stadsmässig karaktär med variation i skala, där siktlinjer och fondmotiv är viktiga för upplevelsen av gaturummet. Bebyggelsen föreslås i huvudsak i 4-7 våningar för att inte konkurrera med Trossö eller Pantarholmens bebyggelse. Ett högre hus föreslås i 14 våningar som tillåts att sticka ut. Det högre huset på 14 våningar är 42 meter högt och

hamnar sammanlagt på +150,5 meter vilket kan jämföras med tornen och taket på Fredrikskyrkan som uppnår höjden +156,25 respektive +149,50. Detaljplanen reglerar en högsta byggnadshöjd av det högsta huset för att säkerställa att huset inte blir högre än Fredrikskyrkans torn.



T.v. Platsbildningar (orange), fondbyggnader (röda) och utblickar (pilar).
T.h. Befintlig bebyggelse (svart) tillsammans med föreslagen ny bebyggelse (grått). Stadsplanens huvudaxel i rött.



Föreslagen utbyggnad av Pottholmen etapp 1 i förhållande till bebyggelsen på Trossö och Pantarholmen.

34:an som ligger högst av bebyggelsen inom Strandgården föreslås restaureras. Detaljplanen reglerar rivningsförbud för 34:an då byggnaden är en tydlig miljöskapare för området och den sista kvarvarande byggnaden från Strandgården som minner om områdets period som fattigvårdsanläggning. Förutom rivningsförbud så föreslås även utökad lovplikt för fasadmateriäl, fönster, ytterdörrar samt byte av takmateriäl. Övrig bebyggelse tillhörande Strandgården föreslås rivas då bebyggelse ligger lågt med hänsyn till stigande havsvattennivåer. Delar av Strandgårdens bebyggelse möjliggör inte heller ny föreslagen gatustruktur som bygger på att biltrafiken flyttas från Borgmästarekajen till Blekingegatan.

Blekinge museum har på kommunens uppdrag tagit fram utredningen "Kv Pottholmen frivillig arkeologisk utredning, 2014". Utredningen beskriver planområdets antikvariska status och klargör om det finns risk för att påträffa gravar från 17-1800-talet inom

västra Pottholmen. Detta med anledning av att området under denna tid användes av fattigvården. En genomgång av kartor och planer över anläggningar som funnits inom området över tid har inte kunnat påvisa någon plats eller yta för kyrkogård eller begravningsplats. Blekinge museum förordar dock en särskild utredning steg 2 i det fortsatta planarbetet kring Pottholmen. Utredningen bör inriktas på ställvis sökschaktning med inriktning på Pottholmens äldre bebyggelseskikt och spår av infartsvägen och landbron.

Konsekvenser

Upplevelsen av den nya stadsdelen i förhållande till omgivande områden kommer att förändras i och med ny föreslagen bebyggelse. Planförslaget bygger vidare på Trossös stadsstruktur och länkar samman Trossö med Pantarholmen. Blekingegatans funktion som kommunikationsled till och från Trossö har en historisk anknytning till den gamla landbrons sträckning. Planförslagets utveckling av Blekingegatan som ett affärsstråk som sammanlänkar Pottholmen med Trossö och Pantarholmen förstärker den gamla entrén till staden. Föreslagen bebyggelse bedöms dock inte konkurrera i höjd med Trossö eller Pantarholmen.

Planförslaget bedöms förenligt med riksintresset för kulturmiljö och världsarvsbeskrivningen med hänsyn till utformningen med slutna kvarter och en bebyggelsehöjd och utformning som passar väl in i stadsbilden. Det höga huset på 14 våningar bedöms inte konkurrera med Trossös historiska siluett då avståndet till Trossö och Fredrikskyrkan är relativt långt. Bebyggelsen på Möllebacken är även högre.

Konsekvenserna av att riva delar av Strandgården är främst att några byggnader försvinner vilket försvårar läsbarheten av stadens utveckling och områdets historia. Bevarandet och rivningsskyddet av 34:an medför att kulturhistorisk bebyggelse sparas vilket bidrar till att Pottholmen etapp 1 får en differentierad bebyggelse vilket är värdefullt.

Sökschakt under utbyggnaden kommer att klargöra om jordfästningar ägt rum inom planområdet.

Bebyggelse

Förutsättningar

Bebyggelse/stadsbild

Inom Pottholmen etapp 1 finns idag 8 byggnader. I den norra delen av planområdet ligger en brandstation, byggd på 1960-talet. Mot Borgmästarekajen i södra delen av planområdet ligger fyra byggnader tillhörande Strandgården från 1850-talet. Byggnaderna används idag som kontor och gemensamhetslokaler. Längst i söder, längs med Järnvägsgatan, ligger en bensinmack.

Inom planområdet ingår även en av järnvägsstationens sidobyggnader. Järnvägsstationen med sina tillhörande byggnader har även med senare tiders ombyggnader ett stort kulturhistoriskt

värde som en viktig representant för den nya teknik och transportform som gjorde sig gällande från senare delen av 1800-talet.

Inom planområdet finns två transformatorstationer, en söder om lokstallarna och en öster om 34:an.

Förändringar

Pottholmen etapp 1 föreslås utvecklas med bostadsrätter, hyresrätter och stadsradhus för att skapa en stadsdel med blandade boendeformer.

Brandstationen omlokaliseras till Oskarsvärn, bensinmacken och delar av Strandgården föreslås rivas för att ge plats åt ny bebyggelse.

Den nya bebyggelsen planläggs för bostäder och centrumändamål-B och C. Bebyggelse föreslås i 4-7 våningar i huvudsak i en sluten kvartersbebyggelse. Sammanlagt föreslås ca 440 lägenheter.

Pottholmen etapp 1 föreslås utvecklas med totalt 61 900 kvm BTA fördelat enligt följande:

45 220 kvm BTA bostäder, ca 440 bostäder

6 380 kvm BTA kontor

2 600 kvm BTA handel och service

8 440 kvm BTA parkering



Pottholmen föreslås i huvudsak bebyggas i 4-7 våningar för att skapa en variation i hushöjder likt den övriga staden. Vy över området från väster. Illustration av White 2014.



Vy över området från norr. Illustration av White 2014.

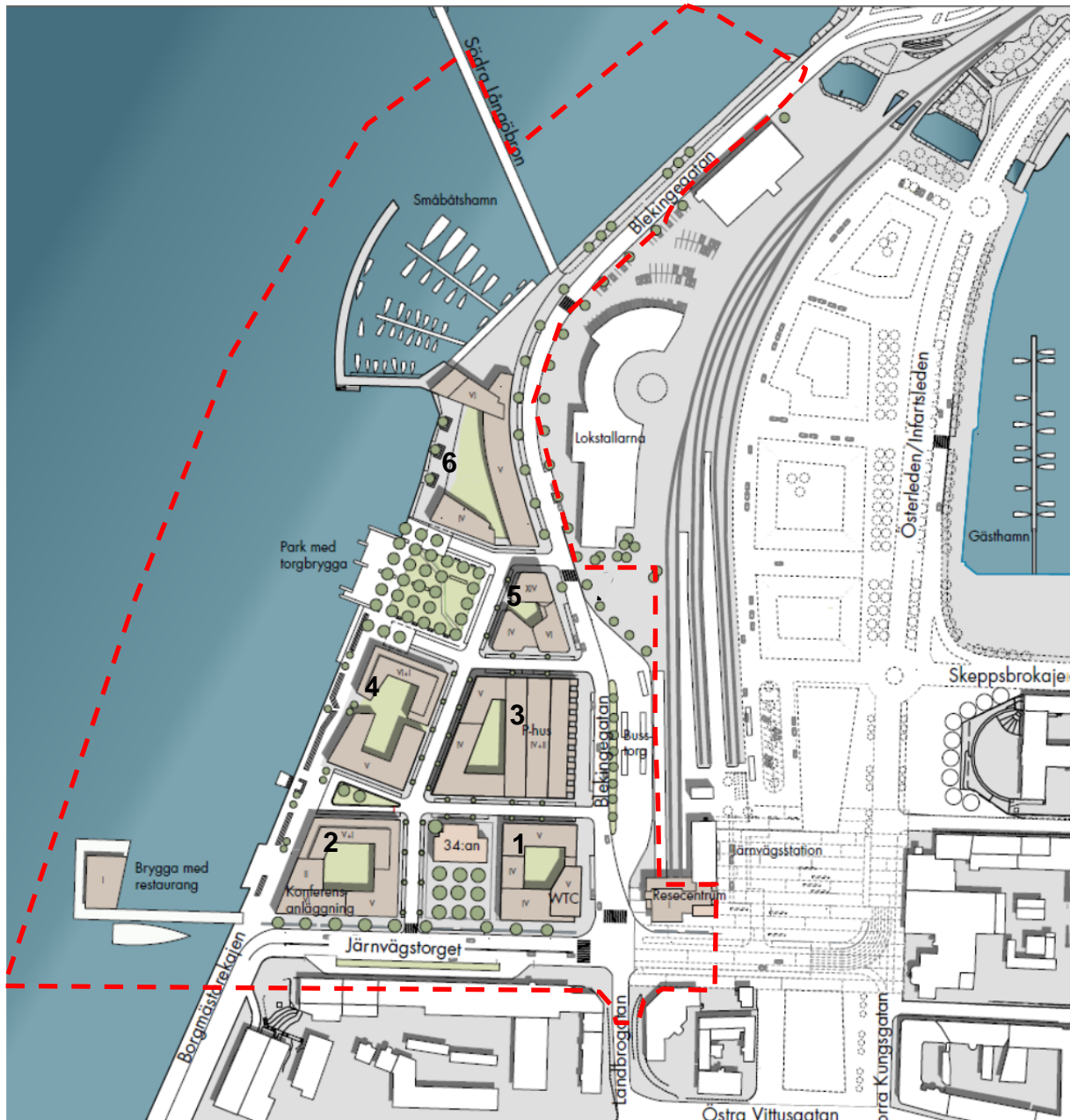
Tillhörande detaljplanen finns ett gestaltningsprogram som ska vara vägledande för gestaltning och utformning.

Enligt gestaltningsprogrammet för Pottholmen ska den nya bebyggelsen utformas med hög ambitionsnivå på arkitektonisk detaljutformning och materialval, då de kommer att utgöra stadens nya entré. Gestaltningen ska avspegla de krav som ställs på ett modernt boende samtidigt som gestaltningen av nya byggnader ska spegla nutid, nya livsmönster och aktuella frågor som till exempel klimatpåverkan och energianvändning. En successiv utbyggnad av Pottholmen medför en variation i områdets gestaltning.

Byggnadernas arkitektur behöver vara balanserad och omväxlande. Gestaltning av volymer, val av fasadmaterial samt färgsättning etc ska syfta till att ge varje kvarter en egen identitet med flera avläsbara byggnadsvolymer.

Avsikten är att detaljplanens kvartersdelar ska vara uppdelade sinsemellan i många byggherrar och med olika upplåtelseformer för att åstadkomma variation inom området. Kvarteren måste samtidigt tillsammans, och i förhållande till sin omgivning, utgöra en harmonisk helhet, väl inpassad i den befintliga staden.

Bebyggelsen ges variation i material och kulör likt övriga staden. Husen ska ha en bearbetning och en detaljering för att fungera i de större stadsrummen och på nära håll.



Förslag till utbyggnad av Pottholmen etapp 1 med blandade funktioner så som bostäder, kontor, handel och service. Blekingegatan öppnas upp för all trafik och ersätter därmed Borgmästarekajen som sekundär infartsled. Borgmästarekajen omvandlas till ett rekreationsstråk enbart för gående och cyklister. Utmed Borgmästarekajen tillkommer en ny park, platsbildningar och bryggor. Brandstationen flyttas till Oskarsvärn. Bussarna föreslås omlokaliseras till Blekingegatan för att bättre samordnas med stationen som utvecklas med ett resecentrum. I korsningen Blekingegatan-Järnvägstorget tillkommer ett World Trade Center, WTC, och i korsningen Järnvägstorget- Borgmästarekajen tillkommer en konferensanläggning.



34:an

Kvarter 1 föreslås planläggas för centrumändamål och bostäder i 4-5 våningar. Den södra delen av kvarteret utmed Järnvägstorget föreslås planläggas för centrum och bostäder, C och B, där bostäder är möjligt från våning två och uppåt. I den sydöstra delen av kvarteret tillåts den översta att kraga ut över gatan. En WTC byggnad föreslås tillkomma i korsningen Blekingegatan/Järnvägstorget. Den norra delen av kvarteret planläggs för bostäder.

I planprogrammet föreslogs en lokalisering av World Trade Center byggnad (WTC) på den östra sidan av Pottholmen. För att koncentrera utbyggnaden till Pottholmen etapp 1 i den första etappen föreslås att WTC omlokaliseras till korsningen Blekingegatan/ Järnvägstorget. Byggnaden har även i det nya läget en tydlig koppling och närhet till stationen.

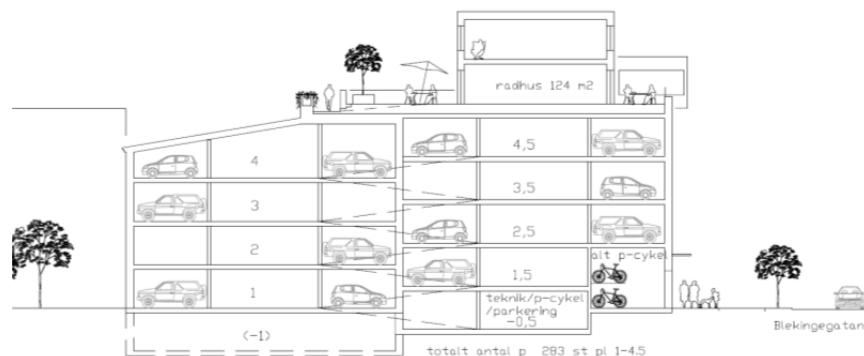
34:an föreslås planläggas för C- centrumändamål i två våningar. Byggnaden föreslås yteffektiviseras för att kunna inrymma delar av de föreningar som haft sina lokaler i andra delar av Strandgården. Planen medger en utbyggnad av en ny entré mot torget i söder. Detaljplanen anger rivningsförbud och utökad lovplikt för byte av fasadmateriäl, fönster, ytterdörrar samt byte av takmaterial. Vid en tillbyggnad bör den ursprungliga byggnadsvolymen bevaras så intakt som möjligt för att tydliggöra skillnaden mellan befintlig och nyttillkommen byggnadsdel. Markplaneringen kring 34:an behöver studeras mer i detalj eftersom det är en nivåskillnad mellan befintlig byggnad och omkringliggande föreslagna nya vägar.

Transformatorstationen öster om 34:an föreslås omlokaliseras till torget framför 34:an.

Kvarter 2 planläggs för kontor, centrum och bostäder i 5-6 våningar. Den södra delen av kvarteret utmed Järnvägstorget föreslås planläggas för centrum och bostäder, C och B, där bostäder är möjligt från våning två och uppåt. I den sydvästra delen av kvarteret, i hörnet mellan vägen Järnvägstorget och Borgmästarekajen, föreslås en konferensanläggning. Konferensanläggningen planläggs som centrumändamål och föreslås vara ca 550 kvm och rymma ca 250 personer. Den norra delen av kvarteret planläggs för bostäder där takvåning till en yta om max 70 % av byggnadsarean får anordnas. Takvåningen ska vara indragen från fasadliv mot gata och ha en lätt utformning.



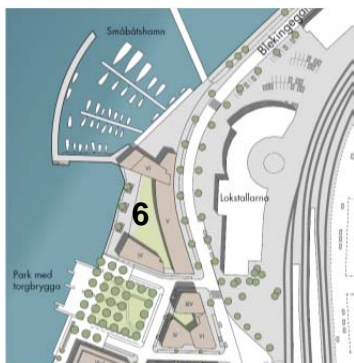
Parkering för Pottholmen etapp 1 löses i ett gemensamt parkeringshus med ca 280 bilparkeringsplatser i kvarter 3. Den västra sidan av kvarteret planläggs för bostäder, centrum och vård, B, C, D. Den västra sidan av kvarteret föreslås få en tredimensionell fastighetsindelning för att möjliggöra centrumändamål och parkering på våning 1-4 och bostäder i form av stadsradhus på våning 5-6.



Sektion över planerat parkeringshus i kvarter 3 med service utmed Blekingegatan i plan 1 och bostäder med stadsradhus på de översta våningarna.

Kvarter 4 planläggs för bostäder och centrumändamål- B och C i 5 våningar. Den norra delen av kvarteret tillåts även ha en indragen takvåning utöver angivet våningsantal.

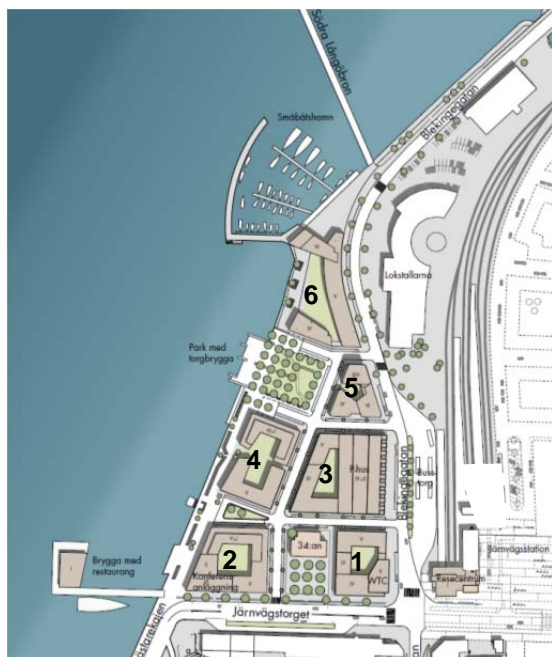
Kvarter 5 planläggs för bostäder och centrumändamål- B och C i tre byggnadsvolymer där våningshöjden föreslås vara 4, 7 och 14 våningar. Detaljplanen reglerar byggnadshöjden till + 153,5 på den del av kvarteret som föreslås i 14 våningar.



Kvarter 6, längst i norr, föreslås som ett u-format kvarter med öppningen mot Borgmästarefjärden. Kvarteret föreslås i 5-6 våningar och planläggs för bostäder, centrum och förskola- B, C, S₁. Byggnaden längst upp i norr inom kvarteret föreslås kraga ut över gång- och cykelvägen till en fri höjd på 5 meter för att skapa ett spännande arkitektoniskt inslag och port till området.

I vattenområdet utmed Borgmästarekajen tillåts bryggor och anläggningar så som restaurang och klubbhus med en sammanlagd yta på max 1200 kvm.

I anslutning till Karlskrona central föreslås ett nytt resecentrum. Planen medger CT, centrumändamål och trafik i en våning. Detaljplanen anger rivningsförbud och skyddsbestämmelser för sidobyggnaden till Karlskrona central. Den södra sidobyggnaden kommer att utgöra en del av det nya resecentrumet. Tillbyggnader får göras så att de olika byggnaderna står i förbindelse med varandra. Resecentrum föreslås inrymma resefunktioner och kommersiella lokaler. Intentionen är att resecentrum ska bilda en helhet där stationshuset utgör den dominerande delen.



SAMMANSTÄLLNING YTOR BTA, VÄSTRA SIDAN

kvarter	bostäder	kontor	handel	parkering	övrigt
1.	3 550	3 780	100		
2.	9 200	1 100	150		
3.	6 520	-	700	8 440	
4.	10 750	-	200		
5. (14 vån)	6 900	-	600		
6.	8 300	-	300		
7.	-	-	-		
8.	-	-	-		
9. Brygga	-	-	550		
10. Strandgården		1 500			
summa	45 220	6 380	2 600	8 440	
totalt kvm	62 640				

Förslaget illustrerar:

Lägenheter	ca 450
P-platser i P-hus i kv 3	280
P-platser kantstensparkering	112
Angöring Kv.1,2,9	18 (+ 2 bussplatser)

Parkerings för området öster om Blekingegatan hanteras ej i denna sammanställning
Parkering för "Bryggan" 9 (ca 10 p) hanteras på gata i kvartersstrukturen

Konsekvenser

Pottholmen planläggs för bostäder, handel, kontor och service för att skapa en blandad markanvändning och en varierad stadsdel. Olika upplåtelseformer som bostadsrätter och hyresrätter bidrar till att skapa en blandad stadsdel. Rivningsförbud på 34:an och stationens sidobyggnad bidrar till att bevara byggnaderna. Den begränsade våningshöjden på resecentrum säkerställer att nya resecentrum underordnar sig stationsbyggnaden.

Byggnadsteknik

Merparten av nya lokalerna inom området är höjdsatta mellan +108,0 till +108,5 meter över Karlskronas nollplan (+105,49). Dessa nivåer motsvarar ca 2,5–3,0 meter över medelhavsnivån. Borgmästarekajen föreslås höjas till +107,5 meter över medelhavsnivån (2 meter). Med hänsyn till stigande havsvattennivåer regleras detaljplanen att byggnader ska utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +108.5 inte skadar byggnaden. Ett resonemang har förts i enlighet med de tankar som länsstyrelsen har i sina kommande riktlinjer kring olika risknivåer för olika typer av byggnationen. För området har olika funktioner i bebyggelsen delats in i olika risknivåer där lokaler för t.ex. kontor, handel och service samt entréer till bostäder generellt sätt tillåts ligga i nivå med gatan medan första bostadsplanet ska ligga högre med hänsyn till stigande havsvattennivåer. De lägsta byggnadsdelarna föreslås byggas täta, d.v.s. med en konstruktion som ska klara en översvämning.

Tillgänglighet

Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet enligt plan- och bygglagen.

Entréer till flerbostadshusens trapphus ska göras genomgående så att trapphusen kan nås från både offentligt rum och från gården.

Stadsbild

Förutsättningar

Området har idag en gles och låg bebyggelsestruktur, övervägande i 2-3 våningar. Tornet till brandstationen utgör dock ett landmärke med sina 31 meter.

Förändringar

Planförslaget bygger vidare på Trossös stadsstruktur och länkar samman Trossö och Pantarholmen. En tätare bebyggelse på Pottholmen i stadsdelen bidrar till att förändra stadsbilden.

Planen medger ny kvartersbebyggelse i huvudsak 4-7 våningar samt ett hus som föreslås i 14 våningar vilket kommer att påverka stadsbilden. Upplevelsen av den nya stadsdelen i förhållande till omgivande områden kommer att förändras med föreslagen bebyggelse men bebyggelsen bedöms dock inte konkurrera i höjd med Trossö eller Pantarholmens bebyggelse.

Konsekvenser

En god arkitektur kan bidra till en mer tilltalande stadsmiljö och stadsbild. En tätare bebyggelsestruktur länkar ihop Pottholmen med Trossö och Pantarholmen vilket är positivt för stadsbilden.

Service

Förutsättningar

Offentlig och kommersiell

Planområdet ligger ca 700 meter från Trossö vårdcentral och Tullskolan. Förskolor finns på Pantarholmen och på Trossö.

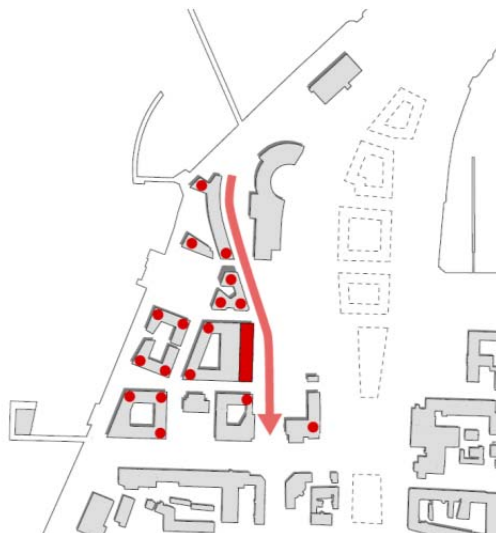
Inom planområdet finns service i form av Karlskrona central, verksamheter, föreningar, idrottshall och bensinstation. Servicen är till stor del koncentrerad till Blekingegatan, som sträcker sig i nord-sydlig riktning genom planområdet.

Söder om Blekingegatan, utanför planområdet, finns Landbrogatan som utgör en av Trossös affärsgator. Landbrogatan sträcker sig förbi Hoglands park, till Ronnebygatan som en av Karlskronas gågator. På Pantarholmen utgör Landsväggsgatan en affärsgata.

Förändringar

Ny bostadsbebyggelse på Pottholmen etapp 1 bidrar till ett ökat elevunderlag för förskolor och skolor omkring Pottholmen. En ny förskola föreslås i kvarter 6.

Blekingegatan föreslås utvecklas som en affärsgata och bli en länk som förbinder Pottholmen med Trossö och Pantarholmen. Ambitionen är att Blekingegatan ska bli en handelsegata som utgör en fortsättning på Landbrogatan och en utvidgning av Karlskrona centrum. Detaljplanen möjliggör lokaler för handel och service i bottenvåningen utmed Blekingegatan och i strategiska lägen så som hörn, platsbildningar och i anslutning till parken utmed Borgmästarekajen. I anslutning till parken föreslås en offentlig toalett.



Pottholmen etapp 1 föreslås utvecklas med handel och service i bottenvåningen utmed Blekingegatan och i strategiska lägen så som hörn, platsbildningar och i anslutning till parken utmed Borgmästarekajen (rödmarkerat på kartan).

Delar av kvarteren utmed Järnvägstorget planläggs för kontorsändamål. I kvarter 1 tillkommer en World Trade Center (WTC) byggnad och i kvarter 2 en konferensanläggning. WTC är en global icke vinstdrivande organisation. Syftet med WTC är att främja internationell handel och globalisering. Sedan starten 1970 har ca 330 World Trade Centers etablerats över hela världen och i Sverige finns WTCs i Stockholm, Göteborg och Malmö. Licenser (planerade WTCs) finns i Växjö, Karlskrona, Lund och Helsingborg.

Idrottshallen som finns inom brandstationsområdet kommer att rivas. 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.

34:an föreslås restaureras och yteffektiviseras för att rymma de föreningar som idag har sina lokaler i Strandgården.

I anslutning till Karlskrona central tillkommer ett nytt resecentrum i en våning. Resecentrum föreslås innehålla service som kan ingå i det kompletta resandet. Bensinstationen utmed Järnvägstorget föreslås rivas.

Konsekvenser

Den nya stadsdelen tillvaratar den centrala placeringen i staden och utvecklar ett varierat innehåll av service, både offentlig och kommersiell. Området är lättillgängligt och plant med korta avstånd inom stadsdelen. Idrottshallen på brandstationen rivs och den aktiviteten försvinner från den norra delen av Trossö.

Möjlighet finns att i planeringen av den östra sidan av Pottholmen få med en ny lokal för fysisk aktivitet och idrott.

Rekreation och friluftsliv/ stadsliv

Förutsättningar

Den mest värdefulla rekreationen inom planområdet utgörs av vattenområdet Borgmästarefjärden i övrigt finns mycket lite möjlighet till rekreation. Utmed Borgmästarefjärden finns en gång- och cykelväg med träd, gräs och bänkar.

Förändringar

En utveckling av Pottholmen föreslås ske med förbättrade rekreativsmöjligheter.

Längs med Borgmästarekajen föreslås en gång- och cykelväg som ett brett rekreativstråk. Gång- och cykelvägen föreslås utvecklas som ett varierat stråk med trädplanteringar, sittmöjligheter och bryggor. En ny park föreslås som blir områdets gröna plats vid vattnet. En urban grön miljö som gynnar stadens invånare. Gröna platsbildningar och torg bidrar till att höja rekreativsvärdet i stadsdelen och att skapa gröna gaturum. I höjd med parken tillkommer en torgbrygga som är ett större trädäck som skapar en övergång mellan land och vatten. Nivåskillnaden mellan marknivån föreslås tas upp med en södervänd slänt.

Pottholmen föreslås även innehålla olika typer av aktivitetsytor för att skapa ett aktivt stadsliv.

Den nya bebyggelsen föreslås i kvarterstruktur med gröna gårdar som erbjuder goda miljöer för lek och samvaro för olika brukargrupper.



Vy över föreslagen ny park i anslutning till Borgmästarekajen. Illustration av White 2014.



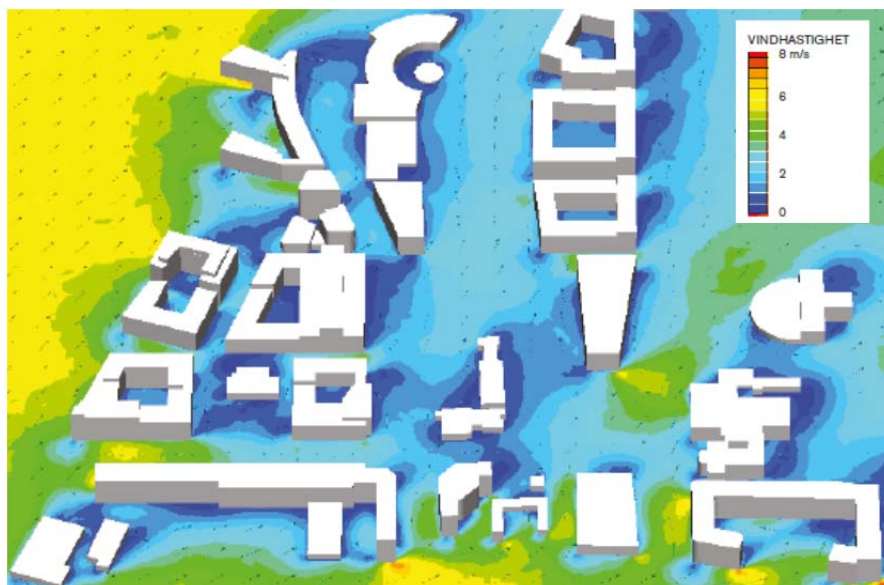
Föreslagen grönstruktur på Pottholmen etapp 1 med parker, gröna gårdar och trädplanteringar.

Enligt framtagen solstudie (White 2014) finns goda möjligheter att anordna solbelysta platser för lek och utevistelse i anslutning till de nya bostadshusen.



Solstudie för Pottholmen etapp 1 (White 2014) visar att skuggorna från 14-våningshuset framförallt slår i trafikanläggningar. De allmänna ytorna som parken och stråket utmed vattnet har goda solförhållanden.

Solstudien visar att skuggan från det högre huset i 14 våningar, som är den som påverkar området mest, till största delen berör trafikanläggningar som närliggande kvartersgata, Blekingegatan och området söder om lokstallarna som planläggs allmän plats gata, busstorg. Parken och andra vistelseytor har i juni solljus större delen av dagen. I september har parken alltid någon del solbelyst.



Vindstudie för Pottholmen etapp 1 (White 2014). Gult och gröns utgör vindhastighet på 4-6 m/s medan blått varierar mellan 0-2 m/s.

Den dominerande vindriktningen i Karlskrona är sydväst. Enligt framtagen vindstudie (White 2014) finns det goda möjligheter att skapa ett bra vindklimat i stadsdelen. Blåsiga miljöer uppstår framförallt utmed Borgmästarekajen. Extra hänsyn behöver tas för att skapa bra vistelseytor utmed vattnet. Trädplanteringar är ett effektivt sätt att bidra till förbättra klimatet och minska vindhastigheten för de platser som är mest vindutsatta.

De nya offentliga platserna förbättrar möjligheterna för rekreation och socialt liv.

Konsekvenser

De nya gröna offentliga platserna förbättrar möjligheterna till rekreation och socialt liv i stadsdelen vilket främjar möten och social hållbarhet såväl inom som utanför stadsdelen. En vackrare och grönare stadsmiljö ger även ett ökat välbefinnande och trivsel. Solstudien visar att Pottholmen etapp 1 kommer att ha bra solvärden på gårdar och sociala ytor. För att minska områdets utsatthet för vinden från sydväst planeras bland annat kvartersstruktur med skyddad insida, olika skalor på husen, fasadförskjutningar, trädvegetation samt vistelseplatser i lä längs med Borgmästarekajen.

Gator och trafik

Förutsättningar

Gatunät

Pottholmen omges i dag av mycket trafikerade vägar som avskiljer området från övriga staden. Det finns två vägar att nå Trossö vilka båda löper på var sin sida om västra Pottholmen. I söder finns Järnvägstorget som är en förlängning av Karlskronas huvudinfart, Infartsleden. I planområdets västra del, längs med Borgmästarefjärden, sträcker sig Borgmästarekajen som leder trafik mellan Trossö och Pantarholmen.

Vägen Järnvägstorget trafikeras av ca 12 000 fordon/dygn och Borgmästarekajen av ca 7 000 fordon/dygn. Blekingegatan trafikeras av 2500 fordon/dygn. Siffrorna bygger på mätningar från 2010.

Infartsledens fortsättning Järnvägstorget skapar en tydlig barriär mellan Pottholmen och Trossö medan Borgmästarekajen skapar en barriär mellan Pottholmen och Borgmästarefjärden.

Genom planområdet sträcker sig även Blekingegatan som går väster om järnvägsspåren och avslutas i höjd med Lokstallarna och Lidl. En anslutning mellan Blekingegatan och Borgmästarekajen är idag endast öppnad för busstrafik.

Vägen Järnvägstorget ingår i riksintresseområde för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken för Infartsleden (gäller ända fram till korsningen med Borgmästarekajen. Järnvägstorget är klassad som BK1 väg, dvs väg med bärighetsklass 1 som tillåter högre fordonsvikter.



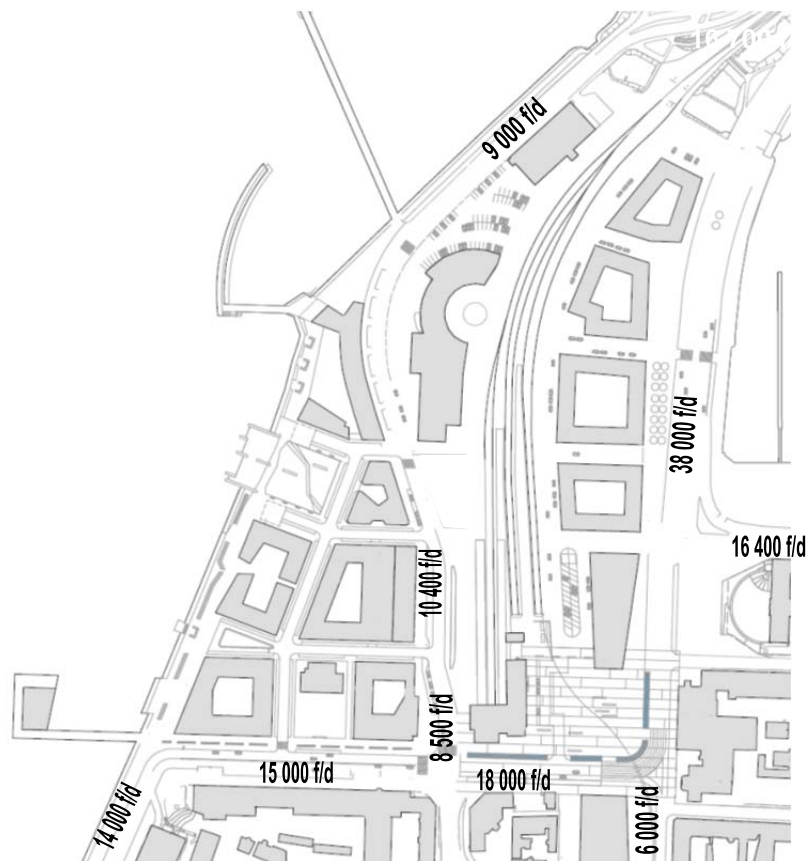
Blekingegatan föreslås öppnas upp och görs genomgående för biltrafik och ersätter därmed Borgmästarekajen som infartsgata. Borgmästarekajen stängs för all biltrafik och görs om till ett gång- och cykelstråk. Korsningen Blekingegatan/Järnvägstorget föreslås rätas upp något för en tydligare koppling till Landbrogatan.

Pottholmen etapp 1 föreslås i huvudsak matas från Blekingegatan. Parallellt med Blekingegatan tillkommer en ny lokalgata. Parallellgatan till Blekingegatan föreslås få en utfart mot Järnvägstorget för att minska belastningen för korsningen Blekingegatan/ Järnvägstorget. Parallellgatan till Blekingegatan tillåter inte vänstersväng ut på Järnvägstorget. Mellan kvarteren tillkommer nya lokalgator mot Borgmästarefjärden.

Nedan redovisas den beräknade trafiken på Pottholmens gatunät med utbyggnadsförslaget år 2030. Som en jämförelse visas också dagens trafikmängder.

Trafikmängder idag och år 2030 med föreslagen utbyggnad

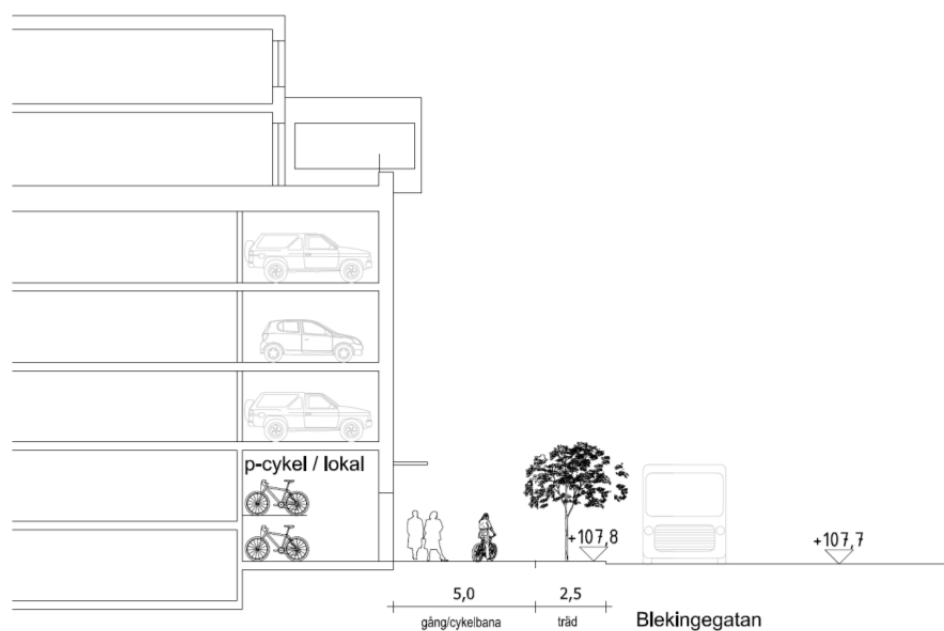
Gatusträcka	Trafikmängd idag	Med utbyggnad 2030
Infartsleden norr om cirkulationen	31 000 f/d	38 000 f/d
Norra Kungsgatan söder om cirkulationen	16 000 f/d	23 500 f/d
Norra Kungsgatan söder om Järnvägstorget	0 f/d	6 000 f/d
Skeppsbrokajen öster om cirkulationen	16 700 f/d	16 400 f/d
Järnvägstorgsgatan väster om Blekingegatan	12 000 f/d	15 000 f/d
Järnvägstorgsgatan mellan Blekingeg. och N Kungsgatan	16 000 f/d	18 000 f/d
Blekingegatan norr om Järnvägstorgsgatan	2 500 f/d	10 400 f/d
Landsbrogatan söder om Järnvägstorgsgatan	8 500 f/d	8 500 f/d
Ö Wittusgatan mellan Borgmästarekajen söder om Järnvägstorget	14 000 f/d	14 000 f/d
Landbrog. och N Kungsg.	0 f/d	3 900 f/d
Pantarholmskajen	1 500 f/d	1 500 f/d
Landsvägsgatan	2 800 f/d	3 500 f/d
Sunnavägen	2 900 f/d	4 500 f/d



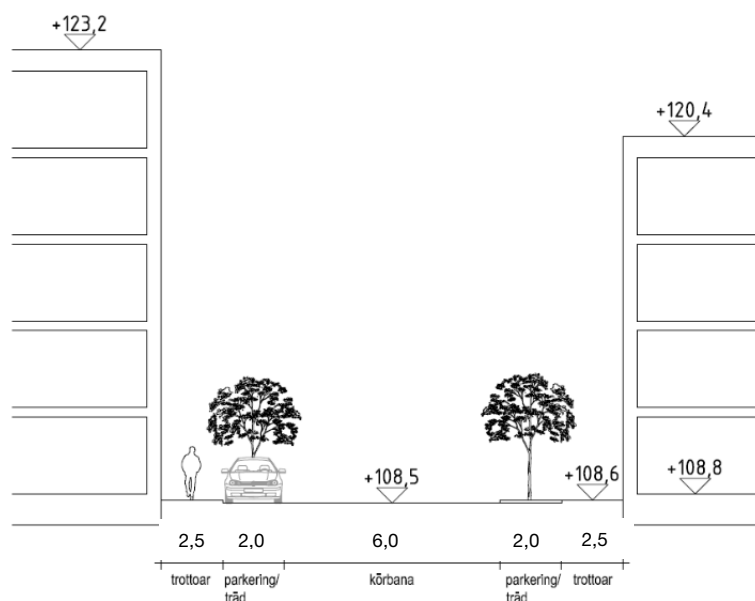
Trafik 2030 på Pottholmen angiven i fordon per dygn.



Förslaget vägnät för biltrafik.



Gatusektion över Blekingegatan.



Gatusektion över parallellgatan till Blekingegatan.

Järnvägstorget behåller två körfält i vardera riktningen, möjlighet att obehindrat köra igenom kurvor för stora fordon, och inga farthinder planeras. Korsningen med Blekingegatan Järnvägstorget kommer även i fortsättningen att vara trafikljusreglerad och en cirkulationsplats där är inte aktuellt. Ingen förändring av BK1 klassningen eller farligt gods led föreslås heller allt för att möjliggöra för transporter till Försvarsmakten och varvet.

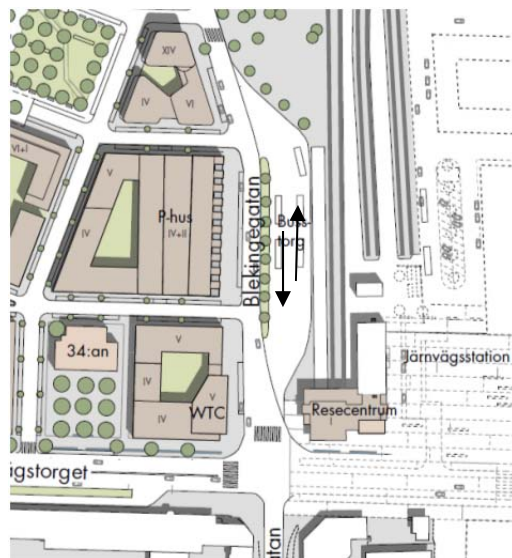
Samtliga entréer kan angöras med bil, vilket ger god tillgänglighet. Angöring och entréer till kvarter 1:s västra sida behöver studeras närmare med anledning av de nivåskillnader som blir i anslutning till 34:an. Gång- och cykelvägen utmed Borgmästarekajen föreslås även ha tillgänglighet med bil för att nå de entréer som finns utmed Borgmästarekajen.

Karlskrona kommun och Region Blekinge (där Blekingetrafiken ingår) har studerat ett antal olika förslag på hur Blekingegatan kan utformas för den kollektiva busstrafiken i anslutning till resecentrum och för övrig trafik. Studien har utmynnat i två förslag:



Utformning A

Princip med i huvudsak blandtrafik. Stadsbussarna trafikerar Blekingegatan tillsammans med övrig trafik. Bussangöring sker i särskilda körfält anordnade som kantstenshållplatser på ömse sidor gatan. Busskörfälten utformas genomgående för att ge busstrafiken prioritet. Regionbussar och övriga bussar angör en separat terminalslinga öster om Blekingegatan med in och utfart mot Blekingegatan.



Utformning B

Princip med trafikseparering. Stadsbussarna trafikerar en separat terminalslinga öster om Blekingegatan.

I korsningen med Järnvägstorget anläggs separata busskörfält som leder direkt till och från terminaldelen vilket möjliggör prioritering av busstrafiken. Övrig trafik går i Blekingegatan. Norrgående trafik väjer mot busstrafiken i anslutningen mellan Blekingegatan och terminalytan.

För att kunna värdera påverkan och effekt på trafiksystemet har simuleringar av dessa två principförslag genomförts. Syftet med simuleringarna har varit att bedöma förslagens genomförbarhet och om det finns några signifikanta skillnader mellan dem. Beräkningarna är gjorda med en framtida ökad trafikbelastning på 40 % och vid belastning motsvarande maxtimmen för för- och eftermiddag. Resultaten visar hur trafiken i området kan fungera i termer som kapacitet, framkomlighet och fördröjning.

Utbyggnad av Pottholmsområdet är också en viktig förändring som har tagits med i simuleringarna. Den tänkta exploateringen och förändringen medför såväl nytillkommen trafik som uppkommer i området som överflyttning av trafik mellan gator.

Framkomligheten i korsningen är avgörande för hur hela trafiksystemet ska fungera i utredningsområdet. Genom framtagna framkomlighetsmått bedöms och jämförs utformningsförslagen. Sammanfattningsvis är korsningen Järnvägstorget/ Blekingegatan nära kapacitetsgränsen i båda utformningsalternativen, men överskrider inte maximal kapacitet.

Fördröjningarna i de båda alternativen är likvärdiga, mellan 35 och 45 sekunder, och fördröjningen är inte särskilt hög varken vid utformning A eller vid utformning B.

Köbildning uppkommer vid maxbelastning i båda alternativen. Den längsta medelkön är 88 meter och uppkommer på Blekingegatan i alternativ A. I alternativ B uppkommer längsta medelkön 64 meter i alternativ B. Detta innebär att fordon måste vänta minst en trafiksignalsekvens. Även i detta fall är alternativen relativt likvärdiga.

Utformningsförslag B ger bättre förutsättningar för att prioritera kollektivtrafiken. Detta förslag är en tydlig kollektivtrafiklösning, med separerad buss- och biltrafik genom separat busskörfält och egen fas i trafiksignalen.

Vid utformningsförslag A har kollektivtrafiken ingen prioritering i korsningen, och på Blekingegatan blandas bussarna i huvudsak med övrig trafik.

Båda utformningsförslag ger en bra framkomlighet för biltrafiken.

Utredningen omfattar inga analyser av den direkta framkomligheten för fotgängare och cyklister. Det behövs mer detaljerade analyser för att bedöma utformningsförslagets påverkan på dessa trafikantgrupper. Vid utformningsförslag A kan gångpassagen norr om korsningen vara problematiskt. I korsningens signalschema korsar fotgängarna vägen tillsammans med svängande trafik, vilket kan leda till sämre trafiksäkerhet.

Vid utformningsförslag B kan cyklister och fotgängare inleda passagen av Österleden samtidigt med bussarna och utan konflikt med korsande biltrafik, vilket är bra för trafiksäkerheten.

Konsekvenser

Omvandling av vägen Järnvägstorget till stadsgata bedöms inte påverka riksintresset då framkomligheten även i fortsättningen bedöms vara god med två körfält i vardera riktning. Vägen ska även klara av att hantera stora trafikflöden samt transporter av farligt gods. BK1 klassningen av Järnvägstorget kvarstår liksom behållande av vägbredd samt möjlighet att obehindrat köra förbi cirkulationsplatser och kurvor. Inga farthinder planeras heller längs med vägen.

Konsekvenserna av omfördela trafiken från Borgmästarekajen till Blekingegatan är att korsningen mellan Blekingegatan och Järnvägstorget får en högre belastning. Parallellgatan till Blekingegatan kan då utgöra ett komplement och en avlastning till Blekingegatan.

Korsningen mellan Järnvägstorget och Blekingegatan har utretts vidare och planhandlingarna har kompletterats med en alternativ principlösning för den kollektiva busstrafiken. Ett separat körfält för bussar föreslås anläggas närmast järnvägsstationen.

Trafiksimulering har gjorts för både nuvarande och framtida ökad belastning. Simuleringar visar att gatusystemet har tillräcklig kapacitet. Köbildningar kommer att uppstå under maxbelastning med i hanterlig omfattning.

Parkering

Förutsättningar

Parkering finns omkring Strandgården och längs med Blekingegatan som delvis utgörs av långtidsparkering för tågresenärer.

Pottholmen har idag ett överskott på parkering så parkeringsplatserna används även som parkering för bland annat boende på Möllebacken och för besökare till centrum.

Förändringar

Pottholmen planeras utifrån en hållbar stadsdel. Målet är att minska bilanvändningen till förmån för gång-, cykel- samt kollektivtrafik. Denna målsättning har påverkat bilplatsbehovet.

Karlskrona kommuns parkeringsnorm för Pottholmen är följande:

0,5 bilplats/ lägenhet
9 bilplatser/ 1000 kvm för kontor
11 bilplatser/ 1000 kvm för handel

All parkering till bostäder och kontor ska lösas inom kvartersmark.

Parkeringsbehovet för föreslagen utbyggnad av Pottholmen grundas på en parkeringsstrategi (Tyréns 2014).

Ytor (BTA)					Bilplatsbehov						
Kvarter	Bostäder	Kontor	Handel	Parkering	Bostäder	Kontor	Handel	Summa			
					0,5 bpl per 100 BTA	9 bpl per 1000 BTA	11 bpl per 1000 BTA	bpl			
1.	3 550	3 780	100		18	34	1	53			
2.	9 200	1 100	150		46	10	2	58			
3.	6 520		700	8 440	33	0	8	40			
4.	10 750		200		54	0	2	56			
5. 14 våningar	6 900		600		35	0	7	41			
6.	8 300		300		42	0	3	45			
7. Brygga			550		0	0	6	6			
8. Strandgården		1500			0	14	0	14			
Summa	45 220	6 380	2 600	8 440	226	57	29	312			
Total summa				62 640							
Samnyttjande											
		Vardagar (10-16)			75%	170	100%	57	50%	14	241
		Fredagar (16-19)			55%	124	20%	11	90%	26	162
		Lördagar (10-13)			50%	113	10%	6	100%	29	147
		Natt			90%	203	10%	6	0%	0	209
Max behov med samnyttjande											241

Parkeringsbehov för föreslagen utbyggnad av västra Pottholmen. I den undre tabellen visas parkeringsbehov vid samnyttjande (Tyréns 2014).

Vid en full utbyggnad av Pottholmen etapp 1 kommer planområdet att ha ett parkeringsbehov på totalt 312 parkeringsplatser.

Ett parkeringshus föreslås i kvarter 3 som beräknas rymma totalt 280 parkeringsplatser. Därutöver finns 112 kanstensparkeringar, vilket ger totalt 392 parkeringsplatser i området. Kantstensparkeringarna är ämnade åt besökande och för handel. På allmän plats kommer det även att finnas ett antal handikapparkeringar. Utöver dessa planeras 18 angöringsplatser och 2 angöringsplatser för buss utmed Järnvägstorget i anslutning till WTC och konferensanläggningen.

Parkeringshuset i kvarter 3 har ett bra centralt läge i nära anslutning till Blekingegatan, centralt placerad inom stadsdelen och med närhet till stationen. Placeringen av parkeringshuset avlastar områdets mindre gator med trafik och tillgodoser parkering för samtliga kvarter för såväl bostäder, kontor, handel, service och kollektivtrafikresenärer. Garaget föreslås även innehålla ett cykelgarage.

Fördelar med ett parkeringshus i jämförelse med parkeringsgarage, förutom att det är mer kostnadseffektivt, är att det skapar möjlighet till samutnyttjande vilket därmed minskar antalet parkeringsplatser. En bilpool i stadsdelen kan även bidra till att minska antalet parkeringsplatser.

”Parkeringsstrategi för Pottholmen” (Tyréns 2014) har studerat en strategi för att hantera olika parkeringslösningar och utbyggnadstakt av parkeringen för Pottholmen.

Enligt utredningen bör ett planerat parkeringshus tillkomma efter en utbyggnad av kvarter 1, 2 och 4 för att lösa parkeringsbehovet på västra Pottholmen. För att möjliggöra ett samutnyttjande av parkeringshuset anger detaljplanen att en gemensamhetsanläggning kan bildas med så kallad tredimensionell fastighetsbildning, dvs en fastighet som i sin helhet är avgränsad både horisontellt och vertikalt.

Ett antal parkeringsplatser bör även tillkomma på torget vid 34:an och på torget i anslutningen till småbåtshamnen.

Angöring till WTC och konferensanläggningen föreslås ske utmed gatan Järnvägstorget.

Konsekvenser

Pottholmens centrala läge och närhet till kollektivtrafik innebär ett minskat behov av parkeringsplatser. Ett gemensamt parkeringshus skapar goda förutsättningar för ett samutnyttjande vilket kan minska bilplatsbehovet med ca 25 %. Ett parkeringshus innebär

ofta även ett något längre avstånd till bilen vilket ökar konkurrenskraften för kollektivtrafik och cykel.

Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

En separat gång- och cykelväg finns längs med Borgmästarekajen, utmed Blekingegatans östra sida och längs med Järnvägsgatan norra sida.

En passage över Borgmästarekajen finns i höjd med södra Långöbron. Signalreglerade korsningar finns mellan Blekingegatan och Landbrogatan samt mellan Borgmästarekajen och Järnvägstorget.

I gällande detaljplan för lokstallarna finns ett område strax söder om lokstallarna reserverat för allmän gångtrafik vilket möjliggör att det kan byggas en gångbro över spårområdet.

Förändringar

Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras inom västra Pottholmen. Genom att leda bort biltrafiken från Borgmästarekajen och istället ersätta med ett brett gång- och cykelstråk skapas en av få kajsträckor som är bilfria i centrala Karlskrona.

Blekingegatan förses med en separat gång- och cykelbana på dess västra sida vilken utgör ett huvudstråk för cyklister mellan Trossö och Pantarholmen. I övrigt finns möjlighet att cykla i blandtrafik på lokalgator inom planområdet. God trafiksäkerhet bedöms uppnås då lokalgatorna utformas för låg hastighet.

Järnvägstorget har separat gång- och cykelväg i dess norra del.

En passage föreslås genom kvarter 4, vilket skapar ett intressant och varierant gångstråk.

Detaljplanen medger möjlighet att bygga en gångbro över spårområdet och ett område reserveras söder om lokstallet för allmän gångtrafik. Gångbron kräver en fri höjd på minst sex meter.

Parkeringsnorm för cykel för Pottholmen etapp 1 föreslås till:

2,5 cykelplatser/ lägenhet

20 cykelplatser / 1000 kvm för kontor

30 cykelplatser / 1000 kvm för handel

Allmän cykelparkering föreslås utmed de större målpunkterna inom planområdet. Parkering för cyklar för boende löses i förråd, på förgårdsmark och på gårdarna. Cykelparkering planeras även att finnas i parkeringshuset.



Förslaget gång- och cykelnät på Pottholmen, etapp 1. Streckad linje över järnvägen avser en gångbro.

Konsekvenser

Ett utvecklat gång- och cykelnät samt förbättrade korsningspunkter kan leda till att fler väljer cykeln som transportmedel vilket kan bidra en ökad fysisk aktivitet, en förbättrad folkhälsa och minskad miljöpåverkan som följd. En gångbro över järnvägen kan på sikt förbättra kopplingen i öst-västlig riktning för gående.

Förutsättningar

Kollektivtrafik

Pottholmen ligger i ett mycket gynnsamt kollektivtrafik läge. De flesta stads- och landsbygdsbussar har idag hållplatser på Blekingegatan medan ett fåtal busslinjer fortfarande utgår från Kungsplan, den tidigare bussterminalen. På Pottholmen finns även Karlskrona central. Se mer under avsnittet tågtrafik.

Förändringar

Planförslaget innebär en utveckling av ett busstorg på Blekingegatan i höjd med stationen. 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.

Detaljplanen medger ett nytt resecentrum sydväst om stationshuset som inrymmer resefunktioner och kommersiella lokaler. Resecentrum ökar kopplingen mellan Blekingegatan och stationshuset.

På längre sikt planeras även spår 6 att öppnas för persontrafik. En perrong tillkommer då emellan spår 6 och den nya bussterminalen på Blekingegatan vilket minskar avståndet mellan tåg och busstrafiken.

Konsekvenser

En utveckling av bussterminalen på Blekingegatan medför en ökad koppling mellan buss- och tågtrafiken då avstånden däremellan minskar. Utveckling av nytt resecentrum ökar servicen för den

kollektiva resan. Föreslagna åtgärder kan tillsammans bidra till att underlätta och stimulera resandet med kollektiva transportmedel.

Parkeringshuset kommer även att erbjuda allmänheten att parkera bilen och cykel för exempelvis vidare resa med kollektivtrafiken.

Tågtrafik

Förutsättningar

Karlskrona centralstation, som ligger i direkt anslutning till planområdet, är slutstation för Kust- till- kustbanan (Karlskrona-Kalmar- Växjö- Göteborg) och Blekinge kustbana (Karlskrona-Kristianstad-Malmö-Köpenhamn). Järnvägen utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

I dagsläget trafikeras Karlskrona central av ca 70 tåg (54 tåg och 16 tågbusser)/ dag.

Bangården på Pottholmen möjliggör idag rangeringsmöjligheter för projekt ”Motorways of the Sea” som är ett EU-finansierat projekt med ambitionen att föra över godstransporter på väg till sjö och järnväg. Karlskrona kommun ingår i projektet och en upprustning av Verköbanan tillsammans med en utbyggnad av kombiterminalen på Verkö pågick mellan 2011-2013.

Förändringar

Efter upprustning av kust-till-kustbanan, som slutfördes under 2013, trafikeras ca 72 tåg/ dag Karlskrona central och 108 turer vid halvtimmestrafik planeras till 2017. Planer finns även på att bygga ut till dubbelspår mellan Gullberna och Karlskrona central. Detta är dock inget som påverkar antalet spår på Pottholmen.

På sikt planeras även spår 6 att öppnas för persontrafik och att det tillkommer en perrong i mellan spår 6 och den nya bussterminalen på Blekingegatan. Detta minskar avståndet mellan tåg och buss.

Bangården på Pottholmen ska även i fortsättningen ha rangeringsmöjligheter för godslok fram till dess att en direktförbindelse finns mellan de två järnvägsbanorna och Verköbanan. Fram tills detta är klart planeras lokvändningar på Karlskrona central och Pottholmen medan resterande del av godsvagnarna placeras på spår 42, ett stickspår, i höjd med Pantarholmen.

Konsekvenser

Ett av huvudsyftena med detaljplanen för Pottholmen är att utveckla stationsområdet med bland annat ett nytt resecentrum samt ett nytt järnvägsspår i anslutningen till bussterminalen på Blekingegatan i höjd med stationen. Med ett nytt resecentrum i anslutningen till Karlskrona central samt en ny plattform i anslutning till spår 6 så ökar kopplingen mellan tåg- och busstrafik. Sammanlagt bedöms planförslaget förstärka järnvägen som riksintresse och Karlskrona central som ett viktigt kollektivtrafiknav.

Vattenområden

Förutsättningar

Planområdet omges på västra sida av Borgmästarefjärden som utgör ett lugnt vattenrum, omgivet av småskalig bebyggelse. En båtbygga finns i korsningen Järnvägstorget och Borgmästarekajen.

Borgmästarefjärden utgör en del av Danmarksfjärden som är en av Karlskronas ytvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Den ekologiska statusen på ytvattenförekomsten är i dag måttlig och möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status till år 2015 har bedömts som omöjlig. En tidsfrist har beslutats till år 2021 för att uppnå denna status. För kemisk ytvattenstatus gäller att god status ska uppnås 2015.

Vattendjupet längs med Borgmästarekajen varierar mellan 1,5-2,0 meter. Botten består med största sannolikhet av gyttja, dy och lera.

Förändringar

Borgmästarefjärden utgör ett viktigt rekreationsområde för västra Pottholmen. På ett antal strategiska platser föreslås ett antal åtgärder i vattenområdet för att öka vattenkontakten.

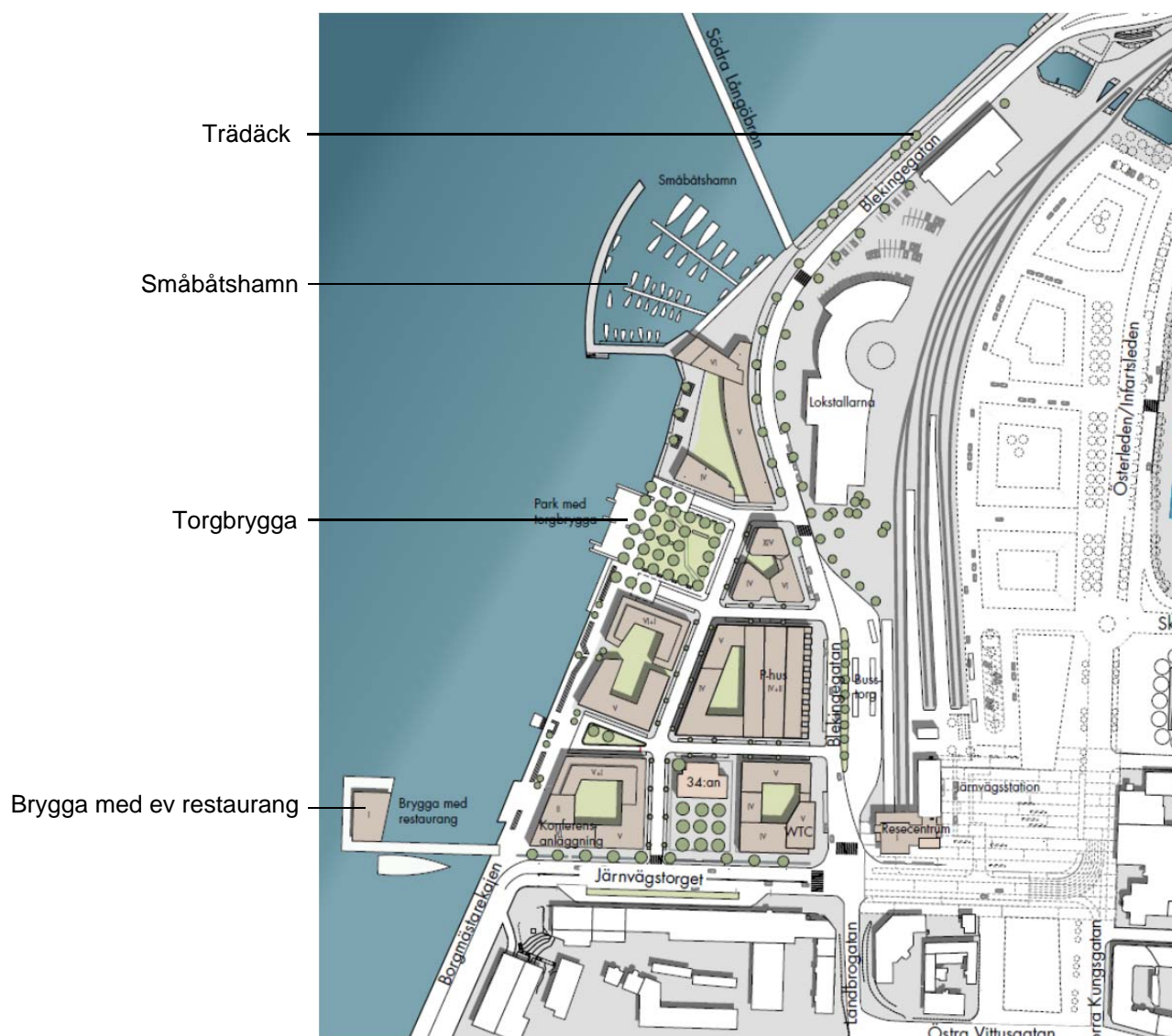
Längst i norr utmed Borgmästarekajen föreslås en utveckling av mindre bryggor och trädäck längs med gång- och cykelvägen. I höjd med lokstallarna föreslås en mindre småbåtshamn (ca 35 platser) som skapar möjlighet för boende inom Pottholmen att ha en båtplats. I anslutning till parken föreslås ett större utskjutande trädäck, sk torgbygga. Längst i söder inom planområdet föreslås en flytbrygga eller pålad bygga med möjligt restaurangläge mm.

Trädäcket längs i norr föreslås som ett påldäck. Den föreslagna byggnaden längst i söder i anslutningen till en längre bygga föreslås pålas.

Övriga mindre bryggor och småbåtshamnen föreslås som flytbryggor. Småbåtshamnen föreslås omfatta ca 35 platser för mindre båtar. Ingen muddring planeras.

Detaljplanen föreslår en mindre markutbyggnad på ca 400 kvm, se karta under naturmiljö, utanför dagens strandlinje i Borgmästarefjärden. Utfyllnaden möjliggör ett hus som kragar ut över gång- och cykelvägen samt skapar en entré till Pottholmen norr ifrån. Förslagsvis utformas den planerade ytan utanför strandlinjen som ett påldäck.

Planförslaget innebär en tydligare kaj än dagens slänt med gaboner mot Borgmästarekajen. Detta kommer att innebära spontning av kajkanten.



Planerade bryggor och småbåtshamn utmed Borgmästarekajen.

Konsekvenser

Föreslagna bryggor skapar en ökad möjlighet att ta sig ner till vattnet och ökar vattenkontakten för området.

Planerade bryggor vid småbåtshamnen i norra delen skall utföras som flytbryggor. Flytbryggorna bedöms inte påverka vatten-cirkulationen i området. Ingen muddring planeras.

Nya bryggor i området medför att fritidsbåtstrafiken i vattenområdet ökar vilket därmed ökar risken något för negativa miljöeffekter. Det ökande antalet båtar i Borgmästarefjärden kan innebära en störning av naturmiljön. Konsekvenserna för närboende omfattar visuell och möjligen bullerrelaterade olägenheter från en ökad båttrafik, dock inte överskridande några riktvärden. Båttrafiken är emellertid redan idag frekvent i Borgmästarefjärden och planerna för Pottholmen bedöms inte innebära någon väsentlig skillnad.

En ökad båttrafik leder till ökade utsläpp från drivmedel. En ökning av mänsklig aktivitet längs strandlinjen kan negativt påverka vattenkvaliteten i fjärden.

Risken att markutfyllnaden kan komma att påverka vattenomsättningen i Borgmästarefjärden bedöms som liten. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen för vatten.

Föreslagna förändringar i vattenområdet utgör en större sammanlagd yta än 3000 kvm och därmed är verksamheten tillståndspliktig enligt miljöbalken 11 kap och ska därför prövas och villkoras av Mark- och miljödomstolen.

Strandskydd

Förutsättningar

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny.

Förändringar/ konsekvenser

Ett nytt beslut om upphävande av strandskyddet krävs vid beslut om antagande av detaljplanen. Karlskrona kommun avser att upphäva strandskyddet inom planområdet med motiveringen i det första särskilda skälet enligt 7 kap 18c-d §§ miljöbalken; *Området som upphävandet avser har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.*

Allmänhetens tillträde till området säkerställs genom gång- och cykelvägen (15-18 meter bred) längs med Borgmästarekajen som utgör en fri passage utmed vattnet.

Upphävandet görs genom en administrativ bestämmelse på plankartan, *strandskyddet är upphävt.*

Konsekvenser

Strandskyddets syfte är idag starkt påverkat då området redan är ianspråktaget för vägar, bebyggelse mm. Ett upphävande av strandskyddet bedöms därmed inte påverka planområdet negativt.

Störningar

Förutsättningar

Buller

Planområdet påverkas idag av trafikbuller från Järnvägstorget, Borgmästarekajen och järnvägen.

Karlskrona central ligger i direkt anslutning till planområdet. I dagsläget trafikeras Karlskrona central av ca 70 tåg (54 tåg och 16 tåg bussar)/ dag.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Riktvärdena är:

Utrymme	Ekvivalent nivå dB(A)	Maximal nivå dB(A)
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus		
- vid fasad (frifältsvärde)	55(väg) / 60 (spår)	
- på uteplats	55	70

Källa: *Infrastrukturinriktning för framtida transporter, 1996/97:53*

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd på järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

För arbetslokaler, parker och andra rekreationsområden i tätort har Naturvårdsverket angett förslag till riktvärden från vägtrafik (*Riktvärden för trafikbuller i andra miljöer än för boende, vård och undervisning, 2003-08-14*).

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)	
	Utomhus	Inomhus
Arbetslokaler för tyst verksamhet		40 ¹⁾
Parker och andra rekreationsytor i tätorter	45-50 ²⁾ eller 20 dB(A) under nivån för omgivande gator vilketdera som ger den högsta nivån	
Friluftsområden	40 ²⁾	

¹⁾ Avser dagtid kl. 06-18

²⁾ Avser dag- och kvällstid kl. 06.00 - 22.00

Källa: *Riktvärden för trafikbuller i andra miljöer än för boende, vård och undervisning, 2003*.

Enligt Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för buller för arbetslokaler gäller 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus. För utomhus föreslås inga riktvärden. Strävan bör dock vara att entréer eller andra vistelseytor utomhus bör lokaliseras så tyst som möjligt.

Föreslagna riktvärden bör tillämpas vid nybyggnation av arbetslokaler. Riktvärdena avser vägtrafik, järnvägtrafik och flygtrafik.

Enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 ”Buller i planeringen” är huvudregeln vid planering av nya bostäder att planen bör säkerställa att bebyggelsen placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafikbuller. På samma sätt bör en maximalnivå på 70 dB(A) säkerställas vid uteplats i anslutning till bostad. Avsteg från huvudregeln kan enligt Boverket vara motiverat i vissa fall. Avvägningar mellan kraven på ljudmiljö och andra intressen bör kunna övervägas i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, vid befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer samt vid ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer. Även då ljudnivån överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå kan det finnas synnerliga skäl att efter en avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder. Byggnaderna bör då vara orienterade och utformade på ett sådant sätt att de vänder sig mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Även vistelseytor, entréer och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den tysta eller ljuddämpade sidan.

”Bullerberäkning Pottholmen” (WSP 2011 och 2014) redovisar dels nuläge och dels föreslagen utbyggnad. Utredningen redovisar bullernivåer ekvivalent- och maximal nivå för vägbuller samt maximal nivå för järnvägsbuller vid en framtida utbyggnad. Bullerutredningen visar att dagens biltrafik medför att Järnvägstorget och Borgmästarekajen har ekvivalenta bullernivåer mellan 60-65 dB(A).

Förändringar

Vid en föreslagen utbyggnad av Pottholmen etapp 1 har trafikmängder för år 2030 legat till grund för beräkningarna.

Den ekvivalenta ljudnivån för trafikbuller visar att den föreslagna bebyggelsen längs med Blekingegatan och Järnvägstorget delvis uppnår nivåer mellan 60-65 dB(A). Dvs riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå överskrids för flera byggnader. Bullernivåerna utmed järnvägen vid föreslagen bebyggelse inom området visar maximala ljudnivåer på 70 dB(A). Om Blekingegatan endast skulle trafikeras av bussar (800 passager om dagen) skulle den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasader längs Blekingegatan nå upp till 61 dB(A).

Enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 ”Buller i planeringen” kan avsteg från riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad göras om det går att orientera huset så att en tyst eller ljuddämpad sida kan uppnås, dvs med ekvivalentnivåer < 45 dB(A) respektive < 50 dB(A), och att minst hälften av bostadsrummen orienteras mot denna sida.

Avsteg från Boverkets huvudregel vid planering av nya bostäder kan vara motiverat i detta fall på grund i områdets innerstadsläge och dess goda kollektivtrafikförbindelse. Stads kärnans expansionsmöjligheter är begränsade eftersom staden är uppbyggd på öar och det endast finns en infart till centrum. Läget har fördelar med havsutsikt, innerstad samt bra transportförutsättningar etc som bedöms motivera avsteg från huvudregeln. Detaljplanen föreskriver tyst sida.

Förslaget är utformat med kvartersstruktur där gårdarna är tysta (högst 45 dB(A) ekvivalentnivå). Lugna ostörda lägen reserveras för bostäder medan mer utsatta miljöer lämpar sig bättre för kontor, handel och service. Genom att anpassa planlösningen så att minst hälften av boenderummen i bostäderna har tillgång till tyst eller ljuddämpad sida bör avsteg enligt tyst/ ljuddämpad sida kunna användas. Riktvärdet 70 dB(A) maximal ljudnivå utomhus vid uteplats kan uppnås genom att anlägga gemensam uteplats på innergården.

En förutsättning för att tillämpa undantag från generella bullerkrav är att kommunen genomför åtgärder så att antalet hushåll som störs av vägtrafiken kontinuerligt minskas. En bullerkartläggning för hela Karlskrona stadsbygd har genomförts under hösten 2014. Nästa steg i arbetet är att ta fram ett åtgärdsprogram för att minska antalet bullerstörda i Karlskrona.

Konsekvenser

Planförslaget medför att fler människor kommer att bli utsatta för höga bullernivåer vilket påverkar hälsan och möjligheten till god livskvalitet.

En förutsättning för att tillämpa undantag från generella bullerkrav är att Karlskrona kommun genomför åtgärder så att antalet hushåll som störs av vägtrafiken kontinuerligt minskas.

Förutsättningar

Hälsa & säkerhet

Karlskrona kommun tog tillsammans med Räddningstjänsten Östra Blekinge 2001 fram ”Brandstationsutredning Karlskrona” med anledning av förslaget om omlokalisering av brandstationen. Utifrån riskbild, planerad samhällsutveckling och räddningsstatistik genomfördes simuleringar för att finna en ny brandstationsplacering. Analysen visade att den optimala brandstationsplaceringen i Karlskrona är belägen i höjd med Vedebykrysset, Stadsträdgården, följt av Oskarsvärn. Med anledning att Stadsträdgården ansågs vara ett bra handelsläge förespråkades Oskarsvärn för nytt läge för brandstationen.

Val av brandstationens placering beror på många faktorer, däribland insatstiden till bostäder, riskobjekt samt skyddsvärda objekt såsom stora samlingslokaler och kulturhistoriska byggnader och områden.

Förändringar

Räddningstjänsten planeras att flyttas till Oskarsvärn år 2018. Utbyggnadstiden av Pottholmen beräknas pågå från 2016 och 10 år framåt. En flytt av brandstationen sker därmed i början av utbyggnaden av Pottholmen.

Räddningstjänsten kommer även efter en flytt av brandstationen till Oskarsvärn ha en insatstid på mindre än 10 minuter inom Trossö, Björkholmen och Saltö. Detta trots en marginell ökning av körsträckan från stationen. Kravet på fri väg och hög framkomlighet för utryckningsfordon har beaktats i detaljplanen. Borgmästarekajen kommer även efter en ombyggnad till gång- och cykelväg i extrema lägen kunna fungera 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.

Konsekvenser

Antalet utryckningsvägar på Pottholmen kvarstår som i dagsläget i och med möjligheten att även använda Borgmästarekajen som alternativ utryckningsväg.

En flytt av brandstationen tidigt under utbyggnaden av Pottholmen säkerställer god framkomlighet för räddningstjänsten samtidigt som intressekonflikter mellan räddningstjänst och bostäder kan minskas.

Det kommer inte att ställas ytterligare krav på fastighetsägare gällande brandskyddet på grund av brandstationsflytten. Det ska dock tydliggöras att fastighetsägare har ett stort ansvar för sitt förebyggande brandskydd och en flytt av brandstationen kan ge en anledning att se över det byggnadstekniska samt det organisatoriska brandskyddet i fastigheterna i de centrala delarna. Räddningstjänsten har sedan ett par år tillbaka utövat tillsyn av flerbostadshus i bland annat de centrala delarna på Trossö, Saltö och Pantarholmen. Fastighetsägare har då uppmärksamats på deras skyldigheter och ansvar vad gäller förebyggande brandskyddsåtgärder samt skadebegränsande åtgärder.

*Vibrationer**Förutsättningar*

Risk för vibrationer avgörs av trafikens hastighet, andel tung trafik och markens beskaffenhet.

Pottholmen etapp 1 utgörs till stor del av utfyllnadsområden. Kraftiga fordonsrörelser från järnväg kan ge upphov till vibrationer i området vilket kan komma att påverka planerad bebyggelse.

Förändringar/ konsekvenser

Pottholmen utgörs till stor del av utfyllnadsområden. Föreslagen bebyggelse inom planområdet kommer troligen att grundläggas med pålar.

Järnvägen kommer till största del att trafikeras av persontrafik. Hastigheten är låg i och med att Karlskrona central är järnvägens slutstation. Järnvägsspåren är dessutom helsvetsade vilket minskar vibrationer.

Utredningen ”Vibrationsmätning från tåg och vägtrafik vid Pottholmen” (WSP 2014) har mätt vibrationer i befintliga fastigheter på Pottholmen från tåg- och vägtrafik från centralstationen, Blekingegatan, Österleden och Borgmästarekajen. Risken för komfortstörande vibrationer och skadedrivande effekt på planerad bebyggelse har även undersökts. Mätningen visar inte på någon risk för skadedrivande byggnadsvibrationer eller komfortstörningar för kommande planerad bebyggelse. Mätresultaten visar att responsen från tåg- och vägtrafik är mycket låga.

Konsekvenser

För att säkerställa att planerad bebyggelse för kommande nybyggnation vid Pottholmen klarar kraven vad gäller komfortstörande vibrationer rekommenderas att husen grundläggs/pålas till fast grund.

Elektromagnetisk strålning

Förutsättningar

Magnetfält finns ständigt i vår omgivning, exempelvis kring nedgrävda kablar och transformatorstationer. Inom planområdet finns ett antal större elledningar, bl.a. en 130 kV ledning som går under Kungsplan och Blekingegatan innan den går vidare västerut som sjöledning i Borgmästarefjärden. De magnetiska fälten från en jordkabel är kraftigast mitt över kabeln vid markytan. I huvudhöjd är det mycket svagare och har mycket mindre utbredning sidledes. Två transformatorstationer finns även inom planområdet.

Även järnvägen omges av ett elektromagnetiskt fält vilket ökar då ett tåg är i närheten eller passerar. Strålningens varaktighet är ett par minuter och avtar med avståndet till banan.

Det finns inga fastställda riktvärden för magnetiska fält, men enligt försiktighetsprincipen brukar man använda sig av värdet 0,4 μ T som årsmedelvärde. Detta gäller för platser där människor uppehåller sig under en längre tid, t.ex. bostäder och skolor.

Strålskyddsinstitutet har beslutat om rekommenderade referensvärden för kraftfrekventa fält. De överensstämmer med vad EU och Internationella strålskyddskommissionen (ICNIRP) rekommenderar.

	Frekvens	Referensvärde (μ T)
Hushållsel	50 Hz	100
Järnvägsel	16,7 Hz	300

Rekommenderade referensvärden vid olika frekvenser. Källa: Elektromagnetiska fält kring järnvägen, Banverket 2003.

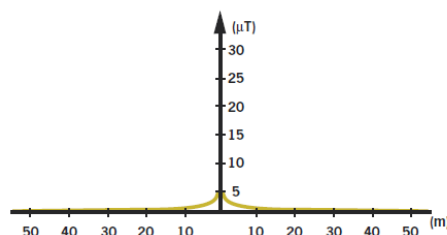
Förändringar

En exploatering av Pottholmen etapp 1 innebär att ingen ny bebyggelse föreslås i närheten av järnvägen.

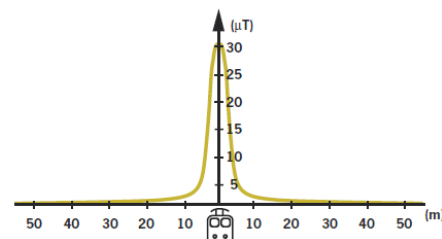
Planförslaget innebär att elledningarna till stor del föreslås ligga kvar i gatan. 130 kV kabeln föreslås delvis flyttas till gatumark på Järnvägstorget då den ligger inom planerad kvartermark i den sydvästra delen av planområdet.

Transformatorstationerna som ligger väster om 34:an föreslås flyttas till torget framför 34:an. Den andra befintliga transformatorstationen ligger kvar inom kvarteret till lokstallarna och ytterligare en ny transformatorstation planeras till den mindre parken, nordväst om byggnad 34:a.

Magnetfältet från järnvägen, på avståndet 1 meter från järnvägen, ligger betydligt under referensvärdet 300 μT , även när tåget passerar och magnetfältet är som störst. Elektromagnetiska fält kring elkablar kan minskas beroende på hur djupt ledningen placeras.



Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget är långt borta (mer än 2,5 kilometer bort). Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz.



Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar. Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz. Det tillfälligt högre magnetfältet varar i ett par minuter.

Källa: Elektromagnetiska fält kring järnvägen, Banverket 2003.

Konsekvenser

Risken för hälsoeffekter bedöms som oförändrat låg då magnetfältet från järnvägen ligger betydligt under rekommenderat referensvärde 300 μT , även när tåget passerar och magnetfältet är som störst (Banverket 2003). 130 kv kabeln flyttas från kvartermark till gatumark vilket ger ett längre avstånd till den nya bebyggelsen. Ingen av transformatorstationerna ligger nära bostadsbebyggelse.

Farligt gods

Förutsättningar

Järnvägstorget utgör idag primär transportled för farligt gods. Inom planområdet finns även en bensinstation.

Bangården på Pottholmen möjliggör idag rangeringsmöjligheter för projekt "Motorways of the Sea". På järnvägen sker i dagsläget dock inga transporter av farligt gods.

Enligt rapporten ”*Detaljerad riskbedömning av planområde steg 3 Transporter av farligt gods på Infartsleden samt Karlskrona C*” (WSP 2015) så är det framförallt transporter av farligt gods till centrala Karlskrona som ska till Kockums och Marinen. Transporterna utgör ca fyra stycken per dag.

Enligt Trafikverket bör ny bebyggelse ha ett 30 meter skyddsavstånd från farligt gods leder eller från spårmitt på järnväg.

Förändringar

Vid en utbyggnad av Pottholmen etapp 1 föreslås ingen förändring av transportleden för farligt gods på väg. Planförslaget medför inte heller ökade mängder av farligt gods. Bensinstationen längs med järnvägstorget föreslås flyttas vilket bidrar till att minska mängden farligt gods till Karlskrona centrum.

I förstudien för projektet Emmaboda- Karlskrona (Kust till kust-banan) antas 1 godståg per riktning och dygn (2 per dygn) som trafikeringsförutsättning på banan. Enligt trafikverkets planering för Kust till kust-banan ska det vara möjligt att transportera farligt gods på denna bana.

Bangården på Pottholmen ska även i fortsättningen ha rangeringsmöjligheter fram till dess att en direktförbindelse finns mellan de två järnvägsbanorna och Verköbanan. Transporter av gods på järnvägen kommer att ske till och från färjelinjen och kombiteminal på Verkö. Vid en rangering är avsikten att eventuellt farligt gods inte ska gå in för rangering vid järnvägsstationen utan istället rangeras på spår 42 i höjd med Pantarholmen. I dagsläget finns det fysiska begränsningar som medför att det maximalt kommer kunna ske 6 godstransporter per dag som rangeras på spår 42 norr om järnvägsstationen och Brohålan. Är spår 42 av någon anledning obrukbart vill Trafikverket istället kunna använda Karlskrona centralstation för rangeringen. En svårighet som finns med denna lösning är att det inte finns någon möjlighet att vända loket inne på Karlskrona C. För att centralstationen ska kunna användas för rangering behövs således två lok.

Enligt Trafikverket bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste spårmitt. Dessa riktlinjer gäller främst för tåg med rörelse i ett hastighetsintervall upp till den för banan eller fordonet högsta tillåtna, vid vilken urspårningar kan drabba omgivningen upp till 25 meter från spåret. Längs bebyggelsen inom planområdet går stationsområdet med hastighetsrestriktioner, där maximal hastighetsgräns i norr är 40 km/h och närmar sig därefter 0, eftersom ingen genomfartstrafik förekommer. Vid ca 30 km/h är sannolikheten att en vagn eller annat fordon skall hamna mer än 15 meter från spåret efter en urspårning noll. Mekanisk skada på grund av urspårning bedöms

således inte utgöra någon risk för personer inom planområdet, givet ett skyddsavstånd om minst 15 meter.

Föreslagen bebyggelse på Pottholmen etapp 1 ligger ca 10 meter från Järnvägstorget som utgör en farligt gods led.

Utredning ”*Detaljerad riskbedömning för programområde steg 3*” (WSP 2015) visar att riskreducerande åtgärder är befogade om man minskar skyddsavståndet.

Riskbedömningens slutsatser är att:

- *Skyddsavståndet på 10 meter utmed Järnvägstorget ska hållas bebyggelsefritt. Detsamma gäller skyddsavstånd om 15 meter till järnvägen.*
- *Det ska säkerställas att eventuella olyckor inte lämnar vägen. Detta kan göras med avåkningsskydd och kantbarriärer (eller en kombination av båda) som kan stå emot tunga transporter och som utförs så att brandfarlig vätska inte kan lämna vägen.*
- *Helglasade våningsplan och trähus bedöms inte lämpligt mot farligt godslederna.*
- *Disposition av planområdet bör göras med risknivån i åtanke och verksamhetstyper, persontätheter och närhet till farligt godslederna ska beaktas.*
- *Disposition av byggnader bör göras ur ett riskperspektiv, där exempelvis mindre persontäta verksamheter placeras närmst farligt godsleden, och mer persontäta delar i skydd av de mindre persontäta.*

Riskreducerande åtgärder behöver vidtas så att detaljplanen inte påverkar eller påverkas av transporter med farligt gods på väg. Detaljplanen föreskriver därför ett 60 cm högt skydd (kantbarriär och/ eller avåkningsskydd) längs med Järnvägstorget för att klara människors hälsa och säkerhet. Utformning av fasader längs med Järnvägstorget bör ägnas särskild uppmärksamhet med anledning av riskbedömningens slutsats att helglasade våningsplan inte bedöms lämpligt i detta läge. I övrigt ska rekommendationerna från rapporten beaktas i det fortsatta arbetet och vid bygglov.

Konsekvenser

Vid en utbyggnad av Pottholmen etapp 1 kommer fler människor att vistas i närheten av vägen Järnvägstorget och järnvägen som utgör transportleder för farligt gods. Inga fler transporter av farligt gods på väg planeras dock. Transport av farligt gods på järnväg kommer inte i första hand att rangeras på spår 42 utanför planområdet. Flytten av bensinstationen bidrar till att minska transporter av farligt gods till området.

Konsekvensen av att bygga närmare farligt gods leden än de rekommenderade 30 meter kompenseras med riskreducerade

åtgärder så som kantskydd och/eller avåkningskydd utmed Järnvägstorget. För järnvägen gäller skyddsavstånd på 15 meter då hastigheten är mycket låg vid Karlskrona central.

Miljö kvalitetsnormer för PM10

Förutsättningar

Miljö kvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvaliteten inom ett geografiskt område. Miljö kvalitetsnormer finns bland annat för partiklar (PM10).

Den dominerade vindriktningen i Karlskrona är sydväst. Pottholmen ligger i ett vindutsatt område med öppna vattenområden i väst och öst.

Förändringar

Pottholmen etapp 1 föreslås bebyggas med en tät stadsstruktur och mycket vegetation. Järnvägsgatan omgestaltas, trafiken på Borgmästarekajen omlokaliseras till Blekingegatan. Bensinstationen utmed Järnvägstorget omlokaliseras till en annan plats utanför Trossö.

Rapporten ”Luftkvalitet i kvarteret Pottholmen” (SMHI och WSP 2014) har beräknat halter för 2010 och 2030 av inhalerbara partiklar PM10 i omgivningsluft och vid ett tjugotal gatu- och vägavsnitt i den nya stadsdelen Pottholmen.

Inget av de studerade vägavsnitten beräknas vare sig ha överskridit miljö kvalitetsnormen eller kommer att göra det med en planhorisont vid 2030. Däremot finns risk för överskridande av nedre utvärderingströskel vid Österleden och Skeppsbrokajen, öster om planområdet. Utvärderingströsklarna indikerar ett behov av att kontrollera föroreningsnivån och att följa eventuella förändringar. Det kan därför finnas ett värde i att mäta partikelhalten i en kort mätkampanj före och efter utbyggnad av Pottholmen.

Den allmänna bakgrundshalten av partiklar utgör en betydande andel av bidragen till partikelhalter på Pottholmen. Längs med högt trafikerade gator finns ändå en märkbar påverkan på partikelhalterna i den närmaste omgivningen.

I allmänhet är partikelhalterna relativt låga i detaljplaneområdet. Årsmedelvärdet väntas sjunka fram till år 2030 pga minskad intransport från långväga källor. Trots det väntas dygns halterna öka något längs med högt trafikerade gator.

Konsekvenser

En utbyggnad av Pottholmen medför att fler människor kommer att vistas inom området med höga trafikflöden och utsätts för en något påverkad luftkvalitet även om halterna av PM förblir lägre än gällande miljö kvalitetsnormer.

Bensinstationens flytt påverkar luftkvaliteten positivt då det innebär färre transporter inom och till planområdet. Ett utvecklat

gång- och cykelnät kan medföra att fler väljer cykeln. Centralt beläget område med bra kollektivtrafik minskar även behovet av bil.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten- och avlopp

Förutsättningar

VA-ledningar

Pottholmen genomkorsas idag av både vatten-, spill-, och dagvattenledningar. Huvudstråken finns framförallt i Blekingegatan och längs med Järnvägstorget. Utöver detta ligger det en huvudledning för vatten utmed Borgmästarekajen. Inom planområdet finns två huvudvattenledningar som försörjer Trossö, Saltö, Hasslö mm. Vattenledningarna finns längs med Borgmästaregatan, Blekingegatan och Järnvägstorget.

Förändringar

Ledningsomläggningar för vatten och avlopp kommer att bli aktuellt utmed Borgmästarekajen då ledningar ligger inom föreslagen kvartersmark. Ledningarna utmed Blekingegatan föreslås till största del ligga kvar i befintligt läge. Nya ledningar för teknisk försörjning till de olika kvarteren planeras att i första hand placeras i den nord-sydgående lokalgatan.

Inom ett område väster och söder om lokstallarna får befintlig avloppsledning ligga inom ledningsområde i kvarteret. I övrigt så kommer avloppsledningarna att ligga på allmän platsmark.

Fastighetsägaren/exploatören ansvarar för utbyggnaden av planområdets vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom kvartersmark vilka ska anslutas till det kommunala ledningsnätet efter anvisad anslutningspunkt.

Tekniska anläggningar för vatten och avlopp ska översvämningsskyddas (+ 3,0 meter i RH2000) för att anpassas till klimatförändringar så som ökade nederbörds mängder, översvämningrisker och höjt grundvatten.

Konsekvenser

En ledningsomläggning utgör en stor kostnad. Nya slutna ledningar bidrar till att vatten- och avloppsledningarna anpassas för stigande havsvattennivåer.

Dagvatten

Förutsättningar

Dagvattnet från planområdet leds idag orenat ut i Borgmästarefjärden.

Förändringar

En mer hållbar dagvattenlösning eftersträvas i samband med förändringar i bebyggelsen av Pottholmen. Hänsyn måste alltid tas till miljö kvalitetsnormerna, MKN, för vatten. I enlighet med dessa ska utsläpp av dagvatten inte försämra vattenkvalitén i Borgmästarefjärden.

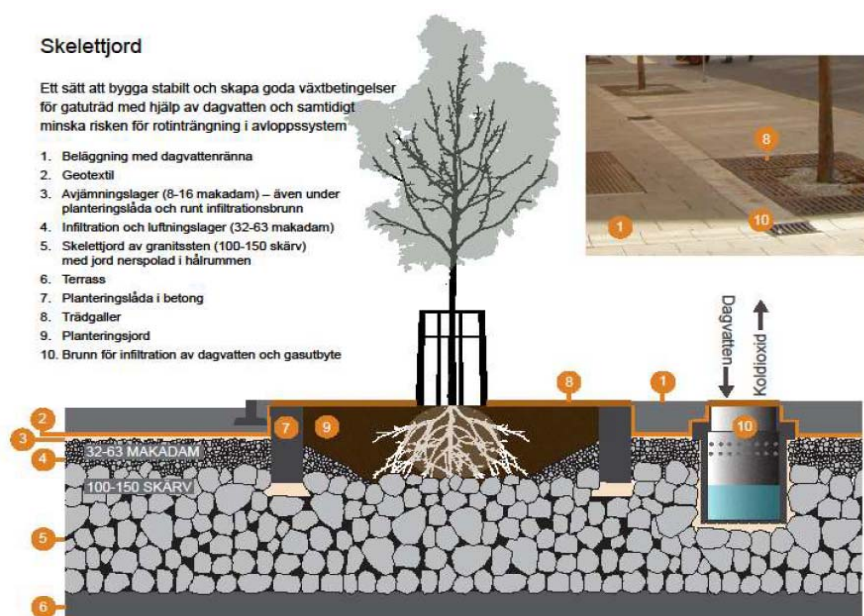
"Dagvattenutredning Pottholmen"(WSP 2014) föreslår att dagvattnet avledes ytligt och i öppna system i kombination med täta ledningar. I och med föroreningsituationen är det inte lämpligt att infiltrera eller fördröja vattnet inom området.

Dagvatten från takytor och innergårdar anses inte förorenat och leds med fördel direkt genom täta ledningar ner i Borgmästarefjärden. Dagvatten från vägytor och parkeringsytor kan innehålla föroreningar och avledes ytledes och renas i s.k. raingardens/ biofilteranläggning innan det kopplas på dagvattenledning och ut i Borgmästarefjärden. En raingarden är en genomsläpplig nedsänkt växtbädd som används för att infiltrera dagvatten från närliggande ytor som vägar och parkeringar. Växter behöver tåla både stora mängder vatten och torka eftersom det inte blir någon permanent vattenspegel. Raingarden fungerar som fördröjning och rening av dagvattnet. Lämpliga platser för raingarden kan vara på den lilla grönytan i den sydvästra delen av området, i utkanterna av den stora parken i området samt vid slutet av några av lokalgatorna.



Exempel på raingarden från Dagvattenutredning- Pottholmen 1 mfl (WSP 2014)

Träd kan vara en stor resurs gällande dagvatten. Genom att anlägga en stor odlingsbädd enligt illustrationen nedan kan man skapa goda växtbetingelser för träden med hjälp av dagvatten och samtidigt minska risken för rotinträngning i avloppssystem. Parkering kan finnas uppe på växtbädden och därmed kombinera träd och parkering på ett bra sätt. Dagvattnet kan ledas till träden och deras odlingsbäddar fungerar som ett stort vattenmagasin.



Exempel på skelettjord från. Dagvattenutredning- Pottholmen 1 mfl (WSP 2014)

I östra delen av området leds dagvattnet till befintlig ledning i Blekingegatan eller Järnvägstorget.

Områdets nya gator är höjdsatta för att få en bra lutning med hänsyn till avrinning av dagvatten.

Tekniska lösningar för dagvatten behöver beaktas och anpassas till klimatanpassningsåtgärder för hantering av ökade nederbördsmängder och översvämningsrisker.

Konsekvenser

Lokalt omhändertagande av dagvatten minskar risken att problem uppstår vid höga flöden och ökade nederbördsmängder jämfört med ett traditionellt dagvattensystem. Anläggandet av rainingarden ger möjligheter att rena dagvatten från vägarna innan det leds ut i ytvattenrecipienten Borgmästarefjärden. Sopning av vägarna är en viktig aspekt för att minska mängden partiklar från vägarna som spolas ner i vattnet.

El, tele, optik, uppvärmning

Förutsättningar

Planområdet är försörjt med el, tele, optik och fjärrvärme. Inom planområdet svarar Affärsverken för elnät, fjärrvärme och optisk fiber, vidare har även TeliaSonera Skanova Access teleanläggningar inom området.

Affärsverken har en mottagningsstation för elförsörjningen på Trossö och Pantarholmen som är belägen i kvarteret Nauckhoff vilket gränsar till Kungsplan. En elkabel för 130 kV och flera

ledningar för 20 kV passerar planområdet till och från mottagningsstationen.

Inom planområdet finns även två transformatorstationer, en söder om lokstallarna och en öster om 34:an.

Fjärrvärmeledningar går utmed Blekingegatan och Borgmästarekajen, sträckan norr om Blekingegatan.

Förändringar

Planförslaget innebär att elledningarna till stor del ligger kvar i befintligt läge. 130 kV kabeln behöver omlokaliseras till viss del då den ligger inom planerad kvartersmark, för att frigöra marken för bebyggelse. Ledningen lokaliseras helt till allmän platsmark under vägen Järnvägstorget.

Området förutsätts anslutas till befintligt eldistributionsnät och kan anslutas till Karlskrona kommuns fjärrvärmenät.

Transformatorstationen öster om 34:an flyttas ut på torget framför 34:an medan transformatorstationen söder om lokstallarna ligger kvar. Ytterligare en transformatorstation planeras till den mindre parken, nordväst om byggnad 34:a.

Fjärrvärmeledningarna utmed Blekingegatan föreslås till största del ligga kvar i befintligt läge. En omlokalisering av ledningarna föreslås i höjd med lokstallarna mellan Blekingegatan och Borgmästarekajen så att ledningarna följer den nya sträckningen av Blekingegatan.

Tekniska anläggningar för el, tele, optik och uppvärmning ska översvämningsskyddas (+ 3,0 meter i RH2000) för att anpassas till klimatförändringar så som ökade nederbörds mängder, översvämningssrisker och höjt grundvatten.

Avfall

Förutsättningar / Förändringar

Avfallshantering sker i samråd med Affärsverken. Miljörum bör samordnas i respektive kvarter och ligga i markplan där rimligt gångavstånd är ca 50 m från port. Ytan för miljörum bör dimensioneras för full sortering, både hämtning av vanliga hushållsfraktioner, förpackningar och trycksaker.

FÖRKLARING AV PLANBESTÄMMELSER

B

För ändamålet bostäder är det boendet som ska vara huvudsyfte och det ska ha varaktig karaktär. I begreppet ingår även bostadskomplement av olika slag så som genomgångsbostäder, gruppboendestäder och träningsboendestäder.

- C Med ändamålet centrum menas all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Där ingår butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teatrar, bank, kyrkor, föreningslokaler, samlingslokaler, restauranger, hotell med mera.
- D Ändamålet vård innefattar all slags vårdverksamhet, både offentlig och privat, som avser människor och bedrivs i särskilda lokaler.



Nockhöjd avser takkonstruktionens högsta del.

Administrativa frågor

Detaljplanen innehåller följande planbestämmelser:

Utökad lovplikt

Bygglov krävs för byte av fasadmaterial, fönster, ytterdörrar samt byte av takmaterial.

Villkor för lov

Bygglov får inte ges till åtgärder som innebär väsentlig ändring av markens användning förrän markförorening har avhjälpats för förorenade områden.

Bygglov får inte ges förrän skyddsåtgärder genomförts för att motverka ras, skred, översvämning och erosion.

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt inom planområdet

Verkan på fastighetsplan

Den tomtindelning som fastställdes den 2 november 1959 för kvarteret Pottholmen 1 upphör att gälla.

SOCIALA ASPEKTER

Barnperspektiv

Som barn betraktas alla människor under 18 år. I *Översiktsplan 2030* har Karlskrona kommun tagit ställning till hur barnperspektivet ska tas tillvara i plansammanhang.

Inom planområdet finns en livsmedelsbutik och en gymnastikhall vilka kan utgöra målpunkter för barn och ungdomar. Pottholmen etapp 1 ligger även i direkt anslutning till Karlskrona central vilket är en stor målpunkt. Ingen plats för lek och rekreation finns idag inom området. Idag rör sig barn mestadels genom området, dels längs med gång- och cykelvägen utmed Borgmästarekajen och dels längs gång- och cykelvägen längs med Blekingegatan.

Detaljplanen föreslår en utbyggnad av trygga och säkra gång- och cykelvägar nära en förbättrad kollektivtrafik, vilket är positivt ur ett barnperspektiv. Gång- och cykelvägarna ska vara sammanlänkade

och leda till viktiga målpunkter för barn och ungdomar vilket ger barn större möjligheter att röra sig självständigt.

Inom planområdet föreslås utrymmen för lek och rekreation i parken och utmed Borgmästarekajen.

Barn och unga har speciellt varit delaktiga mellan samråd och granskning. Tre klasser, en mellanstadieklass från Rosenfeldtskolan, en högstadieklass från Wämöskolan och en gymnasieklass Af Chapman gymnasiet, har engagerats för att ge förslag på vilka funktioner som barn och unga önskar finna på de offentliga ytorna på Pottholmen. Förslagen har i möjligaste mån inarbetats i gestaltungsprogrammet.

Jämställdhet och mångfald

Pottholmen etapp 1 utgör ett funktionsblandat område där bostäder, arbetsplatser och service integreras vilket bidrar till en levande miljö. Närheten mellan bostäder, arbetsplatser, service och kollektivtrafik underlättar för att alla ska ha samma förutsättningar för att få ihop ett fungerande vardagsliv om det som efterfrågas finns inom rimligt avstånd. Detta är en viktig aspekt ur jämställdhets- och mångfaldhetssynpunkt och handlar om att alla ska ha lika bra förutsättningar att ta sig till och från arbete, hämta och lämna barn på skola och förskola, handla, möjlighet till aktiviteter, möjlighet till ett boende för hela livet m.m. Detta oavsett om man har bil, åker kollektivt eller går och cyklar.

En planering med många olika gröna ytor i närheten av bostäder och säkra gång- och cykelvägar som underlättar kopplingen mellan kvarteren och olika mötesplatser i området och vidare till Pantarholmen - Trossö är en viktig aspekt i att få en hållbar stadsdel. Det är även viktigt för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga oavsett ålder och för personer som av olika anledningar inte har tillgång till bil.

Den blandade bebyggelsestruktur där olika funktioner som bostäder, arbetsplatser och service är integrerade med varandra bidrar till befolkade gaturum och platser. Bostäder utmed viktiga cykelstråk så som Borgmästarekajen och Blekingegatan bidrar till en ökad trygghet längs med gång- och cykelvägarna. Även belysning av den nya stadsdelen är viktigt för att skapa en ökad trygghet. Ett rikt socialt liv i området under en större del av dygnet skapar trygghet och säkerhet och verkar även brottsförebyggande. En blandning av lägenheter och radhus skapar möjlighet att bo kvar i ett område, i livets olika skeden.

Gestaltning

För att skapa trygga och trivsamma miljöer inom Pottholmen etapp 1 bör särskild vikt läggas vid utformning av belysning så att områden där människor rör sig och vistas blir attraktiva, tillgängliga och trygga.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

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

Organisatoriska frågor

Tidplan	MBN beslut om samråd	2014-05-07
	MBN beslut om granskning	2014-11-13
	MSN beslut om godkännande	2015-03-12
	KF beslut om antagande	2015-05-21
	Laga kraft	2015-06

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

Utbyggnad och iordningställande av allmänna platser (gator, torg, parker mm) kan påbörjas när detaljplanen vunnit laga kraft. Utbyggnad inom kvartersmark kan påbörjas då detaljplanen vunnit laga kraft, erforderliga fastighetsbildningsåtgärder genomförts och bygglov beviljats.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det datum beslut om antagande av detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång, men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän platsmark (gator, torg, parker m.m.) inom planområdet. Kommunen är också huvudman för allmänna vatten- och avloppsledningar i området.

Kommunalt huvudmannaskap innebär bl.a. att kommunen ska äga allmän platsmark samt ansvara för utbyggnad och framtida drift och underhåll av den allmänna platsmarken och allmänna vatten- och avloppsledningar.

Bebyggelse inom kvartersmark, inklusive eventuella gemensamhetsanläggningar, genomförs och bekostas av respektive fastighetsägare. Inom kvartersmark finns en befintlig byggnad (se karta sid 71) i kommunens ägo som planeras att bevaras.

Avtalsfrågor

Ett samverkansavtal har tecknats mellan Karlskrona kommun och Kärnhem. När alla finansieringsförutsättningar är helt klarlagda ersätts samverkansavtalet av ett markanvisningsavtal mellan parterna. Markanvisningsavtalet tecknas före antagandet av detaljplanen. I avtalet regleras förvärv av mark som rör World Trade Center (WTC) i kvarter 1 samt förvärv av kvarter 2 och 4 (se karta sid 31), ansvarsfördelning mellan parterna, finansieringsförutsättningar, tidplan mm.

Övrig planerad bebyggelse i området avser kommunen att markanvisa. Efter respektive genomförd markanvisning kommer markanvisningsavtal att tecknas mellan kommunen och respektive exploatör. I avtalen kommer bl.a. detaljer kring bebyggelsens utformning regleras samt exploatörernas övriga åtaganden. Beroende på utbyggnadsordning kan samordning mellan blivande exploatörer krävas för att utbyggnaden ska bli ändamålsenlig och effektiv.

Innan detaljplanen antas avses ett samverkansavtal tecknas med Jernhusen Fastigheter AB angående nytt resecentrum sydväst om stationshuset, utveckling av busstorg på Blekingegatan samt gångbro över spårområdet.

Fastighetsrättsliga frågor*Fastighetsägare*

Mark inom planområdet ägs idag av Karlskrona kommun och Jernhusen fastigheter AB. Kommunen äger fastigheterna Karlskrona 2:1, 4:1, 4:10, 4:11 samt Pottholmen 1. Jernhusen äger fastigheten Karlskrona 4:54 och 4:55.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning/reglering ska ske i enlighet med detaljplanens intentioner

Allmän plats

Karlskrona kommun får genom detaljplanen rätt att lösa in mark för allmän plats. Sådan mark avses överföras till lämplig kommunägd fastighet genom fastighetsreglering. Jernhusen Fastigheter AB:s fastigheter Karlskrona 4:54 och 4:55 berörs av detta. Överenskommelse och ansökan om fastighetsreglering avseende allmän plats inom fastigheterna Karlskrona 4:54 och 4:55 avses vara en del av samverkansavtalet mellan kommunen och Jernhusen Fastighets AB.

Kvartersmark

Inom kvartersmark avses flera fastigheter för bostads-, centrum- och parkeringsändamål bildas genom avstyckning. Kommunen ansöker om och bekostar sådana förrättningar. De ytterligare

fastighetsbildningsåtgärder som erfordras vid utbyggnad inom kvartersmark är bildande av gemensamhetsanläggningar och servitut. Detta ansöks om och bekostas av respektive exploatör.

Fastigheten Pottholmen 1 omfattas av en tomtindelning fastställd den 2 november 1959 (tomtindelning 1080K-T717/1959) som ska upphävas i samband med upprättandet av denna detaljplan. Tomtindelning var tidigare obligatoriskt för att kunna bilda fastigheter inom stadsplanelagda kvarter. Efter den 1 juli 1987 kom tomtindelningar enligt 1947 års byggnadslag och äldre lagar att gälla som fastighetsplaner. Från och med den 2 maj 2011 gäller fastighetsplaner som detaljplanebestämmelser vad avser fastighetsindelningen. (PBL övergångsbestämmelserna 9 p, PBL 4 kap 18 §).

Bildande av tredimensionella fastigheter kan komma att bli aktuellt då olika funktioner föreslås i det planerade parkeringshuset i kvarter 3, t.ex. centrumändamål och parkering på våning 1-4. Dessutom finns möjligheten att bygga bostäder på våning 5-6.

Servitut, ledningsrätt och gemensamhetsanläggningar

Inom, eller i anslutning till planområdet, finns befintliga servitut och ledningsrätter. Dessa kan i vissa fall behöva ändras eller upphävas vid genomförande av detaljplanen.

Mark för allmän gång- och cykeltrafik (x-område) i kvarter 4 och 6 ska upplåtas med servitut till förmån för kommunens fastighet Karlskrona 4:1, och ansvaret för skötsel av dessa områden blir kommunens.

Allmänt

Fastighetsbildnings-, ledningsrätts- och anläggningsåtgärder kan ske efter det att beslut om antagande av detaljplanen vunnit laga kraft. Förrättningskostnaderna debiteras enligt en av staten fastställd taxa. Ansökan ställs skriftligen till Lantmäteriet.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Plan- och genomförandekonomi

Kostnaden för rivning och sanering av befintlig brandstation samt sanering av markföroreningar inom Karlskrona kommuns fastigheter avses i huvudsak finansieras med skattemedel.

Allmänna anläggningar

Karlskrona kommuns kostnader för investeringar i allmänna anläggningar och flyttning av befintliga ledningssystem avses täckas genom intäkter från försäljning av byggrätter på kommunägd mark.

Kommunens kostnader för investeringar i allmänna VA-anläggningar skall täckas genom intäkter från anläggningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

VA-avgifter

För anslutning till Karlskrona kommuns allmänna vatten- och avloppsnät skall avgift erläggas enligt kommunens gällande VA-taxa. Debitering sker då förbindelsepunkt upprättats och meddelats.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Karlskrona kommun har genomfört utredningar vad gäller, förorenad mark, buller och dagvatten. Fördjupade utredningar och undersökningar som kan komma att behöva utföras inom ramen för det fortsatta planarbetet ansvarar kommunen för. Ansvar för fördjupade utredningar inför utbyggnaden av bebyggelsen i området ligger på respektive fastighetsägare.

Geoteknik

Respektive fastighetsägare svarar inom kvartersmarken för de geotekniska och miljötekniska undersökningar och åtgärder som kan komma att erfordras för uppförandet av byggnader, inklusive radonsäkrande åtgärder. Då stora delar av planområdet utgörs av utfyllnader erfordras troligen grundläggning på pålar.

Gator och trafik

Området trafikmatas via huvudgatorna i detaljplanen, d.v.s. Blekingegatan och Järnvägstorget. Lokalgatorna inom området utformas med trädplanteringar längs med sidorna, där också längsgående gatuparkeringar anordnas. Separata cykel- och gångvägar anordnas längs med huvudgatorna, vidare ska gågatan längs vattnet användas som GC-väg. GC-vägarna ansluts till det befintliga GC-vägnätet.

Teknisk försörjning

Området är försörjt med VA, el, telekommunikation och fjärrvärme. Delar av de befintliga ledningarna för vatten, el och fjärrvärme behöver flyttas då de ligger inom planerad kvartersmark, för att frigöra marken för bebyggelse. Inom södra delen av planområdet bedöms det krävas en ny transformatorstation för att klara det ökade elkraftbehovet. Denna kan placeras i anslutning till det planerade torget. Inom norra delen av området bedöms befintlig transformatorstation vara tillräcklig. Nya ledningar för teknisk försörjning till de olika kvarteren planeras att i första hand placeras i den nord-sydgående lokalgatan.

Dagvatten

Dagvattnet inom området planeras att ledas ned som bevattning till gatornas trädplanteringar och till de planerade parkytorna där det

kan utformas s.k. rain-gardens, innan resterande dagvatten släpps ut i Borgmästarefjärden.

Parkering

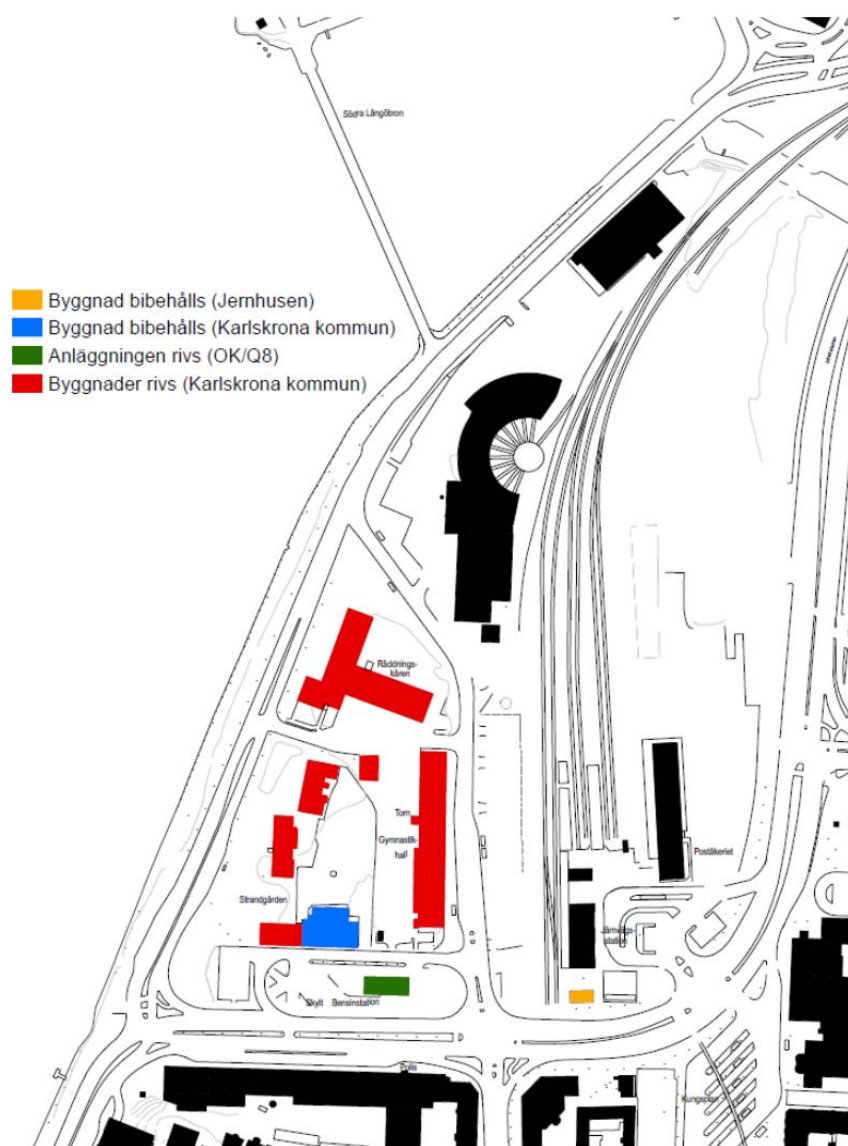
Erforderlig parkering ska lösas inom kvartersmarken under överbyggda gårdar, eller i det planerade parkeringshuset i kvarter 3.

Avfall

Anordnande av avfallshantering ska ske inom kvartersmarken och i samråd med tekniska förvaltningen.

Rivningar

Det finns ett antal befintliga byggnader inom planområdet som föreslås rivas. Dessa är samtliga brandstationsbyggnader inom Karlskrona kommuns fastighet Pottholmen 1 på Blekingegatan 1, alla byggnader utom 34.an inom Strandgården samt OK/Q8 bensinstation på kommunens fastighet Karlskrona 4:11.



Byggnader och anläggningar som föreslås bibehållas och rivas. Svarta byggnader ligger utanför planområdet och berörs således inte.

SAMMANFATTADE KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Pottholmen etapp 1 har ett strategiskt bra läge med närhet till kommunikationer och service. Planförslaget innebär en förtätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket innebär ett effektivt markutnyttjande och god resurshushållning samt utnyttjande av befintlig infrastruktur. En utveckling av Pottholmen främjar även kollektivtrafikresande. Planområdet har idag få naturvärden.

Hållbarhetsprogrammet för Pottholmen etapp 1 anger ambitionen för stadsdelen vad gäller hållbarhetsaspekter.

En utbyggnad av Pottholmen bedöms 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.

Områdets omgivande trafik medför höga bullernivåer och detaljplanens genomförande medför att avsteg görs från gällande riktvärden för trafikbuller. Åtgärder behöver vidtas för att minska bullerpåverkan där planen bland annat föreslår en kvartersstruktur med tysta och skyddade gårdar.

Pottholmen innehåller markföroreningar. En exploatering av Pottholmen etapp 1 medför att befintliga markföroreningar saneras.

Planförslaget bedöms förenligt med riksintresset för kulturmiljö och världsarvsbeskrivningen med hänsyn till utformningen med slutna kvarter och en bebyggelsehöjd och utformning som passar väl i stadsbilden.

Framkomligheten för järnvägen och vägen Järnvägstorget bedöms som fortsatt god och en utveckling av området bedöms inte påverka riksintressena negativt.

Området ligger lågt och kommer att påverkas av stigande havsvattennivåer. Åtgärder behöver vidtas för att säkra ny bebyggelse.

Det finns ett antal befintliga byggnader inom planområdet som föreslås rivas. Dessa är samtliga brandstationsbyggnader inom kommunens fastighet Pottholmen 1 på Blekingegatan 1, alla byggnader utom 34.an inom Strandgården samt OK/Q8 bensinstation på kommunens fastighet Karlskrona 4:11.

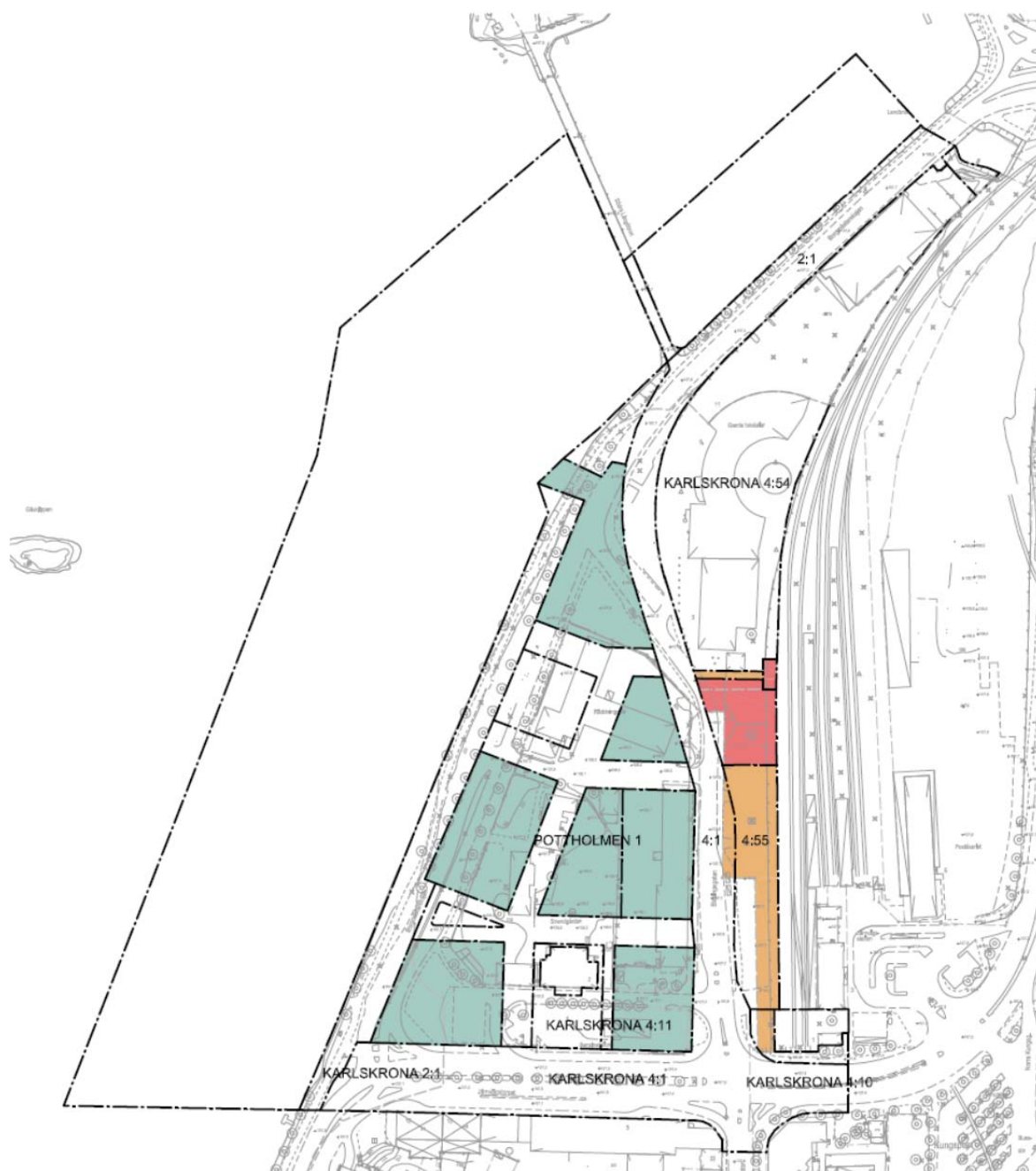
Kostnaden för rivning och sanering av befintlig brandstation samt sanering av markföroreningar inom Karlskrona kommuns fastigheter avses i huvudsak finansieras med skattemedel. Karlskrona kommuns kostnader för investeringar i allmänna anläggningar och flyttning av befintliga ledningssystem avses täckas genom intäkter från försäljning av byggrätter på kommunägd mark. Kommunens kostnader för investeringar i allmänna VA-anläggningar skall täckas genom intäkter från anläggningsavgifter enligt gällande VA-taxa.

Detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå:

I tabellen nedan redovisas de konsekvenser som detaljplanen Pottholmen 1 mfl, etapp 1 har för respektive fastighet. En utbyggnad av Pottholmen påverkar 7 befintliga fastigheter.

Fastighet	Konsekvenser	Fastighetsreglering	Berörd yta i kvadratmeter (ca)
Pottholmen 1	Fastigheten är idag planlagd som A, dvs allmänt ändamål. Fastigheten planläggs för bostäder, centrum, park och lokalgata.	Kommunalägd allmän plats mark där en större del övergår till kvartersmark, bostäder och centrum. Den större delen av fastigheten Pottholmen 1 överförs till nya fastigheter genom fastighetsreglering. Allmän platsmark tillförs Karlskrona 4:1.	760 kvm (kv 1), 240 kvm (kv 2), 4160 kvm (kv 3), 1450 kvm (kv 4) 1210 kvm (kv 5) 125 kvm (kv 6)
Karlskrona 2:1	Fastigheten är idag planlagd som allmän plats gata och park. Fastigheten planläggs för huvudgata, gc-väg, bostäder och centrum.	Kommunalägd allmän plats mark där en mindre del övergår till kvartersmark, bostäder och centrum. Den mindre delen av fastigheten Karlskrona 2:1 överförs till nya fastigheter genom fastighetsreglering. Allmän platsmark tillförs Karlskrona 4:1.	890 kvm (kv 2) 220 kvm (kv 6)
Karlskrona 4:1	Fastigheten är idag planlagd som allmän plats gata och park. Fastigheten föreslås planläggs för huvudgata, torg, gc-väg, bostäder och centrum.	Kommunalägd allmän plats mark där en del övergår till kvartersmark, bostäder och centrum. Delar av fastigheten Karlskrona 4:1 överförs till nya fastigheter genom fastighetsreglering. Allmän platsmark från Pottholmen 1, Karlskrona 2:1, 4:11, 4:54 och 4:55 tillförs Karlskrona 4:1.	380 kvm (kv 1), 1550 kvm (kv2) 1450 kvm (kv 4) 2690 kvm (kv 6)
Karlskrona 4:10	Fastigheten är idag	Ingen	

	<p>planlagd som allmän plats gata och park.</p> <p>Fastigheten planläggs för huvudgata och gc-väg.</p>	fastighetsreglering.	
Karlskrona 4:11	<p>Fastigheten är idag planlagd som specialområde bensinstation.</p> <p>Fastigheten föreslås planläggas för lokal-gata, torg , bostäder och centrum.</p>	<p>Kommunalägd mark där en mindre del övergår till kvartersmark för bostäder och centrum.</p> <p>Övrig mark övergår till allmän plats, gata och torg</p> <p>Hela fastigheten Karlskrona 4:11 överförs till nya fastigheter genom fastighetsreglering och Karlskrona 4:11 avregistreras.</p>	790 kvm (kv 1)
Karlskrona 4:54	<p>Fastigheten är idag planlagd som handel, kontor och idrott.</p> <p>En mindre del i söder föreslås planläggas för gång cykel och trafikändamål.</p>	<p>Privatägd kvartersmark där en viss del omvandlas till allmän platsmark och kvartersmark för trafik.</p> <p>Mark för allmän plats och trafikändamål tillförs Karlskrona 4:1 genom fastighetsreglering.</p>	410 kvm
Karlskrona 4:55	<p>Den norra delen av fastigheten är idag planlagd som handel, kontor och idrott. Den södra delen av fastigheten är planlagd som allmän plats gata och specialområdet järnväg.</p> <p>Området föreslås planläggas för allmän plats gata, busstorg, centrum och trafik.</p>	<p>Privatägd kvartersmark som till stor del omvandlas till allmän platsmark, busstorg.</p> <p>Delar av fastigheten Karlskrona 4:55 tillförs fastigheten Karlskrona 4:1 genom fastighetsreglering.</p>	2170 kvm



- Kommunalägd mark som omvandlas till kvartersmark som kan avstyckas och tillföras annan fastighet
- Privatägd kvartersmark som omvandlas till allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap
- Privatägd kvartersmark som omvandlas till kvartersmark med kommunalt huvudmannaskap

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med detaljplanen har följande personer från Karlskrona kommun deltagit:

Anders Jaryd, projektledare

Ola Robertsson, mark- och exploateringschef

Mikael Wirbrand, markförvaltare

Johan Stenér, projekteringschef

Jan-Anders Glantz, utredare

Kenneth Johansson, VA- och renhållningschef

Ingrid Svensson, landskapsingenjör

Anders Kumlin, fastighetschef

Robert Johannesson, miljöchef

Hans Juhlin, samhällsbyggnadschef och stadsarkitekt

Ola Swärdh, planchef

Sandra Högberg, planarkitekt

Anna Steinwandt, planarkitekt

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Karlskrona februari 2015

Ola Swärdh
planchef

Sandra Högberg
planarkitekt

Ola Robertsson
mark- och exploateringschef