

Program för detaljplan för
POTTHOLMEN 1 mfl, Karlskrona
Karlskrona kommun, Blekinge län
Dnr. 1745/10

PROGRAMBESKRIVNING



HANDLINGAR

Till planförslaget har följande handlingar upprättats:

Programbeskrivning	av Samhällsbyggnadsförvaltningen
Illustrationsplan	”
Behovsbedömning/checklista	”
Fastighetsförteckning	av Lantmäteriet
Utdrag ur primärkarta	av Metria
Bullerberäkningar	av WSP Akustik
Detaljerad riskbedömning för programområde	av WSP Brand & Risk

BAKGRUND

Pottholmen ligger i ett mycket strategiskt läge vid infarten till Karlskrona stad och innehåller idag Karlskrona central, brandstation, verksamheter och handel mm. Området domineras dock av stora trafikaneläggningar så som Infartsleden och Karlskrona bangård.

En förädling av Pottholmen möjliggör utveckling av en ny stadsdel med bostäder, verksamheter och service i ett attraktivt läge nära vatten, Karlskrona centrum och med närhet till kommunikationer inom och utanför staden.

Karlskrona kommun har tillsammans med Kärnhem AB genomfört parallella arkitektuppdrag för Pottholmen under 2009. Uppdragen har utvärderats av en bedömningsgrupp som bestått av Kärnhem, Jernhusen och kommunens tjänstemän. Bedömningsgruppen lämnade sitt utlåtande på de tre medverkande arkitektkontoren Fojab, Tengbom och White i september 2009.

Som följd av detta arbete beslutade miljö- och byggnadsnämnden den 22 oktober 2009 att ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta program till detaljplan för Pottholmen 1 m.fl.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planprogrammets syfte är att:

- skapa en tilltalande entré till staden
- skapa en ny funktionsblandad stadsdel i centrala Karlskrona
- ett stationsområde som underlättar och stimulerar resandet med kollektiva transportmedel
- stadsrum som förmår hysa stora trafikmängder utan att domineras av trafikfunktionerna
- 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
- att genom omvandling av stadsdelen minska Karlskronas klimatpåverkan
- integrera miljöanpassat byggande och hållbar utveckling

- skapa en stadsdelen som genom sin utformning och funktion främjar social hållbarhet

OMFATTNING OCH LÄGE

Programområdet Pottholmen ligger inom den norra delen av Karlskrona centrum. Området sträcker sig från Brohålan/Pantarholmen i norr till Hoglands park i söder. I väster avgränsas området av Borgmästarfjärden och i öster av Skeppsbrokajen. Programområdet är ca 14,7 ha stort.



Planområdet omfattas av 10 fastigheter Pottholmen 1, Karlskrona 2:1, Karlskrona 3:5, Karlskrona 3:8, Karlskrona 4:11, Karlskrona 4:54, Karlskrona 4:55, Karlskrona 4:74 Karlskrona 4:75 och Holmdahl 1.

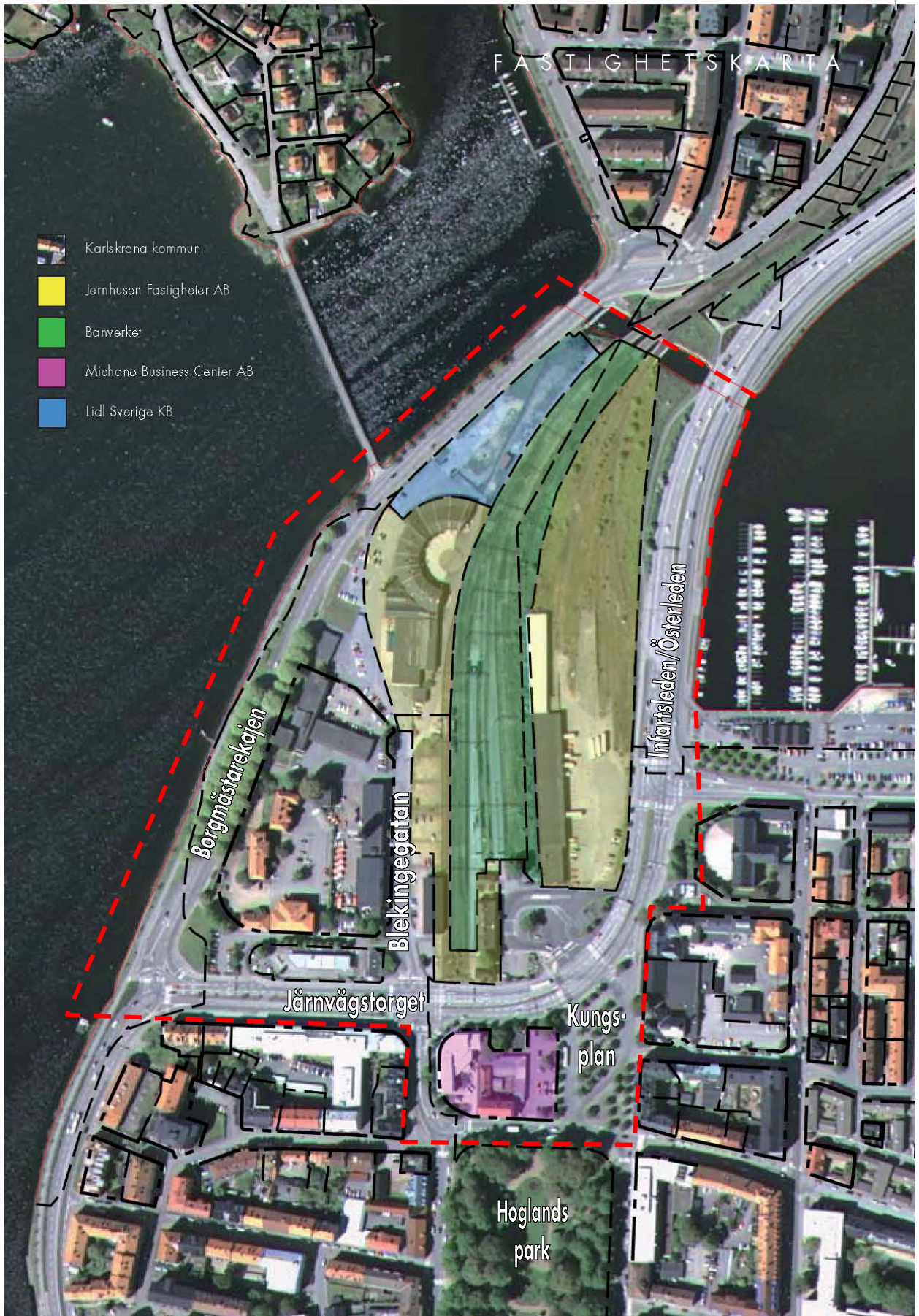
Fastigheterna ägs av fem olika markägare: Karlskrona kommun, Jernhusen Fastigheter AB, Banverket, Michano Business Center AB och Lidl Sverige AB. Se karta på nästa sida.

AKTUELLA PLANER

Översiktliga planer Enligt gällande översiktsplan för Karlskrona kommun från 2010 är Pottholmen redovisat som en ny stadsdel.

Detaljplaner Planområdet omfattas av sju detaljplaner som vunnit laga kraft/fastställdes mellan åren 1921-2005. Följande detaljplaner ingår helt eller delvis i planområdet:

- Stadsplan för 20, 22:a kvarter 1921 (S5/1921)
- 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 (S382/1969), planen anger markanvändningen allmän plats, gata/park. Genomförandetiden har gått ut.
- Järnvägstorget (382/77), detaljplanen anger specialområde för bensinstation. Planens genomförandetid har gått ut.
- Kv Holmdahl och busstorget mfl (437/87), detaljplanen anger kontor, handel och bussterminal. Genomförandetiden har gått ut.
- Pottholmen etapp 1 (642/2005), planen anger markanvändningen handel, kontor och idrott. Genomförandetiden går ut 2015-12-31.



Fastighetsindelning och markägare inom planområdet.

- Program** Ett planprogram för Pottholmen antogs av kommunfullmäktige 5 april 2002.
- Riksintressen** Pottholmen ingår i riksintresset för kulturvårdsmiljö Karlskrona stad, enligt 3 kap 6 § Miljöbalken. Inom planområdet finns även Infartsleden/Österleden (i fortsättningen kallad Infartsleden) och järnvägen vilka utgör riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Planområdet ingår även i riksintresse för totalförsvaret enligt miljöbalken 3 kap 9 §.
- Pottholmen ligger inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

MILJÖBEDÖMNING

Miljökonsekvenser/ Behovsbedömning

Enligt Plan- och bygglagen 5 kap och Miljöbalken 6 kap ska 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 i enlighet med PBL och MB upprättas.

En behovsbedömning för aktuellt planförslag finns framtagen 2010-09-22.

Till grund för behovsbedömningen för aktuellt planförslag ligger en checklista avseende dess konsekvenser, vilken bifogas planprogrammet. Planförslaget bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som enligt PBL 5 kap eller MB 6 kap kräver att särskild miljöbedömning måste göras. Behovsbedömningen grundas på följande:

- Planförslaget berör ej ett Natura 2000-område.
- Planen anger inga förutsättningar för kommande tillstånd för sådana verksamheter som anges i MKB-förordningens bilaga 1 eller 3.
- Genomförandet bedöms inte innebära påtagliga risker för människors hälsa.
- Miljökvalitetsnormerna bedöms inte riskera att överskridas.
- Området är idag redan ianspråktaget och ny bebyggelse för bostäder, handel och kontor bedöms utgöra en komplettering till befintlig bebyggelse. Enligt gällande översiktsplan från 2010 är Pottholmen utpekats som ett av tre stora utvecklingsområden för Karlskrona stad. Planförslaget följer översiktsplanens

strategi med förtätning och funktionsblandning. Den nya bebyggelsen tillvaratar det goda kommunikationsläget och den centrala placeringen i staden.

- Stadsbilden kommer att förändras med föreslagen bebyggelse då planområdet idag domineras av stora trafikanläggningar och mindre bebyggelse. En utveckling av området till en ny blandad stadsdel med bostäder, verksamheter och service skapas en ny entré till Karlskrona stad och trafikanläggningarnas påverkan på området föreslås minska i och med att Infartsleden görs om till stadsgata, Borgmästarekajen görs om till gång- och cykelväg och bangården reduceras. Det är mycket viktigt med en tilltalande utformning då området är välexponerat och utgör en första entré för Karlskrona stad.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer sammantaget att ett genomförande av planprogram för Pottholmen 1 m.fl. inte kommer att leda till en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att särskild miljöbedömning måste göras. Detaljplanen kan reglera de frågor som beskrivits ovan där eventuell påverkan kan tänkas förekomma. En miljöbedömning och framtagande av miljökonsekvensbeskrivning är därför inte nödvändig.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Pottholmen innehåller idag Karlskrona central, brandstation, verksamheter och handel. Området domineras av stora trafikanläggningar så som Infartsleden och Karlskrona bangård.

Planprogrammets syfte är att skapa en ny stadsdel i Karlskrona. Stadsdelen ska innehålla blandade funktioner med bostäder, verksamheter och service. En utveckling av Pottholmen ska minska den starka trafikprägel för området till förmån för gång- och cykeltrafik och skapa en känsla av att man kommer in i staden Karlskrona när man anländer till Pottholmen från Infartsleden. Den befintliga järnvägsstationen föreslås förbättras och samordnas med en ny busstation vid Blekingegatan. I ett central läge, intill ett nytt järnvägstorg, föreslås även en kontorsbyggnad till World Trade Center.

Mark och vegetation

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

Inom planområdet finns mycket lite vegetation. Den mest framträdande är en allé på Borgmästarekajen. Almarna planterades

1915 är stora och välväxta men har drabbats av almsjuka. En enkel rad almar av sämre kvalitet fortsätter upp mot brohålan. I strandkanten står pilar.

Öster om järnvägsstationen står tre lindar likaså öster om kv. Holmdahl. Träden utgör en relik från allén som gick längs den gamla landbron. En dunge med äldre träd står norr om kv. Holmdahl. Omedelbart söder om stationen står en stor lind. I övrigt finns ingen värdefull vegetation inom stationsområdet.

Inom kv Pottholmen finns en handfull mycket värdefulla träd. Inom räddningskårens tomt står två träd söder om kontorsbyggnaden, en ca 170 år gammal alm och en lönn. På järnvägstorget står två rader med lindar som planterades 1978. Kungsplan planterades med lindar på bussrefugerna 1988. Öster om stationsområdet planterades en rad lindar 1993.

I söder gränsar området till Hoglands park, Karlskronas paradanläggning.

Planerad mark och vegetation

En utveckling av Pottholmen föreslås innehålla mycket grönska med alléer, parker, gröna kajer och gröna gårdar till skillnad från dagens Pottholmen.

Vid Brohålan föreslås mycket vegetation för att markera ny entré till staden. Det är även viktigt att skapa ett tydligt släpp med öppet vatten vid Brohålan för att markera sundet mellan Pantarholmen och Pottholmen/Trossö.

Mitten av infartsleden föreslås höjas upp och planteras med träd för att skapa en stadsgata och en mer upplevelserik infart till Trossö. Svårigheter finns dock att skapa vegetation längs infartsleden då vägen delvis går på ett påldäck.

Vegetation föreslås längs med Skeppsbrokajen för att binda ihop området med Hattholmen. Utmed husen längs med Infartsleden föreslås också vegetation.

Allén längs med Borgmästarekajen föreslås tas bort i samband med ny bebyggelse längs med vattnet. Nya grupper av träd föreslås planteras längs med den nya strandpromenaden.

Utmed Borgmästarekajen föreslås även en park i ett ursparat kvarter.

I övrigt föreslås trädplanteringar längs med Blekingegatan och vägen längs med järnvägen.

Den nya bebyggelsen föreslås i kvarterstruktur där gårdarna föreslås vara gröna för att skapa en så grön stadsdel som möjligt.

Geotekniska förhållanden

Pottholmen består i stort sett bara av utfyllnadsmassor. Fyllningen består av friktionsjord med inslag av lera och organiskt material samt byggnads- och industrirester såsom tegel, trä, murbruk och asfalt. I planområdets västra del finns fyllning med inslag av aska och slagg.

Grundvattnet i de ytliga jordlagren har troligen en generell flödesriktning mot havet i väster, norr och öster. Den uppmätta grundvattenytan inom planområdet ligger i allmänhet ca två meter under markytan.

Platsspecifika geotekniska utredningar bör utföras i samband med exploatering för att bl. a utreda grundläggningsmetod.

Förorenad mark

Inom planområdet finns kända markföroreningar. En översiktlig miljöteknisk markundersökning (från 1999 och 2001) genomfördes inför planprogrammet från 2002 av dåvarande J & W. Undersökningar av marken visar att fyllningsmassor med rivningsrester, slagg och aska innehåller föroreningsnivåer av metaller och PAH. Bottensedimentet i Borgmästarefjärden innehåller föroreningar. Detta får tas i beaktande eftersom offentliga platser föreslås i anslutning till Borgmästarefjärden och användningen av området ökar.

Inför den planerade exploateringen bör kompletterande miljötekniska markundersökningar utföras för att utreda behovet av sanering inför föreslagen byggnation.

Radon

Ny bebyggelse ska uppföras radonsäkert och årsmedelvärdet för radonhalten i en bostad får inte överskrida 200 Bq/m³.

Risk för höga vattenstånd

Pottholmen ligger på låglänt mark och höjden på marken inom planområdet varierar mellan 107-108 meter över havet. En utveckling av området behöver ta hänsyn till stigande havsvattennivåer. Vid ny- och tillbyggnad skall gällande riktlinjer för byggnads placering i förhållande till havs- och grundläggningsnivåer följas. Enligt Miljö- och byggnadsnämndens beslut om riktlinjer för grundläggningsnivå med hänsyn till havsnivåförändringar (6973/03) är lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse +107,7 meter över medelhavsytan.

Källare och garage under husen ska byggas med vattensäker konstruktion.

Befintliga vägar inom planområdet ligger lågt.

Kulturmiljö

Pottholmen har sedan tillkomsten av Karlskrona på 1600-talet fungerat som ett kommunikationsstråk till stadsutbygganden på Trossö 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 därigenom.

Strandgården är den äldsta bebyggelsen på Pottholmen och består av ett antal röda tegelbyggnader. Många av originalbyggnaderna är bevarade och bebyggelsen ligger kring en gård. Här höll stadens fattigvård till under 1800-talet. På platsen fanns då även en mentalvårdsavdelning och en kyrka.



Del av bebyggelsen tillhörande strandgården och godsmagasinet vid stationen.

Under 1800-talets senare del tillkom stationen på Trossö vilket medförde att stationshuset med flyglar och att lokstallarna tillkom. I samband med att stationen byggdes tillkom en ny bro mellan Trossö och Pantarholmen och Pottholmen förlorade därmed sin vägförbindelse till Pantarholmen.

Stationshuset i två våningar är uppfört i sten med slätputsade ljusa fasader. Lokstallarna, i rött tegel, är uppförd vid samma tid som stationshuset. Söder om bussgaraget finns ett litet godsmagasin i trä. Godsmagasinet är byggt omkring 1925.



Karlskrona järnvägsstation och lokstallarna.

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. Enligt gällande detaljplanen från 2005 är både stationen och lokstallarna q-märkta, dvs kulturhistoriskt värdefulla byggnader som inte får rivas.

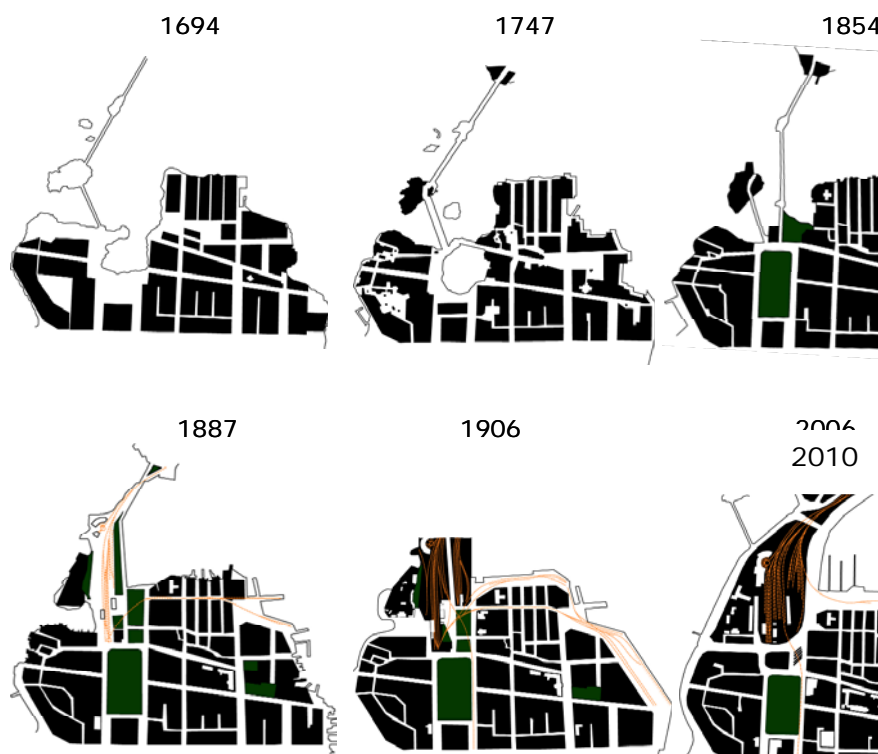
Söder om Järnvägstorget ligger kvarteret Holmdahl som under 1700-talet ingick i s k Neptuni torg. Här fanns stadens vågbod samt stadsporten, varifrån Landbron ledde över till Pantarholmen. Det nuvarande kvarteret utlades på 1800-talet. Vid samma tidpunkt uppfördes den köpmannagård, den så kallade Ehrnbergska gården, som alltså finns kvar.



Kv Holmdahl med Ehrnbergska köpmannagården.

På grund av Ehrnbergska köpmannagårdens kulturhistoriska värde är huvudbyggnaden samt den västra gårdsbyggnaden utpekade som kulturreservat i gällande detaljplan från 1987. Den norra och den östra längan har i gällande detaljplan åsatts beteckningen q. q-beteckningen innebär att sådan förändring av befintlig byggnad får ej vidtas som förvanskar dess karaktär eller anpassning till omgivningen. Eventuell ny bebyggelse skall utformas med särskild hänsyn till "omgivningens egenart". Samråd med antikvarisk myndighet förutsätts därvid.

Pottholmen ligger inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.



Pottholmens utveckling från 1694 till 2010. År 1694 var Pottholmen en egen ö med 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.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns idag ett 20-tal byggnader. Stationshuset ligger centralt inom planområdet och uppfördes i slutet av 1800-talet. Väster om stationen hade Posten en omlastningsverksamhet som dock brann under 2009. I den norra delen av planområdet finns Lokstallarna, som uppfördes i samband med stationshuset i slutet av 1800-talet, som innehåller verksamheter, handel och restaurang etc. I den norra delen av planområdet finns även livsmedelsbutiken Lidl från 2007.

Strax söder om Lokstallarna ligger brandstationen, byggd på 1960-talet. Mot Borgmästarekajen i södra delen av Pottholmen ligger Strandgården från 1850-talet. Byggnaderna används idag som kontor och gemensamhetslokaler.

Längst i söder, längs med Järnvägsgatan, ligger en OK/ Q8- station och en före detta bilverkstad. Slutligen finns det ett gammalt godsmagasin mellan Blekingegatan och stationsbyggnaden.

Enligt Blekinge museums bebyggelseinventering är all befintlig bebyggelse representativ för sin tid.

Stationen och dess flyglar, Lokstallarna och butiksbyggnaden Lidl föreslås bevaras. Brandstationen föreslås omlokaliseras till Oskarsvärn. Strandgården föreslås rivas. Att behålla 34:an bör dock studeras vidare då huset ligger högst av bebyggelsen inom strandgården.



Planerad bebyggelse

Syftet med ny förslagen bebyggelse inom Pottholmen är att skapa en tilltalande entré till staden och att skapa en ny funktionsblandad stadsdel i centrala Karlskrona

Den nya bebyggelsen bidrar till att förbättra områdets kopplingar till centrum. Stadsdelen förslås även utvecklas genom ett integrerat miljöanpassat byggande och hållbar utveckling. Genom stadsdelens utformning och funktion föreslås social hållbarhet främjas.

Förslaget till ny bebyggelse på Pottholmen är utformat med storgårdskvarter som grundprincip för att följa Karlskronas axiala uppbyggnad och Trossös rutnätsplan.

På den östra sidan av planområdet placeras fem nya stadskvarter som skapar en ny stadsfront mot infarten till Trossö och stadsmarinan.

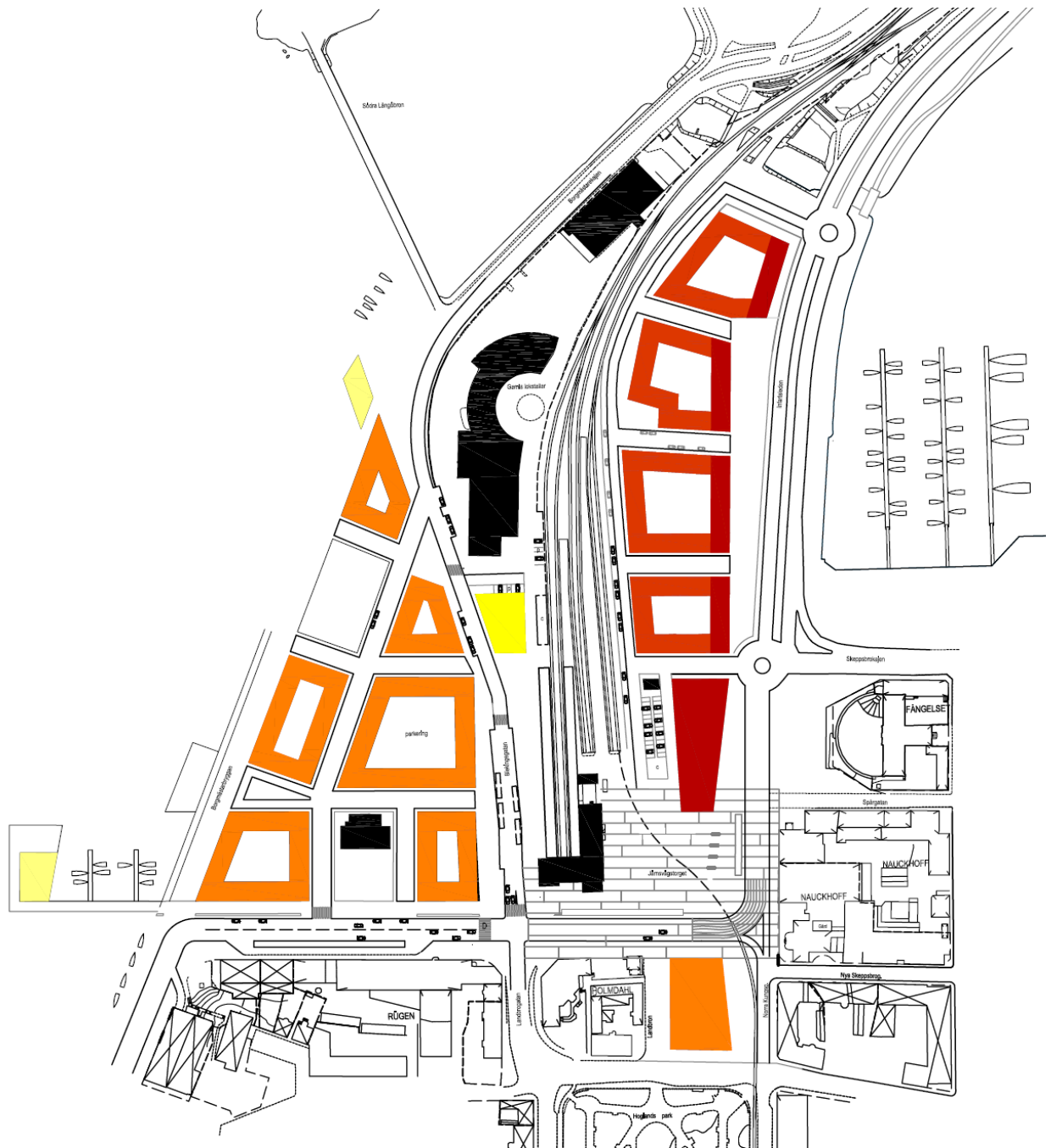
På den västra sidan av planområdet skapas en kvartersstruktur som riktar sig ut mot Borgmästarefjärden.

Bebyggelsen föreslås i huvudsak i 4-5 våningar för att förstärka områdets topografi och inte konkurrera med Trossö eller Pantarholmens bebyggelse. Utmed Infartsleden föreslås 5-6 våningar för att förstärka rumsligheten mot den nya stadsgatan. Små förskjutningar av i kvartersstrukturen skapar intressanta rumsupplevelser och skapar lä.

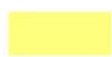
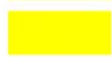



Planområdet föreslås få ett blandat innehåll med bostäder, handel, kontor mm med en övervikt av bostäder. Lugna ostörda lägen reserveras för bostäder medan mer utsatta miljöer lämpar sig bättre för kontor. Cirka 500 bostäder planeras i området.

Framför Karlskrona central föreslås ett järnvägstorg som med fördel kan omgärdas av en publik eller karaktärgivande byggnad. Bibliotek och WTC har utpekats i detta läge. Enligt uppdragsbeskrivningen inför parallella uppdrag 2009 var utgångspunkten att biblioteket placeras på Kungsplan och att det i ett centralt läge ska finnas en kontorsbyggnad till World Trade Center.

En utbyggnad av Pottholmen beräknas ge ca 102 000 m² BTA (bruttototalarea).



Förslag till antal våningar inom planområdet.

-  1 våning
-  2 våningar
-  4-5 våningar
-  5 våningar
-  5-6 våningar (4-6 våningar mot Järnvägstorget)



Föreslaget järnvägstorg med WTC rakt fram sett från Kungsplan. Fotomontage från White Arkitekters förslag från parallella uppdrag 2009.

Framför stationen föreslås ett nytt torg, järnvägstorget, som rumsligt avgränsas av stationshuset, WTC, husfasaderna i kv Nauckhoff samt av ett nytt bibliotek på Kungsplan.

Skelettplan

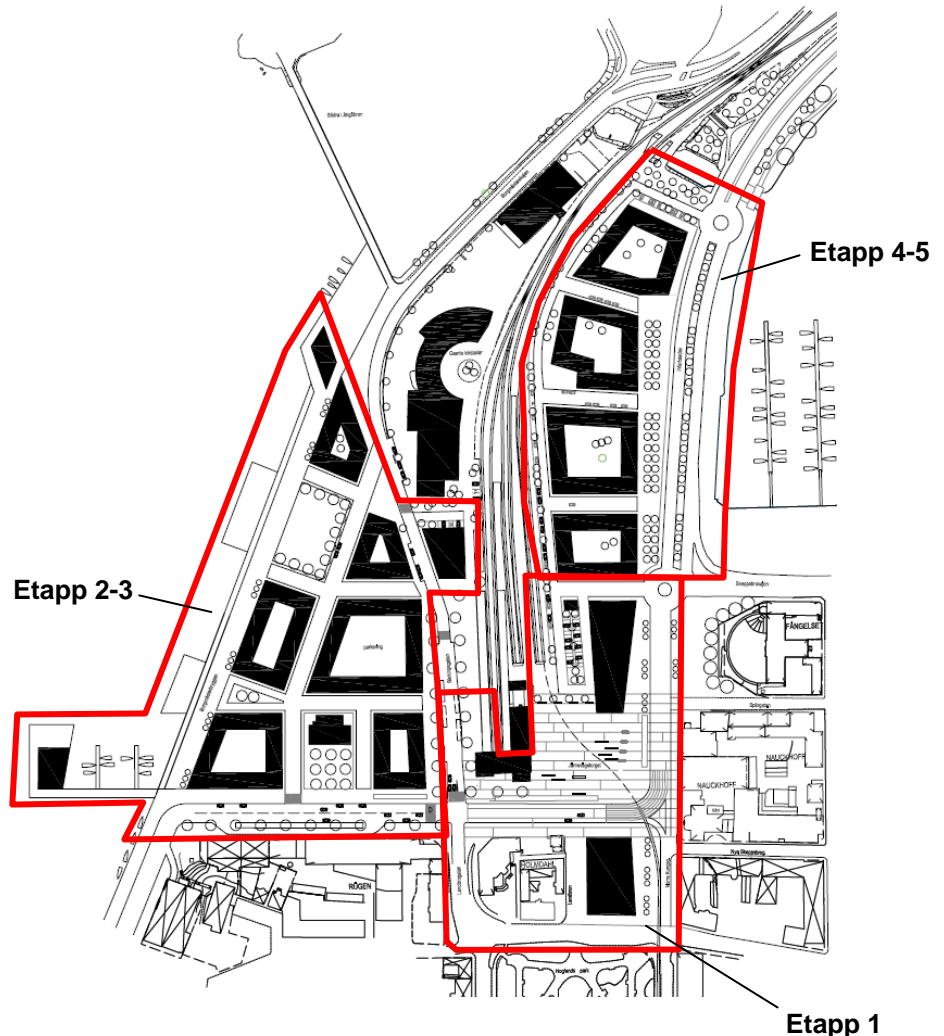
Planprogrammet för Pottholmen ska följas av ett antal detaljplaner där arbetet inleds med en sk skelettplan.

En skelettplan innebär en plan som bara omfattar allmänna platser och därmed reglerar planområdets struktur så som gator, gång- och cykelvägar, parker samt andra offentliga platser. Kvarter fylls i efter hand och reglering av byggrätter arbetas fram i senare detaljplaner som utformas i samarbete mellan kommunen och respektive byggherre.

Etapputbyggnad

Utbyggnad av Pottholmen föreslås ske i fem etapper där (WTC) byggnader kring torget och torget kring stationen ses som en första

etapp. Området längs med Borgmästarekajen ses som etapp 2-3 och området längs med handelshamnen som etapp 4-5.



Förslag till utbyggnadsetapper inom planområdet.

Gestaltning och utformning har stor betydelse för utvecklingen av Pottholmen. Utformningen av varje kvarter föreslås ske genom arkitekttävling eller genom parallella uppdrag för att säkerställa kvalitetsnivån.

Service

Inom planområdet finns service i form av Karlskrona central, verksamheter, handel, restaurang och bensinstation.

Servicen är till stor del koncentrerad till Blekingegatan, som sträcker sig i nord-sydlig riktning genom planområdet.

Utanför planområdet, söder om Blekingegatan, stäcker sig Landsbrogatan som utgör en av Trossös affärsgator. Landbrogatan sträcker sig förbi Hoglands park, till Ronnebygatan som en av Karlskronas gågator. På Pantarholmen utgör Landsvägsgatan en affärsgata.

Planerad service

Blekingegatan föreslås utvecklas som en affärsgata och bli en länk som förbinder Pottholmen med Trossö och Pantarholmen. Ambitionen är en hel gata för butiker där Blekingegatan föreslås ses som en fortsättning på Landbrogatan och en utvidgning av Karlskrona centrum.

Möjlighet till ny service längs med Blekingegatan föreslås i bottenplan på ny bebyggelse längs med Blekingegatan samt delvis längs med Borgmästarekajen.

Byggnaderna runt Järnvägstorget föreslås även innehålla service som kan ingå i det kompletta resandet.

Rekreation

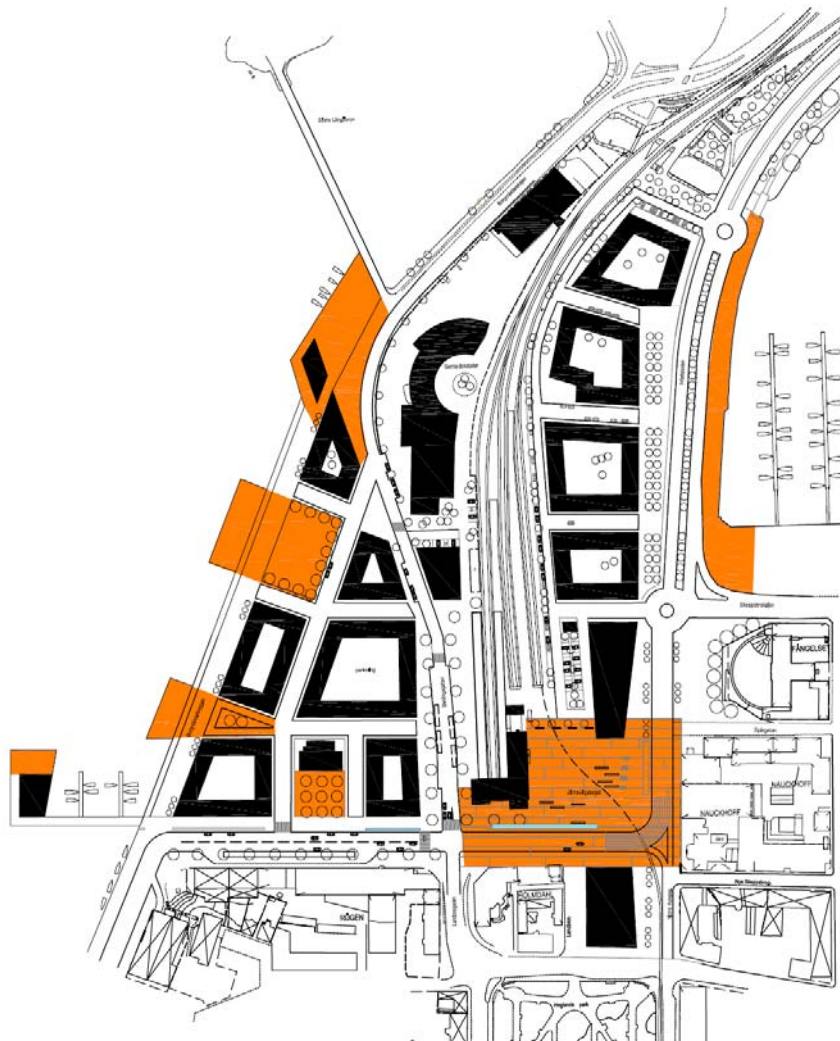
Inom planområdet finns idag mycket lite möjlighet till rekreation. Den största rekreativsmöjligheten finns idag utmed med gång- och cykelvägen längs Borgmästarefjärden. Sträckan omges, förutom av vatten, av en smal remsa gräs, träd och bänkar.

Utvecklad rekreation

En utveckling av Pottholmen föreslås ske med förbättrade rekreativsmöjligheter inom hela planområdet.

Längs med Borgmästarekajen föreslås ett tydligt och brett rekreativsstråk med en träbrygga närmast vattnet. Längs med trädäcket föreslås ett antal platsbildningar i form av utskjutanden trädäck. Nivåskillnader mellan strandpromenad och trädäck kan skapa sittvänlig trappsteg.

Längs med Borgmästarekajen föreslås även en mindre park. Parken blir området lugna gröna plats vid vattnet. En urban grön miljö som gynnar alla stadens invånare. Parken är ett viktigt tillskott för att främja den sociala hållbarheten i stadsdelen.



Förslag till platsbildningar inom Pottholmen.

Området på östra sidan mot Skeppsbrokajen föreslås gestalts som ett brett urbant rekreationsstråk med en tydlig kaj till skillnad från dagens sluttning ner till vattnet. Platsen föreslås stensättas och bilda en stadsmässig länk mellan Skeppsbrokajen och Hattholmen.

Platsbildningar föreslås vid föreslagen brygga med restaurang/kallbadhus, parken utmed Borgmästarekajen, järnvägstorget, det urbana rekreationsstråket längs med handelshamnen, vid 34:an (Strangården) samt vid ny brygga utmed Lokstallarna.

Vid det nya Järnvägstorget föreslås två längsgående vattenspeglar utmed gatorna i söder och öster. Vattenspeglarna föreslås även fortsätta söder om den nya bebyggelsen väster ut mot Borgmästarfjärden. Detta stärker stadens karaktär med bebyggelse på öar och återger en känsla av att Pottholmen och Trossö en gång var olika öar.

Gator och trafik

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 Pottholmen. Karlskrona centrums huvudinfart, Infartsleden som är en fyrfilig infartsled, går längs vattnet i planområdets östra sida och avslutas där Järnvägsgatan möter Borgmästarekajen. Infartsleden /Österleden utgör riksintresse enligt 3 kap 8§ MB.

I planområdets västra del, längs med Borgmästarefjärden, sträcker sig Borgmästarekajen som leder trafik mellan Trossö och Pantarholmen.

Österleden och dess fortsättning Järnvägstorget skapar en tydlig barriär mellan Pottholmen och Trossö. Borgmästarekajen skapar en barriär mellan Pottholmen och Borgmästarefjärden.

Genom planområdet sträcker sig Blekingegatan som går förbi brandstationen och avslutas i parkeringen till Lokstallarna och Lidl.



2010-års trafik på Pottholmen angiven i fordon per dygn.

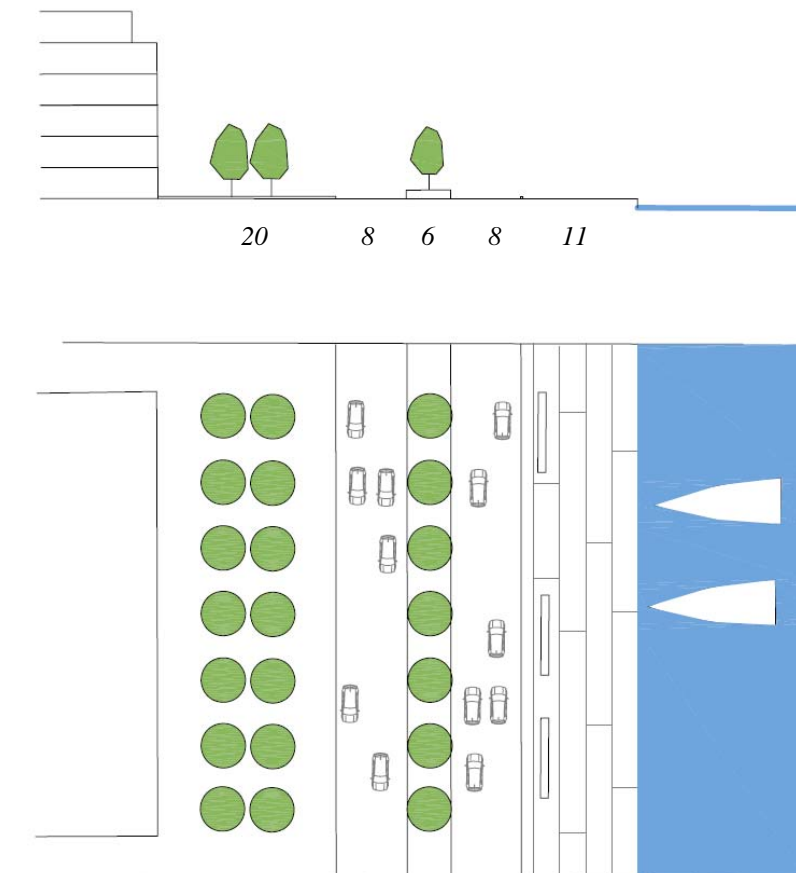
Planerat trafiknät

Planförslaget har utformats efter målsättningen att trafikfunktionernas dominans ska minskas inom området samtidigt som infrastrukturen måste klara av stora trafikmängder.

Planförslaget innebär att en cirkulationsplats tillkommer i höjd med Brohålan och att hastigheten söder om cirkulationsplatsen sänks till 50 km/h. Infartsleden föreslås omvandlas till en stadsgata genom avsmalning och trädplantering i vägens mitt. Målet med ombyggnaden är att skapa en väg som är vacker, upplevelserik och trafiksäker. Infartsleden föreslås även rätas upp något för att öka dess koppling till Norra Kungsgatan, huvudaxeln i Karlskronas stadsplan. En avsmalning av Infartsleden föreslås från dagens dryga 23 meter till 20 meter. I detta mått ingår en 5 meter bred upphöjd vägmitt som föreslås planteras med träd. Detta kan ske genom borttagandet av vägrenarna samt avsmalning av körfälten.

Infartsleden föreslås avslutas i en cirkulationsplats i höjd med fängelset vilket skapar en tydlig entré till Trossö samtidigt som antalet körfält kan minskas från dagens sju körfält till fem körfält. Denna infart föreslås även bli infarten för möjligt läge för WTC eller kontorshotell och kvarteren längs med Infartsleden/Skeppsbrokajen. Möjlighet till infart för kvarteren längs med Infartsleden finns även via cirkulationsplatsen vid Brohålan.

Infartsleden /Österleden utgör riksintresse enligt 3 kap 8§ MB. Omvandling av vägen till stadsgata bedöms inte påverka riksintresset eftersom framkomligheten även i fortsättningen blir god och vägen klarar av att hantera lika stora trafikflöden.



Sektion över Infartsleden med föreslagen förändring. Avstånd angivna i meter.



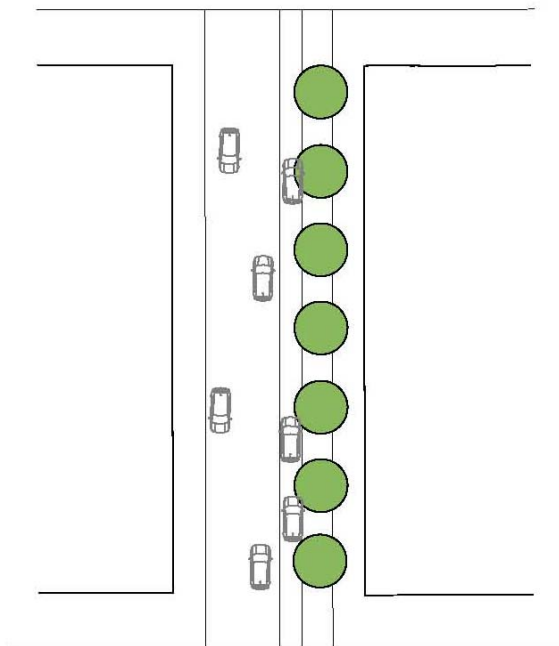
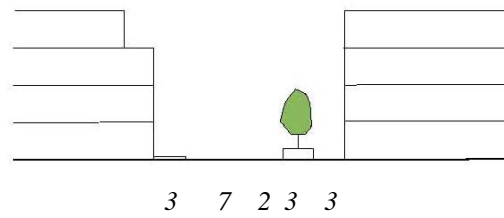
Inspirationsbilder från Barcelona och Hamburg

I samband med utbyggnadsplanerna på Skeppsbrokajen kommer även gaturummet på Skeppsbrokajen att utvecklas.

I höjd med stationen föreslås biltrafiken ledas över ett nytt järnvägstorg som med hjälp av markbeläggningen binder samman Kungsplan och området kring stationen. Förslaget innebär att biltrafiken leds över torget med hjälp av tydlig avgränsning med pollare och vattenspeglar samt eventuellt någon lägre mur. Markbeläggningen på torget ska begränsa biltrafiken till låga hastigheter.

Förslaget innebär att Borgmästarekajen stängs för biltrafik och omvandlas till ett gång- och cykelstråk. Trafikflödet flyttas istället från Borgmästaregatan till Blekingegatan som öppnas upp mot Borgmästarekajen. Korsningen Blekingegatan/ Järnvägstorget föreslås rätas upp något för en tydligare koppling till Landbrogatan.

En parallell gata till Blekingegatan föreslås få utfart mot Järnvägstorget för att minska belastningen för korsningen Blekingegatan/ Järnvägstorget.



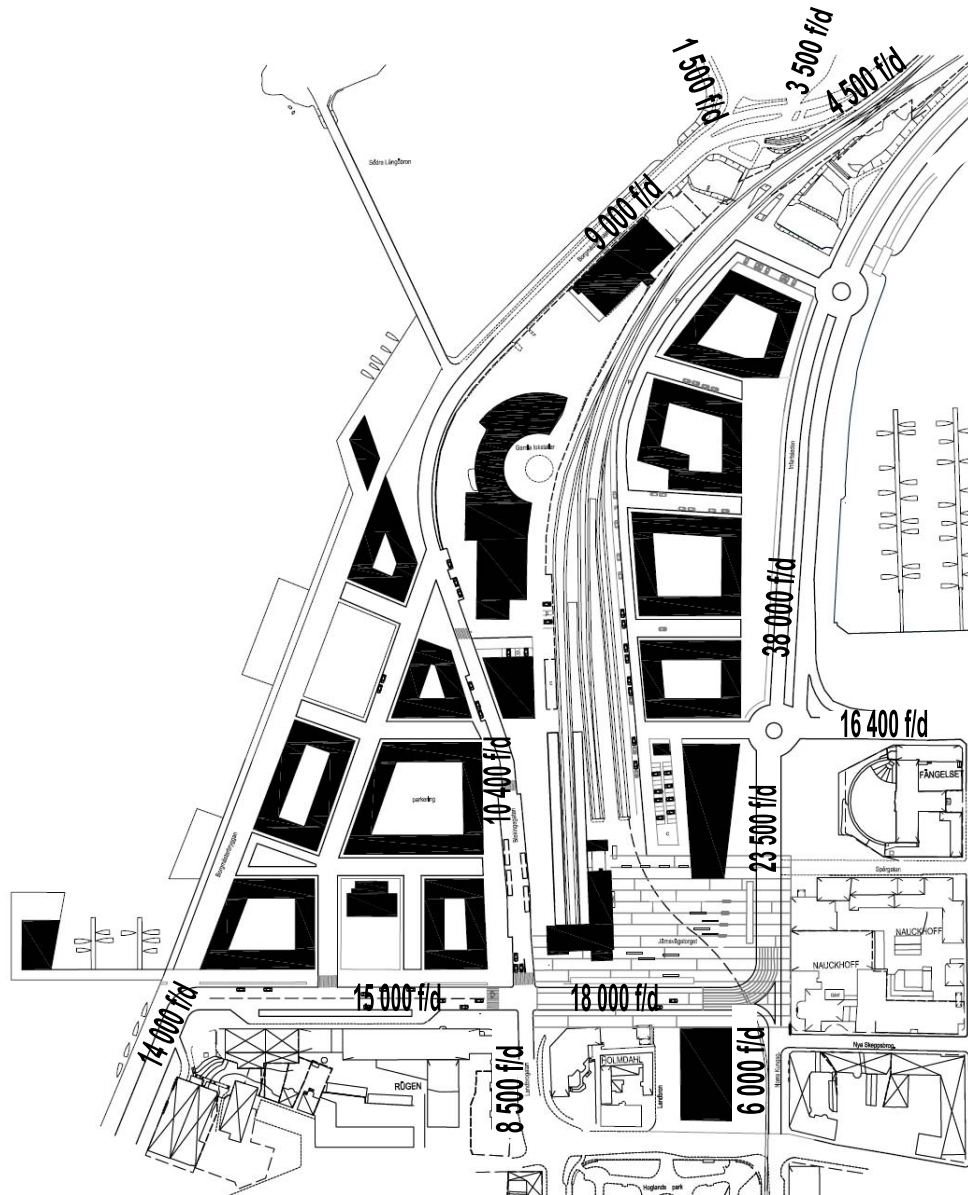
Förslag till gatuutformning av Blekingegatan, sektion och plan, avstånd angivna i meter.

I samband med trafikförändringarna vid Borgmästarekajen och Blekingegatan föreslås även att Norra Kungsgatan öppnas för trafik i båda köriktningarna utmed Kungsplan. Från Norra Kungsgatan ska det även gå att ta sig ut och in på Nya Skeppsbrogatan, men det kommer inte att vara tillåtet med några vänstersvängar. Östra Vittusgatan, sträckan mellan Landsbrogatan och N Kungsgatan, föreslås omvandlas till bussgata. Detta för att förbättra kopplingen för gående mellan Hoglandspark och Kungsplan.

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
Österleden 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
Järnvägstorg 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 Wittusdagatn 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



Trafik 2030 på Pottholmen angiven i fordon per dygn. .



Vägar för biltrafik inom planområdet.

Parkering

Parkering finns idag i anslutning till LIDL, lokstallarna, längs med Blekingegatan, kring strandgården och bensinstation samt vid godsmagasinet. Framför stationshuset finns även parkering samt av- och påstigningsmöjligheter. Långtidsparkering för tågresenärer finns idag på västra sidan av spårområdet i anslutning till Blekingegatan. Idag har Pottholmen ett överskott på parkering så parkeringsplatserna här fungerar även som parkering för bland annat boende på Möllebacken och för besökare till centrum.

Planerad parkering

Vid en utveckling av Pottholmen föreslås parkeringen till stor del förläggas i parkeringshus i stället för dagens markparkering. Möjlighet till på- och avstigning vid stationen föreslås ske väster om WTC byggnaden, strax nordöst om stationshuset.

När Blekingegatan får en ny anslutning till Borgmästarekajen kommer delar av den befintliga parkeringen utanför Lokstallarna

att försvinna. Lokstallarnas parkering föreslås flyttas till planerat parkeringsgarage söder om lokstallarna.

I övrigt föreslås markparkering längs med gatorna samt parkering ske inom kvartersmark.

P-norm för området föreslås till minst 0,5 bilplats /lägenhet samt 15 bilplatser/ 1000 kvm för handel/kontor.

Cykelparkering i anslutning till resecentrum behöver studeras närmare i det fortsatta planarbetet.

Gång- och cykeltrafik Separat gång- och cykelväg finns idag längs med Borgmästarekajens västra sida, på båda sidorna om Infartsleden och längs med Järnvägsgatan norra sida.

En gångtunnel finns under järnvägen norr om Brohålan, i övrigt kan man inte korsa spårområdet. Det är heller inte möjligt att komma över infartsleden förutom i höjd med fängelset. Planskilda korsningar med Infartsleden finns inte. Samtliga korsningar med Infartsleden är signalreglerade.

De flesta gång- och cykelvägar går i nord-sydlig riktning, brist på kopplingar i väst-östlig riktning.

Många väljer dock att cykla längs med Blekingegatan som är betydligt lugnare och mindre trafikerad. En passage över Borgmästarekajen finns i höjd med gamla Långöbron.

Planerad utbyggnad av gång- och cykelvägnätet

Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet föreslås ske med trygga och gena kopplingar till centrum samt grannområden. Stråk och korsningspunkter behöver förbättras. Med ett utvecklat gång- och cykelnät kan Karlskronas miljöpåverkan minska.

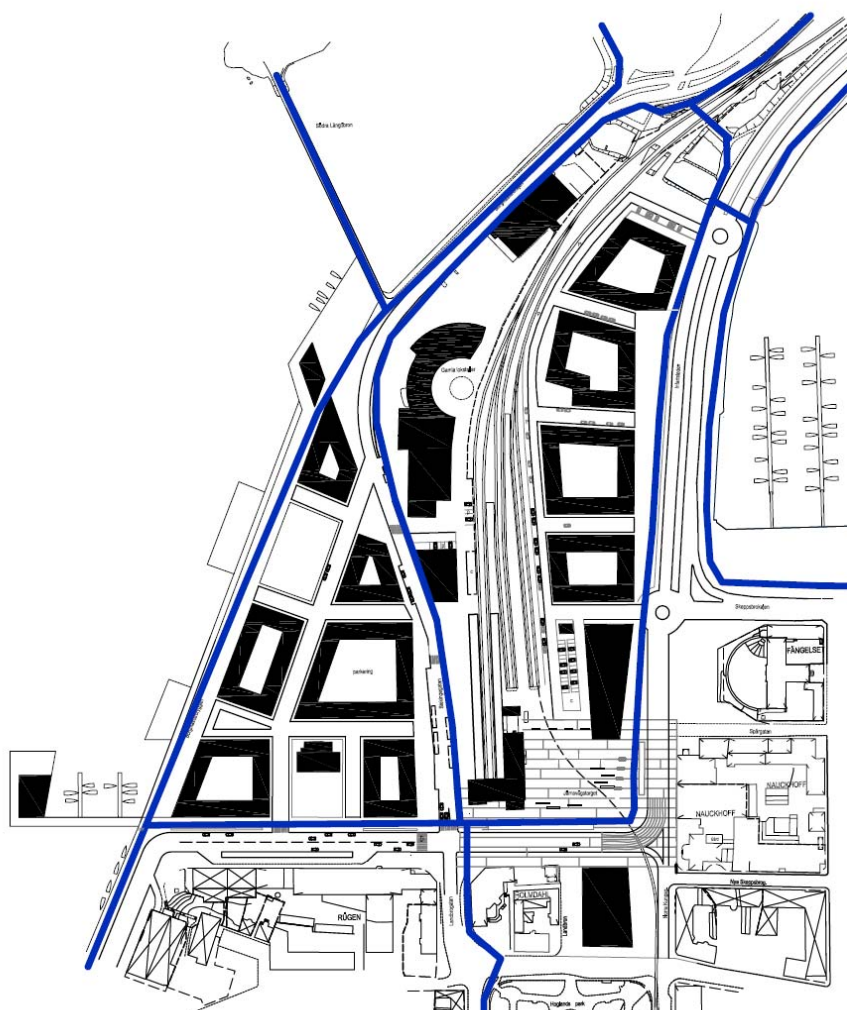
Den separata gång- och cykelvägen längs med Infartsleden föreslås utvecklas med en gång- och cykeltunnel under infartsleden i höjd med Brohålan, som ett tråg utmed vattnet. Detta för att skapa en bättre förbindelse och öka kopplingen i öst-västlig riktning. Gång- och cykelvägen längs med Infartsleden och Skeppsbrokajen föreslås höjas och ligga på samma nivå som biltrafiken. Planförslaget innebär att området utvecklas om ett urbant rekreativstråk/ kajyta och som en länk mellan Handelshamnen och Hattholmen.

En ny separat gång- och cykelvägnätet föreslås längs med Blekingegatan. I övrigt bedöms god trafiksäkerhet uppnås genom

blandtrafik då övriga gator föreslås hastighetsbegränsas till 30 km/h.

Gång- och cykelvägen längs med Borgmästarekajen föreslås utvecklas till ett brett rekreativstråk med en träbrygga närmast vattnet. Biltrafiken flyttas till Blekingegatan.

Järnvägstorget är en viktig länk mellan Pottholmen och Trossö, viktigt att det blir ett trafiksäkert stråk.



Befintliga och planerade gång- och cykelvägar inom Pottholmen

Kollektivtrafik

På Kungsplan ligger idag huvudterminalen för kommunens busstrafik. Här passerar alla bussar som går inom Karlskrona kommun. Karlskrona central ligger på motsatt sida om Kungsplan, men innebär att man måste korsa Infartsleden. Framför stationshuset stannar idag bussar för tågersättningen samt regional busstrafik.

Planerad utveckling av kollektivtrafiken

Planprogrammet föreslår ett stationsområde som underlättar och stimulerar resandet med kollektiva transportmedel.

I och med planerad bebyggelse på Kungsplan föreslås att bussarna omlokaliseras till Blekingegatan, väster om stationen. Både den regionala och lokala busstrafiken planeras passera utmed Blekingegatan. Detta innebär även en ökad koppling mellan buss- och tågtrafiken då avstånden däremellan minskar. En omlokalisering av bussarna till Blekingegatan medför att godsmagasinet rivs.

Förslaget innebär att ett nytt resecentrum tillkommer väster om stationshuset. Öster om resecentrum skapas ett nytt Järnvägstorg. Utformningen av resecentrum och det nya torget måste studeras närmare.

Östra Vittusgatan, sträckan mellan Landbrogatan och N Kungsgatan, föreslås omdanas till bussgata. I och med detta prioriteras kollektivtrafiken.

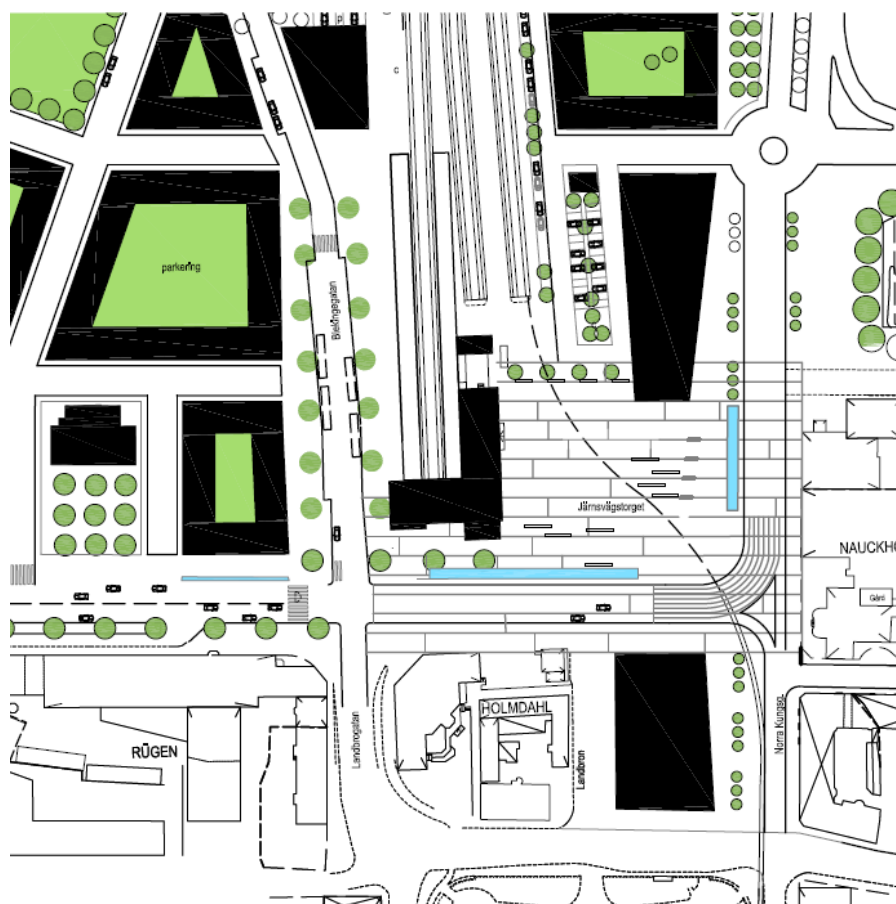


Illustration över järnvägstorget vid stationen.

Järnvägsstrafik

Stationen ligger centralt inom planområdet. Karlskrona är ändstation för Kust- till- kustbanan (Kalskrona- Kalmar- Växjö- Göteborg) och Blekinge kustbana (Karlskrona- Kristianstad- Malmö-Köpenhamn). Tåg till Malmö och Emmaboda/ Alvesta. Under 2009 har en modernisering och tillgänglighetsanpassning av stationen skett.

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

Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset.

Planerad järnvägstrafik

På Pottholmen finns idag 21 stycken järnvägsspår inom bangården. Av dessa används idag 6 stycken varav planförslaget föreslår att de 15 spår som tidigare användes för rangering tas bort till förmån för ny bebyggelse eller annan markplanering då godstrafik inte längre förekommer till Karlskrona central. Spårområdets utbredning ska studeras närmare i det fortsatta planarbetet. Ett godsspår fortsätter söderut under Stortorget fram till varvet.

En utredning pågår om lokalisering av ny godsbangård, möjliga platser för ny gods rangering bedöms finnas i Gullberna, Torskors eller på Verkö.

Järnvägsspåren är en stor barriär inom området. En gångbro över spåren bör studeras som en möjlig lösning i det fortsatta planarbetet. En lämplig placering kan vara i anslutning till det nya resecentrum.

En upprustning av kust-till-kustbanan är planerad att vara genomförd till juni 2013. Efter dess genomförande kommer ca 72 tåg/ dag att trafikera Karlskrona central och 108 turer vid halvtimmestrafik år 2017.

Planer finns även på att bygga ut till dubbelspår mellan Gullberna och Karlskrona central. Detta är dock inget som påverkar planområdet.

Vattenområden

Planområdet omges både på väster och öster sida av vatten. På den västra sidan möter planområdet Borgmästarefjärden och på den östra sidan Skeppsbrokajen.

Borgmästarefjärden utgör ett lugnt vattenrum, omgivet av småskalig bebyggelse. En båtbygga finns i korsningen Järnvägstorget och Borgmästarekajen. I övrigt är området

väderutsatt vilket gör att det behöver byggas ett skydd om det ska vara möjligt att lägga till med båtar.

Vattenområdet öster om planområdet präglas av storskaliga anläggningar, längs in i viken ligger en småbåtshamn med flytbryggor från Skeppsbrokajen. Vattenområdet och kajerna är utsatta för störningar från biltrafiken på Infartsleden. Vattenområdet längs med infartsleden går idag inte att nå från gång- och cykelvägen.

Utveckling av vattenområden

Borgmästarefjärden utgör ett viktigt rekreationsområde för Pottholmen då det är mindre bullerpåverkat. Mot vattnet i väster föreslås att en lång brygga med sittvänliga trappsteg anläggs och utskjutande trädäck, några trappor går ner i vattnet. I södra delen föreslås en brygga där det tex. kan finnas plats för ett kallbadhus eller en restaurang.

Området längs med Skeppsbrokajen föreslås omgestaltas och få en tydligare koppling till vattnet. Här kan skapas en urban miljö med möjlighet till båtangöring.

Hälsa och säkerhet

Inom planområdet finns en brandstation och en bensinstation.

Infartsleden är en transportled för farligt gods. Transporter av farligt gods på järnväg kan förekomma i vissa fall då långa tåg behöver komma in för att vända.

Utveckling av hälsa och säkerhet

Brandstationen planeras att flyttas till Oskarsvärn i samband med en utveckling av planområdet. En flyttning av brandstationen kommer att innebära ökade insatstider till alla olyckor i centrum. Dock minskar insatstiderna till övriga delar av kommunen.

Bensinstationen längs med järnvägstorget föreslås flyttas vilket kommer att minska mängden farligt gods till centrum.

Föreslagen bebyggelse i den östra delen av planområdet är placerad mellan järnvägen och Infartsleden som är starkt trafikerad.

En riskbedömning av transporter av farligt gods på Infartsleden har tagits fram för att klargöra om den föreslagna bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser. Riskbedömningen visar att riskreducerande åtgärder är befogade.

Riskbedömningens slutsatser:

Eftersom projektet är i ett tidigt stadium finns goda förutsättningar för att planera det på ett bra sätt ur risksynpunkt. Inför fortsatt planering av området bör följande beaktas:

- *Skyddsavstånd på minst 30 meter mellan bebyggelse och Infartsleden bör hållas.*
- *Disposition av programområdet bör göras med risknivån i åtanke och verksamhetstyper, persontätheter och närhet till Infartsleden beaktas.*
- *Utformning av järnvägstorget bör utredas eftersom farligt gods-transporter, enligt förslaget, ska gå över torget.*
- *Disposition av byggnader bör göras ur ett riskperspektiv, där exempelvis lager och förråd placeras närmast farligt gods-leden, och mer persontäta delar i skydd av lager och förråd.*
- *En grundlig inventering av vilka farligt gods-klasser som går på Infartsleden och antalet transporter bör göras i ett senare skede för att kunna optimera riskreducerande åtgärder.*
- *Enligt Trafikverket bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste järnvägsspårmit.*

Med hänsyn till områdets centrala läge bedömer kommunen att det inte är ekonomiskt förvarbart eller stadsmässigt fördelaktigt att hålla ett skyddsavstånd på 30 meter och förordar istället en kombination av de riskreducerade åtgärderna. Planförslaget föreslår ett avstånd på 20 meter mellan Infartsleden och bebyggelsen på den östra sidan. Dispositionen av byggnaderna och riskreducerande åtgärder behöver studeras närmare i det fortsatta planarbetet

Riskbedömningen ska i det fortsatta planarbetet kompletteras avseende järnvägen.

Störningar

Infartsleden och järnvägen orsaker buller och utgör barriäreffekter inom planområdet.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (*Infrastrukturinriktning för framtida transporter*).

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

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

(frifältsvärde)		
- på uteplats	55	70

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör man ta hänsyn 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 i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA 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

Enligt Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för buller för arbetslokaler gäller 40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus. För utomhus föreslås inget riktvärden. Strävan bör dock vara att entreér 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 är huvudregeln vid planering av nya bostäder att planen bör säkerställa att bebyggelsen placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 55dbA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafikbuller. På samma sätt bör en maximalnivå på 70dBA 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 65dBA 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.

Konsultföretaget WSP har tagit fram en bullerutredning för Pottholmen, dels för nuvarande situation och dels för föreslagna utbyggnad av Pottholmen.

Utredningen har tagit fram bullernivåer ekvivalent- och maximal nivå för vägbuller samt maximal nivå för järnvägsbuller vid en framtida utbyggnad.

Bullerutredningen visar att dagens trafik medför att Infartsleden, Järnvägstorget och Borgmästarekajen ligger på ekvivalenta bullernivåer mellan 60-70dBA.

Utveckling

Vid en föreslagna utbyggnad av Pottholmen har trafikmängder för år 2030 legat till grund för beräkningarna. Bullerutredningen bygger på White arkitekters förslag som var togs fram till parallella uppdrag 2009. Planprogrammets förslag bygger till stora delar på det föreslaget. Dock finns inte en parallellgata till Blekingegatan med i Whites förslag.

Den ekvivalenta ljudnivån för vägbuller visar att den föreslagna bebyggelsen längs med Blekingegatan och Järnvägstorget uppnår delvis nivåer mellan 60-65 dBA.

Den föreslagna bebyggelsen längs med Infartsleden har nivåer vid fasad mellan 65-70 dBA i Whites förslag. En kompletterande bullerberäkning visar att för att klara en ekvivalent ljudnivå på 65dBA vid fasad i det östra området krävs ett avstånd på 20,5 meter till Infartsleden. Ljudnivån inne på gårdarna beräknas då till mellan 43-45 dBA ekvivalentnivå.

Bullernivåerna utmed järnvägen vid föreslagna bebyggelse inom området visar maximala ljudnivåer på 70 dBA.

Förslaget är utformat med kvartersstruktur där gårdarna är tysta (högst 45 dBA ekvivalentnivå). Lugna ostörda lägen reserveras för bostäder medan mer utsatta miljöer lämpar sig bättre för kontor. Avsteg från Boverkets huvudregel vid planering av nya bostäder bör vara motiverat i detta fall med grund i områdets innerstadsläge och dess goda kollektivtrafikförbindelse. Stadskärnans

expansionsmöjligheter är begränsade eftersom staden är uppbyggd på öar och det endast finns en infart till centrum. Läget har fantastiska fördelar med sjöutsikt, innerstad samt bra transportförutsättningar etc som bedöms väga högre än kraven på ljudmiljö. Planförslaget innebär att Infartsleden utformas som en stadsgata med trädplanteringar och en låg mur som dämpar vägens bullerpåverkan. Ytan mellan gatan och bebyggelsen ges med fördel mjuka planterade ytor mot bebyggelsen för att dämpa bullret samt trafiken negativa påverkan. Infartsleden är entrén till den centrala staden och dess gestaltning och en stadsmässig bebyggelse är ett motiv varför vi ianspråkar området.

För att klara en utbyggnad av Pottholmen krävs diverse åtgärder för att minska bullernivåerna. Infartsledens utformning och ytan mellan vägen och bebyggelsen behöver studeras närmare likväl som byggnadernas utformning och placering av vistelseytor, entréer och bostadsrum.

Eftersom föreslagen bebyggelse i den östra delen av planområdet är bullerutsatt med sin placering mellan järnvägen och Infartsleden bör övriga bullerkällor ägnas särskild omsorg för att inte störa ytterligare.

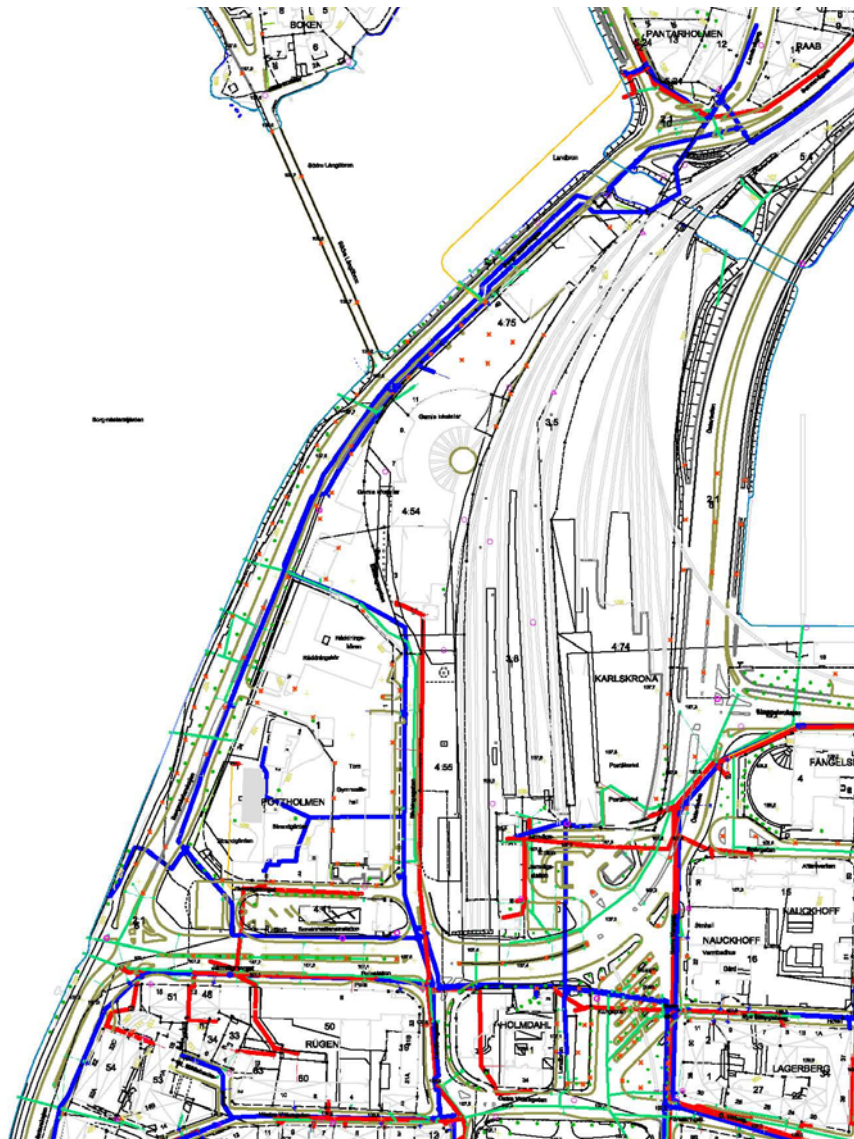
TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Inom planområdet sträcker sig många större vatten- och avloppsledningar, bland annat längs med Borgmästaregatan, Blekingegatan och Järnvägstorget

Nya byggnader förutsätts anslutas till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp.

Flytt av ledningar kommer att bli aktuellt utmed Borgmästarekajen och Kungsplan då de ligger under föreslagen bebyggelse. Ledningarna utmed Blekingegatan föreslås ligga kvar i befintligt läge.



Vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom Pottholmen.

El och uppvärmning

Affärsverkens mottagningsstation för elförsörjningen på Trossö och Pantarholmen är belägen i kv Nauckhoff som gränsar till planområdet. En elkabel för 130 kV och flera för 20 kV passerar planområdet till och från mottagningsstationen.

130 kV kabeln kommer att ligga inom allmän platsmark på Järnvägstorgsgatan. Den korsar sedan busstorget och Blekingegatan och går vidare västerut som sjöledning i Borgmastarefjärden.

Genom planområdet sträcker sig el- och fjärrvärmeledningar. Över Kungsplan och längs med Järnvägstorget sträcker sig elkablar med 130 kV. Befintliga kablar inom Kungsplan och nuvarande kv Holmdahl måste flyttas.

Området förutsätts anslutas till befintligt eldistributionsnät och kan anslutas till kommunens fjärrvärmenät.

Fjärrvärmeledningar går längs med Blekingegatan vilka föreslås ligga kvar i befintligt läge.

Avfall

Avfallshantering sker i samråd med Tekniska förvaltningen.

**MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN**

I arbetet med planprogrammet har följande personer deltagit:
Bengt Lingman, näringslivschef, kommunledningsförvaltningen
Hans-Olof Hansson, mark- och exploateringschef, kommunledningsförvaltningen, Jan-Anders Glantz, projekteringschef, tekniska förvaltningen, Magnus Jacobsson, projekteringsingenjör, tekniska förvaltningen, Hans Juhlin, stadsarkitekt
sambäddningsförvaltningen

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
september 2010

Ola Swärdh
plan- och bygglovchef

Sandra Högberg
planarkitekt

Anna Steinwandt
vik. planarkitekt