



Beslutsunderlag för BEHOVSBEDÖMNING/AVGRÄNSNING av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Enligt 4 kap. 34 § första stycket plan- och bygglagen, PBL, ska, om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, planbeskrivningen i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Oavsett vad som följer av ovan skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för

1. industriändamål,
2. köpcentrum, parkeringsanläggning eller annat projekt för sammanhållen bebyggelse,
3. skidbacke, skidlift eller linbana med tillhörande anläggningar,
4. hamn för fritidsbåtar,
5. hotellkomplex eller fritidsby med tillhörande anläggningar, utanför sammanhållen bebyggelse,
6. permanent campingplats,
7. nöjespark, eller
8. djurpark.

Om en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas på grund av att området får tas i anspråk för ändamålen ovan ska redovisningen uppfylla kraven i 6 kap 7 § första och andra styckena miljöbalken om samråd respektive miljökonsekvensbeskrivningens innehåll. När planen har antagits skall information om detta lämnas till den myndighet som avses i 6 kap. 8 § andra stycket tredje meningen miljöbalken.

Enligt 16 kap 1 § 2 plan- och bygglagen får Regeringen meddela föreskrifter om när en plan på grund av en sådan användning som avses ovan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunen (byggnadsnämnden) som PBL-ansvarig är den som i första hand avgör om genomförandet av en detaljplan medför en *"betydande miljöpåverkan"*. Kommunen skall alltså för varje enskild detaljplan bedöma om det krävs en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, samt fatta ett beslut i frågan.

STATIONSOMRÅDET I KARLSHAMN

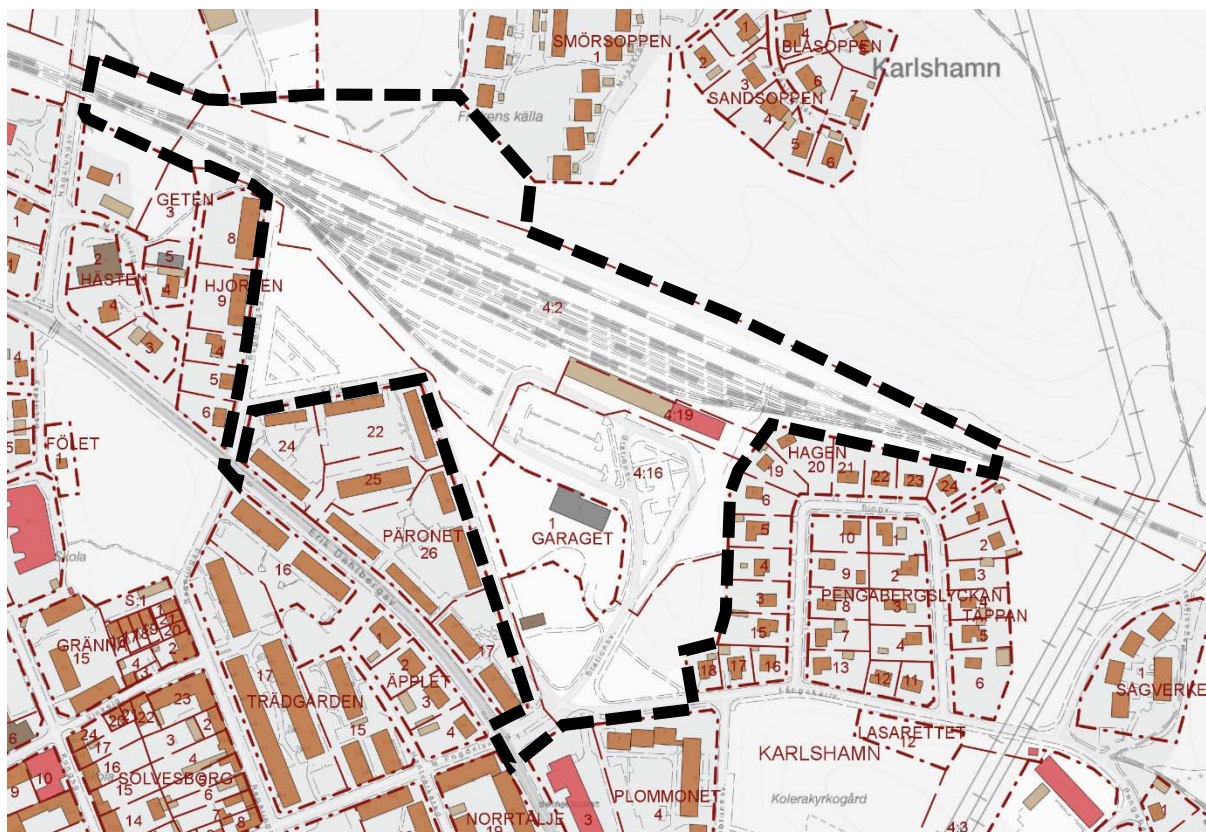
Planprogram för fastigheterna Garaget 1, Karlshamn 4:16 och 4:19 samt del av Karlshamn 2:1, 3:8, 4:1 och 4:2, Karlshamn, Karlshamns kommun, Blekinge län

Planområdets läge och avgränsning

Planområdet omfattar stationen vid Järnvägsplan och angränsande ytor begränsade av Regeringsgatan, Källvägen, Kolonigatan och Långakärrvägen, se karta nedan.

Området gränsar i norr mot naturmark och bostadsområdet Norra Prästslätten med såväl en- och tvåbostadshus som flerbostadshus. I öster finns ett villaområde, Pengabergslyckan, och söder och väster om området finns flerbostadshus i kvarteren Plommonet, Päronet och Hjorten.

Planområdet omfattar närmare 10 ha och berör sju olika fastigheter. Karlshamn 2:1, 4:1 och 4:16 är i kommunal ägo, Karlshamn 3:8 och 4:2 ägs av Statens Trafikverk medan Garaget 1 och Karlshamn 4:19 är i privat ägo.



Ungefärligt planområde markerat med streckad linje.

Planens syfte

Efterfrågan på stadsnära bostäder i Karlshamns kommun är stor. Målsättningen inom den översiktliga planeringen i Karlshamn är att bostadsbebyggelse placeras i eller i anslutning till stadskärnan samt i riktning österut.

I kommunens översiktsplan, *Karlshamn 2030*, ingår planområdet huvudsakligen i delområde A4. *Stationen*. Visionen för området är att en helt ny stadsdel skapas då godshanteringen flyttas till Stilleryd. Stadsdelen ska knyta samman stadskärnan med Prästslätten och områdena i norr. Söder om spåren ska nya kvarter med bostäder, arbetsplatser och service växa fram, från Stationsvägen i söder till Regeringsgatan i norr. Karlshamn ska genom satsningarna vid stationen stärkas som attraktiv bostadsort och bidra till att öka kommunens betydelse som en viktig nod i regionen.

Stadsdelen är tänkt att byggas ut i flera etapper inom en tidsperiod på 5 till 15 år. Beroende på exploateringsgrad kan området rymma mellan 300 och 550 bostäder. Utvecklingen av området förutsätter att rangerbangården flyttas till Stilleryd och att marken kan saneras för bostadsändamål till nivå för känslig markanvändning.

Området har stor betydelse såväl i ett kommunalt som regionalt perspektiv.

Översiktlig beskrivning av planområdet

Karlshamns nuvarande järnvägsstation ligger sedan 60 år tillbaka strax nordost om Karlshamns stadskärna. Från stationsbyggnaden till Stortorget är det cirka 800 meter.

Karlshamns allra första järnvägsstation byggdes strax nordväst om stadskärnan vid Norreport väster om Mieån mellan åren 1872 och 1874. Det har funnits tågtrafik i Karlshamn sedan 1874 då Karlshamn-Vislanda järnväg invigdes. 1886 invigdes trafiken till Sölvesborg och 1889 till Karlskrona. Samtliga dessa linjer var smalspåriga (1067 mm). Järnvägarna förställdes 1942 och strax därefter togs beslutet att järnvägen skulle breddas till normalbredd. Under samma tid valde man att leda järnvägen i en ny nordöstlig sträckning mot Dala. Nya spår drogs runt staden och en ny tunnel byggdes för utfart mot Ronneby. Sträckan Sölvesborg-Karlshamn blev klar 1954 och Karlshamn-Karlskrona invigdes 1957. I samband med detta byggdes en ny järnvägsstation nordost om Karlshamns stadskärna, Karlshamn Centralstation stod klar 1957, se bild nedan.



Förutom järnvägsändamål och stationsbyggnad används området idag huvudsakligen för parkering, bussangöring, blandade verksamheter och som park.

I stationsbyggnaden finns kiosk och vänthall samt lokaler tillhörande en trafikskola och ett taxibolag. I samband med byggnationen av Karlshamn Centralstation uppfördes ett garage och verkstad för

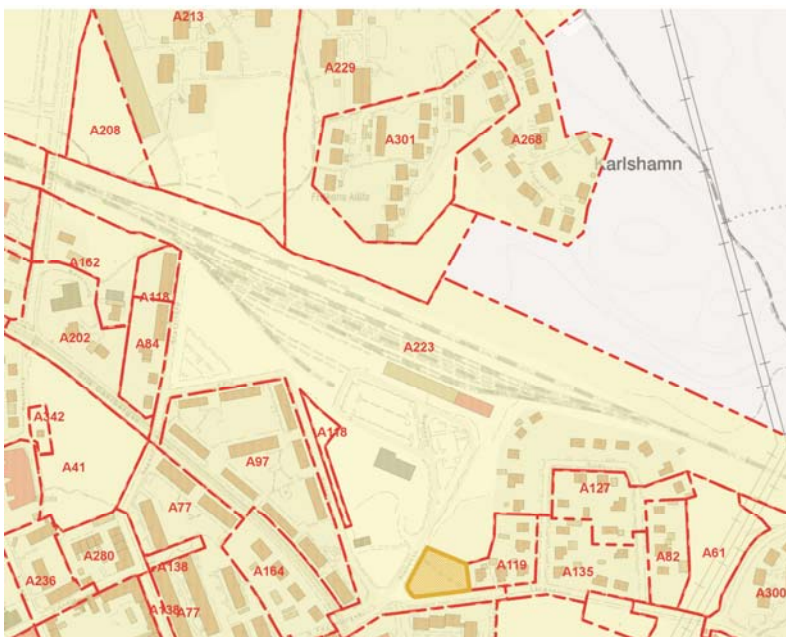
busstrafiken. Verksamheten pågick oförändrat fram till 1990-talet. Sedan verksamheten upphört används byggnaden för industri-, kontors- och lagerverksamhet. Utmed Kolonigatan finns även en tidigare kioskbyggnad.

Bangården har idag sju spår avsedda för både person- och godstrafik samt sju sidospår. Karlshamns kommun har för avsikt att flytta all hantering av järnvägsburen godstrafik till Stilleryd. Rangerbangården kommer därmed tas bort och endast tre befintliga spår bevaras för persontågstrafik och passerande godståg.

Vid Källvägen/Regeringsgatan finns en större grönyta innehållande bland annat en lekplats, se bild nedan.



Området är planlagt för järnvägsändamål och garageändamål samt allmän plats, gata och park eller plantering, i detaljplaner enligt karta nedan. Inom en del av programområdet är en ny detaljplan under framtagande, se gulmarkerad yta på kartan nedan.



Syftet med pågående planläggningen är att pröva möjligheten att uppföra ny bostadsbebyggelse i form av ett punkthus. Planen avser även tillåta handel i bottenvåningen och kontor. Byggnaden kommer att markera stationsområdets södra entré och ges med fördel en egen identitet och utformning.

Denna detaljplan avser utgöra den första etappen i utvecklingen av stationsområdet. Avsikten är att nu aktuellt program ska följas av flera mindre detaljplaner.

Samlad bedömning

Bedömningskriterier

(Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 4)

1. Planens eller programmets karaktäristiska egenskaper i bedömningen skall särskilt beaktas i vilken utsträckning planen eller programmet

Bedömning

a) anger förutsättningarna för verksamheter eller åtgärder när det gäller plats, art, storlek och driftsförhållanden eller genom att fördela resurser,

Om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta ett detaljplanearbete ska kommunen, enligt plan- och bygglagen 5 kapitel 10 §, ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program. Då aktuellt planarbets art och storlek är omfattande bedöms ett programskede lämpligt. Avsikten är att uppföra en ny stadsdel med funktionsblandad bebyggelse innehållande bland annat mellan 300 och 550 bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner.

b) har betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan,

Området är beläget i direkt närhet till stadskärnan och därmed det område som behandlas i Bevarande- och utvecklingsplanen, vilken ska underlätta ett bevarande och en utveckling av den värdefulla kulturmiljön i Karlshamns riksintressanta innerstad. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö vad gäller rutnätsplanen och gatunätet. Regionala planer för kollektivtrafik påverkas i positiv riktning.

c) har betydelse för integreringen av miljöaspekter särskilt för att främja en hållbar utveckling,

En huvudfråga i översiktsplanen är strävan efter en hållbar utveckling där en social, ekologisk och ekonomisk dimension beaktas. I översiktsplanen presenteras åtta ledord som definierats som viktiga i strävan mot en hållbar utveckling. En utveckling i enlighet med det avsedda planprogrammet bedöms kunna uppfylla sju av dessa åtta.

Planen kan ses som en **förtätning** i den befintliga stadsväven. Förtätningar av befintliga byggda miljöer ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik och att, inte minst i detta läge, använda kollektivtrafik – **hållbara kommunikationer**. I sammanhanget kan nämnas områdets positiva effekter för att upplevelsemässigt minska avståndet mellan stationen och Karlshamns centrum. Planen möjliggör utbyggnad där det finns utbyggd **god infrastruktur** och även

	<p>anslutning till miljövänlig energi. Att bygga i servicenära lägen ger ökat underlag för både befintlig och ny service, vilket i förlängningen minskar behovet av energi och transporter. Platsen får anses naturnära, då det inom kort avstånd finns god tillgång till gröna områden. Planen ska möjliggöra även verksamheter, då funktionsblandning där olika funktioner såsom bostäder, arbetsplatser och service är integrerade med varandra ger intressanta, trygga och variationsrika miljöer.</p>
d) innebär miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, eller	Detaljplanen bedöms inte medföra några betydande miljöproblem.
e) har betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning.	Ingen negativ påverkan förväntas.
2. Typen av påverkan och det område som kan antas bli påverkat. I bedömningen skall särskilt beaktas.	Bedömning
a) sannolikheten, varaktigheten och frekvensen av påverkan och möjligheten att avhjälpa den,	<p>Karlshamn kommer genom satsningarna vid stationen, enligt avsett planprogram, att stärkas som attraktiv bostadsort och kommunens betydelse som en viktig nod i regionen kommer att öka.</p> <p>Föreslagen bebyggelse innebär att grönytor och mark som används för godsringering, parkering med flera verksamheter kommer att tas i anspråk för bland annat bostadsbyggnation. Detta är i enlighet med översiktsplanens intention om att skapa en ny stadsdel vid stationen. I samband med planarbetet kommer flera faktorer, som till exempel förorenad mark, buller och risker, att utredas och vid behov kommer åtgärder/avhjälpan som sanering och bulleravskärmning att göras för att uppnå en god, trygg och hälsosam miljö.</p> <p>En god boende-, arbets- och livsmiljö bedöms kunna uppnås i ett läge där tillgången på service, skolor och omsorg är stor och infrastrukturen väl utbyggd. En utveckling enligt avsett planprogram medverkar i hög grad till skapandet av ett hållbart samhälle och tillgodoser därmed ett väsentligt samhällsintresse.</p> <p>Sannolikheten för att planen genomförs är stor och varaktigheten långvarig. Planförslaget bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Inga nämnvärda negativa</p>

	<p>konsekvenser bedöms uppstå på natur- och kulturmiljö. Stadsbilden i området kommer dock att förändras jämfört med dagsläget. Avsikten är att stor omsorg ska ägnas framtida byggnations gestaltning, i enlighet med översiktsplanens intentioner om att "Främja god arkitektur och stadsbyggnad." I planarbetet kommer ett kvalitets/gestaltningprogram att tas fram.</p>
b) påverkans totaleffekt,	<p>Antalet människor och trafiken i området kommer att öka, men området är redan idag i hög grad påverkat av trafik och människors rörelsemönster.</p> <p>En stadsutveckling inom planområdet får ses som en viktig del i strävan mot ett hållbart Karlshamn. En utveckling i enlighet med planprogrammets intentioner kommer att medverka till att Karlshamn som ett levande centrum för handel, kultur, service, näringsliv och utbildning stärks.</p> <p>Avsikten är att bygga funktionsblandat och öka bostadsinnehållet i Karlshamn, att utveckla mötesplatser, parktytor och attraktiva stadsrum. Stadsdelen kommer att bidra till att skapa en god regional tillgänglighet och gör det möjligt att i hög grad prioritera gående, cyklande och kollektivtrafik.</p> <p>Sedan december 2014 går Pågatåg till Karlshamn. På sikt är avsikten att tågtrafiken mellan Blekinge och Skåne ska byggas ut till halvtimmestrafik i hela länet. Detta ger goda förutsättningar för att länet ska kunna fungera som en gemensam arbetsmarknad. I detta perspektiv är det aktuella området av stor betydelse.</p>
c) påverkans gränsöverskridande art,	<p>Ingen negativ påverkan förväntas. Under planarbetets gång kommer flera aspekter att utredas närmare, bland annat föroreningar (vilket redan pågår), dagvattenhantering, trafik, buller och påverkan på stadsbilden.</p> <p>Rangeringen av gods som idag pågår inom planområdet avses flyttas till Stilleryd där det strax norr om hamnen finns en godsbangård och kombiterminal som kan utökas inom gällande detaljplan. Kombiterminalen tar godståg på 750 meter, och är en tillgång för företag i hela regionen. Här kan gods lätt lastas om mellan lastbil, tåg eller fartyg. En särskild utredning för</p>

	<p>flytt av bangården pågår. Ett triangelspår mellan Blekinge Kustbana och de befintliga så kallade Stilleryds- och Kölöspåren i hamnområdet har byggts och är ett led i att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg. Triangelspåret avlastar Blekinge kustbana genom att godstrafik kan gå direkt till hamnområdet, utan att behöva växlas vid Karlshamns C.</p>
d) riskerna för människors hälsa eller för miljön,	<p>Hälso- och miljöaspekter bedöms inte försämrats som följd av föreslaget planprogram genomförande.</p> <p>Under planarbetets gång kommer flera aspekter att utredas närmare, bland annat föroreningar (vilket redan pågår), dagvattenhantering, risker, buller, trafik och geoteknik.</p>
e) påverkans storlek och fysiska omfattning	<p>Planområdet omfattar närmare 10 ha och avsikten är att det ska kunna rymma mellan 300 och 550 bostäder liksom arbetsplatser och centrumfunktioner.</p> <p>I närområdet finns ett stort antal bostäder vilka kommer att få en förändrad närmiljö jämfört med dagens situation. Sett till risker och andra störningar till följd av rangeringen av gods kommer ett genomförande av det avsedda planprogrammet att vara mycket positivt.</p> <p>Å andra sidan kommer området att belastas med mer trafikrörelser då antalet boende och verksamheter ökar och kollektivtrafiken fortsätter utvecklas. Detta kommer att noga studeras under planarbetets gång så att en god trafiklösning uppnås både inom planområdet och i dess närområde. Parkeringsnormen för framtida bostäder bör kunna hållas på en för Karlshamn låg nivå, då möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt är extremt goda.</p>
f) vilken betydelse och sårbarhet som det påverkade området har på grund av intensiv markanvändning, överskridna miljö kvalitetsnormer, kulturarvet eller speciella särdrag i naturen, och	<p>Planområdet ligger inom stadsväven, där riktningen enligt översiktsplanen är att vi vill se kompletteringar och förtätningar, en mer intensiv markanvändning. Detta ska dock göras med hänsyn tagen till platsens karaktär och genom att tillföra kvaliteter till närmiljön så att väsentliga värden för stadens struktur bibehålls eller stärks.</p> <p>Bergväggen norr om stationsläget och bergknallen i den sydöstra delen ska bevaras och fortsätta utgöra karaktärsdrag i området. De större</p>

	träd som finns inom området ska i den mån det är möjligt bevaras.
g) påverkan på områden eller natur som har erkänd nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus	Ingen negativ påverkan förväntas. Planprogrammet motverkar inte några nationella, regionala eller lokala mål. Ett genomförande av planprogrammet kommer att medverka till att minska resandets miljöbelastning då fler kan gå, cykla och åka kollektivt jämfört med om ett annat, mindre centralt och kollektivtrafknära, område exploaterats.

Ställningstagande – sammanfattande bedömning

- Föreslaget är i enlighet med översiktsplanens intentioner.
- Inga särskilt skyddade områden påverkas negativt.
- Inga nämnvärda negativa konsekvenser bedöms uppstå på natur- och kulturmiljö och stadsbild.
- Ett genomförande bedöms inte innebära några risker för människors hälsa och säkerhet.
- Miljökvalitetsnormer riskerar inte att överskridas.

Den bedömning som görs i dagsläget är att **ett genomförande av detaljplanen inte bedöms få betydande miljöpåverkan**. Detaljplanen kan reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma såsom föroreningar, dagvattenhantering, risker, buller, trafik, geoteknik, hotade arter och stadsbild. Frågorna kommer att utredas och studeras närmare under planarbets gång och planen utformas med hänsyn till dessa aspekter.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL) erfordras inte. Den påverkan som planens genomförande har på miljön beskrivs i planbeskrivningen.

Se vidare i checklisten på sidan 10.

Miljöbalken, MB <i>(Kursivt inom parentes är dokumenthänvisningar)</i>			
Frågeställningar	Ja	Nej	Kommentarer
Kap. 3 Berör ett genomförande av planen: 1. Stora opåverkade områden, enligt § 2? <i>(Kommunens översiktsplan)</i>		Nej	
2. Ekologiskt särskilt känsliga områden, enligt § 3? <i>(Kommunens översiktsplan, kommunens naturvårdsprogram, skogsstyrelsens nyckelbiotop- och sumpskogsinventering)</i>		Nej	
3. Jord- och skogsbruksmark, enligt § 4? <i>(Kommunens översiktsplan länsstyrelsens klassning av jordbruksmark, skogsstyrelsens översiktliga skogsinventering, kommunens naturvårdsinriktade skogsbruksplan)</i>		Nej	
4. Mark- och vattenområden med betydelse för yrkesfiske- eller vattenbruk, enligt § 5? <i>(Kommunens översiktsplan)</i>		Nej	
5. Mark- och vattenområden med natur- och kulturvärden samt av betydelse för friluftslivet, enligt § 6? <i>(Kommunens översiktsplan, "Karlshamns innerstadsbebyggelse", kulturminnesvårdsprogrammet, § 38-område, kommunens naturvårdsprogram.)</i> Se vidare under kap. 7 MB.	Ja		<p>Planområdet tangerar område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap § 6 MB. Området utgörs av Karlshamns stad, Kastellet och Boön (K6). Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö vad gäller rutnätsplanen och gatunätet.</p> <p>Planområdet gränsar till bostadsområdena Pengabergslyckan och kvarteret Päronet, vilka var utpekade som viktiga för kulturmiljön enligt § 38 i Byggnadsstadgan.</p> <p>Avsikten är att stor omsorg ska ägnas framtida byggnations gestaltning, i enighet med översiktsplanens intentioner om att "Främja god arkitektur och stadsbyggnad." I planarbetet kommer ett kvalitets/ gestaltungsprogram att tas fram.</p> <p>I den sydöstra delen finns område utpekat som naturmark i kommunens grönstrukturplan, vilket avses förbli naturmark.</p>

<p>6. Mark- och vattenområden med värdefulla ämnen och material, enligt § 7? <i>(Kommunens översiktsplan, SGU – inventeringar: grus, berg, morän)</i></p>		Nej	
<p>7. Mark- och vattenområden som är särskilt lämpade enligt § 8 för?</p> <p>a) Industriell produktion?</p> <p>b) Energiproduktion, energidistribution (nätkonsession och ledningsrätter för el- och energidistribution) <i>(Kommunens översiktsplan/planlagd mark)?</i></p> <p>c) Kommunikationer (vägar, järnvägar, sjöfart, luftfart, telekommunikationer, kollektivtrafik)?</p> <p>d) Vattenförsörjning?</p> <p>e) Avfallshantering?</p>	Ja	Nej	<p>Blekinge kustbana med förbindelsespår till Karlshamns hamnar och stationerna för resandebete i Karlshamn och Mörrum är av riksintresse. Bandelen Kristianstad – Karlshamn trafikeras idag med person- och godstrafik. Öster om Karlshamn förekommer endast persontrafik. En utveckling enligt avsett planprogram förutsätter en utveckling av godsringningen vid Karlshamns station.</p> <p>En särskild utredning om flytt av bangården pågår. Ett triangelspår har byggts för att avlasta Blekinge kustbana genom att godstrafik kan gå direkt till hamnområdet, utan att behöva växlas vid Karlshamns C. En ny godsbangård och kombi-terminal har uppförts i Stilleryd närmast norr om hamnen, vilken kan byggas ut ytterligare. Här kan gods lätt lastas om mellan lastbil, tåg eller fartyg.</p> <p>Mot bakgrund av de goda förutsättningar för en flytt av godsringningen som föreligger förväntas ingen negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer. Plangenomförandet innebär inte i övrigt någon inskränkning vad gäller möjligheterna att nyttja riksintresset för kommunikationer.</p>
<p>8. Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret, enligt § 9?</p>		Nej	

<p>9. Mark- och vattenområden av riksintressen, enligt § 5-8? Se nedan. (Kommunens översiktsplan)</p> <p>a) <u>Friluftsliv</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mörrumsåns dalgång, FK3 - Hällaryds skärgård – Eriksberg - Tjärö – Järnavik, FK4 <p>b) <u>Naturvård</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Stensnäs – Elleholm, NK5 - Mörrumsåns dalgång, NK6 - Ire – Loberget - Mieån, NK7 - Eriksberg – Tjärö – Järnavik – Tärnö, NK8 - Persgårde – Tattamåla, NK37 - Stärnö, NK38 <p>c) <u>Kulturmiljövård</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Letesmåla, K3 - Elleholm, K4 - Mörrum, Karlshamn, K5 - Karlshamns stad, Kastellet och Boön, K6 - Ire, K7 - Djurtorp, K8 <p>d) <u>Yrkesfiske</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Området mellan inre trälgränsen och territorialvattengränsen samt angränsande del av Hanöbukten, Y3. <p>e) <u>Energiproduktion</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Karlshamnsverket och Område norr om Munkahusviken - Område norr om Munkahusviken <p>f) <u>Sjöfart</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Karlshamns djuphamn <p>g) <u>Järnväg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Blekinge Kustbana 	<p>Ja</p> <p>Ja</p>	<p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p>	<p>Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö vad gäller rutnätsplanen och gatunätet, se även tidigare kommentar.</p> <p>Plangenomförandet innebära inte någon inskränkning vad gäller möjligheterna att nyttja</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>h) <u>Vägar</u> - E 22 - Länsväg 121</p> <p>i) <u>Värdefulla ämnen, mineral</u> - Diabas – Starnö</p> <p>j) <u>Totalförsvaret</u> - Havet (skjutområde) (- Samrådsområden)</p> <p>k) <u>Natura 2000-områden</u> Se bilaga 1 till denna behovsbedömning.</p> <p>l) <u>CW-områden (Convention of Wetlands)/Ramsar-områden</u> - Blekinge skärgård - Mörrumsån - Pukaviksbukten</p>		<p>Nej Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej Nej</p>	<p>riksintresset för kommunikationer. Se även tidigare kommentar.</p>
<p>Kap. 4 Berör ett genomförande av planen: 1. Åsnen med öar och strandområden och områdena söder därom, utmed Mörrumsån och vid sjön Mien till Pukaviksbukten och Listerlandet, enligt § 2, där turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas?</p>		<p>Nej</p>	
<p>2. Kustzonen, enligt § 4, med begränsningar för fritidsbebyggelse? (Kommunens översiktsplan)</p>	<p>Ja</p>		<p>Planområdets södra del ligger inom det geografiska riksintresseområdet för kustzonen. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Riksintresset påverkas därmed inte av avsedd detaljplan.</p>
<p>3. Mörrumsån, enligt § 6, där vattenkraftverk samt vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål inte får utföras?</p>		<p>Nej</p>	
<p>Kap. 5 Iakttas gällande miljö kvalitetsnormer? (Förordningarna om miljö kvalitetsnormer; fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), omgivningsbuller (SFS 2004:675), utomhusluft (SFS 2001:527) och vattenmiljö (SFS 2004:660).)</p>	<p>Ja</p>		

<p>Kap. 7 Berör ett genomförande av planen områden med skydd?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Allemansrätt 2. Nationalpark 3. Naturreservat 4. Kulturresevat 5. Naturminnen 6. Biotopskyddsområden 7. Djur/växtskyddsområden 8. Strandskyddsområden 9. Miljöskyddsområden 10. Vattenskyddsområden 	<p>Ja</p>	<p>Nej Nej Nej Nej Nej Nej Nej Nej Nej Nej</p>	<p>Delar av området är planlagt som allmän plats och därmed allmänt tillgängligt.</p>
<p>Kap 10. Omfattar planen mark- och vattenområden samt byggnader och anläggningar som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön? <i>(Länsstyrelsens identifiering av förorenade områden.)</i></p>			<p>I järnvägsmiljöer hanteras kemikalier för underhåll av tågen och järnvägsspåren och tåg tankas. Fastigheten Garaget 1 är markerad som potentiellt förorenad i länsstyrelsens GIS-skikt, med hänsyn till att en bilvårdsanläggning funnits på platsen. En historisk inventering har gjorts i bifogad förstudierapport och en provtagningsplan har tagits fram. För närvarande pågår miljöteknisk undersökning, vilken ska vara slutförd 30 juni 2017. Vid behov kommer marken att saneras till känslig markanvändning för att kunna bygga bostäder inom området. Ett genomförande av programförslaget är positivt ur den aspekten att potentiellt förorenad mark blir åtgärdad (klagomål om kreosotlukt har förekommit 25-30 år).</p>
<p>Övergripande miljömål Finns det någon risk att ett genomförande av planen åstadkommer effekter som:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strider mot kommunens lokala Agenda 21? 2. Strider mot nationella miljömål? 3. Strider mot regionala miljömål? 4. Strider mot kommunens miljöledningssystem? 		<p>Nej Nej Nej Nej</p>	<p>Sammantaget bedöms den föreslagna exploateringen inte strida mot Agenda 21, nationella miljömål, regionala miljömål eller kommunens miljöledningssystem.</p>

5. Var för sig är begränsade men tillsammans kan vara betydande?		Nej	
6. Kan orsaka skada på människors hälsa, direkt eller indirekt?		Nej	En miljöteknisk undersökning pågår. Vid behov kommer marken att saneras till känslig markanvändning.
Övrigt Kommer verksamheter som planen tillåter eller iordningställandet av planområdet att kräva anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken?	Ja		Detta beror på vilken typ av verksamheter som kommer att etableras inom planområdet. Det kan finnas verksamheter som kräver anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken. Till exempel en handelsetablering eller restaurang kan komma att kräva anmälan om köldmedia (frysbox).

<i>Plan- och bygglagen, PBL</i> (Kursivt inom parentes är dokumenthänvisningar)			
<i>Frågeställningar</i>	<i>Ja</i>	<i>Nej</i>	<i>Kommentar</i>
Kap. 2 Kan ett genomförande av planen: 1. Medföra avsevärd förändring av mark- eller vattenanvändningen i området, enligt § 2?	Ja		Området är idag planlagt för järnvägsändamål och garageändamål samt allmän plats, gata och park eller plantering. Ett genomförande enligt avsett planprogram kommer att avsevärt förändra markanvändningen. En ny stadsdel som knyter samman centrum, Prästslätten och områdena i norr kommer att växa fram.
2. Innebära påverkan, enligt § 5, på de boendes och övrigas hälsa på grund av: a) Radonförekomst? (Radonkarta, radonregister)		Nej	På SGU:s markradonöversikt finns ingen markering om att området skulle vara beläget där risken för höga markradonhalter bedöms som förhöjd och flygstrålningskartan (uranhalt) visar på låga värden. Frågan kommer att uppmärksammas i bygglovs-skedet då radonfrågan regleras i Boverkets byggregler (avsnitt 6:23).
b) Klimatologiska faktorer? - Solförhållanden - Vindförhållanden - Förändringar i luftrörelser, luftfuktighet, temperatur eller klimat (regionalt eller lokalt)?		Nej	Liten eller måttlig lokal påverkan som inte bedöms vara av betydelse. Frågan kommer att finnas med i kommande planarbete till exempel genom att solstudier kommer att tas fram.

<p>c) Trafikbuller? (Trafikbullerkartor, trafikräkningar, bullerberäkningar)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Väg - Järnväg - Sjöfart 	<p>Nej</p> <p>Under planarbetets gång kommer flera aspekter att utredas närmare, bland annat trafik och buller. Den förstudie som gjorts visar att den ekvivalenta ljudnivån beräknas till under 55 dBA för större delen av utbyggnadsområdet. Den maximala ljudnivån från spår- och vägtrafik kommer att vara den största utmaningen att reducera. Med tillämpningar av bullerskärmar samt placering och utformning av byggnaderna bedöms en god ljudmiljö uppnås.</p>
<p>d) Övrigt buller?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Externt industribuller - Motorsport - Skjutbana - Annat buller 	<p>Nej</p>
<p>e) Vibrationer/skakningar?</p>	<p>Nej</p> <p>Under exploateringskedet kan tillfälliga störningar förekomma.</p>
<p>f) Störning i "tyst miljö"?</p>	<p>Nej</p>
<p>g) Vattenföroreningar / förändringar / vattenföretag?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förändringar av grundvattenkvaliteten? - Förändring av flödesriktningen för grundvatten? - Minskning av vattentillgången i någon yt- eller grundvattentäkt? - Förändrade infiltrationsförhållanden, avrinning eller dräneringsmönster med risk för översvämning/uttorkning? - Förändringar i dagvattenomhändertagandet och/eller ytvattenkvaliteten (bakteriologiskt eller kemiskt, temperatur och omblandning)? - Förändring av flöde, riktning eller strömförhållanden eller påverkan på strandlinjen i något vattendrag, sjö eller havsområde? - Krävs tillstånd för vattenverksamhet? 	<p>Nej</p> <p>Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. I och kring området finns VA-ledningar. Området korsas av en spillvattenledning samt ett dagvattensystem utformat efter dagens behov.</p> <p>Det kommer stora dagvattenvolymer från Prästslätten/Frökens källa som går vidare genom staden och mynnar vid hamnparken. Delar av stationsområdet riskerar att drabbas av vatten/översvämning, ytan mellan Regeringsgatan och Källvägen ligger lågt, ner mot -1 meter.</p> <p>Inom delar av området finns idag goda möjligheter till infiltration. Då de hårdgjorda ytorna ökar måste omhändertagandet av dagvatten ses över för att inte skapa problem i ledningssystemet. Kommunen ser positivt på öppna dagvattensystem och möjlighet till fördröjning inom fastigheten. Under planarbetets gång kommer dagvattenhanteringen att studeras närmare.</p> <p>I samband med den miljötekniska undersökningen ska provtagning av grundvatten göras för att kontrollera eventuell urlakning av potentiella föroreningar eller påverkan av föroreningar uppströms undersökningsområdet. Dessutom avläses grundvattennivåer för att kunna göra en bedömning av grundvattnets strömningsriktning. Se vidare i bifogad förstudierapport.</p>

<p>h) Luftföroreningar? - Väsentliga luftutsläpp eller försämring av luftkvaliteten? - Obehaglig lukt?</p> <p>i) Förekomst av elektriska/magnetiska fält? (Kommunens översiktsplan vad gäller kraftledningars dragning.)</p> <p>j) Störande ljussken?</p> <p>k) Närhet till djurhållning? (<i>"Djurhållning och bostäder - kunskapsöversikt för samhällsplanering i Blekinge län"</i>)</p>	<p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p>	<p>Planområdet ligger vid befintliga vägar och är delvis påverkat av fordons strålkastarsken redan idag.</p>
<p>3. Innebära risk, enligt § 6, för: (Geotekniska utredningar, "Bättre plats för arbete" etc.)</p> <p>a) Brand och explosion?</p> <p>b) Utsläpp av särskilt miljö- och hälsofarliga ämnen vid händelse av olycka?</p> <p>c) Att människor utsätts för hälsofara inklusive mental ohälsa?</p> <p>d) Försämrade trafiksäkerhet? - Gc-trafik - Fordonsstrafik - Parkering etc.</p> <p>e) Olyckor i samband med transporter av farligt gods? (<i>Karta: transportvägar farligt gods</i>)</p>	<p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p>	<p>Ett genomförande av planprogrammet förutsätter en avveckling av godsrankeringen, men även om rangering av farligt gods avvecklas och flyttas till Stilleryd får det antas att transport av farligt gods ska kunna passera på spåret längst i norr. Beroende på mängder och typ av farligt gods som kan komma att passera området kan olika åtgärder krävas för att uppnå en acceptabel risknivå, exempelvis brandklassade fasader och fönster, strategisk placering av utrymningsvägar och avstängningsbar ventilation. Vilka åtgärder som krävs kommer att utredas i det fortsatta planarbetet i en detaljerad riskutredning.</p> <p>Tåg med låsta bromsar kan ge upphov till brand, men denna situation finns redan idag.</p> <p>Förstudierapporten berör trafiksäkerhetsaspekter inom olika delar av området. Aspekten kommer att fördjupas i det fortsatta planarbetet så att en god trafiksäkerhet garanteras inom planområdet såväl som i dess kopplingar till omgivningen.</p> <p>De olycksrisker som bedöms kunna påverka projektets genomförande och områdets framtida utformning är begränsade till transport av farligt gods på järnväg som i sådana fall kommer att ske på det nordligast belägna spåret. Frågan kommer att studeras närmare i det fortsatta planarbetet.</p>

f) Instabilitet i markförhållandena eller de geologiska grundförhållandena?

- Skred
- Ras
- Sättningar etc.

Nej

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs området huvudsakligen av fyllning och glacial lera. Lokalt förekommer även berg i dagen. Enligt SGU:s jorddjupskarta ligger berget huvudsakligen cirka 5 - 20 meter under befintlig markyta, med undantag för områden med berg i dagen samt dess omedelbara närområde.

I läget för nuvarande järnvägsspår bedöms berget ligga ytligt. Jorden inom området antas huvudsakligen utgöras av högst någon meter fyllning som via cirka 1 - 12 meter silt och lera vilar på friktionsjord. Silten tros huvudsakligen återfinnas mellan fyllningen och leran.

Grundläggningsförutsättningarna inom det aktuella området bedöms huvudsakligen variera mellan något komplicerade och dåliga. Lokalt förekommer områden med, ur geoteknisk synvinkel, goda grundläggningsförutsättningar (berg och morän). Se vidare i bifogad förstudierapport. För att ytterligare belysa de geotekniska förutsättningarna kommer en översiktlig geoteknisk undersökning av hela området att utföras. Inför framtida byggnation krävs sannolikt kompletterande undersökningar och utredningar för varje konstruktion (byggnader, vägar, va-utbyggnad), då läge, nivå, laster med mera är kända, för att belysa konstruktionens specifika grundläggningsförutsättningar.

I länsstyrelsens länsövergripande planeringsunderlag redovisas vissa områden där det finns förutsättningar för ras och skred, se karta nedan med orange markering.



<p>g) Skada eller förändring av någon värdefull geologisk formation?</p> <p>h) Erosion?</p> <p>i) Förändrade sedimentationsförhållanden i vattendrag, sjö eller havsområde?</p> <p>j) Att befintlig miljöstörande verksamhet i omgivningen kan ha negativ inverkan på projektet?</p>		<p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p>	<p>I den södra delen finns ett par bergsknallar som reser sig över omgivningarna. Avsikten är att dessa ska finnas kvar.</p>
<p>4. Medföra påverkan, enligt § 6, på:</p> <p>a) Stads- och landskapsbilden?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fysiska ingrepp/tillförs nya element? - Försämring av någon vacker utblick/viktig siktlinje eller stadsbils- eller landskapsmässigt skönhetsvärde? - Betydande förändring vad gäller sammanhanget med omgivningen (bebyggelsehistoria, skala, struktur etc.)? - Skapas någon otrygg stads- eller landskapsmiljö? <p>b) Natur- och kulturvärden?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betydande förändringar i antalet eller sammansättningen av växtarter eller växtsamhällen? - Betydande förändringar i närmiljön, på grönstrukturen? - Minskning i antal av någon unik, sällsynt eller hotad växtart eller växtsamhälle? - Införande av någon ny växtart? - Sämre möjligheter att använda området i forsknings- eller undervisningssyfte? 	<p>Ja</p> <p>Nej</p>	<p>Avsikten är att uppföra en ny stadsdel med funktionsblandad bebyggelse innehållande bland annat mellan 300 och 550 bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner.</p> <p>Kommande bebyggelses höjd kommer att studeras närmare i det fortsatta planarbetet, men avsikten är att tillåta högre hus än intilliggande bebyggelse. Platsen bedöms tåla detta och exploateringen tar på så sätt tillvara det attraktiva, centrala läget. Norr om stationen, vid Norra Prästslätten/Frökens källa, är topografin dramatisk och befintliga bostadsområden ligger betydligt högre än aktuellt planområde. Detta medför att planerad bebyggelse inte har sådan påverkan på stadsbilden som om topografin vore flack. Den föreslagna planen har möjlighet att påverka stadsmiljön i positiv riktning.</p> <p>Stora delar av området är hårdgjort eller grusat. I den södra delen finns ett par bergsknallar som reser sig över omgivningarna. Området där den östra knallen ligger är utpekade som naturmark i kommunens grönstrukturplan från 2012. Bergsknallarna avses bevaras.</p> <p>I anslutning till bergknallarna finns grönytor med en del träd, varav vissa är utpekade i länsstyrelsens register som skyddsvärda. Även i områdets nordvästra delar finns skyddsvärda träd. I parkytan i den västra delen finns en hel del vegetation. De större träd som finns inom planområdet ska i den mån det är möjligt bevaras som en del av områdets framtida grönstruktur.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - Betydande förändringar av antalet eller sammansättningen av djurarter i området (däggdjur, fåglar, fiskar, reptiler, skaldjur, insekter)? - Minskning i antalet av någon unik, sällsynt eller hotad djurart? - Införande av nya djurarter i området, eller verka som gräns för djurens förflyttningar och rörelser? - Försämring av fiskevatten eller jaktmarker? 			<p>Inom bangården finns flera fynd av hotade arter, ruderatarter. I kommande planarbete ska som en kompensationsåtgärd förutsättningar för gröna tak ges, så att dessa arter kan gynnas.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<i>Kulturmiljölag</i>			
<i>Frågeställningar</i>	<i>Ja</i>	<i>Nej</i>	<i>Kommentar</i>
<p>Kap. 2 Berör ett genomförande av planen: Fasta fornlämningar enligt § 1;</p> <p>a) Gravar, gravbyggnader och gravfält samt kyrkogårdar och andra begravningsplatser?</p> <p>b) Resta stenar samt stenar och bergytor med inskrifter, symboler, märken och bilder samt andra ristningar eller målningar?</p> <p>c) Kors och minnesvårdar?</p> <p>d) Samlingsplatser för rättskipning, kult, handel och andra allmänna ändamål?</p> <p>e) Lämningar av bostäder, boplatser och arbetsplatser samt kulturlager som uppkommit vid bruket av sådana bostäder eller platser, liksom lämningar efter arbetsliv och näringsfång?</p>		<p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p> <p>Nej</p>	

f) Ruiner av borgar, slott, kloster, kyrkobyggnader och försvarsanläggningar samt av andra märkliga byggnader och byggnadsverk?		Nej	
g) Färdvägar och broar, hamnanläggningar, vårdkasar, vägmärken, sjömärken och likartade anläggningar för samfärdsel samt gränsmärken och labyrinter?		Nej	
h) Skeppsvrak, om minst etthundra år kan antas ha gått sedan skeppet blev vrak?		Nej	
i) Naturbildningar till vilka ålderdomliga bruk, sägner eller märkliga historiska minnen är knutna liksom lämningar efter äldre folklig kult?		Nej	
Kap. 3 Berör ett genomförande av planen: 1. Byggnadsminne		Nej	
Kap. 4 Berör ett genomförande av planen: 1. Kyrkliga kulturminnen? (Kulturhistoriska värden i kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser.)		Nej	

Medverkande tjänstemän

Behovsbedömningen har upprättats av planarkitekt Jeanette Conradsson på stadsmiljöavdelningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Karlshamns kommun, i samråd med Jonas Engzell Miljöförbundet Blekinge väst.

Karlshamn den 22 maj 2017

Jeanette Conradsson
Planarkitekt

Emina Kovacic
Stadsarkitekt

Bilaga 1

Natura 2000-områden i Karlshamns kommun

Loberget (fågeldirektiv)
Tjärö-Bockön-Eriksberg (fågeldirektiv)
Bellevueparken (habitatdirektiv)
Boarp (habitatdirektiv)
Bockön-Mjöö (habitatdirektiv)
Bökemåla (habitatdirektiv)
Elleholm norra (habitatdirektiv)
Elleholm (habitatdirektiv)
Eriksberg (habitatdirektiv)
Fölsö (habitatdirektiv)
Grimsmåla (habitatdirektiv)
Hjärtsjömåla (habitatdirektiv)
Härnäs (habitatdirektiv)
Ire (habitatdirektiv)
Kvallåkra (habitatdirektiv)
Käringahejan (habitatdirektiv)
Loberget (habitatdirektiv)
Långasjönäs (habitatdirektiv)
Persgårde (habitatdirektiv)
Ringamåla (habitatdirektiv)
Slänsmåla (habitatdirektiv)
Strömma (habitatdirektiv)
Stärnö (habitatdirektiv)
Tattamåla (habitatdirektiv)
Tjärö (habitatdirektiv)
Tärnö-Harö-Brorsö (habitatdirektiv)
Tärnö-Yttre Ekö (habitatdirektiv)
Mörrumsån (habitatdirektiv)
Pukaviksbukten (habitatdirektiv)
Öjasjömåla (habitatdirektiv)
Östra Kvallåkra (habitatdirektiv)



Karlshamns kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Rådhuset
374 81 Karlshamn

Samråd om behovsbedömning inför planprogram för stationsområdet Karlshamn, Karlshamns kommun

Länsstyrelsen har för samråd fått behovsbedömning för miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inför framtagande av planprogram för stationsområdet Karlshamn (fastigheterna Garaget 1, Karlshamn 4:16 och 4:19 samt del av Karlshamn 2:1, 3:8, 4:1 och 4:2), Karlshamns kommun.

Sammanfattad beskrivning av planförslaget

Planområdet omfattar stationen vid Järnvägsplan och angränsande ytor begränsade av Regeringsgatan, Källvägen, Kolonigatan och Långakärrvägen. Området gränsar i norr mot naturmark och bostadsområdet Norra Prästslätten med såväl en- och tvåbostadshus som flerbostadshus. I öster finns ett villaområde, Pengabergslyckan, och söder och väster om området finns flerbostadshus i kvarteren Plommonet, Päronet och Hjorten.

I kommunens översiktsplan, Karlshamn 2030, är visionen för området är att en helt ny stadsdel skapas då godshanteringen flyttas till Stilleryd. Stadsdelen ska knyta samman stadskärnan med Prästslätten och områdena i norr. Söder om spåren ska nya kvarter med bostäder, arbetsplatser och service växa fram, från Stationsvägen i söder till Regeringsgatan i norr. Stadsdelen är tänkt att byggas ut i flera etapper inom en tidsperiod på 5 till 15 år. Beroende på exploateringsgrad kan området rymma mellan 300 och 550 bostäder. Utvecklingen av området förutsätter att rangerbangården flyttas till Stilleryd och att marken kan saneras för bostadsändamål till nivå för känslig markanvändning.

En behovsbedömning har genomförts och kommunens ställningstagande är att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms få betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt 4 kap 34 § PBL (PBL 2010:900) inte erfordras. Länsstyrelsen instämmer i detta, och samråd om behovsbedömningen har härmed skett.

Länsstyrelsens synpunkter och råd

Förutom att planområdet ligger i direkt anslutning till tåg- och busstation har området även ett centrumnära läge med gångavstånd till såväl offentlig som kommersiell service. Länsstyrelsen ser positivt på att nyttjandet av marken kan effektiviseras genom förtätning med ytterligare bostäder. Länsstyrelsen redovisar sina synpunkter nedan som kommunen bör beakta i det fortsatta planarbetet.

Intressen som berörs

Södra delen av området ingår i det geografiska riksintresseområdet för kustzonen enligt 4 kap 4 §§ MB. Detta innebär bl a begränsningar när det gäller utbyggnad av fritidshus och att exploateringsföretag inte får vidtas som påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden.

Postadress	Besöksadress	Telefon/Telefax	E-post/webbplats:	Org.nr
SE-371 86 KARLSKRONA	Skeppsbrokajen 4	010-22 40 000 010-22 40 223	blekinge@lansstyrelsen.se www.lansstyrelsen.se/blekinge	202100-2320

Blekinge kustbana angränsar mot planområdet. Kustbanan är av riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten, utnyttjandet eller framtida utveckling av anläggningen. Trafikverket framför att generellt bör ingen ny bebyggelse tillkomma inom 30 m från spårmit. Skyddsavståndet syftar till att skydda bebyggelse vid eventuell urspårning av tåg.

Länsstyrelsen gör bedömningen att förslaget är förenligt med bevarandebestämmelserna på platsen.

Miljö kvalitetsnormer vatten - Dagvatten

Länsstyrelsens lågpunktskartering indikerar ett område med risk för vattenansamling vid kraftiga skyfall, se bild nedan, och det kommunen föreslår här en dagvattendamm. Extremnederbörden beräknas öka framöver och enligt SMHIs senaste analyser beräknas korttidsnederbördens intensitet öka med upp emot 50 procent fram till år 2100, jämfört med dagens klimat. Det är därför viktigt att ta hänsyn till framtida ökad nederbördsintensitet vid utformning av dagvattenhantering i området, såväl avseende fysisk dimensionering som kapacitet för eventuell reningsbehov. För nederbördsmängder som inte kan omhändertas av dagvattensystemet behöver tillfälliga magasineringsytor och avrinningsvägar planeras. Regelbunden gatusopning är ett effektivt sätt att minska tillförseln av föroreningar till dagvattnet, och därmed minska reningsbehovet.

I behovsbedömningen anges att planförslaget iakttar gällande miljö kvalitetsnormer. Dagvattenutredningen som ska tas fram behöver även belysa hur berörd vattenförekomst (Mieåns) status och miljö kvalitetsnormer påverkas och om förslaget kan innebära att uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten försvåras.

Farligt gods

I underlaget till förstudie anges att visionen från översiktsplanen behöver anpassas till länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods, vilket är positivt. I annat fall behöver en risk- och bullerutredning för järnvägstrafik och farligt gods tas fram för programområdet. En sådan analys ska redovisa konsekvenserna vid urspårat tåg med och utan farligt gods. I Blekingestrategin *Attraktiva Blekinge* är en tydlig ambition formulerad om att spårtrafiken successivt ska öka i omfattning. En utredning behöver därför ha ett framtidsperspektiv som sträcker sig 20 år fram i tiden. Prognos och riskbild för planområdet behöver formuleras i samverkan med Trafikverket, i egenskap av ägare av anläggning för kommunikation av riksintresse. Utredningen ska ge förslag på lämpliga riskreducerande åtgärder i det fall sådana anses behövas för att lindra konsekvenser av olycka med farligt gods.

Buller och vibrationer

Enligt de nya bullerreglerna i plan- och bygglagen som trädde i kraft 2 januari 2015 är det ett krav att beräknade bullernivåer ska redovisas i planbeskrivningen. De beräkningar kommunen tagit fram visar tydligt att det är de maximala ljudnivåerna som är svårast att klara. Länsstyrelsen förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller kan uppfyllas.

Järnvägstrafiken kan ge upphov till vibrationer i området vilka kan komma att påverka planerad bebyggelse. Länsstyrelsen anser det väsentligt att frågeställningen kring vibrationer utreds i det fortsatta planarbetet.

Förorenade områden

Länsstyrelsen har vid tidigare kontakter med Sweco lämnat information och synpunkter om de potentiellt förorenade områden som berörs av den aktuella planen. Det bör noteras att rangerbangården och andra delar av järnvägsverksamheten inte har ingått i Länsstyrelsens inventeringsuppdrag när det gäller förekomst av eventuella föroreningar eller miljö- och hälsorisker. Verksamhet som kan knytas till järnvägstrafik har inventerats av dåvarande Banverket men idag hanteras dessa arbetsuppgifter av Trafikverket. Länsstyrelsen har därför ingen kännedom om

vilka ämnen och kemikalier som har hanterats inom f d Banverkets verksamhet. När det gäller stationsbyggnaden med tillhörande lagerlokaler och eventuellt även bussgaraget kan även Jernhusen AB ha ett ansvar när det gäller inventering av eventuella föroreningar samt miljö- och hälsorisker. Länsstyrelsen har inte någon kännedom om vilka ämnen och kemikalier som har hanterats inom stationsbyggnaderna och inte heller hur lagring, hantering, påfyllning och spridning av bekämpningsmedel har gått till. Användning av bekämpningsmedel inom spårområdet har förekommit under lång tid, möjligen har kemisk ogräsbekämpning även genomförts runt stationsbyggnader, parkeringsplatser, bussgarage mm. Upplag och hantering av kreosotimpregnerade slipers har förekommit inom området. Inte heller dessa verksamheter har Länsstyrelsen någon detaljerad information eller kännedom om.

I underlaget till förstudien ”Stationsstaden Karlshamn 18 maj 2017” anges hur det fortsatta arbetet ska ske, bl a genom framtagande av en provtagningsplan samt provtagning i fält. Länsstyrelsen har i nuläget inget att erinra när det gäller vad som har angetts i underlaget, men vill framhålla vikten av att även eventuella föroreningar eller skadliga ämnen i byggnadsmaterial och andra konstruktioner beaktas i samband med undersökningarna, framför allt när det gäller byggnader som ska rivas, byggas om eller renoveras. Med anledning av att vissa brandsläckningsskum kan innehålla poly- och perfluorerade ämnen (även benämnda PFAS) bör det fortsatta utredningsarbetet även inkludera dokumentation av eventuella bränder inom planområdet för att säkerställa att eventuella PFAS-föroreningar uppmärksammas.

Förutsättningar för skred

SGI och SGU har i samarbete tagit fram ett nytt kartunderlag under 2015 som visar områden där förutsättningar för ras och skred kan föreligga, så kallade akksamhetsområden. Det nya underlaget nås via [SGI:s karttjänst](#) och GIS-underlaget kan beställas kostnadsfritt via Geodataportalen eller SGUs kundtjänst. Kartunderlaget benämns *Förutsättningar för skred i finkorniga jordarter*. I karttjänsten finns produktblad med tydlig information om hur underlaget kan användas och vilka begränsningar som finns.

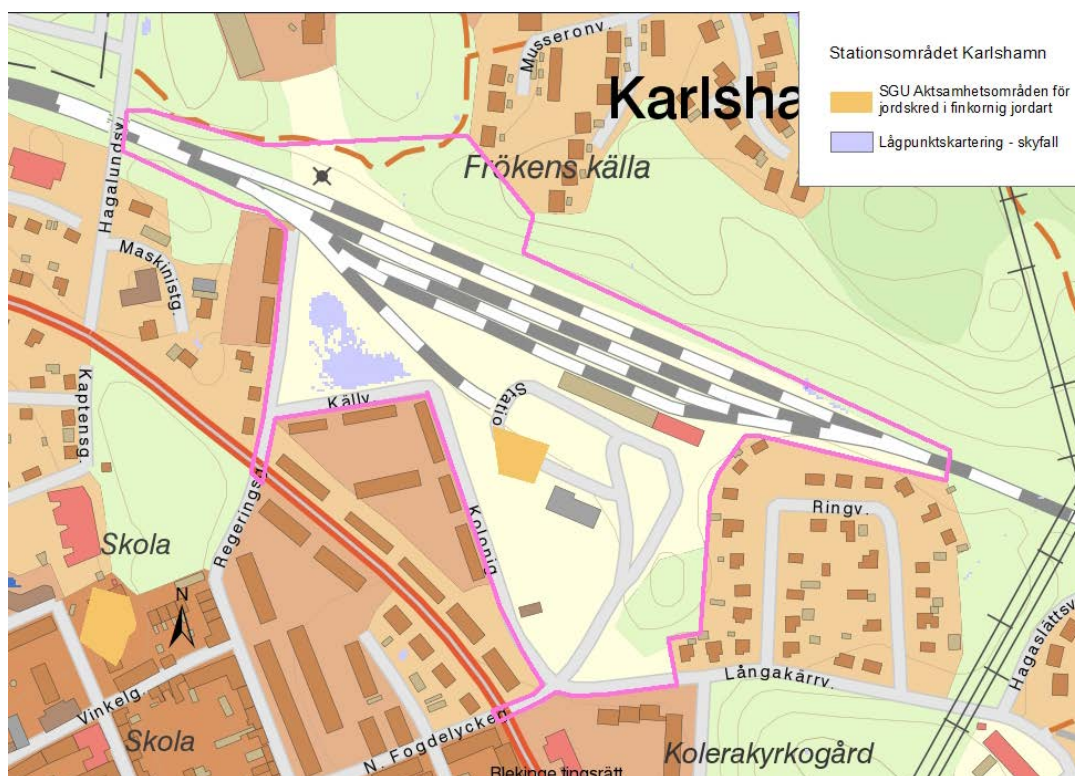


Bild. Planområdet med akksamhetsområde för jordskred och lågpunkter

Hög markvattenhalt ökar risken för skred. Riskerna för skred förväntas öka i framtiden i samband med hög nederbörd och översvämningar vid sjöar, vattendrag och vid kusten. Enligt kartunderlaget kan det finnas risk för ras och skred i finkorniga jordarter i mitten av planområdet, se bild ovan, vilket bör följas upp med geotekniska undersökningar för att bedöma markens stabilitet. Det anges även i handlingarna att en översiktlig geoteknisk utredning av hela området bör göras.

Hotade arter

I behovsbedömningen föreslås gröna tak som kompensation för de hotade ruderväxter som finns inom bangårdsområdet. Länsstyrelsen ser positivt på kompensationsåtgärder, men det är då viktigt att kompensationsytan är anpassad för de hotade växterna. T ex kan dessa ha svårt att etablera sig på sedumtak.

Lövträd är mycket viktiga för den biologiska mångfalden i landskapet och i handlingarna anges att de större träd som finns i området i största möjliga mån ska bevaras.

Gamla grova ekar kan även utgöra livsmiljö för den fridlysta läderbaggen och därmed vara skyddade enligt artskyddsförordningen. Om det finns risk att de skadas krävs en dispens från artskyddsförordningen. Nedtagning av gamla grova träd kan även anses som väsentlig påverkan på naturmiljön, och därmed kräva samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § MB.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster som naturens ekosystem ger som gynnar oss människor och som bidrar till vårt välbefinnande. Det handlar om vanliga produkter som spannmål och träråvara samt tjänster som att rena vatten, reglera klimat, pollinera växter och sociala värden i tätortsnära natur.

2013 kom den statliga [utredningen Synliggöra värdet av ekosystemtjänster- åtgärder för välfärd genom biologisk mångfald och ekosystemtjänster](#) som belyser behovet av att koppla ekosystemtjänster till samhällsutvecklingen och att använda ekosystemtjänstkonceptet i samhällsbyggnad. Genom att integrera ekosystemtjänster inom olika samhällssektorer kan ekosystemens kapacitet att generera viktiga ekosystemtjänster säkerställas, och därmed kan samhällets möjligheter att uppnå hållbar utveckling förbättras.

Planering med ekosystemtjänster kan generera positiva synergier, till exempel mellan klimatanpassning och attraktiva boendemiljöer. Naturvårdsverket har tagit fram *Argument för mer ekosystemtjänster* (Rapport 6736), som kan inspirera till att börja se och räkna med ekosystemtjänster när planer ska tas fram. I det kommande planarbetet bör kommunen belysa hur de avser att jobba med ekosystemtjänster inom planområdet.

Deltagare

I detta yttrande har länsråd Helena Morgonsköld beslutat och planarkitekt Yvonne Egnér varit föredragande. I ärendet har även miljöhandläggare Christer Idström, miljöhandläggare Anne Sofie Green Hansen, kris- och beredskapssamordnare Georg Marcusson och naturvårdshandläggare Annika Lydänge deltagit.

Helena Morgonsköld

Yvonne Egnér

Kopia
Akten