

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten Karlshamn 4:16
och del av Garaget 1 med flera
(Ettapp 1, Nya Stationsstaden Karlshamn),

Karlshamn, Karlshamns kommun, Blekinge län

Samrådshandling • Utökat förfarande

Samrådsbeslut	BN	2021-10-13
Granskningsbeslut	BN	20XX-XX-XX
Antagandebeslut	KF	20XX-XX-XX
Laga kraft		20XX-XX-XX



Illustration Fojab

Innehåll

2	Innehåll	9	Planförslag
3	Om detaljplanen	9	Plankarta
3	Handlingar	10	Förklaring av planbestämmelserna
3	Planprocess	17	Förutsättningar och konsekvenser
4	Sammanfattning	32	Genomförande
4	Bakgrund	32	Administrativa frågor
4	Syfte	33	Organisatoriska frågor
4	Planförslagets huvuddrag	33	Fastighetsrättsliga frågor
5	Plandata	35	Ekonomiska frågor
5	Läge och areal	35	Tekniska frågor
5	Markägoförhållanden	35	Medverkande tjänstepersoner
6	Tidigare ställningstaganden		
6	Översiktsplan Karlshamn 2030		
6	Grönstrukturplan 2006, reviderad 2012		
7	Hållbara Karlshamn 2030		
7	Detaljplaner		
7	Tomtindelning		
7	Miljökvalitetsmål		
8	Miljökvalitetsnormer		
9	Undersökning av betydande miljöpåverkan		

Om detaljplanen

Handlingar

Av följande handlingar är det endast plankartan med bestämmelser som har juridisk verkan. Resterande handlingar utgör komplement och underlag till detaljplanen.

Plankarta med bestämmelser, skala 1:1000, daterad 2021-10-06

Planbeskrivning, daterad 2021-10-06

Beslutsunderlag för behovsbedömning/avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2017-05-22

Grundkarta, skala 1:1000, upprättad 2021-04-21, fastighetsredovisningen avser förhållandena 2021-06-13

Fastighetsförteckning, daterad 2021-06-13

Nya Stationsstaden Karlshamn, Stadsutvecklingsprogram, underlag till detaljplan etapp 1, daterat 2021-02-23

Miljöteknisk markundersökning, daterad 2017-05-31

Detaljerad riskbedömning, daterad 2018-10-09

Dagvattenutredning, daterad 2018-06-26, rev. 2018-09-25

Markteknisk undersökningsrapport/geoteknik, daterad 2018-06-29, rev. 2018-10-18

PM - Översiktlig geoteknisk utredning, daterad 2018-06-29, rev. 2018-10-18

Utredning av komfortzon inför planerad byggnation - vibrationer från spårväg, daterad 2018-07-05, rev. 2018-10-04

Trafikbullerutredning, daterad 2018-06-28

Trafikutredning, daterad 2018-06-28

PM risk - second opinion, daterad 2019-02-01

Fördjupad riskbedömning, daterad 2019-05-17, rev. 2019-06-03

Planprocess

Planförfarande

Denna detaljplan handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:900). Planarbetet genomförs med ett utökat planförfarande då planförslaget anses vara av stort allmänt intresse på grund av dess läge och innehåll. Ett planprogram bedöms inte vara nödvändigt då planförslaget följer översiktsplanens intentioner, vilka också konkretiserats i ett stadsutvecklingsprogram som bedöms kunna ligga till grund för etappvisa detaljplaner inom området. Kommunen kan ange mål och utgångspunkter för planarbetet i ett särskilt program enligt plan- och bygglagens 5 kap. 10 §. Det finns dock inte något krav på att ett formellt program ska tas fram utan det är kommunen själv som avgör om det behövs. Att upprätta ett mer formellt planprogram skulle, med vad som nu är känt, förlänga planprocessen i onödan och bedöms inte behövas för att underlätta detaljplanarbetet. Programsamrådet fyller då inte sin funktion och de planförslag som senare skickas ut för samråd blir nästintill identiska med planprogrammet.

Planprocessen är en demokratisk process med lagstadgade krav på allmänhetens insyn och medverkan. Under planarbetets gång kommer handlingarna att ställas ut för samråd och granskning med möjligheter för alla att lämna synpunkter. Planhandlingarna ställs ut i Rådhuset och hålls även tillgängliga på Karlshamns bibliotek. Handlingarna, förutom fastighetsförteckningen, finns också tillgängliga på kommunens webbsida: www.karlshamn.se/detaljplaner.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.

Preliminär tidplan

Samråd	Tredje kvartalet 2021
Granskning	Första kvartalet 2022
Antagande	Andra kvartalet 2022
Laga kraft	Tredje kvartalet 2022

Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång som en följd av oförutsägbara händelser.



Aktuellt skede i planprocessen: samråd.

Sammanfattning

Bakgrund

Med utgångspunkt i översiktsplanen genomfördes 2016, jämte en förstudie, ett parallellt uppdrag om Karlshamns centrala stationsområde med syfte att möjliggöra en ny funktionsblandad stadsdel. Kommunstyrelsen gav 2017 byggnadsnämnden i uppdrag att påbörja ett programarbete med utgångspunkt i framtaget underlag. Ett antal utredningar togs fram under åren 2017-2019 och under 2020 har med utgångspunkt i dessa ett stadsutvecklingsprogram och underlag för en första detaljplan upprättats. Kommunstyrelsen godkände programmet i mars 2021 och gav byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta detaljplan för en första etapp.

Syfte

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för byggnation av nya bostäder och arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. För att möjliggöra för flera användningar medger planförslaget även vård samt verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå för många människor, som till exempel restauranger och butiker. Syftet är också att skapa bra förutsättningar för busstrafiken liksom att möjliggöra allmänt tillgängliga ytor för vistelse och förflyttning.

Detaljplanen är den första etappen i omvandlingen av Karlshamns centrala stationsområde och en av projektets viktigaste målsättningar är att skapa en attraktiv stationsmiljö och en bra bytespunkt för resenärer med kollektivtrafik.

Planförslagets huvuddrag

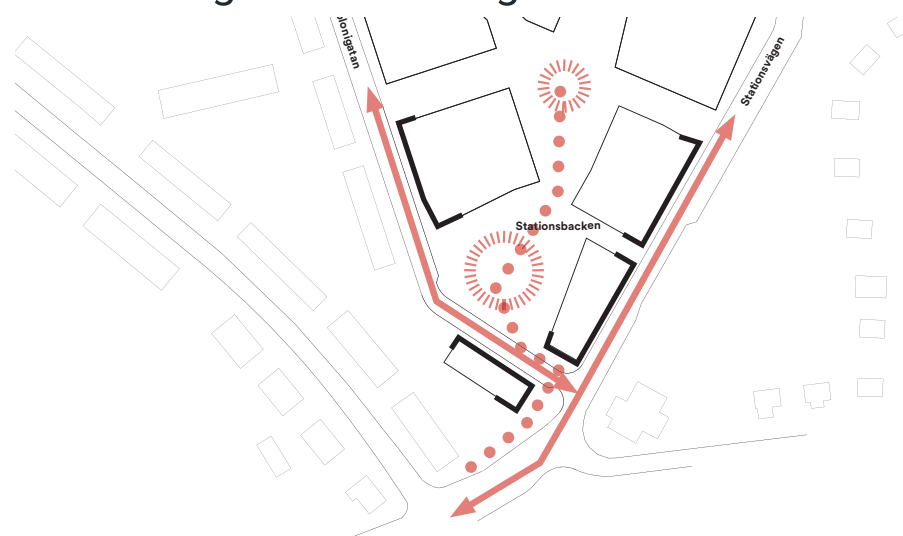


Illustration Fojab. Lamellhuset ligger närmare Stationsvägen i planförslaget.

Kvarteren längs Stationsvägen knyter samman stationen med innerstaden. Bebyggelsen ges en urban karaktär med tydliga kanter som bidrar till en tydlig struktur och riktning.

Kolonigatans sträckning förändras och gatan får ett nytt sammanhang med ny bebyggelse såväl norr som söder om gatan. Detta bidrar till en mer urban och sammanhållen karaktär.

Stråket igenom bebyggelseområdet ges en mindre riktad karaktär och kvarterens kanter bildar en mjukare övergång mellan stadsrum och byggnad och erbjuder en miljö som lämpar sig för vistelse.

Plandata



Flygbild från nordväst över planområdet med omnejd.



Planområdets läge i Karlshamn.

Läge och areal

Planområdet är beläget invid stationen i centrala Karlshamn, cirka 700 meter från torget. Planområdet gränsar i norr till de fastigheter där stationsbyggnaden och spårområdet är belägna. I öster finns ett villaområde, Pengabergslyckan, samt ett mindre naturområde och ett nytt bostadshus, vilket är under uppförande. Söder och väster om planområdet finns flerbostadshus i kvarteren Plommonet och Päronet. Planområdet är cirka 2,6 hektar stort.

Markägförhållanden

Detaljplanen omfattar fastigheten Karlshamn 4:16 i sin helhet och del av Karlshamn 2:1 och 4:1, samtliga i kommunal ägo. Även del av den privatägda fastigheten Garaget 1 ingår i planområdet.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan Karlshamn 2030

Kommunfullmäktige antog 2015-05-04 gällande översiktsplan, Karlshamn 2030, med tillhörande utvecklingsstrategier, planen aktualitetsprövades 2019-04-08. Strategierna pekar ut området vid stationen som ett utvecklingsområde för stadsbebyggelse. Efterfrågan på stadsnära bostäder i Karlshamns kommun är stor. Målsättningen inom den översiktliga planeringen är att bostadsbebyggelse placeras i eller i anslutning till stadskärnan samt i riktning österut.

Planområdet ingår huvudsakligen i delområde A4. Stationen. Visionen för området är att en helt ny stadsdel skapats då godshanteringen flyttats 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 sydost till Regeringsgatan i nordväst. Karlshamn ska genom satsningarna vid stationen stärkas som attraktiv bostadsort och byggnationen ska bidra till att öka kommunens betydelse som en viktig nod i regionen. Området har stor betydelse såväl i ett kommunalt som regionalt perspektiv. Stadsdelen är tänkt att byggas ut i flera etapper inom en tidsperiod på 5 till 15 år.

En huvudfråga i översiktsplanen är strävan efter en hållbar utveckling där en social, ekologisk och ekonomisk dimension beaktas. En utveckling i området är helt i linje med den utbyggnadsordning översiktsplanen pekar ut. Karlshamn ska fortsätta växa på ett långsiktigt hållbart sätt genom att i första hand tillämpa tre utbyggnadsprinciper: Bygg och utveckla centralt, havsnära och kommunikationsnära.

I översiktsplanen presenteras åtta ledord som definierats som viktiga i strävan mot en hållbar utveckling. De åtta ledorden är förtätning, funktionsblandning, hållbara kommunikationer, servicenära, naturnära, god infrastruktur, miljövänlig energi och levande landsbygd. Genom att förtäta i ett centrumnära läge med goda kollektiva förbindelser och bidra till en blandad bebyggelse för olika ändamål tas det attraktiva läget till vara. Följande ledord från kommunens översiktsplan uppfylls: förtätning, funktionsblandning, hållbara kommunikationer, servicenära, naturnära, god infrastruktur, miljövänlig energi.

Grönstrukturplan 2006, reviderad 2012

Planområdet tangerar två i grönstrukturplanen utpekade områden. En rad med kärrek utmed Långakärrvägen, planterade 1990. Dessa är del av en grön länk ut mot Svarte Mosse.

Mellan planområdet och Pengabergslyckan finns också ett naturområde, mindre berg med mycket fin utsikt, som är utpekad i grönstrukturplanen. Här växer oxlar, rönn, ask och enstaka exemplar av ek, äpple och päron. I norr och söder finns utpräglade bryn, i söder främst slån medan det i norr finns flera trädgårdsrelikter, främst bondsyren men även gullregn och apel. Kaprifol finns i bottenskiktet. Området är svårtillgängligt.

Målsättningen i grönstrukturplanen är att kranszonen med ask, slån och trädgårdsrelikter ska sparas. Utsikten ska bevaras genom att träden ska stå glest för att inte luras i höjden. De karaktärsstarka oxlarna högre upp i terrängen ska gynnas och i övrigt ska berget hållas öppet.

Nu aktuell detaljplan bedöms inte påverka det i grönstrukturplanen utpekade området eller trädraden.

Hållbara Karlshamn 2030

I Hållbara Karlshamn 2030, som består av ett antal dokument som är under framtagande, ställer sig Karlshamns kommun bakom de globala målen för hållbar utveckling och Agenda 2030.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner, A118 och A223, är från 1953 respektive 1968. A118 reglerar mark avsedd som allmän plats, park eller plantering längs med Kolonigatan. A223 reglerar mark avsedd som allmän plats, gatumark och park eller plantering, samt kvartersmark för garageändamål. Även mark för järnvägsändamål och transformatorstation finns inom planen. Inom fastigheten Garaget 1 finns byggrätt med byggnadshöjd 4,5 meter, inom område för järnvägsändamål är byggnadshöjden 6,5 meter och för transformatorstationen 3,5 meter.



Utsnitt ur detaljplan A223. Inom röd streckad linje gäller A118.

Tomtindelning

När en detaljplan ersätter en detaljplan för vilken det också har gällt en tomtindelning så upphör dessa bestämmelser att gälla. För fastigheten Garaget 1 gäller en äldre tomtindelning. I och med antagande av den nya detaljplanen upphävs tomtindelningen med beslutsdatum 1969-08-04 och aktnummer 1082K-U455.

Miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 miljömål. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. De sju nationella miljö kvalitetsmål som bedöms beröras av detaljplanen redogörs för nedan.

1) Begränsad klimatpåverkan

Planerad byggnation har goda förutsättningar för att kunna anslutas till fjärrvärme, vilken i Karlshamn utgörs av cirka 99 % förnybar fjärrvärmeproduktion. Läget gör också att det finns goda förutsättningar för hållbara kommunikationer (gå, cykla, åka kollektivt). Både uppvärmning och det totala trafikarbetet är viktiga parametrar för att minska klimatpåverkan och ur dessa aspekter bedöms det aktuella området som mycket bra.

2) Frisk luft

De mycket goda förutsättningarna för hållbara kommunikationer gör att halterna preciserade i miljömålet Frisk luft bedöms klaras inom planområdet. Den avsedda utbyggnaden kan därmed göras utan att människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden riskerar skadas på grund av dålig luftkvalitet.

3) Bara naturlig försurning

Goda förutsättningar finns för anslutning till förnybar värmeproduktion liksom för hållbara kommunikationer varför ingen negativ påverkan på miljömålet är att vänta.

4) Giftfri miljö

Vid ett genomförande av planförslaget kommer eventuella föroreningar att åtgärdas så att dessa inte utgör något hot mot människors hälsa eller miljön. Därmed påverkas miljömålet på ett positivt sätt av detaljplanens genomförande.

7) Ingen övergödning

Bland annat biltrafik orsakar utsläpp av ämnen som bidrar till övergödning. Områdets läge ger goda förutsättningar för hållbara kommunikationer vilket är positivt med hänsyn till miljömålet.

9) Grundvatten av god kvalitet

Vid ett genomförande av planförslaget kommer eventuella föroreningar åtgärdas, vilket bör påverka grundvattnet positivt.

15) God bebyggd miljö

Planförslaget ger förutsättningar för en ny attraktiv stadsdel utan att ianspråkta jordbruksmark eller värdefulla naturområden. Den mark som planläggs är i huvudsak redan ianspråktagen och planläggningen bedöms inte påverka någon känd naturtyp eller biologisk mångfald och ekosystemtjänster negativt. Områdets läge ger förutsättningar för hållbara kommunikationer och en god livsmiljö med närhet till stadens och regionens samlade utbud av kultur, arbete och utbildning liksom kommersiell och social service. Planområdet har dessutom närhet till havet och naturområden med hög kvalitet.

Detaljplanen kommer att möjliggöra andra funktioner utöver boende.

De olika funktionerna avser bidra till att befolka stadsdelen även dagtid, skapa trygghet, mångfald och en levande stadsmiljö. Goda förutsättningar finns att utnyttja och bygga vidare på redan utbyggd infrastruktur och teknisk försörjning vilket minskar resurs- och energianvändningen samt klimatpåverkan. Sammantaget bedöms planläggningen medverka positivt till uppfyllelsen av miljömålet God bebyggd miljö.

Miljö kvalitetsnormer

Utgångspunkten för en miljö kvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Miljö kvalitetsnormer reglerar den kvalitet på miljön som ska uppnås till en viss tidpunkt och de ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger. Miljö kvalitetsnormer infördes med miljöbalken år 1999. Det finns idag miljö kvalitetsnormer för luft, buller och vattenkvalitet.

Förändring och konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna.

Förväntad tillkommande fordonstrafik bedöms inte bidra till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids. Goda möjligheter finns för såväl framtida boende som arbetstagare inom planområdet att i stor utsträckning välja hållbara kommunikationer.

Efter föreslagna reningsåtgärder av dagvattnet inom planområdet reduceras föroreningsinnehållet till nivåer som gör att ingen negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vattenkvaliteten i Karlshamnsfjärden är att vänta.

Enligt beräkningarna finns möjlighet att bebygga området med bostäder utan väg- och järnvägsnära åtgärder under förutsättning att avstånd hålls till lokalatorna samt att byggnaderna utformas som slutna husgrupper för att medge gemensamma uteplatser som uppfyller riktvärdena för buller.

Se vidare nedan i planbeskrivningen samt i framtagna utredningar.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Bedömning har gjorts att den befintliga miljön inte har sådana värden eller en sådan sårbarhet att detaljplanen kan väntas leda till betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen och 6 kap 11 § miljöbalken inte behöver upprättas. Bedömningen beskrivs mer utförligt i bilagan "Beslutsunderlag för behovsbedömning/avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning".

Samråd med Länsstyrelsen Blekinge har genomförts och i länsstyrelsens yttrande från 2017-06-22 framgår det att de instämmer i kommunens bedömning att planen inte väntas leda till betydande miljöpåverkan.

Samrådet genomfördes i samband med uppstart av det programarbete som nu resulterat i ett stadsutvecklingsprogram för Nya Stationsstaden Karlshamn. I yttrandet pekade länsstyrelsen på flera aspekter som behövde utredas för hela programområdet. Kommunen har sedan samrådet med länsstyrelsen fördjupat dessa frågor i ett antal utredningar för hela omvandlingsområdet. Utredningarna utgör del av denna samrådshandling. Vissa av frågorna kommer, mellan samråd och granskning, att fördjupas ytterligare för nu aktuell del av stadsutvecklingsområdet, detaljplan för etapp 1.

Planförslag

Plankarta



Förklaring av planbestämmelserna

Här redovisas detaljplanens planbestämmelser. Varje bestämmelse kan ha ett index om bestämmelsen har specificerats.

Användning av mark och vatten

Allmän plats

Gator, parker, parkeringsplatser samt torget inom planområdet kommer att utgöras av allmän plats, vilket innebär att allmänheten har tillträde till marken. De allmänna platserna inom planområdet har kommunalt huvudmannaskap, vilket bland annat innebär att kommunen ska äga dem samt bekosta och ansvara för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

GATA

Användningen GATA är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. En gata ingår i lokalnätet, har lägre framkomlighet och fler utfarter jämfört med huvudnätet. I användningen ingår till exempel lokalgator, bussgator och gångfartsområden.

Komplement som behövs för vägens funktion ingår, exempelvis trafikordningar, gatuparkeringar, trottoarer, cykelvägar, laddstolpar, hållplatsskydd, kiosker, planteringar, gräsytor och allmänna anläggningar för fördröjning av dagvatten.

PARK

Användningen PARK används för alla typer av grönområden som kräver skötsel och som helt eller till viss del är anlagda. En park är inte avsedd för bebyggelse, men komplement som behövs för platsens skötsel och bruk

ingår i användningen. Som komplement räknas bland annat gång- och cykelvägar, mindre lekplatser och allmänna anläggningar för fördröjning av dagvatten.

P-PLATS

Användningen P-PLATS används i de fall parkering av fordon utgör en självständig användning inom allmän plats, som en pendelparkering.

Användningen innefattar parkering för alla slags fordon och omfattar även komplement till parkeringen som till exempel parkeringsautomater, laddstolpar, belysningsarmatur, men även planteringar, gräsytor och allmänna anläggningar för fördröjning av dagvatten med mera.

TORG

Användningen TORG används för öppna platser som ofta har en hårdgjord yta och saknar omfattande vegetation, dock bedöms allmänna anläggningar för fördröjning av dagvatten kunna inrymmas.

Torget inom planområdet omgärdas av byggnader och omsluter en parkyta och kan användas för uteservering, kiosker, allmän kommunikation och möten med mera. Användningen medger komplement som behövs för torgets funktion och omfattar också normal fordonstrafik.

I detaljplanen har det bedömts gestaltningsmässigt motiverat att inrymma hela platsen inom användningen Torg istället för att reglera användningen gata längs en eller flera sidor av parken. Övergången mellan torg- och parkytorna bör göras mer organisk än vad plankartans gränser visar på, se illustration på förstasidan till denna planbeskrivning.

Kvartersmark

I planförslaget medges en kombination av användningar. Detta syftar till att skapa en flexibel detaljplan som kan möta olika efterfrågan och behov över lång tid. I planbestämmelserna står B, bostäder först, då det är den huvudsakliga användningen i flertalet kvarter. I det nordöstra kvarteret har kontor satts som den huvudsakliga användningen.

B- Bostäder

B

Med användningen Bostäder avses boende med varaktig karaktär. Även olika typer av kategoribostäder som till exempel studentbostäder och seniorbostäder ingår. Även gruppboende, träningsbostäder och liknande typer av boenden som innefattar viss omsorg kan ingå, om inte vårdinslaget är för stort. I användningen ingår också bostadskomplement av olika slag, såsom garage, parkering, tvättstuga, gäststuga eller gästlägenhet, växthus, lekplats och miljöhus för flerbostadshus. Inom planområdet är avsikten företrädesvis att uppföra bostäder i flerbostadshus.

C- Centrum

C

Med användningen Centrum avses all sådan verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor. I Centrum ingår en rad olika verksamheter, till exempel butiker och restauranger. I användningen ingår också komplement till centrumverksamheten som till exempel lastområden och de utrymmen som behövs för de anställda. Genom en bestämmelse, s_p, om byggnaders användning regleras att centrumändamål endast får förekomma i bottenvåning inom planområdet.

D- Vård

D

Med användningen Vård avses all öppen och sluten hälso-, sjuk- eller kriminalvård som avser människor. Verksamheten kan vara både offentlig och privat. Även lättare former av vård och hälsovård ingår. Sådan verksamhet som kompletterar vårdverksamheten ingår också i användningen liksom personalutrymmen. Användningen syftar främst till att möjliggöra boende, bland annat för äldre, där det krävs ett större vårdinslag än vad bostadsändamål möjliggör.

E₁ - Transformatorstation

E₁

Med användningen Transformatorstation reserveras mark för teknisk anläggning. Om ett område ska ha en särskild funktion så kan användningen preciseras, som i det här fallet. Även komplement till den tekniska anläggningen ingår i användningen. Transformatorn kan förläggas antingen med lång- eller kortsidan mot gatan och uppställningsplats för bil möjliggörs inom området.

K- Kontor

K

Med användningen Kontor avses kontor, tjänsteverksamhet och annan liknande verksamhet som har liten eller ingen varuhantering, saknar utomhusverksamhet och har besöksverksamhet i begränsad utsträckning. I användningen ingår komplement så som konferenslokaler och de personalutrymmen som behövs för verksamheten.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats

Kommunen är huvudman för den allmänna platsen inom planområdet och för att tydliggöra för allmänheten vilken miljö och vilka funktioner detaljplanen garanterar anges utformningen. Bestämmelser om utformning ligger också till grund för kommunens kostnadsberäkningar för anläggande och drift av den allmänna platsen med tillhörande anordningar.

+0.0 - Markens höjd över angivet nollplan

Bestämmelsen syftar till att reglera höjdförhållanden genom plushöjder i ett antal punkter på allmän plats. Höjdsättningen innebär att marknivåerna anpassas till kommande etapper av Nya Stationsstaden. Motivet är också att tydliggöra höjden för fastigheters utfart mot allmän plats och att möjliggöra en hållbar dagvattenhantering.

Inom parkområdet är motivet till plushöjden att visa på avsikten att bevara befintlig höjd och därmed intentionerna med platsen, sett till stads- och landskapsbilden.

dagvatten₁ - Dagvattenanläggning med växtlighet

Motivet till bestämmelsen är att ge förutsättningar för att ordna en långsiktigt hållbar dagvattenhantering inom planområde. Bestämmelsen reglerar att det ska finnas någon form av dagvattenanläggningar och att dessa ska synliggöras med växtlighet.

Dagvattenanläggningarna kan bestå av gräsbeklädda svackdiken, träd i skelettjordar och raingardens (genomsläpplig växtbädd som används för att fördröja, infiltrera och rena dagvatten) etcetera.

naturpark₁ - Naturpark med berg i dagen

Motivet till bestämmelsen är att tydliggöra parkens utformning och karaktär. Avsikten är att den befintliga vegetationen och berget ska utgöra grund även i framtiden. Den befintliga naturen är viktig sett till ekosystemtjänster och biologisk mångfald och parkområdets kantzoner kan, vid behov, utgöra en resurs för anläggningar för dagvattenhantering.

gc-väg₁ - Gång- och cykelväg

Motivet till bestämmelsen är att tydliggöra att separata gång- och cykelvägar ska förläggas inom gatumarken där detta är motiverat ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

genomsläpplig₁ - Minst 40 % av marken ska vara genomsläpplig

Motivet till bestämmelsen är att ge förutsättningar för att ordna en långsiktigt hållbar dagvattenhantering inom planområde. Avsikten i detta fall är att markbeläggningen på parkeringsplatserna (parkeringsrutorna) ska utgöras av genomsläppligt material såsom gräsarmering eller dylikt.

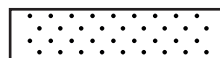
hpl₁ - Hållplats med väderskydd ska finnas

Motivet till bestämmelsen är att tydliggöra att det ska finnas väderskydd vid hållplatserna.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

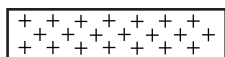
Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad



Motivet till bestämmelsen är att säkerställa tillräckligt avstånd, fem meter, mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel. Andra anläggningar såsom parkering, mur, plank med mera är tillåtna på marken.

Korsmark - Marken får endast förses med komplementbyggnad, mur och plank samt enstaka markparkering och källargarage. Balkong och andra mindre byggnadsdelar får kraga ut över korsmark med en lägsta punkt belägen minst 2,7 meter från färdig mark och till ett maximalt djup av 2,2 meter från fasadliv. Plank eller mur får uppföras till maximalt 1,8 meter över marknivå på anslutande allmän plats



Bestämmelsen syftar till att möjliggöra komplement av olika slag, såsom miljöhus, cykelparkering, förråd eller dylikt. Även mur och plank är tillåtna på marken liksom enstaka parkering ovan mark och källargarage under mark. Bebyggelsens huvudsakliga parkeringsbehov ska tillgodoses under mark.

Motivet till korsmarken är att reglera andel byggbar yta och styra bebyggelsens placering för att uppnå en kvartersstruktur med tydliga gaturum och gårdar som ansluter till befintlig struktur i stadskärnan. Byggrätten söder om Kolonigatan anknyter till befintlig bebyggelsekaraktär i kvarteret Päronet. Motivet till bebyggelsens placering och de slutna gårdarna är också att medverka till att goda ljudförhållanden kan uppnås.

Plank och murar avser sluta kvarteren och passager till gårdar gestaltas med tydliga portikmotiv. Höjden på plank och murar regleras med motivet att de inte ska upplevas alltför höga från angränsande allmän plats. Balkonger och andra mindre byggnadsdelars utbredning begränsas för att inte bli ett för dominant inslag.

Byggnaders användning

s_1 - Centrumändamål får förekomma endast i bottenvåning

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra restauranger, butiker och andra centrumändamål som med sin placering i bottenvåningen ska bidra till en funktionsblandning som befolkar stadsdelen även dagtid, skapar trygghet, mångfald och en levande stadsmiljö.

Höjd på byggnadsverk

Genom en planbestämmelse om nockhöjd regleras höjden på den högsta delen av en byggnads yttertak, delar som sticker upp över taket som skorstenar och ventilationstrummor etcetera räknas inte in.

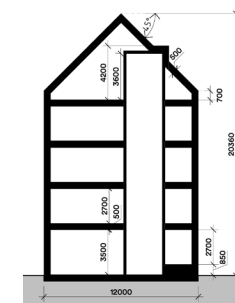
h_1 - Högsta nockhöjd är 17 meter

För byggrätten söder om Kolonigatan anges 17 meter som högsta nockhöjd över medelmarknivå intill byggnad. Motivet är att möjliggöra ett lamellhus i tre våningar med ett sadeltak med 45 graders lutning, lokaler i bottenvåningen och en trästomme. Avsikten är att byggnadsvolymen ska ansluta till intilliggande bebyggelsestruktur med lamellhus med långsidan mot gatan. Tillägget ska spegla sin egen tid och som ett uttryck för detta ger nockhöjden i kombination med 45 graders taklutning möjlighet att inreda takvåningen.

h_2 - Högsta nockhöjd är 20,4 meter

h_3 - Högsta nockhöjd är 21,5 meter

För kvarteret norr om Kolonigatan medger planen tre volymer och högsta nockhöjd över medelmarknivå intill byggnad regleras till 20,4 meter. För den södra delen av byggrätten



Principsektion trästomme, illustration FOJAB.

längs Stationsvägen anges 21,5 meter som högsta nockhöjd över medelmarknivå intill byggnad. Motivet till bestämmelserna är att möjliggöra bebyggelse i fyra våningar med ett sadeltak med 45 graders lutning, lokaler i bottenvåningen och en trästomme. Nockhöjden i kombination med 45 graders taklutning ger möjlighet att inreda takvåningen.

h_4 - Högsta nockhöjd är 26 meter

För den norra delen av byggrätten längs Stationsvägen anges 26 meter som högsta nockhöjd över medelmarknivå intill byggnad. Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra bebyggelse i fem våningar med ett sadeltak med 45 graders lutning, lokaler i bottenvåningen och en trästomme. Nockhöjden i kombination med 45 graders taklutning ger möjlighet att inreda takvåningen.

I denna första etapp av Nya stationsstaden Karlshamn utgör den norra delen av byggrätten längs Stationsvägen en ur stadsbyggnadssynpunkt viktigt hörna som i senare etapper kommer att samspela med kvarteren med högre bebyggelse parallellt med spårområdet och berget.

h_8 - Högsta nockhöjd är 4 meter

För komplementbyggnader anges högsta nockhöjd till 4 meter över medelmarknivå intill byggnad. Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra lägre komplementbyggnader på gårdarna.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1 - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ändamål

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa utrymme för befintliga ledningar avseende VA, el, fjärrvärme, el och bredband. Det har inte bedömts ekonomiskt försvarbart att flytta ledningarna och därför har

byggrätten söder om Kolonigatan förskjutits mot Stationsvägen, jämfört med stadsutvecklingsprogrammets illustrationer.

x_1 - Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik till en fri höjd av 4,7 meter

Motivet till bestämmelsen är att ge möjlighet till att sammanbygga byggrätterna utmed Stationsvägen. Bestämmelsen medger en passage över kvartersmark för gång- och cykeltrafik och gäller mellan två allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap.

z_1 - Markreservat för allmännyttig körtrafik till en fri höjd av 4,7 meter

Motivet till bestämmelsen är att ge möjlighet till att sammanbygga byggrätterna utmed Stationsvägen. Bestämmelsen medger en passage över kvartersmark för körtrafik och gäller mellan två allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. Måttet är satt utifrån ”fri höjd” som i Sverige är minst 4,5 meter över vägbana.

Placering

p_1 - Byggnad ska placeras med fasadliv i användningsgräns mot Stationsvägen

Motivet till bestämmelsen är att skapa ett tydligt gaturum utmed Stationsvägen som är huvudstråket som knyter samman stationen med innerstaden. Avsikten är en urban karaktär med kvartersgränser som ger Stationsvägen en tydlig struktur och riktning.

Skydd mot störningar

m_1 - Minst en uteplats/balkong per bostad eller en gemensam uteplats ska placeras så att gällande riktvärden för buller uppnås

Motivet till bestämmelsen är att bullersituationen i området kräver en viss

placering av enskild uteplats/balkong eller gemensamma uteplatser på skyddade innergårdar för att bullernivåerna ska uppfylla riktvärdena.

Stängsel, utfart och annan utgång

Utfartsförbud



Utfartsförbud reglerar var utfart inte får anordnas mot allmän plats, detta innefattar även infart. Motivet till bestämmelsen är att förhindra utfart där det bedöms olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, mot Norra Fogdelyckegatan/Stationsvägen samt i innerkurvan på Kolonigatan. På Kolonigatan är motivet också att säkerställer att det blir möjligt att ha kantstensparkering utmed gatan.

Takvinkel

o_1 - Minsta takvinkel är 30 grader

o_2 - Minsta takvinkel är 35 grader

Bestämmelsen reglerar lutningen mellan yttertaket och horisontalplanet. För lamellhuset söder om Kolonigatan är minsta takvinkel 30 grader, för övriga byggrätter med högre nockhöjd är minsta takvinkel 35 grader. Motivet till bestämmelserna är att ge området en sammanhållen karaktär som också samspelar med Karlshamns kvartersstad och intilliggande område med lamellhus. Tydliga takfall är en karaktärsskapande del av byggnadstraditionen i Karlshamn och motiverar därmed denna bestämmelse.

o_3 - Mindre takvinkel är tillåtet på uppstickande delar

Bestämmelsen medger mindre takvinkel än 30 grader på uppstickande delar

som takkupor och frontespis etcetera. Motivet till bestämmelsen är att översta våningen ska kunna utformas som en takvåning för att hålla nere skalan och samtidigt ge området en egen karaktär.

Utformning

f_1 - Byggnad ska ha sadeltak

Bestämmelsen syftar till att reglera takets form. Bestämmelsen omfattar all kvartersmark inom planområdet utom mark för transformatorstation och komplementbyggnader. Motivet är att ge området en sammanhållen karaktär som samspelar med Karlshamns riksintressanta innerstad. En väsentlig del av den karaktärsskapande byggnadstraditionen i Karlshamn är bunden till takens utformning.

f_2 - Bottenvåningen ska vara minst 3,2 meter mellan golv och tak

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra rymliga entréer och lokaler samt ge fina proportioner åt fasaderna. Bestämmelsen är viktig för att möjliggöra för framtida inslag av verksamheter i området även om det i ett första skede anordnas bostäder i bottenvåningen.

f_3 - Byggnad ska utformas med stor detaljbearbetning och material väljas med omsorg, entrévåning mot allmän plats ska vara tydligt markerad och utformas med särskild omsorg beträffande detaljering och arkitektonisk kvalitet för att bidra till en varierad gatumiljö

Motivet till bestämmelsen är att främja en god arkitektur som en del av en kvalitativ stadsmiljö och undvika ett ensartat uttryck. Entrévåningen kan gestaltas exempelvis med avvikande material, med reliefverkan eller med större fönsterpartier.

En god gestaltning av bebyggelsen ger långsiktigt flera andra mervärden

med koppling till bland annat sociala och ekonomiska värden som exempelvis upplevd trygghet och högre fastighetsvärden.

f₄ - Tak ska utformas så att gavelmotiv placeras mot Stationsvägen

Motivet till bestämmelsen är att visuellt understryka indelningen i flera byggnadskroppar mot Stationsvägen.

f₅ - Takkupor och frontespis får utgöra maximalt 40 % av takets längd

Takvinkeln möjliggör att översta våningen utformas som en takvåning med takkupor och frontespis för att hålla nere skalan. Motivet till bestämmelsen är att takkupor och frontespis inte ska utgöra ett för dominant inslag på taken.

f₆ - Balkong och andra mindre byggnadsdelar får kraga ut över korsmark med en lägsta punkt belägen minst 2,7 meter från färdig mark och till ett maximalt djup av 2,2 meter från fasadliv, över allmän plats får utkragande balkonger och andra mindre byggnadsdelar skjuta ut maximalt 1 meter och då med en lägsta punkt belägen minst 4,7 meter från färdig mark

Motivet till bestämmelsen är, mot gårdarna, att balkonger och andra mindre byggnadsdelars utbredning inte ska bli ett för dominant inslag. Över allmän plats är motivet att balkonger och andra mindre byggnadsdelars placering inte ska komma i konflikt med den huvudsakliga markanvändningen som exempelvis fordonstrafik och gång- och cykeltrafik.

f₇ - Byggnadsdel ska gestaltas med ett avvikande uttryck

Motivet till bestämmelsen är att det tydligt ska framgå att byggnadsdelen är en sammankoppling mellan två byggnader. Kopplingen är möjlig från 4,7 meter över mark och uppåt. Byggrätten är indragen en meter jämfört med intilliggande fasadliv och byggnadsdelen kan med fördel ges en lätt

gestaltning i glas eller liknade.

f₈ - Byggnad ska ges en god gestaltning med hänsyn till det exponerade läget

Motivet till bestämmelsen är att transformatorstationen ska ges en omsorgsfull gestaltning med väl valda material som samspelar med omgivande byggnader.

Utförande

b₁ - Entréer ska placeras mot allmän plats, entréer till bostäder ska vara genomgående

Motivet till bestämmelsen om att entréer ska orienteras mot gata eller torg är att skapa levande bottenvåningar i det offentliga rummet. Entréerna blir gestaltningsmässigt en del av de markerade bottenvåningarna. Trapphus i bostäder ska kunna nås från både gata och gård för att skapa en god tillgänglighet.

Entrédörr får ej slå ut över allmän plats

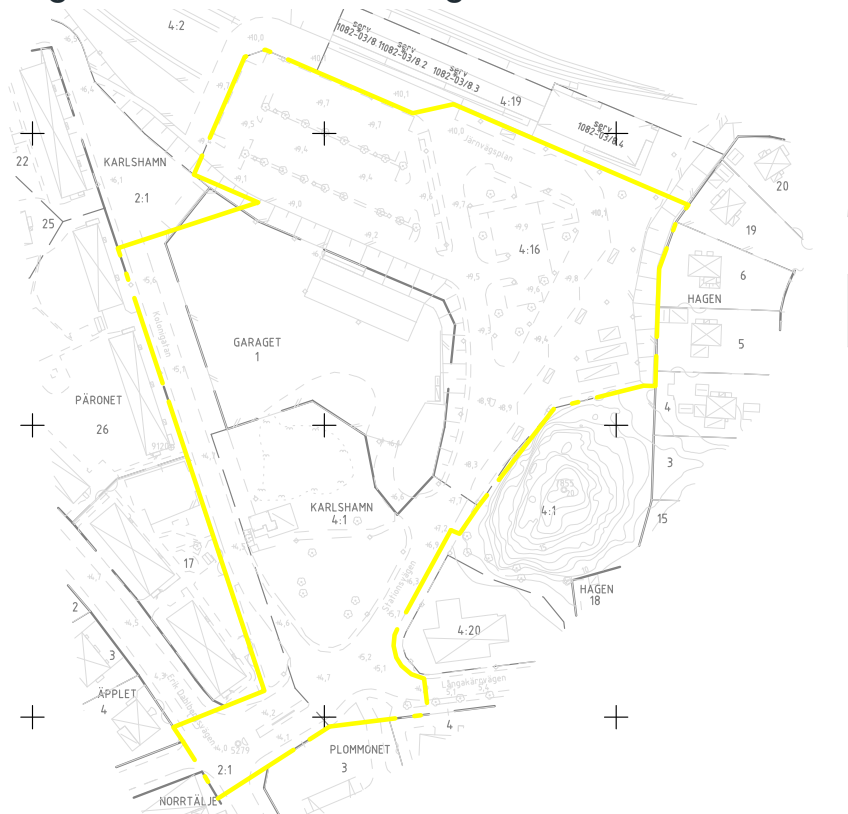
Bestämmelsen gäller inom all kvartersmark inom planområdet. Motivet till bestämmelsen är att dörrar ej ska komma i konflikt med den huvudsakliga markanvändningen på allmän plats som exempelvis fordonstrafik och gång- och cykeltrafik.

e₁ - Högsta husdjup för flerbostadshus är 12 meter, undantaget LSS-boende, serviceboende, äldreboende eller liknande gruppboenden

Motivet till bestämmelsen som reglerar husdjup är att skapa bostäder med bra tillgång till dagsljus samt att säkerställa boendes tillgång till bostadsgård. För gruppboenden och övriga ändamål som planen tillåter är det möjligt att utnyttja byggrättens fulla djup, det vill säga 17 meter.

Förutsättningar och konsekvenser

Pågående markanvändning



Fastigheten Karlshamn 4:16 används idag som resecentrum med angränsningsytor för bussar och resenärer samt parkering för cyklar och bilar. Inom Karlshamn 4:1 finns gräsytor och ett kuperat naturområde samt en före detta kioskbbyggnad som även innehåller en nätstation avseende el. I det före detta bussgaraget på fastigheten Garaget 1 finns industri-, kontors- och lagerverksamhet. Norra Fogdelyckeatan/Stationsvägen finns inom planområdet samt även del av Erik Dahlbergsvägen och Kolonigatan.

Riksintressen

Planområdets södra del ligger inom det geografiska riksintresseområdet för kustzonen, Miljöbalken, MB, 4 kap. 4 §.

Planområdets södra del tangerar område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB. Området utgörs bland annat av Karlshamns innerstad med rutnätsplan från 1666.

Området är beläget söder om Blekinge kustbana som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB.

Planområdet ligger inom område av riksintresse för Försvarsmakten enligt 3 kap. 9 § MB vad gäller lågflygningsområde, påverkansområde väderradar och MSA-område för luftrum liksom MSA-ytor för flygplatser enligt 3 kap. 8 § MB.

Förändring och konsekvenser

Planförslaget bedöms vara förenligt med ovan nämnda riksintressen, se motiveringar nedan. Bestämmelserna i MB 4 kap. utgör inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Planen bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövården negativt vad gäller rutnätsplanen och gaturumet. Den nya bebyggelsen kommer inte heller skalmässigt att utgöra någon negativ visuell påverkan. Intentionen med Nya Stationsstaden är att fortsätta bygga kvarterstad och att styra bebyggelsen så att tydliga gaturum bildas. I detaljplanen finns bestämmelser för att uppnå en god arkitektur, dessa tar fasta på de karaktärsskapande delarna av byggnadstraditionen i Karlshamn.

Den nu aktuella detaljplanen kan genomföras utan att påverka riksintresset för kommunikationer, Blekinge kustbana, negativt. För att kunna omvandla hela stationsområdet i enlighet med stadsutvecklingsprogrammet krävs att rangeringen av gods omlokaliseras, vilket utreds i en parallell process. Stadsutvecklingsprogrammet har tagits fram i nära samarbete med Trafikverket och Blekingetrafiken när det gäller framtida behov av utrymme för de trafikala funktionerna i område.

Detaljplanen medger inte objekt högre än 45 meter över mark varför ingen påverkan är att vänta på riksintressen kopplade till Försvarsmakten eller flygplatser.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse i närområdet

Öster om planområdet finns ett nybyggt punkthus i åtta våningar, ett naturområde samt villaområdet Pengabergslyckan. Pengabergslyckan är en kulturhistoriskt värdefull miljö med stadsplan från 1942 för friliggande enfamiljshus. Även kvarteret Päronet väster om planområdet är kulturhistoriskt värdefull med smalhus/lamellhus i två till tre våningar från 1940-talets mitt. Söder om planområdet finns kvarteret Plommonet med flerbostadshus och lokaler som tidigare användes av Blekinge tingsrätt.

Norr om planområdet finns Karlshamns järnvägsstation. Det har funnits tågtrafik i Karlshamn sedan 1874 då Karlshamn-Vislanda järnväg invigdes. Karlshamns första järnvägsstation byggdes strax nordväst om stadskärnan vid Norreport väster om Mieån. 1886 invigdes trafiken till Sölvesborg och 1889 till Karlskrona. Samtliga dessa linjer var smalspåriga (1067 mm). Järnvägarna förstatligades 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.



Planområdet i förgrunden med angränsande bebyggelse i kvarteret Päronet.



Planområdet i förgrunden med angränsande järnvägsstation och rängerbangård.



Ovan till vänster stationsbyggnaden, nedan till vänster bostäder och tidigare tingsrättsbyggnad i kv. Plommonet, till höger det nybyggda punkthuset.

Tillkommande bebyggelse

Planförslaget innebär den första etappen av omvandlingen av Karlshamns centrala stationsområde till en funktionsblandad ny stadsdel, Nya Stationsstaden Karlshamn, se framtaget stadsutvecklingsprogram. Avsikten är att bygga kvartersstad med tydliga gaturum och gårdar. Stadsdelen kopplas till det befintliga gatunätet och ansluter till den befintliga strukturen i stadskärnan. Platsens förutsättningar tas tillvara genom en respekt mot omgivande bebyggelse och topografin och det soliga sydvästläget utnyttjas. Situationsplanen ovan till höger ligger till grund för detaljplanens utformning. Vissa mindre justeringar av byggnadernas placering har gjorts med hänsyn till bland annat ledningar i området.



Situationsplan
1:1500 (A3)

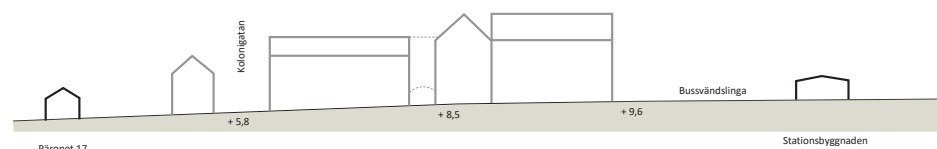
Situationsplan Nya Stationsstaden Karlshamn, Fojab.

Detaljplanen möjliggör, om man utgår ifrån sektionen på s. 13, bebyggelse i tre till fem våningar med möjlighet att inreda även takvåningen.

1. Lamellhuset söder om Kolonigatan har, räknat på tre våningar, en bruttoarea på cirka 1 175 kvm, vilket möjliggör cirka 12 lägenheter.
2. Kvarteret norr om Kolonigatan har, räknat på fyra våningar, en bruttoarea på cirka 4 345 kvm, vilket möjliggör cirka 43 lägenheter.
3. Södra bygggrätten längs Stationsvägen har, räknat på fyra våningar, en bruttoarea på cirka 2 955 kvm. Flerbostadshus får byggas maximalt 12 meter breda och då möjliggörs cirka 20 lägenheter.
4. Norra bygggrätten längs Stationsvägen har, räknat på fem våningar, en bruttoarea på cirka 7 540 kvm. Flerbostadshus får byggas maximalt 12 meter breda och då möjliggörs cirka 57 lägenheter.



Illustration möjlig bebyggelse, FOJAB. Lamellhuset i söder är på plankartan flyttat österut.



Möjlig sektion utmed Norra Fogdelyckegatan/Stationsvägen.

Totalt möjliggörs minst 132 lägenheter om alla byggrätter inom planområdet används för bostadsbyggande. Detaljplanen möjliggör också att området används för kontors-, vård- och centrumändamål. Bebyggelsens gestaltning vad gäller placering, volym och utformning regleras med planbestämmelser, vars mål är att stadsdelen, med utgångspunkt i platsens förutsättningar, ska spegla sin egen tid men med respekt för Karlshamns kulturhistoria. Se vidare på nästa sida, i stadsutvecklingsprogrammet samt i planbestämmelsers formulering och motivering på sidan 12-16.

Planförslaget innebär att Stationsvägen får en tydligare struktur och riktning. Siktlinjen från stationsbyggnaden mot rutnätsstaden bevaras liksom berget som fondmotiv då man nalkas stationen från staden. Stationen har fortsatt en central roll som viktig kommunikationsnod och Stationsvägen förblir huvudstråket som knyter stationen till staden. Vid stationen finns bytespunkt mellan tåg och buss och planförslaget innebär en ny dragning av bussvändslingan samt att markens nivåer i planrådets norra del anpassas till kommande etapper av Nya Stationsstaden. Här finns även fortsättningsvis parkeringsplatser för pendlare liksom cykelparkering.

Öster med Stationsvägen skapas ett allmänt stråk genom planområdet. I den fullt utbyggda framtida Stationsstaden kommer stråket leda till ett nytt stationstorg men redan i denna etapp har det en viktig funktion som plats för vistelse och umgänge. Stråket är uppbyggt kring det befintliga naturområdet och en ny park och här rör sig fordon på de oskyddade trafikanternas villkor. Stråket öppnar och sluter sig och intilliggande kvarter bildar en mjuk övergång mellan stadsrum och byggnad.

Kolonigatans östra del flyttas norrut och tillsammans med tillkommande bebyggelse skapas ett tydligare stads- och gaturum utmed gatan.

Gestaltning och utformning

God arkitektur

Bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan (plan- och bygglagen, 2 kap. 6 § punkt 1). Ett byggnadsverk ska också utformas med god form-, färg- och materialverkan (plan- och bygglagen 8 kap. 1 §).

Enligt Karlshamns översiktsplan, Karlshamn 2030, ska god arkitektur främjas. Kravet på god arkitektur gäller alla former av byggnader och anlagda utemiljöer och omfattar även tekniska anläggningar såsom pumphus och transformatorstationer och ytorna kring dessa.

God arkitektur är ett uttryck som idag är starkt kopplat till begreppet Arkitektur och gestaltad livsmiljö. Det handlar om att använda arkitektur som verktyg i det hållbara samhällsbygget och om att arbeta för höjd kvalitet i våra byggda miljöer. Detta är ett arbete som kräver samverkan mellan många olika aktörer.

Nedanstående ska ses som vägledande begrepp att sträva mot vid planering och bygglovsgivning i Karlshamn. Arkitekturen ska:

- **Bidra.** Det som byggs ska tillföra värde för invånarna.
- **Samspela.** Arkitekturen ska förhålla sig till platsens befintliga värden, landskapet och kulturmiljön.
- **Beröra.** Arkitektur skall beröra, både visuellt och emotionellt. Offentliga miljöer skall ha ett medvetet uttryck. Materialval, konst, ljus

och liknande faktorer ska användas på ett väl balanserat och för platsen genomarbetat sätt.

- **Vara hållbar.** Karlshamn ska utvecklas på ett hållbart sätt som tillfredsställer våra nuvarande behov utan att riskera kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov.



Visionsbild över Nya Stationsstaden fullt utbyggd, Fojab.

Service och verksamheter

Planområdet ligger i direkt anslutning till tåg- och busstation och med gångavstånd till ett stort utbud av arbetsplatser, kommersiell och offentlig service. Läget vid stationen ger även närhet till regionens samlade utbud av kultur, arbete, utbildning och service.

Förändring och konsekvenser

Planförslaget syftar till att skapa en funktionsblandad stadsdel som möjliggör ett tillskott till stadens utbud av arbetsplatser, kommersiell och offentlig service. Detaljplanen bedöms medverka till att Karlshamn stärks som ett levande centrum för handel, kultur, service, näringsliv och utbildning.

Mark- och vattenområden

Mark, vegetation och topografi

Marken inom planområdet består av både hårdgjorda och gröna ytor. Nivåskillnaden inom området är 6 meter. Enligt SGU:s jordartskarta finns utfylld mark i de norra delarna medan övriga delar består av lera och berg.

Se vidare i utförd översiktlig geoteknisk utredning samt dagvattenutredning.

Inom planområdet finns tre inventerade skyddsvärda träd på kommunens mark i befintligt naturområde. Det finns även två större träd på fastigheten Garaget 1.

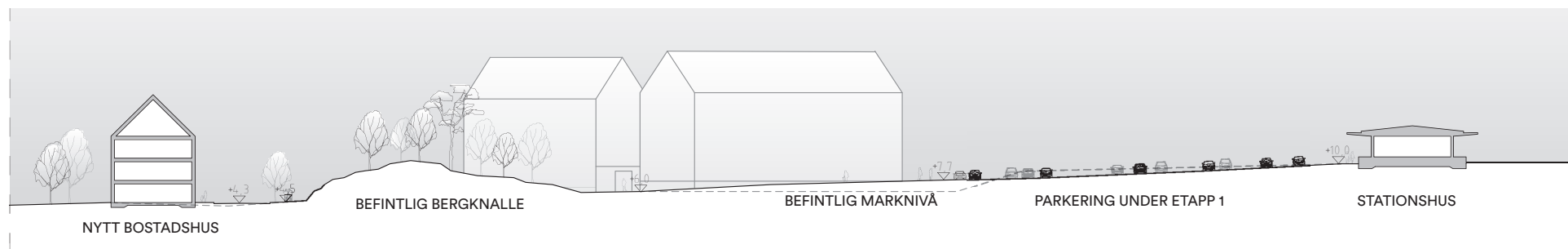
Förändring och konsekvenser

Detaljplanen innebär att marknivåerna anpassas till kommande etapper av Nya Stationsstaden vilket gör att slänten i norr delvis fylls, se sektion nedan.

Det befintliga berget, de skyddsvärda träden samt ett av de större träden på Garaget 1 planläggs som Park och kommer att kunna finnas kvar och utgöra basen i det framtida allmänna park- och torgstråket genom området. Parkområdet utgör en viktig del av den framtida stads- och landskapsbilden och har flera andra viktiga funktioner med koppling till bland annat barnperspektivet, klimat och folkhälsa.



Större träd på fastigheten Garaget 1.



Sektion A/A genom planområdet i nord-sydlig riktning, från befintlig stationsbyggnad till det nya lamellhuset söder om Kolonigatan, illustration FOJAB.

Förutom parken som omfattar det befintliga naturområdet innebär planförslaget att ytterligare en parkyta anläggs längs det allmänna stråket. Denna ska gestaltas med en hög ambitionsnivå och med inslag av lekfullhet som till exempel lekskulpturer. Detta är en viktig yta som kommer att passeras av många människor i den framtida Stationsstaden.

Jämte parkytorna kommer bostadsgårdarna samt nya träd och planteringar på allmän plats bidra till att skapa gröna miljöer i stadsdelen, bland annat som en del i områdets dagvattenhantering, se vidare nedan samt på s. 30.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla de produkter och tjänster som naturens ekosystem ger oss människor. Nedan beskrivs dessa kortfattat och planens konsekvenser kopplat till dem. Planförslaget berör inte försörjande ekosystemtjänster, som främst utgörs av den mat vi får från växter och djur.

De stödjande tjänsterna utgörs av ekosystemens grundläggande funktioner, såsom biologisk mångfald, ekologiskt samspel, naturliga kretslopp och jordmånsbildning. De är nödvändiga förutsättningar för att de övriga ekosystemtjänsterna ska kunna fungera.

Reglerande ekosystemtjänster är specifika tjänster som produceras via naturens egen reglering av kritiska processer, som till exempel rening av luft och vatten, reglering av klimat och förhindrande av översvämningar.

De kulturella ekosystemtjänsterna avser alla typer av immateriella funktioner som naturen tillhandahåller. Till exempel olika upplevelsevärden, naturens betydelse för människors hälsa och rekreation samt estetiska värden.

Förändring och konsekvenser

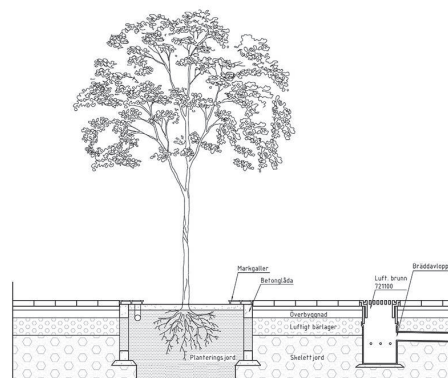
Det befintliga naturområdet med berg i dagen och vegetation av varierande storlek och karaktär planläggs som Park och kommer att utgöra en mycket viktig del av den framtida stadsdelen som både stödjande, reglerande och kulturell ekosystemtjänst.



Befintligt naturområde med skyddsvärda träd och berg i dagen.

Träd fyller en viktig funktion både genom att sänka lufttemperaturen och ta upp vatten som annars skulle bli dagvatten. Samtidigt gynnas biologisk mångfald och träd är ett miljöinslag som många människor uppfattar positivt. Under en varm dag kan stora träd transpirera cirka 400 liter vatten, därmed sänks lufttemperaturen samtidigt som lövverket ger skugga. Grönnska är även positivt ur ett energiperspektiv eftersom både behovet av uppvärmning och kylning av byggnader minskar. Samtidigt skapas också kolsänkor som är en betydelsefull ekosystemtjänst när det gäller minskad klimatpåverkan.

Som en del av en hållbar framtida dagvattenhantering kommer det på allmän plats att finnas dagvattenanläggningar som till exempel träd i skelettjordar och raingardens. Dessa kommer att bidra med ekosystemtjänster genom bland annat sin positiva effekt på lokal-klimatet och luftkvalitén, genom att gynna fåglar och insekter och de bidrar även med skönhetsvärden.



Exempel på uppbyggnad av skelettjord.

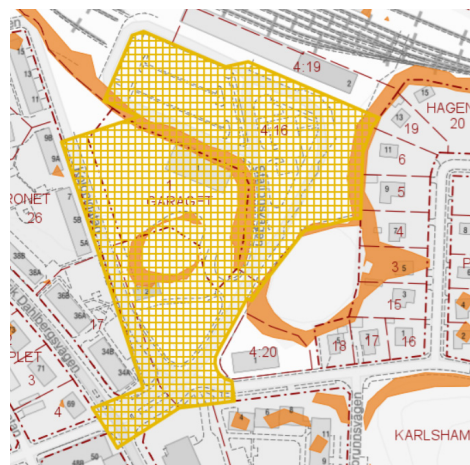
Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning har genomförts för att översiktligt utreda markens lämplighet för planerad markanvändning.

I Markteknisk undersökningsrapport/geoteknik finns en sammanställning av utförda undersökningar.

Förändring och konsekvenser

Med utgångspunkt från utförda undersökningar redovisas utvärdering av erhållna resultat samt översiktliga synpunkter till grundläggning och övriga markarbeten i PM - Översiktlig geoteknisk utredning.



Planområdet med akksamhetsområde med risk för skred i finkorniga jordar.

Kompletterande undersökningar och utredningar kommer att erfordras i senare skede då närmare uppgifter föreligger om utformning och utförande av planerade byggnader och anläggningar.

Sociala frågor

Folkhälsa

Det övergripande nationella målet för folkhälsa är att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Utifrån ett planeringsperspektiv handlar målen främst om; delaktighet och inflytande i samhället, ekonomiska och sociala förutsättningar, barn och ungas uppväxtvillkor, miljöer och produkter och ökad fysisk aktivitet. Regelbunden fysisk aktivitet främjar hälsa och välbefinnande samt har en sjukdomsförebyggande effekt. Stadsplanering kan skapa förutsättningar för ett mer aktivt liv och därigenom en bättre folkhälsa. Den byggda miljöns struktur och utformning påverkar och styr människors vardagsliv och levnadsvanor. Den fysiska miljön bör utformas så att den stöder hälsosamma val.

Förändring och konsekvenser

Planförslaget innebär en förtätning av staden i ett läge med stor närhet till många av vardagens målpunkter och god tillgång på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik. Detta ger bra förutsättningar för att välja hållbara kommunikationer (gå, cykla, åka kollektivt). Detaljplanen medverkar därmed till att underlätta för människor att göra hälsosamma val genom att ge goda förutsättningar för aktiva transporter, det vill säga transportsätt som kräver fysisk aktivitet, till exempel att promenera och cykla istället för att ta bilen.

Förtätning är en viktig komponent i strävan att minska bilberoendet i samhället. Skulle fler människor cykla och gå istället för att ta bilen, minskar koldioxidutsläppen och därmed reduceras även risken för ohälsa orsakad av luftföroreningar.

I planförslaget föreslås två parkområden, varav det ena har befintlig uppväxt natur med stora träd. Träd och urbana grönområden kan avsevärt minska stress och utmattning liksom även brottslighet, då gröna miljöer bidrar till att fler människor rör sig utomhus.

Trygghet

I detaljplanering är det viktigt att förebygga de brott som kan påverkas genom utformningen av den fysiska miljön. Det handlar om åtgärder som minskar antalet situationer som kan resultera i brottslighet. Det kan till exempel handla om att göra brotten svårare att utföra och att öka möjligheten för upptäckt. Genom att i den fysiska planeringen verka för trygga och tillgängliga offentliga platser främjas även social interaktion och möten.

Människors upplevda känsla av trygghet i den fysiska miljön påverkar också den fysiska aktiviteten. Kvinnors fysiska aktivitet påverkas mer än männens av den upplevda säkerheten. Personlig säkerhet, tillsammans med estetik, bekvämlighet och tillgänglighet ökar benägenheten att promenera eller cykla till närliggande målpunkter.

Förändring och konsekvenser

Detaljplanen möjliggör funktionsblandning. Olika funktioner såsom bostäder, arbetsplatser och service ger intressanta, trygga och variationsrika miljöer. Entréer inom planområdet ska orienteras mot gata eller torg för

att skapa levande bottenvåningar och befolka det offentliga rummet, vilket ska bidra till att skapa en trygg plats. Vid utformning av utemiljön inom såväl kvartersmark som allmän platsmark bör brottsförebyggande åtgärder beaktas.

Ett genomförande av planförslaget kommer bidra till att resenärer i området kommer att uppleva en ökad trygghet då de passerar till och från stationen eller väntar på bussen.

Tillgänglighet

Tomt som tas i anspråk för bebyggelse ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Också den allmänna platsmarken ska utformas med hänsyn till möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda den.

Förändring och konsekvenser

Inom planområdet finns goda möjligheter att lösa tillgängligheten på både allmän platsmark och kvartersmark. Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet enligt plan- och bygglagen och BBR (Boverkets byggregler). Frågorna bevakas under bygglovsskedet.

Jämställdhet och integration

Att planlägga för bostäder och arbetsplatser nära kommersiell och offentlig service, kollektivtrafik och med god tillgång till gång- och cykelvägar ökar jämställdheten mellan olika grupper och åldrar i samhället då man inte behöver bil för att ta sig till och från platsen.

Barn- och ungdomsperspektiv

Den 1 januari 2020 blev FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) svensk lag. För kommunen som organisation medför detta ökade krav på att se till att barns rättigheter blir tillgodosedda utifrån barnkonventionen.

Barn- och ungdomsperspektivet hänger ihop med flera andra aspekter såsom social hållbarhet, folkhälsa, jämlikhet, trygghet och tillgänglighet med flera frågor.

Idag besöks planområdet främst av barn och ungdomar som avser nyttja kollektivtrafik i området.

Förändring och konsekvenser

Detaljplanen möjliggör boendemiljöer för barn och ungdomar liksom olika typer av verksamheter, såsom butiker och restauranger, och offentliga platser som de kommer att besöka. De kommer också även fortsättningsvis att besöka området för att nyttja kollektivtrafik.

På bostadsgårdarna finns möjligheter att anordna mindre lekplatser och i de offentliga rummen kan mötesplatser för alla åldrar tillskapas. Här finns bland annat det befintliga naturområdet med berg i dagen och uppväxt vegetation. Området har en mycket viktig funktion att fylla i ett barnrättsperspektiv som bostadsnära yta för lek och rekreation.

Planområdet ligger inom 300 meter från lekplatsen vid Surbrunnsparken. Det finns inga riktlinjer för hur långt avstånd det maximalt får vara mellan bostad och lekplats. Forskning visar dock på att 300 meter är så långt man är beredd att gå till ett grönområde för att man ska använda det ofta (Bostadsnära natur, Boverket 2007).

Inom 600 meter finns förskola, inom 800 meter låg-, mellan- och högstadieskola, inom 1 400 meter finns gymnasium och högskola och inom 1 800 meter finns idrottsplats och badanläggning. Det finns också stor närhet till stadens samlade utbud av service och kultur liksom stora sammanhängande natur- och rekreationsområden inom gångavstånd. Till samtliga av dessa kan man ta sig på utbyggda gång- och cykelbanor. I och med det stationsnära läget finns även regionens samlade utbud inom räckhåll.

Utifrån barnkonventionens fyra aspekter; rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet och miljö bedöms planförslaget medföra goda möjligheter att skapa en positiv och trygg miljö för barn och unga. Bedömningen är att konsekvenserna av förslaget inte är av den arten att en barnkonsekvensanalys behöver göras. Det är dock av stor vikt att barnens bästa beaktas i planeringens och i projektets alla steg.

Gator och trafik

Bil-, gång- och cykeltrafik

Planområdet nås från Erik Dahlbergsvägen, vilken delvis finns inom planområdet. Övriga vägar inom planområdet är Norra Fogdelyckegatan/Stationsvägen, Kolonigatan och korsningen mot Långakärrvägen. Längs Erik Dahlbergsvägen och upp mot stationen samt längs Långakärrvägen finns utbyggda gång- och cykelvägar. Längs Kolonigatan finns trottoarer. Se vidare i framtagna Trafikutredning.

Förändring och konsekvenser

Planförslaget innebär att Kolonigatans sträckning delvis förändras samt att nya vägar, gång- och cykelvägar och torgytor för blandtrafik anläggs enligt

plankartans bestämmelser. Ett genomförande enligt detaljplanen kommer att innebära att kopplingen mellan stationen och Karlshamns torg kommer att stärkas, vilket är positivt.

En byggnation enligt detaljplanen kommer innebära att trafiken i området ökar. Trafikmängder, framtida trafikstring och bullernivåer för hela Nya Stationsstaden framgår av upprättad Trafikutredning och Trafikbullerutredning. I trafikutredningen föreslås ett slopande av den befintliga signalregleringen i korsningen Erik Dahlbergsvägen - Norra Fodelyckegatan/Stationsvägen, det är dock inte kommunens avsikt att genomföra detta. Inför granskningskedet kommer en studie kopplat till enbart det nu aktuella planområdet att göras för att säkerställa trafiktekniska lösningar, vägsektioner, tillräckliga avstånd till gator med hänsyn till bullernivåer etcetera.

Kollektivtrafik

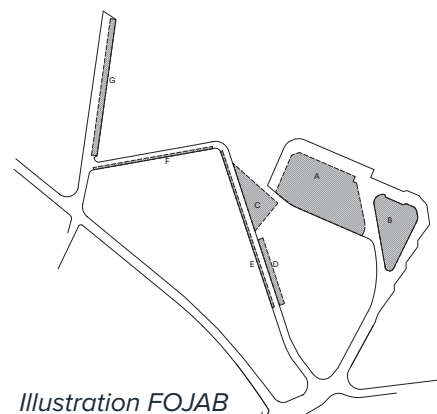
Stationsområdet trafikeras idag av 10 olika busslinjer, cirka 190 bussar per dygn, samt av Öresundståg och Pågatåg. Utöver detta finns även två busshållplatser längs Erik Dahlbergsvägen i närheten av planområdet.

Förändring och konsekvenser

Detaljplanen innebär att befintlig busslinga behöver byggas om. Busshållplatsen kommer även fortsättningsvis kunna utformas med fem sågtandade uppställningsplatser, vilket ger möjlighet för vardera linjen att ha ett fast hållplatsläge. Utformningen har tagits fram i samråd med Blekingetrafiken. Vid förändring av markens höjd i de norra delarna av planområdet kommer busstrafiken att tillfälligt behöva ha en annan sträckning. Inför granskningskedet kommer en studie göras för att säkerställa svängradier med flera trafiktekniska lösningar kopplat till den nya vändslingan.

Parkering och angöring

Det finns idag cirka 120 parkeringsplatser och drygt 200 cykelparkeringar vid stationen. Befintlig kommunal markparkering i området framgår av bilden nedan.



- A: ca 100 platser
 - B: ca 20 platser
 - C: ca 20 platser
 - D: ca 40 platser
 - E: ca 25 platser
 - F: ca 15 platser
 - G: ca 50 platser
- Totalt ca 260 platser**

Illustration FOJAB

Förändring och konsekvenser

Detaljplanen innebär en mindre ökning av antalet kommunal markparkering i området, se bild nedan. Ytan för cykelparkering påverkas inte.



- A: ca 100 platser
 - B: ca 30 platser
 - C: ca 20 platser
 - D: ca 8 platser
 - E: ca 25 platser
 - F: ca 15 platser
 - G: ca 50 platser
 - H: ca 16 platser
 - I: ca 8 platser
- Totalt ca 270 platser**

Illustration FOJAB

Gällande boende- och arbetsplatsparkering avses dessa huvudsakligen lösas i källargarage. Utrymme finns för en p-norm på runt 0,7 platser per lägenhet med utgångspunkt i antalet lägenheter som redovisas på sidan 19. Blir det kontor utmed Stationsvägen finns plats för knappt 5 platser per 1 000 kvadratmeter.

Kommunens parkeringsnorm från 1984 anger att det, utan samnyttjande, ska finnas 10 parkeringsplatser/1 000 kvadratmeter våningsyta för bostäder och 20 parkeringsplatser/1 000 kvadratmeter våningsyta för kontor.

I parkeringsnormen anges dock att hänsyn måste tas till faktiska förhållanden av skilda slag i varje enskilt fall. Mot bakgrund av planområdets centrala läge, goda koppling till övergripande gång- och cykelvägnät och den omedelbara närheten till kollektivtrafik bör ett lägre parkeringstal kunna medges för såväl bostäder som övriga ändamål detaljplanen möjliggör. Detta förutsätter dock ett högt cykelparkeringstal på såväl kvartermark som allmän plats.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Detaljplaner ska uppfylla de riktlinjer för trafikbuller som anges i gällande förordning om trafikbuller. Riktvärdena för omgivningsbuller bör inte överskridas vid en bostadsbyggnads fasad och vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om riktvärdena ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en ljuddämpad sida.

Förändring och konsekvenser

En trafikbullerutredning har tagits fram för hela Nya Stationsstaden. Beräkningar visar att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad, 60 dBA, kan uppfyllas inom hela området under förutsättning att ett rimligt avstånd hålls mellan byggnader och gator. Hur stort avstånd som krävs varierar beroende på trafikmängden på vägen. Med dessa förutsättningar krävs inga väg- eller spårnära åtgärder för att uppfylla riktvärdet. Se vidare i framtagna Trafikbullerutredning.

Riktvärdet för maximal ljudnivå vid uteplats överskrids enligt beräkningarna vid flera fasader för samtliga trafikslag. Därför har en planbestämmelse införts om att minst en uteplats/balkong per bostad eller en gemensam uteplats ska placeras så att gällande riktvärden för buller uppnås.

Inför granskningskedet kommer nya beräkningar göras med utgångspunkt i det nu aktuella planområdet för att säkerställa att avstånden mellan byggnad och gata är tillräckliga för att uppfylla riktvärdena. Vid behov kommer en planbestämmelse om att minst hälften av bostadsrummen i en bostad ska vara vända mot en ljuddämpad sida att införas.

En utredning gällande vibrationer från spårväg har tagits fram. Analysen visar att vibrationsnivåerna ligger under miljömålsvärdet 0,4 mm/s RMS från både väg och spårtrafik, vibrationerna kommer ej att bli kännbara och kräver ingen åtgärd, se vidare i genomförd studie Utredning av komfortzon inför planerad byggnation - vibrationer från spårväg.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana

farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras rätt under en transport.

I direkt närhet till planområdet finns Blekinge kustbana och rangerbangård där hantering av farligt gods förekommer.

Förändring och konsekvenser

Flera riskutredningar kopplade till farligt gods i området har gjorts för att klargöra möjligheterna att bygga ut området etappvis under tiden som rangerbangården finns kvar i Karlshamns centrala stationsområde, se vidare i dessa utredningar.

Närmsta byggrätt är belägen mer än 50 meter från närmsta spårmitt vilket gör att inga speciella åtgärder behöver vidtas inom nu aktuellt planområde.



Situationsplan från stadsutvecklingsprogram med riskavstånd, 25, 30 respektive 50 meter till närmsta spårmitt, illustration FOJAB.

Markföroreningar

Fastigheten Garaget 1 är markerad som potentiellt förorenad med anledning av användningen bilvårdsanläggning, bilverkstad och åkeri.

Förändring och konsekvenser

I samband med programarbetet har en miljöteknisk markundersökning genomförts för hela Nya stationsstaden. Syftet med undersökningen var att genom jord- och grundvattenprovtagning identifiera eventuella föroreningar från tidigare järnvägs- och bussverksamhet. I utredningen konstaterades att området till viss del är förorenat och att kompletterande undersökningar behövs för att ytterligare utreda föroreningssituationen.

För nu aktuellt planområde pågår kompletterande undersökningar, utredningen ska vara färdigställd senast 1 december 2021. Utredningen omfattar vid behov även en riskbedömning och eventuell åtgärdsutredning.

Om en misstänkt förorening upptäcks ska tillsynsmyndigheten underrättas enligt 10 kap. 11 § miljöbalken (1998:808). Om grävning ska genomföras i förorenade massor måste en anmälan om detta enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas till tillsynsmyndigheten.

Radon

Både SGU:s markradonöversikt, flygstrålningskartan och den mätning som gjorts visar på låga markradonvärden inom området. Frågan om risker gällande radon hanteras under bygglovsprocessen inför startbesked i det tekniska samrådet. Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger fastighetsägaren/exploatören.

Risker på grund av förändrat klimat

Den globala uppvärmningen leder till ett varmare men även till ett generellt blötare klimat. Extremnederbörden beräknas öka framöver och enligt SMHI:s senaste analyser beräknas korttidsnederbördens intensitet öka med upp emot 50 procent fram till år 2100, jämfört med dagens klimat.

Förändring och konsekvenser

Marken inom planområdet varierar mellan cirka +4 och + 10 meter över angivet nollplan i koordinatsystem RH 2000. Planområdet riskerar inte översvämmas vid stigande havsnivåer och inga lågpunktsområden har identifierats.

Områdets vegetation, såväl befintlig som planerad, kommer bidra till att sänka lufttemperaturen och ta upp vatten som annars skulle bli dagvatten. Grönnska är även positivt ur ett energiperspektiv eftersom både behovet av uppvärmning och kylning av byggnader minskar.

Sett i ett klimatperspektiv så har människors mobilitet stor påverkan och planområdets goda förutsättningar för hållbara kommunikationer är mycket positivt ur klimatsynpunkt.

Tillåtna nockhöjder för nya byggnader inom planområdet har tagit höjd för att det ska vara möjligt att bygga hus i trä. Den något högre kostnaden initialt för träbyggnader ger mycket tillbaka klimatomått. Den största besparingspotentialen när det gäller klimatpåverkan vid byggande av nya stadsdelar är byggnaderna. Tillåtna takvinklar ger goda möjligheter för solpaneler.

En långsiktigt hållbar dagvattenhantering är viktig sett till risker på grund av ett förändrat klimat, se vidare under rubriken Dagvatten.

Teknisk infrastruktur

Dagvatten

Det allmänna dagvattenledningssystemet är utbyggt i området och planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten då det finns ett befintligt behov och då området ingår i ett större sammanhang.

I dagsläget består markanvändningen inom planområdet till stor del av hårdgjord yta i form av tak och asfalterad väg- och parkeringsyta. Viss del av området består av grönområden med lägre avrinningskoefficient.

Förändring och konsekvenser

En dagvattenutredning har tagits fram för hela utbyggnadsområdet. Höjdvariationerna i området är stora varför stor vikt behöver läggas vid att säkerställa att dagvattnet från området avleds säkert för att inte belasta mer låglänt yta, vilket skulle kunna orsaka översvämningsproblematik.

Föroreningsinnehållet i dagvattnet inom det aktuella området överstiger idag på flera punkter de nationella riktvärdena. I huvudsak orsakas detta av de stora asfalts- och parkeringsytorna med högt föroreningsinnehåll. Trots att andelen hårdgjord yta ökar efter föreslagen exploatering minskar föroreningsinnehållet i dagvattnet från området. Detta då andelen större parkeringar ersätts av takytor som normalt inte har lika högt föroreningsinnehåll.

Med utgångspunkt i de förslag som finns i dagvattenutredningen där bland annat genomsläppligt material på parkeringsytor, växtbäddar, diken, infiltration på gräsytor, träd i skelettjordar och stuprörsutkastare till växtbäddar föreslås har möjliga ytor för placering av dagvattenanläggningar skapats inom planområdet, se bild på nästa sida.

Möjliga platser på kartan nedan föreslås på allmän plats, Gata och Parkering, men även parkområdena är en resurs i sammanhanget. Reningsåtgärderna reducerar föroreningsinnehållet till nivåer som helt understiger jämförbara riktvärden. Se vidare i framtagna Dagvattenutredning. Mellan samråd och granskning kommer behovet av platser och anläggningarnas ytbehov att säkerställas med hjälp av dagvattenkonsult och då räknat på ett regn med 30 års återkomsttid med en varaktighet om 10 minuter och med klimatfaktor 1,25. Även områdets höjdsättning kommer att detaljstuderas.



Vatten och avlopp

Planområdet ligger centralt i Karlshamn och därmed inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp med möjlighet att ansluta nya byggnader till befintligt kommunalt VA-nät. Bestämmelser gällande användande av vatten och avlopp finns i Karlshamn Energis ABVA.

Förändring och konsekvenser

Såväl vatten-, spill- som dagvattenledningar finns inom planområdet och kommer i konflikt med nu föreslagen kvartersmark. Befintliga dag- och spillvattenledningar korsar fastigheten Garaget 1 för anslutning till Ringvägen öster om planområdet. Vid översiktliga studier har det bedömts som mest lämpligt att flytta dessa ledningar till Stationsvägen i samband med byggnation i området.

För att minimera flytt av ledningar och därmed kostnader har byggrätten söder om Kolonigatan förskjutits österut jämfört med placeringen i stadsutvecklingsprogrammet. Dock krävs det, trots detta, flytt av en vattenledning och en dagvattenledning som idag ligger i nuvarande Kolonigatans sträckning.

En bestämmelse finns på plankartan för att säkerställa tillräckligt utrymme för befintliga ledningar som inte behöver flyttas, u₁.

Mellan samråd och granskning kommer en förprojektering att göras för att klarlägga placering av och kostnader för flytt av ledningar i området samt utbyggnad för att förse den nya bebyggelsen och kommande etapper av Nya Stationsstaden med vatten och avlopp. Fördelningen av kostnader kopplat till nya dragningar av va-ledningar inom planområdet kommer att klargöras under fortsatt planarbete.

Värme, el och fiber

Energiförsörjningen sker med fördel på ett miljövänligt sätt. Karlshamn Energi AB levererar miljövänlig fjärrvärme där produktionen till största del kommer från återvunnen biorestvärme från industrin. Fjärrvärmerna kan fås som ”Bra Miljöval”. Tillåtna takvinklar ger goda möjligheter för solpaneler.

I den före detta kioskbyggnaden på Karlshamn 4:1 finns en befintlig transformatorstation avseende el.

Förändring och konsekvenser

Fjärrvärmenätet är utbyggt i området, ledningar korsar fastigheten Garaget 1 på sin sträckning till stationsbyggnaden på fastigheten Karlshamn 4:19. Denna ledning behöver läggas i en annan sträckning då området bebyggs i enlighet med detaljplanen.

Också el och fiber finns utbyggt till planområdet. Viss omläggning av el krävs samt en ny placering av transformatorstation, då befintlig byggnad där den nu är inrymd kommer att rivas. Ny plats söder om befintligt läge har tagits fram i samråd med Karlshamn Energi AB och regleras på plankartan, E₁.

För att minimera flytt av fjärrvärmeledningar, el och bredband och därmed kostnader har byggrätten söder om Kolonigatan förskjutits österut jämfört med placeringen i stadsutvecklingsprogrammet. En bestämmelsen finns på plankartan för att säkerställa tillräckligt utrymme för befintliga ledningar.

Sammantaget finns det bra förutsättningar för anslutning till fjärrvärme, el och fiber inom planområdet. I samband med utbyggnad till den nya bebyggelsen inom nu aktuellt planområde är det viktigt att även dimensionera för kommande etapper av Nya Stationsstaden.

Avfallshantering

Planområdet omfattas idag av den kommunala avfallshanteringen för hushållsavfall.

Förändring och konsekvenser

Avfallshanteringen är tänkt att ske i anslutning till allmän plats inom planområdet.

Genomförande

Beskrivningen av planens genomförande redovisar organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska frågor som krävs för att detaljplanen ska kunna genomföras i enlighet med planens syfte. Frågorna nedan är i sig inte rättsligt självständiga utan de är istället vägledande vid genomförande av detaljplanen.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Före genomförandetidens utgång får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Efter genomförandetiden är byggrätten mer osäker eftersom planen då får ersättas, ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas och utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna om en byggrätt som inte är utnyttjad minskas. Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ge byggrätt som tidigare.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Karlshamns kommun ansvarar för arbetet med detaljplanen. Kommunen är huvudman för de allmänna platserna inom planområdet. Karlshamns Energi AB, KEAB, är huvudman för allmänna vatten- och avloppsledningar och svarar för drift och underhåll fram till anvisad förbindelsepunkt. KEAB ansvarar för tillhandahållande av anslutningspunkt för vatten- och avloppsledningar.

KEAB är även huvudman för allmänna el-, fjärrvärme- och fiber/bredbandsledningar i området.

Den enskilda fastighetsägaren ansvarar för byggande, anläggande, drift och underhåll av egna byggnader och anläggningar samt egen mark inom kvartersmark och inom den egna fastighetens gränser. Generellt gäller att markägaren ansvarar för och bekostar eventuella ändringar av ledningsdragnings inom den egna fastigheten. Fördelningen av kostnader kopplat till nya dragnings av ledningar inom planområdet kommer att klargöras under fortsatt planarbete.

Upphävande av tomtindelning

För fastigheten Garaget 1 gäller en äldre tomtindelning. I och med antagande av den nya detaljplanen upphävs tomtindelningen med beslutsdatum 1969-08-04 och aktnummer 1082K-U455.

Organisatoriska frågor

Exploateringssamverkan

Exploateringsavtal och markanvisningsavtal som reglerar villkor och

åtaganden kopplat till genomförandet ska tecknas. I avtalen kommer exploateringsbidrag beträffande kostnaderna för allmän plats, VA, eventuell sanering etcetera att regleras.

Avtal

Planavtal har upprättats med fastighetsägaren till Garaget 1. Exploateringsavtal och markanvisningsavtal kommer att upprättas enligt ovan. Köpeavtal kommer att upprättas efter att planen fått laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanens intentioner. De konsekvenser som detaljplanen medför för respektive fastighet framgår av beskrivning och kartor under rubriken fastighetsrättsliga konsekvenser. Fastighetsägarna ska ansöka om och bekosta erforderlig fastighetsbildning för berörda fastigheter, servitut och ledningsrätter.

Servitut och ledningsrätt

Detaljplanen möjliggör markreservat för allmännyttig körtrafik och allmännyttig gång- och cykeltrafik över kvartersmark. Vid behov kan det vid en lantmäteriförrättning bildas ett servitut för en kommunal gatufastighet att utnyttja området. Mark har i plan reserverats genom bestämmelserna x_1 och z_1 .

Rättighet kommer att skapas för KEAB:s ledningar på kvartersmarken söder om Kolonigatan. Mark har i plan reserverats genom bestämmelsen u_1 .

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Påverkan på fastigheter inom planområdet

Fastighet Garaget 1 - privatägd fastighet

Fastigheten är idag planlagd för garageändamål. För en mindre del kommer gällande detaljplan att bestå. Denna del planläggs i kommande etapper av Nya Stationsstaden och föreslås i samband med nu aktuellt planarbete överföras genom fastighetsreglering till kommunal fastighet.

Fastigheten Garaget 1 planläggs delvis som allmän plats, Park, Gata och Torg och dels som kvartersmark för ändamålen Bostäder, Centrum, Kontor och Vård. I samband med planens genomförande avses allmän plats överföras genom fastighetsreglering till kommunal fastighet.

Fastigheterna Karlshamn 2:1, 4:1 och 4:16 - kommunägda fastigheter

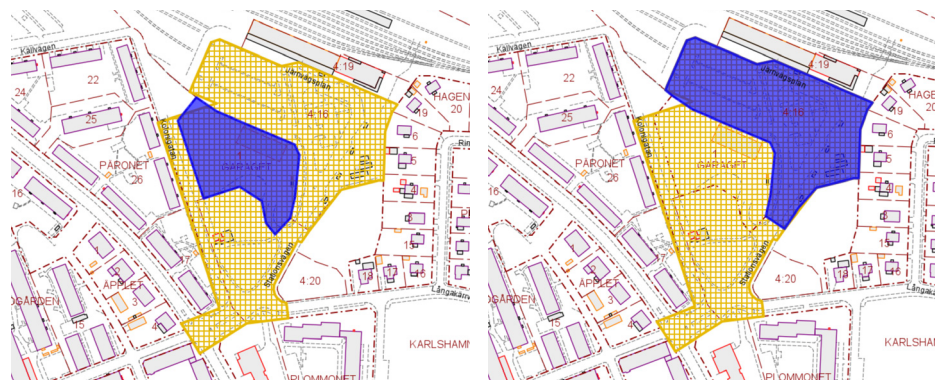
Fastigheterna är idag planlagda som allmän plats, gatemark och park eller plantering, och som kvartersmark för järnvägsändamål och transformatorstation. Fastigheterna planläggs i nu aktuell detaljplan som allmän plats, Park, Gata, Parkering och Torg och som kvartersmark för ändamålen Bostäder, Centrum, Kontor, Vård och Transformator.

Karlshamns Energi AB, KEAB, har en transformator inom planområdet som ska flyttas till ett läge söder om Kolonigatan. KEAB kommer genom en lantmäteriförrättning att ges rättighet till området.

Byggrätten söder om Kolonigatan kommer att avstyckas från Karlshamn 4:1 och ny fastighet bildas genom att del av Karlshamn 2:1 överförs genom fastighetsreglering till styckningslotten. Alternativt genomförs en fastighetsreglering för att överföra marken till annan fastighet i området.

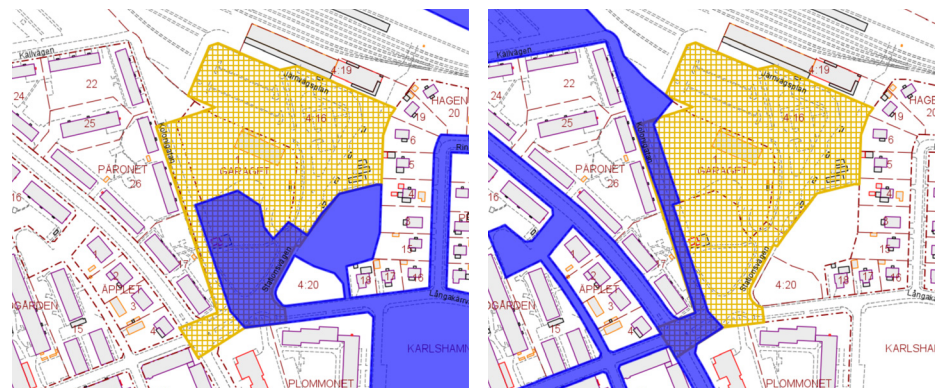
Den södra delen av kvartersmarken längs Stationsvägen avstyckas från Karlshamn 4:1 och ny fastighet bildas genom att del av Garaget 1 och del av Karlshamn 4:16 överförs till styckningslotten. Alternativt kan marken överföras genom fastighetsreglering till närliggande fastighet i området.

Den norra delen av kvartersmarken längs Stationsvägen avstyckas från Karlshamn 4:16 och ny fastighet bildas genom att del av Garaget 1 överförs till styckningslotten. Alternativt kan marken överföras genom fastighetsreglering till närliggande fastighet i området.



Garaget 1

Karlshamn 4:16



Karlshamn 4:1

Karlshamn 2:1

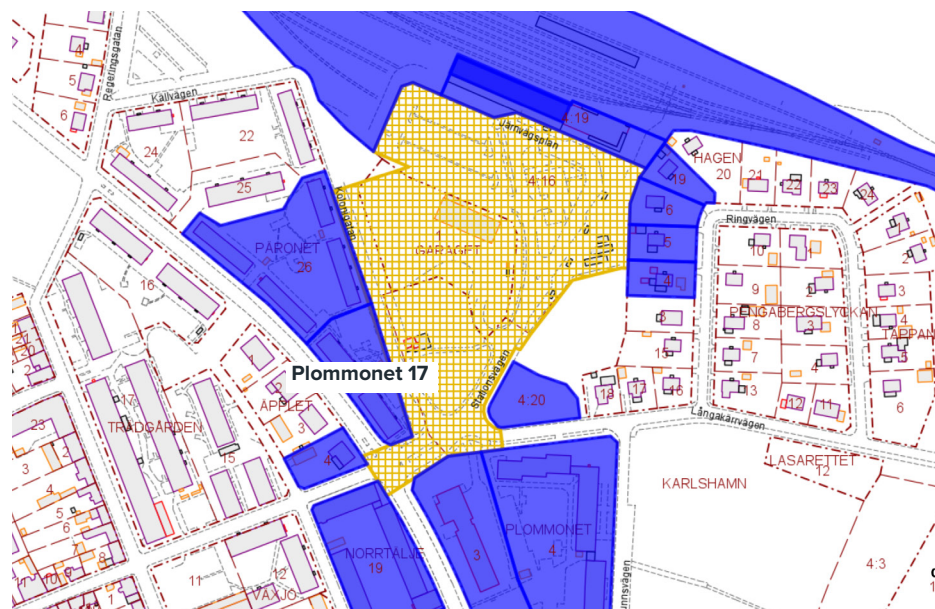
Påverkan på fastigheter utanför planområdet

Fastighet Plommonet 17 - privatägd fastighet

Utfart för gående till Kolonigatan kommer att lösas genom en lantmåteriförrättning antingen genom fastighetsreglering eller genom att en rättighet skapas över kvartersmarken söder om Kolonigatan.

Övriga till planområdet gränsande fastigheter

För övriga, till planområdet angränsande fastigheter, kommer ingen fastighetsrättslig påverkan att ske. Planens konsekvenser för dessa fastigheter kommer främst bestå av förändringar vad gäller närhet till byggnader och grannar och därmed ändrade förhållanden vad gäller bland annat utsikt och insyn. Detaljplanen innebär även viss trafikökning i området.



Övriga till planområdet angränsande fastigheter.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kostnader för planarbetet betalas av kommunen och den privata fastighetsägaren till Garaget 1.

Genomförandekonomi, inlösen och ersättning

Frågor kopplade till kostnadsfördelning avseende genomförandet kommer att regleras i kommande exploateringsavtal och markanvisningsavtal.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Flera tekniska utredningar har tagits fram kopplat till genomfört programarbetet, dessa utgör del av samrådshandlingen. I vissa fall kommer, inför granskningen, specifika frågor att fördjupas för nu aktuellt planområde, i vilka avseenden framgår av denna planbeskrivning.

Medverkande tjänstepersoner

Planbeskrivningen har upprättats av Jeanette Conradsson, Stadsbyggnadsavdelningen, i samråd med övriga berörda kommunala tjänstepersoner.

Karlshamn den 6 oktober 2021

Jeanette Conradsson
Planarkitekt

Emina Kovacic
Stadsbyggnadschef/Stadsarkitekt