

Planprogram



Lyckeby centrum Lyckeby, Karlskrona kommun

Antaget av Kommunfullmäktige 2017-09-21

Vad är ett planprogram?

Ett planprogram är det första steget i en detaljplaneprocess. Ett planprogram tas ofta fram vid planering av större områden, till exempel en stadsdel, som underlag för framtida planering. Är förutsättningarna för området redan utredda i kommunens översiktsplan behöver inget planprogram upprättas. Planprogrammet anger mål och förutsättningar för att detaljplanelägga området och breddar kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede med de berördas erfarenheter och synpunkter.

Ett planprogram skickas ut på samråd till berörda myndigheter, föreningar, fastighetsägare m.m. med möjlighet att komma med synpunkter. Alla synpunkter sammanställs i en redogörelse. Aktuellt planprogram föreslås godkännas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och lämnas vidare till Kommunfullmäktige för antagande. Planprogrammet är inte juridiskt bindande och kan inte överklagas.

Planprogrammet ligger sedan till grund för framtida detaljplaner inom området. Ett detaljplaneförslag är mer detaljerat och visar hur användningen av mark och vatten avses regleras. Ett förslag till detaljplan samråds på liknande sätt som planprogrammet minst en gång innan detaljplanen kan antas. Om inte detaljplanen överklagas blir den gällande för vad som tillåts bebyggas inom området.

Bilagor och utredningar

Illustrationsplan

Markanvändningskarta

Behovsbedömning

Social konsekvensanalys

Kombinerad yt- och ledningsnätmodell

Bildprotokoll workshop 1

Bildprotokoll workshop 2

Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Planens syfte.....	4
Bakgrund.....	5
Tidig dialog.....	6
Plandata.....	8
Gällande planer.....	10
Tidigare ställningstaganden.....	12
Genomförda utredningar.....	13
Miljökonsekvenser.....	13
Lyckeby historia.....	14
Sammanfattning programförslag.....	16
Övergripande strukturer.....	18
Landskap och Natur.....	18
Stadsbild, världsarv och kulturmiljö.....	20
Bebyggelse.....	24
Service och mötesplatser.....	26
Kommunikationer.....	30
Sociala aspekter.....	37
Teknisk försörjning.....	38
Strandskydd.....	39
Hälsa och säkerhet.....	40
Risker.....	42
Miljökvalitetsnormer.....	45
Utvecklingsområden.....	46
Entrén till Lyckeby/ Stationsvägen.....	48
Lyckeby centrum.....	50
Fd Lyckeby skolan.....	54
Medborgarhuset, Kvarnhöjden och parken.....	57
Lyckebyån och dess närområde.....	60
Mindre projekt.....	62
Genomförande.....	62
Genomförandefrågor.....	62
Fortsatt planering.....	64
Sammanfattande konsekvenser.....	66
Medverkande.....	68

Inledning

Planens syfte

Syftet med planprogrammet är att stärka Lyckeby centrum och dess identitet genom en mer sammanhållen bebyggelsestruktur där trafikens dominans minskas till förmån för ett utökat stadsliv. Genom en komplettering med ny bebyggelse, attraktivare vistelse- och aktivitetsytor och säkrare trafikmiljöer kan Lyckeby utvecklas till en tydligare centrumbildning med nya bostäder och centrumfunktioner i ett attraktivt läge med närhet till kollektivtrafik, service samt natur. Programmet syfte är också att studera hur närheten till Ekbacken och Lyckebyån kan stärkas och hur centrum kan sammanlänkas med övriga delar av Lyckeby.

Planprogrammet ska fungera som beslutsunderlag för utveckling av Lyckeby centrum och ge vägledning för fortsatt detaljplanearbete i olika etapper.



Illustration över förslag till förändring. Nyréns Arkitektkontor

Bakgrund

Karlskrona har positiv befolkningsutveckling och det finns en efterfrågan på bostadsbebyggelse med varierande bostadsformer. I översiktsplanen 2030 pekas Lyckeby centrum ut som en centrummiljö som har stor potential att utvecklas och förädlas med ett stort antal nya bostäder.

I Lyckeby finns ett antal centralt belägna fastigheter som har möjlighet att utvecklas. En försäljning och/eller ändrad användning av kommunala strategiskt placerade fastigheter så som biblioteket, medborgarhuset samt fd Lyckebyskolan framtvingar ett behov av att ta ställning till hela centrala Lyckeby's framtid. Samtidigt har en av de största verksamheterna, Överskottsbolaget, flyttat från sina tidigare lokaler i Lyckeby till ett mer externt läge. Kommunen ser utöver ett behov av fler bostäder även ett behov av bl.a. en ny förskola i området och en förbättrad trafiksituationen med ökad säkerhet för gående och cyklister.

Kommunstyrelsen gav den 3 juni 2014 Kommunledningsförvaltningens mark- och exploateringsenhet i uppdrag att beställa planprogram för Lyckeby centrum.

Tidig dialog

En tidig och bred dialog kring Lyckeby centrum framtida utveckling genomfördes under hösten 2015. Målet med dialogprocessen var att nå fram till en vision för utveckling av Lyckeby centrum, som tillsammans med andra utredningar utgör underlag för planprogrammet. En serie workshops genomfördes, där olika aktiviteter för att bygga kunskap och utveckla idéer ingick. Processledande arkitekter ansvarade för att processen drevs framåt och tog fram olika framtidsbilder/skissförslag med utgångspunkt från idéerna som kom fram i workshopsarbetet. Sammanfattning av workshopstillfällena finns som bilaga till planprogrammet. Bilden på nästa sida är en sammanställning av olika utvecklingsområden som ett resultat av dialogen under workshoparna.

I dialogen deltog representanter från bl.a. Karlskronahem, Lyckebybostäder, Lyckeby Gille, Hyresgästföreningen och Lyckeby PRO, samt företagare, fastighetsägare och Lyckebybor. Från Karlskrona kommun deltog tjänstemän från olika förvaltningar samt politiker från Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Totalt deltog ett sextiotal personer vid något eller samtliga workshopstillfällen.

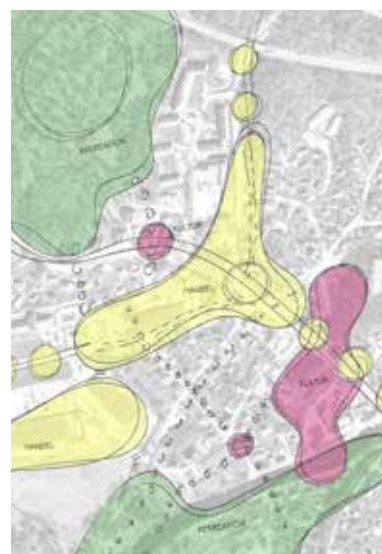
Det huvudsakliga frågorna kom fram under dialogen var:

- Minska genomfartstrafiken och sänk hastigheten genom Lyckeby
- Förbättra trafiksituationen för gående och cyklister
- Komplettera med mer bebyggelse i centrum. Bryt ner storskaligheten och sammanlänka Lyckeby med köpcentrumområdet, en bättre entré till Lyckeby.
- Ny funktion/utformning av medborgarhuset, ÖB och skoltomten
- Mysigare, vackrare och mer levande centrum med fler småbutiker, föreningsliv, aktiviteter och kultur
- Platser för möten, aktiviteter och gemenskap, gärna ett torg och fler och bättre grönområden och lekplatser
- Sammanlänka centrum med övriga delar av Lyckeby genom en ny gång- och cykelbro över Lyckebyån och nya stråk.
- Utveckla vattenkontakten längs med ån, promenadstråk, båtplatser och ny gång- och cykelbro
- Utveckla världsarvet och Lyckeby historia

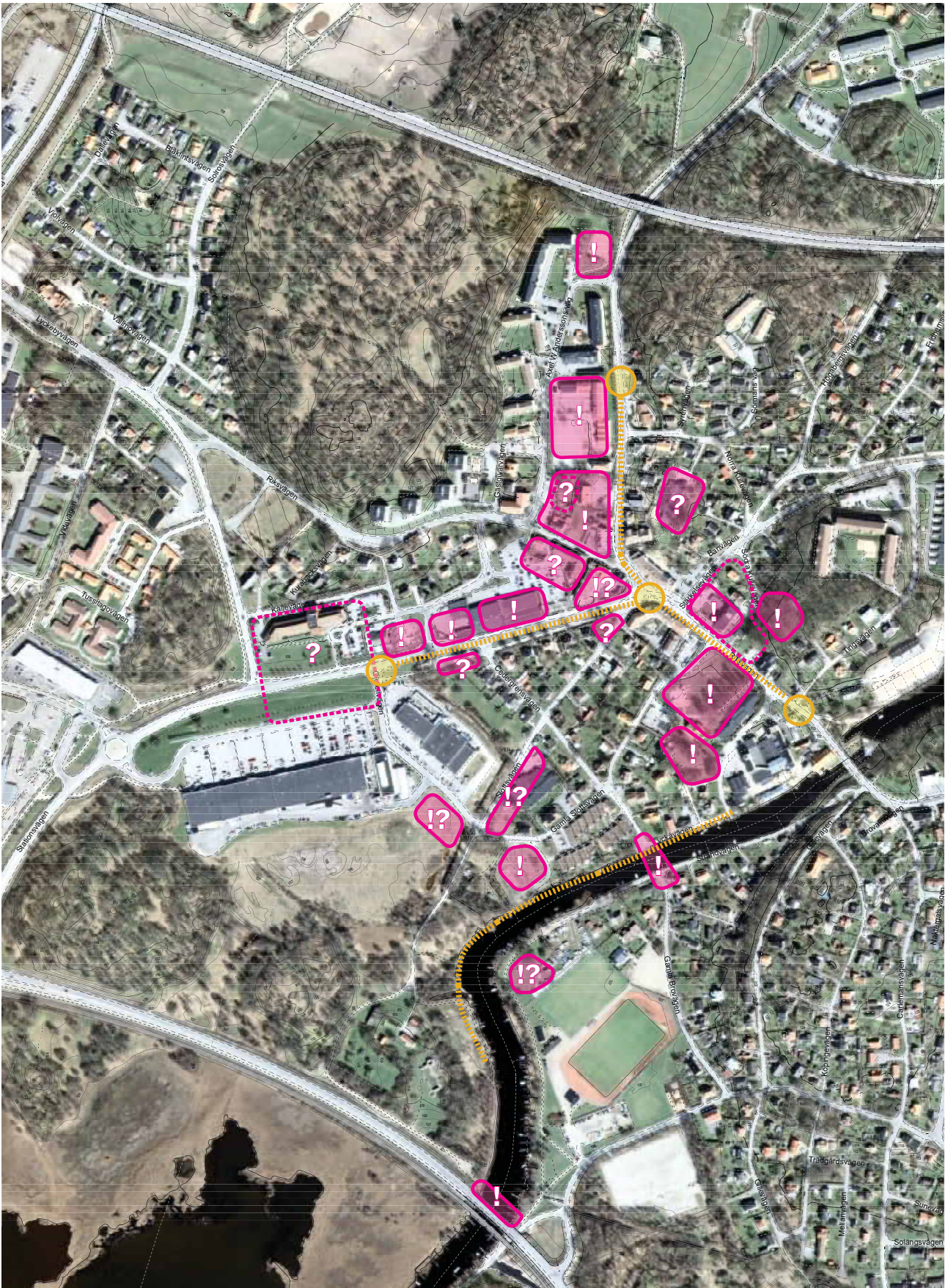
En särskild workshop med skolungdomar i årskurs 8 på Lyckeby kunskapscenter genomfördes för att försöka fånga in även den gruppens visioner för ett framtida Lyckeby centrum. De förslag som kom upp handlade mest om fler aktiviteter för ungdomar så som t.ex. skatehall, idrottsanläggningar eller ungdomsgård. Det efterfrågas även fler gym samt mer shopping och snabbmatställen.



Inbjudan till workshoparna.



Bilder från workshoparna.



Sammanfattande bild med utvecklingsområden utifrån den tidiga dialogen. De områden där de flesta deltagarna på workshopen var överens om att man vill se en utveckling är markerade med ! Områden markerade med !? var det delade meningar kring och områden markerade med ? var deltagarna mer tveksamma till en utveckling.

Plandata

Läge och areal

Programområdet ligger i Lyckeby, ca 7 km norr och Karlskrona centrum. Planprogrammet omfattar Lyckeby centrum och dess närområde enligt kartan nedan. Planområdet sträcker sig från bebyggelsen längs med Axel W Anderssons väg i norr ner till Lyckebyån i söder. I öster ingår delar av bebyggelsen öster om Riksvägen/Augerumsvägen samt bostadsområdet Kvarnhöjden. I väster ingår handelsområdet Slottsbacken och området mot rondellen Järavägen/Stationsvägen. Inom området ingår bl.a. Lyckebyskolan, Lyckåparken med biblioteket, Medborgarhuset fd Överskottsbolaget. Vägarna Stationsvägen, Riskvägen och Augerumsvägen går centralt genom området.



Bild 6. Lyckeby har ett bra strategiskt läge i kommunen och fungerar som en servicenod.

Avgränsningen av programområdet är större än det område som senare kommer att planläggas eftersom vissa samband behöver studeras i ett större perspektiv. Hela programområdet omfattar ca 46 ha, varav ca 11 ha är mark som föreslås detaljplanläggas för ny bebyggelse för bl.a. bostadsändamål, centrumändamål och förskola/skola.



Översiktskarta med planområdets avgränsning

Markägoförhållande

Inom området finns ett flertal fastigheter både i kommunal och privat ägo. De fastigheter som kommunen äger som föreslås utvecklas med ny bebyggelse är Skolan 2 (fd Lycebyskolan), Medborgaren 8 och Lyckeby 49:10 (Medborgarhuset), Lyckeby 49:1 (Biblioteket) samt Lyckeby 49:8 (skogsområdet på Kvarnhöjden nordost om Riksvägen vid Medborgarhuset). De två kommunala fastigheterna Lyckeby 4:34 (del av) och Silon 1 i anslutning till de privata fastigheterna Silon 2 och Bagaren 7 har studerats för angörings och parkeringsytor. De kommunala utvecklingsområdena är markerade med lila på kartan nedan.

De privata fastigheterna där en utveckling föreslås (markerade med orange på kartan nedan) är Källbacken 1 (gamla Överskottsbolaget), Kurabacken 1 (nuvarande bensinmack), Silon 2 (i anslutning till Lyckebyån), Skolan 3 & 4 (norr om gågatan), St Jacobi 1 (mot E22:an) samt Bagaren 7 (nuvarande företagsfastighet vid Slottsvägen) Landstingets fastighet där vårdcentralen ligger kan i framtiden utvecklas med ett nytt kvarter tack vare en ny tillfart från Stationsvägen. Denna markeras med blått på kartan nedan.



Utvecklingsområden indelat efter markägande

Gällande planer

Översiktsplan

En utveckling av planområdet innebär en förtätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket innebär ett effektivt markutnyttjande samt nyttjande av befintlig infrastruktur vilket stämmer väl överens med översiktsplanen från 2010. Översiktsplanen anger att Lyckeby centrum har stor potential att utvecklas och förädlas med nya bostäder. En ny gång- och cykelöverfart vid Stationsvägen pekas ut. Området kring Slottsbackarna har höga naturvärden och Lyckebyån utgör en ekologisk ryggrad. Planprogrammet stämmer väl överens med översiktsplanens intentioner om en utveckling av Lyckeby centrum. Inom vissa området föreslås ytterligare förändringar vilka inte pekas ut specifikt i översiktsplanen. Dessa ses som en vidareutveckling i linje med översiktsplanen.

Bostadsförsörjningsprogram

Enligt Karlskrona kommuns bostadsförsörjningsprogram från 2016 ska kommun arbeta strategiskt för att ha utrymme för en befolkningstillväxt på 2 % per år vilket betyder att det behöver byggas ca 450-500 bostäder per år. Lyckeby centrum är ett område med stor utvecklingspotential för nya bostäder i en miljö nära service, kollektivtrafik och rekreationsområden.

Grönstrukturplan

Enligt Karlskrona kommuns grönstrukturplan från 2008 ingår planområdet i den ekologiska ryggraden, d.v.s. ett av de viktigaste ekologiska stråken genom tätorten. Den ekologiska ryggraden omfattar området kring Lyckebyån samt området från slottsruinen upp mot Slottsbackens handelsområde och skogsområdet mellan Stationsvägen och Verkövägen. Det sistnämnda området utgör också natur med höga naturvärden vilka utgör en viktig spridningskorridor. Karlskrona kommun ska arbeta för att bibehålla de samband som finns och stärka de länkar som saknas.

Detaljplaner

Större delen av planområdet omfattas av en detaljplan från 1980 (Dp 396) som anger allmänt ändamål för de offentliga delarna av centrum som Lyckeby skolan, medborgarhuset, tingshusparken samt förskolan Rosenhill. Detaljplanen omfattar även vattenverket, större delen av villabebyggelsen i den södra delen av planområdet samt centrummiljön kring gågatan. Samtliga detaljplaner som berör planområdet framgår på nästa sida. Detaljplanerna anger bl.a. markanvändningarna bostäder, allmänt ändamål, centrum, handel samt industri.

Detaljplaner som berör planområdet:

Dp 396 (1980) Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Lyckeby centrum.

L29 (1954) Avelsgärde mm (Bostäder vid AWA-väg)

L32 (1957) Byggnadsplan för södra delen av Lyckeby samhälle (del av Lyckebyån)

L33 (1960) Byggnadsplan för västra delen av Lyckeby samhälle (Kvarnhöjden samt husen vid Cedergrönsv./Gamla Slottsv.)

302 (1967) Stadsplan för del av Lyckeby samhälle, Hotellet 1 m.fl. (Ekebacken 1, 2 och 3 samt Vedeby 17:1)

609 (2002) Del av Lyckeby 1:1, del av Vedeby 8:7 mfl (Slottsbacken m.m.)

301 (1967) Stadsplan för Galgabacken (Kvarnhöjden)

383 (1977) Stadsplan för vårdcentral Vedebylund.

388 (1979) Stadsplan för Lyckeby 46:1 (Silon 1 och 2 samt radhusen Slottsängen)

453 (1988) Calandrabacken (Lyckeby 4:104 m.fl.) (del av Augerumsvägen)

552 (1995) Detaljplan för Wiebe 9 mfl (nuvarande Rosenborg på Wiebe 10)

698 (2010) Detaljplan för Vedebylund 1:1 m.fl. (Lyckebyvägen och området väster om denna mot Stationsvägen)

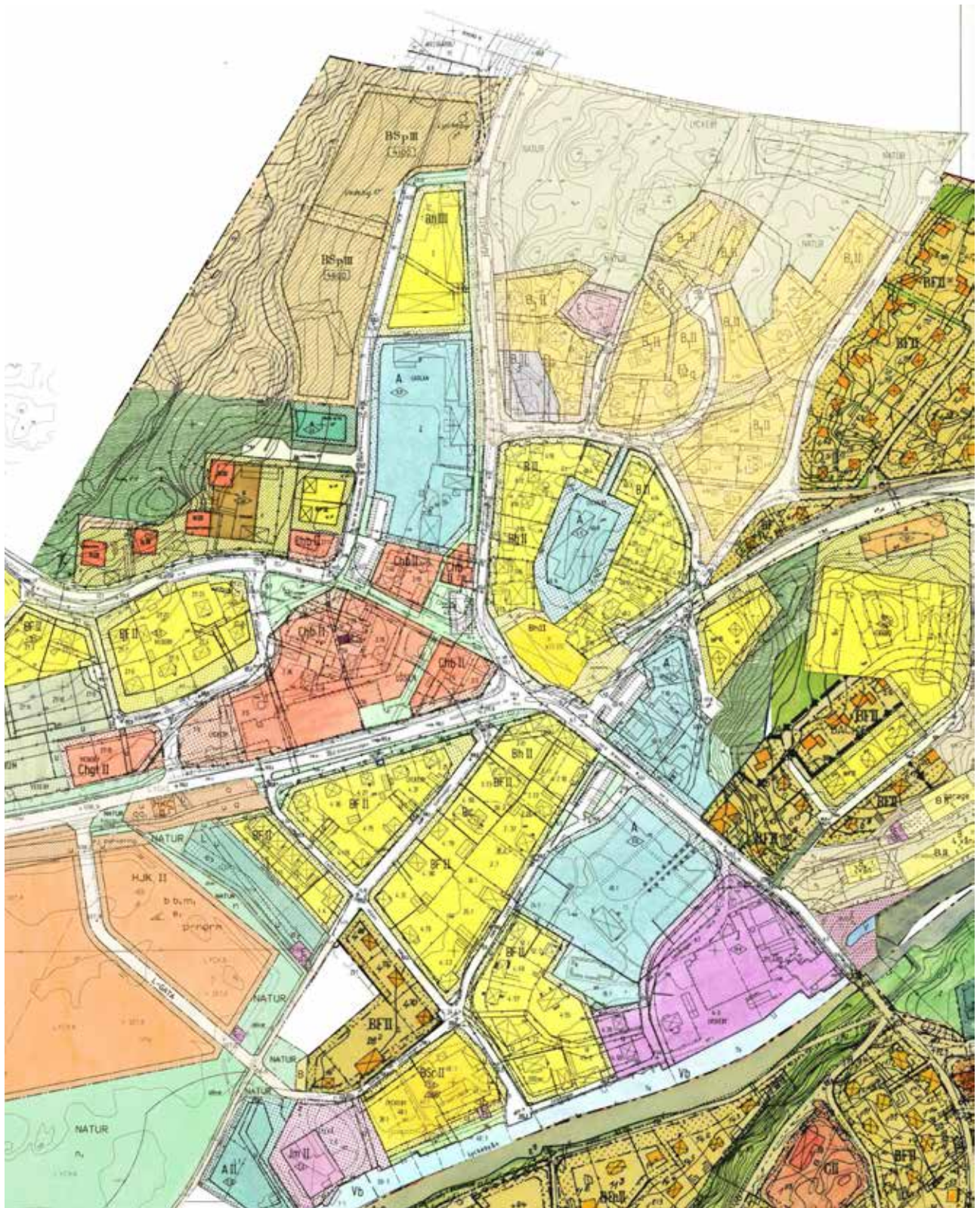


Bild 9 Översikt över gällande detalplaner

Tidigare ställningstaganden

Riksintresse

Lyckeby Ekebacke i anslutning till planområdet är naturesservat och Natura 2000- området enligt habitatdirektivet. Programområdet omfattas av riksintresse för totalförsvarets militära del, då delar av planprogrammet är lokaliserat inom stoppområde för höga objekt.

Delar av programområdet omfattas av område av riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning. Riksintresset benämns Karlskrona vattenverk och infiltrationsanläggning Johannishusåsen. Inget dagvatten från planområdet avleds till Lyckebyån inom vattenskyddsområdet; utsläpp sker nerströms vattenintaget.

Strandskydd

Lyckebyån samt strandområdet från slottsruinen upp mot båtuppläggningsen vid den gamla silotomten omfattas av strandskydd. I övrigt är området främst detaljplanelagt för kvartersmark och strandskyddet har därmed till största delen upphävts. Även dagvattendiket längs med Slottsvägen vidare norrut mot Stationsvägen omfattas av strandskydd, till största delen ligger detta område på planlagt mark.

Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny. Ett nytt beslut om upphävande av strandskyddet krävs då vid beslut om antagande av detaljplanen. Karlskrona kommun anser att det finns stöd att upphäva strandskyddet för exploateringen vid Silotomten med motiveringen i det första och femte särskilda skälet enligt miljöbalken 7 kap 18c-d §§; Området som upphävandet avser har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse så som bostäder. Möjligheten till att anorda en fri passage bedöms goda och tillgängligheten till området kring ån kan därmed öka. Vad gäller en eventuell framtida bostadsexploatering på Bagaren 7 anges förutom det första särskilda skälet även det andra skälet, dvs att området är väl avgränsat från vattnet genom en väg. En ny gång- och cykelbro föreslås över Lyckebyån vilket kräver en ny detaljplan samt ett upphävande av strandskyddet. Som särskilt skäl att upphäva strandskyddet anges att gång- och cykelbron utgör ett angeläget allmänt intresse samt att det är en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vatten. En ny bro knyter ihop stråken för gående och cyklisterna och underlättar för oskyddade trafikanter att röra sig på ett gott och tryggt sätt. En närmare beskrivning och bedömning görs i samband med kommande detaljplaner.

Vattenskyddsområde

I anslutning till programområdet finns ett vattenskyddsområde för ytvattentäkten Lyckebyån som är huvudvattentäkt för stora delar av Karlskrona kommun. Vattenskyddsområdet för Lyckebyån omfattar en zon av 100 meter på varje sida om ån utefter hela Lyckebyåns väg genom Karlskrona kommun. Det pågår ett arbete med att ta fram nya vattenskyddsföreskrifter.

Genomförda utredningar

Kombinerad yt- och ledningsnätsmodell

I samband med framtagandet av programförslaget har en kombinerad yt- och ledningsnätsmodell tagits fram av WSP. Resultat av denna redogörs för under rubriken Risk för översvämning på grund av skyfall s. 42.

Miljökonsekvenser

Enligt 4 kap 34§ Plan- och bygglagen och 6 kap 11§ Miljöbalken ska en behovsbedömning utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas.

En behovsbedömning för aktuellt planförslag finns framtagen 2016-08-22. Till grund för behovsbedömningen för aktuellt planförslag ligger en checklista avseende dess konsekvenser. Programförslaget bedöms inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att särskild miljöbedömning måste göras.

Behovsbedömningen grundas på följande:

- Inga särskilt skyddade områden berörs förutom strandskydd
- Genomförandet bedöms inte innebära några risker för människors hälsa.
- Miljökvalitetsnormerna bedöms inte överskridas.

Planen bedöms sammantaget ge en ringa miljöpåverkan. Detaljplanen kan reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma såsom buller, markföroreningar, stigande havsvatten, dagvatten och fornlämningar/kulturmiljö. Fortsatt miljökonsekvensbeskrivning bedöms ej behövas i detta skede. I samband med detaljplaner för de olika delområdena görs ett nytt ställningstagande i samband med en ny behovsbedömning för respektive detaljplan.

Lyckebyns historia

Staden Lyckå anlades på 1400-talet vid Lyckebyåns utlopp på den plats där idag samhället Lyckeby ligger. Här fanns en bra exporthamn för järn, ett strategiskt läge som en sista utpost mot den svenska gränsen (Blekinge var danskt fram till år 1658) och en nyckelpunkt vid den öst-västliga landsvägen mot Blekinge. På grund av stadens dåliga ekonomiska bärighet drogs stadsrättigheterna in år 1600 och man lät då riva staden och borgen. Användbart byggnadsmaterial och hela befolkningen flyttades till Kristianopol, som blev den nya residensorten i länet. De spår av staden Lyckå som idag finns synliga ovan mark är en ruin av den gamla borgen samt en rekonstruerad grund av den forna stadskyrkan.

Stadsbebyggelsen låg i anslutning till Slottsvägen vars sträckning i stort sett motsvarade den medeltida huvudgatan genom staden. Flera gator sammantrålande på stadens torg som låg ungefär vid dagens korsning mellan Gamla Slottsvägen och Lyckåvägen.

Lyckebyån var en av förutsättningarna för uppkomsten av Lyckå men har också central betydelse för Lyckebyns utveckling fr. o m 1700-talet. Med örlogsstaden som förutsättning växte här fram en rad manufaktur och industriella anläggningar. Ända sedan stadens tillkomst har Lyckebyån dessutom varit vattentäkt för Karlskrona.

Under slutet av 1800-talet anlades järnväg mellan Karlskrona och Kalmar, Karlshamn och Växjö. Den gamla järnvägslinjen Gullberna-Torsås, som gick genom Lyckeby, lades ner 1965. Synligt idag är Lyckeby stationshus, bron över Lyckebyån samt fundamenten av



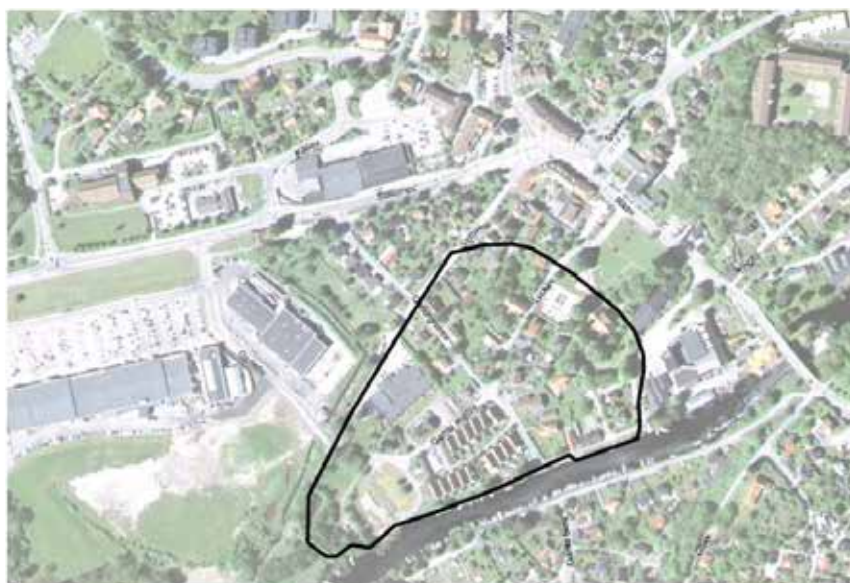
Det medeltida torget låg ungefär vid dagens korsning Gamla Slottsvägen/Lyckåvägen



Lyckeby bryggeri som drevs 1860-1907. Bild från sekleskiftet. Källa: Lyckeby Gille



Lyckeby stationshus. Bild från 1940-talet.



Karta över den medeltida staden Lyckå samt dess ungefärliga läge på ett nutida flygfoto.





Äldre karta som visar järnvägen dragning genom Lyckeby och korsningen Trehörningen. Fotot är taget från norr. Källa foto: Lyckeby Gille



Lyckeby bro invigdes 1791. Foto från 1930-talet. Källa: Lyckeby Gille



Hästekipage på kustlands-vägen dvs Riksvägen i Lyckeby. Till vänster, Tingshusets trädgård. Okänd fotograf, ca 1905. Källa: Blekinge museum

bron över Vedeby bäck. Gång- och cykelvägen raka sträckning på det fd spårområdet är också ett tydligt tecken.

Den nya kustvägen, nuvarande E22, togs i bruk fram till Vedeby på 1960-talet varigenom Lyckeby avlastades från genomfartstrafik. Lyckebyvägen utgjorde, i delen väster om Vedeby, infart till Karlskrona ända fram till mitten av 1970-talet, då Österleden byggdes. I mitten av 1980-talet byggdes den del av E22 som går mellan Vedeby trafikplats och Rosenholm och Lyckebyvägen upphörde att vara en del av riksvägnätet. Sentida trafikregleringar, som bl. a utformning av gatukorsningar har till stor del tagit bort Lyckebyvägens gamla karaktär av centrumstråk för Lyckeby.

Lyckeby var en egen kommun mellan 1952 och 1967 då Lyckeby kommun och Karlskrona stad lades samman. Idag vittnar endast medborgarhuset, som tillkom direkt efter sammanslagningen, om den korta perioden som egen kommun. Det tidigare kommunhuset som låg intill medborgarhuset är idag rivet. Andra byggnader vittnar om Lyckeby's betydelse som betydande samhälle som tingshuset (nuvarande bibliotek) samt folkskolan med dess olika byggnader från sekelskifte fram till 1950-talet

Amiralen öppnade 1993 och handelsområdet har sedan dess utökats och fungerar idag tillsammans med Lyckeby centrum som en servicenod i den norra delen av stadsbygden.

Sammanfattning programförslag

Planprogrammet föreslår kompletterande bebyggelse i Lyckeby centrum vilket ger nya bostäder, lokaler samt ny förskola. Delar av den befintliga bebyggelsen föreslås ändra användning, tex biblioteket som planeras flytta från dagens läge i parken till ett nytt allaktivitetshus i fd ÖB:s lokaler vid Stationsvägen. Genom en omgestalning av trafikmiljön och mötesplatserna tillsammans med den nya bebyggelsen är målet att Lyckeby ska få ett attraktivare och tydligare centrum och en säkrare trafikmiljö. En viktig fråga har varit mötet mellan centrummiljön och handelsområdet Slottsbacken/Amiralen.

Kopplingar med gång och cykel föreslås förbättras inom området genom bl.a. en snabb cykelväg längs Stationsvägen och Stärkelsevägen för att underlätta cykelpendling längs sträckan Jämjö-Karlskrona. Förbättrande kopplingar för gående och cyklister som bl.a. en ny gång- och cykelbro över Lyckebyån föreslås som stärker närheten mellan åmiljön, Lyckåvallen och Lyckåleden till Lyckeby centrum och Ekebacken samtidigt som nya promenadsslingor skapas.



Illustration/Snedflygbild över föreslagen utveckling inom planområdet. Nyréns arkitektkontor



Markanvändningskarta

Huvudsaklig markanvändning

— Planområdesgräns

Kvartersmark

- Utveckling med bostäder och centrum / funktionsblandning
- Utveckling med bostäder och centrum/ funktionsblandning med extra utredningsbehov
- Centrum och förskola
- Utveckling av förskola alt. bostäder
- Utveckling med bostäder
- Utveckling av bostäder som kräver extra utredningsbehov för att konstatera lämplighet
- Utveckling av företagverksamhet alternativt bostäder. Utveckling av bostäder kräver extra utredningsbehov för att konstatera lämplighet

- Område med fortsatt pågående markanvändning. Befintliga bostäder med översvämningsrisk studeras vidare i arbete med den kommunala klimatanpassningsplanen

Utveckling av allmänna platser

- Utveckling av parkmiljö
- Centrummiljöer/torg som är viktiga att förstärka och sammanbinda med en enhetlig utformning av gatumiljön
- Ny utformning av huvudstråk för att sänka hastigheter, ökad trafik-säkerhet och ett förstärkt gaturum
- Ny väg och cirkulationsplats

- H Nya lägen och/eller utformning av hållplatser för kollektivtrafik
- Nya gång- och cykelvägar
- Nya förbättrade gångstråk
- Nya övergångar
- Föreslagna dagvattenkulkvertar
- Bef. dagvattendike med plats för utökning
- Utredningsområde för ny gång- och cykelbro

Övergripande strukturer

I detta avsnitt presenteras dagens förutsättningar och förslag till förändringar uppställda efter olika funktioner. I nästa avsnitt Utvecklingsområden fördjupas förslaget för respektive område som föreslås utvecklas.

Landskap och natur

Inom området är naturområdet på Kvarnhöjden samt parken vid biblioteket de största gröna områdena. På Kvarnhöjden som ligger ovanför medborgarhuset finns ett flertal äldre ekar. I övrigt är området till största delen bebyggd tomtmark eller hårdgjorda ytor. I anslutning till planområdet ligger Ekebacken som är ett naturreservat betående av hagmarker. I södra delen av planområdet går Lyckebyån.

Enligt Karlskrona kommuns grönstrukturplan från 2008 ingår planområdet i den ekologiska ryggraden, d.v.s. ett av de viktigaste ekologiska stråken genom tätorten. Den ekologiska ryggraden omfattar området kring Lyckebyån samt området från slottsruinen upp mot Slottsbackens handelsområde och skogsområdet mellan Stationsvägen och Verkövägen. Det sistnämnda området utgör också natur med mycket höga naturvärden vilka utgör en viktig spridningskorridor. Ekebacken samt området öster om Augerimsvägen har också mycket höga naturvärden. Karlskrona kommun ska arbeta för att bibehålla de samband som finns och stärka de länkar som saknas.

Rekreation och friluftsliv

Möjligheterna till rekreation i området är goda i och med närheten till Ekebacken, Lyckebyån och Lyckåvallen (idrottsplatsen i Lyckeby). I parken vid Mariagården och biblioteket finns bl.a. en lekplats. Längs östra sidan av Lyckebyån går Lyckåleden, en vandringsled på cirka 6 km mellan Lyckåvallen och Lyckeåborg. Bastasjö friluftsområde med motionsspår är beläget ca 5 km norrut. Karlskrona Lyckå Ridklubb har sin verksamhet ca 1,5 km nordväst om området.

Planprogrammet föreslår att de olika rekreationsområdena knyts ihop och tillgängliggörs genom förbättrade stråk vilket stärker rekreationsvärdena för de boende i närområdet. En gång- och cykelbro över Lyckebyån är ett exempel på detta vilket förbättrar tillgängligheten till både till friluftsvärdena med bl.a. Lyckåleden och skapar nya promenadstråk samt ge en kortare väg mellan Lyckåvallen och Lyckeby centrum. Lyckeby Gille vill utveckla en promenadslinga förbi viktiga platser i Lyckeby, se bild s. 19



Utdrag ur Grönstrukturplanen



Lyckåleden



Förslag på promenadslinga från Lyckeby Gille som kan utvecklas ytterligare

Föreslagen ny förskola alternativt skola på skoltomten har ett centralt läge nära Ekebacken och lekmiljön kan även bli en ny mötesplats för alla barnfamiljer i Lyckeby. Söder om förskolan föreslås ett förbättrat gångstråk mellan Augerumsvägen och Axel W Anderssons väg mot Ekebacken.

I och med föreslagen ny bebyggelse norr om Stationsvägen i anslutning till stationshuset skapas en ny koppling mellan byggnaderna mellan Ekebacken och Lyckeby källa ner mot Lyckebyån via Cedergrensväg vidare mot förbättrade stråk längs ån och föreslagen ny gång- och cykelbro över Lyckebyån.

Parken vid Mariagården föreslås förbättras och kopplingen ner mot Lyckebyån vid vattenverket kan förstärkas. I tex samband med detaljplan för Silon föreslås att ett förbättrat gångstråk studeras längs Lyckebyåns norra sidan bort mot slottsruinen.



Föreslagen utveckling av rekreation och friluftsliv

Naturmiljö och artskydd

Inom programområdet finns dokumenterad förekomst av mindre hackspett, kungsfiskare, duvhök, tornseglare, gråtrut, gulspurv samt stare. Inom planområdet finns dokumenterade spår av förekomst av bl.a. läderbagge. Grova träd framför allt ekar med höga naturvärde växer även utanför de egentliga naturområdena. Dessa får inte skadas vid renoveringar eller andra liknade åtgärder.

Kvarnhöjden är ett mycket värdefullt skogsparti som hyser ett flertal hotade och rödlistade arter såsom läderbagge (minst 2 träd), ekticka (minst 2 träd), oxtungsvamp och tårticka enligt en inventering av kommunekologen. Området utgörs av ekskog med inslag av bok på bergbunden blockig mark. Träden är 80-110 år. Det finns relativt gott om död ved både liggande och stående. Andra arter inom området är bland annat murgröna, blåsippan, idegran, lönn, hassel och fågelbär. Området är troligen för skuggigt för att en rik lavflora ska utvecklas. Strax söder om området föreslagna byggrätt finns ekticka. Ett mindre område i anslutning till befintliga hyreshus föreslås som ett utredningsområde för nya bostäder, se vidare under rubriken Kvarnhöjden, s 58. En första inventering är gjord och närmare bedömning och utredning sker i kommande detaljplan där även kompensationsåtgärder i området bör studeras som t.ex. gallring av trädskiktet med syfte att gynna läderbaggen. Åtgärder som berör fridlysta arter, eller innebär att deras livsmiljöer skadas, kräver dispens från artskyddsförordningen. Åtgärder som stör helheten och hotar statusen i trakten för de aktuella arterna bör inte tillåtas.

Avverkning eller andra åtgärder som kan skada över 80 cm i brösthöjdsdiameter kräver samråd med länsstyrelsen. Alléer omfattas av det generella biotopskyddet.

Mark och geoteknik

Området söder om handelsområdet Slottsbacken samt områdem kring Lyckebyån ligger lågt och har dåliga grundläggningsförhållanden. I det fortsatta planarbetet för detta område behöver geotekniska förhållanden studeras för att avgöra grundläggning.

Stadsbild, världsarv och kulturmiljö

Stadsbild

Bebyggelsen inom området är varierad, både till storlek och funktion. Sentida vägombyggnader samt storskaliga handelsetableringar har till stor del tagit bort Lyckebyvägens gamla karaktär av centrumstråk för Lyckeby och det råder en otydlighet kring vad som utgör Lyckeby centrum. Genom en komplettering med ny bebyggelse, vistelse- och

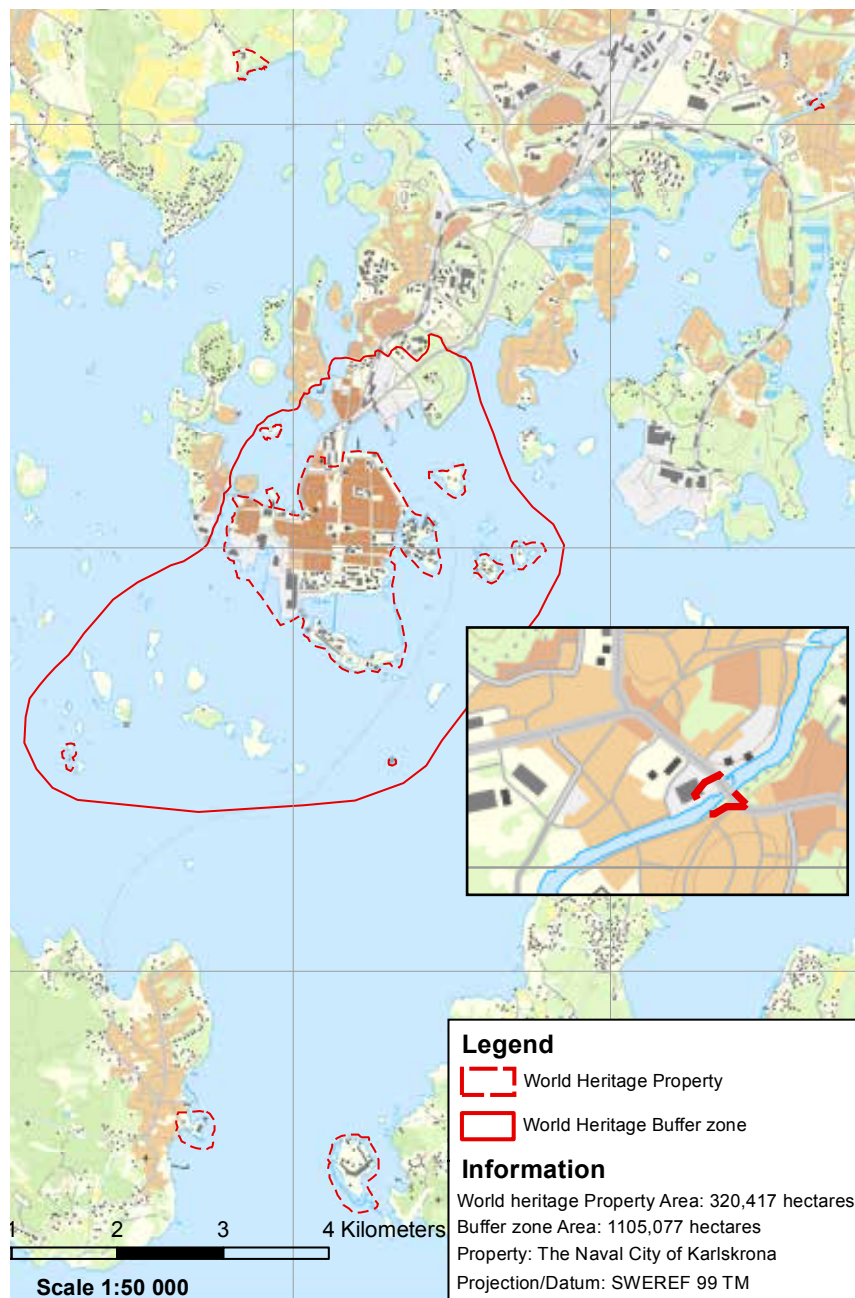
aktivitetsytor samt säkrare trafikmiljöer kan Lyckeby utvecklas till en tydligare centrumbildning med nya bostäder och centrumfunktioner. Målet är också att sammanlänka området med övriga delar av Lyckeby och skapa en tydligare entré till Lyckeby vilket kan stärka Lyckebyns identitet. Inom området föreslås en del högre byggnader vilket delvis förändrar Lyckebyns karaktär. Närmare utformning och skala på bebyggelsen studeras vidare i respektive detaljplan för de olika etapperna då också volymstudier med fördel kan tas fram. Från den föreslagna nya bebyggelsen kan nya utblickar skapas mot bl.a. ån. Delar av den nya bebyggelsen kan också bli landmärken.

Världsarv

Lyckeby kronokvarn i anslutning till vattenverket, samt området i kring den historiska stenbron och vattenfallet ingår i världsarvet



Kronokvarnen, stenbron och vattenfallet är en del av världsarvet.



Karta över avgränsningen av världsarvets Örlagstaden Karlskrona. I Lyckeby ingår området i direkt anslutning till den historiska stenbron, dammen och kronokvarnen (se inzoomad infälld bild).

för Örlogstaden Karlskrona. Vid det närbelägna Lyckeby fanns de vattenfall som staden saknade. År 1721 ersattes två äldre kvarnar med en ny större anläggning, Lyckeby kronokvarn, som malde mjöl till bageriet på Stumholmen. På 1710-talet uppfördes vid Lyckebyåns nedersta fall ett dammbygge och ett vattenverk. Mellan dammen och kronokvarnen uppfördes på 1780-talet en stenbro över ån. Området kan göras mer tillgängligt genom förbättrade promenadstråk och en utveckling av miljön för vistelse och utsiktsplatser som både ökar tillgängligheten till världsarvet och stärker närheten till ån. Ett förslag finns framtaget och projektet avvaktar finansiering. Inga förändringar av kronokvarnen föreslås. I planprogrammet redovisas ett utredningsområde för en ny gång- och cykelbro över Lyckebyån, se vidare s. 60. Världsarvet Örlogstaden Karlskrona sammanfaller till stora delar med Karlskrona [K15], riksintresset för kulturmiljövård men Lyckeby ingår idag inte i riksintresseavgränsningen. En reviderad riksintressebeskrivning kommer framgent och bevakas inför kommande detaljplaner.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Lyckebybron från 1780-talet och Lyckeby kronokvarn, byggd år 1712, är byggnadsminnen i Lyckeby. Lyckeby källa med dess överbyggnad från år 1795 utgör också byggnadsminne. Inga förändringar föreslås som påverkar byggnadsminnena.

Ur kulturmiljösynpunkt är det viktigt att bevara byggnader där det går avläsa att Lyckeby har varit ett betydande samhälle och en egen kommun så som det gamla Tingshuset, folkskolan samt medborgarhuset samt stationshuset. Mycket av den äldre bebyggelsen revs under 1960-talet. Lyckeby stationshus är utpekat som en värdefull byggnad i gällande detaljplan som har bestämmelser om skydd mot rivning och ovarsam ombyggnad. Se äldre bild s. 14.

Det gamla Tingshuset, nuvarande bibliotek, är med i Riksantikvarieämbetets register som en byggnad av stort kulturhistoriskt värde. Byggnaden bör skyddas i det kommande detaljplanarbetet. Det viktigaste är upplevelsen av byggnaden från entrén via allén. Det skulle kunna vara möjligt att bygga till huset med en underordnad tillbyggnad på baksidan.

Medborgarhuset är en karaktärsbyggnad för Lyckeby där högdelen och den öppna pelarentrén under byggnaden är det viktigaste elementen. Ombyggnader har gjorts som delvis förvanskats byggnadens ursprungliga utseende, t.ex. igensättning av de stora fönsterpartierna.



Lyckeby källa är ett av byggnadsminnen i Lyckeby tillsammans med Lyckebybron och kronokvarnen som ses på sid. 21.



Medborgarhuset. Bild från 1970. Källa: Blekinge museum



Den äldsta folkskole-byggnaden. Bild från 1910. Källa: Lyckeby Gille



Äldre bild av det gröna huset vid Trehörningen. Källa: Lyckeby Gille. Se även bild s.15 och s. 51.

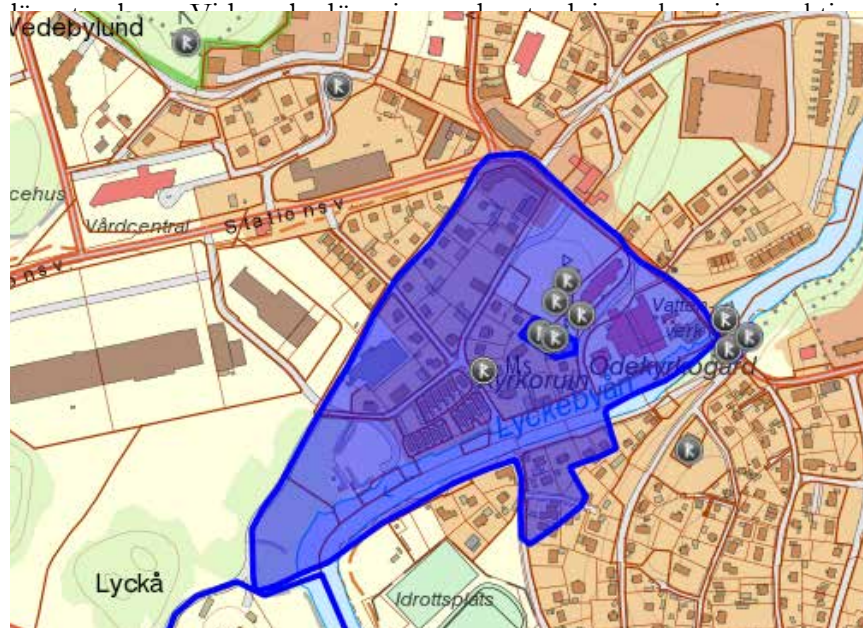
De tre skolbyggnaderna från olika tidsperioder visar tydligt folkskolans framväxt och utveckling. Helhetsmiljön utgör dock inte ett sådant värde att det är nödvändigt att skydda mot förändring. Den äldsta skolbyggnaden med sin placering i närhet till Lyckeby centrum utgör en tydlig bild av skolans betydelse i samhället. Den visar bäst Lyckeby historia som ett eget samhälle och är med sin relativt välbevarade karaktär viktig att bevara.

Det gröna huset i korsningen är ett av de äldsta husen i de centrala delar av Lyckeby centrum. I och med detta samt byggnadens exponerade läge underlättar den att orientera sig i äldre bilder vilket gör att byggnaden är bevarandevärd, se vidare s. 51.

Arkeologi/Fornlämningar

Platsen för den medeltida staden Lyckå utgör fornlämningsområde där stadslager kan väntas påträffas från medeltid samt 1500-1600-tal. Inom detta område utgör dessutom begravningsplatsen, ödekyrkogården med kyrkogrund, gravhällar samt en minnessten och två vägmärken/milstolpar är fornlämningar. Söder om platsen för den gamla staden Lyckå ligger Lyckå slottsruin som var uppbyggd före år 1452. Bron över Lyckeby är fornlämning samt två husgrunder norr om bron på respektive sida av ån. Inom övriga planområdet är pumphuset vid Lyckeby källa fornlämning samt en minnessten och en stenformation i Ekebacken fornlämningar.

Föreslagen utveckling i anslutning till fornlämningarna är en byggnation på fastigheten Silon, förändringar i parken och eventuell biblioteket, en ny gång-och cykelbro samt strandpromenad. För att rubba, ändra eller ta bort en fast fornlämning krävs tillstånd från

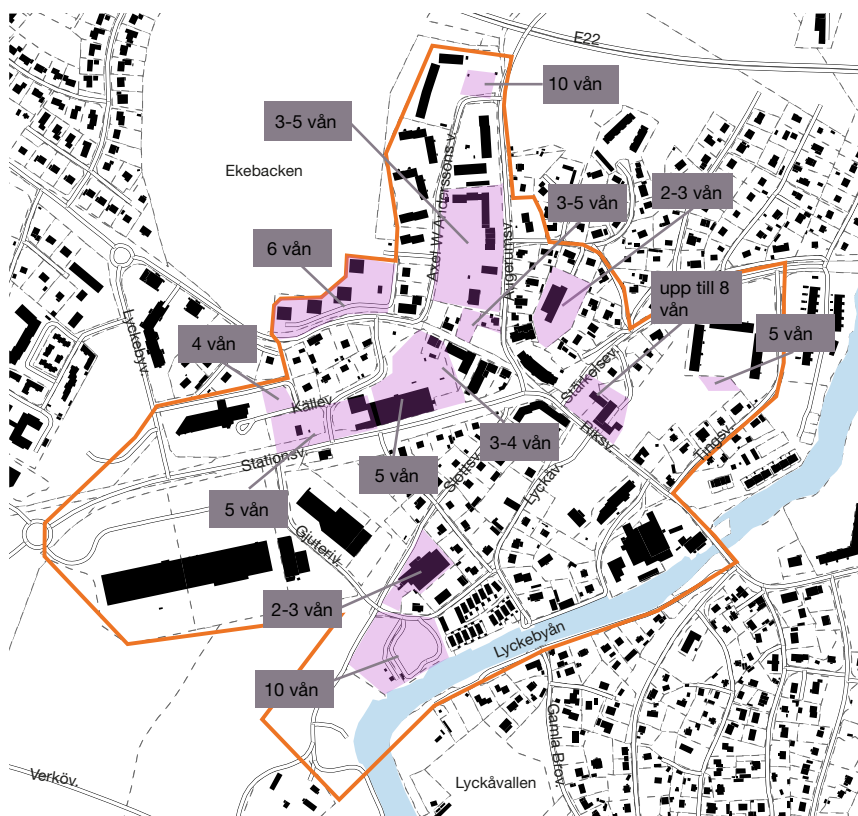


Karta över fornlämningar. Källa: Riksantikvarieämbetet

Bebyggelse

Bebyggelsen inom området är varierad, både till storlek och funktion. De centrala delarna av Lyckeby föreslås utvecklas med ny bebyggelse för bostäder samt centrumfunktioner som handel, kontor, förskola, skolverksamhet m.m. i enlighet med översiktsplanens mål om funktionsblandning. Föreslagen markanvändning redovisas på kartan på nästa sida. Användningarna studeras närmare i kommande detaljplaner för respektive område. Inom området föreslås olika typer av bostäder och upplåtelseformer, vilket kommer göra området varierat och ge möjlighet för många olika målgrupper att finna en typ av bostad som passar deras behov. Totalt omfattar den föreslagna bebyggelsen i det illustrerade förslaget, se s.47, ca 500 lägenheter (hyresrätter samt bostadsrätter) samt yta för service och handel. Inom området föreslås även en ny förskola. Den nya föreslagna bebyggelsen förstärker Lyckeby centrum och genom kompletterande bebyggelse längs Stationsvägen är målet att bl.a. skapa en tydligare entré till Lyckeby.

Nya byggnader inom området föreslås i en skala mellan ca tre till fem våningar men även en del högre byggnader föreslås på vissa platser. Föreslagna våningshöjder redovisas på kartan nedan. Närmare utformning och skala på bebyggelsen studeras vidare i respektive detaljplan för de olika etapperna. Föreslagna ny bebyggelse redovisas närmare under avsnittet *Utvecklingsområden*, s. 46.



Föreslagna våningshöjder inom programområdet



Exempel på bebyggelse i området



Service finns både i centrala Lyckeby och i anslutande handelsområden Slottsbacken och Amiralén



Markanvändningskarta

Huvudsaklig markanvändning

— Planområdesgräns

Kvartersmark

- Utveckling med bostäder och centrum / funktionsblandning
- Utveckling med bostäder och centrum/ funktionsblandning med extra utredningsbehov
- Centrum och förskola
- Utveckling av förskola alt. bostäder
- Utveckling med bostäder
- Utveckling av bostäder som kräver extra utredningsbehov för att konstatera lämplighet
- Utveckling av företagverksamhet alternativt bostäder. Utveckling av bostäder kräver extra utredningsbehov för att konstatera lämplighet

- Område med fortsatt pågående markanvändning. Befintliga bostäder med översvämningsrisk studeras vidare i arbete med den kommunala klimatanpassningsplanen

Utveckling av allmänna platser

- Utveckling av parkmiljö
- Centrummiljöer/torg som är viktiga att förstärka och sammanbinda med en enhetlig utformning av gatumiljön
- Ny utformning av huvudstråk för att sänka hastigheter, ökad trafik-säkerhet och ett förstärkt gaturum
- Ny väg och cirkulationsplats

- H Nya lägen och/eller utformning av hållplatser för kollektivtrafik
- Nya gång- och cykelvägar
- Nya förbättrade gångstråk
- Nya övergångar
- Föreslagna dagvattenkulkvertar
- Bef. dagvattendike med plats för utökning
- Utredningsområde för ny gång- och cykelbro

Service och mötesplatser

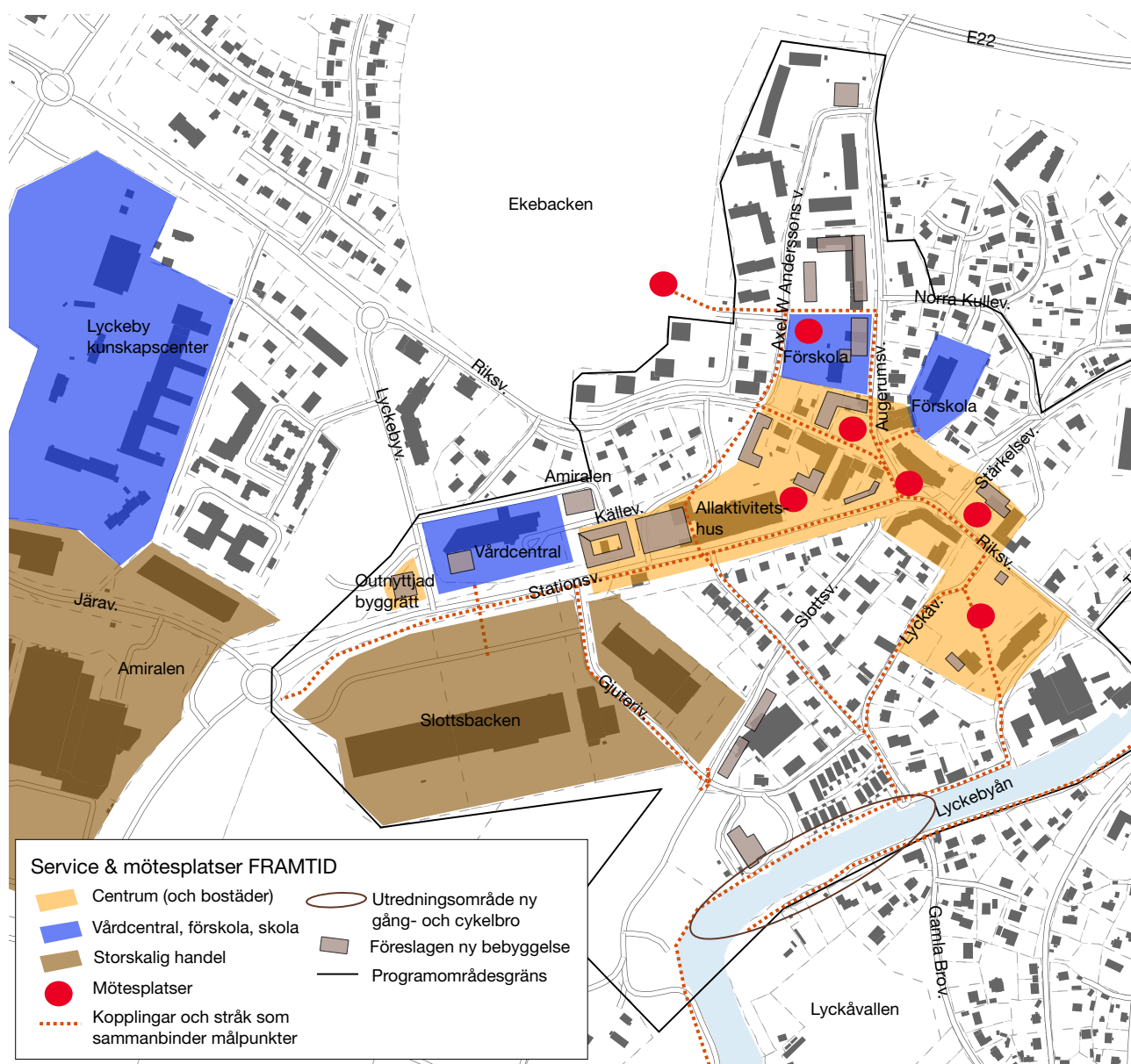
Samhällsservice finns i Lyckeby centrum och vid Slottsbacken och Amiralen som ligger inom 1 km från området. Willys i Slottsbacken är postombud. Inom programområdet finns även bl.a bibliotek, förskolor, församlingshem samt butiker och restauranger.

Den föreslagna utbyggnaden av programområdet kommer att ge ett ökat befolkningsunderlag vilket kommer att stärka underlaget för den befintliga närservicen och ge förutsättningar för nyetableringar. Enligt en Handelsanalys för Karlskrona framtagna 2015 finns en stor potential att utveckla handeln och kommunen bör eftersträva att finna nära samarbeten med aktörer i området för att samarbeta kring omgestaltningar och etableringar. Lyckeby är den största stadsdelen och ligger närmast Karlskrona City och är mycket tätt sammankopplat med det sk Big Box-området som handelsanalysen benämner området där Amiralen och Slottsbacken m.fl ingår. Lyckeby är också den stadsdel som får flest invånare enligt översiktsplanen vilket ger ett utökat serviceunderlag. Stationsvägen är utpekad som det stråk som har störst potential att bli ett handelsstråk.

Planprogrammets inriktningen är att stärka den småskaliga handeln och servicen i Lyckeby centrum som kan bli ett komplement till den mer storskaliga handeln i området kring Amiralen och Slottsbacken. Genom kompletterande bebyggelse och förbättrade mötesplatser och gångstråk i centrum kan andra kvalitéer skapas som en kontrast till den mer storskaliga miljön i angränsande handelsområde. Planprogrammets fokus är på de centrala delarna av Lyckeby och sambandet med det storskaliga handelsområdet och utvecklingen av det har endast behandlats översiktligt. Förbättrade kopplingarna för gående och cyklister föreslås mot rondellen vid Amiralen. I anslutning till Lyckebyvägen finns en byggrätt för centrumändamål vilket hade stärkt sambandet mellan de olika områdena. En utveckling av Amiralen bör studeras närmare i ett annat arbete där även kopplingarna mot Lyckeby centrum ses över med ambitionen att ytterligare stärka Stationsvägen som ett centrumstråk. Eventuellt kan Slottsbacken utvecklas genom utskjutande entrédelar genom en omlokalisering av parkeringsplatser. Genom en ny funktion av fd ÖB som allaktivitetshus och bibliotek samt två nya kvarter väster om denna byggnad är ambitionen att förstärka centrum mot väster och skapa en tydligare entré till Lyckeby i övergången från den storskaliga miljön i anslutning till Amiralen och Slottsbacken.

De centrala delarna av Lyckeby som idag har centrumfunktioner föreslås kompletteras med ny bebyggelse med publikt innehåll i bottenplanen. Befintliga mötesplatser/torg kan därmed förstärkas. Målet är även att nya mötesplatser kan skapas, exempelvis vid den nya förskolan på skoltomten samt vid den föreslagna nya gång- och cykelbron över Lyckebyån. Mötesplatserna är markerade med rött på kartan ovan. De kopplingar och stråk som sammanbinder målpunkterna redovisas också.

I de workshoppar som genomförts har det framkommit ett behov av bl. a. föreningslokaler. I samband med utvecklingen av medborgarhuset bör möjligheten till ett föreningshus studeras vidare.



Karta över föreslagen utveckling av service och mötesplatser

Skolor och förskolor

I anslutning till området ligger Lyckeby kunskapscenter som är en F-9 skola och i östra Lyckeby ligger Östra Torpskolan som har klasser från F-6. Inom området finns idag de två kommunala förskolorna Rosenborg och Rosenhill samt Mariagårdens friförskola. På tomten för fd Lyckeby skolan finns även en tillfällig kommunal förskola idag. I östra Lyckeby finns förskolorna Kronotorp och Bullerbyn.

Med anledning av Lyckeby centrala läge avlastar förskolorna och skolorna här även andra områden i kommunen och behovet av förskolor hänger därmed samman med utvecklingen av nya bostäder och förskolor och skolor i övriga delar av kommunen. Den tillkommande bostadsbebyggelsen inom programområdet ger också ett större behov av förskole- och skolplatser.

I samband med arbetet med planprogrammet har behovet av förskolor i Lyckeby studerats tillsammans med bl.a. fastighetskontoret och Kunskapsförvaltningen. Behovet av förskolor i Lyckeby räcker som det ser ut idag enligt befolkningsstatistiken, då har man räknat med den tillfälliga förskola som finns på skoltomten idag i 4 avdelningar. I och med föreslagna utveckling av skoltomten samt att förskolan Rosenborg förslås ersättas behövs nya förskolor i området för att inte minska antalet förskoleplatser i Lyckeby.

I en prognos över behovet av skolplatser fram till år 2020 ses en viss nedgång på låg- och mellanstadieskolorna men en ganska stor uppgång för årskurserna 7-9. Möjligheten att bygga till Östra Torpskolan med ytterligare lokaler har studerats och detta bedöms möjligt samtidigt som en fortsatt god tillgång till friyta kan uppnås. Fastigheten Skolan 2 har främst studerats för en nyexploatering med bostäder samt en förskola men planprogrammet medger även att hela fastigheten utvecklas för fortsatt skolverksamhet p.g.a. osäkerheterna kring framtida skolbehov i kommunen. En förskola/skola i detta läge har fördel av närheten till bl.a. Ekebacken och kollektivtrafik. Se vidare under rubriken fd Lyckeby skolan s. 54.

Förskolan Rosenborg i bottenplan på Rosenborgshuset föreslås ersättas med annan verksamhet. Förskolan har idag en begränsad utemiljö på baksidan av huset som ligger dessutom ligger skuggigt mot norr. Istället föreslås en verksamhet som gynnas bättre av det centrumnära läget. Förskolan Rosenhill norr om Rosenborg har en stor gård och ligger i ett lugnare läge avskärmat från trafik. Denna förskola kan utvecklas. En framtida ny detaljplan kan vara aktuellt för



Bild 35. Förskolan Rosenborg



Bild 36. Förskolan Rosenhill



Bild 37. Mariagårdens friförskola

att utöka byggrätten så att två våningar möjliggörs, denna bör även möjliggöra en alternativ användning av området för bostäder.

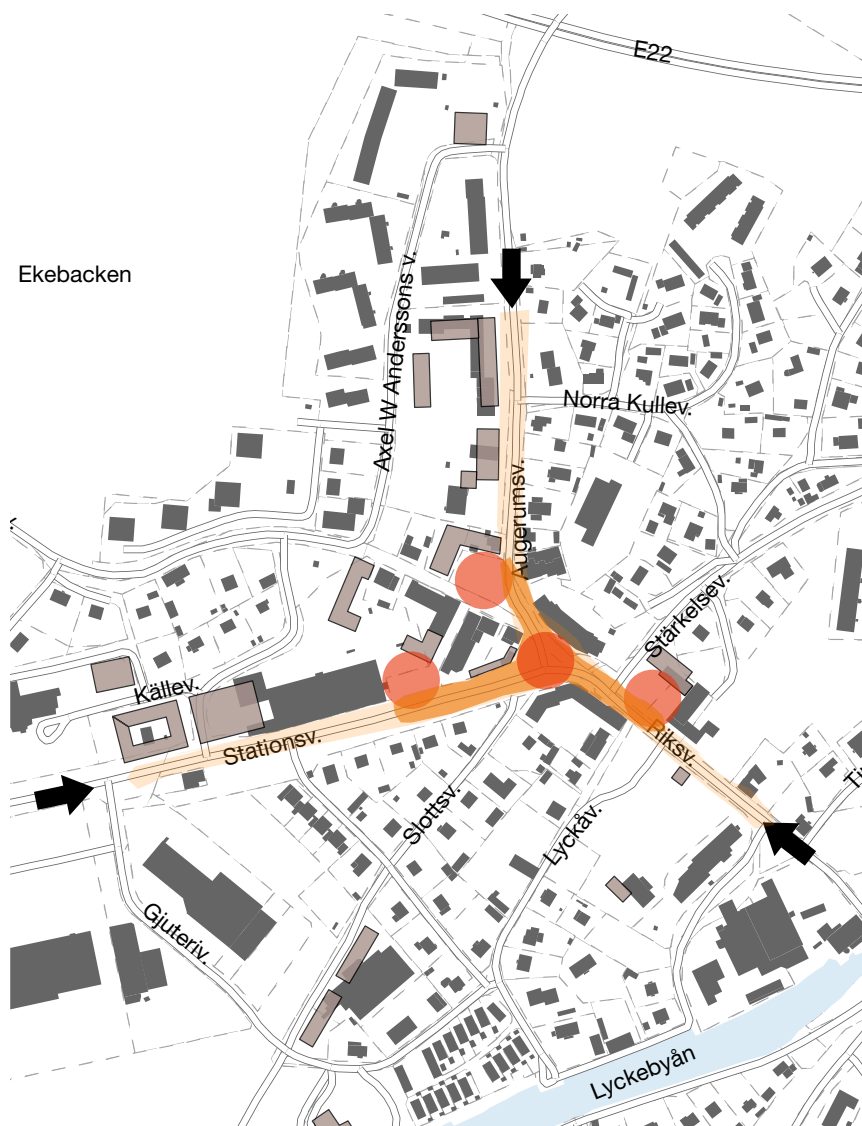
Ett alternativ läge som studerats för en ny förskola är dagens bibliotek vid tingshusparken. Men byggnaden föreslås istället få ett annat publikt innehåll som exempelvis restaurang för att förstärka parken som en mötesplats och ett tydligare gångstråk ner mot Lyckebyån. En tredje plats som studerats är ett läge bakom Slottsbacken men anledning av de geotekniska förhållandena samt föroreningsituation har denna plats bedömts olämplig för en nya förskola.

I Boverkets vägledning finns riktlinjer med rekommenderade mått för friyta vid skolor och förskolor. Vid bedömningen av om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta enligt Boverket kan vara 40 kvm per barn i förskolan och 30 kvm per barn i grundskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm. På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Det är dock kommunens ansvar att bedöma och ta ställning till vad som ska anses som tillräckligt stor friyta, och hur detta ska tillgodoses i planering och prövning. I bedömningen måste man utgå från de lokala förutsättningarna och se samspelet mellan storlek och utformning. Ju högre kvalitet en friyta har, i form av grönska och väl planerade lektytor, desto mer tid spenderar barn utomhus. Större kvalitet på friytan kan motivera något mindre yta än det Boverket anser vara rimliga.

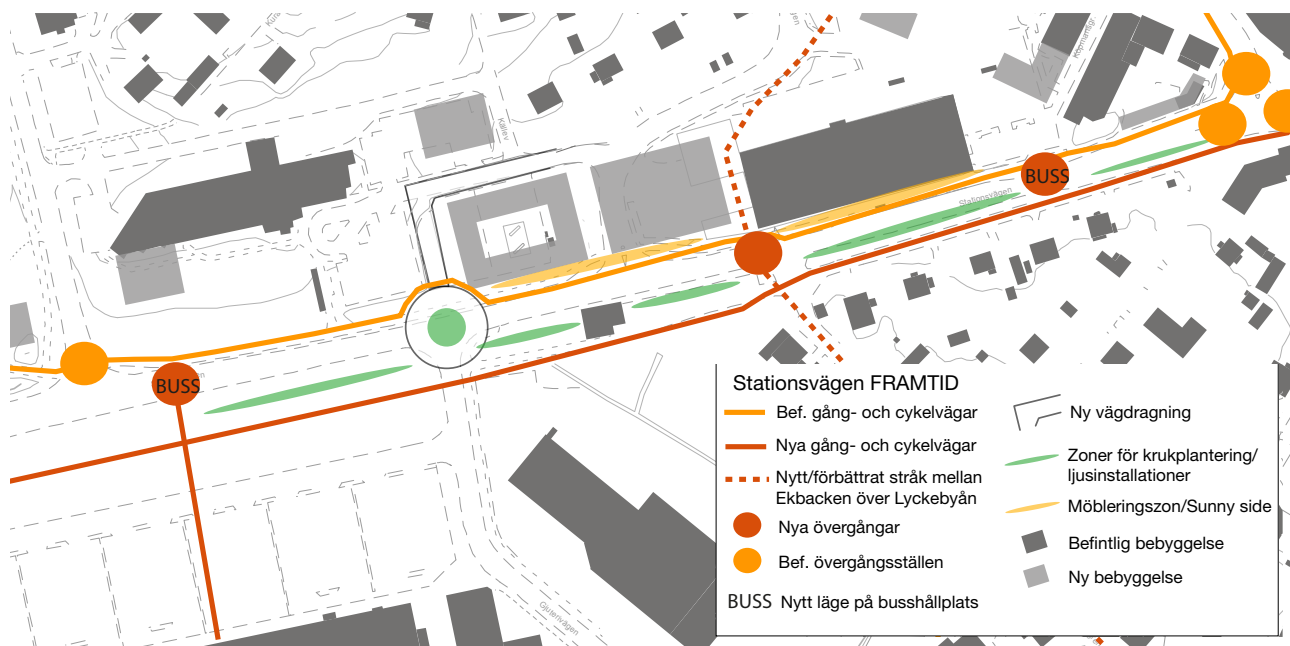
I det fortsatta planarbetet ska riktlinjer för utemiljön vara en del av planeringen av nya förskolor och skolor och förändringar av befintliga för att tillsammans med andra aspekter avgöra antalet avdelningar som kan bli aktuellt.

Kommunikationer

Lyckeby har goda kommunikationer i och med närheten till E22 och väg 28/Österleden och är välförsörjt med kollektivtrafik. Gång- och cykelbanor finns längs de större vägarna inom området och många målpunkter finns nära. Den föreslagna nya bebyggelsen ligger i anslutning till befintligt vägnät och har god tillgång till kollektivtrafik men trafikmängden genom Lyckeby upplevs idag som ett problem för gående och cyklister. Planförslaget innebär en omgestaltning av vägarna med mer plats för gående och cyklister genom bl.a. hastighetsdämpande åtgärder, bättre gång- och cykelvägar och övergångar. Centrummiljöer/torgen (röda cirklar på bilden nedan) är viktiga att förstärka. Dessa platser föreslås sammanbindas med en enhetlig utformning av gatumiljön. Genom en ny utformning av vägarna är ambitionen också att tydliggöra entréerna till Lyckeby, helst från Stationvägen i väster.



Centrummiljöer/torgen (röda cirklar på bilden nedan) är viktiga att förstärka. Dessa platser föreslås sammanbindas med en enhetlig utformning av gatumiljön



De största förändringarna föreslås i anslutning till Stationsvägen med bl.a. en ny cirkulationsplats vid Gjuterivägen/Stationsvägen med en ny anslutning till Källevägen och förändringar av busshållplatserna. Föreslagen omgestaltning av vägarna redogörs för närmare under de olika delområdena i avsnittet *Utvecklingsområden*, s.41. Nedan följer huvuddragen kring förslag till utveckling av områdets kommunikationer.

Föreslagen utveckling av Stationsvägen

Vägar

De största vägarna inom området är Stationsvägen, Riksvägen och Augerumsvägen. Den västra infarten till Lyckeby sker genom Stationsvägen som sträcker sig från Amiralen, förbi Slottsbacken för att sluta i korsningen med Augerumsvägen och Riksvägen i centrala Lyckeby. Från korsningen fortsätter Riksvägen österut över bron över Lyckebyån till Östra torp vidare till E22. Mot nordost sträcker sig Riksvägen mot Lyckebyvägen som i sin tur slutar i Österleden. Riksvägen är gågata på sträckan mellan Augerumsvägen och Axel W Anderssons väg. Gågatan föreslås öppnas upp för trafik på de gåendes villkor, se vidare s 52. I nordsydlig riktning genom området går Augerumsvägen som går under E22 upp mot Mölletorp.



Stationsvägen mot centrum



Korsningen/Stationsvägen/ Riksvägen/ Augerumsvägen



Riksvägen mot Lyckebyån

Kommunfullmäktige har beslutat om förbud mot genomfart av tung trafik (gäller ej buss i linjetrafik) genom Lyckeby mellan Lösenrondellen och Verkövägen. Förbudet börjar gälla när vägmärkena är på plats. Det är även genomfart förbjuden förbi skolområdet på Axel W Anderssons väg för att minska trafiken utanför fd Lyckebyskolan där en ny förskola föreslås.

Vid korsningen Gjuterivägen/Stationsvägen är det inte tillåtet

att svänga vänster ut på Stationsvägen. Vid dagens korsning Gjuterivägen/Stationsvägen föreslås en ny cirkulationsplats och en ny anslutning till Källevägen.

I samband med de workshoppar som genomförts har trafiken genom Lyckeby framförts som den största nackdelen. Det är en osäker trafiksituation med mycket genomfartstrafik och hastigheten är oftast hög. Trafikmätningar bekräftar att hastighetsbegräsningarna överskrids. Vägarnas utformning med breda körfält, storskalig belysning och vägräcken inbjuder till högre hastighet än skyltad hastighet. Planprogrammets förslag till ny utformning av huvudgatorna tillsammans med förbudet mot genomfartstrafik för tunga fordon bidrar till att det blir ett mindre attraktivt för genomfartstrafik och att andra stråk istället används samtidigt som vägarna inte bjuder in till högre hastigheter. Bedömningen är att en mer övergripande trafikanalys behöver studeras ur ett bredare kommunalt perspektiv eftersom det är en för stor och komplex fråga för att det ska vara rimligt att studera i samband med aktuellt planprogram. I Översiktsplan 2030 pekas ett område ut kring Lyckeby där en fördjupning av översiktsplanen föreslås med fokus på att utreda utvecklingsområden och trafikstrukturer mot Verkö och Amiralen/Kungsmarken. Trafikstrukturerna föreslås därmed utredas närmare i ett mer omfattande arbete kopplat till den kommande strategiska planeringen.

Trafikmängden genom Lyckeby är relativt stor. Trafikmängderna på Stationsvägen är ca 8000 fordon per årsmedeldygn, Riksvägen



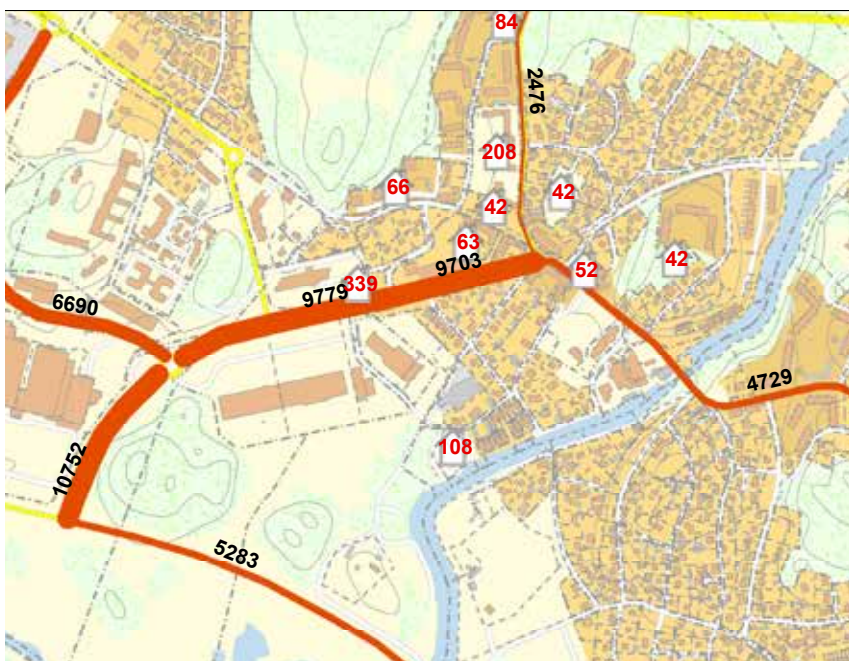
Gågatan/Riksvägen mellan Augerumsvägen och AWA-väg.




Augerumsvägen mot norr



Vägmiljön är storskalig



Teckenförklaring

 Antal motorfordon/dygn

Trafikmängd med alstring 2035

-  Upp till 3635 f/dygn
-  3636 - 5283 f/dygn
-  5284 - 6690 f/dygn
-  6691 - 10752 f/dygn

Karta över uppskattade trafikmängder år 2035 med ett fullt utbyggt planförslag vad gäller bostäder. Trafikmängden för nya lokaler och förskola m.m får studeras vidare i respektive detaljplan.

har en trafikmängd på ca 4000 fordon per årsmedeldygn och Augerumsvägen trafikeras av ca 2000 fordon per årsmedeldygn. Kartan redovisar uppskattade trafikmängder år 2035 med ett fullt utbyggt planförslag vad gäller bostadsbebyggelse. Trafikmängden för nya lokaler och förskola m.m får studeras vidare i respektive detaljplan. Vägarna har idag en hastighetsbegränsning på 30 km/h i de mer centrala delarna samt förbi fd Lyckeby skolan. Ett förslag till en kommunal hastighetsplan är framtaget som planeras beslutas av kommunfullmäktige i april/maj 2017. Hastighetsbegränsningen genom Lyckeby är i hastighetsplanen satt till 40 km/h på Riksvägen samt Stationsvägen samt 30km/h för Augerumsvägen och Axel W Anderssons väg. En succesiv ombyggnation av vägarna genom centrum bedöms dock bidra till lägre hastigheter än idag.

De flesta vägar inom området ägs av kommunen men en del sträckningar har istället enskilt huvudmannaskap där samfälligheter är ägare.

Gång- och cykel

Längs Stationsvägen, Riksvägen och Augerumsvägen finns gemensamma gång- och cykelbanor. Eftersom vägarna ingår i det övergripande cykelvägnätet är det framtida målet att de bör utformas med separerade stråk för gående och cyklister. Lämpliga mått för detta är cykelvägar på 3 meter och gångvägar på 2 meter. På vissa sträckor är utrymmet för litet för detta vilket gör att det inte går genomföra fullt ut, t.ex. del av Riksvägen mot vägbron över Lyckebyån. Planprogrammet visar en framtida bild att sträva efter där succesiva ombyggnader bör gå i rätt riktning.

Det saknas idag en gång- och cykelväg längs södra sidan av Stationsvägen vid sträckan från stationshuset förbi Slottsbacken mot rondellen vid Amiralen. Detta pekats ut som en felande länk i kommunens cykelstrategi som tillsammans med en ny gång- och cykelväg längs Stärkelsevägen vidare över den gamla järnvägsbron över Lyckebyån kan knyta ihop med en eventuell framtida ny cykelväg längs E22 vidare mot Jämjö. Genom ett förbättrat sammanhängande cykelstråk undviks många korsningspunkter jämfört med gång- och cykelvägen norr om Stationsvägen. Planprogrammet föreslår en ny cykelväg på 2,5-3 m och en ny gångväg på 2 m på sträckan utmed Stationsvägen. Området mellan Stationsvägen och parkeringen vid Slottsbacken är idag privat mark och kommunen behöver köpa in alternativt skapa en rättighet för den planerade gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen föreslås kopplas på ca 5-7 meter innan rondellen eftersom man som bilist då kan fokusera på bilarna först och sen cyklisterna när man svänger ur rondellen. Längs Stärkelsevägen som idag endast har trottoarer föreslås att möjligheten till en ny cykelbana studeras.



Gång- och cykelbana finns bl.a. längs Stationsvägen norra sida



Längs Stärkelsevägen finns idag endast trottoarer



En övergång över Stations-vägen vid Slottsbacken saknas

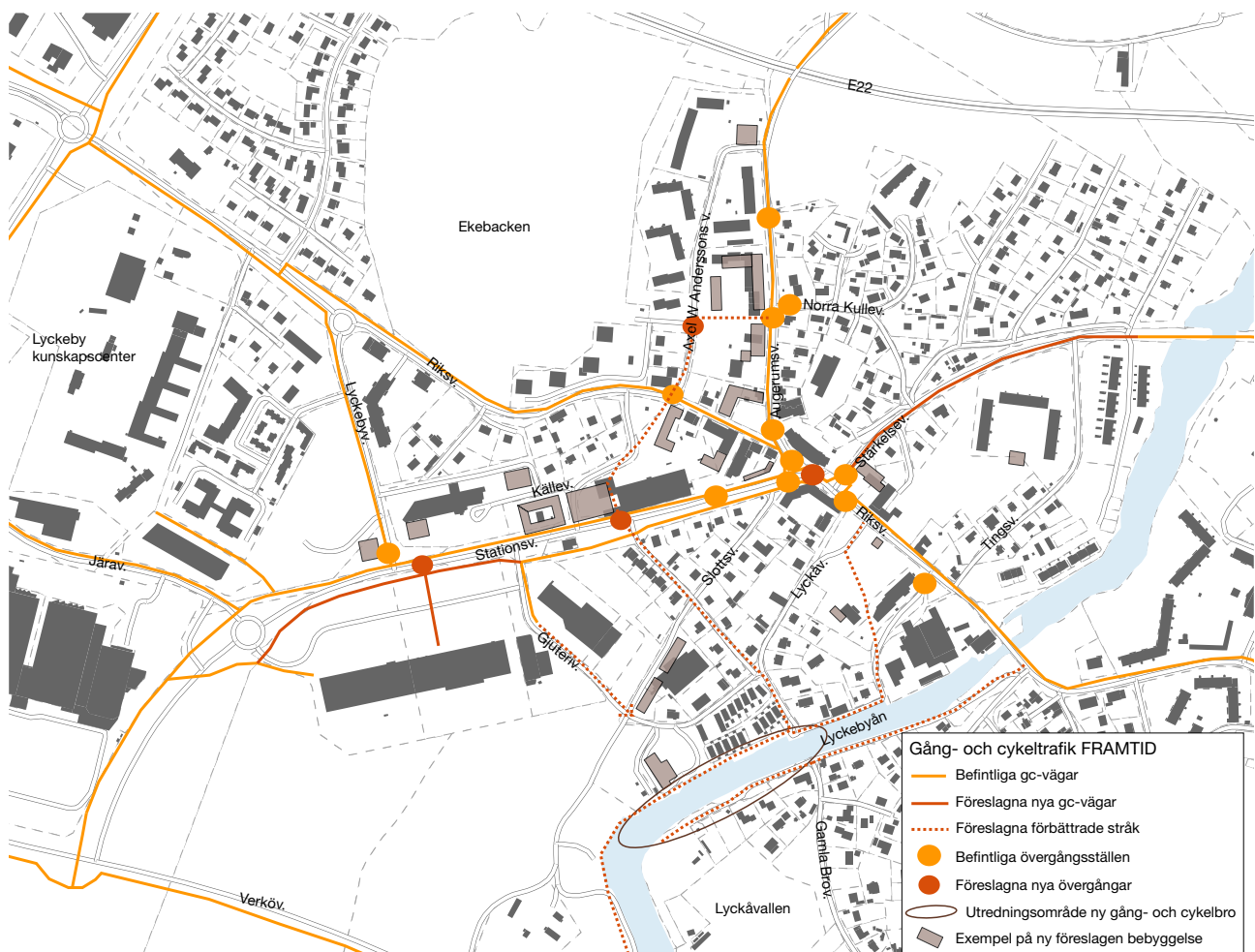


Lyckebyån sedd från Cedergrens väg mot Gamla Brovägen.

Det finns ett behov av fler passager över de större vägarna inom området. Det främsta exemplet är en övergång över Stationsvägen mellan vårdcentralen och Slottsbacken. De nya bostäderna i Vedebylund samt att Willys vid Slottsbacken har blivit postombud har behovet av denna passage ökat ytterligare. En övergång är i planeringsstadiet och väntas färdigställas under 2017.

Cykelstrategin samt även i tidigare planarbete för Silon 2 har uppmärksammat behovet av en gång- och cykelbro över Lyckebyån mellan Lyckåvägen och Gamla brovägen för att underlätta kommunikationen för gående och cyklister. Se vidare under rubriken *Lyckebyån och dess närområde*, s. 60.

Planprogrammet föreslår en del förbättrade men även nya gångstråk för att knyta ihop olika områden och platser på ett bättre sätt. Genom dessa förbättringar skapas också nya promenadslinor i området och närheten till Lyckebyån och dess kvalitéer stärks. Se även vidare under *Service och mötesplatser*, s. 26.

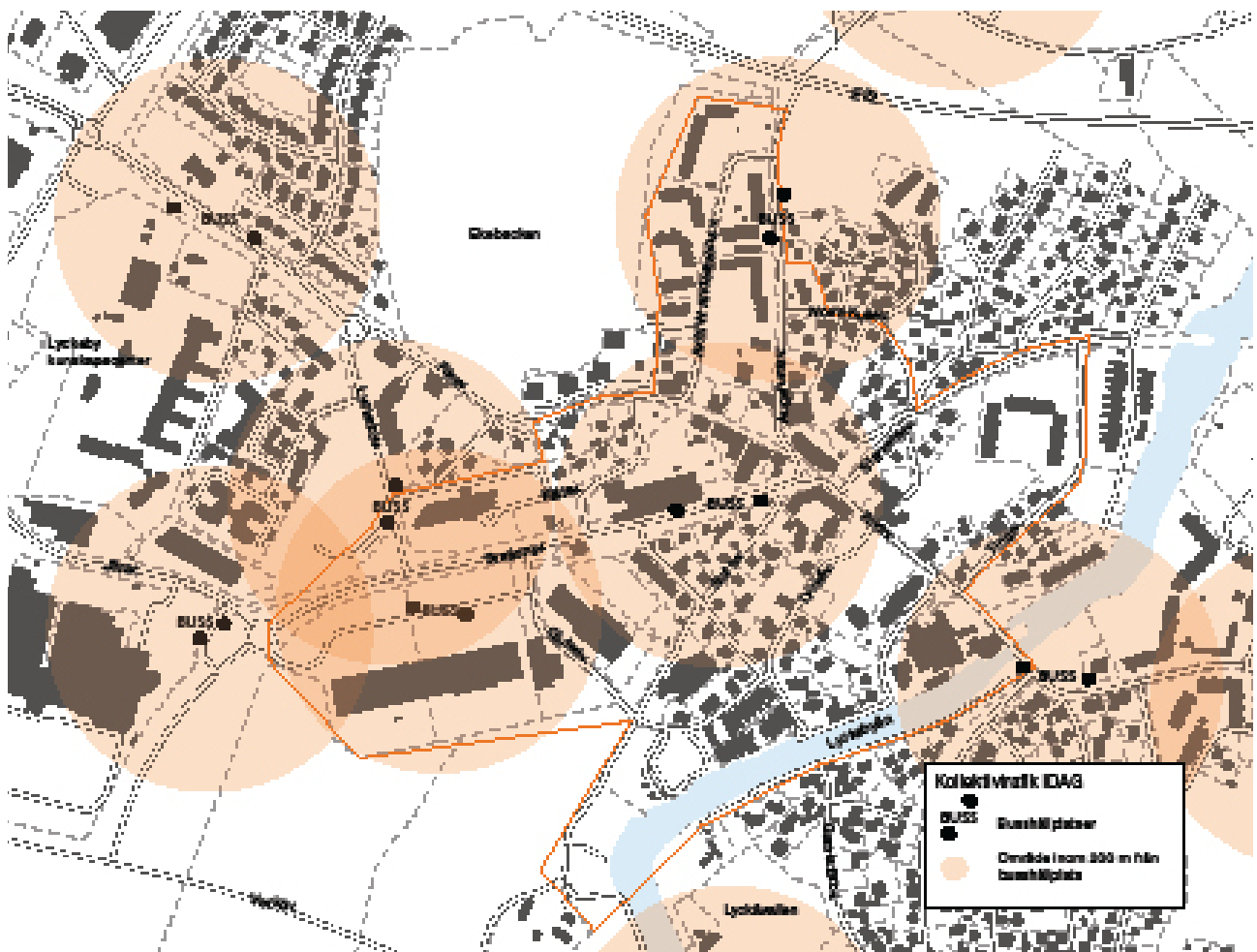


Befintliga samt föreslagna nya gång- och cykelvägar samt föreslagna förbättrade stråk.

I samband med de workshoppar som genomförts har det även framförts att det finns ett behov av förbättringar för gående och cyklister i anslutning till Ringöbron. Det saknas övergång för gående och cyklister över Verkövägen till gång- och cykelbanan som finns på bronns södra sida. I närheten ligger också en busshållplats som inte heller har någon övergång. Som gående och cyklist från Lyckeby/Ringövägen får man ta sig under bron upp på Bokavägen och över järnvägen för att nå gång- och cykelbanan. Som det ser ut idag finns det heller ingen övergång norr om bron för att ta sig till slottsruinen.

Kollektivtrafik

Området är väl försörjt med kollektivtrafik. Linje 1 går på sträckan Saltö- Trossö- Kungsmarken - Lyckeby med en turtäthet på 8 minuter under stora delar av dagen. Linje 2 går från Jämsjö-Lyckeby-Centrum var tionde minut under dagtid på vardagar. På morgon och eftermiddag under rusningstrafik går även snabbussar vilket gör att turtätheten genom Lyckeby ökar ytterligare. Linje 3 går från på sträckan Bastasjö-Hässlegården-Spandelstorp-Centrum via Gullberna, Lyckeby och Bergåsa. Linje 3 passerar Lyckeby var 20:e minut dagtid på vardagar. Linje 6 går mellan Verkö- Lyckeby-Centrum var 20: minut dagtid.



Karta över kollektivtrafik inom området samt området inom ett avstånd på 200 meter från busshållplats

Ovanstående busslinjer ger även god möjlighet att resa kvällar och helger. Nätter till lördag och söndag går även linje 19 mellan Karlskrona och Hässlegården (Bastasjö).

I planprogrammet föreslås att busshållplatsen Lyckeby Slottsbacken flyttas ut till Stationsvägen istället och att linje 1 då kan vända i den nya cirkulationsplatsen som föreslås vid Gjuterivägen. Blekingetrafiken har önskemål om att kunna köra linje 1 lite längre för att även nå hållplatsen Lyckeby centrum. Frågan får studeras närmare i den kommande projekteringen av korsningen Stationsvägen/Augerumsvägen/Riksvägen. Se vidare under Entrén till Lyckeby/Stationsvägen s. 48.

Blekingetrafiken föredrar avsmalningar av gaturummet på vissa platser, gärna lösningar med fartdämpande åtgärder där bussen utgör hindret, som en bättre lösning än farthinder i form av t.ex. bulor som påverkar kollektivtrafiken negativt. Vid en ombyggnad av busshållplatserna bör en utformning som en sk dubbel stopphållplats studeras. Hållplatserna ligger då parallellt med varandra och fordonen får stanna bakom bussen vid av- och påstigning. Hållplatsen Lyckeby centrum fungerar dock som en byteshållplats vilket ställer krav på att två bussar ska kunna stå efter varandra. Vid en omgestaltning av denna hållplats bör även möjligheten ses över att frigöra mer utrymme mellan Stationsvägen och det nya allaktivitetshuset/biblioteket till förmån för en bredare cykelbana samt entrétytor. Se vidare under *Lyckeby centrum* s. 50.

Blekingetrafiken ser goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiken i området under förutsättning att framkomligheten inte försämras. Linje 2 från Jämjö är den linje där det är störst andel månadskort d.v.s. det är många som väljer bussen framför bilen. Restidskvoten för bil jämfört med buss är från Jämjö väldigt nära 1 d.v.s. det går nästan lika snabbt att åka buss som bil.

Parkering

Den största bilparkeringen inom området är den i anslutning till handelsområdet Slottsbacken. I övrigt finns parkering på ett flertal ställen där parkeringen i anslutning till fd ÖB är den största.

Parkering för besökare föreslås som i dagsläget ske på de parkeringsytor samt gatuparkering som finns inom området. Vid medborgarhuset föreslås parkeringen utvecklas genom en ny infart från Riksvägen vilket ger en mer lättåtkomlig och tydlig parkering som också kan användas för besökande till exempelvis parken. Ny



En av de största parkeringsplatserna inom området ligger vid fd. ÖB

gatuparkering längs Augerumsvägen, Stationsvägen och Riksvägen har inte bedömts lämpligt med hänsyn till den begränsning detta medför för kollektivtrafiken.

Karlskrona kommun har tagit fram ett förslag till *Riktlinjer för parkering, cykel och bil* planeras antas av kommunfullmäktige i juni 2017. Enligt förslaget ingår centrala Lyckeby i zon B med en generell parkeringsnorm på 0,6 bilar per lägenhet och 2 bilar per småhus. Detta angivna parkeringsbehov kan minskas om olika typer av åtgärder genomförs som införande av bilpool, samutnyttjande av parkeringsplatser samt olika typer av färdmedelpåverkande åtgärder, sk mobility management. Även närheten till god kollektivtrafik och god infrastruktur för gående och cyklande kan minska parkeringsbehovet. För cykelparkering ges enligt förslaget ingen reduktion.

Boendeparkering föreslås delvis i parkeringsgarage under de nya bostäderna, delvis samordnat i nytt parkeringshus samt i vissa fall som markparkering på kvartersmark. Generellt sätt löses boendeparkering inom respektive fastighet. I och med att delar av parkeringen bakom fd ÖB föreslås bebyggas innehåller planförslaget ett nytt parkeringshus mot Stationsvägen för att lösa parkeringsbehovet för en del av de tillkommande bostäderna. För föreslagna parkeringslösningar för respektive delområden se vidare under avsnittet *Utvecklingsområden*, s. 46. Parkeringslösningarna för bil och cykel studeras närmare i kommande detaljplanearbeten.

Sociala aspekter

Barnperspektiv

Planprogrammet berör de barn, yngre som äldre, flickor som pojkar, som rör sig genom området samt de förskolebarn som planeras att vistas inom planområde vid en utbyggnad av nya förskolor. Gång- och cykelvägen längs Riksvägen mellan Lyckeby kunskapscenter till Lyckeby centrum är ett stråk som många barn och ungdomar rör sig på. Andra målpunkter inom området är Lyckåvallen, förskolor och annan service i området. En ny gång- och cykelbro samt ny övergång över bl.a. Stationsvägen underlättar för alla, inklusive barn och ungdomar att röra sig inom området på ett säkert sätt mellan olika målpunkter så som Lyckåvallen, centrum och kollektivtrafik.

Jämställdhet och mångfald

Programområdet föreslås utvecklas med bostäder, centrumfunktioner samt förskola. Områden där olika funktioner integreras bidrar till en

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

Nya bostäder och förskola i ett läge med närhet till rekreation, service, kollektivtrafik och gång- och cykelvägar tillsammans med föreslagna förbättringar med bl.a. en ny gång- och cykelbro över Lyckebyån stärker kopplingarna mellan bebyggelsen och olika målpunkter och skapar goda förutsättningar för enklare vardag för medborgarna.

Tillgänglighet och trygghet

Planområdet ligger i närheten av ett väl utbyggt gång- och cykelnät i stadsbygden med närhet till offentlig och kommersiell service. Detaljplanen skapar förutsättningar för bostäder, centrum och förskola vilket kommer att öka antalet människor som uppehåller sig inom området under fler tider på dygnet än idag. För att skapa trygga och trivsamma miljöer inom planområdet bör särskild vikt läggas vid utformning av belysning så att områden där människor rör sig och vistas blir attraktiva, tillgängliga och trygga. Ett rikt socialt liv i området under en större del av dygnet skapar trygghet och säkerhet och verkar även brottsförebyggande.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Nya byggnader ansluts till det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp. I vissa delar av området kan det bli aktuellt att flytta ledningar för att möjliggöra nybyggnation.

Dagvatten

Anlagda dagvattendiken finns inom området från Stationsvägen ner mot Lyckå Slottsruin för utsläpp i Lyckebyån. I anslutning till dagvattendikena finns en planlagd ej fullt utbyggd våtmark för en större dagvattenanläggning. I övrigt sker den mesta dagvattenhanteringen genom ledningar. Karlskrona kommun har nyligen lagt större dagvattenledningar i Axel W Anderssons väg. Det har tidigare varit problem med källaröversvämningar i detta område. En kombinerad yt- och ledningsnätsmodell är framtagen för området, resultatet av denna sammanfattas under rubriken *Risk för översvämning*

på grund av skyfall, s. 42. Tekniska lösningar för dagvattenhanteringen behöver särskilt beaktas och anpassas till ökade nederbörds mängder och stigande havsvattennivåer. I kommande detaljplanearbete behöver dagvattenutredningar tas fram för att säkerställa detta samt att Lyckebyån som är recipient för dagvattnet, inte påverkas negativt av föroreningar.

I anslutning till programområdet finns ett skyddsområde för ytvattentäkten Lyckebyån. Detta sträcker sig från bron vid vattenverket och norrut. Det pågår ett arbete med att ta fram nya vattenskydds föreskrifter. Inget dagvatten från planområdet avleds till Lyckebyån inom vattenskyddsområdet; utsläpp sker nerströms vattenintaget. Omhändertagande av dagvatten och en eventuell sanering av marken om den är förorenad bidrar till att förbättra kvalitén i ytvattenförekomsten. Allmänheten har ingen tillgång till området kring vattenverket

El och uppvärmning

Området ansluts till befintligt distributionsnät för el. Fjärrvärmeledningar finns i anslutning till föreslagen ny bebyggelse och det är möjligt att försörja även tillkommande bebyggelse med fjärrvärme vilket bör prioriteras. På fastigheten Källbacken 1 finns en transformatorstation som eventuellt behöver flyttas för att möjliggöra ny bebyggelse.

Strandskydd

Lyckebyån samt strandområdet från slottsruinen upp mot båtuppläggnings vid den gamla silotomten omfattas av strandskydd och även diket längs med Slottsvägen vidare norrut mot Stationsvägen. I övrigt är området främst detaljplanelagt för kvartermark och strandskyddet har därmed till största delen upphävts.

Enligt miljöbalken återinträder strandskyddsbestämmelserna då gällande detaljplan ersätts med en ny. Ett nytt beslut om upphävande krävs då vid beslut om antagande av detaljplanen.

Planprogrammet föreslår en bostadbyggnation på fastigheten Silon 2 i anslutning till Lyckebyån Karlskrona kommun anser att det finns stöd att upphäva strandskyddet med motiveringen i det första och femte särskilda skälet enligt miljöbalken 7 kap 18c-d §§; Området som upphävandet avser har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse så som bostäder. Möjligheten till att anordna en fri passage bedöms god och

tillgängligheten till området kring ån kan därmed öka. En närmare beskrivning görs i samband med kommande detaljplan.

Vad gäller en eventuell framtida bostadsexploatering på Bagaren 7 anges förutom det första särskilda skälet även det andra skälet, dvs att området är väl avgränsat från vattnet genom en väg.

En ny gång- och cykelbro föreslås över Lyckebyån vilket kräver en ny detaljplan samt ett upphävande av strandskyddet. Som särskilt skäl att upphäva strandsskyddet anges att gång- och cykelbron utgör ett angeläget allmänt intresse. En ny bro knyter ihop stråken för gående och cyklister och underlättar för oskyddade trafikanter att röra sig på ett gent och tryggt sätt.

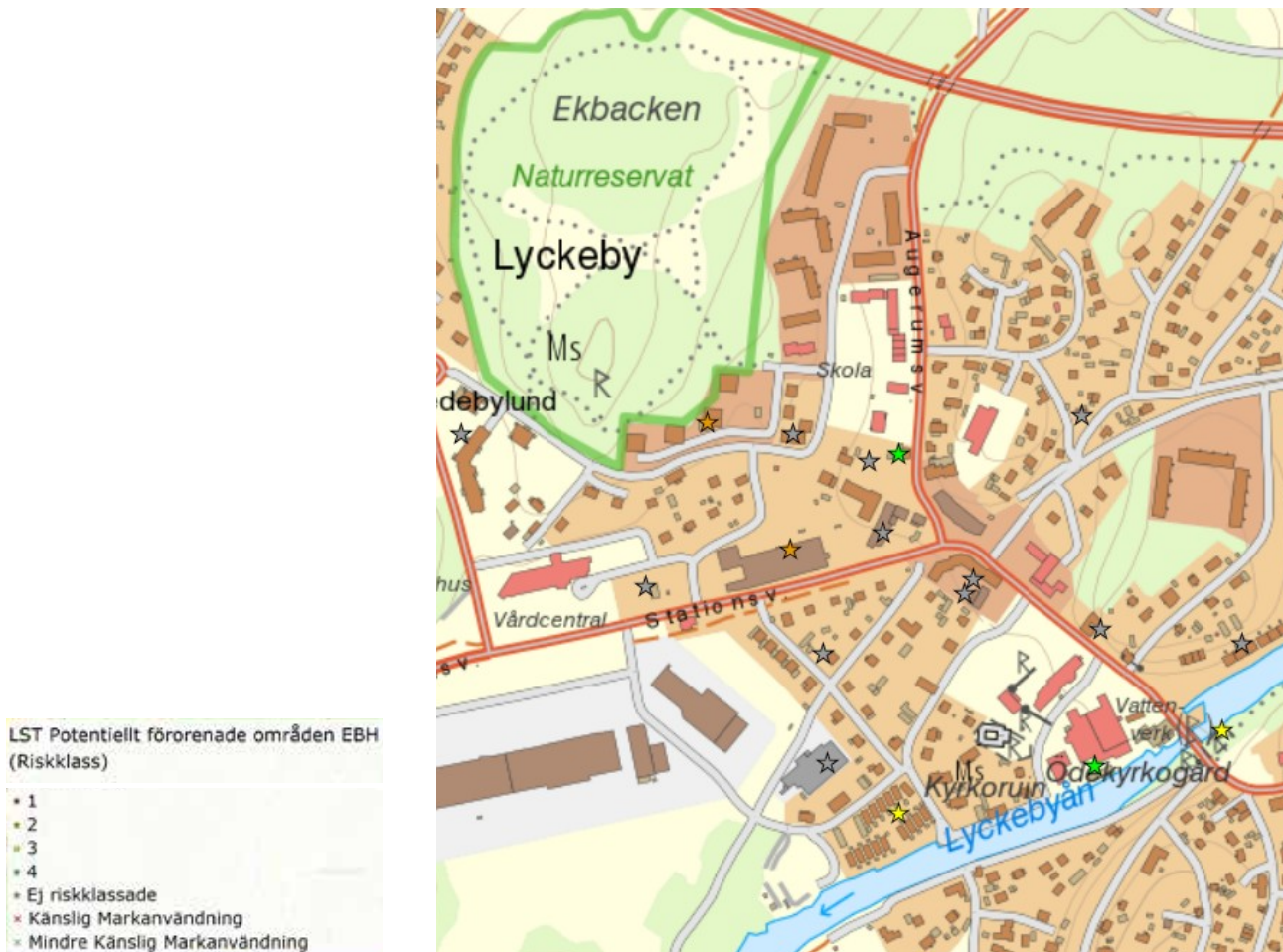
Hälsa och säkerhet

Buller

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande som trädde i kraft den 1 juni 2015 innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. Riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkar inte det befintliga regelverket gällande ljudnivåer inomhus. Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Från den 1 juli 2017 höjs riktvärdena för buller vid en bostadsbyggnads fasad från spårtrafik och vägar till 60 dBA ekvivalent ljudnivå till skillnad från det tidigare riktvärdet 55 dBA. Förändringen innebär också en höjning av det befintliga riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå för bostäder upp till 35 kvm till 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Förordningsändringarna kan tillämpas på detaljplaner som är påbörjats fr.o.m. den 2 januari 2015 och kan således tillämpas på de detaljplaner i olika etapper som kommer att tas fram.

Området är delvis utsatt för trafikbuller över 60 dBA vid fasad enligt kommunens bullerkartering. Det gäller främst Riksvägen och Stationsvägen men även till viss del längs Augerumsvägen. Den föreslagna byggnaden i den norra delen är utsatt för buller från E22:an. De högsta bullernivåerna är längs Riksvägen där det ekvivalenta värdet för den mest utsatta sträckan är beräknat till 66 db(dBA) vid fasad.



Potentiellt förorenade områden. Utdrag från länsstyrelsens web-GIS.

Genom en ombyggnad av gatorna kan hastigheterna minskas och förhoppningsvis även trafikmängden genom att genomfartstrafiken minskar. Detta minskar bullerstörningarna. Bostäder kommer dock att byggas i bullerutsatta lägen. I kommande detaljplaner behöver bullerberäkningar tas fram för att studera lämpliga åtgärder för att säkerställa att riktlinjerna för buller kan följas.

Föroreningar i mark

Inom området finns ett tiotal potentiellt förorenade områden enligt länsstyrelsens kartläggning. Den högst riskklassade av dessa är fastigheten Källebacken 1 (fd ÖB) där det funnits en galvaniseringsfabrik. En Mifo-Fas 1 är utförd för området. I övrigt har det funnit bl.a. en kemtvätt, bensinstationer, verkstadsindustri, grafisk industri m.m. Området söder om handelsområdet Slottsbacken har tidigare varit en byggtipp och marken har bl.a. förhöjda värden av PAH-er. För detta område finns en miljöteknisk markutredning från 2001.

Miljöteknisk markundersökning tas fram i de kommande detaljplanerna där behov finns att bedöma om marken är förorenad

eller ej. Om marken är förorenad och oacceptabla risker för människors hälsa eller miljön bedöms föreligga kommer den att saneras innan byggnation. På fastigheten Kurabacken 1, vid Källevägen, finns en drivmedelstation idag, denna föreslås ersättas med ny bebyggelse under förutsättning att en ersättningsplats kan hittas.

Föroreningar i luft

Den huvudsakliga källan till luftföroreningar i planområdet bedöms vara vägtrafiken i Lyckeby. Inom området finns villabebyggelse, därmed kan antas att viss vedeldning förekommer och att den ger upphov till luftföroreningar som kan ha stor påverkan lokalt. Planerade trafikförbättringar inom området kan bidra till sänkta hastigheter och minskad genomfartstrafik vilket ger en positiv effekt på luftkvaliteten.

Radon

Stora delar av Blekinge utgör högriskområde vad avser markradon då markförhållanden till stora delar utgörs av sprickiga bergarter. Ny bebyggelse ska utföras radonsäkert och årsmedelvärdet för radonhalten i en bostad får inte överskrida 200 Bq/m³.

Risker

Ras och skred

Området söder om handelsområdet Slottsbacken samt områdena kring Lyckebyån ligger lågt och har dåliga grundläggningsförhållanden. Området närmast Lyckebyån kan risk finnas för skred i finkorniga jordarter enligt länsstyrelsens webb-GIS. Ingen ny byggnation föreslås inom dessa områden förutom en byggnad på den fd Silotomten, se vidare s. 54. I det fortsatta planarbetet för detta område behöver geotekniska förhållanden studeras för att avgöra grundläggning samt eventuella åtgärder för att säkerställa skydd skredrisk.

Risk för högt vattenstånd

Delar av planområdet i anslutning till Lyckebyån ligger lågt och är därmed utsatt för risk för översvämning vid stigande havsnivåer både vid högvattenstånd i havet samt vid höga flöden i Lyckebyån. Befintlig bebyggelse som ligger i riskområde studeras vidare i arbete med klimatanpassningsplanen. Nybyggnation inom detta område behöver ta hänsyn till stigande havsvattennivåer. Byggnader ska utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +108,5 meter (+ 3,0 meter) inte skadar byggnaden. Planförslaget innehåller en ny byggnad på den fd Silotomten i anslutning till Lyckebyån. De lägsta byggnadsdelarna föreslås byggas täta dvs konstruktionen



Nivå m (RH 2000)

2,5 m till 3,0 m

1,0 m till 2,5 m

Upp till 1 m

100-årsflöde Lyckebyån

Eroderbarhet

Eroderbarhet

Ingen eller mycket låg eroderbarhet

Låg eroderbarhet

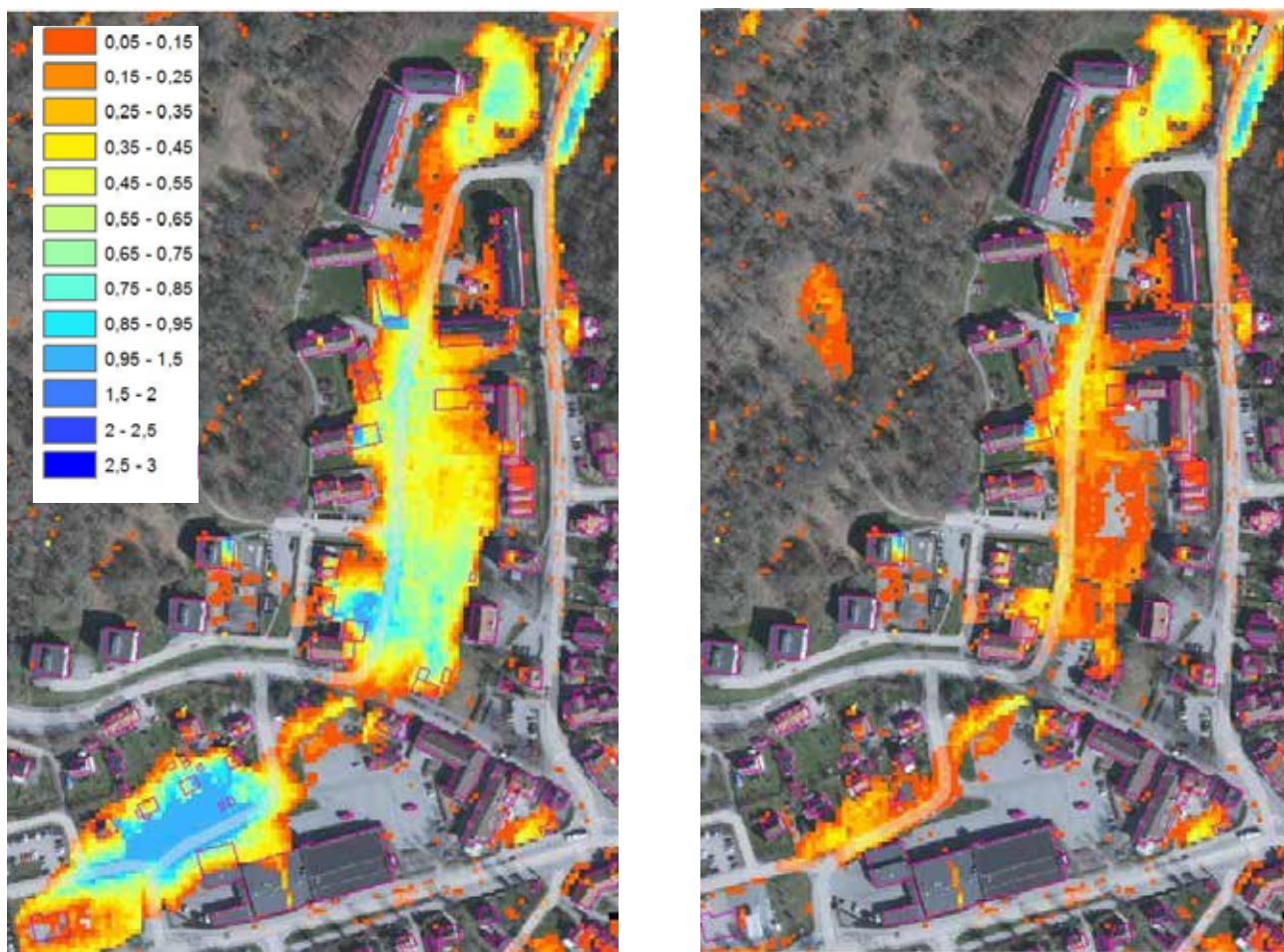
Viss eroderbarhet

Potentiellt hög eroderbarhet

Säkerhetsnivåer för byggande i låglänta områden samt kartläggning av eroderbarhet. Länsstyrelsens webb-GIS.



Avrinningsområdet för det studerade området sträcker sig upp över Spandelstorp. Källa: Ytvattenmodell Lyckeby centrum, WSP 2016.



Maxnivåer för vattennivåer efter ett 100-års regn med 6 timmars varaktighet. Till höger efter föreslagna kulvertar och till vänster utan åtgärd. Det framgår tydligt att vattennivåerna minskar vid Källevägen samt vid Axel W Anderssons väg efter föreslagen åtgärd. Källa: Kombinerad yt- och ledningsnätsmodell Lyckeby centrum, WSP 2017.

ska klara en översvämning. En analys av kombinationseffekten av framtida högvattenstånd i havet och beräknat högsta flöde (Bhf) i vattendraget kan vara aktuell i ett kommande planarbetet.

Risk för översvämning på grund av skyfall

En kombinerad yt- och ledningsnätsmodell har tagits fram av WSP mars 2017 för att beräkna var dagvatten samlas vid extrema regn. Beräkningarna har utförts med regn med återkomsstid på 100 år. Dels ett regn på 10 minuter (ca 37 mm) samt ett regn på 6 timmars (ca 106 mm). En klimatkfaktor på 1,25 har använts för att ta hänsyn till framtida klimatförändringar. Inom avrinningsområdet finns två instängda områden där vattnet samlas vid kraftiga regnfall eftersom det inte finns någon naturlig väg för vattnet att rinna ut från området yttledes. Dessa är kring Axel W Anderssons väg samt kring Källevägen. Utredningen redovisar olika åtgärder för att minska översvämningensriskerna inom områdena. De åtgärder som får störst effekt är att anlägga två kulvertar, en i anslutning till korsningen Axel W Anderssons väg/Riksvägen och en under Stationsvägen mellan de nya kvarteren norr om Stationsvägen. Genom dessa åtgärder kan de

instängda områdena tömmas genom att vattnet kan rinna vidare ut mot diket söder om Stationsvägen. Kartorna ovan visar hur vattnet ställer sig i området vid ett 100-års regn med 6 timmars varaktighet med respektive utan föreslagna åtgärder. För att ytterligare minska riskerna vid tillfälliga vattenmängder får höjdsättningen studeras särskilt och bl.a. nivå och placering av entréer för att motverka skador.

Modellen visar också att delar av bebyggelsen i området kring Axel W Anderssons väg blir svårtillgängliga vid höga vattennivåer och flertalet elskåp/nätstationer i området riskerar att slås ut. Om föreslagna åtgärder utförs kommer vattennivåerna att sjunka till nivåer som utgör betydligt mindre risker på befintlig infrastruktur.

Då planprogrammet för områdena inte kommer att utföras vid samma skede har även en beräkning utförts för när åtgärden mellan Axel W Andersson väg och Källevägen utförs men åtgärden under Stationsvägen inte utförs. Modellen visar att effekten vid Axel W Anderssons väg är den samma även om åtgärden nedströms inte utförs. Däremot kommer vattennivån vid Källevägen att stiga med ca 15 cm. Utbredningen av det översvämmade området är aningens större också.

Att endast fylla ut skoltomten vid Axel W Anderssons väg möjliggör att nya byggnader kan byggas utan översvämmas. Dock kvarstår problematiken med att befintlig bebyggelse översvämmas samt påverkan på infrastruktur och tillgänglighet i området.

Modellen är inte tillräckligt noggrant utformad nedströms Källevägen för att konstatera vilken påverkan utförda åtgärder ger i området. För att säkerställa vilken påverkan 100 års regn och föreslagna åtgärder har i detta område rekommenderas att en utökad modell utförs. Utrymme finns i gällande detaljplan för att utöka diket och anlägga större fördröjningsytor i anslutning till Slottsvägen.

Drivmedelshantering

På fastigheten Kurabacken 1 ligger en drivmedelsstation vilken kommunen avser att omlokalisera under förutsättning att en annan plats kan hittas. Närmsta avstånd till annan föreslagen ny bebyggelse från drivmedelstationen är ca 180 meter. Enligt MSB:s handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" är 25 meter ett godtagbart avstånd till platser och byggnader där människor vanligen vistas. Ingen befintlig bebyggelse ligger inom detta avstånd idag. Ett längre skyddsavstånd än 25 meter kan dock krävas med hänsyn till andra faktorer än ren risk för att undvika bl .a.

bullerstörningar. Behov av risk- och störningsutredning får bedömas närmare i kommande detaljplaner.

Farligt gods

E22 norr om programområdet är farligt godsled. Vid byggnation anslutning till E22 ska riskerna med farligt gods transporter tas i beaktande.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Planområdet påverkas framför allt föroreningar från vägtrafik och i vissa områden antagligen också från vedeldning. Kommunen har under några år mätt halten av PM10 i Lyckeby och resultaten visar att miljö kvalitetsnormen inte överskrids. Det finns därför inte heller anledning att misstänka att några andra miljö kvalitetsnormer överskrids.

Vatten

Lyckebyån omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten; aktuell sträcka av ån utgörs av vattenförekomsten Lyckebyån: Östersjön – bäck från Stora Havsjön Vattenförekomstens ekologiska statusen är idag måttlig på grund av övergödning och försurning. Miljö kvalitetsnormen god ekologisk status ska uppnås till år 2021. God status för kemisk ytvattenstatus (exkl kvicksilver) är uppnådd, vilket innebär att miljö kvalitetsnormen uppfylls. Omhändertagande av dagvatten och en eventuell sanering av marken om den är förorenad bidrar till att förbättra föroreningsituationen i ytvattenförekomsten.



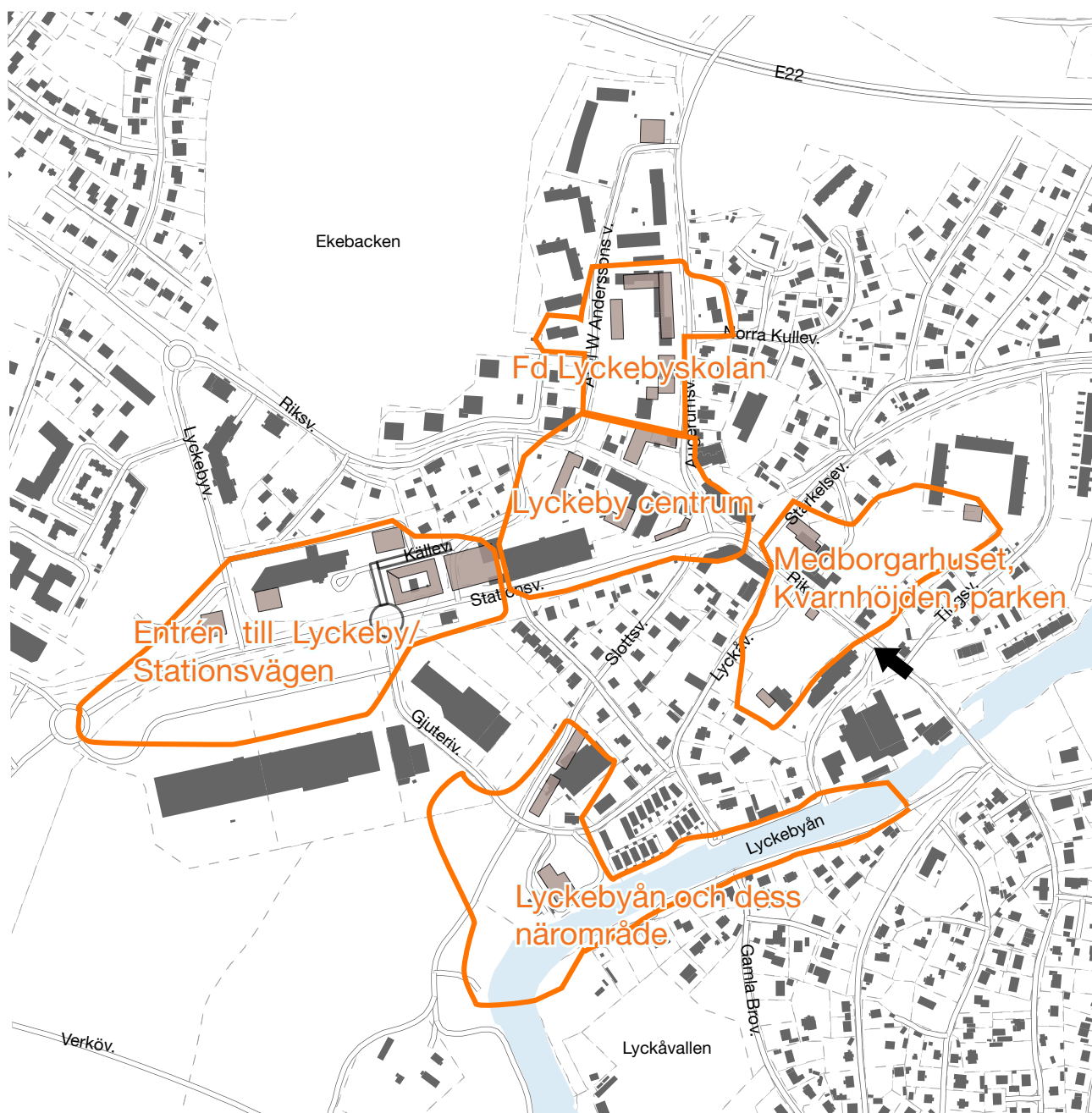
Utdrag från Trafikverkets handlingsplan för miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller. Lden 4 meter ovan mark år 2011. Röd färg = Lden > 65 dBA
Gul färg = Lden > 55 dBA

Buller

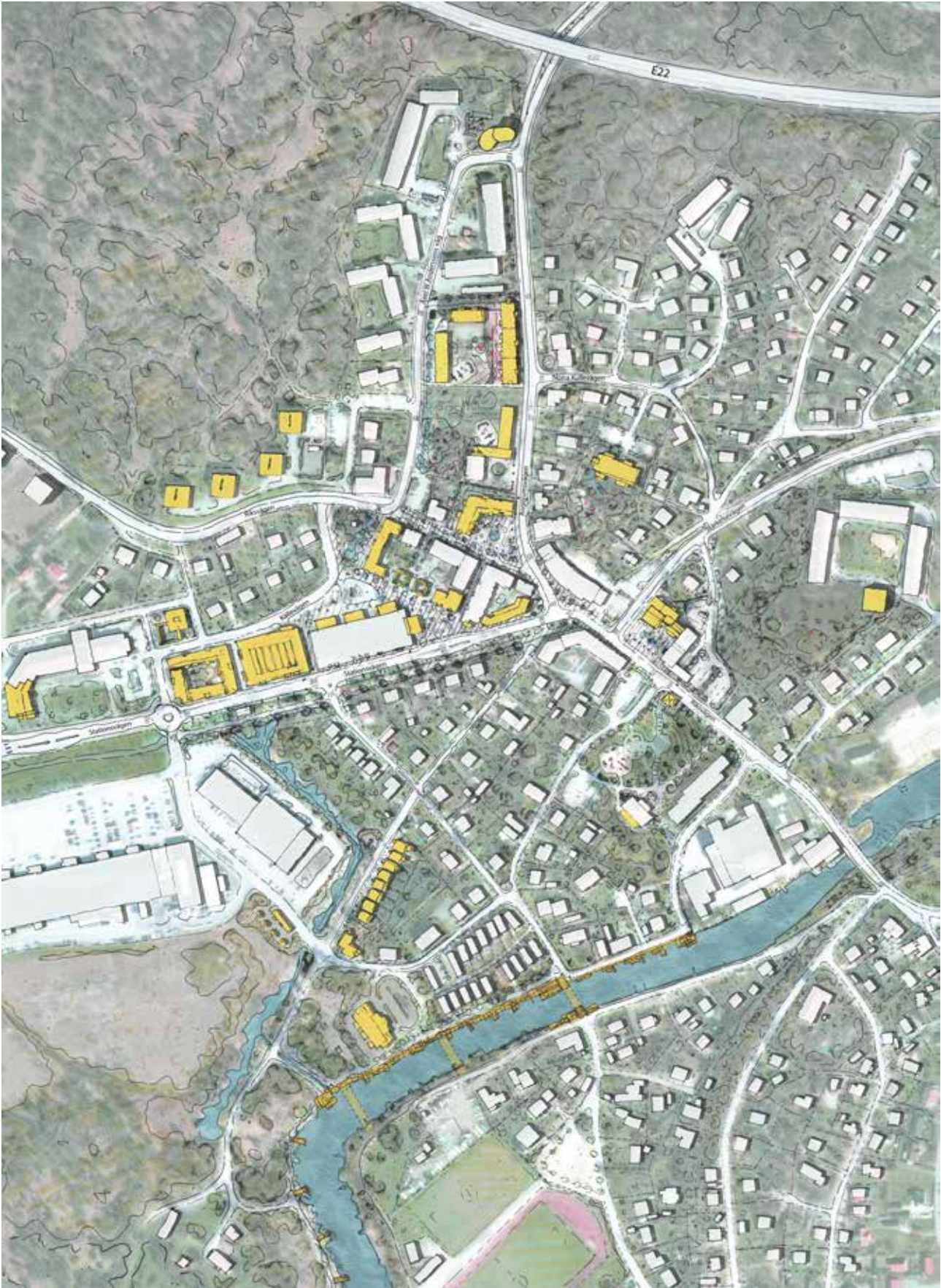
I och med planprogrammets närhet till E22 omfattas delar av området av miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller (SFS 2004:675). Miljö kvalitetsnormen omfattar omgivningsbuller från större vägar. Ett åtgärdsprogrammet är upprättat av Trafikverket som avser tidsperioden 2014-2018. Trafikverkets kartläggning avser förhållanden år 2011 och omfattar de statliga vägar som trafikeras med mer än 3 miljoner fordon per år. I kommande detaljplan för föreslagen byggnation närmast E22 behöver bullerberäkningar tas fram för att studera lämpliga åtgärder för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna kan uppnås.

Utvecklingsområden

I detta avsnitt fördjupas förslaget för respektive område som föreslås utvecklas. Kartan nedan visar indelningen av de olika utvecklingsområdena. En del förändringar föreslås utanför dessa områden, detta redogörs för sist i detta avsnitt under en egen rubrik, *Mindre projekt*, s. 62.



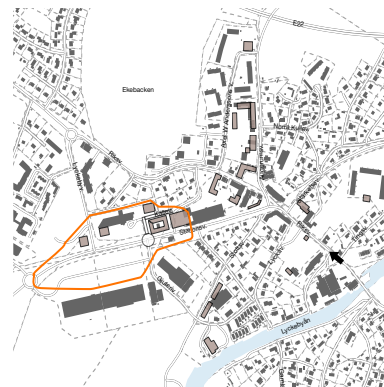
Indelning av de större utvecklingsområdena



Illustrationsplan som visar föreslagen utveckling inom planområdet. Nyréns arkitektkontor

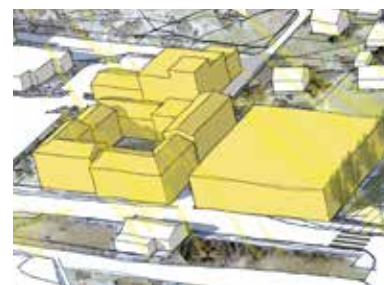
Entrén till Lyckeby/Stationsvägen

En omgestaltning av Stationsvägen föreslås med fokus på sträckan från Lyckebyvägen till korsningen med Riksvägen och Augerumsvägen. Syftet med omgestaltningen är att minska det storskaliga gaturummet, sänka den faktiska hastigheten samt att skapa mer utrymme för gående, cyklister och främja kollektivtrafiken. Stationsvägen föreslås delvis trädplanteras samt förses med ytor för annan utsmyckning vilket tillsammans med föreslagen ny bebyggelse ger en mer stadsmässig utformning och en kontrast till den storskaliga vägmiljön som finns i den anslutande handelsområdet.

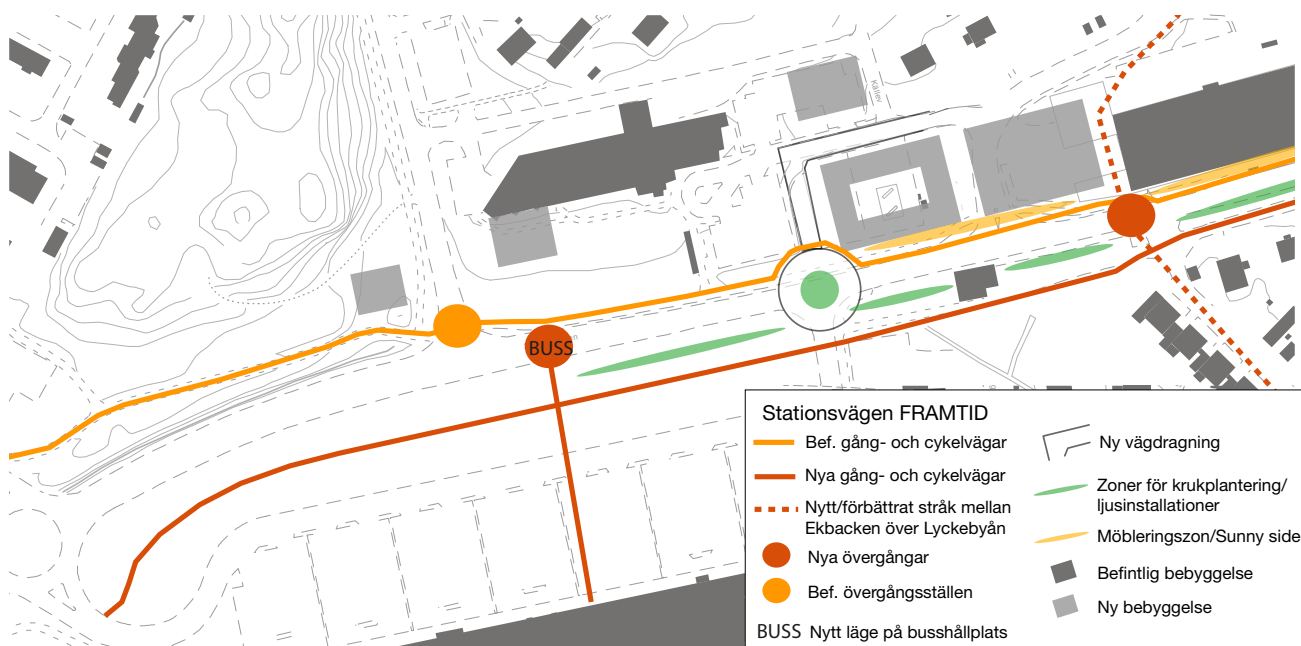


En gång- och cykelväg föreslås längs södra sidan av Stationsvägen vid sträckan från stationshuset förbi Slottsbacken mot rondellen vid Amiralen. Den föreslagna sträckningen går över privata fastigheter vilket därmed kräver överenskommelser med dessa. Vägen föreslås i ett lägre perspektiv även kompletteras med separata gång- och cykelbanor längs den norra sidan. Se vidare under *Gång och cykel* s.33.

Vid dagens korsning Gjuterivägen/Stationsvägen föreslås en ny cirkulationsplats och en ny anslutning till Källevägen. Mellan cirkulationsplatsen och det nya allaktivitetshuset föreslås två nya kvarter för bostäder, handel och parkering. Detta förutsätter att lagerdelarna på den västra sidan av ÖB fd lokal rivs och att en ersättningsplats kan finnas för den bensinstation som finns här idag. En tidig dialog har förts med berörda fastighetsägare som i ett första läge är positiva till en fortsatt dialog kring föreslagna



Två nya kvarter föreslås utmed Stationsvägen



Föreslagen förändring av Stationsvägen

förändringar. I samband med ombyggnaden ersätts den befintliga korsningen Källevägen/Stationsvägen. I och med dessa förändringar kan ett förbättrat gång- och cykelstråk skapas från Ekebacken över Stationsvägen via Cedergrens väg ner mot Lyckebyån. Den nya vägstrukturen ger också en tydligare entré till Lyckeby och en bättre angöring till vårdcentralen.

Vårdcentralen är idag i behov av större lokaler och har möjlighet att bygga ut enligt gällande detaljplan. I ett längre tidsperspektiv kan en bygg rätt studeras för bostäder norr om den nya infarten till Källevägen genom en omlokalisering av parkeringsplatsen som ligger där idag till ett läge närmare Stationsvägen och den nya infarten. Detta kräver i så fall att detaljplanen ändras för denna del i dialog med Landstinget.

I samband med den förändring av linje 1 som nämnts tidigare, se vidare under *Kollektivtrafik* s.35, föreslås att busshållplatsen vid Slottsbacken flyttas upp till Stationsvägen för att komma närmare t.ex. vårdcentralen och bebyggelsen vid Vedebylund. Genom en omlokalisering skapas också ett rakare busstråk utan svängar vilket bl.a. ökar komforten för bussresenärerna och ökar säkerheten på de planerade gång- och cykelvägarna söder om Stationsvägen. En övergång över Stationsvägen och ett gångstråk ner till parkeringen vid Slottsbacken planeras byggas under 2017. Detta kan med fördel även förlängas genom parkeringen till entréerna.



Exempel på utsmyckning i gaturummet



Återvinningsstationen vid Stationshuset föreslås flyttas eller omgestaltas

De huvudledningarna för vatten och dagvatten som ligger i anslutning till Stationsvägen försvårar att plantera träd pga risk för rotinträngning. I det fortsatta arbetet får detta studeras vidare. Ledningarna skall sättas ut vid plantering. På grund av begränsningarna att plantera träd som är ett sätt att minska den storskaliga gatumiljön föreslås zoner längs Stationsvägen södra sida där plantering kan ske i krukor eller där t.ex. ljusinstallationer kan uppföras. Kanske kan dessa anpassas efter säsong.

Med anledning av risk för översvämning vid skyfall kan en dagvattenkylvert anläggas under Stationsvägen som tillsammans med andra åtgärder kan minska översvämningens risk, se vidare under *Risk för översvämning på grund av skyfall*, s. 42. Höjdsättning och utformning av kvarteren norr om Stationsvägen kan behöva studeras extra noga.

Återvinningsstationen i anslutning till Stationshuset föreslås antingen flyttas till ett läge utmed Gjuterivägen under förutsättning att en överenskommelse kan göras med fastighetsägaren alternativt att utformningen av återvinningsstationen förändras.

Lyckeby centrum

Området kring gågatorna och fd ÖB föreslås kompletteras med ny bebyggelse med publikt innehåll i bottenplanen. Genom en ny funktion av fd ÖB som allaktivitetshus och bibliotek samt ny bebyggelse i anslutning till gågatorna ger en tätare och mer sammanhållen centrummiljö.



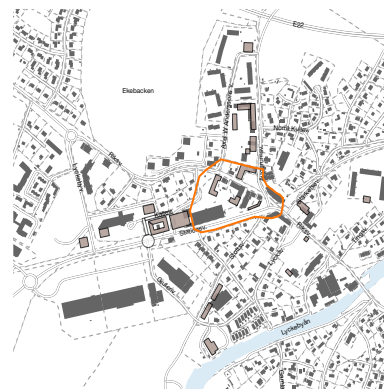
Genom ett nytt parkeringshus som ersätter delar av markparkeringen kan mer bebyggelse tillkomma i de centrala delarna

Ny centrumbebyggelse

Genom en ny byggnad med bostäder och verksamheter i bottenplan norr om gågatan på fastigheterna Skolan 3 och 4 kan nya målpunkter skapas som bidrar till att befolka gatan. Framför den nya byggnaden skapas en södervänd plats för möten men även parkering, den sk Trehörningen. I samband med en byggnation här får även platsen utformning ses över.

I ett längre tidsperspektiv föreslås att lagerdelarna på den västra sidan av ÖB:s fd lokal rivs för att ge plats för två nya kvarter längs Stationsvägen och en förändrad korsning Stationsvägen/Källevägen. Om ett parkeringshus byggs i detta läge skulle även de nordöstra delarna av fastigheten, på dagens markparkering, kunna utvecklas med mer bebyggelse. Mer publika verksamheterna kan inhysas i de nya byggnaderna som ramar in torget vid entrén till det nya allaktivitetshuset och de nya gårdarna som skapas mellan den nya och befintliga bebyggelsen kan delvis bli bostadsgårdar.

Lyckeby källa kan ges en bättre omgivning genom ny bebyggelse i anslutning till denna, ett befolkat område som inte blir lika mörkt. En ny byggnaden i detta läge skapar också en fond från Axel W Anderssons väg i norr vilket bryter ner den storskaliga miljön när man möter Lyckeby centrum från detta håll.



Torget vid gågatan/Trehörningen kan förstärkas som mötesplats genom ny bebyggelse.



Dagens vy från Axel W Anderssons väg mot parkeringen vid fd. ÖB.



Det gröna huset vid korsningen. Jämför bild s. 15 och 22



En ny byggnad längs Stationsvägens norra del hade smalnat av gaturummet.



Inspiration till utformningen av hörnan på det nya allaktivitetshuset mot torget. Illustration: Beatrice Hedquist och Ida Nilsson, BTH



Även mindre åtgärder hade förbättrat byggnadens utseende och skapat en mer inbjudande entré.

Det gröna huset i korsningen Stationsvägen/Augrumsvägen/Riksvägen är ett av de bäst bevarade husen som finns kvar i de mer centrala delarna av Lyckeby. I och med byggnadens exponerade läge underlättar den att identifiera sig i äldre fotografier från Lyckeby. Se även bilder på s. 15 och 22. Byggnaden är av dessa anledningar bevarandevärd och ett återställande av byggnaden till dess originalutförande kan göras med relativt enkla insatser. Eventuellt kan ny bebyggelse uppföras längs Stationsvägen norra sida i anslutning till det nämnda huset för att smalna av gaturummet och dölja den baksida som syns idag med bl.a. sophantering. För att göra detta krävs att detaljplanen ändras.

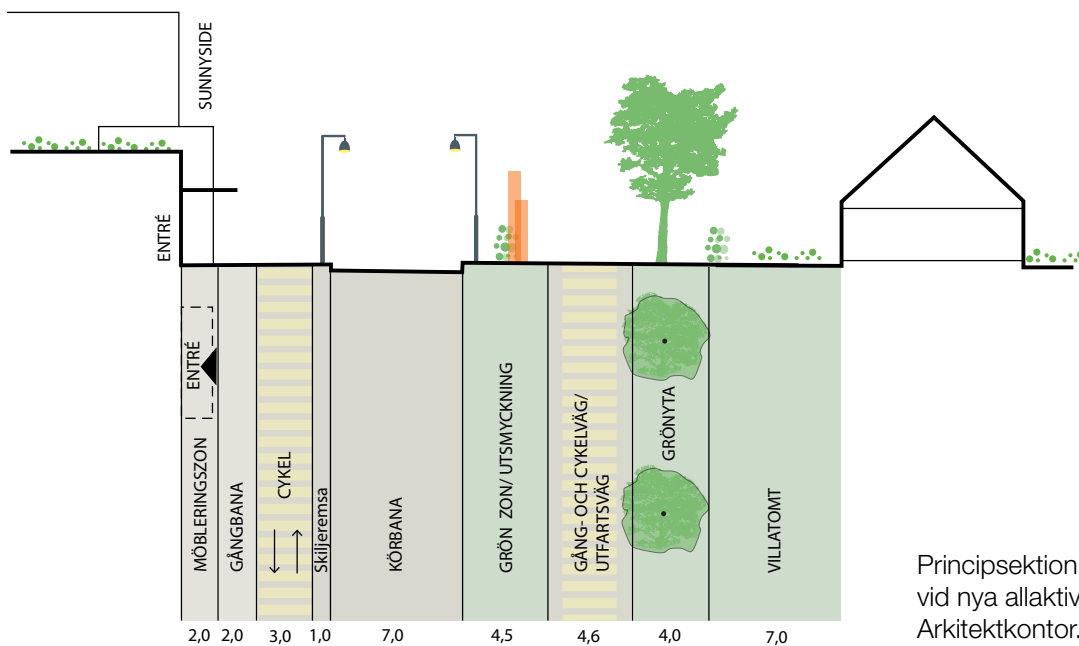
Vid en utveckling av ny bebyggelse i detta område behöver föroreningsfrågan utredas närmare, se vidare under *Föroreningar i mark*, s. 40.

Allaktivitetshus

Allaktivitetshuset är planerat att drivas Karlskrona kommun genom Kultur- och fritidsförvaltningen. Byggnaden planeras innehålla bibliotek, fritidsgård, lokaler för pingis samt dans och teater. En förändring av byggnaden planeras för att anpassa den efter det nya innehållet. Fasaden ska öppnas upp genom nya fönster vilket ger en varierad fasad mot Stationsvägen och tydliggör verksamheten innanför. Utformning av gaveln/hörnan mot torget/Stationsvägen i den östra delen av byggnaden är viktig och det är även positivt om det går skapa någon entré på långsidan mot Stationsvägen. En uppglasning av hörnan med en cafédel innanför hade tillfört mycket till centrummiljön.

Utformningen dagens busshållplats Lyckeby centrum bör ses över för att åstadkomma ett läge närmare korsningen Stationsvägen/Augerumsvägen/Riksvägen för att frigöra utrymme mellan Stationsvägen och det nya Allaktivitetshuset. På detta sätt kan denna södervända del av byggnaden nyttjas för nya entréer samt enklare möblering. Längs Stationsvägen ges mer plats åt ett bredare gångstråk och en entrézon. Nivåskillnaden från vägen och byggnadens golvnivå gör att det i så fall krävs trappsteg upp till entréerna. Stationsvägen är ett väl integrerat stråk som har förutsättningar att utvecklas till centrumstråk.

Det torg som finns i anslutning till Stationsvägen får en finare inramning och förstärks som mötesplats genom entrén till allaktivitetshuset där ett café eventuellt kan ha uteservering på torget.



Principsektion Stations-vägen vid nya allaktivitetshuset. Nyréns Arkitektkontor.

Trafik

Dagens gågatan (del av Riksvägen) föreslås öppnas upp för trafik på de gåendes villkor. Utformningen av gatan är viktig för att det inte ska bli en smitväg om samtidigt genomfart förväras på Stationsvägen och Riksvägen där det ändå är bäst att bilarna kör. Det är idag genomfart förbjuden förbi skolområdet på Axel W Anderssons väg för att minska trafiken utanför fd skolan. Det skulle även kunna bli smittrafik här enligt resonemanget ovan. I det fortsatta arbetet kan det därför finnas behov att studera trafikdämpningar dels vid Gästgivarevägen vid den nya förskolan samt vid korsningen Riksvägen/Axel W Anderssons väg för att förhindra detta.

Ny utformning av busshållplatsen och övriga förändringar av Stationsvägen bidrar till en förbättrad trafiksituation. I samband med ny bebyggelse norr om gågatan bör även utformningen av gågatan ses och torgplatsen ses över.



Föreslagen förändring av Stationsvägen



Korsningen Stationsvägen/Riksvägen/Augerumsvägen

Korsningen Stationsvägen/Riskvägen/Augerumsvägen föreslås få en ny utformning för att göra mer plats för uteserveringar och dämpa trafikens negativa påverkan och ge mer utrymme för gående och cyklister. Utformningen av korsningen kan med fördel göras som en sammanhållen yta på en högre nivå för att undvika de vägbulor som är i dagens korsning och för att knyta ihop ytan till en plats. Samma utformning kan i kommande etapper även följa mot platsen Trehörningen samt mot platsen vid medborgarhuset för att knyta samman de centrala delarna av Lyckeby.



Korsningen idag, vy mot Augerumsvägen

Förskolan i bottenplan på Rosenborgshuset föreslås ersättas med annan verksamhet som gynnas bättre av det centrumnära läget. Förskolan har idag en begränsad utemiljö på baksidan av huset som ligger dessutom ligger mot norr.



Skvallertorget i Norrköping. Foto: Nyréns Arkitektkontor



Genom en ny utformning av korsningen ges mer plats för gående, cyklister och folkliv. Nyréns Arkitektkontor

Fd Lyckebyskolan

Fastigheten Skolan 2, fd Lyckebyskolan, har främst studeras för en nyexploatering med bostäder samt en förskola men planprogrammet medger även att hela fastigheten utvecklas för fortsatt skolverksamhet p.g.a. osäkerheterna kring framtida skolbehov i kommunen.



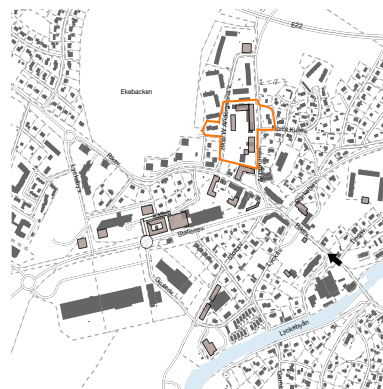
Illustration över föreslagen ny bebyggelse. Nyréns Arkitektkontor.

Bebyggelse

En utformning av området som studerats i planprogrammet är att befintliga tegelbyggnader i den norra delen av området ersätts av nya byggnader för bostäder som på ett effektivare sätt kan nyttja marken. Befintliga byggnader ligger långt in från Augerumsvägen på en lägre nivå än vägen. Genom nya byggnader närmare vägen kan entréer skapas mot Augerumsvägen på byggnadernas andra plan samtidigt som ett parkeringsplan därunder kan ta upp nivåskillnaden. I den södra delen av fd skoltomten föreslås en ny förskola. Förskolans gård kan även bli en mötesplats för barn



Eventuella nya lägenheter över planerad ny förskolebyggnad i den södra delen av området kan genom att få större balkonger/terrasser få en attraktiv boendemiljö trots avsaknad av egen innegård.



Befintlig tegelbebyggelse i den norra delen



Bebyggelsen idag ligger lägre än Augerumsvägen

och familjer de tider förskolan är stängd. Ekebacken ligger i nära anslutning till förskolan och kan vara ett komplement till förskolans egna gård. Läs mer under *Skolor och förskolor* på s. 28. Ett exempel på utformning av området är en ny byggnadsvolym mot Augerumsvägen med förskola i bottenplan vilket medför att förskolegården kan få ett bra ljudklimat genom att bullret avskärmas. Den nya byggnaden skulle kunna sammanbyggas med en lägre entrédel till den äldre gula



Utdrag ur illustrationsplanen. Nyréns Arkitektkontor.



Bild 83. Folkskolan och det putsade huset, se äldre bild på folkskolan på s. 20.



Bebyggelse på fastigheten Syrenen 4 längs Augerumsvägen



Bebyggelse på fastigheten Vedeby 17:1 längs Gästivarevägen

byggnaden som då också kan användas för förskoleverksamhet. Även alternativa användningar kan möjliggöras. Bostadsvåningar ovanför förskolan kan studeras i det kommande planarbetet under förutsättning att bl.a. parkeringsplatser kan lösas. Byggnaderna kan med fördel utformas med terrasser/balkonger mot förskolegården, i ett skyddad västerläge. Den gula träbyggnaden är viktig att bevara, det är den första folkskolebyggnaden från sekelskiftet 1900. Trots vissa ombyggnader går det tydligt att avläsa som en offentlig byggnad som visar områdets tidigare funktion. Den vita putsade byggnaden från 1934 har inte samma tydliga kulturvärden men hjälper att ge en bild av folkskolans utveckling. Se vidare under *Stadsbild, världsarv och kulturmiljö* s. 20.

Den östra av området mot Axel W Anderssons väg ligger i ett lågstråk vilket gör att dagvattenhanteringen och höjdsättningen av området är en viktig fråga. Se vidare under. *Risk för översvämning på grund av skyfall*, s. 42.

I anslutning till skolområdet ligger två kommunala fastigheter, Vedeby 17:1 vid Gästivarevägen och Syrenen 4 vid Augerumsvägen. Se bilder till vänster. Dessa föreslås ingå i den nya detaljplanen för området för att genom en ändrad tillåten användning möjliggöra försäljning för t.ex. bostadsändamål när fastigheterna inte behövs för kommunal verksamhet längre.

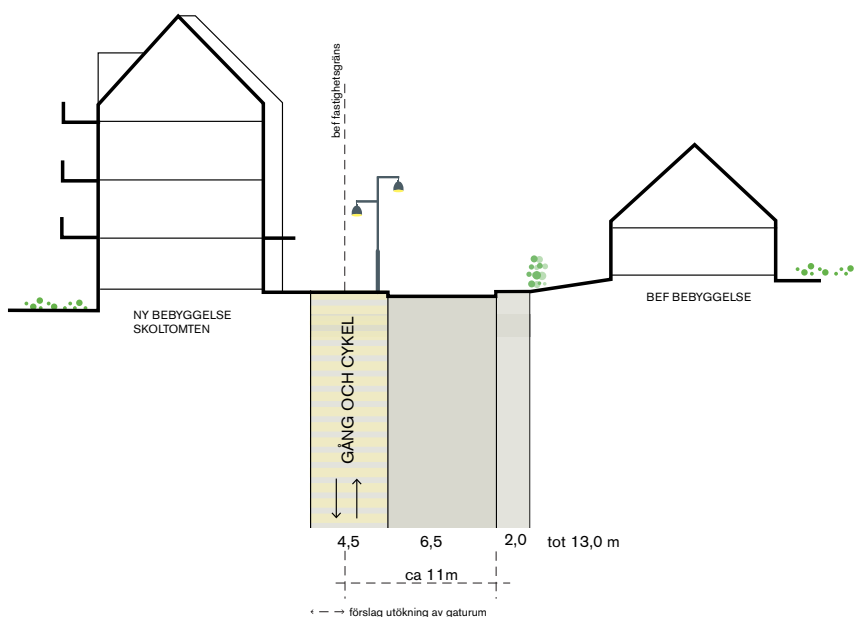
Parkering

Vid en utveckling av den gamla skoltomten föreslås bilparkering lösas genom ett parkeringsplan, under föreslagna byggnader, som tar upp nivåskillnaden mot Augerumsvägen. På detta sätt kan entrén till första våningsplanet ske i nivå med Augerumsvägen. Den parkering vid Axel W Anderssons väg som tidigare var till för skolans personal föreslås ingå i kvarteret, några platser kan vara till för hämtning och lämning vid den planerade nya förskolan.

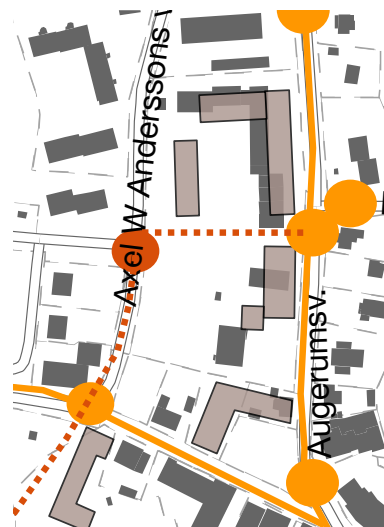
Trafik

Augerumsvägen som går mellan korsningen med Stationsvägen och Riksvägen norrut vidare under E22:an kantas av villabebyggelse på den östra sidan och av flerbostadshus och skolbyggnaderna tillhörande fd Lycebyskolan på den västra sidan. Vägen är den smalaste och den minst trafikerade av de tre större vägarna inom området. Angränsande trädgårdar har grönska som även ger ett grönt gaturum. Inga större ombyggnader av vägen föreslås förutom en bredare zon för gående och cyklister. Gc-vägen längs den västra sidan av vägen är mellan 2-3 meter bred. Denna bör vara 4 meter fördelat på 2,5 m cykel och 1,5 m gång. I samband med detaljplan för skolområdet är det viktigt att justera gränsen mellan väg och kvartersmark för att skapa plats för separerad gång- och cykelbana. På de delar där bebyggelsen kommer i direkt anslutning till gångbanan behöver denna vara bredare, alternativt att man har en förgårdsmark.

Ett förbättrat stråk för gående och cyklister föreslås genom området mellan Augerumsvägen och Axel W Anderssons väg i höjd med Norra Kullevägen och Gästgivarevägen som ligger vid entrén till Ekebacken. Det kan finnas behov av att studera trafikdämpningar längs Axel W Anderssons väg, se vidare s. 52.

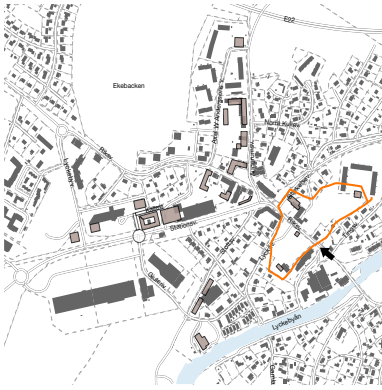


Vy från skoltomten mot Gästgivarevägen och entrén till Ekebacken



Ett förbättrat gångstråk föreslås genom skoltomten mot Ekebacken. Behov kan finnas av nya trafikdämpningar/övergångar över Axel W Anderssons väg

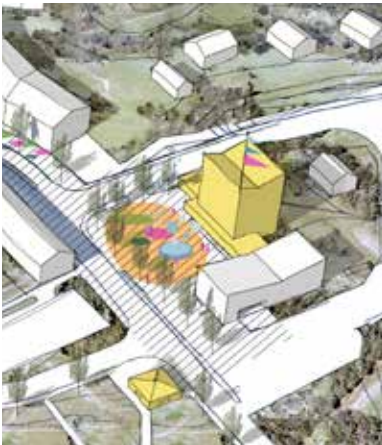
Principsektion Augerumsvägen.
Nyréns Arkitektkontor.



Medborgarhuset, Kvarnhöjden och parken

Medborgarhuset

Medborgarhuset är en karaktärsbyggnad för Lyckeby där högdelen och den öppna pelarentrén under byggnaden är det viktigaste elementen. Ombyggnader har gjorts som delvis förvanskats byggnadens ursprungliga utseende, tex igensättning av de stora fönsterpartierna.



Utrdag ur illustrations-planen. Nyréns Arkitektkontor.

Medborgarhuset föreslås utvecklas genom att lågdelarna mot Stärkelsevägen ersätts med en högre byggnad i anslutning till torget mot Riksvägen/Stärkelsevägen. Bottenplanet på denna får ett publikt innehåll som ger ett ökat liv åt torget. Våningarna där över föreslås bli bostäder. Genom att öppna upp de stora fönsterpartierna igen kan byggnaden lysa upp i mörkret och skapa liv åt platsen. Genom att riva eventuellt riva delar av de lägre byggnadsvolymer mot Riksvägen framhävs den öppna entrén med pelare även från denna sida och platsen som idag kan kännas otrygg blir ljusare. Parkeringen vid medborgarhuset föreslås koncentreras på baksidan samt ut mot Riksvägen för att frigöra mer yta för den högre byggnaden.



Medborgarhuset har idag igensatta fönsterpartier både på den högre delen och på lågdelarna.

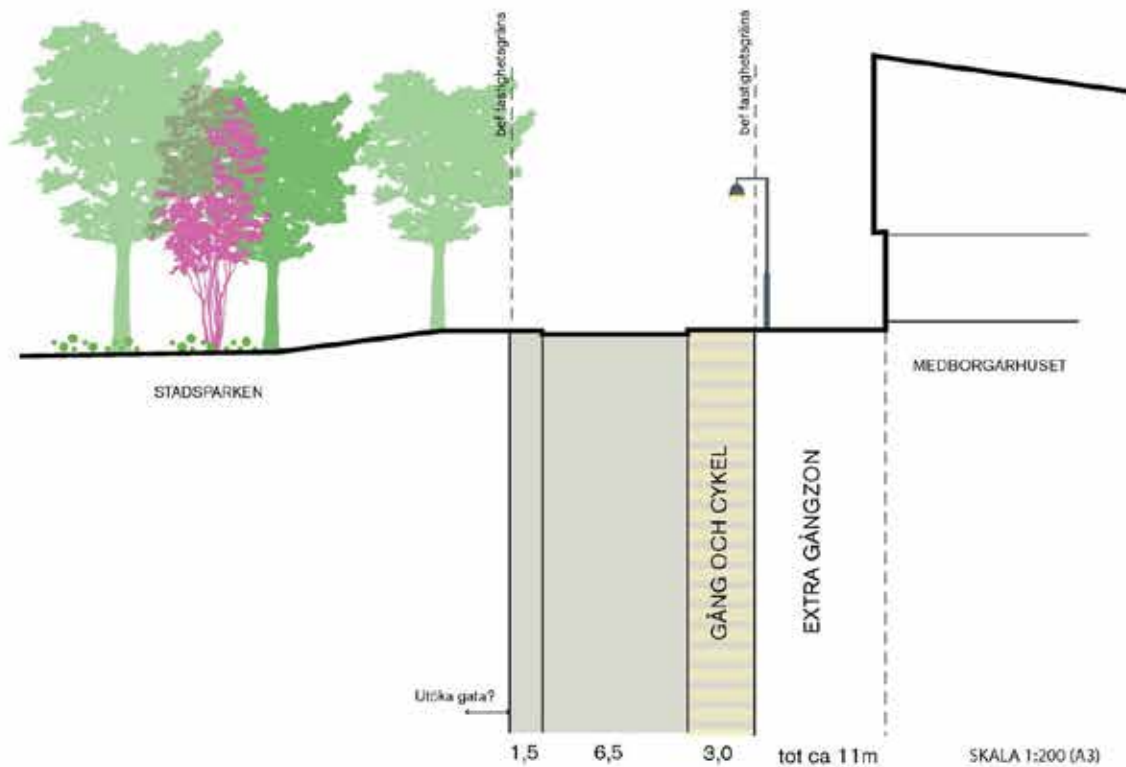
Torget framför medborgarhuset föreslås omgestaltas, i anslutning till de nya lokalerna i bottenplan på den högre byggnadsdelen kan det ges plats för möbleringsytor så som uteserveringar i ett bra solläge.



Medborgarhusets lägre byggnadsdelar föreslås rivas för att bl.a. ge plats åt en högre byggnadsvolym samt en effektivare parkering och ljusare entré.



Illustration över föreslagen utveckling av medborgarhuset. Nyréns Arkitektkontor



Principsektion Riksvägen. Nyréns Arkitektkontor.

Riksvägen

På Riksvägen vid sträckan förbi medborgarhuset kan det vara en fördel att ha en cykelbana närmast körbanan och en gångbana innan för detta och sedan en möbleringszon mot medborgarhusets lägre del vilken eventuellt ersätts med en ny volym i ungefär samma läge. En ny övergång för gående och cyklister föreslås vid Mariagården.

Kvarnhöjden

På Kvarnhöjden som ligger nordost om medborgarhuset finns en ej utbyggd detaljplan för ytterligare villatomter, se översikt över gällande planer på s.11. Planprogrammet föreslår att ett mindre flerbostadshus studeras istället i anslutning till befintliga hyreshus och att de redan planlagda ej utnyttjade byggrätterna istället planläggs som naturmark. Området har markerats med ett extra utredningsbehov eftersom möjligheten till en exploatering och utformningen av området behöver studeras närmare i det kommande detaljplanearbetet med hänsyn till bl.a. ekmiljön i området samt förekomst av spår från läderbagge. Se vidare under *Naturmiljö och Artskydd*, s 20.



I anslutning till bostadsområdet Kvarnhöjden föreslås en ny byggnad

Parken

I samband med att biblioteket som idag ligger i anslutning till parken föreslås flyttas till det nya allaktivitetshuset föreslås istället byggnaden få ett annat publikt innehåll som exempelvis restaurang för att förstärka parken som en mötesplats och ett tydligare gångstråk ner mot Lyckebyån.

Det gamla Tingshuset, nuvarande bibliotek, är med i Riksantikvarieämbetets register som en byggnad av stort kulturhistoriskt värde. Byggnaden bör skyddas i de kommande detaljplanarbetet. Det viktigaste är upplevelsen av byggnaden från entrén via allén. Det skulle kunna vara möjligt att bygga till huset med en underordnad tillbyggnad på baksidan.

Parken föreslås utvecklas med attraktivare ytor för möten, vistelser och aktiviteter. En ny mindre byggnad för exempelvis servering i parkens norra del mot Riksvägen.

Eftersom detaljplanen anger användningen allmänt ändamål behöver en nya detaljplan tas fram med en annan användning för att möjliggöra en eventuell försäljning till en privat fastighetsägare samtidigt som parken planläggs som park.



I parken finns bl.a. en lekplats som bl.a. används av Mariagårdens förskola, och biblioteket



Dagens bibliotek ligger i det gamla tingshuset



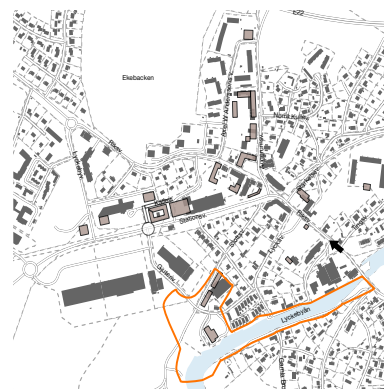
Utdrag ur illustrationsplanen. Nyréns Arkitektkontor.

Lyckebyån och dess närområde

Ett förbättrat promenadstråk föreslås längs Lyckebyåns norra sida från vattenverket vidare mot slottsruinen. Området kring stenbron och vattenfallet kan göras mer tillgängligt genom förbättrade promenadstråk och en utveckling av miljön för vistelse och utsiktsplatser som både ökar tillgängligheten till världsarvet och stärker närheten till ån. Ett förslag finns framtaget av Sweco 2011 men projektet avvaktar finansiering.

En ny gång- och cykelbro föreslås för att underlätta tillgängligheten till viktiga målpunkter som centrum, Lyckåvallen och till kollektivtrafik. Det är stora nivåskillnader längs Strandvägen på den södra sidan av ån upp mot vägbron/Riksvägen och det är begränsat utrymme för gående och cyklister över bron. En gång- och cykelbro hade underlättat att röra sig på ett snabbt och säkert sätt som gående och cyklist. En ny bro ökar också tillgängligheten till Lyckåleden som går längs Lyckebyåns östra sida från Lyckåvallen upp mot Lyckeåborg.

Olika alternativa lägen för en gång- och cykelbro har studerats där varje alternativ har värderats enligt olika aspekter som hur respektive läge förhåller sig till rörelsemönstret för gående och cyklister, tillgänglighet för funktionsnedsatta, trygghet, ekonomi och genomförande, kulturmiljö samt påverkan på båtlivet. Tre olika lägen har studerats på sträckan från gamla Brovägen och nedströms förbi Silotomten samt två lägen längre uppströms söder om vattenverket samt parallellt med dagens vägbro. De två senaste alternativen



Åmiljön mot vattenverket



Lyckebyån sedd från Strandvägen västerut



Utdrag ur illustrationsplanen. Nyréns Arkitektkontor.

uppfyller inte behovet av en ny koppling över Lyckebyån pga närheten till befintlig bro vid vattenverket och har därför inte valts att studeras närmare. En bro i denna mijö påverkar också världsarvsmiljön. Ett fortsatt utredningsområde föreslås där de andra brolägena studeras närmare i samband med en ny detaljplan för att möjliggöra en ny bro. Placeringen och utformningen behöver studeras närmare med tanke på att det tätt hänger samman med utvecklingen på Silotomten, påverkan på båtklubbens verksamhet och båtlivet samt möjligheterna till att genomföra de olika alternativen fastighetsrättsligt, ekonomiskt och tekniskt. En fortsatt angöringsmöjlighet för skärgårdstrafik är också en viktig faktor att studera. I anslutning till den nya bron kan en ny mötesplats skapas genom en utveckling av kajen med ett utskjutande trädäck.

I samband med utvecklingen av promenadstråken längs ån bör även ett samlat grepp tas där även bryggorna och båtplatserna ses över. Anmälan om vattenverksamhet kan bli akutellt vid anläggning av bryggor och muddring.

Områden för nybyggnad i anslutning till Lyckebyån har ett extra utredningsbehov för att konstatera lämplighet för bostadsbebyggelse. I det fortsatta detaljplanarbetet behöver kombinationseffekten av framtida högvattenstånd i havet och beräknat högsta flöde (Bhf) i vattendraget studeras. Befintlig bebyggelse som ligger inom område med risk för översvämning studeras närmare i den klimatanpassningsplan för Karlskrona kommun som är under framtagande.

Programförslaget innehåller en ny byggnad på den fd Silotomten i anslutning till Lyckebyån. Detta bedöms som ett intressant läge för en ny högre byggnad. En exploatering i detta läge har dock ett stort utredningsbehov. På platsen för Silotomten låg en medeltida borg med vallgravar sk Stora och Lilla Wallen. Inför en exploatering av området krävs till en början en relativt omfattande arkeologisk förundersökning enligt framtagen undersökningsplan från 2010. I det fortsatta planarbetet för detta område behöver förutom arkeologin även geotekniska förhållanden studeras för att avgöra grundläggning samt eventuella åtgärder för att säkerställa skydd mot stigande havsvattennivåer samt skred. Se vidare under *Risker* s. 42. Ett genomförande förutsätter också att strandskyddet kan upphävas där allmänhetens tillträde till området längs ån är en viktig fråga. Se vidare under *Strandskydd*, s. 39. Detaljplanearbete påbörjades för området 2007 för ett nytt bostadshus i tio våningar placerat på den befintliga betongplattan. Detaljplanearbetet har legat vilande de senaste åren men är planerat att återupptas.



Del av Silotomten sedd från norr



Befintlig verksamhetsbyggad på Bagaren 7



Föreslagen ny byggnad mellan Axel W Anderssons väg och E22



Punkthusen vid Gästgivarevägen

På fastigheten Bagaren 7 i anslutning till Slottsvägen bedrivs idag småföretagsverksamhet. Verksamheterna har behov av större angöringsyta och en dialog har förts med kommunen om en ny detaljplan för att kunna nyttja fastigheten Lyckeby 4:34 söder om Bagaren 7 för detta ändamål. I ett längre tidsperspektiv ser planprogrammet att en utveckling av fastigheterna för bostäder är intressant att studera.

Återvinningsstationen som idag ligger vid det gamla stationshuset vid Stationsvägen föreslås flyttas till Gjuterivägens södra sida under förutsättning att en överenskommelse kan göras med fastighetsägaren.

Mindre projekt

I anslutning till flerbostadshusen längs Axel W Anderssons väg finns en outnyttjad bygggrätt i tre våningar mot E22. Området har tidigare varit en lekplats. En ny högre byggnad för bostäder föreslås som markerar entrén till Lyckeby från norr. Frågor att beakta i den fortsatta planeringen är bl.a. avståndet till E22 samt trafikbuller.

Detaljplanearbete pågår för punkthusen vid Gästgivarevägen i anslutning till Ekebacken. Karlskronahem önskar bygga på husen med ytterligare två våningsplan, från dagens fem våningar till sju våningar.

Genomförande

Genomförandefrågor

Planprogrammet anger betydande strukturerande element för utvecklingen av Lyckeby centrum och specificerar inte områdets utformning i detalj. Genomförande- och fastighetsrättsliga frågor studeras närmare och löses i samband med kommande detaljplanering. Efter planprogrammets färdigställande kan omfattningen av ekonomiska frågor tydliggöras och regleras mellan Karlskrona kommun och framtida exploaterer.

Genom exploatering av centralt beläget område i kommunen utnyttjas redan gjorda investeringar, framför allt i form av gator. Dock innebär planförslaget att investeringar i den befintliga miljön erfordras för att skapa en mer modern och stadsmässig utformning som till exempel utbyte av asfalt mot stenbeläggning, kompletterande trädplanteringar mm, samt att ge mer utrymme för gående och cyklister samt främja

kollektivtrafiken. Ökad befolkning ger också ökat underlag för service och kollektivtrafik vilket också bedöms ge långsiktigt positiva ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Inom området finns både kommunala och privata utvecklingsområden vilket gör att ett genomförande av förslaget i vissa delar är beroende av de privata fastighetsägarnas vilja till utveckling. Delar av den nya bebyggelsen berör även flera olika privata fastighetsägare vilket förutsätter ett samarbete/samsyn dem emellan.

De två nya föreslagna kvarteren norr om Stationsvägen samt en omlokalisering av korsningen med Källvägen berör fastigheterna Källbacken 1, Kurabacken 1 samt Kurabacken 2. Förändringarna förutsätter en omlokalisering av bensinstationen på Kurabacken 1 och därmed att en ersättningsplats för denna kan erbjudas. Det krävs även att del av fastigheterna Källbacken 1 (fd ÖB) kan tas i anspråk för den nya bebyggelsen samt del av Kurabacken 2 (vårdcentralen) kan tas i anspråk för del av den nya vägen. En inledande diskussion kring föreslagna förändringar har först med fastighetsägarna och en fortsatt dialog följer i det kommande planarbetet.

Föreslagen ny bebyggelse på parkeringen på Källbacken 1 (fd ÖB) berör även till viss del de privatägda fastigheterna Källbacken 2 och 3 samt den kommunala fastigheten Vedeby 16:1.

Föreslagna förändringar av medborgarhuset påverkar delvis lokalerna för de hyresgäster som idag finns i medborgarhusets lägre byggnadsdelar. Det understa planet i den nya byggnadsvolymen föreslås innehålla publika lokaler där delar av verksamheterna kan inrymmas.

Föreslagen ny gång- och cykelbana söder om Stationsvägen ligger på kvartersmark och berör fastigheterna Svärdet 1, 2 och 3. Detta behöver studeras närmare i det kommande planarbetet. Föreslagen flytt av återvinningsstationen som idag ligger längs Stationsvägen förutsätter en överenskommelse med fastighetsägaren till Svärdet 1.

Samtliga föreslagna lägen för en ny gång- och cykelbro över Lyckebyån berör samfällighet Lyckeby s:6. Karlskrona kommun arbetar med att utreda samfälligheten Lyckeby s:6 för att lösa in de privata delägarna. Kommunen äger den största delen i samfälligheten idag. Samfälligheten omfattar södra delen av Lyckebyån från Gamla Brovägen och västerut. Vilka andra fastighetsägare och samfälligheter som påverkas beror på vilket broläge som blir aktuellt att gå vidare

med. Placeringen och utformningen behöver studeras närmare i samband med en ny detaljplan för att möjliggöra en ny bro, då bedöms de olika alternativen närmare vad gäller fastighetsrättsliga, kostnadsmissigt och tekniska aspekter. Lyckeby s:5 omfattar det norra delen av vattenområdet samt delar av Lyckåvägen samt Gamla Slottsvägen. Inlösen av samfälligheten s:5 bör studeras i det kommande detaljplanarbetet.

För att tillgodose tillgänglighetskraven för funktionsnedsatta går det inte ha en för brant lutning på den föreslagna nya gång- och cykelbron över Lyckebyån. Utformningen av bron behöver studeras närmare i det kommande planarbetet. Beroende på fri höjd under bron kan det bli aktuellt med omlokalisering av båtplatserna där större båtar och gästplatser ligger väster om den nya bron och mindre båtar ligger mellan den nya bron och vägbron vid Riksvägen.

För ombyggnader av vissa allmänna platser som delar av gator och torg kan exploateringarna bära en ombyggnad medan det för vissa sträckor krävs att kommunala pengar skjuts till. De totala kommunala investeringsutgifterna för planprogrammets genomförande är beräknade till ca 40 Mkr varav ca 12 Mkr kommer att finansieras via investeringsbidrag inom ramen för kommande markanvisningar för etappen 1 och 2.

I vissa delar om området kan det bli aktuellt att flytta ledningar för att möjliggöra nybyggnation och på fastigheten Källbacken 1 finns en transformatorstation som eventuellt behöver flyttas.

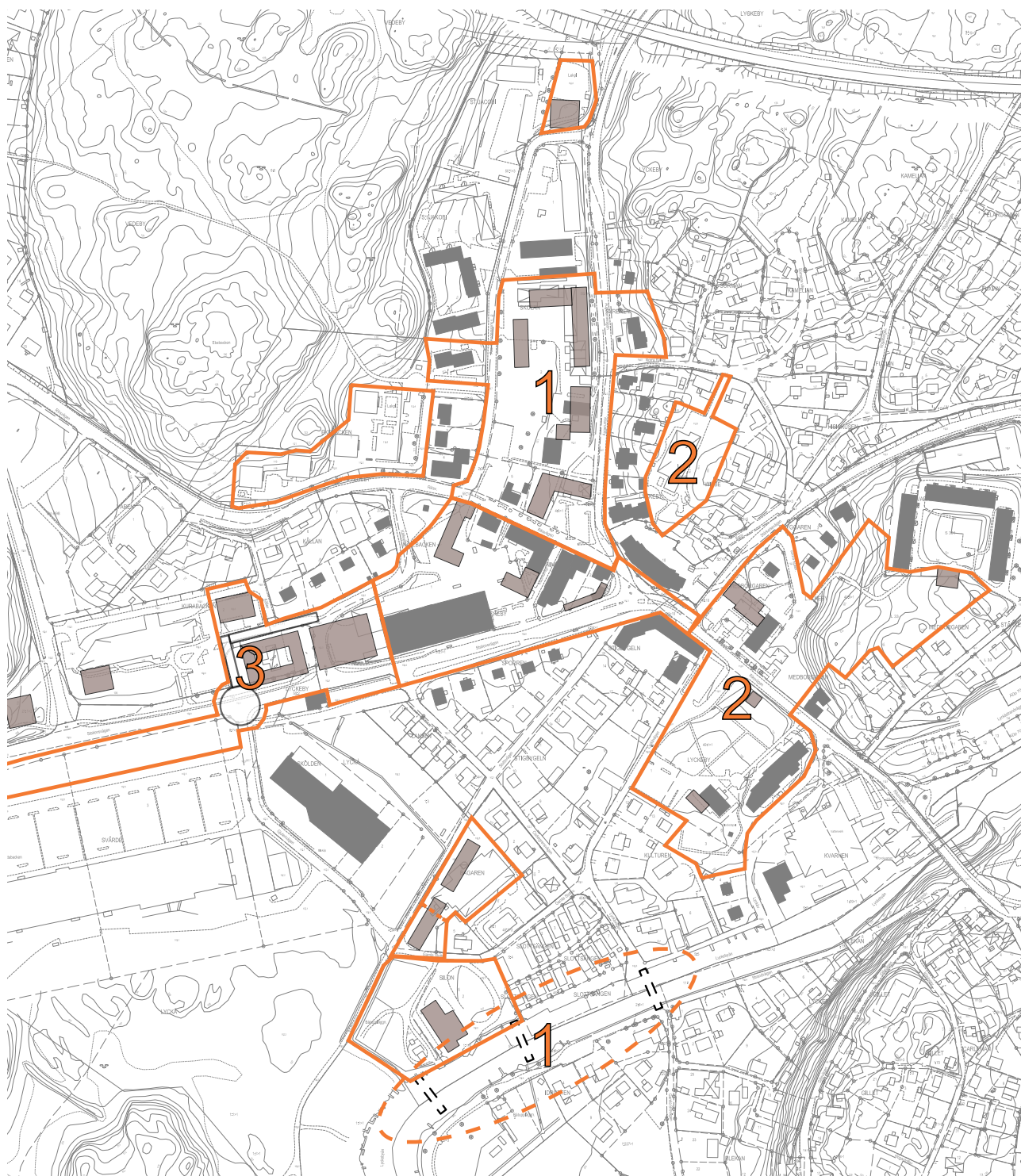
Exploatörerna för de olika etapperna bekostar de markundersökningar, dagvattenutredningar mm som krävs för respektive detaljplan.

Fortsatt planering

Planprogrammet föreslås godkännas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och sedan antas av Kommunfullmäktige. Det antagna planprogrammet ska sedan fungera som beslutsunderlag för utveckling av Lyckeby centrum och ge vägledning för fortsatt detaljplanearbete i olika etapper. Utvecklingen av respektive område regleras då närmare i en egen planprocess där det ges ytterligare möjlighet till dialog och synpunkter. Parallellt med fortsatt arbete föreslås att en handlingsplan tas fram för genomförande av föreslagna ombyggnader allmänna platser som gator, torg, parker och en omgestaltning av åmiljön med en ny gång- och cykelbro.

Etappindelning

Illustrationen nedan visar de områden där kommunen ser ett behov av detaljplanläggning för att förverkliga den föreslagna utvecklingen. I vissa fall behöver gällande detaljplaner anpassas efter befintliga förhållandet vilket också bör ses över när detaljplanearbete ändå pågår. I prioriteringen av etapperna ingår främst de kommunala fastigheterna eftersom det är de områdena som kommunen har rådighet över. Planering av utvecklingsområdena med privata fastighetsägare kan ske parallellt i den takt som intresse väcks från fastighetsägarna. Förändringar av gator mm som inte kräver detaljplanläggning sker utanför etappindelningen.



Föreslagen etappindelning för kommande detaljplaner

Sammanfattande konsekvenser

Området som planprogrammet omfattar har ett strategiskt bra läge med närhet till bland annat kollektivtrafik och service. Planförslaget innebär en förtätning i redan befintlig bebyggelsemiljö vilket innebär ett effektivt markutnyttjande och god resurshushållning samt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Ombyggnad av Stationsvägen och Riksvägen ger en lägre hastighet och kollektivtrafiken samt gående och cyklister prioriteras. Föreslagen ny gång- och cykelbro över Lyckebyån kan bidra till minskat bilberoende.

Inom området finns ett tiotal misstänkt förorenade områden enligt länsstyrelsens kartläggning. Miljöteknisk markundersökning tas fram i de kommande detaljplanerna där behovet finns för att bedöma om marken är förorenad eller ej. Om marken är förorenad så att det bedöms föreligga oacceptabla risker för människors hälsa eller miljön kommer den att saneras innan byggnation. Drivmedelstationen vid Källevägen föreslås ersättas med ny bebyggelse under förutsättning att en ersättningsplats kan hittas.

Området är delvis utsatt för trafikbuller från främst Riksvägen, Stationsvägen samt E22, men även till viss del längs Augerumsvägen. Genom en ombyggnad av gatorna kan hastigheterna minskas och förhoppningsvis även trafikmängden genom att genomfartstrafiken minskar. Detta minskar bullerstörningarna. I kommande detaljplaner behöver bullerberäkningar tas fram för att säkerställa att riktlinjerna för buller kan följas.

Platsen för den medeltida staden Lyckå utgör fornlämningsområde och det finns även andra fornlämningar inom området. Byggnation föreslås inom detta område, vidare bedömning och utredning sker i respektive detaljplan som följer efter planprogrammet.

Inom området vid kvarnhöjden finns en värdefull ekmiljö med förekomst av läderbagge. En mindre byggnadsvolym föreslås i området och tidigare ej i anspråktaga byggrätter föreslås planläggas som naturområde och skötas på ett sätt som gynnar läderbaggen.

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny. Ett nytt beslut om upphävande av strandskyddet krävs då vid beslut om antagande av den föreslagna

nya byggnationen på fastigheten Silon 2, samt för föreslagen ny gång- och cykelbro över Lyckebyån. Diket längs med Slottsvägen och vidare norrut mot Stationsvägen omfattas också av strandskydd och åtgärder i anslutning till diken kan därmed kräva dispens från strandskyddet i de delar där det inte redan är upphävt genom detaljplaneläggning. I samband med kommande detaljplanarbeten i området kring Lyckebyån ska kombinationseffekten av framtida högvattenstånd i havet och beräknat högsta flöde (Bhf) i vattendraget studeras. Befintlig bebyggelse som ligger inom område med risk för översvämning studeras närmare i den klimatanpassningsplan för Karlskrona kommun som är under framtagande.

En kombinerad yt- och ledningsnätmodell har tagits fram av WSP mars 2017 för att beräkna var dagvatten samlas vid extrema regn. Åtgärder föreslås inom planområdet i form av två kulvertar för att minska risken för översvämningar. Lyckebyån är recipient för dagvattnet. I kommande detaljplanearbete behöver dagvattenutredningar tas fram för att säkerställa detta samt att Lyckebyån som är recipient för dagvattnet, inte påverkas negativt av föroreningar.

Medverkande

I arbetet med planprogrammet har följande personer från Karlskrona kommun samt Nyréns Arkitektkontor deltagit:

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Ola Swärdh, i sin tidigare roll som planchef

Anna Olausson, planarkitekt

Jan-Anders Glantz, utredare

Åsa Olofsson, miljöhandläggare

Kommunledningsförvaltningen

Ola Robertsson, mark- och exploateringschef

Drift- och serviceförvaltningen

Ida Löndahl, i sin tidigare roll som projektingenjör

Lars Olofsson, trafikingenjör

Anders Kumlin, tidigare i rollen som fastighetschef och i sin nya roll som lokalstrateg

Kunskapsförvaltningen

Marina Eriksson, avdelningschef stöd, resurser och strategisk planering

Nyréns Arkitektkontor har varit delaktiga i dialog och utförande genom arkitekterna Sonia Andersson och Åsa Samuelsson.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Kristina Stark
planchef

Anna Steinwandt
planarkitekt