

Översiktsplan 2050

Karlskrona kommun



tryckt version

Dokumenttyp: Översiktsplan för Karlskrona kommun
Beslutad av: Kommunfullmäktige
Antagen: 2022-06-23 §122
Laga kraft: 2023-11-22
Gäller för: Tjänstemän och förtroendevalda i kommunen samt berörda aktörer utanför kommunens organisation
Framtagen av: Översiktsplan 2050 har tagits fram i samverkan med kommunens samtliga förvaltningar och kommunala bolag. Arbetet har projektletts från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.
Ansvar för revidering: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Giltighetstid: Minst en gång varje mandatperiod ska en bedömning göras kring behovet av uppdatering.
Ersätter: Översiktsplan 2030, antagen 2010.
Fördjupning av översiktsplanen för Verkö, antagen 1997
Fördjupning av översiktsplanen för Trummenäsområdet, antagen 2006
Fördjupning av översiktsplanen för skärgården, antagen 2014

Förord

Hur kommer Karlskrona kommun att se ut år 2050? Även om det kan hända mycket på vägen så är det nu vi lägger grunden till det framtida Karlskrona kommun! Vi kanske inte vet idag hur framtiden kommer att bli, men vi har en bild av hur vi skulle vilja att det framtida Karlskrona kommun ser ut. Idag har vi möjlighet att göra de val som banar väg för det Karlskrona vi vill se år 2050. Till vår hjälp har vi översiktsplanens målbild ”Det hållbara Karlskrona”:

”På ett hållbart sätt utveckla hela kommunen genom att möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen och skapa god tillgång av verksamhetsmark i syfte att bidra till en kommun och region i framkant”

Översiktsplanen presenterar strategiska ställningstaganden och pekar ut markområden möjliga för utveckling. Målsättningen med Översiktsplan 2050 är att det ska finnas möjlighet till utveckling inom kommunens alla delar i syfte att vara ett stabilt dokument i en föränderlig omvärld. Översiktsplanen ska ge en god grund i en föränderlig framtid och skapa möjligheter för olika framtidsscenarier.

Medborgardialog har varit en mycket viktig del i arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Karlskrona. Vid flera tillfällen har det funnits möjlighet för Karlskronaborna att tycka till om förslaget. Engagemanget har varit stort med över 300 inkomna synpunkter. Det har även genomförts en särskild dialog med barn och unga. Tack vare alla inkomna synpunkter har översiktsplanen har vi kunnat göra de avvägningar som detta strategiska dokument kräver. Ibland har dock prioriteringar behövs göras för att väga olika intressen mot varandra. Arbetet är däremot inte klart här. Det är nu arbetet med att förverkliga målbilden ”Det hållbara Karlskrona” börjar!

Översiktlig planering är även detta en kontinuerlig process. För att översiktsplanen ska fortsätta vara aktuell och fylla sin roll som kommunens övergripande inriktningsdokument för mark- och vattenanvändning, behöver den fortsätta att utvecklas och förfinas genom fördjupningar av översiktsplanen, tematiska tillägg och utbyggnadsstrategi. På så sätt kan vi följa förändringarna i samhället och ha en aktuell strategisk planering som lägger grunden för att skapa framtidens Karlskrona kommun.

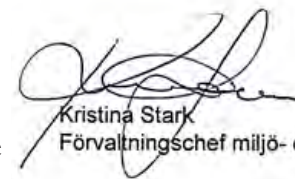
Tillsammans bygger vi Karlskrona!

Karlskrona juni 2022



Sandra Bizzozero

Kommunstyrelsens ordförande



Kristina Stark
Förvaltningschef miljö- och samhällsbyggnad

Sammanfattning

Sammanfattning av planförslag

Översiktsplanen är kommunens vision för den framtida utvecklingen. Planen ska fungera som en vägledning för kommunen och andra myndigheter vid beslut i frågor om kommunens mark- och vattenanvändning. Förslaget till ny översiktsplan för Karlskrona kommun har ett tidsperspektiv ca 30 år fram i tiden, det vill säga till år 2050.

Översiktsplanens målsättning är en hållbar utveckling av hela Karlskrona kommun genom att möjliggöra för 500 bostäder årligen samt skapa en god tillgång på verksamhetsmark. Ambitionen är att skapa förutsättningar för en befolkningsutveckling samtidigt som kommunen blir mer hållbar. Planförslaget har tagits fram genom ett antal strategier där bland annat förtätning och förädling, funktionsblandning, förbättrad kollektivtrafik, effektivare infrastruktur och levande landsbygd varit viktiga ledord. Inriktningen i planförslaget är att skapa nya stadsdelar med fokus på variation och hållbarhet samt att förtäta inom befintliga strukturer. Vikten av att hushålla med mark och vatten betonas i förslaget.

Förslaget skapar förutsättningar för en stor variation i utbudet av attraktiva boendemiljöer och ett rikt näringsliv, samtidigt som det tar ansvar för en långsiktigt hållbar och robust utveckling. I översiktsplanen redovisas ytor som rymmer en variation mellan flerbostadshus, grupphusbebyggelse, och småhus. Förutom nya bostadsområden pekas också markreserver ut för näringslivet med verksamheter, service samt andra samhällsviktiga funktioner. Även större grönområden med betydelse för sin närmiljö eller ett större omland pekas ut i eller i nära anslutning till tätorter.

Översiktsplan 2050 innehåller fördjupningar för Stadsbygden, Nättraby, Rödeby, Jämjö, Trummenäsområdet, Augerum, Holmsjö, Skärgården, Landsbygden LIS-områden och Havet. Där redovisas grunddragen i den tänkta utvecklingen av nya områden för bland annat bostäder, service och verksamheter samt de gröna områden som är särskilt viktiga att bevara.

Karlskrona och stadsbygden föreslås fortsätta att utvecklas norrut i riktning mot Rosenholm, Rödeby och Augerum. Nättraby, Rödeby och Jämjö utvecklas genom förtätning kring centrum och nya bebyggelseområden i strategiska lägen kring orterna. I skärgården ger Översiktsplan 2050 möjligheten att skapa och utveckla skärgårdssamhällen. Fördjupningsområdet Landsbygden beskriver hur kommunens mindre orter, utöver skärgården, bör utvecklas. LIS-områden pekas även ut i översiktsplanen med syfte att stimulera utvecklingen på landsbygden. För skärgården samt landsbygden finns lokaliseringsprinciper som ska gälla vid utveckling. I översiktsplanen är även nya stationslägen för tåg samt nya lägen för båtpendel föreslagna. Med nya hållplatslägen för kollektivtrafik på vattnet kan skärgårdssamhällen tillåtas att växa och bidra med attraktiva boendemiljöer.

Tidigare fördjupade översiktsplaner över Verkö, Trummenäsområdet och Skärgården ersätts av Översiktsplan 2050. Den mellankommunala havsplanen för Blekinge fortsätter att gälla parallellt.

Sammanfattning av hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning

Hållbarhetsbedömningen är uppdelad efter ekologiska, sociala och ekonomiska konsekvenser. Den del av hållbarhetsbedömningen som tar upp den ekologiska påverkan av översiktsplanen är en del av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till planförslaget. Läs mer om upplägget under *Miljökonsekvensbeskrivning*.

Hållbarhetsbedömningen beskriver de alternativ som studerats inom ramen för planarbetet. Vissa av de studerade alternativen har valts bort då de anses ha en för stor miljöpåverkan eller anses inte gynna en strategiskt föredragen utveckling. Det finns även ett nollalternativ som beskriver konsekvenserna ifall ÖP 2050 inte skulle antas. Detta innebär att utvecklingen i Karlskrona fortsatt ska utgå från den gällande översiktsplanen, ÖP 2030.

Beskrivningen av de ekologiska konsekvenserna utgår från de nationella miljömålen. Det framgår att det är positivt ur ekologisk synvinkel att förslaget verkar för mer koncentrerade och fler funktionsblandade miljöer som kan bidra till minskat transportbehov. Det är vidare positivt att förslaget ger förutsättningar för utbyggnad av fjärrvärme och kommunalt avlopp, vilket skulle minska föroreningar i både luft, mark och vatten. Det framgår dock att det även finns risk för negativa miljökonsekvenser till följd av förslaget. En ökande befolkning innebär att mer mark tas i anspråk, vilket kan vara jordbruksmark eller naturmark. Det innebär även ett ökat behov av uppvärmning och transporter, vilket kan bidra till utsläpp, trängsel samt påverkan på natur- och vattenområden. För att verka för att undvika eller minimera negativa konsekvenser behöver utvecklingen ta akt på detta. Bebyggelsemiljöer behöver utformas för att minska behovet av ianspråktagen mark samt öka möjligheterna till att transportera sig till fots, med cykel eller kollektivt. Kommunen behöver även verka för att nya och befintliga bostäder ansluts till det kommunala VA-nätet. En hållbar dagvattenhantering för att minska spridning av farliga ämnen till våra vatten samt verka för en mer hållbar miljö för djur och växter är också av stor vikt.

De sociala konsekvenserna utgår från ett antal parametrar: platsen och relationen till omlandet, trygghet, tillgänglighet, barnperspektiv, jämlikhet och jämställdhet, delaktighet och inflytande samt hälsa och gröna miljöer. Det framgår att det är positivt ur social synvinkel att förslaget bygger vidare på befintliga bebyggelsestrukturer, föreslår utvecklade rekreativstråk och förespråkar en blandning av bebyggelse typer och upplåtelseformer. Det finns dock risk för negativ påverkan genom att gröna stadsnära ytor tas i anspråk, att vissa områden kräver större åtgärder för att kollektivtrafikförsörja samt att den sociala hållbarheten i vissa fall fått stå tillbaka på grund av andra motstående intressen. Det finns vidare en risk att otrygga miljöer skapas i områden som är utpekade som verksamhetsmark. För att motverka negativa konsekvenser är det viktigt att föreslagen utbyggnad sker etappvis samt att stor vikt läggs vid utformning och gestaltning och att skapa mötesplatser. Vidare är det viktigt att värna rekreativmiljöer och utveckla möjligheterna att resa kollektivt samt att gå och cykla.

Av det ekonomiska konsekvenserna framgår att det är positivt med fler bostäder och arbetsplatser då detta verkar för fler invånare som kan bidra till kommunens skattekraft. Dock kommer även stora investeringar krävas i både social och teknisk infrastruktur. Även investeringar som bidrar till attraktiva livsmiljöer i form av grönområden, rekreativsytor och kultur kommer behövas.

Som avslutning på hållbarhetsbedömningen presenteras ett antal åtgärder för att följa upp konsekvenserna av planen. Uppföljning av den betydande miljöpåverkan samt de sociala och ekonomiska effekterna av översiktsplanen föreslås göras vid aktualitetsprövningen varje mandatperiod. Vissa åtgärder kommer dock följas upp löpande inom ramen för ordinarie arbete.

Läs mer om alla konsekvenser samt åtgärder för att motverka konsekvenserna under *Hållbarhetsbedömning*.

English summary

A comprehensive plan presents the municipality's vision concerning the future development. The plan functions as a guidance for the municipality and other authorities when deciding on issues concerning land and water use. The proposal of the new comprehensive plan has a time perspective of 30 years ahead, until 2050.

The aim of the comprehensive plan is a sustainable development in Karlskrona municipality by enable 500 dwellings a year and creating a good supply of land reserved for business related activities. The ambition is to create conditions for a population growth and a more sustainable municipality. The proposal has been developed with guidance of several strategies. Among others the strategies include densify developments, mix uses of land, improve public transport, more efficient infrastructure and development of rural areas. The proposal focuses on creating new neighborhoods with focus on variation and sustainability as well as densify existing structures. The proposal stresses the importance of good management of land and water use.

The proposal enables a supply of attractive and varied neighborhoods and an affluent business world. At the same time the proposal strives against a long-term sustainable and robust development. The comprehensive plan present development areas which contain a variation of multi-dwellings units, townhouses and villas. In addition to the new residential areas new land reserves intended for business related activities, services and other important functions for civil society are identified. Larger green areas within or beside urban areas with great importance are also pointed out.

Comprehensive Plan 2050 covers in depth-analysis over Stadsbygden (Karlskrona city district), Nättraby, Rödeby, Jämjö, Trummenäsområdet, Augerum, Holmsjö, Skärgården (the archipelago), Landsbygden (the rural area), LIS-areas and Havet (the sea). The elaboration of these areas shows the essential parts of the intended development of residential areas, services and other activities including the preservation of important green areas.

Karlskrona and the city district are proposed to expand towards Rosenholm, Rödeby and Augerum. Nättraby, Rödeby and Jämjö are proposed to expand through increased density in the central parts and new development areas around existing buildings. In the archipelago development of archipelago villages enables. The Comprehensive Plan 2050 also describes how the rural parts of the municipality should be developed. LIS-areas are also presented with the aim of stimulating development in the rural areas. In the archipelago and the rural areas there are principles connected to localization of new buildings that must be applied. The proposal also enables new train stations as well as new stations for public transport with boat. New stations for public transport with boat will allow villages in the archipelago to grow.

The existing deepened comprehensive plans of Verkö, Trummenäsområdet and Skärgården will be replaced by Comprehensive Plan 2050. The intermunicipal plan for the sea for Blekinge will continue to be active.



Läsanvisning

Översiktsplan 2050 är indelad i sex kapitel. Upplägget i detta dokument skiljer sig något mot den digitala plattformen på grund av nödvändiga anpassningar till det analoga formatet. Mer om det digitala formatet kan du läsa om i inledningen.







Under *Inledning* finns information om vad en översiktsplan är, varför en ny översiktsplan tagits fram och vilka efterföljande processer och uppdrag det finns behov av. Här finns också en sammanställning av den medborgardialog som genomförts i framtagandet av översiktsplanen. Slutligen beskrivs hur miljöbedömningen av planförslaget har integrerats i dokumentet.

Under *Planens huvuddrag* presenteras översiktsplanens olika delar och hur de hänger ihop. Kommunens vision utgör grunden för översiktsplanens målbild och planstrategier. En utvecklingsinriktning har gjorts än mer konkret i en mark- och vattenanvändningskarta.

En fördjupad redovisning av mark- och vattenanvändningen för olika delområden presenteras i kapitlet *Fördjupingsområden*.

I kapitlet *Ställningstaganden* redovisas de ställningstaganden som kommunen gjort för en rad olika allmänna intressen.

I det sista kapitlet presenteras en *hållbarhetsbedömning* av förslaget utifrån ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter.

INLEDNING		10	
Vad är en översiktsplan?	11	Miljökonsekvensbeskrivning	19
Ett digitalt format	14	Efterföljande processer och uppdrag	21
Medborgardialog	15		
PLANENS HUVUDDRAG		23	
Översiktsplanens delar	24	Planstrategi	30
Vision	26	Utvecklingsinriktning	38
Målbild	27	Mark - och vattenanvändning	40
FÖRDJUPNING SOMRÅDEN		42	
Stadsbygden	43	Holmsjö	97
Nättraby	59	Skärgården	103
Rödeby	67	Landsbygden	135
Jämjö	74	LIS-områden	157
Trummenäsområdet	82	Havet	169
Augerum	90		
STÄLLNINGSTAGANDEN		170	
Areella näringar	171	Mellankommunala och regionala intressen	205
Bostadsförsörjning	181	Naturmiljö och friluftsliv	214
Energi	186	Näringsliv	228
Klimat	191	Teknisk infrastruktur	233
Kulturmiljö och världsarv	195	Trafik och kommunikationer	238
Lokalisering inom landsbygd och skärgård	203		
HÅLLBARHETS BEDÖMNING		249	
Innehåll och alternativhantering	250	Social hållbarhet	278
Miljö kvalitetsnormer	258	Ekonomisk hållbarhet	286
Ekologisk hållbarhet	264	Uppföljning	289
FÖRUTSÄTTNINGAR		291	
Omvärldsanalys	292	Förordnanden och skyddsområden	313
Mål, planer och program	299	Befolkning och boende	319
Allmänna intressen	306	Miljö- och riskfaktorer	324
Riksintressen	307		
BILAGOR		331	

Inledning



Vad är en översiktsplan?

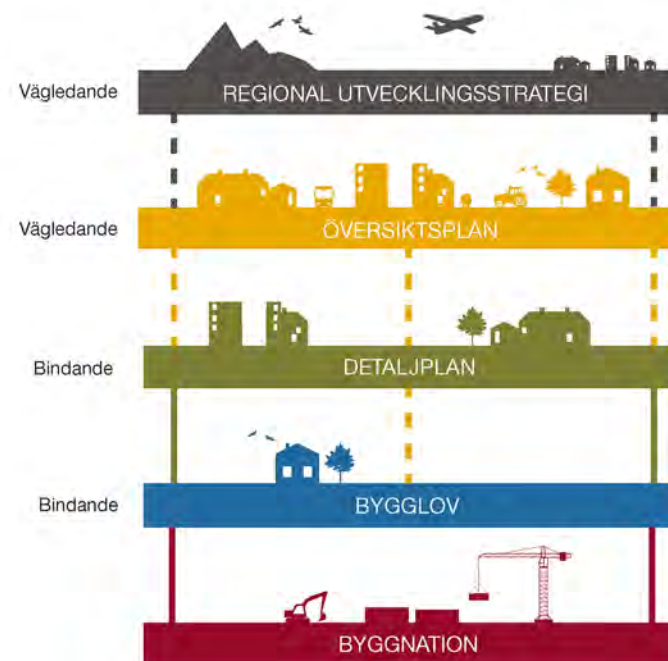
Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. En översiktsplan anger den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön i kommunen. Den ska redovisa grunddragen för den avsedda användningen av mark- och vattenområden samt den byggda miljöns användning, utveckling och bevarande. Planen är inte juridiskt bindande men ska fungera som ett vägledande dokument för efterföljande juridiskt bindande regleringar av mark- och vattenanvändningen, såsom detaljplaner, områdesbestämmelser och bygglov. Den ska även ge vägledning för kommunen och andra myndigheter i andra frågor som inte är juridiskt bindande. Översiktsplanen är även ett instrument för dialog mellan stat och kommun, där översiktsplanen ska visa hur kommunen tänker ta hänsyn till allmänna intressen, hur riksintressen ska tillgodoses, utpekandet av landsbygdsutveckling i strandnära lägen, hur miljö kvalitetsnormer ska följas samt hur samhällsplaneringen samordnas med nationella och regionala mål. Översiktsplanen innehåller även en redovisning av de miljökonsekvenser och andra konsekvenser som förslaget kan förväntas ge upphov till.

Översiktsplanen regleras genom plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). En översiktsplan ska vara aktuell och varje mandatperiod ska kommunfullmäktige ta ställning till dess aktualitet. Även Länsstyrelsen i Blekinge och andra berörda myndigheter ska yttra sig gällande statliga och mellankommunala intressen.

Varför en ny översiktsplan?

I maj 2017 tog kommunfullmäktige ställning till översiktsplanens aktualitet där miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att i dialog med kommunledningsförvaltningen utarbeta förslag till revidering av Översiktsplan 2030.

Det som behöver revideras och utvecklas från Översiktsplan 2030 följande:



Tydligare strategi

Det är tydligt i översiktsplanen att stora förändringar har skett i mark- och vattenanvändningen sedan Översiktsplan 2030 antogs av kommunfullmäktige 2010. Det kan också konstateras att översiktsplanens strategi fortfarande är aktuell, men att innebörden behöver förtydligas utifrån dagens behov och förutsättningar.

Fler utbyggnadsriktningar

Karlskrona kommun är i en tillväxtfas och behöver en samlad bild över den kommunala översiktsplaneringen för att säkra hållbar stadsutveckling. I Översiktsplan 2030 finns inte utrymme för befolkningstillväxt. En reviderad översiktsplan behöver därför kompletteras med fler utbyggnadsriktningar än de som beskrivs i Översiktsplan 2030.

Genomförbar

Översiktsplan 2030 saknar en tydlig koppling till genomförandet. Olika utbyggnadsriktningar behöver prioriteras tillsammans med de ekonomiska förutsättningarna och kopplas samman med kommunens investeringsbudget. Det innefattar även kommunala investeringar så som förskolor, skolor, gator samt vatten och avlopp.

Digitalt format

I stället för ett omtag vart fjärde år bör kommunen eftersträva en kontinuerlig översiktsplanering där översiktsplaneprocessen kopplas ihop med andra processer som antingen berör översiktsplanen eller berörs av den, exempelvis investeringsbudgeten. Översiktsplanen bör också vara i ett digitalt format. En översiktsplan i digitalt format skulle göra den mer tillgänglig och lättanvänd för efterföljande processer.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

I Översiktsplan 2030 utsågs sjöar i anslutning till orter som Nävragöl, Holmsjö, Saleboda/Fur, Tving och Fjärdsjömåla med omnejd som LIS-områden (landsbygdsutveckling i strandnära lägen). Under 2016 genomfördes en naturvärdesinventering kring särskilt utvalda sjöar. Planeringsunderlaget är ett samlat material som redovisar strandområdenas egenskaper och kvaliteter med fokus på naturvärden.

Ett dokument

Under aktualitetsprövningen ska översiktsplanen i sin helhet, tillsammans med fördjupningar och tematiska tillägg, bedömas. Till Översiktsplan 2030 för Karlskrona kommun (antagen 2010) finns följande fördjupningar:

- Fördjupning av översiktsplanen för Verkö, antagen 1997
- Fördjupning av översiktsplanen för Trummenäsområdet, antagen 2006
- Fördjupning av översiktsplanen för skärgården, antagen 2014



Det som fortfarande är aktuellt i de fördjupade översiktsplanerna har arbetats in i Översiktsplan 2050, som ersätter dessa fördjupningar.

Karlskrona kommun har tillsammans med Blekinges övriga tre kustkommuner; Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby tagit fram en gemensam havsplan för Blekinges havsområde. Havsplanen utgör förslag till hur havsområdet i Blekinge kan utvecklas och är en ändring av respektive kommuns översiktsplan. Det innebär att havsplanen ersätter den kommunomfattande översiktsplanen med de delar som berör havsområdet. Havsplanen vann laga kraft under december 2019. Havsplanen gäller i sin helhet parallellt med den nya översiktsplanen.

Hur går det till?

Det är en lång process att ta fram en översiktsplan och förankringen sker i flera steg. Framtagandet av en översiktsplan regleras i 3 kap. Plan- och bygglagen. Mer om översiktsplanen och dess process kan du läsa på Boverkets hemsida under Kunskapsbanken. Översiktsplaneprocessens olika steg beskrivs nedan.

Program

Programmet är ett första steg i framtagandet av översiktsplanen och redovisar underlag, syfte samt mål för det fortsatta arbetet. Under programskedet samlar kommunen in erfarenheter och synpunkter som är relevanta som beslutsunderlag.

Samråd

Under samrådet presenterar kommunen ett förslag till översiktsplan för kommuninvånare, myndigheter, föreningar och grannkommuner med flera. Inkomna synpunkter sammanställs sedan i en samrådsredogörelse. Därefter revideras planförslaget utifrån de synpunkter som kommit in.

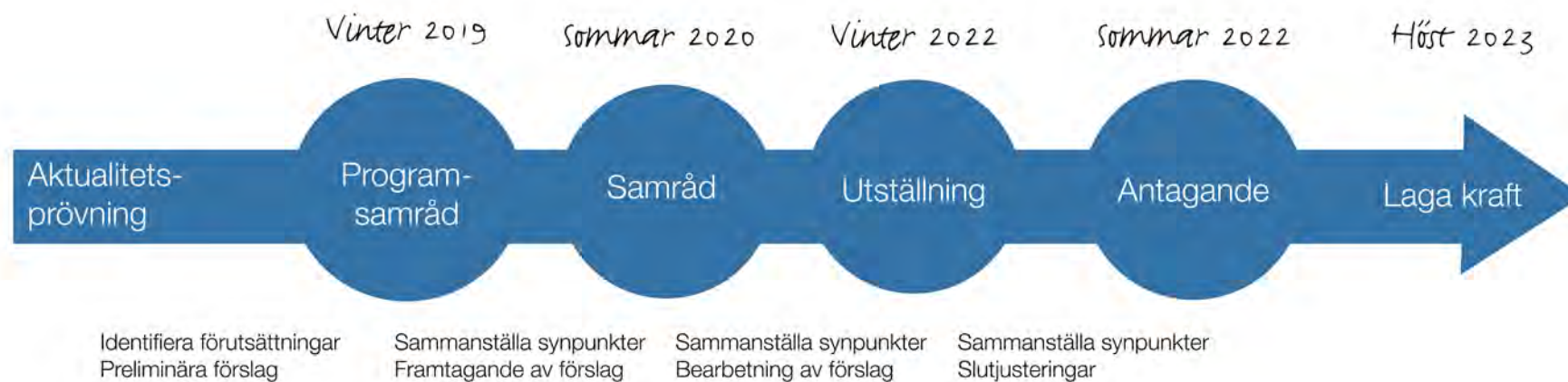
Utställning

Den reviderade översiktsplanen ställs ut ytterligare en gång, nu under benämningen ”utställning” där synpunkter kan lämnas på planförslaget. Utställningen pågår i minst två månader. Synpunkter sammanställs sedan i ett särskilt utlåtande och planen revideras utifrån inkomna synpunkter

Antagande

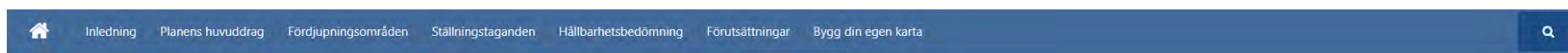
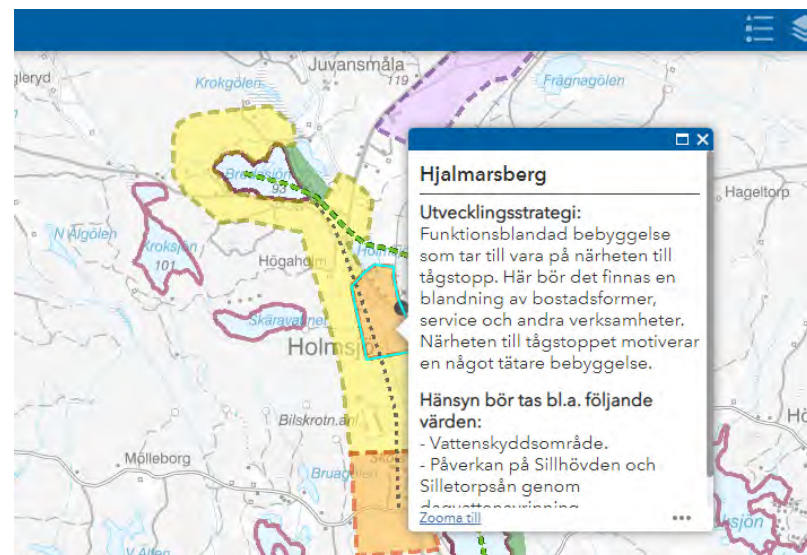
Översiktsplanen är nu redo att antas i kommunfullmäktige. Den är inte juridiskt bindande efter att den har antagits men den ligger till grund för beslut för efterföljande juridiskt bindande regleringar såsom bygglovärenden och detaljplaner.

Om översiktsplanen inte har tagits fram på ett lagenligt sätt kan beslutet om antagande överklagas. Däremot kan själva innehållet i översiktsplanen inte överklagas eftersom översiktsplanen inte är juridiskt bindande. Alla som är folkbokförda i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller är taxerade till kommunalskatt i kommunen får överklaga.



Ett digitalt format

Översiktsplan 2050 presenteras i huvudsak genom en digitala portal via kommunens hemsida. Portalen innehåller sju huvudflikar där olika delar av översiktsplanen redovisas. Under varje flik finns ett flertal avsnitt. Översiktsplanen fungerar bäst att ta del av digitalt genom plattformen där information och kartor presenteras på ett tydligare sätt. I portalen finns även en karttjänst där förslaget till mark- och vattenanvändning och viktiga planeringsunderlag redovisas i olika kartlager. Här kan du själv välja vilket område, adress eller fastighet du vill studera och vilka kartlager som ska visas. Genom att klicka på en yta i kartan får du dessutom ytterligare information om vad som föreslås inom det området. Denna information hittar du även i bilagorna till detta dokument. I portalen går det även skapa din egen karta och generera en pdf-fil som du sedan kan spara eller skriva ut.



Översiktsplan 2050



Medborgardialog

Under processen för framtagandet av Översiktsplan 2050 har medborgardialoger utförts vid flera tillfällen. Medborgardialogerna har varit viktiga eftersom medborgarnas kunskap och erfarenheter om olika platser i kommunen har kunnat förbättra och ligga till grund för översiktsplanen. Medborgarna har på olika sätt kunnat bidra i arbetet med översiktsplanen, bland annat genom enkäter, yttranden och samtal. En särskild dialog har även förts med barn och unga för att även fånga upp den yngre generationen.

Dialog under framtagandet av översiktsplanen

I arbetet med att ta fram Översiktsplan 2050 har medborgardialog skett under programsamråd, samråd och utställning. Vid de olika tillfällena har alla medborgare haft möjlighet att tycka till om förslaget samt vända sig till tjänstemän och politiker för att diskutera förslaget. Medborgardialogen har skett både fysiskt på olika platser i kommunen samt digitalt, bland annat på grund av den pandemi som pågått under den senare delen av översiktsplaneprocessen.

Många medborgare har tyckt till och yttrat sig under tiden översiktsplanen har arbetats fram. Under programsamrådet, samrådet och utställningen inkom sammanlagt ca 290 yttranden från privatpersoner. Under programsamrådet genomfördes även en enkätundersökning där medborgarna bland annat fick besvara frågor gällande vad som är bra respektive vad som behöver utvecklas i den ort de är bosatta i. I denna undersökning medverkade ca 360 personer. Inkomna svar samt yttranden har sammanställts och beaktats i arbetet med översiktsplanen.

De yttranden som inkommit under dialogerna har berört många olika ämnen och platser, men några teman som många har yttrat sig kring har kunnat urskiljas. Dessa är:

- Jordbruksmark
- Trafik och kommunikationer
- Natur och friluftsliv
- Bostäder – behov och placering
- Översiktsplanens målbild
- Verksamheter och service

I det särskilda utlåtandet går de yttranden som kom in under utställningen samt kommunens svar till dessa att läsa i sin helhet. Det särskilda utlåtandet hittar du i bilagorna.



Dialog med barn och unga

Under och efter samrådet genomfördes medborgardialoger med barn och unga i kommunen. Syftet var att lyfta fram den generation som kommer ärva det samhälle översiktsplanen skapar förutsättningar för idag. Dialogen kallades Brevet till framtiden och gick ut på att elever från grundskolan och gymnasiet fick skriva ett brev om hur de ser på Karlskrona kommuns framtid. Till hjälp fick de ett antal frågor, exempelvis hur de vill att kommunen ska se ut 2050 och vad de tror är de största utmaningarna vårt samhälle står inför. Eleverna fick även möjlighet att skicka med en bild eller teckning till deras brev. Totalt medverkade 220 grundskoleelever och 64 gymnasieelever. De skolor som deltog i dialogen låg i olika delar av kommunen.

Barnens och ungdomarnas åsikter har sammanställt och beaktats i arbetet med översiktsplanen. De åsikter som inkommit under medborgardialogen med barn och unga har berört många olika ämnen och platser, men flera återkommande teman kunde ändå urskiljas. Några av dessa är:

- Bostäder
- Klimat och hållbarhet
- Service, mötesplatser och aktiviteter
- Jämlikhet och trygghet
- Natur och friluftsliv
- Arkitektonisk utformning och bevarande av äldre bebyggelse



De svar som inkom vid dialogerna med barn och unga har sammanställts och återkopplats till de som deltog vid dialogerna. I sammanställningen finns bland annat citat från barnen och ungdomarna samt sammanfattande illustrationer utifrån olika teman. Det finns även en sammanfattning av Brevet till framtiden som barnen skrev under dialogen. Under *Brevet till framtiden* kan en del av sammanställningen tas del av.

En fullständig sammanställning av grundskoleelevernas samt gymnasieelevernas åsikter finns i den digitala portalen för översiktsplanen.

Brevet till framtiden

Texten nedan är ett utdrag ur sammanfattningen av Brevet till framtiden som grundskoleeleverna skickade in. På nästa sida finns tre illustrationer som sammanfattar grundskoleelevernas åsikter.

Eleverna tror att Karlskrona kommun år 2050 kommer se ganska annorlunda ut i jämförelse med hur det ser ut nu. Många av de jobb som finns idag har tagits över av tekniska lösningar som robotar eller maskiner. Det kommer även att bo fler människor i hela kommunen. Det finns en blandning av olika bostäder så att invånarna själva kan välja om de vill bo i en lägenhet, en villa eller en gård på landet. Det är lätt för alla att hitta någonstans att bo, även för unga och äldre som idag kan ha svårt att hitta bra och fina bostäder.

Klimatet mår bättre tack vare att ingen längre slänger skräp på marken och det finns alltid soptunnor nära till hands. Ingen kör heller vanliga bilar drivna av diesel eller bensin. Alla fordon går istället på el. Vissa fordon kör på marken, men det blir allt vanligare med flygande bilar. Dessutom har kollektivtrafiken utökats, så det är billigt, smidigt och går snabbt att ta sig runt med buss eller tåg. Många väljer även att promenera eller cykla eftersom de vill njuta av naturen.

På fritiden är de flesta invånarna ute i den vackra naturen som har bevarats och till och med utökats på vissa platser, skriver eleverna. I naturen träffar man vänner, tränar och leker. De flesta barn och unga idrottar även efter skolan eftersom det nu finns fler idrottsplatser och föreningar som basket, padel, ridning, fotboll och badminton. På helgerna anordnas det ofta evenemang som marknader och festivaler.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljöbedömningen av planförslaget presenteras inte i en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utan finns integrerat i förslaget. Avsikten med detta upplägg är att bättre kunna integrera miljöbedömningen i framtagandet av översiktsplanen och därigenom öka genomslaget för miljöbedömningen på utformningen av planförslaget. Målsättningen är även att underlätta för efterföljande planering och uppföljning och öka läsbarheten när allt finns presenterat i ett sammanhang.

Nedan beskrivs i text och tabell hur olika delar av miljökonsekvensbeskrivningen har integrerats i planförslagets olika kapitel.

Inledning

Avsnittet *Sammanfattning* av planförslag och hållbarhetsbedömning inkluderar en sammanfattning av planförslaget som bland annat beskriver planens innehåll och syfte. Det finns även en sammanfattning av hållbarhetsbedömningen vilken uppfyller kraven på utformning av en icke-teknisk sammanfattning av MKB.

Fördjupningsområden

Planförslagen för alla *fördjupningsområden* har konsekvensbedömts utifrån en speciellt framtagen mall som utgår ifrån de tre hållbarhetsaspekterna. Läs mer om detta under respektive fördjupningsområde. Här identifieras, beskrivs och bedöms de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. Åtgärder för att motverka eller avhjälpa effekterna liksom befintliga miljöförhållanden och miljöproblem finns också beskrivet. För varje fördjupningsområde beskrivs även relevanta miljö kvalitetsnormer.

Ställningstaganden

Inom *Ställningstaganden* finns beskrivningar av befintliga miljöförhållanden och miljöproblem, samt förutsättningar för en rad olika allmänna intressen. Ställningstaganden som presenteras syftar vidare till att främja en hållbar utveckling och förebygga, hindra och motverka negativ miljöpåverkan.

Hållbarhetsbedömning

I avsnittet *Innehåll och alternativhantering* identifieras och beskrivs de alternativ som studerats under planprocessens gång. En beskrivning

Inledning	Fördjupningsområden	Ställningstaganden	Hållbarhetsbedömning	Förutsättningar
<ul style="list-style-type: none">• Sammanfattning av planens innehåll, syfte och förhållande till andra planer och program.• Icke teknisk sammanfattning.	<ul style="list-style-type: none">• Beskrivning av miljöförhållanden, befintliga miljöproblem och miljö kvalitetsnormer.• Identifiering, beskrivning och bedömning av risk för betydande miljöpåverkan som planförslaget kan ge upphov till.• Beskrivning av åtgärder för att motverka betydande negativ miljöpåverkan.	<ul style="list-style-type: none">• Beskrivning av miljöförhållanden och befintliga miljöproblem.	<ul style="list-style-type: none">• Beskrivning hur avgränsningen av miljöbedömningen har gjorts.• Beskrivning och bedömning av alternativ till planförslaget.• Beskrivning av nollalternativ.• Beskrivning av hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer.• Identifiering, beskrivning och bedömning av risk för betydande miljöpåverkan som planförslaget kan ge upphov till.• Beskrivning av åtgärder för att motverka betydande negativ miljöpåverkan.• Uppföljning och övervakning av betydande miljöpåverkan.	<ul style="list-style-type: none">• Mål, planer och program som översiktsplanen förhåller sig till.

av hur avgränsningen av miljöbedömningen har gjorts finns här. Här finns också ett nollalternativ som beskriver konsekvenserna av nu gällande översiktsplan. I Hållbarhetsbedömningen görs en bedömning av planförslaget på kommunnivå utifrån de tre hållbarhetsaspekterna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. I avsnittet ”Ekologisk hållbarhet” redovisas hur förslaget förväntas påverka möjligheten att uppfylla de 16 miljökvalitetsmålen. Här identifieras, beskrivs och bedöms de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. Åtgärder för att motverka eller avhjälpa effekterna liksom befintliga miljöförhållanden och miljöproblem finns också beskrivet. Det

finns även ett avsnitt som beskriver hur planförslaget påverkar arbetet med miljökvalitetsnormerna samt ett avsnitt som redogör för arbetet med att följa upp och övervaka den betydande miljöpåverkan som planen riskerar att medföra.

Förutsättningar

I avsnittet *Mål, planer och program* beskrivs översiktsplanens förhållande till andra styrdokument som påverkar samhällsplaneringen och är av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Dokumenten har utgjort underlag för arbetet med Översiktsplan 2050.



Efterföljande processer och uppdrag

Översiktsplanen är kommunens övergripande strategiska dokument gällande utveckling av mark- och vattenområden. Översiktsplanen ska fungera som en vägledning för kommunen och andra myndigheter vid beslut i frågor om kommunens mark- och vattenanvändning. En mer ingående beskrivning av vad översiktsplanen är och stegen för framtagandet av den kan du läsa om under avsnittet *Vad är en översiktsplan?*

Utbyggnadsstrategi

Parallellt med att Översiktsplan 2050 tas fram görs även kostnadsbedömningar och en prioritering av de utvecklingsområden och åtgärder som översiktsplanen föreslår. Detta kommer presenteras i en utbyggnadsstrategi. Syftet med utbyggnadsstrategin är att visa på befintlig kapacitet i exempelvis infrastruktur (såsom vatten- och avloppsledning) och tydliggöra när ny infrastruktur behöver byggas ut samt redovisa en översiktlig kostnadsbedömning av detta. Detta ger ett underlag för att prioritera det som översiktsplanen föreslår och se till att rätt åtgärder genomförs vid rätt tidpunkt, något som kommer underlätta genomförandet av Översiktsplan 2050 samt bidra till en mer effektiv samhällsbyggnadsprocess. Utbyggnadsstrategin är tänkt att antas i direkt närhet till antagandet av Översiktsplan 2050.

Följduppdrag utifrån ÖP 2050

Arbetet med att ta fram Översiktsplan 2050 har resulterat i ett behov av att fortsätta eller starta upp olika typer av uppdrag. Dessa är följande:

Fördjupade översiktsplaner

Ett behov finns att på ett djupare plan studera utveckling av delområdena Rödeby, Augerum och Nättraby. Därför föreslås att fördjupade översiktsplaner eller förstudier tas fram för dessa områden. I fortsatta studier av områdena bör särskild vikt läggas vid trafikinfrastruktur.

Miljöövervakning

Karlskrona kommun bedriver idag mycket lite miljöövervakning. Ett följduppdrag för översiktsplanen är att utreda möjligheten att införa miljöövervakning. I en uppföljning av konsekvenserna av översiktsplanen bör även detta arbete följas upp och utvärderas. Läs mer om uppföljning av översiktsplanens miljömässiga effekter i *Uppföljning* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Bevarande- och utvecklingsplan för världsarvet

För att bättre möta en utveckling med hänsyn till de speciella värden som världsarvet har, föreslås att en bevarande- och utvecklingsplan utarbetas i samråd med berörda parter.

Stadsmiljöprogram och kulturmiljöer

En uppdatering av stadsmiljöprogrammet håller på att tas fram. Utöver detta har ett behov av att belysa och studera kulturmiljövärden och arkitektur identifierats.

Uppställningsplats för farligt gods

Det finns även två parkeringsplatser för fordon med farligt gods inom kommunen; en på Hattholmen och en längs Ronnebyvägen. Den parkering för farligt gods som finns på Hattholmen föreslås tas bort vid exploatering av bostäder och andra verksamheter på platsen. Det finns därmed ett behov av att hitta andra lämpliga platser för uppställning av farligt gods.

Efterföljande strategisk planering

Översiktsplanen visar mark- och vattenanvändningen på en övergripande nivå. För att konkretisera översiktsplanen tar Karlskrona kommun fram strategiska dokument för bostäder och verksamhetsmark. Översiktsplanens utbyggnadsprinciper bryts ner till en mer lokal skala utifrån de behov och trender som råder vid tillfället. Medan översiktsplanen aktualitetsprövas var fjärde år ses aktualiteten över årligen för Bostadsförsörjningsprogrammet och Program för verksamhetsmark.

Bostadsförsörjningsprogram

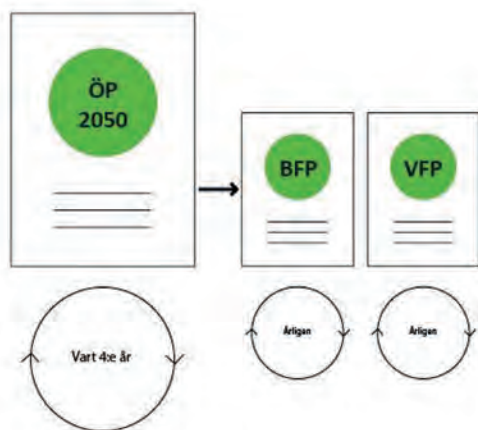
I Karlskrona kommun är bostadsförsörjningsprogrammet uppdelat i två delar, där den första delen redovisar den politiska målbilden. Den andra delen utgör ett handlingsprogram uppdelat på stadsdelsnivå. I handlingsprogrammet preciseras översiktsplanens utbyggnadsområden och utbyggnadsriktningar. Den andra delen preciserar behov av bostadstyper och inriktning för utbyggnadsområdena enligt översiktsplanens intentioner och rådande behov och trender.

Program för verksamhetsmark

Programmet syftar till att ge vägledning och stöd vid planering, lokalisering och utveckling av verksamheter. Det ska vara ett underlag för framtida etableringar av verksamheter fördelat på specifika områden och visa en samlad bild av kommunens övergripande viljeriktning.

Efterföljande detaljplanering och bygglovgivning

När översiktsplanen är antagen och har vunnit laga kraft blir detta kommunens strategiska dokument för mark- och vattenanvändning. Detta innebär att efterföljande detaljplanering och bygglovgivning behöver förhålla sig till översiktsplanen och beakta dess intentioner. Översiktsplanen är inte bindande och avsteg kan därför göras men alla avsteg som görs behöver dock motiveras.



Detaljplan

Utbyggnad av nya kvarter eller större åtgärder kan kräva detaljplan. Om en åtgärd som kräver detaljplan ska genomföras behöver en ansökan om planbesked inkomma till kommunen. Även om det redan finns en detaljplan idag kan denna behöva ändras eller göras om ifall det som planeras inte går i linje med den gällande detaljplanen. Karlskrona kommun hjälper till i bedömningen ifall ny eller ändrad detaljplan behövs. Det är Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden som beslutar om planarbete ska inledas eller inte utifrån inkommen ansökan om planbesked. En av de faktorer som bedöms i planbeskedet är om den föreslagna åtgärden går i linje med gällande översiktsplan eller inte.

När detaljplanearbete inletts går processen genom flera steg i syfte att ta fram en färdig detaljplan. Vid två tillfällen har allmänhet, organisationer och myndigheter möjlighet att yttra sig över planförslaget. För att läsa mer om detaljplaner och se vilka detaljplaner som är under framtagande just nu, se kommunens hemsida.

Förhandsbesked och bygglov

Förnybyggnad utanför detaljplan finns möjligheten att söka förhandsbesked. I ett förhandsbesked görs en så kallad lokaliseringsprövning där det bedöms om platsen är lämplig för den tilltänkta bostaden eller verksamheten. I förhandsbeskedet bedöms om platsen är lämplig att bebygga utifrån flera olika aspekter, bland annat gällande översiktsplan för det aktuella området.

Bygglov behöver du oftast söka när du vill bygga nytt, bygga till eller ändra användningen av en byggnad, lokal eller bostad. Du kan även behöva bygglov för att till exempel glasa in balkong, sätta upp skylt, plank eller mur. Bygglov baseras i många fall, men inte alltid, på regleringar i detaljplan eller identifierade förutsättningar vid förhandsbesked. Läs mer om förhandsbesked och bygglov på kommunens hemsida.

Planens huvuddrag



Översiktsplanens delar

En översiktsplan anger den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön i kommunen. Vid framtagandet av översiktsplanen behöver flera intressen och behov vägas mot varandra, bland annat bostadsbrist, miljö, ekonomi och teknisk utveckling. Samtidigt tar den föreslagna utvecklingen hänsyn till både dagens och framtidens invånare och ska fungera både i nutid och i ett mer långsiktigt perspektiv. Det är alltså många intressen, behov och frågeställningar som hanteras i översiktsplanens olika delar. Hur de olika delarna är sammankopplade förklaras kortfattat i detta kapitel.

Sambandet mellan översiktsplanens delar

Översiktsplanen utgår från den övergripande visionen för hela Karlskrona kommun (Vision 2030). I planen har sedan målbild, ett flertal strategier och utvecklingsstrategi formulerats för att konkretisera visionen. Den avsedda användningen av mark- och vattenområden redovisas i mark- och vattenanvändningskartan samt kompletterande text, ställningstaganden och lokaliseringsprinciper. Utformningen av dessa styrs av flera olika utgångspunkter som översiktsplanen tar hänsyn till. Det handlar om omvärldsfaktorer, kommunens förutsättningar, inkomna synpunkter under medborgardialoger, mål, planer, program och strategier samt lagstiftning. Nedan beskrivs hur översiktsplanens vision, målbild, strategier och mark- och vattenanvändningskarta hänger ihop.

Vision 2030

En vision beskrivs som en övergripande bild över ett framtida önskvärt tillstånd som vill uppnås. En vision behöver inte uppfylla krav om realism, tidsbundenhet eller mätbarhet. Översiktsplanen utgår från Vision 2030 som är den övergripande visionen för hela kommunens utveckling. All kommunal verksamhet ska utgå från denna vision. Visionen går läsa i sin helhet i dokumentet Vision Karlskrona 2030.

Översiktsplanens målbild

Målbilden syftar till att konkretisera visionen genom att vara mätbar, tidsbegränsad och realistisk. Målbilden utgår även från ett samhällsutvecklingsperspektiv. Utifrån grunderna i visionen Karlskrona 2030 har följande målbild för Översiktsplan 2050 tagits fram:

”På ett hållbart sätt utveckla hela kommunen genom att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder arligen i attraktiva lägen och skapa god tillgång på verksamhetsmark i syfte att bidra till en region i framkant.”

Sju planstrategier

Målbilden följs upp av sju planstrategier vars syfte är att beskriva hur målbilden ska uppnås. Strategierna utvecklades i Översiktsplan 2030, men har i arbetet med Översiktsplan 2050 vidareutvecklats.

Utvecklingsinriktning

För att knyta an visionen, målbilden och strategierna till Karlskrona kommuns geografiska kontext har en utvecklingsinriktning tagits fram. På en övergripande nivå redovisar utvecklingsinriktningen i vilka riktningar kommunen ska utvecklas när det gäller bebyggelse, infrastruktur och gröna samt blåa stråk. Denna redovisas både i karta och i text.

Mark- och vattenanvändningskarta

Mark- och vattenanvändningskarta anger den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön i kommunen på ett mer ingående sätt än utvecklingsinriktningen. Kartan redogör för grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden samt hur kommunen ser på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Kartan kompletteras med text, ställningstaganden och lokaliseringsprinciper.

Utgångspunkter

Utformningen av översiktsplanen styrs av flera olika utgångspunkter som beskrivs här nedan.

Omvärldsfaktorer

Översiktsplanen har måläret 2050. Till år 2050 kommer världen ha förändrats. Det kan bland annat handla om teknikutveckling, klimatförändringar eller demografi. För att översiktsplanen ska kunna skapa förutsättningar för ett flexibelt, robust och uthålligt samhälle som klarar av att möta dessa förändringar görs en omvärldsanalys som översiktsplanen utgår ifrån.

Karlskronas förutsättningar

Alla kommuner har olika förutsättningar med skilda behov, utmaningar och kvaliteter som behöver beaktas vid utveckling av kommunen. Karlskrona kommun har bland annat förutsättningar såsom skärgård, skogs- och lantbruk samt världsarv. Alla de faktorer som gör Karlskrona kommun unikt beaktas vid framtagandet av översiktsplanen.

Medborgardialog

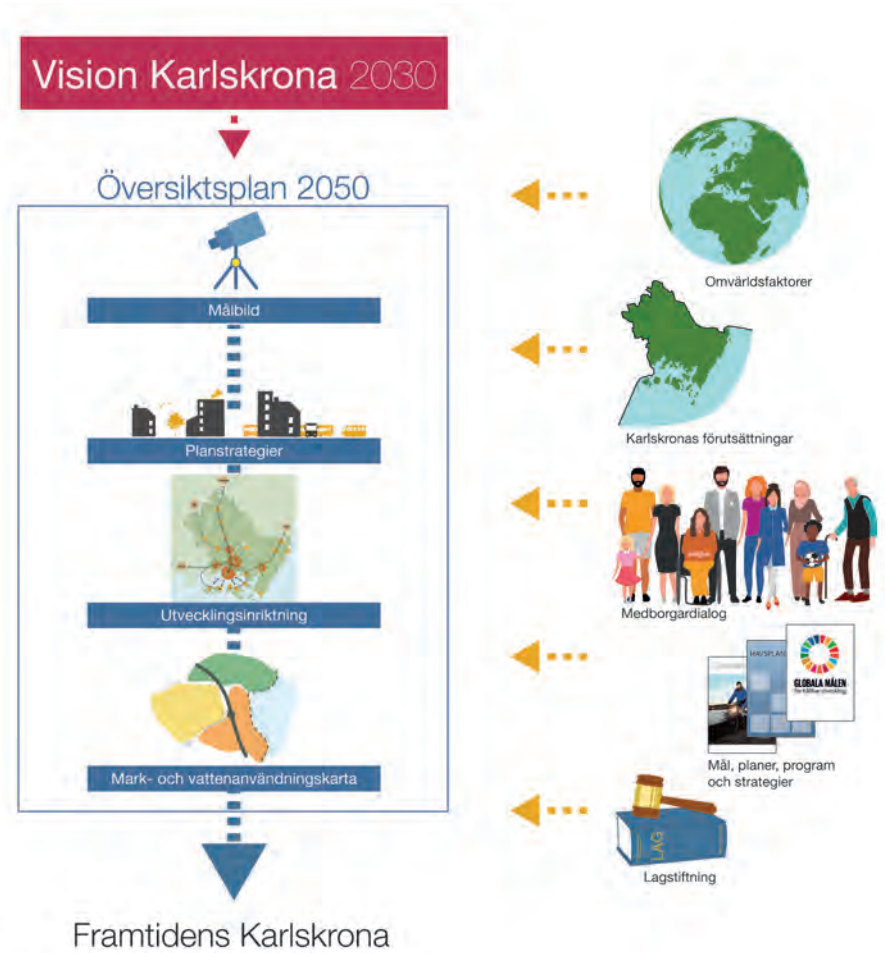
Den utveckling som översiktsplanen möjliggör påverkar de som bor och vistas i kommunen. Vid framtagandet av översiktsplanen görs därför medborgardialoger där invånare och andra berörda kan uttrycka sina behov och önskemål gällande kommunens utveckling. Inkomna synpunkter beaktas sedan i planförslaget.

Mål, planer, program och strategier

Mål, planer, program och strategier finns på alla nivåer: globalt, nationellt, regionalt och lokalt. Exempel är Agenda 2030, Sveriges miljömål, Trafikförsörjningsprogram för Blekinge, cykelstrategi och plan för förorenade områden. Dessa planer och strategier utgör underlag till översiktsplanen och beaktas för att utvecklingen ska gå i linje med globala som lokala riktlinjer.

Lagstiftning

Översiktsplanarbetet regleras i flera olika lagar, exempelvis i Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Framtagandet av översiktsplanen utgår därmed från Sveriges lagstiftning.



Vision

En vision beskrivs som en övergripande bild över ett framtida önskvärt tillstånd som vill uppnås. En vision behöver inte uppfylla krav om realism, tidsbundenhet eller mätbarhet. Det är enbart en önskvärd framtidsbild. För att närma sig ett realiserande av visionen utformas därefter mål, strategier och planer.

Vision för Karlskrona 2030

Karlskrona 2030 är den övergripande visionen för hela kommunens utveckling och ska fungera som en ledstjärna för alla kommunens verksamheter vid styrning och beslutsfattande. Vision för Karlskrona 2030 lyder:

”Med sitt unika läge är Karlskrona ett nav i en växande region. Här finns det goda livet och de bästa förutsättningarna för ett expansivt näringsliv. Genom samarbete skapar vi en framtid som håller”

Vision 2030 tar sikte på år 2030 och beskriver en önskad framtid i kommunen där fokus ligger på att kommunen ska växa och att vi tillsammans ska utveckla kommunen på ett hållbart sätt. Syftet med visionen är att skapa en tydlig framtidsbild och en utstakad väg att nå dit. Karlskrona 2030 är en framtidsbild som medborgare, näringsliv och politiker tagit fram tillsammans. I visionen prioriteras fem utvecklingsområden:

- Attraktiv livsmiljö
- Snabba kommunikationer
- Utbildning och kunskap
- Upplevelsernas Karlskrona
- Näringslivets Karlskrona

Attraktiv livsmiljö handlar om att vi ska ta vara på våra unika miljöer med skärgården, staden och landsbygden. Karlskrona ska sjudas av aktivitet och ha ett kreativt och öppet kulturliv med en internationell atmosfär.

Med olika sorters boenden i attraktiva miljöer får alla möjlighet till ett aktivt liv, oavsett ålder.

Snabba kommunikationer innebär att vi ska ha en väl utbyggd infrastruktur som gör det lätt att ta sig till och från Karlskrona. Genom fortsatt utveckling av hamnen på Verkö blir vi ett centrum för gods- och persontrafiken i Östersjön. Den digitala infrastrukturen och den väl utbyggda lokaltrafiken - med buss, tåg eller båt - gör vardagen enkel i Karlskrona.

Utbildning och kunskap handlar om att vi ska ha skolor och utbildningar som håller hög kvalitet på alla nivåer. Vi har utbildningsmiljöer som stimulerar till kreativitet och nyskapande. Genom ett nära samarbete med näringslivet ges möjligheter till ett livslångt lärande.

Med upplevelsernas Karlskrona menas att vi ska erbjuda ett brett utbud av upplevelser kring vår unika skärgårds- och världsarvsmiljö. Med hög kvalitet och gott värdskap kan vi locka besökare året om och göra besöksnäringen till en ny basnäring i Karlskrona.

Näringslivets Karlskrona syftar till att vi ska ha ett fortsatt dynamiskt och innovativt näringsliv som ligger i framkant internationellt sett. Samarbete mellan kommun, högskola och näringsliv får våra företag att växa och utvecklas. Vår region är ledande inom miljö- och energiområdet och vår unika kompetens lockar nya företag att etablera sig i Karlskrona.

Visionen går att läsa i sin helhet i dokumentet Vision Karlskrona 2030.



Målbild

En målbild är mer konkret än en vision. En vision beskrivs som en övergripande bild över ett framtida önskvärt tillstånd som vill uppnås medan en målbild syftar till att konkretisera visionen genom att vara mätbar, tidsbegränsad och realistisk.

Målbild för Översiktsplan 2050 - Det hållbara Karlskrona

Målbilden för Översiktsplan 2050 lyder:

”På ett hållbart sätt utveckla hela kommunen genom att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen och skapa god tillgång på verksamhetsmark i syfte att bidra till en region i framkant.”

Målbilden för Översiktsplan 2050 innebär att kommunen på ett hållbart sätt ska skapa förutsättningar för en befolkningsutveckling och samtidigt minska den negativa miljöpåverkan, främja ekonomisk tillväxt, hushålla med resurser och jämna ut sociala skillnader. Det handlar om att kommunen ska utvecklas i en riktning som skapar förutsättningar för människor att leva och verka i kommunen, både idag, i morgon och i framtiden där hänsyn tas till ekologiska, ekonomiska och sociala dimensioner. Översiktsplanen ska planera för att mark- och vattenområden samt den byggda miljön klarar av en sådan utveckling. Här är det viktigt att säkerställa långsiktig hushållning med resurser, inte minst avseende storleken på markanspråk som kommunen behöver för att växa.

För att möjliggöra för tillväxt samtidigt som den negativa miljöpåverkan minskar och sociala skillnader jämnas ut krävs en samlad bild över hur detta ska ske. För Karlskrona kommun innebär en sådan ambition att bland annat bygga fler bostäder, skapa förutsättningar för befintliga och nya företag att utvecklas, investera i snabba kommunikationer, utveckla vår välfärdsverksamhet samt bevara och utveckla värdefulla natur- och rekreationsområden. Detta medför ett ökat tryck på markens användning

och det blir allt viktigare med de avvägningar som görs i hur marken ska användas och utvecklas.

Då omgivningen och yttre faktorer hela tiden utvecklas och förändras handlar målbilden om det Hållbara Karlskrona inte om ett fast tillstånd som ska uppnås. Det ska snarare ses som en pågående process som ständigt anpassas och utvecklas. En viktig parameter är därmed att skapa förutsättningar för att utveckla Karlskrona till ett robust och uthålligt samhälle som klarar av att möta förändringar och yttre påverkningar. Det kan exempelvis handla om att hantera höjda vattennivåer, extremväder, brist på drivmedel, sjukdomar eller krig. Ett robust samhälle är tryggt, anpassningsbart och tål att det oförutsedda händer.



Det hållbara Karlskrona handlar därmed om att skapa ett robust samhälle som ständigt anpassas till den föränderliga omvärlden. Samtidigt handlar det om att Karlskrona ska utvecklas i en riktning som kan bidra till att förbättra den omvärld vi lever i. För att kunna utveckla det hållbara Karlskrona har sju understrategier tagits fram som, vid en utveckling likt dessa, ska bidra till en hållbar utveckling i kommunen. Under rubriken *Planstrategier* beskrivs dessa sju planstrategier.

Vad är hållbarhet?

Hållbarhet är ett begrepp som används i flera olika sammanhang och dess betydelse kan därför variera. Översiktsplan 2050 utgår ifrån Brundtlandkommissionens definition av hållbar utveckling:

”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”

Hållbar utveckling brukar även delas in i tre dimensioner; ekonomiska, sociala och ekologiska. I översiktsplanen ses dessa dimensioner som odelbara eftersom de både påverkar och påverkas av varandra. Vilken av dimensionerna som bör läggas mest tyngd på kan skilja sig mellan olika situationer och behöver studeras från varje enskilt fall. I en situation kan exempelvis den ekologiska dimensionen ses som en grund för att kunna uppnå de andra dimensionerna, medan en annan situation kan kräva något annat. Ingen av dimensionerna kan dock ses som fristående från någon av de andra. Vad de olika dimensionerna innefattas av förtydligas i Agenda 2030 och Sveriges miljömål. Dessa inrymmer mer konkreta beskrivningar om vad som krävs för att uppnå en hållbar utveckling. De globala målen i Agenda 2030 integreras i översiktsplanens planstrategier och Sveriges miljömål kopplas till planförslagets konsekvenser.

En del av hållbar utveckling handlar även om att göra samhället mer robust; ett uthålligt samhälle som klarar av att möta förändringar och yttre påverkan. Det kan bland annat handla om att hantera effekterna av klimatförändringarna, sjukdomar eller krig. Samhällets funktioner, som skola, sjukhus och infrastruktur, ska vid oförutsedda händelser fortsätta fungera eller snabbt kunna återgå till det normala efter händelsen.

Agenda 2030

Agenda 2030 innefattar 17 globala mål och delmål som är de övergripande målen för att nå en ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling i världen till år 2030. Alla medlemsländer i FN har förbundit sig att tillsammans uppnå dessa mål. I översiktsplanen integrerats de globala målen i planstrategierna, då dessa beskriver det långsiktiga och övergripande tillvägagångssättet för utvecklingen av kommunen utifrån stadsplaneringsperspektivet.

Sveriges miljömål

Sveriges miljömål är inriktade på den ekologiska dimensionen av de globala målen. Att uppnå miljömålen innebär att även den ekonomiska dimensionen av Agenda 2030 uppnås. Syftet med miljö kvalitetsmålen är att ge en målbild för miljöarbetet samtidigt som de vägleder Sveriges miljöarbete framåt. Översiktsplanens tänkbara miljökonsekvenser utgår från Sveriges miljömål då dessa är kopplade till Sveriges miljöutmaningar samt är beskrivna på ett mer detaljerat sätt än vad den ekologiska dimensionen i Agenda 2030 är. De sociala och ekonomiska dimensionerna i planens tänkbara konsekvenser redovisas utifrån andra framtagna parametrar.

Vad är attraktivitet?

Även attraktivt är ett begrepp som används i flera olika sammanhang och dess innebörd kan variera beroende på situation. I översiktsplanen handlar begreppet om att finna det som är attraktivt för olika människor genom att skapa en variation av olika kvaliteter i kommunen. Det kan exempelvis handla om att både skapa en tät, funktionsblandad bebyggelse och samtidigt skapa lugna bostadsområden med närhet till natur och vatten. Det kan även handla om en variation av olika typer av utbildningar, arbeten, sociala platser, natur- och rekreationsområden, fritidssysselsättningar, service och infrastruktur.

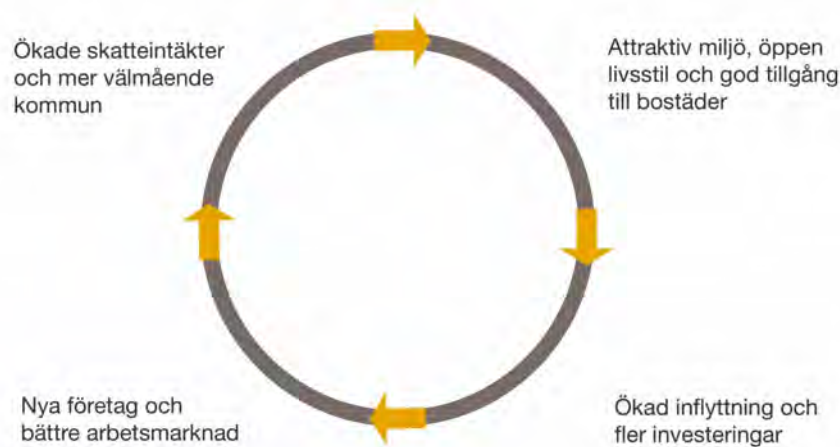
Varför befolkningstillväxt?

En befolkningstillväxt kan gynna kommunen utifrån flera olika aspekter. Det kan bland annat bidra till etableringar av nya företag, en förbättrad arbetsmarknad, ökade skatteintäkter och fler investeringar inom kommunen. Det kan även möjliggöra fler evenemang samt ett större utbud av kultur och fritidsintressen.

Enligt prognoser kommer befolkningen främst öka med yngre och äldre personer. Det medför stora utmaningar för välfärden eftersom färre ska försörja fler. Digitalisering och automatisering kan lösa en del av dessa utmaningar, men det är även av vikt att andelen personer i arbetsför ålder ökar för att ha möjlighet till en välmående kommun. För att denna

samhällsgrupp ska bosätta sig i kommunen behöver kommunen vara attraktiv genom att erbjuda bland annat den typ av bostäder de efterfrågar.

En modell för hur tillväxt kan skapas illustreras av bilden till höger. Genom att utveckla en attraktiv miljö med god tillgång till bostäder möjliggörs en ökad inflyttning. Fler invånare leder till ökad arbetskraft vilket innebär att fler företag får möjlighet att etableras i kommunen. Skatteintäkter som genereras av detta möjliggör i sin tur investeringar i välfärden vilket ytterligare ökar attraktiviteten.



Tillväxt i Blekinge

Blekinge län har i princip samma befolkningsantal som för 100 år sedan. Samtidigt växer omkringliggande län och regioner, vilket innebär att fler investeringar görs i dessa istället för i Blekinge. För att Karlskrona kommun och Blekinge län ska ha en positiv utveckling i framtiden är det viktigt att kommunen har en ambition för befolkningsutveckling.

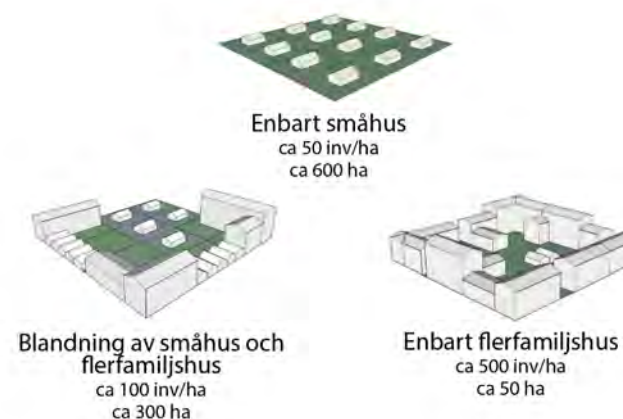
Det finns flera viktiga förutsättningar för att Karlskrona kommun ska ha möjlighet att växa. Bland annat är Blekinge Tekniska Högskola, Försvarsmaktens verksamheter, Blekingesjukhuset, Blue Science Park och flera större företag viktiga för att möjliggöra en inflyttning till kommunen. Kommunen har även en fantastisk natur och ett skärgårdslandskap med

en stor turistnäring. Karlskrona kommuns förutsättningar innebär en möjlig tillväxtmotor för hela Blekinge. Genom att även utveckla snabba och smidiga kommunikationer till och från kommunen samt utveckla service, företagande, utbildning och bygga fler bostäder kan människor lockas till att bosätta sig i kommunen. På så vis får kommunen och länet en ökad möjlighet till tillväxt.

Markhushållning

Utvecklingen i kommunen ska ske med god resurshushållning. Inte minst avseende det markanspråk som behövs för att tillgodose fler bostäder och verksamheter. Investeringar kommer även krävas inom social service, såsom skolor, äldreboenden osv. Med dagens demografiska fördelning av befolkningen som utgångspunkt innebär en ökning av 500 bostäder årligen att kommunen ska förbereda sig på ca 15 000 fler bostäder, ca 1 000 fler förskolebarn och ca 1 000 fler gymnasieungdomar.

Hur den tillkommande bebyggelsen byggs påverkar även den mängd mark som behöver tas i anspråk. Den ökning av invånarantalet 500 bostäder årligen medför innebär, enligt illustrationen nedan, följande markbehov beroende på hur de nya bostäderna tillförs:



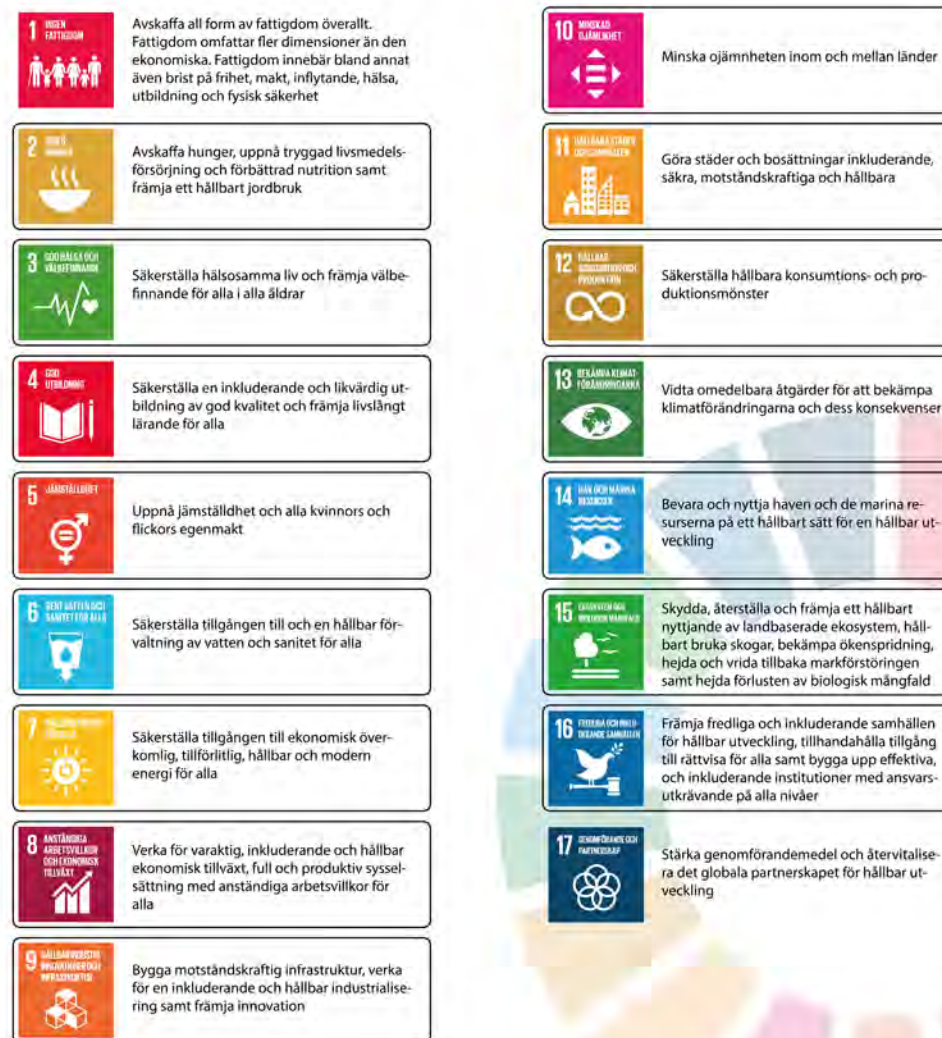
Planstrategi

Planstrategierna är ett långsiktigt övergripande tillvägagångssätt för hur kommunen ska tänka och agera för att uppnå målbilden. Det vill säga vilka aktiviteter eller åtagande som behöver göras. Översiktsplan 2050 har sju planstrategier vars syfte är att beskriva hur målbilden ska uppnås. Strategierna utvecklades redan under förra översiktsplanarbetet, Översiktsplan 2030, och har i arbetet med Översiktsplan 2050 vidareutvecklats. Strategierna har även kopplats till Agenda 2030 och de globala målen för att synliggöra strategiernas påverkan på målen och därmed hur kommunen arbetar för en ekologisk, ekonomisk och social hållbar utveckling. I kapitlet presenteras de 17 globala målen samt vilka av dem som Karlskrona kommun integrerar i planstrategierna. Därefter beskrivs de sju planstrategierna, hur de används i Översiktsplan 2050 och vilka globala mål som planstrategierna bidrar till att uppnå.

De globala målen

De mål som är inringade med svart linje är de mål som är integrerade i planstrategierna. De mål planstrategierna inte berör är mål nummer 1: *Ingen fattigdom* och nummer 17: *Genomförande och globalt partnerskap*. Målet *Ingen fattigdom* berörs inte då det till större grad är kopplat till mer utsatta områden i världen. Målet *Genomförande och globalt partnerskap* fokuserar till stora delar på samarbete och partnerskap mellan världens länder och hur detta ska ske, vilket är parametrar som inte den fysiska planeringen kan påverka.

En mer utförlig beskrivning av målen går att läsa på hemsidan globalamalen.se.



De 7 planstrategierna

Förtätning och förädling

Att förtäta samhällen och byar ger mer underlag för både kommersiell och offentlig service samt minskar behovet av energi och transporter. En effektivt utnyttjad stad anpassas till människan istället för bilen och ger en trevligare stadsmiljö. Förtätning bör ske på ett sådant sätt att strukturen inte blir för tät eller att grön- och rekreationsområden försvinner då detta istället kan resultera i mindre attraktiva boendemiljöer, försämrad folkhälsa och ett ökat resebehov till grön- och rekreationsområden. Förädling handlar om att ta hand om och rusta upp det som redan finns. Det handlar både om byggnader och stadsrum. Förädling av stadsmiljöns kvaliteter prioriteras högt, både när det gäller gestaltning och funktion. Gestaltning av de offentliga rummen stärker även stadens identitet och kommunens attraktionskraft.



Koppling till planförslag

Planförslaget utgår till stora delar från redan befintliga bebyggelsestrukturer för att möjliggöra ett bättre nyttjande av redan existerande service och infrastruktur. Planförslaget främjar en effektivare markanvändning och avvägningar görs för att finna en balans mellan att förtäta, förädla och bevara. I de fall helt nya markområden föreslås tas i anspråk finns tydliga strategier för hur dessa områden ska utvecklas för att skapa mötesplatser, gång- och cykelvänliga stråk samt kluster av service.

Koppling till Agenda 2030



3 God hälsa och välbefinnande

Förtätning och förädling kan bidra till en miljö som är mer anpassad för människan än för bilen vilket kan skapa en trevligare stadsmiljö.

11 Hållbara städer

Förtätning kan minska utbredningen av staden samt transportbehovet av bil, vilket i sin tur minskar energibehovet och utsläpp av växthusgaser. Förädling kan bidra till att redan befintlig bebyggelse kan utvecklas till att bli mer hållbar och därmed minska resurs- och energibehovet. Exempelvis genom tilläggsisolering och byte av fönster.

12 Hållbar konsumtion och produktion

Förtätning möjliggör en effektivare användning av olika resurser, exempelvis infrastruktur. Det möjliggör även för samkörning av material, resurser till byggnation men även av varor och tjänster till företag och privatpersoner. Förädling kan bidra till att redan befintlig bebyggelse kan utvecklas till att bli mer hållbara och därmed minska resurs- och energibehovet. Exempelvis genom tilläggsisolering och byte av fönster.

13 Bekämpa klimatförändringarna

Förtätning kan minska utbredningen av staden och kan minska transportbehovet av bil, som leder till minskat energibehov och utsläpp av växthusgaser.

14 Hav och marina resurser

Förtätning minskar utbredningen av staden och kan minska transportbehovet av bil, som leder till minskat energibehov och utsläpp av växthusgaser. Detta leder till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

Förtätning kan minska ianspråktagande av naturmark och utsläpp av växthusgaser som påverkar naturmark. Bevarande av natur är viktigt för den biologiska mångfalden samt ekosystem.

Funktionsblandning

En blandad bebyggelsestruktur där olika funktioner såsom bostäder, arbetsplatser och service är integrerade med varandra skapar en närhet till olika typer av funktioner, vilket vidare ger förutsättningar för ett minskat transportbehov och mer befolkade gaturum. Fler människor i stadens offentliga rum kan även öka säkerheten och känslan av trygghet.



Koppling till planförslag

Planförslaget förespråkar funktionsblandade delar inom majoriteten av fördjupningsområdena. Särskild hänsyn har tagits till möjlighet att förse de funktionsblandade områdena med kollektivtrafik för att minimera bilberoendet samt för att tillåta en bättre genomströmning av människor. Även utpekandet av ny verksamhetsmark finns inom de flesta av översiktsplanens fördjupningsområden, detta för att det ska finnas närhet till arbetsplatser i Karlskrona kommuns alla delar.

Koppling till Agenda 2030



10 Minskad ojämlikhet

En funktionsblandning av olika typer av boenden och funktioner kan minska segregation och sociala skillnader. Det möjliggör för olika människor med olika bakgrunder och ekonomiska situationer att bo nära varandra och vistas på samma offentliga platser.

11 Hållbara städer

Funktionsblandning kan minska avstånden till olika typer av funktioner, vilket kan minska transportbehovet av bil som leder till minskat energibehovet och utsläpp av växthusgaser.

13 Bekämpa klimatförändringarna

Funktionsblandning kan minska avstånden mellan olika typer av funktioner, vilket kan minska transportbehovet av bil som leder till minskat energibehovet och utsläpp av växthusgaser.

14 Hav och marina resurser

Funktionsblandning kan minska avstånden till olika typer av funktioner, vilket kan minska transportbehovet av bil som leder till minskat energibehovet och utsläpp av växthusgaser. Detta leder till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

Funktionsblandning kan minska avstånden till olika typer av funktioner, vilket kan minska transportbehovet av bil. Detta leder till minskat energibehovet och utsläpp av växthusgaser som annars är negativt för den biologiska mångfalden.

16 Fredliga och inkluderande samhällen

En funktionsblandning kan bidra till att fler människor vistas i stadens offentliga rum, vilket kan öka säkerheten och känslan av trygghet.

Förbättrad kollektivtrafik

Genom att lokalisera ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk skapas ett större underlag för kollektivtrafiken, vilket kan bidra till högre turtäthet och ökad valfrihet. Detta i kombination med en övergång till förnyelsebara drivmedel bidrar till en minskad negativ miljöpåverkan.



Koppling till planförslag

I planförslaget har ny bebyggelse i många fall utformats med hänsyn till befintlig infrastruktur för att skapa ett större underlag för kollektivtrafiken. Förslaget kräver dock en utökning av kollektivtrafiken. Planförslaget föreslår även nya stationslägen för tåg och båt för att tillgängliggöra kollektivtrafik för fler invånare. Det är även av vikt att tillse gena gång- och cykelvägar till hållplatserna samt möjliggöra pendlarparkeringar i anslutning till strategiska hållplatser.

Koppling till Agenda 2030



3 God hälsa och välbefinnande

Ur hälsosynpunkt bidrar ett skifte från att transportera sig med bil till kollektivtrafik både en renare luft och minskat stillasittande. En sammanställning som SIKA har gjort visar att de som åker kollektivt går och cyklar i genomsnitt 2 km per dag medan de som åker bil i genomsnitt går och cyklar 500 meter per dag.

4 God utbildning för alla

Förbättrad kollektivtrafik leder till att fler människor i olika delar av kommunen i större utsträckning kan ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta leder till ett mer dynamiskt samhälle där människor får ett större utbud av utbildningsmöjligheter.

5 Jämställdhet

Kvinnor äger färre och kör i genomsnitt mindre bil än vad män gör. En förbättrad kollektivtrafik möjliggör för kvinnor att kunna transportera sig bättre i samhället.

6 Rent vatten och sanitet

Förbättrad kollektivtrafik leder till minskade utsläpp från personbilstrafiken. Detta, tillsammans med övergång till förnyelsebara drivmedel, bidrar till renare vattenområden genom minskat utsläpp av kväve och fosfor.

8 Anständiga arbetsvillkor och tillväxt

Förbättrad kollektivtrafik leder till att fler människor i olika delar av kommunen i större utsträckning kan ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Det leder till ett mer dynamiskt samhälle där tillgång och efterfrågan på arbetsmarknaden kan matchas bättre. Bättre matching leder till minskad arbetslöshet och högre ekonomisk tillväxt.

10 Minskad ojämlikhet

Förbättrad kollektivtrafik ökar möjligheten för människor som inte har tillgång till bil att transportera sig inom staden och till omkringliggande områden.

11 Hållbara städer

Kollektivtrafiken kräver väsentligt mindre markytor än biltrafiken och ger därför mindre trängsel och ökad framkomlighet i tätorterna. Minskade trafikytor ger möjlighet att skapa mer trivsamma och säkra miljöer för de som går och cyklar i tätorterna, vilket ökar rörligheten, speciellt för barn och äldre.

13 Bekämpa klimatförändringarna

En utveckling av kollektivtrafik som drivs på förnyelsebar energi bidrar till mindre utsläpp av växthusgaser samt användandet av icke förnyelsebara energikällor.

14 Hav och marina resurser

Att fler reser kollektivt istället för med bil minskar utsläppen av växthusgaser. En utveckling av kollektivtrafik som drivs på förnyelsebar energi bidrar också till mindre utsläpp av växthusgaser. Mindre utsläpp kan leda till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

Att fler reser kollektivt istället för med bil minskar utsläppen av växthusgaser. En utveckling av kollektivtrafik som drivs på förnyelsebar energi bidrar också till mindre utsläpp av växthusgaser, vilket annars är negativt för den biologiska mångfalden.

Förnyelsebar energi

Förnyelsebar energi, såsom vatten-, vindkraft, solenergi och bioenergi är en förutsättning för en hållbar utveckling. Förnyelsebar energi är energikällor som kan förnya sig och de har inte farliga restprodukter eller föroreningar, vilket bland annat bidrar till att minska den globala uppvärmningen. Karlskrona kommun satsar på energieffektivisering i så lång utsträckning som möjligt och att den energi som används ska vara förnyelsebar.



Koppling till planförslag

Översiktsplanen presenterar ställningstaganden för hur kommunen ska arbeta med övergången till förnyelsebar energi. Här fokuserar förslaget på en effektiv energianvändning med förnyelsebara energikällor. En omställning till ett fossilfritt samhälle föreslås ske med olika åtgärder: minska energianvändningen, använda energin mer effektivt samt ställa om till förnybar energiproduktion.

Koppling till Agenda 2030



6 Rent vatten och sanitet

En ökad andel av förnyelsebar energi minskar utsläpp av växthusgaser vilket även bidrar till renare vattenområden.

7 Hållbar energi för alla

En stor andel av de ökade utsläppen av växthusgaser kommer från sättet man utvinner, omvandlar och använder fossil energi. Andelen fossil energi utgör nästan 80 procent av den totala energitillförseln globalt. En övergång till att använda förnyelsebar energi bidrar till en hållbar utvinning av energi.

13 Bekämpa klimatförändringarna

Att använda förnyelsebar energi minskar utsläppen av växthusgaser och den negativa miljöpåverkan. Dock kan tillverkning och montering av förnyelsebara energikällor samt konvertering till förnyelsebara energikällor, exempelvis bilar, istället resultera i ett ökat resursanvändande.

14 Hav och marina resurser

Att använda förnyelsebar energi minskar utsläppen av växthusgaser. Mindre utsläpp kan leda till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

Att använda förnyelsebar energi minskar utsläppen av växthusgaser, vilket annars är negativt för den biologiska mångfalden.

Grönare stad

Tillgången till grönområden såsom parker och skogsområden men även inslag av natur i stadsmiljöerna såsom trädplantering har stor betydelse för folkhälsa, rekreation, god livsmiljö och biologisk mångfald. Även vattnet med dess växt- och djurliv har stor betydelse för detta. Karlskrona kommun vill bibehålla och utveckla den gröna strukturen genom att inte bygga på värdefull naturmark samt stärka svaga kopplingar genom att utveckla befintliga och nya grönområden, trädplanteringar och vattenområden.



Koppling till planförslag

I planförslaget har grönområden beaktats och förslag till ianspråktaganden av grönområden har avvägts noggrant både med hänsyn till naturvärden och friluftsvärden. Flera av de föreslagna utvecklingsområdena har potential att skapa mycket god tillgång till grönområden sett ur ett friluftsperspektiv. I översiktsplanen finns även ställningstaganden som ger vägledning hur naturmark och jordbruksmark bör avvägas mot exploateringsintressen.

Koppling till Agenda 2030



3 God hälsa och välbefinnande

En grönare stad kan bidra till en renare luft samt skapa rekreativområden för människor att röra sig i, både på land och i vatten.

11 Hållbara städer

En grönare stad kan bidra till fler offentliga platser såsom parker, vilket är en del som innefattas i målet Hållbara städer.

13 Bekämpa klimatförändringarna

En grönare stad kan agera som kolsänka, vilket ges av växande vegetation. Samtidigt kan en grönare stad mildra klimatförändringarnas konsekvenser genom att minska, fördröja och rena dagvatten.

14 Hav och marina resurser

Grönska kan användas för att infiltrera dagvatten innan det når vattendrag vilket kan leda till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

Att skapa gröna områden i stadens miljöer skapar goda miljöer för en biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Effektivare infrastruktur

En stabil och väl utbyggd infrastruktur, allt från vägar och båttrafik till laddstationer och ledningar (VA, fiber, fjärrvärme) är en av de viktigaste förutsättningarna för ett väl fungerande och hållbart samhälle samt ett konkurrenskraftigt näringsliv. Förbindelser med omvärlden är betydelsefulla för att knyta ihop Karlskrona kommun med regionen och omvärlden. Hållbara lösningar som minskar persontransporternas och varutransporternas miljö- och klimatpåverkan bör eftersträvas.



Koppling till planförslag

Ambitionen i planförslaget är att tillgängliggöra kollektivtrafik till fler invånare och föreslår därför nya stationslägen för tåg samt nya båtpendelslägen. Effektivitet i infrastruktur, såsom ledningar och väginfrastruktur, har även varit viktig. Planförslaget föreslår därför i flera områden för en högre bebyggelsetäthet, vilket bidrar till att fler kan använda ledningarna och vägarna.

Koppling till Agenda 2030



4 God utbildning för alla

En effektivare infrastruktur bidrar till att människor som inte har tillgång till bil kan transportera sig till utbildning. Den digitala infrastrukturen bidrar även till att kunna studera på distans i större utsträckning.

5 Jämställdhet

Kvinnor äger och kör i genomsnitt mindre bil än vad män gör. En förbättrad kollektivtrafik möjliggör för kvinnor att kunna transportera sig smidigare.

8 Anständiga arbetsvillkor och tillväxt

En effektivare infrastruktur bidrar till viktiga förutsättningar för utveckling av verksamheter, företagande och näringsliv. En effektivare infrastruktur leder till att människor i större utsträckning kan bo var de vill och ändå ta sig till

arbete, studier och fritidsaktiviteter. Det leder till ett mer dynamiskt samhälle där tillgång och efterfrågan på arbetsmarknaden kan matchas bättre. Bättre matchning leder till minskad arbetslöshet och högre ekonomisk tillväxt. Den digitala infrastrukturen bidrar även till att kunna arbeta på distans i större utsträckning.

9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

En effektivare infrastruktur bidrar till en hållbar infrastruktur. En fungerande och stabil infrastruktur är grunden för framgångsrika samhällen. En effektivare infrastruktur leder även till att människor i större utsträckning kan bo var de vill och ändå ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Det leder till ett mer dynamiskt samhälle där tillgång och efterfrågan på arbetsmarknaden kan matchas bättre. Bättre matchning leder till högre ekonomisk tillväxt samt innovation och teknologiska framsteg.

10 Minskad ojämlikhet

Förbättrad kollektivtrafik förbättrar möjligheten för människor som inte har tillgång till bil att transportera sig.

12 Hållbar konsumtion och produktion

En effektivare infrastruktur kan bidra till att fler varor och tjänster transporteras med mer miljövänliga färdmedel.

11 Hållbara städer

Kollektivtrafiken kräver väsentligt mindre markytor än biltrafiken och ger därför mindre trängsel och ökad framkomlighet i tätorterna. Minskade trafikytor ger möjlighet att skapa mer trivsamma och säkra miljöer för de som går och cyklar i tätorterna, vilket ökar rörligheten, speciellt för barn och äldre.

13 Bekämpa klimatförändringarna

En utveckling av kollektivtrafik som drivs på förnyelsebar energi bidrar till mindre utsläpp av växthusgaser. Det är dock viktigt att även utveckla en god laddinfrastruktur.

14 Hav och marina resurser

En effektivare infrastruktur kan bidra till mindre utsläpp av växthusgaser. Mindre utsläpp kan leda till mindre havsförsurningar.

15 Ekosystem och biologisk mångfald

En effektivare infrastruktur kan bidra till mindre utsläpp av växthusgaser, som annars är negativt för den biologiska mångfalden.

Levande landsbygd

Landsbygden utgör en mycket stor resurs genom sina skogs- och livsmedelsråvaror, natur- och kulturvärden, sjöar och vattendrag men även genom befintliga samhällen och infrastruktur. Landsbygden ger möjlighet till andra boendemiljöer och verksamheter än vad tätorter kan erbjuda, vilket bidrar till en positiv mångfald i kommunens utbud.



Koppling till planförslag

Planförslaget visar på möjligheterna att utveckla landsbygden genom ortsanalyser, lokaliseringspreferenser för landsbygden, nya LIS-områden (landsbygdsutveckling i strandnära lägen) samt en bild av hur utveckling i anslutning till Holmsjö kan ske. Samtidigt är det viktigt att värna, bevara och utveckla de verksamheter och areella näringar som redan finns på landsbygden.

Koppling till Agenda 2030



2 Ingen hunger

Levande landsbygd möjliggör för att fortsätta driva jordbruk som producerar mat. Närproducerad mat bidrar även till att uppnå en tryggad livsmedelsförsörjning om import från andra länder skulle begränsas.

3 God hälsa och välbefinnande

En levande landsbygd bidrar till att skapa andra typer av boende- och levnadsmiljöer än den stadsmässiga. Det skapar en variation och en möjlighet för människor att välja hur de vill bo och leva.

11 Hållbara städer

Levande landsbygd bidrar till närproducerad mat, vilket kan bidra till minskade transporter och därmed mindre utsläpp av växthusgaser.

12 Hållbar konsumtion och produktion

Levande landsbygd möjliggör för att fortsätta driva jordbruk som producerar lokalt odlad mat, vilket även kan minska transporter.

Utvecklingsinriktning

För att knyta an visionen, målbilden och strategierna till Karlskrona kommuns geografiska kontext har en utvecklingsinriktning tagits fram. Den visar på en övergripande nivå i vilken riktning samt inom vilka områden utveckling bör ske. Utvecklingsinriktningen visar även viktiga stråk sett till infrastruktur samt grön- och blåstruktur. I kartan på nästa sida kan du se utvecklingsinriktningen. Nedan förklaras även kartan. Utvecklingsinriktningen visar endast de övergripande dragen av den föreslagna utvecklingen. I kapitlet *Mark- och vattenanvändning* konkretiseras utvecklingsinriktningen till en mark- och vattenanvändningskarta.

Utvecklingsinriktning

En bärande tanke i utvecklingsinriktningen är att Karlskrona ska växa radiellt, med Trossö som mittpunkt och med flera kärnor runt omkring. Det handlar främst om att förtäta i och i anslutning till redan befintliga kärnor samt längs befintlig infrastruktur. Genom att se vattnet som en möjlighet för exempelvis transporter och rekreation bygger vi Karlskrona som ”Staden i havet”. Vattnet ska vara en identitetsbärare och attraktionskraft i kommunens utveckling, såväl i centrala staden som för landsbygd och skärgård. De förutsättningar som finns kring Karlskrona ska nyttjas på bästa sätt och ge möjlighet till varierande boendemöjligheter, ett rikt näringsliv samt möjligheter till natur- och kulturupplevelser.

Inom stadsbygden ligger fokus på förtätning med en blandad bebyggelsestruktur. I första hand ska ytor som tidigare haft en annan användning, exempelvis industrimark, tas i anspråk före grönområden.

Åt söder möter Karlskrona havet. Genom att se vattnet som en tillgång, inte minst ur kommunikationssynpunkt, kan utveckling i ökad omfattning ske på omkringliggande öar. Här finns förutsättningar att skapa nya skärgårdssamhällen som kollektivtrafikförsörjs med båtpendel.

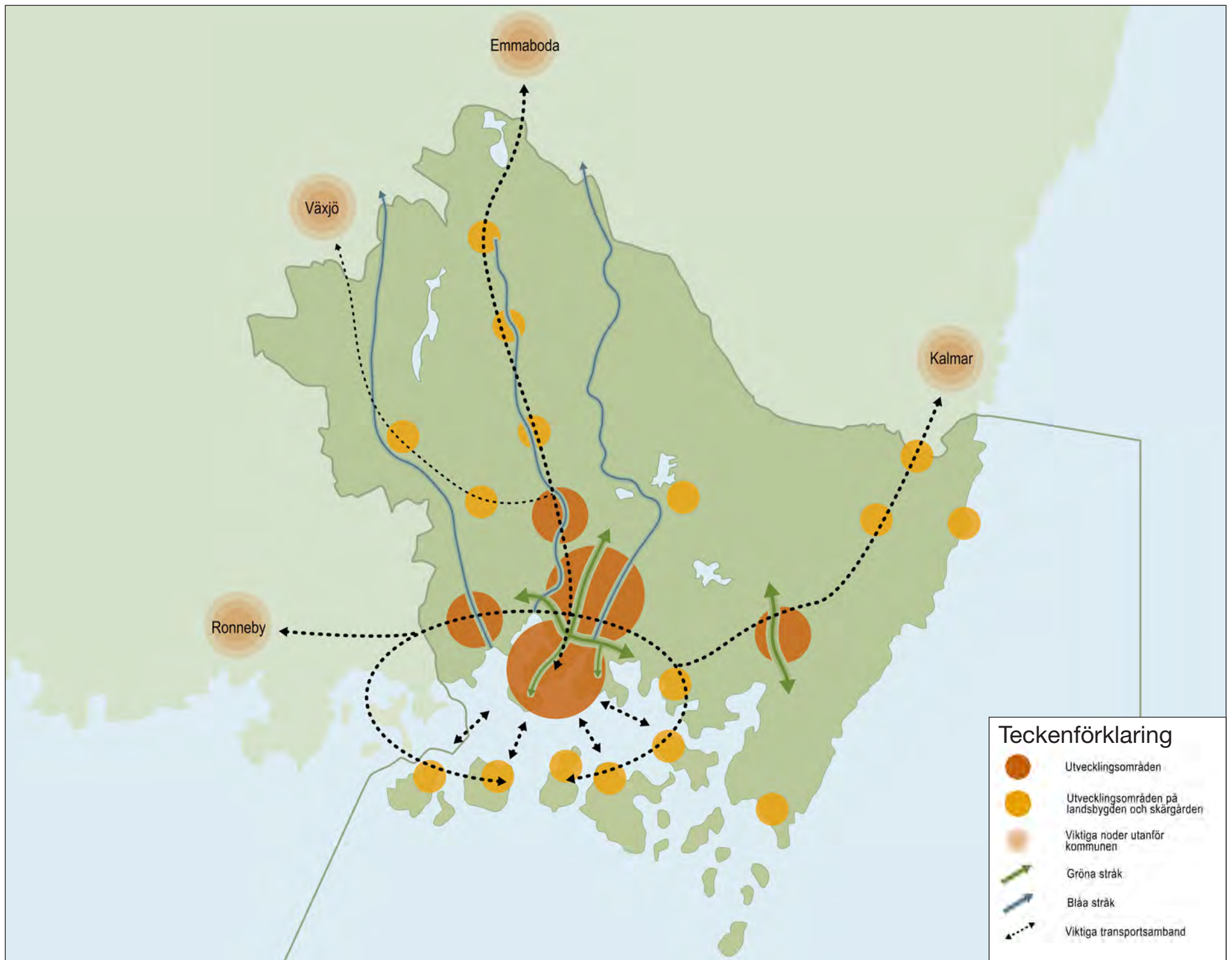
Norrut finns goda förutsättningar att nyttja de kommunikationsmöjligheter som järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda innebär. I Rödeby föreslås en bebyggelseutveckling kring den befintliga ortsstrukturer med förslag på ett nytt stationsläge för tåg nära Rödeby centrum. Holmsjö har redan ett tågstopp vilket skapar goda möjligheter till utveckling för orten. Här föreslås en utveckling av både bostäder, verksamheter och service. Även övriga orter längs kommunikationsstråket föreslås utvecklas.

Nordost om stadsbygden föreslås ett nytt utvecklingsområde vid Augerum som kopplas till befintliga strukturer i Bastasjö, Hässlegården och Lyckeby. Området Torstäva/Trummenäs åt öster utreds vidare för eventuell exploatering av tätare karaktär och ökad stadsmässighet. Strukturen ska utformas för att gynna en utvecklad kollektivtrafik. Öster om Trummenäsområdet öppnar omläggningen av E22 upp för kompletterande bebyggelse i Jämjö. Här skapas möjligheter att förtäta i de centrala delarna samt att utveckla Jämjö söderut, mot Hallarumsviken.

I kommunens västra del föreslås Nättraby utvecklas som serviceort. Potential finns här att skapa ett stationsläge för tåg och kring detta tillföra kompletterande former av bebyggelse.

Landsbygden fyller en viktig funktion i Karlskronas framtida utveckling. Närhet till natur och möjligheten att bo avskilt i en glesare bebyggelsestruktur är attraktivt för många. Här ska möjlighet till utveckling av bostäder och service bland annat ske i de tätorter och mindre samhällen som finns. På landsbygden handlar det även om att värna, bevara och utveckla de verksamheter och areella näringar som redan finns.

Inom både Karlskrona och andra tätorter inom kommunen finns gröna och blåa stråk som ska tas hänsyn till vid utveckling. Dessa är viktiga utifrån olika aspekter; de kan exempelvis ha rekreativa och miljömässiga värden. De gröna och blåa stråken är i utvecklingsinriktningskartan redovisade schematiskt för att visa på övergripande riktningar och inte exakt utbredning. Det finns även andra gröna och blåa värden som inte är redovisade i kartan.



Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändningskartan innehåller ytor uppdelade i olika användningar. De olika användningarna syns i teckenförklaringen i kartan och beskrivs mer ingående nedan. Kartan ta man bäst del av i den digitala portalen där man själv kan välja vilket område man vill studera och vilka kartlager som ska visas. Genom att klicka på en yta, linje eller punkt i den digitala kartbilden får du dessutom ytterligare information om vad som föreslås inom just det området.

Mark- och vattenanvändningskartan med tillhörande text finns att ta del av under respektive fördjupningsområde i kapitlet *Fördjupningsområden*.

Kategorier inom mark- och vattenanvändningskartan

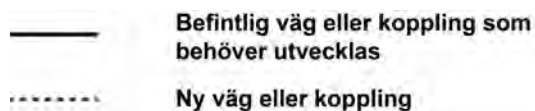
Nod

Noder beskriver platser som är eller avser bli viktiga ur transportsynpunkt. Det kan vara kollektivtrafiknoder där byten sker mellan olika trafikslag, exempelvis buss, tåg och cykel. Det kan även handla om kopplingar mellan sjöfart, väg och järnväg som är viktiga för godstrafiken. Noderna pekar ut exempelvis befintliga och föreslagna stationslägen för tåg, buss och sjöfart.



Väg eller koppling

I planförslaget finns olika vägar eller kopplingar utpekade. Dessa är indelade i två kategorier beroende på om det är en ny föreslagen koppling eller en befintlig koppling som behöver utvecklas.



LIS-områden

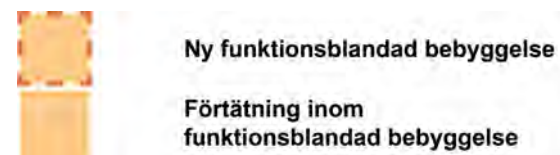
LIS-områden visar de sjöar där ett extra skäl för upphävande eller dispens från strandskyddet kan ges med avseende på landsbygdsutveckling. LIS-områdena i ÖP 2050 är uppdelade i två kategorier: högre och lägre täthet. Dessa kategorier beskriver lämpligheten av graden av exploatering kring den utpekade sjön. Läs mer under rubriken LIS-områden i kapitlet fördjupningsområden.



Funktionsblandad bebyggelse

Funktionsblandad bebyggelse är områden som i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Här finns således en blandning mellan bostäder och andra användningar. Inom områden som är utpekade för funktionsblandad bebyggelse ryms även trafik- och parkeringsytor, grönområden och parker, fritidsanläggningar, vårdinrättningar samt skola och förskola. Ändamålet med funktionsblandad bebyggelse är att skapa ett variationsrikt bebyggelseområde med många olika funktioner.

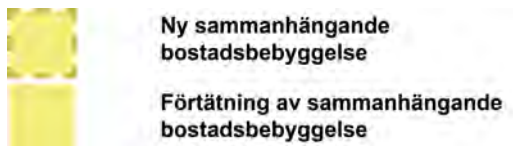
För kategorin funktionsblandad bebyggelse finns två typer: ny funktionsblandad bebyggelse och förtätning av funktionsblandad bebyggelse. Ny funktionsblandad bebyggelse är områden som till största del är obebyggda eller har en annan användning idag. Förtätning av funktionsblandad bebyggelse är områden där det finns potential att komplettera redan befintlig bebyggelse.



Sammanhängande bostadsbebyggelse

Sammanhängande bostadsbebyggelse är områden som i huvudsak består av bostäder samt enstaka servicefunktioner. Den största delen av bebyggelsen är bostäder men även funktioner såsom förskola och vårdboende kan förekomma. Inom begreppet ryms även trafik- och parkeringsytor samt grönområden och parker.

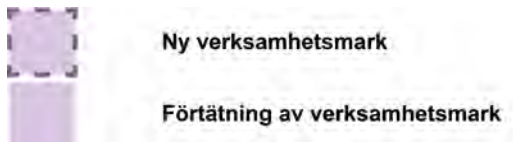
För kategorin sammanhängande bostadsbebyggelse finns två typer: ny sammanhängande bostadsbebyggelse och förtätning av sammanhängande bostadsbebyggelse. Ny sammanhängande bostadsbebyggelse är områden som till största del är obebyggda eller har en annan användning idag. Förtätning av sammanhängande bostadsbebyggelse är områden där det finns potential att komplettera redan befintlig bebyggelse.



Verksamhetsmark

Verksamhetsmark är områden för verksamheter som inte bör blandas med bostäder på grund av att de kan vara störande för omgivningen. Det kan till exempel vara verksamheter som är ytkrävande, genererar tung trafik eller påverkar omgivningen med buller eller lukt. Här ingår såväl traditionella industriområden som större handelscentrum, sportarenor och annan verksamhet. Inom begreppet ryms även trafik- och parkeringsytor samt grönområden och parker.

För kategorin verksamhetsmark finns två typer: ny verksamhetsmark och förtätning av verksamhetsmark. Ny verksamhetsmark är områden som till största del är obebyggda eller har en annan användning idag. Förtätning av verksamhetsmark är områden där det finns potential att komplettera redan befintlig bebyggelse.



Grönområde

Inom användningen grönområde ingår större parker, grönområden eller anlagda områden för fritidsaktiviteter i eller i nära anslutning till tätorter. Användningen avser större grönområden som är betydelsefulla för sin närmiljö eller ett större omland. Grönområden kan även vara utpekade vid platser där det finns ett exploateringsintresse för att förtydliga vilka områden som ska bevaras som natur. Det kan vara parker, naturmark i tätortsmiljö, närreklamationsområden samt anlagda områden för fritidsaktiviteter. Mindre grönområden ingår i användningarna funktionsblandad bebyggelse och sammanhängande bostadsbebyggelse.



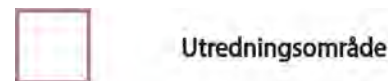
Gröna stråk

De gröna stråken visar befintliga eller tänkta kopplingar mellan natur, såsom grönytor, parker, ängar eller skogar. Det kan även vara vatten, såsom vattendrag. De gröna stråken visar på viktiga spridningskorridorer. Sammanhängande grönstråk är viktiga för naturvärden, men även för rekreation och friluftsliv. De gröna stråken ska därför värnas och utvecklas.



Utredningsområde

Ett utredningsområde är ett markområde där det finns preliminära tankar kring utveckling. Det kan exempelvis handla om åtgärder för att möta ett framtida behov. De specifika detaljerna kring behov och eventuell utveckling är dock ännu inte helt utredda. I framtida planering behöver därför områdets användning utredas vidare.



Fördjupningsområden



Stadsbygden

Stadsbygden är uppdelat i tre delområden, Södra Stadsbygden, Mellersta Stadsbygden och Norra Stadsbygden. Här bor en stor andel av Karlskrona kommuns befolkning. Mellan och inom stadsdelarna finns det stora variationer sett till exempelvis demografi, bebyggelsestruktur och boendeformer. Stora trafikleder för både biltrafik och järnvägstrafik går genom stadsbygden. De är viktiga samband för att förbinda olika delar inom kommunen, men skapar även utmaningar gällande att tillgodose lokala kopplingar för gående och cyklister. Inom stadsbygden finns grönområden och gröna samband som är viktiga att ta hänsyn till i planeringen. Karlskronas stadskärna är byggd på ett flertal öar. Det skapar unika förutsättningar med vattnet som identitet och attraktionskraft. Genom att se vattnet som en möjlighet, bygger vi Karlskrona som ”Staden i havet”.



Karta som visar Stadsbygdens tre delområden.

Utvecklingsstrategi

Den föreslagna utvecklingen i Stadsbygden handlar till stor del om förtätning och omvandling av redan bebyggd mark, även om några nya utbyggnadsområden också finns. Förtätning är ett viktigt medel för att kunna skapa nya bostäder och arbetsplatser i områden som redan har god infrastruktur och tillgång till service. Förtätning kan ske i form av att utnyttja oexploaterad mark, omvandling av mark eller påbyggnad av redan befintlig bebyggelse. Vid förtätning ska dock hänsyn tas till viktiga värden kopplat till natur, rekreation och kulturmiljö samt andra allmänna intressen. I de centrala delarna av Karlskrona behöver en utveckling dessutom samspela med världs- och kulturarvet genom att förädla, bevara och utveckla den historiska stadsstrukturen och bebyggelsen som karaktäriserar centrala delar av Karlskrona.

På många platser inom stadsbygden föreslås funktionsblandning. Det handlar även om att blanda olika funktioner som boende, arbete och service i den mån det är möjligt för att få en mer blandad stadsväv och minska transportbehovet inom staden.

Inom hela Stadsbygden är en god markhushållning av stor vikt. Tätare bebyggelseformer som exempelvis flerbostadshus eller stadsradhus är därför lämpligt inom stora delar. Även i lite mer perifera lägen ska grupphus och radhusbebyggelse övervägas vilket konsumerar mindre mark än friliggande småhus. Vidare är det av stor vikt att skapa varierade bostadsområden. Ett varierat utbud av boendeformer skapar valfrihet för olika målgrupper och erbjuder människor möjligheten att bo kvar i samma område i livets olika skeden. Ett varierat byggande är även en del i ett socialt hållbart byggande. Det innebär att segregationen mellan stadsdelar minskar genom att det finns bostäder av olika typer inom alla stadsdelar. Inom ett socialt hållbart byggande är det även viktigt att säkerställa att det finns offentliga mötesplatser och trygga transportvägar. Segregation mellan stadsdelar är ett problem inom Karlskrona kommun idag och det märks tydligt inom Stadsbygden där det mellan olika stadsdelar finns stora skillnader sett till exempelvis demografi, boendetyper och inkomst.

Inom stadsbygden finns ett antal gröna stråk utpekade. De beskriver kopplingar mellan natur- och parkområden och kan utgöra viktiga spridningskorridorer för djur och växter. De kan också visa på behovet av nya eller förstärkta gröna kopplingar. I Karlskronas tätort bör generellt de ekologiska stråken ”på tvären”, dvs i öst-västlig riktning, förbättras. Av stort värde vore att söder om Sunna kanal sammanlänka de två redovisade ”ekologiska ryggraderna” i öst-västlig riktning. De gröna kopplingarna kan även visa på vattendrag med höga naturvärden. De gröna stråken ska därför värnas och utvecklas.

Översvämningsrisk

Havsnivåhöjningar är för Karlskrona den klimatafaktor som ger störst risker. Simuleringar visar att en stor del av infrastruktur och bebyggelse kommer att påverkas vid havsnivåhöjningar. Det är främst den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen i Stadsbygden som kommer bli svår och kostsam att skydda. Ansvaret för detta delas av många olika aktörer. När det gäller den tillkommande bebyggelsen som föreslås i planförslaget tillämpas antagna riktlinjer för bostadsbebyggelse om minst 3 m över havsnivå och motsvarande 2,5 m för verksamheter. Inom föreslagna utbyggnads- och förtättningsområden får den exakta placeringen för tillkommande bebyggelse dock studeras vidare i kommande detaljplanering och bygglovsprövning. Om det är möjligt kan även låglänta områden höjas för att på så sätt bli lämpliga för byggnation.

Lyckebyån har identifierats som ett område med betydande översvämningsrisk. Det handlar om översvämningsrisker av naturliga flöden och därmed inte flöden uppkomna av exempelvis dammbrott och isdämningar. Det berör till största delen områden kring E22 och stora områden vid ån i höjd med Råbacken och Spandelstorp. MSB har gjort en översvämningskartering för Lyckebyån som du hittar i rapporten Översvämningskartering utmed Lyckebyån. Översvämningsrisken behöver beaktas vid en utveckling av ny bebyggelse i närheten av ån.

Även ökad nederbörd och skyfall är något som påverkar översvämningsrisken inom stadsbygden. Det finns en stor andel



hårdgjorda ytor inom stadsbygden som förstärker risken. Skyfall och ökade flöden kan även leda till att föroreningar från exempelvis industrier, deponier och avlopp lakar ut och sprids med vattnet. Läs mer om risken för översvämningsrisker i Karlskrona kommuns klimatanpassningsplan.

För att minska de negativa effekterna av framtida klimatförändringar har ställningstaganden för klimatanpassning och minskad klimatpåverkan tagits fram. Ta del av dessa i avsnittet *Klimat* under kapitlet *Ställningstaganden*.

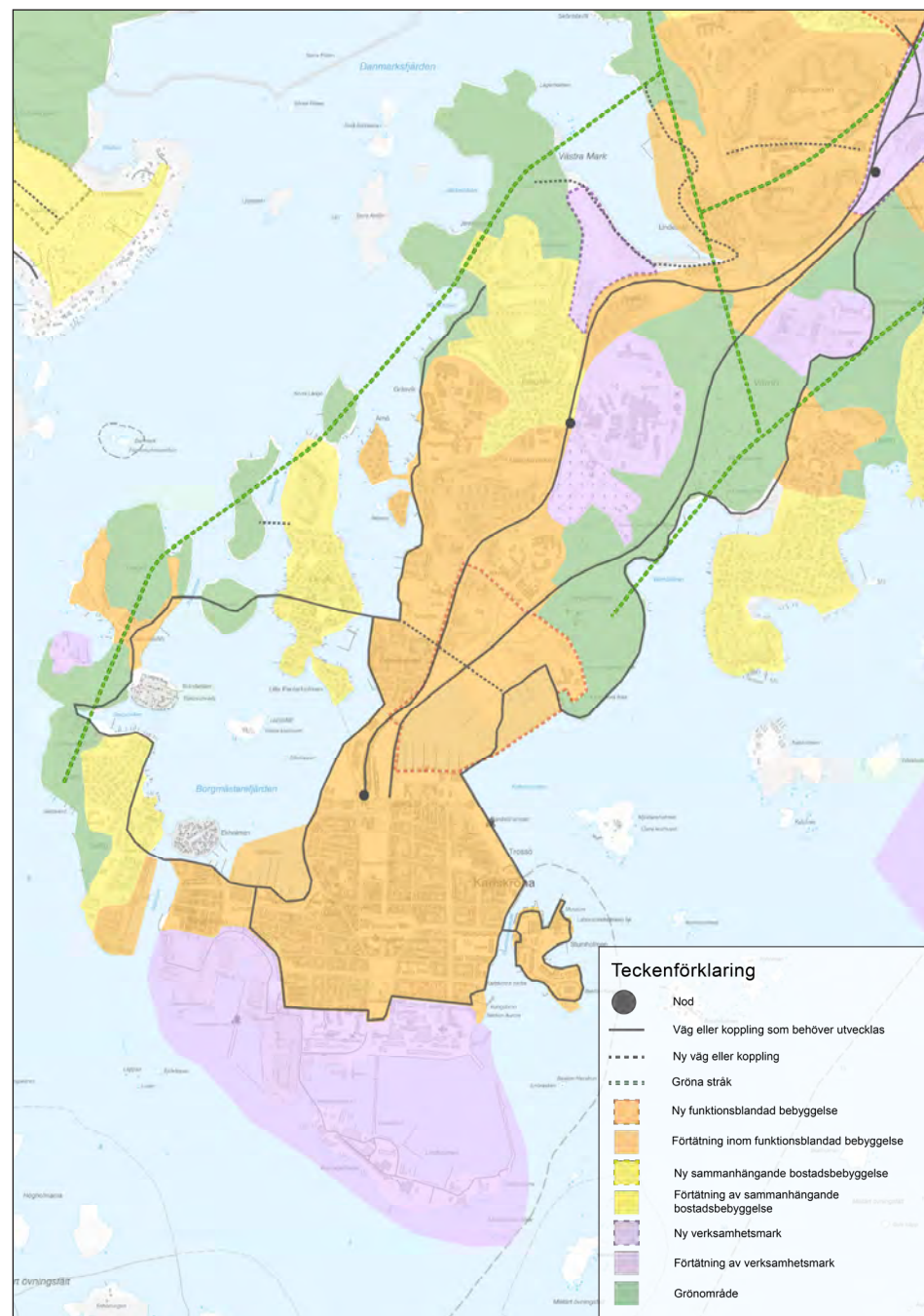
Södra Stadsbygden

Utvecklingsstrategi

Delområdet Södra Stadsbygden omfattar de områden som ligger söder om Sunna kanal vid infartsleden, det vill säga Wämö, Pantarholmen, Bergåsa, Gräsvik, Hästö, Trossö, Saltö, Pottholmen, Björkholmen, Stumholmen, Dragsö, Långö. Södra Stadsbygden föreslås utvecklas genom att bland annat:

- Förstärka upplevelsen av att staden är byggd på öar och ta tillvara på vattenkontakten.
- Fortsätta utveckla med en variation av bostäder, service och verksamheter.
- Förädla, bevara och förstärka den historiska stadsstrukturen och bebyggelsen.
- Knyta samman enklaver och blanda upp homogena boendemiljöer.
- Skapa plats för människorna i staden och dämpa bilens påverkan på gaturum och offentliga platser.
- Skapa inbjudande offentliga mötesplatser och grönytor.
- Skapa nya samt förstärka befintliga kopplingar.

För Karlskronas stadskärna finns framtagna dokument som beskriver mer detaljerat hur stadsmiljön kan utvecklas och förädlas. Ett av dokumenten är Strategi Karlskrona och ett annat är Karlskrona stadsmiljöprogram. I dem framhävs bland annat behovet av att stärka vattenkontakten, göra offentliga platser mer attraktiva och minska trafikens negativa inverkan. Det finns också principer för utformning av de allmänna rummen i form av exempelvis markbeläggning, gatumöbler och belysning. Det finns en stor potential för att fortsätta utveckla och skapa ett levande och dynamiskt stadsliv om stadens offentliga rum görs mer attraktiva och om boende och besökare inbjuds att använda dem aktivt. Ett exempel är Fisktorget där det bland annat finns behov av en tydligare koppling till centrumkärnan.



Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse finns på flera ställen i stadsbygden. Inom redan bebyggda områden som t.ex. Hästö, Långö, Saltö och Bergåsa tillåts förtätning inom befintliga strukturer. Förtätning innebär möjlighet till komplettering av ny bebyggelse i mindre skala och med hänsyn till omgivningarna. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

Funktionsblandad bebyggelse

Hela stadskärnan och stora delar av stadsbygden omfattas av funktionsblandad bebyggelse med bostäder och olika typer av verksamheter. Förtätning är möjlig inom befintliga strukturer till exempel genom delning av tomter, mindre planändringar, inredning av vindar och dylikt. Behovet av studentbostäder, äldreboende och särskilt boende bör övervägas vid varje planbeslut och i varje bostadsprojekt. Studentbostäder bör koncentreras till centrala delar av stadskärnan och stadsbygden.

Området Gräsvik föreslås utvecklas till en funktionsblandad stadsdel med bostäder, kontor, verksamheter och service. Det är viktigt att Blekinge Tekniska Högskola ges möjlighet att utvecklas och stärka samarbetet med företag och verksamheter i området. Därför finns behov av ytterligare förtätning av området i form av högskolelokaler, kontorslokaler och bostäder för i första hand studenter.

Bergåsa och Hästö är exempel på lokala centrummiljöer som har potential att utvecklas och förädlas med både nya bostäder och service.

Stadsdelen Pottholmen i centrala Karlskrona är under utbyggnad och i området öster om järnvägen pågår planarbete där avsikten är att möjliggöra fortsatt utveckling av funktionsblandad bebyggelse.

Hattholmen tillsammans med kv. Muddret föreslås utvecklas till en ny funktionsblandad stadsdel med bostäder, kontor, handel och service samt marin och stadsnära rekreation. Effekter av detta är att vissa verksamheter behöver omlokaliseras till andra delar av kommunen där de får bättre möjligheter att utvecklas.

Skeppsbrokajen föreslås utvecklas som en stadsmarina med tillhörande verksamheter. Handelshamnen föreslås utvecklas till ett område för rekreation, evenemang och hamn för tilläggsplats för större båtar. Bilparkering kan fortsatt finnas men i mindre utsträckning än idag. Den södra delen av Handelshamnen kan vara lämplig för nya bostäder.

Södra Saltö föreslås utvecklas så att nuvarande fiskehamn till viss del kompletteras med bostäder, verksamheter och rekreation. Saltö hamn är klassad som riksintresse för yrkesfisket. Riksintresset har definierats så att de olika intressena kan samexistera utan att konflikt uppstår. Stadsutveckling föreslås idag ske i områdets norra, mer höglänta områden, samt längs den västra stranden. Den södra uddens platå föreslås bibehållas för fiskets intressen. Läs mer om den aktuella avgränsningen av riksintresset för yrkesfisket på Saltö under ställningstagandet *Areella näringar*.

Stadsdelarna Pantarholmen, Galgamarken och Blå port har ett centralt läge i staden och föreslås förtätas med funktionsblandad bebyggelse. Här finns goda möjligheter att tillskapa fler bostäder och mer service. Med tanke på områdenas strategiska läge i staden med möjlighet att ta sig med kollektivtrafik eller cykel till målpunkter inom stadsbygden är dessa stadsdelar av stor vikt för att tillskapa fler bostäder.

Karlskrona centrum föreslås utvecklas mot Pottholmen med mer handel och publika verksamheter i fastigheterna utmed Hoglands park. En utveckling av centrum föreslås även mot Fisktorget och längs befintliga stråk. En handelsanalys för Karlskrona kommun togs fram 2015.

Verksamheter

Vissa av de utpekade verksamhetsområdena bekräftar endast dagens situation och ger redan befintliga verksamheter möjlighet att utvecklas. Sådana platser är Oskarsvärn med brandstationen, sjukhusområdet, Marinbasen och varvsområdet.

Strax öster om Västra Mark finns idag verksamheter av typen tjänsteföretag och fortsatt utveckling av denna sorts verksamheter som inte är störande för omgivningen anses lämplig på platsen. Norr om befintliga verksamheter kan även nya båtuppläggningsplatser skapas.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Trossö är cirka en kvadratkilometer till ytan och de korta avstånden gör ön väl lämpad för gång- och cykeltrafik. Det finns därför anledning att satsa mer på att göra kopplingar kring Trossö och direkt närliggande områden mer gång- och cykelvänliga, samtidigt som åtgärder görs för att minska biltrafik. Detta kommer att bidra till en mer levande stadsmiljö. Gång- och cykeltrafiken ska ha hög prioritet i staden och bör utvecklas kontinuerligt.

Gång- och cykelförbindelser föreslås även mellan Hattholmen och Tullparken för att länka samman olika stadsdelar och skapa en ytterligare tvärförbindelse. En öppningsbar broförbindelse mellan Hattholmen och Trossö kan även bli aktuellt i framtiden. Kring Borgmästarefjärden finns möjlighet att skapa nya stadsnära rekreationsstråk genom att förbinda Högaholm med nya kopplingar till Dragsö och Långö.

Kollektivtrafik

Stadsbygden har god kollektivtrafikförsörjning med både buss, tåg och båtpendel. Stadsbygden bygger till stora delar på förtätning och därmed kommer mycket av ny bebyggelse kunna dra nytta av redan befintliga hållplatser och linjedragningar. Busstrafiken är förutom i undantagsfall riktad mot Karlskrona centrum. Viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken är Karlskrona centralstation, Bergåsa station och Amiralen.

Det finns idag två båtpendlar som förbinder Handelshamnen med Bredavik på Sturkö respektive Horn på Hasslö. Sommartid angör även dessa båtar Tjurkö respektive Aspö. Utöver skärgårdstrafiken är Aspö trafikförsörjt genom en vägfärja från Trossö som drivs av Trafikverket. Skärgårdstrafiken och båtpendeln bör utvecklas till att omfatta fler hållplatser och linjer. En linje kan upprättas till Trummenäs och på längre sikt även till Ekenäs på Senoren. Ett nytt hållplatsläge på Verkö bör också tillskapas för att underlätta arbetspendling.

Järnvägssträckan mellan en eventuell framtida kollektivtrafiknod vid Karlskrona Norra och Karlskrona C föreslås i ett längre tidsperspektiv byggas om till dubbelspår.

Vägar

Befintligt vägnät ska nyttjas så långt som möjligt inom stadsbygden. Biltrafiken är dominerande på Trossö och i stora delar av stadsbygden. För att skapa en bättre stadsmiljö är det viktigt att minska biltrafikens negativa inverkan och förbättra förhållandena för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. För att minska trafikens påverkan på Trossö föreslås att infartsleden omvandlas till stadsgata för att skapa en bättre entré till staden samt för att minska dess bullerpåverkan och barriäreffekt vilket är av stor vikt för att kunna fortsätta att utveckla staden. Att göra om infartsleden till stadsgata skulle även innebära utvecklings- och förtätningmöjligheter för verksamheter längs med vägen. Vid omvandlingen av infartsleden till en stadsgata föreslås en ny cirkulationsplats i höjd med Hattholmen och kv. Muddret.

Det finns flera vägar inom stadsbygden som är utpekade som färdvägar för farligt gods. Läs mer om farligt gods under rubriken *Miljö- och riskfaktorer*.

Parkering

I en växande stad är ytorna i centrum begränsade och olika anspråk konkurrerar om markytorna. Bilparkeringens ytor i staden bör vägas mot andra mer värdeskapande ytor såsom parker, caféer och andra rekreationsytor. Kommunen ska främja samåkning, bilpooler, infarts- och

pendlarparkeringar. Markparkeringar bör även ersättas av parkeringshus. Detta ger en effektivare markanvändning genom att bilparkeringarna inte tar lika mycket markyta i anspråk när de byggs på höjden.

Vatten och avlopp

Södra Stadsbygden är idag försörjt med VA-ledningar från Karlskrona vattenverk och Koholmen. Även fortsatt kommer Södra Stadsbygden försörjas på detta vis men i och med att orten växer kan även nya ledningar behövas för att möta behovet. Läs mer om detta under *Dricksvatten och avlopp* i kapitlet *Ställningstaganden*.

Grönområden

Det är viktigt att grönytor och rekreationsområden finns i en stadsmiljö för invånarna att kunna ta del av. Idag är det ont om grönområden i stadskärnan så det är av stor vikt att behålla och utveckla de som finns men även att skapa nya rekreationsytor. Stadsnära grönområden som är viktiga att värna om är bland annat de grönytor som finns på Dragsö, Saltö, Västra mark, Bryggareberget och i Wämöparken. På dessa platser finns bostäder och verksamheter nära den gröna miljön. Vid utveckling i Södra Stadsbygden behöver rekreationsvärdena beaktas och när det finns möjlighet ska parker eller rekreationsytor skapas i närheten av bostäder samt befintliga grön- och rekreationsområden bevaras. Översiktsplanen föreslår att ett nytt rekreationsstråk skapas genom tillskapandet av kopplingar till Högaholm från Dragsö och Långö. Detta skulle tillgängliggöra befintliga rekreationsytor än mer och skapa nya rörelsemöjligheter i staden. Även en koppling till Kålö kan utveckla de rekreativa miljöerna i Södra Stadsbygden. Dragsö har stor betydelse för närrekreation i centrala Karlskrona och är en viktig del i ett större sammanhängande naturområde som inte bör marginaliseras. Planer finns på att utveckla Tullparken på Pantarholmen för att skapa en mer ändamålsenlig och inbjudande parkmiljö.

Områden med höga naturvärden inom Södra Stadsbygden kan i vissa fall skapa konflikter mellan olika önskvärda användningar. Kring sjukhusområdet vid Bergåsa finns områden med höga naturvärden som sträcker sig vidare i ett stråk mot Wämöparken. Läderbagge är en av de

rödlistade arter som återfinns inom området. Här uppstår då en konflikt mellan möjligheten att säkerställa en god och ändamålsenlig vård till invånare inom Blekinge och de höga naturvärden som finns på platsen. Detta och andra liknande områden får studeras från fall till fall gällande bedömningar och avvägningar för respektive intresse.

Kulturmiljö

De centrala delarna av Karlskrona är utpekade som en del i Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och omfattas av riksintresse för kulturmiljövård. Dessa kulturmiljöer har en stor attraktionskraft och är av påtagligt värde för stadsutvecklingen. Det är mångfalden och blandningen av kulturmiljöer som ger staden stora delar av sin attraktivitet. Stadens kulturmiljöer är värdefulla arv som har uppskattats av både invånare och besökare i flera generationer och som har stor betydelse för stadens identitet. Kulturmiljöerna är en källa till kunskap och visar den historiska utvecklingen. Miljöerna bidrar till både fysiskt och mentalt välbefinnande, ger fritids- och rekreationsupplevelser, kan ha estetiska och kulturella kvalitéer och är i många fall av rent ekonomiskt värde. Läs mer i avsnittet *Kulturmiljö och världsarv* under *Ställningstaganden*.

Ny bebyggelse i områden som omfattas av riksintresset och världsarvet måste förhålla sig till detta. Kommunens ambition är att den nya bebyggelsen som föreslås i planförslaget ska stärka de befintliga kulturmiljöerna. Planförslaget ska bidra till ett hållbart och levande världsarv där den civila staden kan fortsätta att utvecklas utan att skada världsarvets värden. För att bättre möta en utveckling med hänsyn till de speciella värden som världsarvet har, föreslås att en bevarande- och utvecklingsplan utarbetas i samråd med berörda parter.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Södra Stadsbygden är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Höga naturvärden och viktiga spridningskorridorer.
- Grönområden och rekreativvärden.
- Riksintresse för kulturmiljövård och världsarvet, fiske, infrastruktur.
- Förorenade områden.
- Stigande havsnivåer och risk för översvämning i samband med skyfall.



Mellersta Stadsbygden

Utvecklingsstrategi

Delområdet Mellersta Stadsbygden omfattar de områden som ligger norr om Sunna kanal vid infartsleden upp till området kring E22, det vill säga Gullberna, Vedeby, Lyckeby, Knösö, Ringö, Verkö, Lindesnäs, Marieberg, Kungsmarken, Mariedal, Backabo och Rosenholm. Mellersta Stadsbygden föreslås utvecklas genom att bland annat:

- Fortsätta utveckla stadsmiljön med en variation av bostäder, service och verksamheter.
- Knyta samman enklaver och blanda upp homogena boendemiljöer.
- Skapa inbjudande offentliga mötesplatser och grönytor.
- Skapa nya kopplingar samt förstärka befintliga kopplingar mellan olika stadsdelar.
- Förstärka olika stadsdelars identiteter.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse finns på flera ställen i Mellersta Stadsbygden. Inom redan bebyggda områden som t.ex. Verkö, Lyckeby, Backabo, Ringö och norra delen av Knösö tillåts förtätning inom befintliga strukturer. Förtätning innebär möjlighet till komplettering av ny bebyggelse med hänsyn till omgivningarna. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

Funktionsblandad bebyggelse

Inom Mariedal föreslås funktionsblandning i det område längs Lyckebyvägen som idag rymmer ett antal verksamheter. Vissa av de verksamheter som finns här idag är svårt att förena med bostäder och

således föreslås en funktionsomvandling från verksamhetsområde till funktionsblandat område med både bostäder och verksamheter som går att kombinera med bostäder.

Bebyggelsen i området kring Kungsmarken och Marieberg utgörs av en hög andel hyresrätter i flerbostadshus. Översiktsplanen föreslår förtätning med funktionsblandad bebyggelse och komplettering med bostadsformer som inte finns på platsen idag t.ex. radhus och parhus.

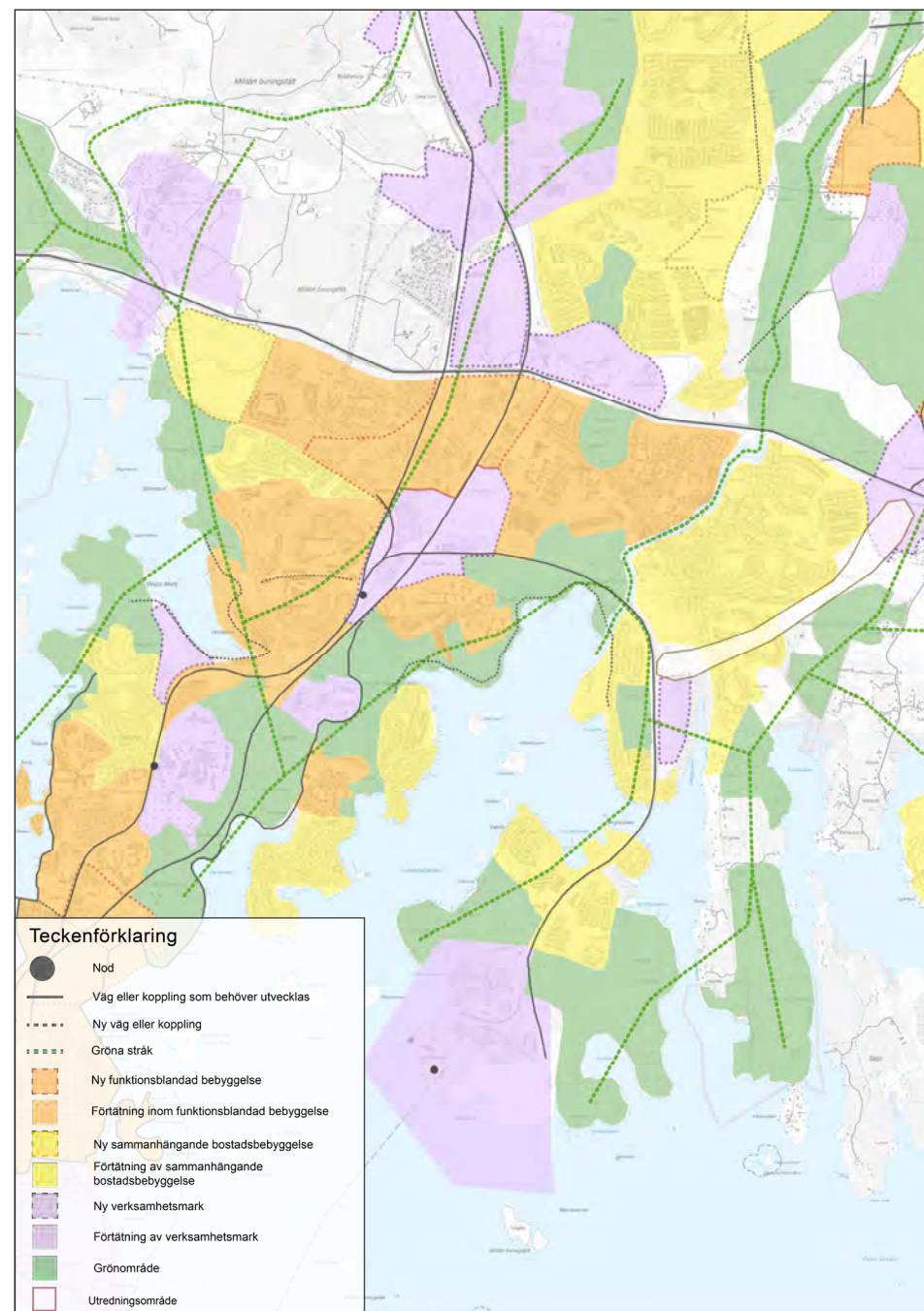
I anslutning till föreslaget läge för eventuellt framtida kollektivtrafiknod vid Karlskrona Norra finns möjligheter för ytterligare funktionsblandad bebyggelse. Stationen kan bli ett viktigt centrum för området med bostäder, kontor, verksamheter, centrumfunktioner och pendelparkering. Utvecklingen kan även bidra till att minska den barriäreffekt som järnvägen har och förbättra möjligheten att sammanlänka olika stadsdelar fysiskt samt förbättra tillgängligheten för de som rör sig mellan områdena.

I Lorentsberg finns en båtuppläggningsplats vilken föreslås flyttas, eventuellt till Västra Mark, vid den gamla skjutbanan. På så sätt frigörs området till förmån för bland annat bostäder. Bostäder på vatten i form av husbåtar vid Lorentsberg skulle kunna vara aktuellt.

Gullberna park är en stadsdel som idag domineras av bostäder och skolor. Möjligheter finns att utveckla området med fler bostäder och andra funktioner. Delar av området har höga naturvärden.

Västra Backabo har ett centralt läge i staden med närhet till Rosenholmsområdet och är därför intressant för utveckling av funktionsblandad bebyggelse. I dagsläget är dock området svårt att realisera med hänsyn till bullerpåverkan från Försvarets verksamhet i Rosenholms övningsområde. Genom västra Backabo går en regionnätledning. Vid framtida planering behöver E.ON remitteras.

I Lyckeby har ett planprogram tagits fram med syftet 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 med en tydligare centrumbildning med fler bostäder och centrumfunktioner i ett attraktivt läge med närhet till kollektivtrafik, service samt natur.

Verksamheter

Verkö är en industri- och färjehamn och utgör en viktig resurs för regionens utveckling genom sitt hamndjup, stora hamnytor och goda tillgänglighet till väg och järnväg. Det pågår även ett arbete med att skapa mer verksamhetsmark genom att fylla ut havsvikar. Verkö hamn och farlederna är klassade som riksintresse för hamn och har stor utvecklingspotential. På Verkö finns områden med höga naturvärden som behöver tas hänsyn till vid exploatering. En utveckling på Verkö kommer även att medföra ett ökat trafikflöde av både personbilstrafik och tung trafik. Lösningar på detta måste behandlas på en kommunövergripande nivå. Läs mer om Verkö hamn under ställningstagandet *Trafik och kommunikationer*. De verksamheter som tillkommer och utvecklas på Verkö bör uteslutande vara verksamheter med koppling till hamnen och det hamnnära läget samt teknisk försörjning.

Delar av området kring Rosenholm är utpekade för verksamhetsmark. Norr om E22 kring befintlig skol- och idrottsverksamhet bör verksamheter kopplat till hälsa, idrott och evenemang lokaliseras. Verksamheter lokaliserade på Rosenholms udde bör ha en koppling till marina verksamheter.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

I området Mellersta Stadsbygden finns stora barriärer i form av trafikleder och järnväg som begränsar möjligheterna att röra sig till fots eller med cykel. Här behöver nya kopplingar mellan olika stadsdelar i öst-västlig riktning skapas för gående och cyklister. Detta är viktigt för en socialt hållbar stadsmiljö. Gång- och cykelvägar som sammanbinder olika stadsdelar är

dels viktigt för jämlikheten i och med den faktiska möjligheten att röra sig utan tillgång till bil. Genom att stadsdelar sammankopplas ökar även det sociala utbytet, vilket är viktigt för att minska segregationen.

Kollektivtrafik

Mellersta Stadsbygden har god kollektivtrafikförsörjning med både buss och tåg. Stadsbygden bygger till stora delar på förtätning och därmed kommer mycket av ny bebyggelse kunna dra nytta av redan befintliga hållplatser och linjedragningar. Busstrafiken är dock, förutom i undantagsfall, riktad mot Karlskrona centrum. Viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken är Bergåsa station och Amiralen. Översiktsplanen föreslår ett läge för eventuell framtida kollektivtrafiknod vid tidigare Gullberna station – Karlskrona Norra. Ett tågstopp vid Karlskrona Norra skulle förbättra tillgängligheten till tågtrafiken för omkring 70 procent av kommunens invånare. I samband med utbyggnad av Karlskrona Norra föreslås även en ny kollektivtrafikförbindelse i Sunnadalsvägens förlängning till Ronnebyvägen för att skapa en bättre koppling till Karlskrona Norra för kollektivtrafik i öst-västlig riktning. Järnvägssträckan mellan Karlskrona Norra och Karlskrona C föreslås i ett längre tidsperspektiv byggas om till dubbelspår.

Vägar

Ett område kring trafikplatsen Verköleden/Infartsleden är i mark- och vattenanvändningskartan utpekade som verksamhetsområde. En ombyggnad av både järnvägsspår och vägar behöver ske inom detta område. Idag måste godstrafiken till Verkö åka in till Trossö för att sedan vända. I framtiden ska detta moment kunna undvikas genom att det finns en direktförbindelse norrifrån direkt ut till Verkö. Idag är järnvägs korsningen vid Infartsleden inte planskild. Med ökade godsmängder på tåg behövs därför planskildhet mellan bil- och järnvägstrafik. Korsningen vid Österleden/Verkövägen/Gullbernavägen kommer därför att behöva byggas om.

Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) tillsammans med Trafikverket samt en efterföljande trafikberäkning för att studera översiktsplanens påverkan på trafiksystemet. De ökade trafikmängder

som kan antas vid utbyggnad av bostäder, service och verksamheter runt om i kommunen kan hanteras genom en ombyggnation av det befintliga trafiksystemet. Trafikverket har ett framtida riksintresse för väg mellan E22 och hamn av riksintresse på Verkö. Nuvarande trafikled mellan Verköled och E22 behöver vidareutvecklas. Läs mer i Ställningstagandet *Trafik och kommunikationer*.

Ronnebyvägen föreslås omgestaltas till stadsgata för att skapa möjlighet till utveckling av närliggande områden.

Det finns flera vägar inom stadsbygden som är utpekade som färdvägar för farligt gods. Läs mer om farligt gods under rubriken *Miljö- och riskfaktorer*.

Vatten och avlopp

Mellersta Stadsbygden är idag försörjt med VA-ledningar från Karlskrona vattenverk och Koholmen. Även fortsatt kommer Mellersta Stadsbygden försörjas på detta vis men i och med att orten växer kan även nya ledningar behövas för att möta behovet. Läs mer om detta i ställningstagandet *Vatten och avlopp*.

Grönområden

I den västra delen av Mellersta Stadsbygden finns ett sammanhängande stråk av grönområden som innehåller såväl höga naturvärden på vissa ställen som rekreationsområden av stor vikt för hela stadsbygden. Stråket går från Rosenholmsområdet ända ner till Saltö. På östra sidan av stadsbygden finns ett liknande stråk från Bryggareberget via Gullberna till Lyckeby och Hässlegården. Även här finns viktiga rekreationsområden i vissa delar och höga naturvärden på vissa platser. De gröna stråken spelar en viktig roll som spridningskorridorer för djur- och växtarter. Kopplingen mellan de båda stråken behöver utvecklas och stärkas.

Öster om Mellersta Stadsbygden, ut mot Knösö, finns flera stora naturområden där vissa omfattas av formella skydd såsom naturreservat. Även här finns koppling mellan grönytorna och de fungerar som spridningskorridorer.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Mellersta Stadsbygden är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Höga naturvärden och viktiga spridningskorridorer.
- Grönområden och rekreationsvärden.
- Riksintresse totalförsvaret, infrastruktur.
- Förorenade områden.
- Stigande havsnivåer och översvämning i samband med skyfall.
- Regionnätledning genom västra Backabo.



Norra Stadsbygden

Utvecklingsstrategi

Norra Stadsbygden inkluderar områden norr om E22, bland annat Torskors, Spandelstorp, Håsegården, Mölletorp och Bastasjö. Inom detta område finns bostadsbebyggelse, men även stora verksamhetsområden och väginfrastruktur. Norra Stadsbygden föreslås utvecklas genom att bland annat:

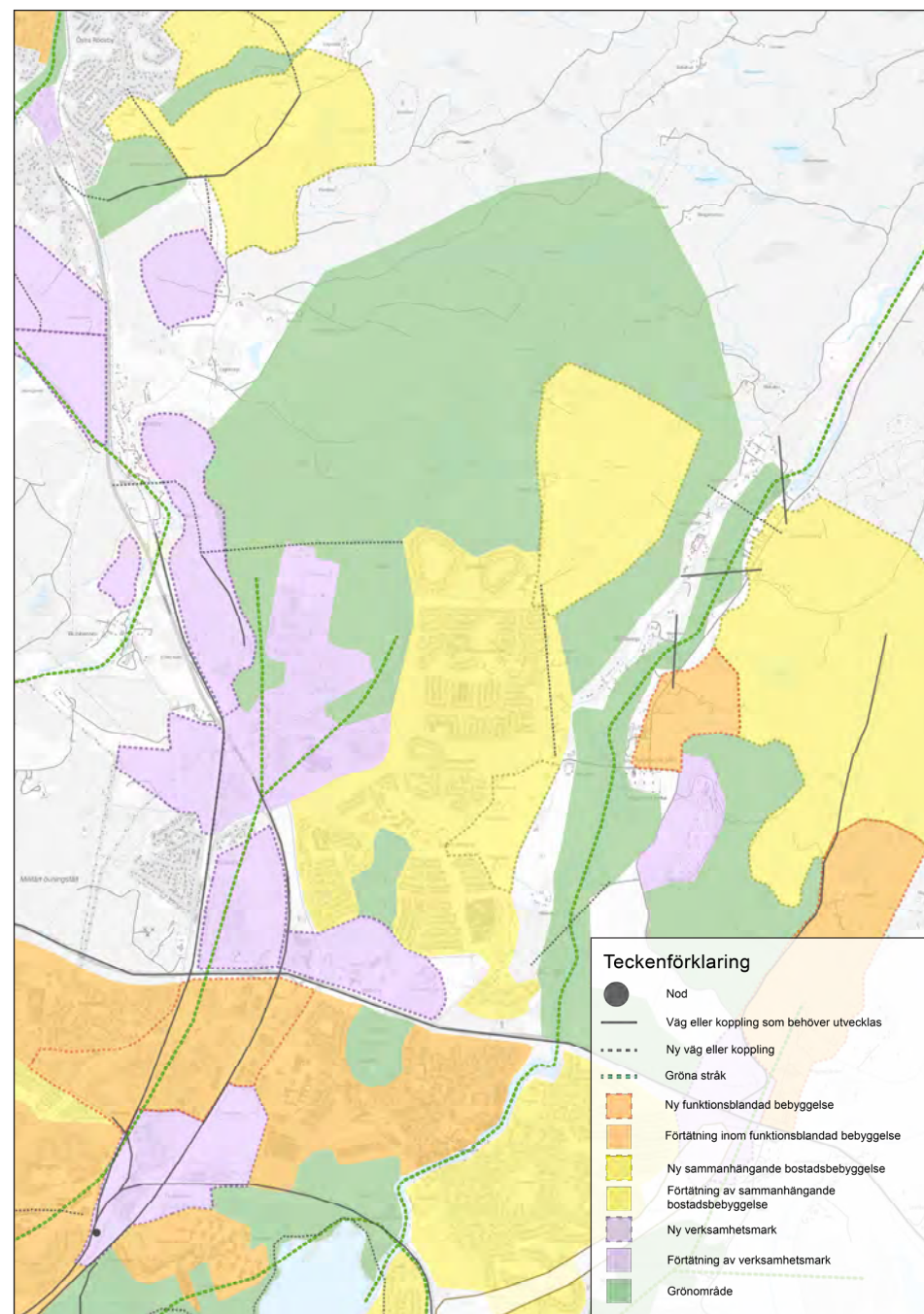
- Fortsätta utveckla områden med varierade former av bostäder och verksamheter.
- Knyta samman enklaver och blanda upp homogena boende- och verksamhetsmiljöer.
- Överbrygga barriärer i form av stora vägar genom att skapa nya kopplingar samt förstärka befintliga kopplingar.
- Ta till vara och utveckla grönområden.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse finns på flera ställen i stadsbygden. Inom redan bebyggda områden som t.ex. Håsslegården, Spandelstorp och Bastasjö tillåts förtätning inom befintliga strukturer. Förtätning innebär möjlighet till komplettering av ny bebyggelse med hänsyn till omgivningarna. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

Nya utvecklingsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse är utpekade vid Mölletorp och Norra Bastasjö. Vid utveckling av dessa områden är det viktigt att tillse en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer. Det är även viktigt med tillgång till kollektivtrafik och att utrymme finns för social service, exempelvis förskolor.



Verksamheter

Befintliga verksamhetsområden inom de norra delarna av stadsbygden föreslås byggas ut och förtätas. Här är Torskors industriområde och kvarteret Lampan de största områdena. Inom Torskors finns idag en blandning av verksamheter. Inriktningen för området bör fortsatt vara småindustri, tjänsteföretag och hantverk. Kvarteret Lampan har tidigare varit plats för en större industri men rymmer idag företag mer inriktade mot service och tjänster. Här finns oexploaterad mark som bör tas i anspråk för verksamheter. Inriktningen för området bör vara tjänsteföretag, handel och logistik. Det finns potential att skapa skyltlägen för nya verksamheter inom området. Dock behöver en ny väganslutning till området skapas i sydost. Hänsyn i de båda områdena behöver tas till höga naturvärden och närhet till befintliga bostäder.

Vid Angöringen, på dagens placering av ridskolan, föreslås på sikt en utveckling av handelsfunktioner då platsen har ett mycket bra skyltläge från E22. Det är av stor vikt att nyttja marken på bästa sätt samt att de företag som placeras här har behov av ett skyltläge. Vid en utveckling behöver hänsyn tas till vattenskyddsområdet för Afvelsgårde vattentäkt. För att kunna ta marken i anspråk behöver dock en flytt av ridskolan först ske. Föreslaget nytt läge för ridskolan finns i Inglatorp, söder om Rödeby. Läs mer om det under fördjupningsområdet *Rödeby*.

Norr om Bubbetorps gård föreslås ett område för verksamheter med inriktning mot tjänsteföretag och småindustri. Hänsyn behöver tas till kulturmiljön i området.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

I området Norra stadsbygden finns barriärer i form av trafikleder och järnväg som begränsar möjligheterna att röra sig till fots eller med cykel. Det är viktigt att se över tillgänglighet för gående och cyklister generellt inom området och skapa nya kopplingar för att säkerställa bra framkomlighet och gena vägar.

Kollektivtrafik

Stadsbygden bygger till stora delar på förtätning och därmed kommer mycket av ny bebyggelse kunna dra nytta av redan befintliga hållplatser och linjedragningar. Området Bastasjö norra ligger i utkanten av stadsbygden och en bit från närmsta busshållplats. Därmed kan en förlängning av busslinjen mot Bastasjö behövas. Likaså utbyggnaden i Mølletorp kan medföra behov av ett extra stopp i närmare läge än vad som finns idag. Verksamheter avses utvecklas i befintliga lägen. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik relativt låg redan idag. Med en utveckling av verksamheter behöver även möjligheten att ta sig till områdena med buss också förbättras.

Vägar

Vid utbyggnad av fler bostäder inom Norra stadsbygden kan väginfrastrukturen behöva ses över. Vid Bastasjö finns idag förberett för en förlängning av Kryddgatan norrut. Vägen passerar dock Bastasjö förskola och en trafiksäker miljö kring förskolan behöver säkerställas om trafikmängderna på Kryddgatan ökar. En ny vägkoppling kan också behövas från Norra Bastasjö ner mot Mølletorpsvägen för att fördela trafiken söderut på fler vägar. Nya vägkopplingar har även pekats ut för att öka tillgängligheten i Torskors verksamhetsområde. Dessa är schematiskt illustrerade och behöver studeras i vidare planering.

Det finns flera vägar inom stadsbygden som är utpekade som färdvägar för farligt gods. Läs mer om farligt gods under rubriken *Miljö- och riskfaktorer*.

Vatten och avlopp

Stadsbygden är idag försörjt med VA-ledningar från Karlskrona vattenverk och Koholmen. Även fortsatt kommer stadsbygden försörjas på detta vis men i och med att orten växer kan även nya ledningar behövas för att möta behovet. Läs mer om detta i ställningstagandet *Vatten och avlopp*.

Grönområden

Bastasjö friluftsområde är ett av Karlskronas större stadsnära grön- och friluftsområden. Områdets funktioner är viktiga att bevara och utveckla. Anlagda strövstigar och ridspår runt Bastasjö gård norrut mot Härasjön angränsar till den nya bebyggelsen. Den vägkoppling som föreslås mellan Silvervägen och Tennvägen i Torskors industriområde skulle påverka det elljusspår som finns i Bastasjö friluftsområde. Vägsträckning och konsekvenser behöver studeras i fortsatt planering. Kopplingarna mot Mörtsjöåsen, Alljungen och Rödeby rekreativområde bevaras.

Nya strövstigar föreslås för att koppla ihop Lyckebyåns dalgång norrut mot Bastasjö och söderut mot Lyckeby. Detta kommer öka tillgängligheten till ån och förbättra möjligheten att röra sig mellan Bastasjö, Augerum och Lyckeby. Nya strövstigar föreslås även kring Lyckebyåns dalgång för att öka tillgängligheten på båda sidor om ån. Befintliga gångbroar längs med ån föreslås rustas upp. Det finns möjlighet att ytterligare utveckla fritidsfisket i ån och skapa nya cykelleder för exempelvis terrängcykling kring ån. Idrottsfunktioner som till exempel utegym och idrottsplats kan tillskapas inom planområdet.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Norra Stadsbygden är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Höga naturvärden och viktiga spridningskorridorer.
- Grönområden och rekreativvärden.
- Riksintresse totalförsvaret.
- Förorenade områden.
- Översvämning i samband med skyfall.
- Utpekad verksamhetsmark finns i vissa fall i närheten av bostäder. Här ska hänsyn tas till befintlig bostadsbebyggelse.
- Vattenskyddsområde för Lyckebyån och för Afvelsgärde grundvattentäkt.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Naturmiljö
- Riksintresset för yrkesfiske på södra Saltö
- Buller
- Dricksvatten

Naturmiljö

Föreslagen utveckling riskerar att bli en betydande miljöpåverkan på naturmiljö och höga naturvärden inom stadsbygden. Ett sådant exempel är Bengstaleden som ska avlasta de centrala delarna av stadsbygden från tung trafik. Vägen kommer att dras nära ett naturreservat. Planförslaget visar de stråk som är viktiga att kunna bevara som spridningskorridorer och avsikten är att denna funktion fortfarande ska finnas trots förslag om förtätning inom stadsbygden.

I den norra delen av planområdet rinner Silletorpsån som är utpekad som riksintresse för naturvård samt Natura 2000-område vid Rosenholm. Eventuella föroreningar som leds med dagvatten riskerar att spridas till

ån. Vid byggnation av bostäder är risken för att föroreningar leds ner till åsystemet mindre medan det finns en större risk inom föreslagna verksamhetsområden.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att motverka en negativ påverkan är det av stor vikt att säkerställa att de gröna kopplingarna, i form av exempelvis spridningskorridorer finns kvar och att man undviker fragmentisering av grönområden. På grund av att det finns få naturytor inom stadsbygden redan idag är ökad fragmentisering behöver kommunen även arbeta med att stärka de gröna kopplingarna. Här kan små åtgärder i form av gröna tak, sådd av blommor i rudermiljöer eller så kallade ”rain gardens” även inkluderas.

För att undvika en påverkan på Silletorpsån behöver åtgärder som undviker att vatten med potentiella föroreningar leds ner till åsystemet säkerställas vid all form av byggnation inom de delar i norra stadsbygden som avvattnas till Silletorpsån. Oavsett användningsområde är det ett absolut krav att orenat dagvatten inte leds till åsystemet. Det kan även vara aktuella med skyddsavstånd till ån. Generellt är en robust och hållbar dagvattenhantering viktig att ha med sig i planeringen av tillkommande bebyggelse. Dagvattenhanteringen kan mycket väl inkluderas i grönstrukturen inom tätbebyggda områden i form av exempelvis regnbäddar som utöver hantering av dagvatten blir ett grönt inslag i mer tätbebyggda miljöer. Det går även att se till att mängden hårdgjorda ytor begränsas genom att använda genomsläppliga material (exempelvis grus, hålstensbeläggning eller genomsläpplig asfalt).

För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Den utgår från att undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Först när skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Läs mer under ställningstagandet *Naturmiljö och friluftsliv*.

Riksintresse för yrkesfiske på södra Saltö

Södra Saltö föreslås utvecklas så att området i närheten av nuvarande fiskehamn till viss del kompletteras med bostäder, verksamheter och rekreation. Riksintresset för yrkesfisket på Saltö har definierats så att de olika intressena kan samexistera utan att konflikt uppstår. Läs mer om den aktuella avgränsningen av riksintresset för yrkesfisket på Saltö under ställningstagandet *Areella näringar*. Karlskrona kommuns intention för södra Saltö är att fiskerinäringen ska kunna samexistera med en utveckling av stadsfunktioner i området.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Vid en utveckling av södra Saltö behöver den föreslagna utvecklingen ta hänsyn till fiskerinäringens behov och krav för att säkerställa att de båda användningarna kan samexistera.

Buller

Ökad trafik kan leda till ökat buller i stadsmiljön. Buller i för stora mängder är skadligt och kan innebära problem med exempelvis hörsel eller sömnsvårigheter. Förtätning i en stadsmiljö kan även innebära att bullerutsatta lägen är intressanta för ny bebyggelse.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

All ny bebyggelse ska följa gällande riktlinjer avseende buller. Även om gällande riktlinjer följs kan det vara bra att hantera det buller som förekommer och arbeta för att minska mängden buller. För att minska trafikbuller är det viktigt att arbeta för att begränsa resandet med bil för att istället gå över till mer hållbara resealternativ såsom gång och cykel då dessa bullrar mindre. Även kollektivt resande ger upphov till mindre buller då fler kollektiva resor innebär färre resor med bil.

För att hantera det buller som förekommer kan spridningen av buller försöka begränsas. Ljud studsar bättre i hårdgjorda miljöer, vilket gör att buller sprids och upplevs högre. Att bevara och föra in grönska kan

därmed minska buller samtidigt som grönska är positivt för bland annat biologisk mångfald och skugga. Andra åtgärder är att sänka hastigheten, leda om trafik, sätta upp bullerplank eller placera större bebyggelse närmare bullerkällan för att minska bullret bakom dessa byggnader.

Dricksvatten

För Lyckebyån finns det ett vattenskyddsområde som omfattar ån, sjöar i åsystemet och 100 meter från strandlinjen på vardera sidan. Skyddsområdet omfattar inga biflöden och det upphör vid länsgränsen norr ut. Det finns ett förslaget, nytt vattenskyddsområde för Lyckebyån som ännu inte är beslutat. Avsikten här är att även vissa biflöden ska omfattas av nytt vattenskyddsområde för Lyckebyån. Inom planområdet finns biflöden till Lyckebyån och förslaget och närhet finns även till Lyckebyån. Planförslaget har beaktat gällande och föreslagna vattenskyddsområden.

Ingen ny bebyggelse föreslås inom primär- eller sekundärzonen för själva Lyckebyån inom fördjupningsområde Stadsbygden, dock föreslås bebyggelse inom föreslagna nya vattenskyddsområden för Lyckebyåns biflöden.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Ny bebyggelse innebär fler hårdgjorda ytor och att förutsättningarna för dagvatten förändras. I efterföljande planering är det viktigt att dagvattenhanteringen studeras ingående. Ny bebyggelse inom området ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp så långt det är möjligt. Detta är extra viktigt ju närmre Lyckebyån den aktuella bebyggelsen befinner sig. En översyn av det kommunala avloppssystemet med exempelvis bräddpunkter kan även behöva ses över. För akuta olyckor är det viktigt att på förhand säkerställa att det finns fungerande skyddsutrustning.

Inom vattenskyddsområdet är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är ett tankesätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde.

Sociala konsekvenser

För att skapa en social hållbar utveckling i Stadsbygden är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Tillskapa bostadsområden med blandade former av bebyggelse och upplåtelseformer. Detta är speciellt viktigt inom områden som idag består av homogen bebyggelse. Till exempel består Sunnadal/Kungsmarken uteslutande av flerbostadshus och då till största del av hyresrätter. Här föreslås en komplettering av radhus/ parhus. Detta är en del för att minska den segregation som finns mellan stadsdelar.
- Verka för förtätning och funktionsblandning. Detta gynnar befintlig och ny service, stärker kollektivtrafikunderlaget och bidrar till en levande stad med kortare avstånd och ökade möjligheter att gå och cykla.
- Förbättra kopplingar i öst-västlig riktning, framförallt för gående, cyklister och kollektivtrafik. Detta ökar sammanlakningen och möjligheten att röra sig mellan stadsdelar och minskar de mentala barriärerna mellan olika områden. En eventuell framtida kollektivtrafiknod vid Karlskrona norra bedöms kunna vara en nod i nya förbättrade kopplingar. Det är viktigt att även gående och cyklisters behov lyfts i eventuellt framtida arbete med Karlskrona norra.
- Arbeta med att tillskapa och förstärka grönområden och gröna stråk som en möjlighet till stadsnära rekreation. Vid förtätning i de centrala delarna av stadsbygden bör undvikas att ta grönytor i anspråk.
- Utveckla möjligheten till vattenkontakt.



Ekonomiska konsekvenser

För att skapa en social hållbar utveckling i Stadsbygden är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Nya förskolor samt ny eller utbyggd grundskola.
- Nya eller utbyggda särskilda boenden för äldre.
- Nya och förbättrade kopplingar för biltrafik samt gång- och cykel.
- Eventuellt framtida anläggande av ny kollektivtrafiknod, Karlskrona norra.
- Ombyggnation av väg- och spårområde vid Verkökrysset.
- Utbyggnad av teknisk infrastruktur såsom vatten- och avloppsnet.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Stadsbygden:

- Grundvatten:
 - o Sand- och grusförekomst Augerumsåsen-Biskopsberg
 - o Annan förekomst: Spandelstorp
- Sjöar och vattendrag:
 - o Lyckebyån
 - o Silletorpsån
- Kustvatten:
 - o Danmarksfjärden
 - o Yttre redden
 - o Östra fjärden
 - o Lyckebyfjärden

Under rubriken *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Inom Stadsbygden omfattas några vägar av miljö kvalitetsnormer för buller. Dessa är delar av väg E22, väg 28 (inklusive Österleden), västra infarten (Ronnebyvägen/Sunnnavägen) samt delar av Verkövägen och Stationsvägen i Lyckeby. Detta innebär att vägarna har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Stadsbygden är den del av kommunen där mest förekomst av trafik finns.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Även om inga miljö kvalitetsnormer för luft överskrids i de mätningar som gjorts kan kontroll och beräkningar av förekomst av partiklar behövas i de mest trafikerade lägena kring Karlskronas infartsled vid exploatering i dessa områden. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för luft under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Nättraby

Nättraby ligger ca 12 kilometer väster om Karlskrona. Nättraby är en av Karlskronas tre serviceorter, vilket innebär att orten är av betydelse för ett större omland. Genom orten går både väg E22 och järnväg. Detta innebär utmaningar när det gäller att koppla ihop samt skapa goda kommunikationer mellan Nättrabys olika delar. Bostadstyperna inom Nättraby domineras av friliggande småhus och radhus. Endast ett fåtal flerfamiljshus finns i form av hyresrätter. I nya utvecklingsområden bör en blandning mellan bostadstyper och upplåtelseformer eftersträvas.

Utvecklingsstrategi

Nättraby föreslås utvecklas mot öster samt genom förtätning i befintliga delar. En utveckling mot öster bidrar till att skapa en sammanhängande ortstruktur med bra möjligheter att utveckla och tillskapa service inom orten. Genom att vidareutveckla befintliga bebyggelsestrukturer nyttjas infrastrukturen effektivt. Utvecklingen föreslås ske i två stråk, både norr och söder om väg E22. Det ger möjlighet att binda samman de norra delarna av Nättraby med de centrala delarna. En utveckling mot Sjuhalla skapar även förutsättningar för att rusta upp vägstrukturen sydost om Nättraby, vilken idag har brister. I mitten av de föreslagna bebyggelsestråken lämnas ett naturområde för att värna om de naturvärden som finns på platsen.

Bostadsbebyggelsen bör vara tätare närmre befintliga delar av Nättraby och kan tillåtas vara något glesare i utkanten av de föreslagna områdena. Dock har samtliga föreslagna områden ett strategiskt bra läge och markanvändningen ska således vara effektiv. Ny service bör förläggas i närheten av befintliga områden inom Nättraby samt i de nya föreslagna områdena öster om Nättraby.

I Nättraby finns potential att skapa ett nytt stationsläge för tåg. Kring föreslaget stationsläge ska bebyggelsen vara tätare och främst bestå av flerbostadshus för att nyttja platsens läge på bästa sätt.

För områdena väster om Nättraby, kring Skillingenäs och Skavkulla, gäller lokaliseringsprinciperna för byggnation på landsbygden. Ta del av dem under ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*. Väster om Nättraby är det av stor vikt att bevara dalgångarna, jordbruksmarken och det öppna landskapet. Ny bebyggelse här bör studeras noggrant och sker lämpligen i en mindre skala i form av en komplettering till redan befintliga områden. Gå vidare till rubriken *Kulturmiljö och landskapsbild* längre ner för att se en illustration över dalgångarna väster om Nättraby.

Mark- och vattenanvändning

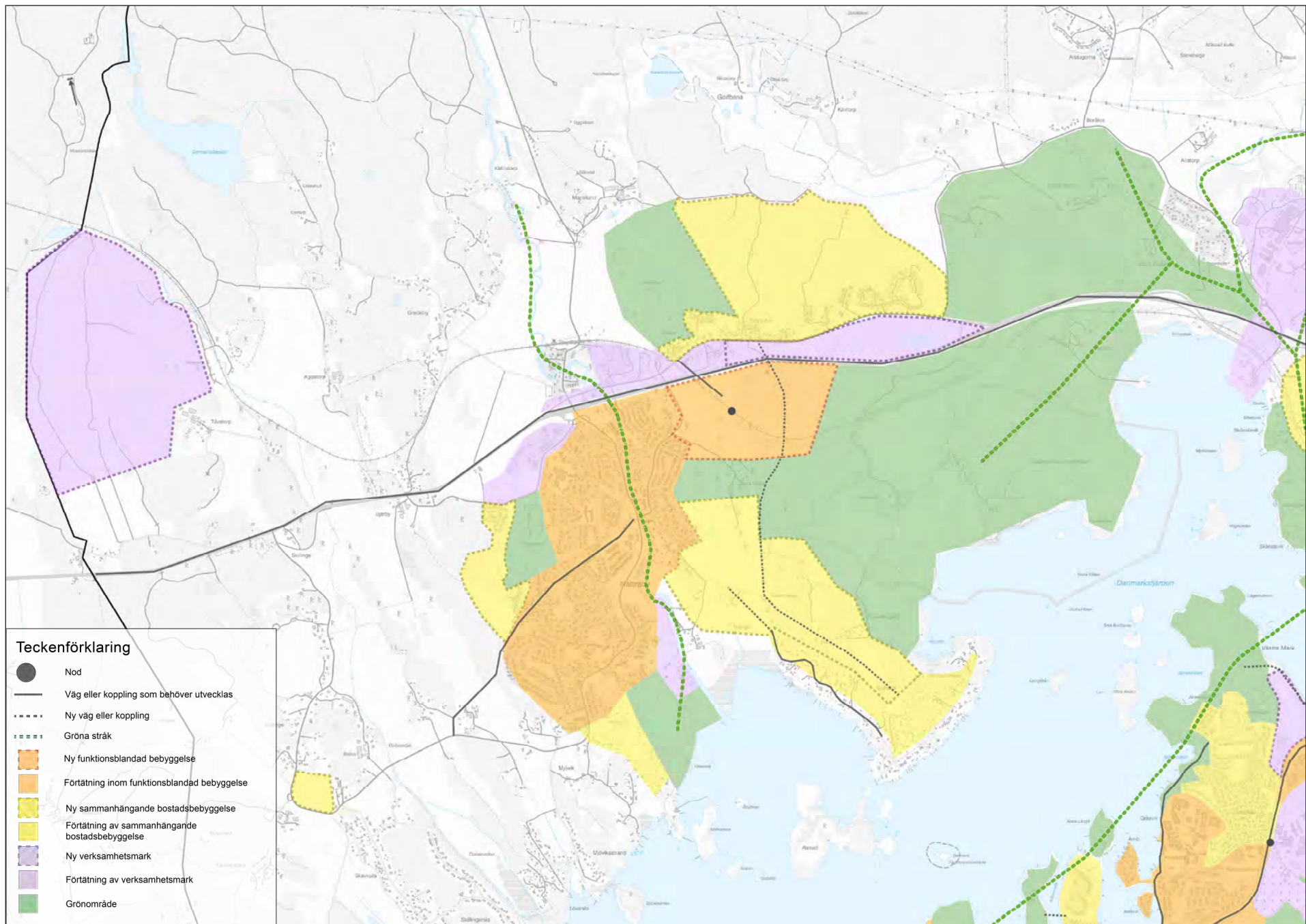
Sammanhängande bostadsbebyggelse

Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås på flera ställen runt om Nättraby. Där det är möjligt kan nya bebyggelseområden bygga vidare på redan befintliga bebyggelsestrukturer. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

I Nättraby förespråkas att ny bebyggelse uppförs som en blandning mellan olika bebyggelsetyper. Såväl friliggande småhus som rad-/parhus och flerfamiljshus bör uppföras inom orten. Bebyggelsen bör förläggas tätare för att kunna bevara naturmiljö även inom bostadsområdena, något som går väl i linje med hur befintliga delar av Nättraby är uppbyggt. Bebyggelse i de områden närmast Skärva naturreservat bör vara väl avvägd för att motverka inverkan på naturreservatet och Natura 2000-området.

Kring norra delarna av Nättraby, i Säglyckan, föreslås en sammanhängande bostadsbebyggelse med en blandning av bostäder, både friliggande småhus, rad-/parhus och flerfamiljshus. Ny bebyggelse kan bygga vidare på de redan befintliga strukturerna av bostäder längs Gamla Landsvägen. Om någon service placeras inom området bör detta göras i närheten av Gamla landsvägen för att det ska finnas närhet till kollektivtrafik.

Inom redan bebyggda områden i andra delar av Nättraby tillåts



förtätning inom befintliga strukturer. Förtätning innebär möjlighet till komplettering av ny bebyggelse i liten skala och med hänsyn till omgivningarna. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokaliseringsprövning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem under ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

Funktionsblandad bebyggelse föreslås nordost om Nättraby, i anslutning till nytt föreslaget stationsläge för tåg. Kring det föreslagna tågstoppet kan servicefunktioner eller andra verksamheter med fördel placeras. Bostadsbebyggelsen inom område bör vara av en högre täthet i form av flerbostadshus samt rad- och parhus.

De centrala delarna av Nättraby är utpekade som ett förtättningsområde för funktionsblandad bebyggelse. Därmed förespråkas en förtätning av både bostäder och servicefunktioner här. Vid förtätning bör dock beaktas att strukturen inte blir för tät eller att grönska- och rekreationsområden försvinner.

Nättrabyskolan har idag ett högt tryck. Således finns behov av att studera en möjlig utbyggnad av skolan alternativt möjligheten att förlägga en ny skola i Nättraby.

Verksamheter

I planförslaget pekas ytor för verksamhetsmark ut inom eller i anslutning till befintliga verksamhetsområden. För samtliga utpekade verksamhetsområden kring väg E22 bedöms verksamheter inom branscherna hantverk, småindustri, tjänsteföretag eller handel vara lämpligt. Verksamheterna bör inte vara av störande karaktär då de utpekade verksamhetsområdena ligger i närheten av bostäder och skola. Utformningen av nya verksamhetsområden är av stor vikt med tanke på de goda skyltlägen marken innebär. Nya verksamheter av mer daglig- eller

detaljhandelskaraktär förläggs istället bäst i Nättraby centrum.

Verksamhetsmark föreslås även åt väster, på gränsen till Ronneby kommun. Området är beläget i närheten av Vambåsa kross, en verksamhet som har en större omgivningspåverkan. Det föreslagna verksamhetsområdet bör ha en inriktning på att tillåta verksamheter som har en större omgivningspåverkan eller är mer ytkrävande. För att kunna utveckla ett ändamålsenligt verksamhetsområde krävs samverkan med Ronneby kommun. Målet är att kunna skapa ett verksamhetsområde på båda sidor kommungränsen som drar nytta av de goda kommunikationer som finns i form av närhet till både E22 och järnvägen.

I de södra delarna av Nättraby, kring Åslättsvägen, föreslås en yta för utökad båtuppläggning samt stadsodling. Idag finns jordbruksmark inom området. Med anledningen av närheten till bostäder är ytan svårt att bruka i ett storskaligt jordbruk. En stadsodling eller kolonilotter skulle bevara del av den öppna ytan och ge ett mervärde till orten.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägnätet har idag flera bristande länkar. Österut, mot Karlskrona, finns en gång- och cykelväg som går längs med järnvägen. I västra Nättraby finns dock endast gång- och cykelväg längs vissa sträckor. Även vägen till Sjuhalla är idag en osäker led för gående och cyklister. Speciellt viktigt är det att skapa en förstärkt koppling till Nättrabyskolan eftersom detta är målpunkt för många barn varje dag. Att skapa en säker skolväg för gång och cykel kan även minska mängden biltrafik vid Nättrabyskolan. Vissa av kopplingarna mellan föreslagna utbyggnadsområden kan vara dedikerade till gång- och cykeltrafik för att skapa gena vägar för dessa trafikantgrupper. Vidare kan finnas behov av att studera möjligheter att förbättra korsningspunkter över ån för gående och cyklister.

Kollektivtrafik

Nättraby kommer kräva större åtgärder för att kollektivtrafikförsörja genom buss på ett fullgott sätt. Eftersom en utbyggnad föreslås åt öster kan det krävas en ny linjedragning eller en förgrening av befintlig linje till dessa områden. Vissa delar av förslaget kan dock bebyggas innan en ny busslinje behövs. Komplement till ny linjedragning bör även vara att se till att det finns goda gång- och cykelvägar till busshållplatser samt att skapa pendlarparkeringar i strategiska lägen för att möjliggöra för ett delvis kollektivt resande för boende i periferin. Även möjligheter att kollektivtrafikförsörja områden med båt kan studeras.

På längre sikt kan Nättraby vara ett intressant läge för ett stopp med lokaltågstrafik. Om ett stationsläge blir aktuellt i Nättraby är dalgången vid Stora Vörta det mest lämpliga läget med hänsyn till att så många människor som möjligt ska få kort avstånd till stationen. Förutsättningarna för ett sådant läge ska därför behållas.

Vägar

Genom Nättraby går E22 och järnvägen vilka skapar barriärer som är svåra att passera. För att utveckla Nättraby och stärka den service som finns i Nättraby idag är det viktigt med kopplingar mellan befintliga och nya bebyggelseområden. Vid anläggandet av nya kopplingar måste utformningen anpassas så att olika områdets användningsområden kan överbryggas. Även inom de föreslagna bebyggelseområdena kan nya kopplingar behövas. Nya eller utvecklade kopplingar är schematiskt illustrerade i kartan.

Vid en utveckling i Sjuhalla kan den befintliga bilvägen behöva breddas. Vägen till Sjuhalla är idag smal och på vissa sträckor i dåligt skick. Längs större delen av sträckan kan vägen breddas i befintlig sträckning. Där detta inte är möjligt får vägen dras om. Vid en breddning är det viktigt att beakta möjligheten att cykla och gå längs vägen. En eventuell breddning av vägen, alternativt avlastning genom nya vägdragningar, får studeras i kommande planering.

Trafikverket planerar för att bygga ny motorväg på E22 mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby. Vägplanen påbörjades 2019 och utbyggnaden planeras ha byggstart 2026. Detta kommer innebära att påfarterna väster om Nättraby kommer att stängas vilket kan medföra en ökad trafikmängd genom Nättraby. Även Nättraby trafikplats ska byggas ut på grund av framkomlighets- och säkerhetsskäl.

Vatten, avlopp och värme

Nättraby är idag VA-försörjt med sjöledning från Karlskrona vattenverk och Koholmen via Gräsvik. Även fortsatt kommer Nättraby försörjas med ledningar på detta vis. I och med att Nättraby växer kan nya ledningar att behövas för att möta behovet.

Idag finns ett närvärmeverk i de norra delarna av Nättraby. Planer finns på att koppla på närvärmenätet till kommunens fjärrvärmenät samt bygga ut nätet i Nättraby. Ur detta perspektiv är det positivt att bebyggelsen samlas kring befintliga delar av Nättraby, eftersom en mer resurseffektiv uppvärmning då gynnas.

Grönområden

Kring Nättraby finns skogsmiljöer, dalgångar samt jordbruksmarker. En del av den grönstruktur som finns kring Nättraby föreslås tas i anspråk för bostäder. Andra områden föreslås sparas. Målsättningen är att grönområden som avses sparas ska vara sammanhängande för att spridningsmöjligheter för djur och växter ska finnas kvar.

Naturmark invid och öster om Stora Vörta gård föreslås sparas. Här finns områden med höga naturvärden med bland annat biotopskyddade områden och rödlistade arter såsom långbensgroda. Långbensgroda vistas i den vattenansamling som finns väster om gården. Detta är ett mycket värdefullt lekområde för långbensgrodan. Grodan behöver även tillgång till skog. Det är viktigt att ta hänsyn till grodornas rörelsemönster vid utformning av exempelvis nya vägkopplingar. Det är även viktigt att bevara en koppling till Skärva naturreservat. Skärva, som även är ett

Natura 2000-område är också utpekade som ett grönområde i förslaget. Här är det dock viktigt att de lantbruksverksamheter som finns idag får möjlighet att utvecklas. Detta anses gå i linje med förslaget. Detsamma gäller för området Stora Boråkra i nordost. Området har pekats ut som grönområde bland annat för att värna om de naturvärden som finns i och kring Silletorpsån.

Orrekulle är ett värdefullt stadsnära naturområde som föreslås sparas. Grönområdet "Idrottsvägen" är ett befintligt rekreationsområde med stor betydelse för Nättraby. Genom de centrala delarna av Nättraby går ett grönt stråk, vilket utgörs av miljöerna kring Nättrabyån. Denna miljö är viktig för såväl växter och djur men även som rekreationsmiljö.

Kulturmiljö och landskapsbild

Det finns fyra områden som omfattas av det regionala kulturminnesvårdsprogrammet i närheten av Nättraby. Dessa omfattar bland annat Stora Vörta, Skärva och Gredeby med närområden. Utvecklingsområdet som är utpekade öster om Nättraby vid Stora Vörta omfattas av kulturminnesvårdsprogrammet. Området sträcker sig i nord-sydlig riktning söder och norr om E22. Motivering till områdets utpekande är "odlingsområde med bebyggelsekontinuitet långt tillbaka i tiden. Delvis monumentala fornlämningar och herrgårdsbebyggelse". En avvägning har gjorts utifrån utvecklingsmöjligheter av Nättraby tätort och konsekvenser av detta. Den föreslagna utvecklingen ska dock så långt som möjligt ta hänsyn till kulturhistoriska värden på platsen. Även det föreslagna verksamhetsområdet vid Vambåsa omfattas delvis av kulturminnesvårdsprogrammet. Motiveringen är "gammal odlingsbygd med fornlämningar och mindre herrgårdar". Även här ska den föreslagna utvecklingen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturhistoriska värden på platsen. Planförslaget gränsar till riksintresseområde för kulturmiljövård för Skärva. Riksintresseområdet är utanför föreslagna ytor för bebyggelseutveckling och bedöms inte påverkas av förslaget.

I anslutning till Nättraby finns sprickdalgångar som går i nord-sydlig riktning. Väster om Nättraby finns tre dalgångar och öster om Nättraby

finns en dalgång. Den östra dalgången är på några ställen bruten i form av bebyggelse och mindre områden med naturmark. De västra dalgångarna har större grad av öppenhet men även här finns bebyggelse i direkt närhet. Dalgångarna är av stor vikt att bevara. En avvägning har gjorts i förslaget mellan bevarande och utveckling av Nättraby. För att orten ska ha utvecklingsmöjligheter föreslås den östra dalgången till stora delar tas i anspråk. Detta är negativt men motiveras av att en utveckling mot öster bidrar till ett effektivt nyttjande av infrastruktur och bidrar till bättre möjligheter att lösa behov av service för Nättraby. De västra dalgångarna är idag även mer öppna. Det är av stor vikt att de västra dalgångarna ej exploateras. Läs mer om alternativhanteringen under *Innehåll och alternativhantering* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.



Karta som visar sprickdalarna i landskapet kring Nättraby.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Nättraby är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Kulturmiljövärden
- Naturvärden och rekreativvärden
- Regionnätledning
- Stigande havsnivåer, risk för översvämning i samband med skyfall samt höga flöden i Nättrabyån.
- Landskapsbild

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Jordbruksmark
- Naturvärden
- Kulturminnen och fornlämningar
- Landskapsbild

Jordbruksmark

Stora delar av den mark som omgärdar Nättraby består av jordbruksmark eller mark med naturvärden. Ett genomförande av översiktsplanen innebär att jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse. I planförslaget har en avvägning gjorts mellan behov av ny mark för bostäder och verksamheter kontra naturvärden och jordbruksmark. Motiveringen till ianspråktagande av aktuell jordbruksmark grundar sig på att marken är väl avskild från större jordbruksområden samt att marken ligger i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och ett befintligt samhälle. Utvecklingen av Nättrabys struktur sker mest naturligt på den föreslagna marken eftersom målsättningen är att skapa nya områden som hänger ihop med dagens Nättraby och därigenom kan förstärka underlag till service och samtidigt samla bebyggelsen för att inte på ett onödigt sätt behöva sprida ut infrastruktur och service. Det finns strategiska ställningstaganden kring jordbruksmark under rubriken *Areella näringar*.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

För att undvika en risk för störningar och konflikter kan behövas buffertzoner mellan ny bebyggelse och jordbruksmark.

Naturvärden

Enligt förslaget kommer naturvärden i form av bland annat nyckelbiotoper och boplatser för rödlistade arter tas i anspråk. Förslaget angränsar även till riksintresse för naturvård och Natura 2000. I planförslaget har en avvägning gjorts mellan behov av ny mark för bostäder och verksamheter kontra naturvärden och jordbruksmark. Målsättningen är att grönområden som avses sparas ska vara sammanhängande för att spridningsmöjligheter för djur och växter ska finnas kvar. Väster om Stora Vörta finns långbensgroda, vilket är en fridlyst art. Arten behöver tillgång till skogsmark. Påverkan på populationen av långbensgroda behöver studeras mer utförligt i kommande planering.

Bebyggelse i sprickdalgångarna väster om Nättraby kan få en påverkan på spridningskorridorer för olika djurarter.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Hänsyn bör tas till höga naturvärden. Här ska även spridningskorridorer vägas in. Större områden med höga naturvärden har sparats ut men naturvärdena sträcker sig även på vissa ställen in i utbyggnadsområdena. När respektive utbyggnadsområde studeras bör en noggrannare naturinventering göras för respektive plats och utformning av ny bebyggelse bör anpassas på ett sådant sätt att hänsyn tas till naturvärden så långt som det är möjligt. Vid ianspråktagande av mark är det dock viktigt att ta hänsyn till förekomst av och livsmiljöer för hotade arter. Dessa arter är viktiga för robustheten i ekosystemet. Här är det viktigt att bevara den mark som har de högsta naturvärdena samt att inventera platsen och studera de arter som förekommer inom området.

Vid ianspråktagande av naturmark kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Kompensationsåtgärder ska användas som en sista utväg om alternativa lokaliseringar eller andra anpassningar ej är möjligt. Se vidare beskrivning av skadelindringshierarkin under rubriken *Naturmiljö och friluftsliv* i kapitlet *Ställningstaganden*. För att motverka en negativ påverkan bör fortsatt planering även undersöka om det finns möjlighet att spara aktiva bryn i utkanten av bebyggelseenklaverna. Sådana

bryn är gröna områden i bebyggelseenklaverna som gränsar till det större, sammanhängande naturområdet och kan minska den negativa påverkan. Även gröna stråk och spridningskorridorer behöver undersökas och så långt som möjligt tas hänsyn till.

Kulturminnen

Förslaget innebär att mark med fornlämningar och annan kulturhistorisk betydelse tas i anspråk. Om mark tas i anspråk där det finns fornlämningar måste utgrävningar först ske. Området kommer dock få en annan karaktär och det som förknippas med delar av kulturminnesvärden i form av det öppna landskapet riskerar att försvinna.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

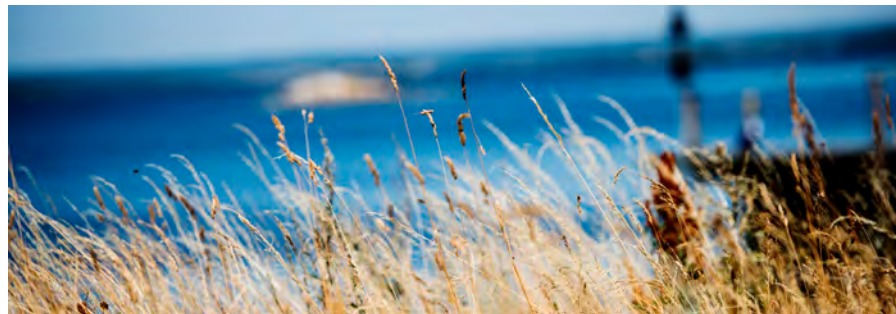
För att motverka en negativ påverkan ska den föreslagna utvecklingen så långt som möjligt ta hänsyn till kulturhistoriska värden på platsen. Det kan handla om att exempelvis förlägga ny bebyggelse på behörigt avstånd från fornlämningar.

Landskapsbild

Förslaget med sammanhängande bostadsbebyggelse väster om Nättraby riskerar att få en inverkan på landskapsbilden då den ligger i en sprickdalgång som är karaktäristisk för området.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att motverka en negativ påverkan behöver påverkan på landskapsbild undersökas i kommande planarbete och hänsyn tas till landskapsbildens värden.



Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Nättraby är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Eftersträva en blandning mellan bebyggelse typer och upplåtelseformer. Utbudet är idag homogent och består nästan uteslutande av friliggande småhus.
- Utveckla möjligheterna att gå och cykla. Ett utbyggt och tryggt gång- och cykelvägnät behövs både inom befintliga och nya delar av Nättraby. Utan en förbättring av gång- och cykelvägnätet riskerar situationen att försämrans eftersom ännu fler bostäder tillkommer.
- Skapa länkar för att överbrygga barriärer. Vissa av de föreslagna utbyggnadsområdena separeras idag av barriärer såsom E22 och järnvägen. Det är viktigt att skapa länkar för att överbrygga dessa barriärer så att nya områden naturligt ska kopplas till befintliga strukturer inom Nättraby.
- Arbeta för att tillgängliggöra hållplatslägen för kollektivtrafik för fler, exempelvis genom pendelparkeringar.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala inventeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Nya förskolor samt ny eller utbyggd grundskola. Trycket är hårt på befintliga enheter för skola och förskola redan idag och det kommer behövas en utbyggnad av både skolor och förskolor. Upp till en fördubbling kan komma att behövas.
- Nya eller utbyggda särskilda boenden för äldre.
- Nya och förbättrade kopplingar för biltrafik samt för gång och cykel.
- Utökad kollektivtrafik.
- Utbyggt vatten- och avloppsnät.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Nättraby:

- Sjöar och vattendrag:
 - o Nättrabyån
- Kustvatten:
 - o Danmarksfjärden

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Inom Nättraby omfattas väg E22 av miljö kvalitetsnormer för buller. Detta innebär att vägen har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*

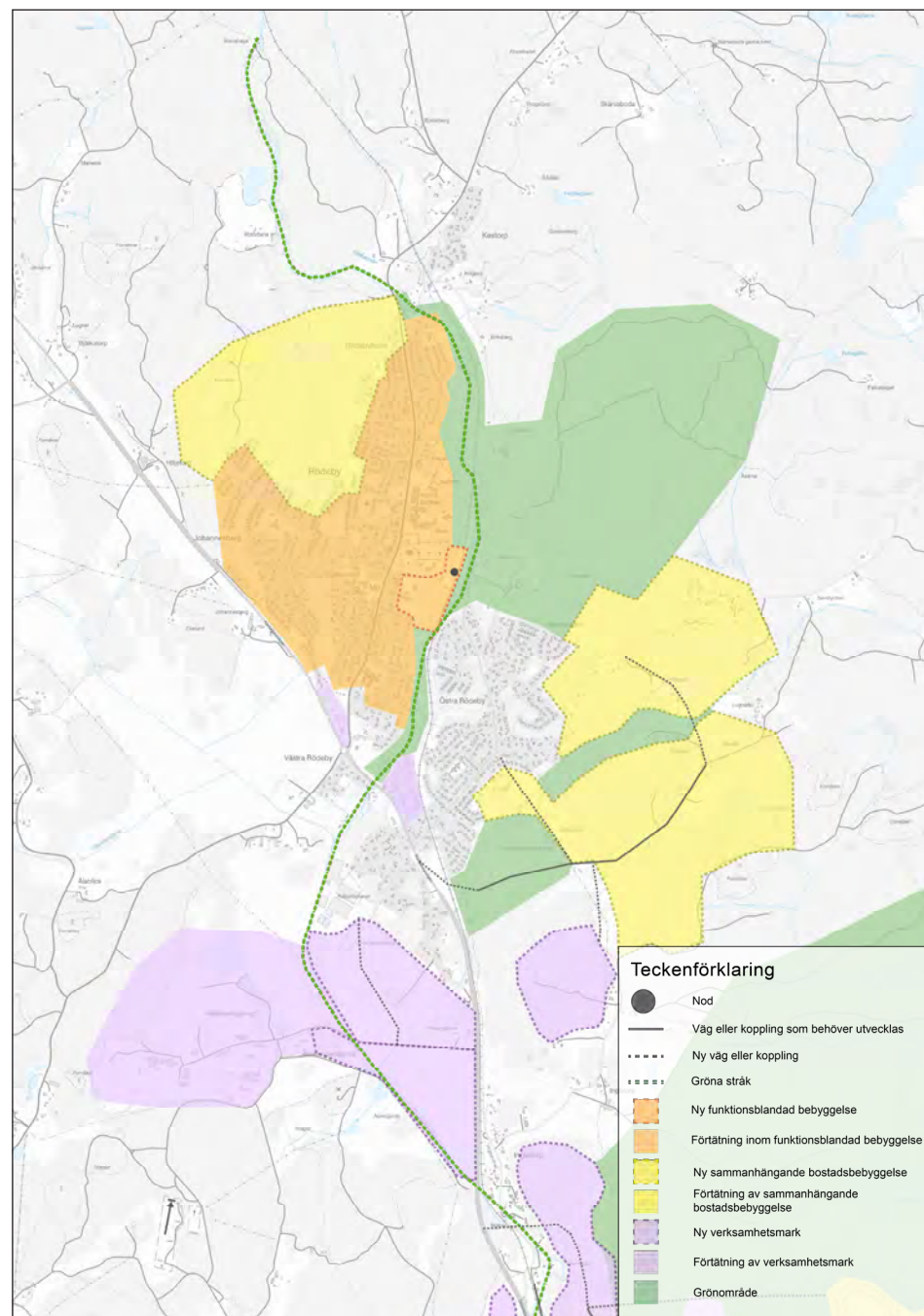
Rödeby

Rödeby ligger ca 13 kilometer norr om Karlskrona. Rödeby är en av Karlskronas tre serviceorter, vilket innebär att orten är av betydelse för ett större omland. Genom orten sträcker sig väg 28 och järnväg. Bostadstyperna inom orten domineras av småhus. Endast en mindre andel flerbostadshus i form av hyresrätter och bostadsrätter finns. Rödeby är en attraktiv boendeort bland annat i och med närheten till naturen och de stora friluftsområdena. Silletorpsån rinner genom Rödeby i nord-sydlig riktning. Detta är en viktig ekologisk korridor med höga naturvärden.

Utvecklingsstrategi

Rödeby föreslås utvecklas med bostäder åt norr och sydost. I de centrala delarna ska en funktionsblandad bebyggelse fortsatt vara inriktningen. Åt väst föreslås en utveckling av verksamhetsmark kring det befintliga verksamhetsområdet längs Tippvägen. Utvecklingen i Rödebys södra och sydöstra delar förutsätter att nya kopplingar skapas för att säkerställa tillgänglighet till befintliga funktioner och service inom Rödeby. Detta är en utmaning då Rödeby är kuperat och har vattendrag som går genom orten. Målsättningen bör vara att det ska finnas gena och säkra gång- och cykelvägar mellan målpunkter inom Rödeby medan det är acceptabelt med mindre gena bilvägar. Utvecklingen i Rödeby ska ske med hänsyn till djur- och naturvärden som främst finns i de södra delarna samt kopplat till raviner och branta sluttningar.

Bostadsbebyggelsen bör vara tätare närmre befintliga delar av Rödeby och kan tillåtas vara något glesare i utkanten av de föreslagna områdena. I Rödeby finns det ett stort behov av flerbostadshus, radhus och parhus. Målsättningen är därför att skapa bostadsområden med blandade typer av bostäder. Det är mycket viktigt att det befintliga bostadsutbudet kompletteras med flerbostadshus, både i form av hyresrätter och bostadsrätter.



I Rödeby finns potential att skapa ett stationsläge för tåg. Kring föreslaget stationsläge ska bebyggelsen vara tätare och bestå av flerbostadshus för att nyttja platsens läge på bästa sätt. Utbyggnad enligt förslaget kommer även medföra ett behov av ökad kollektivtrafik med buss, speciellt i de sydöstra delarna av förslaget.

Mark- och vattenanvändning

Föreslagen utveckling av bostäder i Rödeby har anpassats till påverkansområdet kring Försvarmaktens övningsområde Rosenholm. Inom påverkansområdet är det inte möjligt att utveckla nya bostäder eller störningskänsliga verksamheter.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås på flera platser i Rödeby. Bostadsbebyggelse bör uppföras med en blandning mellan olika bebyggelsetyper, såväl friliggande småhus som rad-/parhus och flerfamiljshus. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

I norra Rödeby föreslås ett område med sammanhängande bostadsbebyggelse som kan bygga vidare på närliggande bostadsområdes befintliga bebyggelsestruktur. I och med områdets storlek och det centrala läget i Rödeby är blandningen av bostadstyper, såväl friliggande småhus, rad- och parhus samt flerfamiljshus, av stor vikt. Flerfamiljshus placeras lämpligen i delen närmast Rödeby centrum. Inom och i närheten av Rödebyholm finns nedlagda deponier. I fortsatt planarbete måste denna förutsättning utredas för att säkerställa en god livsmiljö samt för att inte öka påverkan på omgivningen från förorenade områden. I kommande planarbete behöver även omgivningsbuller utredas då hela området Rödebyholm är utsatt för buller från en närliggande crossbana. Detta kan innebära att endast en mindre del av Rödebyholm är möjlig att ta i anspråk eller att metoder för avgränsning av bullret får studeras i vidare planprocess.

Åt sydost har två områden för sammanhängande bostadsbebyggelse pekats ut. Även här ska målsättningen vara att skapa områden med blandade bostadstyper i form av friliggande småhus, rad- och parhus samt flerfamiljshus. Flerfamiljshus förläggs lämpligast nära befintliga bebyggelsestrukturer medan områden längre bort från Rödeby centrum bättre lämpar sig för friliggande småhus, rad- och parhus. Vid en utveckling åt sydost behöver rörelsemönster studeras för att säkerställa tillgänglighet till befintliga strukturer och befintlig service inom Rödeby. Detta kan kräva utbyggnad av nya vägar och kopplingar över ån samt järnvägen. Detta illustreras schematiskt i mark- och vattenanvändningskartan.

Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

Kring den före detta prästgården föreslås ett område med funktionsblandad bebyggelse. Här bör tillkomma bostäder i form av flerfamiljshus samt service. Det är viktigt att ha en högre täthet för att nyttja marken väl. Området inkluderar även ett framtida tågstopp i Rödeby. Det är viktigt att kopplingen mellan Rödeby centrum och platsen för tågstoppet förstärks, både genom förbättrade gång- och cykelvägar och genom bebyggelse.

De centrala delarna av Rödeby är utpekade som ett förtättningsområde för funktionsblandning eftersom det finns stor potential att utveckla Rödeby centrum. Marken är idag lågt nyttjad och centrum med omkringliggande miljöer behöver rustas upp. Det finns även möjlighet att få in fler bostäder och verksamhetslokaler. Utemiljöerna i form av gaturum och torg i Rödeby centrum behöver utveckla. Även övriga delar av centrala Rödeby kan med fördel förtätas med bostäder och verksamheter för att nyttja befintlig service och infrastruktur samt minska andelen ny mark som behövs tas i anspråk.

Verksamheter

Längs Tippvägen föreslås nya ytor för verksamheter liksom möjlighet till utveckling och förtätning inom redan befintligt verksamhetsområde kring Mältan. Området ses som lämpligt för verksamheter som har en omgivningspåverkan, exempelvis i form av trafikmängder eller buller. De verksamheter som finns inom området idag är av en sådan karaktär. Längs väg 28 finns bra skyltlägen varför andra typer av verksamheter, exempelvis i form av småindustri, hantverks- eller tjänsteföretag som efterfrågar skyltläge och tillgång till bra kommunikationer också kan passa väl här. Vid en utveckling av verksamhetsområdet bör en ny vägkoppling från Tippvägen till idrottsplatsen norr om verksamhetsområdet studeras. I samband med en ny vägkoppling bör även en parkeringsplats placeras intill idrottsplatsen i norra delen av verksamhetsområdet. Läs mer under rubriken Vägar längre ner.

Hänsyn ska tas till befintliga bostäder vid placering av verksamheter med en högre omgivningspåverkan. Nära verksamhetsområdena rinner Silletorpsån. Detta är ett vattendrag med höga ekologiska värden och således är det viktigt med stor hänsyn. Efterföljande planering ska säkerställa att orenat dagvatten inte leds till Silletorpsåns åsystem. Se vidare beskrivning under konsekvenser längre ner.

Öster om väg 28 föreslås en ny lokalisering av ridskola. Platsen har goda möjligheter att rymma en ridskoleverksamhet med hänsyn till närhet till naturområden, behörigt avstånd till bostäder och andra verksamheter samt lämplig terräng. Det är viktigt att säkerställa en god koppling till kollektivtrafik samt gång- och cykelväg. Ridskolan kommer innebära att mängden transporter och trafikrörelser kommer att öka på platsen. En ny koppling till väg 28 kommer behövas. Den utpekade ytan visar på var ny bebyggelse och nya anläggningar ska placeras kopplat till ridskolans verksamhet. Hagar och andra ytor som inte innebär en förändring av markanvändningen kan dock ske utanför detta område. Delar av Inglatorpsområdet används redan idag som betesmark för hästar.



Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Inom nya föreslagna områden behöver gång- och cykelvägar byggas ut. Det behövs även kopplingar över de barriärer som finns inom Rödeby i form av raviner och höjdskillnader för att det ska finnas tillgång till gena och säkra cykelvägar vid en full utbyggnad av förslaget. Detta illustreras schematiskt i kartan. Även väg 28, Silletorpsån och järnvägen utgör barriärer för gång- och cykeltrafiken i Rödeby. För att möjliggöra för en väl fungerande gång- och cykeltrafik behöver även kopplingar över dessa barriärer studeras. Av stor vikt är att det ska finnas gena och säkra gång- och cykelvägar mellan målpunkter, inte minst skolor, i Rödeby. Gång- och cykelkopplingen mellan Rödeby centrum och platsen för tågstoppet behöver även förbättras.

Idag går är trafiksituationen till idrottsplatsen ansträngd, vilket får till följd att trafiksäkerheten påverkas negativt för exempelvis gående och cyklister. En ny koppling från Tippvägen föreslås, vilket kommer avlasta Idrottsvägen och förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter.

Kollektivtrafik

Vid en full utbyggnad av föreslagna områden bör det finnas underlag för att utöka den befintliga busslinjen till och inom Rödeby. Rödebyholm kan kollektivtrafikförsörjas med en något förlängd linje. För att kunna försörja Lugnadal och Mörtövägen behövs en omdragning av linjen, alternativt förgrening av befintlig linje. Redan idag är det svårt att nå återvinningscentralen vid Mältan utan bil. En utbyggnad av verksamhetsområdet innebär ytterligare behov av att nå området med kollektivtrafik. Utvecklingen av kollektivtrafiken bör ske etappvis i takt med att området byggs ut. Linjedragningarna bör vara så centralt placerade som möjligt i bebyggelseområdena och kompletteras med gena gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Pendlarparkeringar bör skapas i strategiska lägen för att möjliggöra för ett delvis kollektivt resande för boende i periferin.

I en längre tidshorisont kan Rödeby vara ett intressant läge för ett

stopp med lokaltågstrafik. Om ett stationsläge blir aktuellt i Rödeby är dalgången i närheten av centrum det mest lämpade läget med hänsyn till att så många människor som möjligt ska få kort avstånd till stationen. Förutsättningarna för ett sådant läge ska därför bevaras.

Vägar

Inom nya föreslagna områden behöver vägnätet byggas ut. Det behövs även kopplingar över de barriärer som finns inom Rödeby i form av raviner och höjdskillnader. Detta illustreras schematiskt i kartan. Det behövs en planskild lösning för att biltrafik från Lugnadal ska kunna passera järnvägen på ett säkert sätt. Trafikmängden kommer i och med förslaget att öka och således ökar även risken för olyckor när bilar och andra trafikanter idag måste korsa järnvägen. Här bör en tunnel byggas för att minska risken för olyckor.

Samtidigt som verksamhetsområdena i södra Rödeby utvecklas bör en ny möjlig vägkoppling samt parkering till idrottsplatsen norr om verksamhetsområdena studeras. Kopplingen är schematiskt illustrerad i kartan. Idag går all fordonstrafik, liksom gång- och cykeltrafikanter, som ska till idrottsplatsen på Idrottsvägen genom bostadsområdet nordost om idrottsplatsen. Detta genererar trafikmängder som negativt påverkar trafiksäkerheten på vägen. En ny koppling till idrottsplatsen söderifrån samt en ny parkering i anslutning till den nya kopplingen skulle således öka trafiksäkerheten i området.

Vatten och avlopp

Rödeby är idag försörjt med VA-ledningar från Karlskrona vattenverk och Koholmen. Även fortsatt kommer Rödeby försörjas på detta vis, men i och med att orten växer behövs en utbyggnad av VA-nätet för att möta behovet.

Grönområden

Kring Rödeby finns skogsmiljöer, dalgångar samt jordbruksmarker. En del av den grönstruktur som finns kring Rödeby föreslås tas i anspråk för bostäder. Andra områden föreslås sparas. Rödebys friluftsområde i den

nordöstra delen påverkas ej av föreslagna nya bebyggelseområden. Även områden längs åarnas dalgångar sparas och pekats ut som grönområden eftersom här finns höga naturvärden. Silletorpsån är exempel på en mycket viktig spridningskorridor. Nedströms, kring Torskors och Rosenholmsområdet, är Silletorpsån utpekad som Natura 2000-område. Det som hamnar i ån förs sedan nedströms mot detta område. Det är således av stor vikt att föroreningar eller liknande inte hamnar i åsystemet. Inom Rödeby är mycket av de naturvärden som finns kopplade till de branta sluttningarna inom orten, men även i de södra delarna finns områden med mycket höga naturvärden. Sofielund är ett sådant exempel och är utpekad som grönområde då här finns mycket höga naturvärden. Påverkan på ovan nämnda grönområden ska minimeras.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Rödeby är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden och påverkan på Silletorpsån.
- Buller från järnväg och crossbana norr om Rödeby.
- Förorenad mark.
- Riksintresse totalförsvaret.
- Rekreativvärden.



Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Jordbruksmark
- Silletorpsån
- Kumulativa effekter på naturvärden

Jordbruksmark

Förslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för verksamhetsmark i den sydvästra delen av Rödeby. Del av den jordbruksmark som tas i anspråk ingår även i bevarandeplan för jordbrukslandskapet. Motivet till ianspråktagande av jordbruksmarken är behov av verksamhetsmark med ett centralt läge i kommunen samt närhet till större väg. Jordbruksmarken som avses tas i anspråk är visserligen större skiften men ligger väl avskilda vilket är positivt ur arronderingssynpunkt.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i

anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

Silletorpsån

Silletorpsån som sträcker sig genom Rödeby innehåller ett rikt växt- och djurliv. Silletorpsån är en mycket betydelsefull spridningskorridor som bör bevaras och skyddas från påverkan. Inom ån förekommer bland annat flodpärlmussla, havsöring, flodnejonöga och utter. Silletorpsån omfattas av riksintresse för naturvård. Nedströms, vid Torskors/Rosenholm, är en del av Silletorpsån även utpekad som Natura 2000-område. Alla föreslagna utbyggnadsområden inom planförslaget avvattnar till Silletorpsån. Placering av ny bostadsbebyggelse och verksamhetsmark i anslutning till Silletorpsån ökar även risken för olyckor och att föroreningar på så sätt når åsystemet.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Åtgärder som motverkar att vatten med potentiella föroreningar leds ner till ån måste säkerställas vid all form av byggnation inom Rödeby. Detta gäller även de biflöden till Silletorpsån som finns. Vid byggnation av bostäder är risken för att föroreningar leds ner till Silletorpsån mindre medan det finns en större risk inom föreslagna verksamhetsområden vid Tippvägen. Oavsett användningsområde är det ett krav att orenat dagvatten inte leds till åsystemet. Dagvattnet måste renas innan det sedan leds till ån. Även andra åtgärder som säkerställer att vatten med potentiella föroreningar inte leds ner till åsystemet kan behövas. Det är viktigt att växtlighet fortsatt finns längs åfäror.

Det kan vidare bli aktuellt att studera och utvärdera vilka typer av verksamheter som bör lokaliseras inom det föreslagna verksamhetsområdet, liksom skyddsåtgärder inom verksamhetsmarken och skyddsavstånd till Silletorpsån. Detta studeras i efterföljande detaljplanarbete.

Kumulativa effekter på naturvärden

Inom områdena Lugnadal och Södra Rödeby finns delar med höga naturvärden som kan påverkas vid ett i anspråktagande av marken. Det finns även rödlistade arter på olika ställen inom Rödeby. Dessa skulle kunna påverkas vid genomförande av förslaget.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Hänsyn bör tas till höga naturvärden. Större områden med höga naturvärden har sparats ut, bland annat Sofielund och Högadal men naturvärdena kan även i viss mån sträcka sig in i de områden som föreslås för sammanhängande bostadsbebyggelse. När respektive utbyggnadsområde studeras bör en noggrannare naturinventering göras för respektive plats och utformning av ny bebyggelse bör anpassas på ett sådant sätt att hänsyn tas till naturvärden.

Vid ianspråktagande av marken kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder om det är en avgränsad biotop eller område som tas i anspråk. Kompensationsåtgärder ska användas som en sista utväg om alternativa lokaliseringar eller andra anpassningar ej är möjligt. Se vidare beskrivning av skadelindringshierarkin under ställningstagandet för *Naturmiljö och friluftsliv*. För att motverka en negativ påverkan bör fortsatt planering även undersöka om det finns möjlighet att spara aktiva bryn i utkanten av bebyggelseenkla. Sådana bryn är gröna områden i bebyggelseenkla som gränsar till det större, sammanhängande naturområdet och kan minska den negativa påverkan.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Rödeby är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Eftersträva en blandning mellan bebyggelse typer och upplåtelseformer. Utbudet är idag homogent och består nästan uteslutande av friliggande småhus. Det finns ett stort behov av flerfamiljshus.
- Skapa länkar för att överbrygga barriärer i form av raviner och höjdskillnader. Det är viktigt att skapa länkar för att överbrygga dessa barriärer så att nya områden naturligt ska kopplas till befintliga strukturer inom Rödeby. Utbyggnad av broar ska i första hand säkerställa gena och säkra gång- och cykelvägar.
- Utveckla Rödeby centrum med fler bostäder och mötesplatser samt mer service.
- Spara ut och tillgängliggör grönytor inom utbyggnadsområden för att säkerställa tillgång till tätortsnära natur i Rödeby.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala inventeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Nya förskolor samt ny eller utbyggd grundskola.
- Nya eller utbyggda särskilda boenden för äldre.
- Nya och förbättrade kopplingar för biltrafik och/eller gång- och cykel.
- Utökad kollektivtrafik.
- Utbyggt vatten- och avloppsnät.
- Ett område inom Tippvägen kan vara sankt och därmed även dyrare att exploatera.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Rödeby:

- Sjöar och vattendrag:
 - o Silletorpsån
- Kustvatten:
 - o Danmarksfjärden

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Inom Rödeby omfattas delar av väg 28 av miljö kvalitetsnormer för buller. Detta innebär att vägen har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Jämjö

Jämjö samhälle är beläget ca 2 mil öster om centrala Karlskrona. Jämjö är en av Karlskronas tre serviceorter, vilket innebär att orten är av betydelse för ett större omland. I Jämjö finns väl utbyggd service i form av exempelvis förskolor, skola, äldreboende, bibliotek, vårdcentral och god kollektivtrafik. Orten ligger i ett öppet jordbrukslandskap med närhet till skärgård och skog samt präglas idag av E22 som passerar genom samhället.

Utvecklingsstrategi

Jämjö har en sammanhållen struktur med ett tydligt definierat centrum. Dock präglas orten av infrastruktur som delar upp samhället. Trafikverket har tagit fram en vägplan för ombyggnad av E22 på sträckan Lösen-Jämjö. Förslaget innebär att vägen istället förläggs norr om samhället. Trafikplatser med av- och påfarter placeras i Ramdala respektive nordost om Jämjö. Nuvarande E22 genom Jämjö görs om till huvudgata. Detta minskar bullerpåverkan och barriäreffekter vilket medför möjligheter i form av komplettering och förtätning av bebyggelse inom orten. Vid den föreslagna trevägskorsningen nordost om samhället, skapas möjlighet att till skapa ny verksamhetsmark i ett strategiskt läge, nära E22.

Flytten av E22 möjliggör en sammanlänkning mellan den norra och södra delen av samhället, inte minst vid centrumområdet där de båda sidorna kan kopplas samman i ett sammanhållande torgområde. Runt centrum där service och kollektivtrafik finns idag föreslås fortsatt utveckling genom funktionsblandning. Det skulle exempelvis kunna innebära en förtätning genom påbyggnad på butikslokaler med exempelvis bostäder. Nuvarande Kyrkskolan planeras att flyttas till ett sammanhållet kunskapscentrum på nuvarande Jändelskolans område. Detta medför att Kyrkskolans nuvarande område kan utvecklas med bostäder och centrumverksamhet.

Förslaget bygger vidare på Jämjöns struktur och skapar underlag för den service som finns idag. Därmed eftersträvas så långt som det är möjligt

en radiell utveckling av orten. Jämjö omges av jordbruksmark, vilken är en värdefull naturresurs liksom en identitetsskapande aspekt för orten. I förslaget har således möjligheter till utveckling av Jämjö kontra bevarande av jordbruksmark vägt samman. Vid fortsatt byggnation i Jämjö behöver hänsyn tas till möjligheten att bedriva jordbruk på ytor intill ny bebyggelse. Jämjöns öppna slätter med utblickar mot havet har även landskapsbildsmässiga värden som måste tas hänsyn till vid utveckling.

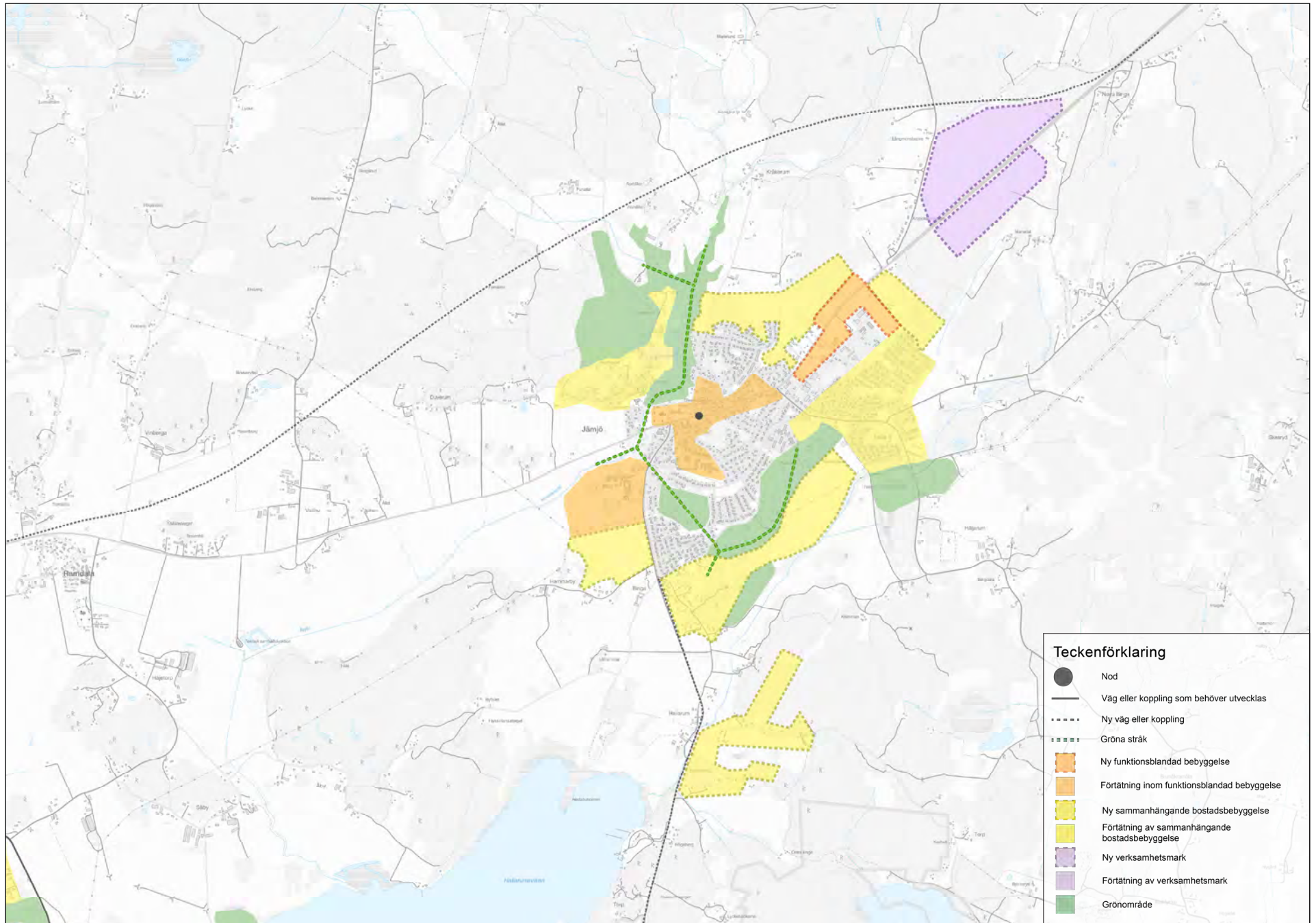
Jämjö ligger nära kusten, men närheten till havet upplevs inte idag. I översiktsplanen föreslås utbyggnaden av en gång- och cykelkoppling ner mot Hallarumsviken för att bättre tillgängliggöra de funktioner som finns här. I Hallarumsviken finns såväl bad, småbåtshamn och sommarcafé. Nya områden för bebyggelse föreslås även längs den östra sidan av Torhamnsvägen längs denna nya gång- och cykelkoppling.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås på flera platser kring Jämjö. Där det är möjligt kan nya bebyggelseområden bygga vidare på redan befintliga bebyggelsestrukturer. Bostadsbebyggelse bör uppföras med en blandning mellan olika bebyggelsetyper, såväl friliggande småhus som rad-/parhus och flerfamiljshus. I Jämjöns centrala delar är det viktigt med en god markhushållning. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta bör placeras med hänsyn till närhet till kollektivtrafik.

I norra, östra och södra Jämjö föreslås nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse som bygger vidare på närliggande bostadsområdens befintliga strukturer. Såväl friliggande småhus som rad-/parhus är lämpliga i dessa områden. I de föreslagna områdena Kråkerum och Sofieborgsvägens förlängning, i norra och östra Jämjö, skulle det kunna tillkomma nya väganslutningar till nuvarande E22 efter dess omvandling till huvudgata.



Teckenförklaring

- Nod
- Väg eller koppling som behöver utvecklas
- - - - - Ny väg eller koppling
- ⋯ Gröna stråk
- Ny funktionsblandad bebyggelse
- Förtätning inom funktionsblandad bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Förtätning av sammanhängande bostadsbebyggelse
- Ny verksamhetsmark
- Förtätning av verksamhetsmark
- Grönområde

I anslutning till Jändelskolan är ett område utpekade norr om Hammarbygata. Detta är ett område som har ett bra strategiskt läge sett till skola och annan service. Området består idag av jordbruksmark varför stort fokus behöver ligga på markhushållning och effektivitet. Därför är en tätare bebyggelse i form av rad-/parhus eller flerbostadshus lämplig inom området. Det finns idag utmaningar med oroligheter kring skolmiljön under kvällstid och helger. Detta vittnar inte minst barn och unga om i den medborgardialog som genomförts med dem. Läs mer om dialogen under *Medborgardialog* i *Inledning*. Placering av bostäder i detta läge leder till att fler vistas kring skolan även under kvällar och helger. Detta skulle kunna öka tryggheten runt skolmiljön och Jändelskolan skulle inkluderas bättre i Jämjös ortstruktur.

Längre söderut, i Hallarum, föreslås mindre bebyggelseenkla i anslutning till befintliga bebyggelseområden. En bostadsutveckling här ger ett kompletterande boendebud till Jämjö med närhet till natur och kust, men även närhet till servicefunktioner i Jämjö centrum. Inom området är friliggande småhus och rad-/parhus lämpliga.

Inom redan bebyggda områden i andra delar av Jämjö tillåts förtätning inom befintliga strukturer. Förtätning innebär möjlighet till komplettering av ny bebyggelse i liten skala och med hänsyn till omgivningarna. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

För Jämjö centrum, föreslås förtätning i form av funktionsblandad bebyggelse. Detta innebär handel, service och bostäder som bör vara av en högre täthet i form av flerbostadshus samt rad- och parhus. Flytten av E22 öppnar upp för en sammanlänkning mellan den norra och södra delen av samhället, inte minst vid centrumområdet där de båda

sidorna kan kopplas samman i ett torgområde. Ett tillskapande och förädling av mötesplatser, gator och parker möjliggörs. Pendlarparkering föreslås tillskapas i anslutning till hållplatslägena eftersom flera kollektivtrafikresenärer tar bilen till Jämjö för att sedan resa vidare med stadsbuss till Karlskrona eller regional buss till Bergkvara/Kalmar.

Funktionsblandad bebyggelse pekas också ut längs med nuvarande E22. Området heter Östra Riksvägen och gränsar idag till ett verksamhetsområde. I det läge då E22 flyttats norr om samhället kan detta område vidareutvecklas med bostäder, handel och service. På längre sikt ses dagens verksamhetsområde längs Vallevägen som ett omvandlingsområde som rymmer bostäder samt olika former av service. Detta kräver ett långsiktigt arbete med att etablera ett nytt verksamhetsområde vid E22:ans framtida dragning och kommer behöva ske i etapper.

Jändelskolan pekas ut som ett förtättningsområde för funktionsblandad bebyggelse. Inom detta område är det fokus på utveckling av förskole- och skolverksamhet.

Verksamheter

Den nya E22 kommer att sammankopplas med Jämjös huvudgata i en trevägskorsning i Norra Binga. Söder om den föreslagna trevägskorsningen skapas möjlighet att tillskapa ny verksamhetsmark i ett strategiskt läge, nära nya E22:ans dragning. Här skulle t.ex. lättare industri, tjänstesamt hantverksföretag kunna etableras i bra skyltläge invid E22:ans nya dragning.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägnätet i och runt Jämjö har idag vissa brister. En separat gång- och cykelväg saknas längs med Klakebäcksvägen från korsningen med E22 via idrottsplatsen fram till Konungshamnsvägen. Belysning behöver även ses över för befintlig gång- och cykelväg mellan Parkvägen och Torhamnsvägen. Efter ombyggnaden av E22 är tanken att den

nuvarande gång- och cykelbron över nuvarande E22 vid Jämjö centrum tas bort. Nuvarande sträckning för E22 behålls som anslutningsväg till Jämjö men utvecklas med gång- och cykelväg utmed hela sträckan till Lösen.

Översiktsplanen föreslår även att separat gång- och cykelväg byggs längs med Torhamnsvägen från Parkvägen i norr, där nuvarande gång- och cykelväg upphör, till Hallarum badvik och vidare till Torhamn. Åtgärden bedöms tillgängliggöra funktioner som finns i Hallarumsviken och förbättra kopplingen till Torhamn. Åtgärden ökar trafiksäkerheten för de trafikanter, inte minst barn- och ungdomar, som går och cyklar längs med sträckan idag.

Kollektivtrafik

Jämjö har god kollektivtrafikförsörjning idag. Stadsbuss 2 mellan Jämjö och Karlskrona går med 20 minuters intervall. Även landsvägsbussar och regionalbuss trafikerar orten. Med ett utökat underlag för kollektivtrafik kan denna utvecklas vidare. I Jämjö kommer befintlig busslinjedragning att fungera bra för föreslagen utbyggnad då det är en radiell utveckling i närheten av redan bebyggda delar som föreslås utvecklas. Bebyggelseområdet längre ner mot Hallarum är det område där det blir svårare att kollektivtrafikförsörja med samma turtäthet som i centrala Jämjö. Här finns en busslinje som går till Torhamn. För att förbättra möjligheterna att resa kollektivt till och från området kan det studeras om turtätheten kan ökas vid högtrafiktimmor, alternativt om pendlarparkeringar och goda gång- och cykelförbindelser till centrala Jämjö kan utgöra ett komplement.

Vägar

Under planperioden kommer Trafikverkets ombyggnad av väg E22 mellan Lösen och Jämjö att genomföras. Förbifart Jämjö kommer att vid ny trafikplats i Ramdala leda godstrafik och regional trafik norr om Jämjö samhälle. Nordost om Jämjö sammanstrålar den nya vägdragningen och nuvarande E22 i en trevägskorsning. När förändringen görs föreslås att nuvarande E22 omvandlas till huvudgata genom Jämjö samhälle. Vägens

utformning och gestaltning bör ses över för att bättre anpassas till dess nya funktion.

En omledning av Torhamnsvägen kan behöva studeras för att förbättra trafikmiljön vid skolan. Utbyggnadsområden söder om Jämjö kommer innebära en ökning av trafiken vilken kan bidra till en försämring för oskyddade trafikanter vid Jämjö kunskapscentrum.

Vatten och avlopp

Jämjö omfattas i sin helhet av vattenskyddsområde för grundvattentäkt. Orten är idag ansluten till kommunalt vatten och avlopp och har idag ett eget vattenverk. Avloppsvatten leds till reningsverk i Ramdala. Kapacitet finns för viss utbyggnad av orten. I framtiden planeras dock vattenförsörjning ske via centrala Karlskrona i överföringsledning. Det dricksvatten som utvinns i Jämjö kommer då att istället försörja Fågelmara. Det är därför av stor vikt att framtida bebyggelse tar hänsyn till grundvattnet och vattenskyddsområdet. I det fall verksamhetsområdet längs Vallevägen flyttas till ett nytt läge nordost om orten som översiktsplanen föreslår minskar risken för eventuell påverkan på grundvattentäkten genom föroreningar. Detsamma gäller andra verksamheter inom Jämjö samhälle där risk för förorening finns.

Grönområden

I Jämjö's ortsstrukturer finns ett antal be vuxna bergknallar kring vilka bebyggelsen ordnar sig. Dessa är särskilt uppskattade lek miljöer för barn. Kvarnberget är ett sådant exempel på centralt beläget grönområde. I den östra delen av orten ligger Jämjö idrottsplats. Idrottsplatsen kan vid en utveckling av området vidareutvecklas för att fler ska kunna nyttja den. I den norra delen av orten finns ett skogsområde med olika motionsslingor, varav ett elljusspår. Orienteringsverksamheten har sin klubblokal här.

I centrala Jämjö utgör Ådalen kring Hammarbyån det viktigaste ekologiska sambandet, med förgreningar dels mot skogsområdena i nordväst och dels mot de skogsdominerade naturområdena söder om samhället. Givet dess centrala läge är Ådalen även ett viktigt rekreativt område. Denna

ekologiska korridor är viktig att bevara för spridning av flora och fauna. Strandskydd råder 100 meter från Hammarbyåns strandkant.

Häljarum, området strax söder om Tallet bostadsområde, utgör Blekinges minsta naturreservat. Här finns en unik flora och fauna av arter som är beroende av öppen sand. Flera av arterna här är rödlistade.

Den skyddade viken i Hallarum har sedan forntiden utgjort en strategisk boplat, dels på grund av god tillgång till fisk, dels för att vikarna var lätta att försvara. Området omfattas av riksintresse för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv. I viken finns idag småbåtshamn och badplats.

Området runt Färskesjön utgör naturreservat. Naturreservatet kännetecknas av vidsträckta marker av stenhällar och mosaikartad naturskog med lövträd och tall. Här finns fornlämningar från brons- och järnåldern. Området har också Natura 2000-skydd.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Jämjö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden kopplade till värdefull natur.
- Rekreativvärden.
- Riksintresse kulturmiljövård.
- Fornlämningar och fornminnen.
- Grundvatten och vattenskyddsområde.
- Strandskydd för Ådalen.
- Höga flöden i Hammarbyån.
- Skyfall.
- Riksintresse kommunikationer.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Jordbruksmark
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Fornlämningar och fornminnen
- Buller och trafiksäkerhet
- Dricksvatten

Jordbruksmark

Marken som omger Jämjö är antingen värdefull natur, naturreservat, kulturhistoriskt värdefull eller jordbruksmark. En avvägning har gjorts mellan ianspråktagande av jordbruksmark kontra värdefull natur och en vilja av att kunna utveckla Jämjö. Ett genomförande av översiktsplanen innebär att jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse. Den mark som pekas ut bedöms ha strategiska fördelar för utveckling av samhället, dvs. ligger strategiskt nära handel- och centrumfunktioner och skolverksamhet.

I anslutning till Jämjö finns flera gårdar som bedriver ett aktivt jordbruk med gödselspridning och djurhållning.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

För att undvika en risk för störningar och konflikter kan behövas buffertzoner mellan ny bebyggelse och jordbruksmark.

Riksintresse för kulturmiljövård

Området kring Hallarumsvikens inre del utger en av östra Blekinges mer komplicerade centralbygder. Fornlämningsbeståndet, huvudsakligen gravanläggningar, äger kontinuitet från äldre bronsålder till vikingatid. Vid förhistoriens slut var Hammarby vik en betydande och väl befäst hamn. Riksintresset omfattar Jämjö sockens centralbygd och Hallarumsviken med dess inlopp. Intresset motiveras av områdets arkeologiska förutsättningar med en av landets mest betydande bondehamnar, Hammarby vik, med anor i vikingatid: stenmal, borganläggning, pålspärrar, storgravfält och ortnamn med forntida sjöfartsanknytning. Sockens rikt varierade fornlämningsbestånd i övrigt speglar väl den förhistoriska bebyggelseutvecklingen från bronsålder och framåt. Planförslaget innebär att mark med forn lämningar och annan kulturhistorisk betydelse tas i anspråk. Om mark tas i anspråk där det finns forn lämningar måste utgrävningar först ske. Området kommer dock få en annan karaktär och det som förknippas med delar av kulturminnesvärden i form av det öppna landskapet riskerar att försvinna.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att motverka en negativ påverkan ska den föreslagna utvecklingen så långt som möjligt ta hänsyn till kulturhistoriska värden på platsen.

Forn lämningar och fornminnen

Översiktsplanen föreslår bebyggelse i områden som är rika på forn lämningar. Ny bebyggelse placeras inte där identifierade forn lämningar eller fornminnen finns registrerade men eftersom området runt Jämjö varit bebott sedan forntid kan nya fynd påträffas i samband med byggnation.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Förekomst av forn lämningar och fornminnen utreds vidare inom framtida detaljplanearbete. Utredningarna får även visa på möjligheten till utgrävningar eller om bebyggelse istället får anpassas till eventuella fynd.

Buller och trafiksäkerhet

Översiktsplanen föreslår bebyggelse i områden som är rika på forn lämningar. Ny bebyggelse placeras inte där identifierade forn lämningar eller fornminnen finns registrerade men eftersom området runt Jämjö varit bebott sedan forntid kan nya fynd påträffas i samband med byggnation.

Dricksvatten

Stora delar av Jämjö ligger inom vattenskyddsområde. Föreslagen utveckling skulle kunna få en påverkan på det grundvatten som tas för dricksvattenförsörjningen i Jämjö genom exempelvis föroreningar som förs med dagvatten. Liksom kvaliteten på grundvattnet är av stor vikt är så även kvantiteten. Förslaget kommer medföra en högre andel hårdgjorda ytor vilket minskar grundvattenbildningen.

Det finns bebyggelse i planförslaget som är utpekade om uttagsbrunnen i vattenskyddsområdet. Detta kan påverka både tillrinning och föroreningsrisken för vattenskyddsområdet.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

I efterföljande planering är det viktigt att dagvattenhanteringen studeras ingående, speciellt för de områden som ligger i nära anslutning till uttagsbrunnar. Inom vattenskyddsområdet är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är ett tankesätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde. Verksamheter som inte är lämpliga inom ett vattenskyddsområde förläggs bäst till de ytorna för ny verksamhetsmark nordost om Jämjö.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Jämjö är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Flytten av E22 ger positiva effekter på säkerhets-, trygghets- och hälsoaspekter för Jämjös invånare och besökare (minskad risk för allvarliga olyckor, minskad bullerpåverkan m.m.). Det skapar även möjligheter att utveckla Jämjös offentliga rum, framförallt i centrum. Det är viktigt att möjligheten tas till vara.
- Eftersträva en blandning mellan bebyggelse typer och upplåtelseformer. Utbudet är idag homogent och består till 80% av friliggande småhus.
- Verka för en utveckling av funktionsblandades verksamheter i Jämjö centrum i anslutning till kollektivtrafik hållplatser. Att samla service och verksamheter i tydliga stråk och noder som människor passerar på väg mot viktiga målpunkter är viktigt för att skapa god tillgänglighet.
- Tillskapa pendlar- och cykelparkeringar i strategiska lägen. Det är en förutsättning för att ett hållbart resande ska fungera.
- Säkerställa att goda gång- och cykelkopplingar finns från alla delar av Jämjö till Jämjö kunskapscentrum. Skolans placering i utkanten av Jämjö är negativt sett ur ett tillgänglighetsperspektiv, något som behöver vägas upp genom god tillgänglighet för gående och cyklister.
- Tillskapa fler bostäder i anslutning till skolan. Det finns idag utmaningar med skadegörelse och oroligheter kring skolmiljön under kvällstid och helger. Detta vittnar inte minst barn och unga om i den medborgardialog som genomförts med dem. Läs mer om dialogen under *Medborgardialog* i *Inledning*. Detta kan delvis bero på att få människor vistas kring skolan på dessa tider, något som skulle

förbättras genom fler boende i närområdet. Det område söder om Jändelskolan som föreslås för nya bostäder skulle således ha en positiv effekt i att hantera otrygghet kring skolområdet.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala investeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Iordningsställande av vatten- och avloppsnät i de nya områdena, inkl. framtida överföringsledning från centrala Karlskrona.
- Social infrastruktur.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Jämjö:

- Grundvatten:
 - o Urbergsförekomst Åbyån-Hallarumsviken
- Sjöar och vattendrag:
 - o Åbyån
- Kustvatten:
 - o Hallarumsviken

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras

hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Inom Jämjö omfattas delar av väg E22 av miljö kvalitetsnormer för buller. Detta innebär att vägen har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.



Trummenäsområdet

Området består av flera delområden (Berntorp, Torsnäs, Torstäva, Trummenäs, Gängletorp och Fäjö) men benämns här under samlingsnamnet Trummenäsområdet. Området är beläget ca 1 mil öster om centrala Karlskrona. Norr om E22 ligger Berntorp, ett område som till stora delar är obebyggt och i huvudsak består av sammanhängande skogsområden. Söder om E22 ligger Torsnäs, Trummenäs, Torstäva och Gängletorp. Mindre enklaver av bostadsbebyggelse finns i Torstäva respektive Torsnäs. Trummenäs och Gängletorp utgörs av ett större, sammanhållet bostadsområde för småhus- och fritidshusbebyggelse. I området finns även Trummenäs golfbana, småbåtshamn och ett campingområde samt badplats. Gängletorpsvägen, länsväg 738, sammanbinder bebyggelseområdena söder om E22 med varandra. Norr om denna väg breder ett sammanhållet jordbrukslandskap ut sig.

Utvecklingsstrategi

Områdena söder om E22 föreslås vidareutvecklas med en tyngdpunkt på bostadsbebyggelse. I nuläget finns den största andelen bebyggelse i Trummenäs. Bostadsbeståndet består idag nästan uteslutande av friliggande småhus. Det är därför viktigt att ett varierat utbud av bostäder tillgodoses inom ny bebyggelse, ex. flerbostadshus, rad- och parhus, samt att nya delområden som byggs i området ger förutsättningar till förbättrad service. Med hänsyn till områdets närhet till centralorten är det av stor vikt att områden utformas med en god utnyttjandegrad och inte underutnyttjas genom en alltför gles bebyggelse. Delar inom de nya områdena utformas med fördel med funktionsblandning för att möjliggöra centrumfunktioner och mötesplatser. De olika delområdena har alla olika förutsättningar som ska nyttjas på bästa sätt. Servicepunkter och noder ska därför planeras utifrån området som helhet snarare än för varje delområde för sig. Sammanhanget mellan de olika områdena är viktiga då de kompletterar varandra. Därför är även kopplingarna dem emellan viktiga.

Trafikverket har för avsikt att ersätta Sturköcirkulationen med en ny trafikplats i samband med ombyggnationen av E22. Denna kommer att ha kapacitet för mer trafik än vad cirkulationsplatsen klarar idag. Norr om planerad trafikplats, i Berntorp, föreslår översiktsplanen ett nytt verksamhetsområde i nuvarande skogsområde. Den nya trafiklösningen bedöms möjliggöra ett verksamhetsområde med god tillgänglighet.

I Trummenäs har hamnområdet potential att vidareutvecklas med utökad småbåtshamn, skärgårdspendel samt service kopplat till hamnverksamhet och golfanläggning.

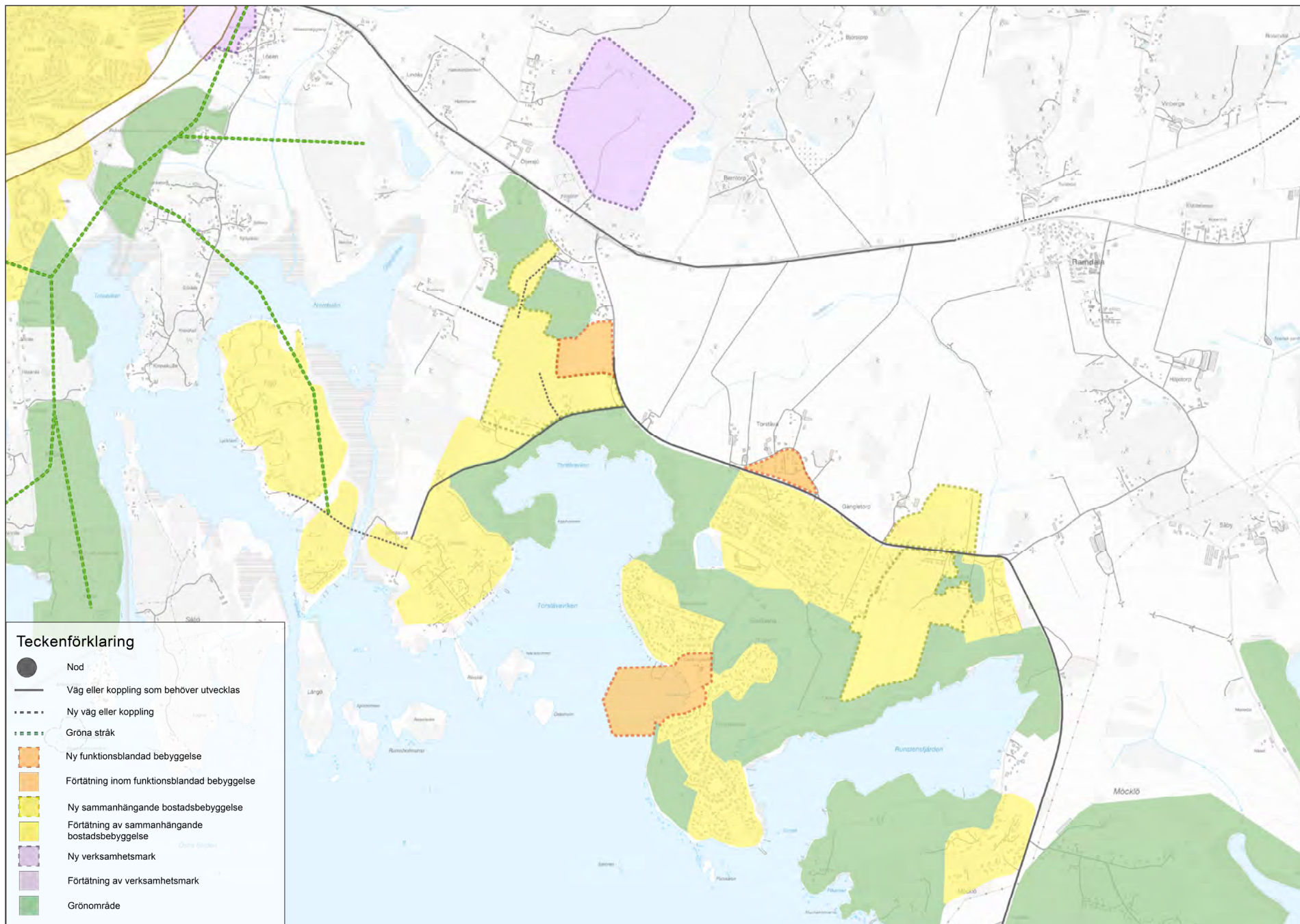
Vid en vidareutveckling av Trummenäsområdet bör delområdena, kollektivtrafikhållplatser och målpunkter bättre kopplas samman med gång- och cykelstråk. Detta ökar även möjligheterna att röra sig rekreativt genom området. Vid utveckling behöver även hänsyn tas till naturvärden som finns i områden söder om E22. Naturvärden i områden är bland annat betade hagmarksområden, områden med avenbokskog och sammanhängande odlingsstråk väster om Torstäva som är signifikant för Blekinges landskap.

Hänsyn bör också tas till den sammanhållna jordbruksmarken norr om Gängletorpsvägen. Givet dess goda avkastning och sammanhängande struktur föreslås endast sparsamt med bebyggelse norr om Gängletorpsvägen. Denna kan i så fall placeras i eller i nära anslutning till de skogspartier som finns här.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Kring Torstäva pekas större områden ut för sammanhängande bostadsbebyggelse med övervägande andel flerbostadshus, rad- och parhus och en lägre andel friliggande småhus. I Gängletorp föreslås ett större område av förtätning med i huvudsak friliggande småhus, rad- och parhus samt enstaka flerbostadshus. Även norr om Gängletorpsvägen föreslås ny sammanhållen bebyggelse i ett område som idag i huvudsak



består av skogsmark. Runt om Gängletorp finns befintlig bebyggelse som man behöver ta hänsyn till.

Redan bebyggda områden såsom norra Torstäva, Fäjö, Torsnäs och Trummenäs föreslås kompletteras och förtätas med ytterligare bostäder, gärna som komplement till idag befintligt bostadsutbud, dvs. med radhus och parhus samt enstaka flerbostadshus där detta är lämpligt. På de platser där det finns höga naturvärden ska hänsyn tas till dessa, exempelvis på Fäjö.

Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan också ingå i sammanhängande bostadsbebyggelse men bör då placeras i anslutning till tätbebyggda områden och längs viktiga kommunikationsstråk.

Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

I Torstäva, intill Gängletorpsvägen, anger översiktsplanen funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, radhus och parhus samt olika typer av verksamheter såsom förskola/skola, handel, idrottsverksamhet mm. En hållplats för kollektivtrafik kan antingen placeras inom denna yta alternativt placeras längs med Gängletorpsvägen i nivå med huvudentrén till Torstävaområdet.

I Trummenäs pekas ett område ut för funktionsblandning runt befintlig småbåtshamn. Här föreslås utökad småbåtshamn, läge för skärgårdspendel samt service kopplat till hamnverksamhet och golfanläggning. Exempelvis skulle en marina med tillhörande restaurang stärka området identitet.

Norr om Gängletorpsvägen pekas ytterligare ett område för funktionsblandad bebyggelse ut. Här föreslås ett fokus på bostäder såsom villor, rad- och parhus. Centrumfunktioner och andra verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder föreslås här.

Verksamheter

Trafikverket avser att bygga om Sturköcirkulationen till en ny trafikplats. Norr om den nya trafikplatsen (Sturköcirkulationen) vid E22 föreslås ett nytt verksamhetsområde, Berntorp, för verksamheter med behov av goda kommunikationer. Exempel på sådana verksamheter är industri och småindustri. Gestaltningen av området är av stor vikt för att skapa en god entré till hela området, såväl den södra som norra sidan av E22 samt för att skapa säker och trygg miljö i området.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

För att koppla samman de olika delområdena och målpunkterna i Trummenäsområdet bör möjligheten att gå och cykla utvecklas. Då det i området idag finns begränsade kopplingar ur rekreativt syfte kan förbättrad infrastruktur för gång- och cykel mellan områdets olika delar förbättra även denna aspekt. En framtida vidareutveckling av Trummenäsområdet bör möjliggöra stråk som sammankopplar befintliga och tillkommande delområden, målpunkter och värdefulla grönområden i området. Från Torsnäs föreslås även en broförbindelse för gång och cykel till Fäjö i syfte att ytterligare koppla samman områdena rekreativt. Denna nya koppling bör läggas i anslutning till bebyggelse för att skapa ett tryggt stråk. Det finns även ett behov av en gång- och cykelväg längs Torsnäsvägen liksom en vidareutveckling av gång- och cykelvägen längs Gängletorpsvägen österut. Det är av vikt att det i fortsatt planarbete utreds hur en säker gång- och cykelväg kan läggas från skolområdet i Ramdala söderut till bebyggelsen i Trummenäsområdet.

I och med kommande ombyggnation av E22 kommer förutsättningarna för att gå och cykla till Jämjö att förbättras då trafikbelastningen minskar på nuvarande E22. I den nu upprättade vägplanen för ombyggnaden av

E22 ingår en ny cykelväg mellan Lösen och Torstäva. Mellan Torstäva och Ramdala ordnas möjlighet att cykla på den nya lokalvägen som kommer att ligga på norra sidan om E22:an. En ny cykelväg planeras även att byggas mellan Ramdala och Jämjö, men det ingår inte i projektet E22 delen Lösen-Jämjö, utan kommer att drivas i ett separat projekt med egen vägplan.

Kommunen verkar för att det finns funktionella och vägvisade cykelförbindelser, bl.a. från Karlskrona tätort till kommunens övriga tätorter. Möjligheten att med cykelled koppla samman Trummenäsområdet med skärgården via Senoren, Sturkö och Tjurkö bör utredas vidare i syfte att utveckla tillgängligheten för cykel, inte minst för besöksnäring och turism.

Kollektivtrafik

Trummenäsområdet har goda möjligheter till kollektivtrafikförsörjning. Idag finns en busslinje längs Gängletorpsvägen som kollektivtrafikförsörjer området. Denna når de yttre delarna av Torstäva och Trummenäs. Det finns även en hållplats vid trafikplats Torstäva. Med ett utökat underlag för kollektivtrafik kan turtätheten utvecklas vidare. I anslutning till förslaget nytt funktionsblandat område i Torstäva finns goda förutsättningar för ett nytt hållplatsläge för kollektivtrafik.

Det är viktigt med gena gång- och cykelkopplingar till de hållplatslägen som finns. Som komplement bör även studeras om det är möjligt att anlägga en pendlarparkering i anslutning till trafikplats Torstäva. Det bör även studeras huruvida det är möjligt att leda om befintlig busslinje in i utbyggnadsområdet Torstäva för att bättre kunna tillgodose möjlighet till kollektivtrafik i detta utbyggnadsområde. Detsamma gäller för det föreslagna verksamhetsområdet norr om trafikplats Torstäva.

Vägar

Under planperioden kommer Trafikverkets ombyggnad av väg E22 mellan Lösen och Jämjö att genomföras. Trafikplatsen vid Torstäva kommer byggas om till en planskild trafikplats med pendlarparkering

och busshållplats norr om trafikplatsen. I förslaget föreslås att en anslutningsväg kopplas från trafikplatsen mot norr för att trafikförsörja förslaget verksamhetsområde. Enligt förslaget kan också ytterligare kopplingar till verksamhetsområdet skapas via befintliga vägar i Berntorp.

Gängletorpsvägen föreslås utvecklas som sammankopplande länk mellan bebyggelsen i Torstäva och Trummenäs/Gängletorp. På Gängletorpsvägen tillkommer en ny anslutning till det nya bebyggelseområdet i Torstäva. Detta är ett lämpligt hållplatsläge för kollektivtrafik. I Gängletorpsområdet nyttjas befintliga anslutningar för trafikförsörjning till de bebyggelseytor som föreslås. Förslaget kommer därmed att generera trafikökning i befintligt nät.

Gängletorpsvägen och Torsnäsvägen ligger idag lågt och behöver, i takt med stigande havsvattennivåer, klimatanpassas.

Vatten och avlopp

I området finns idag god tillgång till befintligt kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp. Kapacitet bedöms finnas för anslutning i enlighet med planförslaget. För verksamhetsområdet norr om E22 kommer nya ledningar dras under E22. Detta bör ske i samband med utbyggnad av vägen.

Grönområden

I Trummenäsområdet finns flera värdefulla grönområden, både utifrån naturvärden och rekreativmöjligheter. Områdets olika målpunkter för friluftsliv, rekreation och idrott behöver kopplas samman på ett effektivare sätt. På flera ställen finns begränsade möjligheter att röra sig rekreativt mellan områdena. Ytbehov och kopplingar mellan olika rekreativa värden och idrottsverksamheter behöver studeras i fortsatt planarbete.

I Torstäva finns ett skogsparti med ädellövskog som innefattar strövstigar. Detta bör bevaras och kopplas samman med värdefull natur i nordvästra Torstäva för att utöka de rekreativa möjligheterna i området. I södra Trummenäs finns ett betat hagmarksområde med rekreativt värde. Inom området växer större ekar.

Även i Gängletorp finns ett betat hagmarksområde, detta med större ekar, hassel samt inslag av orkidéer i markskiktet. Området utgör en nyckelbiotop som innehåller flera rödlistade arter. Söderut, längs med havskanten, finns ett område med ängs- och skogsmark. Områdena används ur rekreativa syften och innefattar längre sammanhängande stråk. Stråket längs med havskanten är bitvis bristfälligt och är inte helt sammanhängande mellan Trummenäs och Gängletorp. Vid ytterligare utveckling i Trummenäsområdet kan stråken förbättras och tillgängligheten till dem kan stärkas.

Kantzonerna till Torstävaviken är livsmiljö till många olika arter av fladdermöss. Våtmarksområden tillsammans med jordbruksmark och skogsbryn är viktiga livsmiljöer för fladdermöss. Således är även jordbruksmarken vid Öljersjö, norr om E22, av stort bevarandevärde för att säkerställa djurens livsmiljö, samtidigt den är av landskapsbildsmässigt värde. Havsområdena vid Torstävaviken samt havsviken söder om Gängletorp är dessutom grunda med stor betydelse för den biologiska mångfalden. Naturvärden finns därmed även i vattnet i detta område och det är därför av stor betydelse att dagvattnet från ny bebyggelse tas omhand.

I Trummenäsområdet finns även flera målpunkter för idrottsutövning. Bland annat finns en populär golfbana som är av stort värde för boende och besökare. Vid golfanläggningen finns även padelbanor. I västra Trummenäs finns en badplats i direkt anslutning till campingen och invid Gängletorpsvägen i öster finns en idrottsplats.

I området har det gjorts en inventering och nulägesbeskrivning av grönområden utifrån ett socialt perspektiv. Nulägesbeskrivningen synliggör bland annat grönområden och mötesplatser med höga sociala värden som är av vikt för invånare och besökare. Utifrån denna nulägesbeskrivning har även vissa behov och förslag på förbättringsmöjligheter synliggjorts.

Flera stenmurar finns i Trummenäsområdet. Dessa har ett stort landskapsmässigt värde och är biotopskyddade enl. 7 kap 11 § MB.

Klimatförändringar

Givet det kustnära läget kommer stora delar av området att påverkas vid en havsnivåhöjning om 3 meter. Detta gäller delar av Fäjö, Torstäva/Torsnäs och Gängletorp/Trummenäs. Delar av Gängletorpsvägen och Torsnäsvägen står under vatten vid 3 m havsnivåhöjning och vid en sådan havsnivåhöjning översvämmas även delar av åkermarken mellan Gängletorpsvägen och E22.

Ny bebyggelse föreslås främst på landområden som idag ligger över 3-meterskurvan. Då marknivåer kan justeras något vid exploatering bedöms 3-metersnivå klaras vid utbyggnad enligt förslaget. Förbättringar föreslås även på Gängletorpsvägen mellan bebyggelseområdena i Torstäva och Trummenäs, med tillräcklig bredd för gång- och cykel. I samband med detta kan vägen även utföras och fungera som skydd mot inströmning av havsvatten för bakomliggande åkermark och bebyggelse.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Trummenäsområdet är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden och rekreationsvärden.
- Stigande havsnivåer.
- Strandskydd.
- Stenmurar.
- Förorenad mark.

I nuläget finns en problematik med dagvattenhanteringen på vissa platser i Trummenäsområdet. I takt med att fler ytor ändrar användning och blir hårdgjorda ökar risken för att föroreningar leds till recipienten. I fortsatt planering bör ytor för lokalt omhändertagande avsättas i området. Kapacitet, utformning och placering behöver utredas vidare.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Jordbruksmark
- Påverkan i havsområden - Vattenverksamhet

Jordbruksmark

Trummenäsområdet omgärdas av jordbruksmark. Av all jordbruksmark bedöms marken norr om Gängletorpsvägen och öster om Sturkövägen ha störst värde då den ingår i ett större sammanhängande område av jordbruksmark.

Planförslaget innebär ett ianspråktagande av jordbruksmark inom vissa delar. Inom målsättningen att vidareutveckla Trummenäsområdet har en avvägning gjorts mellan ianspråktagande av jordbruksmark kontra värdefull natur. Marken söder om E22 har genomgående höga naturvärden eller utgörs den av bördig jordbruksmark. Samtidigt är dessa kustnära områden ofta de mest attraktiva platserna att bo på och bör därför även avvägas mot ett exploateringsintresse i att ta mark i anspråk för tillskapande av nya bostäder samt service. Den jordbruksmark

som föreslås att tas i anspråk har valts ut då den redan idag är avskild från större skiften, t.ex. genom större väg eller befintlig bebyggelse. Bedömningen är att dessa ytor kan möjliggöra för en ändamålsenlig struktur för tillkommande bebyggelse samtidigt som inverkan inte görs på stora sammanhängande jordbruksområden.

Förslaget innebär vidare att jordbruksmark som riskerar att översvämmas vid framtida havsnivåhöjningar skyddas då Gängletorpsvägen föreslås byggas om för att utgöra skydd för inträngning av havsvatten på åkermarken.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

Påverkan i havsområden – Vattenverksamhet

Enligt förslaget föreslås en vidareutbyggnad av befintlig småbåtshamn i Trummenäs. Förslaget är också att skärgårdspendel ska kunna angöra hamnområdet. Vid utveckling av hamnen kan betydande miljöpåverkan uppstå på grund av åtgärder som utförs i vattenmiljön.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Med många nya bostäder och besöksverksamheter i skärgårds- och havsnära läge ökar även efterfrågan på båtplatser och bryggor. Det är av stor vikt att nya bryggor är väl övervägda och att båtplatser samlas istället

för att spridas ut. I Trummenäs finns en hamn som även anses lämplig att vidareutveckla. Här kan tillgängliggöras båtplatser för fritidsbåtar för boende i Trummenäsområdet med omnejd.

För själva byggnationen av hamnen finns diverse olika metoder för att minska den miljöpåverkan som kan ske. Exempel på dessa finns att läsa i Karlskrona kommuns plan för skärgårdshamnar.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Trummenäsområdet är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Eftersträva en blandning mellan bebyggelse typer och upplåtelseformer. Utbudet är idag homogent och består nästan uteslutande av friliggande småhus.
- Planera för funktionsblandade delar för att tillskapa mer service och funktioner. I ÖP 2050 finns platser för funktionsblandade områden. Det är viktigt att service och verksamheter placeras i tydliga stråk och noder som människor passerar på väg mot viktiga målpunkter är viktigt för att skapa god tillgänglighet.
- Tillskapa pendlar- och cykelparkeringar i strategiska lägen.
- Tillse att det finns säkra gång- och cykelvägar mellan Torsnäs och Trummenäs för att områdena ska sammanlänkas effektivt.
- Vidareutveckla rekreativa stråk och möjligheter att röra sig i närliggande naturområden.
- Verka för att skapa en identitet åt området. Föreslagen utveckling på Trummenäs camping, med funktionsblandad bebyggelse med marin identitet, utbyggd småbåtshamn och möjligt hållplatsläge för skärgårdspendel förväntas sammantaget med närheten till kusten och golfnäringen skapa en tydlig identitet åt området som helhet.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala investeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Iordningställande av allmän platsmark, t.ex. park-/naturområden som tillgängliggörs i rekreativt syfte för invånare och besökare. Även utbyggnaden av ett nytt huvudvägnät inom föreslagna bebyggelse ytor inkl. kostnader för huvudmannaskap i området.
- En gång- och cykelkoppling mellan Torsnäs och Fäjö.
- Iordningsställande av vatten-, avloppsnät samt dagvattenanläggningar i nya bebyggelseområden.
- Social infrastruktur, t.ex. ny förskola och särskilt boende för äldre.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Trummenäsområdet:

- Kustvatten:
 - o Östra fjärden

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer

ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Väg E22 som går mellan Torstäva och Ölgersjö omfattas av miljö kvalitetsnormer för buller. Detta innebär att vägen har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.



Augerum

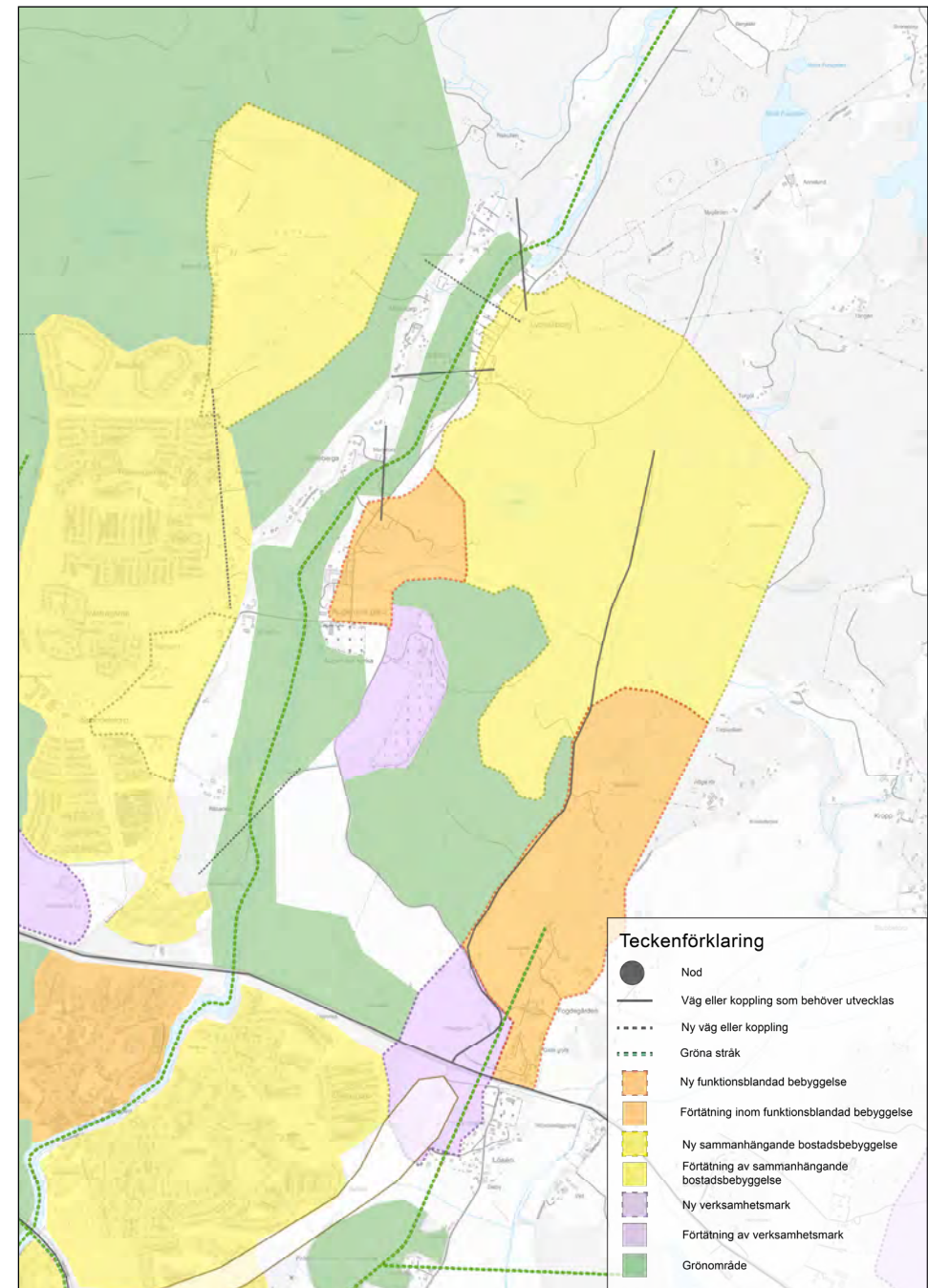
Augerum är beläget i utkanten av stadsbygden, öster om Lyckebyån och ca 1 mil nordöst om Trossö. Här ligger Augerums kyrkby med kyrka, äldre kvarnbyggnad, säteri och stor begravningsplats. Spridd bebyggelse finns längs Lyckebyån upp mot Lyckåborg samt vid Lösen och upp mot Bäckatorp. Bebyggelsen består huvudsakligen av friliggande småhus och gårdar. Vid Lyckåborg finns även en större verksamhet. Augerum består av varierande landskapstyper. I söder finns ett större öppet jordbruksområde medan de mellersta och norra delarna huvudsakligen består av ädellövskog respektive barrskog.

Utvecklingsstrategi

I Augerum föreslås en större utveckling av ny bebyggelse kring Augerums gård, Iglasjön och söderut mot Lösen. Huvuddelen av den nya bebyggelsen bör vara mindre friliggande småhus, par- och radhus. Även en funktionsblandad bebyggelse med olika typer av service föreslås i anslutning till och norr om Lösen samt vid Augerums gård. Service/centrumfunktioner bör placeras i anslutning till tätbebyggda områden och längs med viktiga kommunikationsstråk. De centrumnära lägena möjliggör även för en bebyggelse med en tätare struktur och flerfamiljshus kan med fördel lokaliseras till de servicefunktioner som föreslås i området.

Under planperioden kommer Trafikverkets ombyggnad av E22 mellan Lösen och Jämjö genomföras. Trafikplats Lösen kommer byggas om till en planskild trafikplats med ny pendelparkering och busshållplats. Översiktsplanen föreslår ett nytt verksamhets-/handelsområde kring trafikplatsen vid Lösen.

Samtliga utvecklingsområden i Augerum ligger i utkanten av stadsbygden med ett rimligt cykelavstånd till viktiga målpunkter. Cykel som transportmedel bör därför prioriteras för att främja ett hållbart transportsätt och minska belastningen av bilar på vägnätet till och från utvecklingsområdena.



Den öppna jordbruksmarken söder om Augerum och öster om Lösen kommer bevaras. Jordbruksmark närmast trafikplatsen vid Lösen och mindre arealer norr om Lösen kommer tas i anspråk för ny bebyggelse och infrastruktur. Likaså jordbruksmark öster om Augerums gård.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

I området Iglasjön föreslås en sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på bostäder som friliggande småhus, rad- och parhus. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan också ingå här och bör placeras i anslutning till tätbebyggda områden och längs med viktiga kommunikationsstråk inom området. Inom området finns idag en skjutbana som behöver omlokaliseras när området tas i anspråk för ny bebyggelse.

Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokaliseringsprövning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

Vid Augerums gård och Norra Lösen föreslås en funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, rad- och parhus. Här bör verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder lokaliseras. Det kan handla om olika typer av verksamheter och besöksmål som t.ex. förskola/skola, handel och idrottsverksamhet mm. Ferbers trädgård ska behållas obebyggt men kan eventuellt nyttjas för stadsodling eller liknande. Även andra områden kan vara lämpliga för stadsodling och kolonilotter mm. Besöksintensiva verksamheter och service bör placeras längs med viktiga huvudstråk inom områdena.

Verksamheter

Kring den nya trafikplatsen vid Lösen föreslås ett nytt verksamhetsområde/handelsområde för verksamheter och handel med behov av bra skyltläge och kommunikationer. Detta är ett lämpligt läge för t.ex. detaljhandel, större idrottsanläggningar och andra besöksintensiva verksamheter samt hotell. En inbjudande gestaltning även inom verksamhetsområdet är av stor vikt för att skapa säkra och trygga miljöer för olika typer av trafikanter.

Området kring Augerums griftegård har pekats ut som verksamhetsområde för begravningsplats. Detta bekräftar nuvarande markanvändning.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Trafikverket planerar i samband med ombyggnaden av väg E22 för en planskild gång- och cykelöverfart över E22, vilket avsevärt förbättrar möjligheten för gångtrafikanter och cyklister att korsa vägen. En cykelparkering bör även förläggas i närheten av den pendelparkering som ska byggas söder om trafikplatsen.

Gång- och cykelvägnätet till och från samt inom de nya bostadsområdena behöver prioriteras för att skapa gena och säkra lösningar som främjar användningen av cykel som transportmedel. Ett högklassigt cykelstråk föreslås från utbyggnadsområdet i Augerum mot Karlskrona tätort. Befintliga gångbroar över Lyckebyån föreslås rustas upp. En ny bro för gång och cykel föreslås över Lyckebyån i höjd med Carlandravägen.

Kollektivtrafik

Idag är Augerum ett område som till stora delar består av oexploaterad mark. Detta innebär att kollektivtrafikförsörjning kommer behövas i form av förlängning av befintliga linjer inom stadsbygden eller helt nya busslinjer. En sådan utveckling görs med fördel etappvis i takt med att området byggs ut. Linjedragningarna bör vara så centralt placerade som möjligt i bebyggelseområdena och kompletteras med gena gång- och cykelvägar till hållplatslägena.

Vägar

Under planperioden kommer Trafikverkets ombyggnad av väg E22 mellan Lösen och Jämjö genomföras. Trafikplatsen vid Lösen kommer byggas om till en planskild trafikplats med pendlarparkering och busshållplats söder om trafikplatsen. Huvuddelen av biltrafiken från området öster om Lyckebyån bör ledas söderut mot trafikplatsen. Detta gäller även för fjärrtrafiken på Lyckeåborgsvägen som ska mot Torsås och Kalmar. En ny sträckning av väg 725/736 bör dras som en huvudväg genom Augerumsområdet. Detta illustreras schematiskt i kartan.

Ett nytt brolägg föreslås vid Lyckeåborg. Befintligt vägnät och bron vid Augerum har redan idag begränsad kapacitet och en ny bro behövs för att förstärka kopplingen mellan det nya bostadsområdet vid Norra Bastasjö och utvecklingsområdet kring Augerum. Särskild hänsyn måste dock tas till vattenskyddsområdet kring Lyckebyån vid dimensioneringen av permanenta skydds- och säkerhetsåtgärder kring bron och under själva genomförandet av bygget.



Vatten och avlopp

På östra sidan om Lyckebyån finns endast kommunalt vatten och avlopp från Augerum mot Lyckeåborg med mycket begränsad kapacitet. Förslaget kommer generera ett större behov av en utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnetet. I den östra delen kommer nya ledningar behöva dras söderifrån. Rördragning under E22 bör ske i samband med utbyggnaden av den nya trafikplatsen vid Lösen.

För Lyckebyån finns det ett vattenskyddsområde som omfattar ån, sjöar i åsystemet och 100 meter från strandlinjen på vardera sidan. Skyddsområdet omfattar inga biflöden och det upphör vid länsgränsen norrut. Det finns ett föreslaget nytt vattenskyddsområde för Lyckebyån som ännu inte är beslutat. Avsikten här är att även vissa biflöden ska omfattas av det nya vattenskyddsområdet för Lyckebyån. Inom planområdet finns biflöden till Lyckebyån och närhet finns även direkt till Lyckebyån. Inom de delar som gränsar till Lyckebyån eller biflöden till Lyckebyån behöver därför noggrann utredning genomföras vid ianspråktagande av marken för att säkerställa att föreslagen bebyggelse eller åtgärd ej riskerar att skada vattentäkten. Detta har uppmärksammats som en särskild hänsyn i förslaget. Det finns även beskrivet under konsekvenser, se rubrik nedan.

Grönområden

Öster om begravningsplatsen vid Augerum föreslås ett större grönområde. Inom området finns ett flertal skogliga biotopskyddsområden och naturvärden kopplade till ädellövskogen inom området. Området bör behållas obebyggt men ska kunna nyttjas som rekreationsområde. Området utgör även skyddsområde mellan den nya föreslagna bostadsbebyggelsen kring Iglasjön och Augerums gård mot utsläpp från krematoriet.

Nya strövstigar föreslås för att koppla ihop Lyckebyåns dalgång norrut mot Bastasjö och söderut mot Lyckeby. Detta kommer öka tillgängligheten till ån och förbättra möjligheten att röra sig mellan Bastasjö, Augerum och Lyckeby. Nya strövstigar föreslås även kring Lyckebyåns dalgång för att öka tillgängligheten på båda sidor om ån. Befintliga gångbroar längs med ån föreslås rustas upp. Det finns möjlighet att ytterligare utveckla fritidsfisket i ån och skapa nya cykelleder för exempelvis terrängcykling

kring ån. Idrottsfunktioner som till exempel utegym och idrottsplats kan tillskapas inom planområdet.

I planförslaget kommer främst skogsmark med produktionsskog tas i anspråk. Områden med ädellövskog har till stora delar undantagits från bebyggelse.

Kulturmiljö

Förslaget tar stor hänsyn till kulturlandskapet kring Augerum och Lösen. Huvuddelen av bebyggelsen lokaliseras i skogsområdena norr om det öppna landskapet. Ingen bebyggelse föreslås söder om Augerums kyrka och Ferbers trädgård för att bevara siktstråket från den öppna jordbruksmarken. Utformningen av ny bebyggelse som placeras i anslutning till Augerums gård och norrut bör ta stor hänsyn till den befintliga kulturmiljön kring Augerum.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Augerum är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Kulturmiljövärden.
- Naturvärden.
- Vattenskyddsområde Lyckebyån och avvattning till Lyckebyån.
- Buffertzoner till angränsande jordbruksmark.
- Förorenad mark.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Dricksvatten
- Kumulativa effekter på naturvärden
- Jordbruksmark

Dricksvatten

För Lyckebyån finns det ett vattenskyddsområde som omfattar ån, sjöar i åsystemet och 100 meter från strandlinjen på vardera sidan. Skyddsområdet omfattar inga biflöden och det upphör vid länsgränsen norrut. Det finns ett förslaget, nytt vattenskyddsområde för Lyckebyån som ännu inte är beslutat. Avsikten är att även vissa biflöden ska omfattas av det nya vattenskyddsområdet för Lyckebyån. Inom planområdet finns biflöden till Lyckebyån och närhet finns även direkt till ån. Planförslaget har beaktat gällande och föreslagna vattenskyddsområden.

Ingen ny bebyggelse föreslås inom primär- eller sekundärzonen för själva Lyckebyån, förutom byggnationen av en ny bilbro vid Lyckeåborg samt en ny gång- och cykelbro vid Råbacken. De föreslagna brolägena ligger inom vattenskyddsområdet för Lyckebyån och bilbron även inom vattenskyddsområdet från ett biflöde till ån från Bastasjön. Särskilda säkerhetsåtgärder vid byggnationen av bron kommer behöva vidtas och bron i sig behöver utformas så att inga föroreningar sprids till vattenskyddsområdet vid en eventuell trafikolycka. Befintliga vägar längs med Lyckebyån som delvis ligger inom vattenskyddsområdet kan också behöva byggas ut för ökande trafikmängder.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Ny bebyggelse innebär fler hårdgjorda ytor och att förutsättningarna för dagvatten förändras. I efterföljande planering är det viktigt att dagvattenhanteringen studeras ingående. Det är mycket viktigt att dagvattnet från den nya bebyggelsen öster om ån, den nya bron och vägnätet tas omhand. Befintliga dagvattenledningar leder vattnet söderut från begravningsplatsen och den nya bebyggelsen bör till så stor del som möjligt kopplas mot detta system. Där detta inte är möjligt behöver lokal rening utredas vid kommande planering av området.

Ny bebyggelse inom området ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp så långt det är möjligt. Detta är speciellt viktigt i lägen nära Lyckebyån. En översyn av det kommunala avloppssystemet med exempelvis bräddpunkter kan även behöva göras. För akuta olyckor är det viktigt att på förhand säkerställa att det finns fungerande skyddsutrustning.

Inom vattenskyddsområdet är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är ett tankesätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde.

Kumulativa effekter på naturvärden

Det finns ett flertal värdefulla naturområden inom planområdet. Förslaget tar stor hänsyn till dessa, men bedömningen är att den kumulativa effekten av förslaget kan leda till betydande miljöpåverkan. Inget enskilt naturområde som omfattas av biotopskydd eller är utpekade som nyckelbiotop kommer att tas i anspråk för bebyggelse. Höga naturvärden i mark- och vattenområden kan dock finnas inom de områden som inte omfattas av ett formellt skydd. Under byggfasen finns även en risk för störningar på framförallt djurlivet inom dessa områden.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Hänsyn bör tas till höga naturvärden som påträffas inom utvecklingsområdena. När respektive utbyggnadsområde studeras bör en noggrannare naturinventering göras för respektive plats och utformning av ny bebyggelse bör anpassas på ett sådant sätt att hänsyn

tas till naturvärden. På grund av Augerums storlek samt att det är ett område som är mindre välundersökt kan naturvärden även behöva studeras närmre på en övergripande skala för hela fördjupningsområdet, exempelvis i fördjupning av översiktsplanen. Det är viktigt att kartlägga kopplingar och spridningskorridorer för att kunna ta hänsyn till dessa och inte endast enskilda arter. Stora arealer är utpekade inom Augerum. Rimligtvis bör det således finnas möjligheter att göra anpassningar av kommande planförslag om frågan är med tidigt i planarbetet.

Vid ianspråktagande av marken kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder om det är en avgränsad biotop eller område som tas i anspråk. Kompensationsåtgärder ska användas som en sista utväg om alternativa lokaliseringar eller andra anpassningar ej är möjligt. Se vidare beskrivning av skadelindringshierarkin under ställningstagandet för *Naturmiljö och friluftsliv*. För att motverka en negativ påverkan bör fortsatt planering även undersöka om det finns möjlighet att spara aktiva bryn i utkanten av bebyggelseenklaverna. Sådana bryn är gröna områden i bebyggelseenklaverna som gränsar till det större, sammanhängande naturområdet och kan minska den negativa påverkan.

Jordbruksmark

Inom planområdet finns två större öppna jordbruksområden, söder om Augerum ner mot Lösen och nordost om Lösen mot Kropp. Norr om Lösen mot Bäckatorp finns även ett småbrutet jordbrukslandskap med mindre åkermarker och betesmarker.

Det stora öppna jordbrukslandskapet nordost och nordväst om Lösen bevaras obebyggt, med undantag för området närmast trafikplatsen. Området kring trafikplatsen har en central roll för att stärka kopplingarna mellan det nya bebyggelseområdet norr om E22 och befintlig bebyggelse i Lösen och norra Lyckeby.

Mindre åkermarker och betesmarker mot Bäckatorp och öster om Bastasjö gård föreslås för bebyggelse. Planförslaget tar stor hänsyn till bevarandet av jordbruksmark, dock föreslås mindre jordbruksområden tas i anspråk.

Inom planområdet och i omgivningarna finns flera gårdar som bedriver ett aktivt jordbruk med gödselspridning och djurhushållning.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

För att undvika en risk för störningar och konflikter kan buffertzoner behövas mellan ny bebyggelse och jordbruksmark.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Augerum är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Utveckla ett område som har en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer samt har funktionsblandade områden med service.
- Tillskapa mötesplatser och verka för en funktionsblandning med service och nya verksamheter. Området kring Lösens trafikplats och norrut samt området kring Augerums gård har potential att bli nya centrum för handel och verksamheter som inte bara nyttjas av de boende i området utan även lockar människor utifrån.
- Arbeta för att överbrygga barriärer i form av E22 och Lyckebyån. Det är viktigt att stärka de passager som finns och utveckla nya förbindelser. Risken är annars att de nya bebyggelseområdena blir isolerade enklaver.

- Utveckla befintliga naturområden kopplat till hälsa och rekreation.
- Det är viktigt att cykeln som transportmedel och kollektivtrafik prioriteras i området för att minska behovet och nyttjandet av bil för kortare resor inom stadsbygden. Att samla service och verksamheter i tydliga stråk och noder som man passerar på väg mot viktiga målpunkter är viktigt för att skapa god tillgänglighet. Hållplatser, pendlar- och cykelparkeringar behövs i strategiska lägen.
- Förstärk identitetsskapande funktioner kring Augerum som kan tillgängliggöras och vidareutvecklas som t.ex. Lyckebyåns dalgång och kulturlandskapet kring Augerum och Lösen. Den lantliga karaktären är påtaglig trots det nära avståndet till staden. Här finns möjlighet att vidareutveckla aktiviteter och miljöer utifrån dessa värden som t.ex. rekreation, friluftsliv och idrott eller stadsodling och kolonilotter. Det finns också stor potential i att förstärka kopplingarna mellan de olika områdena med strövstigar från Lyckebyåns dalgång upp mot Bastasjö rekreativområde.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett stort behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala inventeringar, som kommer behövas är bland annat:

- En ny bilbro över Lyckebyån vid Lyckeåborg
- Utbyggnad av ett nytt huvudvägnät inom området och kostnader för huvudmannaskap för det nya vägnätet i området
- En ny gång- och cykelpassage vid Råbacken och upprustning av befintliga gångpassager över Lyckebyån
- Upprustning och nyanläggning av strövstigar kring Lyckebyån och vidare mot Bastasjö rekreativområde
- Nytt vatten- och avlopps nät
- Ny skolenhet och nya förskolor
- Särskilda boenden

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Augerum:

- Grundvatten:
 - o Sand- och grusförekomst Augerumsåsen-Biskopsberg
- Sjöar och vattendrag:
 - o Lyckebyån
 - o Lillån
- Kustvatten:
 - o Östra fjärden
 - o Lyckebyfjärden

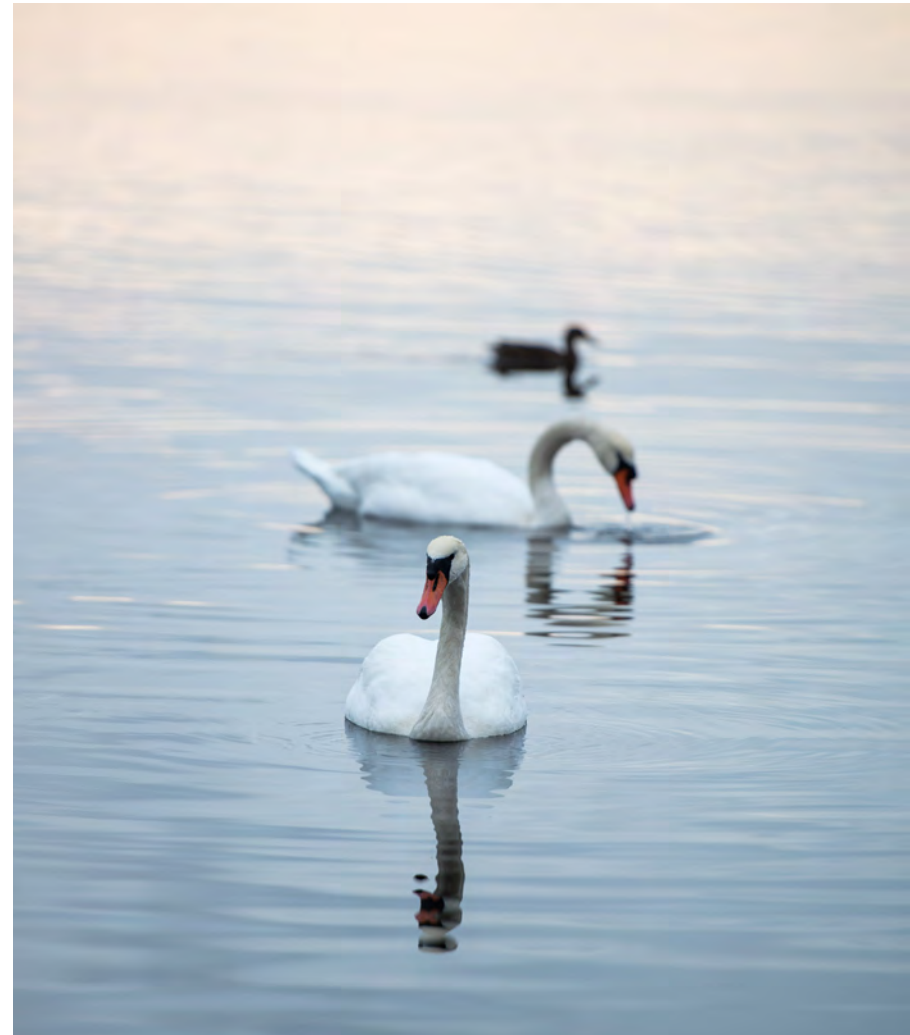
Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Inom Augerum omfattas väg E22 av miljö kvalitetsnormer för buller. Detta innebär att vägen har över 3 miljoner fordon per år. Läs mer om miljö kvalitetsnormer för buller under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.



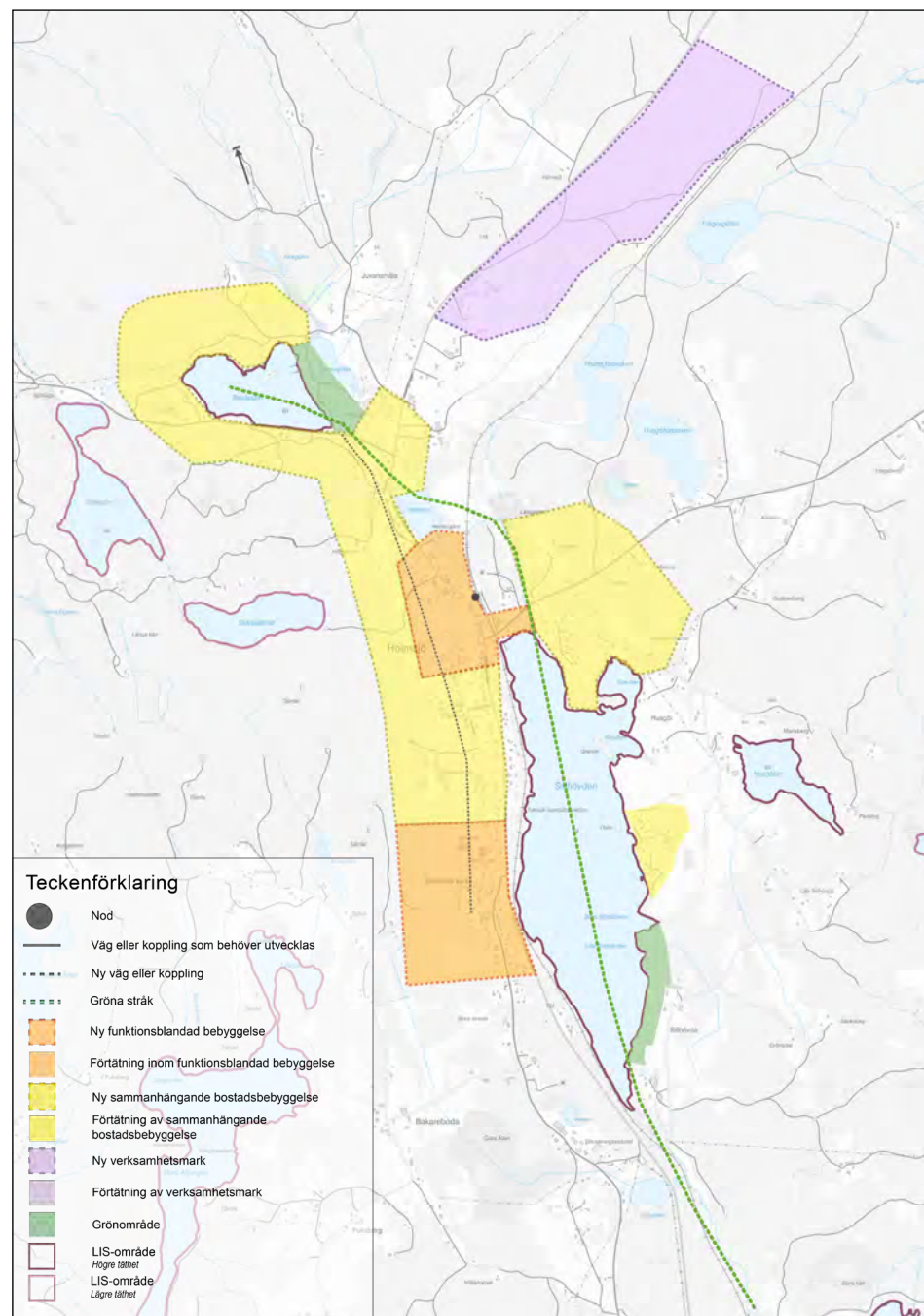
Holmsjö

Holmsjö ligger i Karlskrona kommuns norra delar, ca 3 mil norr om Karlskrona. Orten domineras av småhus, med endast något enstaka flerfamiljshus i bostadsutbudet. I Holmsjö finns service i form av bland annat skola (F-6), livsmedelsbutik, restaurang och omvårdnadsboende. Genom orten går väg 28 och järnvägen (Kust-till-kustbanan) med förbindelser mot Emmaboda och Karlskrona. I Holmsjö finns även ett tågstopp. I och kring Holmsjö finns stora natur- och friluftsområden. Det finns även ett flertal sjöar.

Utvecklingsstrategi

Holmsjö föreslås utvecklas med bostäder, funktionsblandad bebyggelse och verksamheter för att stärka sin betydelse som tätort i Karlskrona kommuns norra delar. Holmsjös kvaliteter ligger bland annat i närheten till naturen och närheten till flera intilliggande sjöar. Områden för utveckling av bostäder och funktionsblandning föreslås inom eller i anslutning till redan bebyggda stråk eller områden. Detta för att skapa ett ökat underlag för befintlig och ny service. Att samla bebyggelsen bidrar även till effektivare nyttjande av infrastruktur. Viktigt för orten är även tågstoppet som innebär goda kollektivtrafikförbindelser. Bebyggelsen i Holmsjö bör vara av blandad karaktär. Det finns behov av och efterfrågan på såväl småhus som lägenheter.

Vid utbyggnad av nya bostäder och verksamheter i Holmsjö är det viktigt att tillgängliggöra gena och säkra gång- och cykelvägar till olika målpunkter inom samhället. Idag är gång- och cykelvägar bristfälliga eller saknas helt, vilket får till följd att oskyddade trafikanter tvingas använda sig av väg 28 som inte är anpassad efter dessa behov. I mark- och vattenanvändningskartan pekas ett stråk ut från idrottsplatsen i norr till Allhallen i söder, via servicefunktioner i närheten av tågstoppet. Dessa tre områden är alla viktiga målpunkter inom orten och det är viktigt att kunna gå eller cykla mellan dem.



Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Inom Holmsjö föreslås områden för sammanhängande bostadsbebyggelse bland annat i anslutning till redan befintlig bebyggelse. Tanken är att kunna utveckla nya områden för bostäder inom flera delar av Holmsjö och att dessa bostäder ska förläggas i befintliga stråk eller i anslutning till redan etablerade bostadsområden. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse.

Området Västra Holmsjö sträcker sig längs väg 28 och runt Bredasjön. Den del av området som ligger längs väg 28 ligger i anslutning till befintliga bostäder och service samt i närheten av tågstoppet. Detta gör att det inom detta område är viktigt med en blandning av tillkommande bebyggelse. Såväl friliggande småhus, flerfamiljshus och även rad-/parhus kan vara lämpliga inom området. Flerfamiljshus placeras lämpligen i de delar som ligger nära målpunkter eller servicefunktioner. För att passa in i omgivningen kan flerfamiljshusen tillåtas vara något lägre. Den nya bebyggelsen bör bygga vidare på de redan befintliga strukturerna av bostäder. Den del av området som ligger omkring Bredasjön består idag till största del av skogsområde med enstaka hus. Detta område utgör ett attraktivt läge för att utveckla ny bebyggelse med en naturnära karaktär. I och med en utveckling längs väg 28 kopplas detta område även samman till övriga Holmsjö. Området kring Bredasjön är även utpekade som LIS-område. Området Västra Holmsjö angränsar till flertalet målpunkter inom orten. Det är därför viktigt att säkerställa att det går att röra sig inom området på ett tryggt sätt med cykel eller till fots. Inom området finns idag en demonteringsverksamhet för fordon som medför en påverkan på sin omgivning genom bland annat buller. Ny bebyggelse måste förhålla sig till denna pågående verksamhet och eventuella skyddsavstånd som bör hållas får studeras i efterföljande detaljplane- och bygglovske. Norr om Bredasjön finns även en aktiv skjutbana som kan innebära begränsningar hur bostäder och andra känsliga verksamheter kan placeras med hänsyn till buller från denna.

Området Strandvik ligger på östra sidan om järnvägen och även här finns en del bebyggelse idag, framförallt i närheten av Sillhövden. Området har ett bra strategiskt läge sett till tågstoppet och därför kan andra boendeformer utöver friliggande enfamiljshus vara aktuellt att komplettera med, såsom rad-/parhus samt flerfamiljshus.

Området Östra Sillhövden har pekats ut som ett lämpligt område för förtätning av sammanhängande bostadsbebyggelse. Området är idag ett sommarstugeområde där förutsättningarna för en ökad andel året-runt-boende samt utveckling av området är goda. Inom området är friliggande en- och tvåfamiljshus lämpliga som bebyggelseform.

Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Funktionsblandad bebyggelse

Två områden har pekats ut som lämpliga för ny funktionsblandad bebyggelse: Hjalmarsberg som omfattar tågstoppet och ligger norr om Sillhövden samt Bruagölen som omfattar skolan och Allhallen och ligger på västra sidan om Sillhövden. Inom Hjalmarsberg finns idag viss service och med närheten till tågstoppet finns möjlighet att vidareutveckla service och verksamheter. Detta bör kombineras med bostäder i en något tätare form för att utnyttja det goda läget till tågstoppet. Bostäderna består med fördel av blandade former men flerfamiljshus och rad-/parhus är lämpliga.

Området Bruagölen omfattar både Allhallen och skolan, vilka är viktiga målpunkter inom orten. Det finns här möjlighet att utveckla området med service och verksamheter i kombination med blandade former av bostäder. Hänsyn behöver dock tas till fornlämningar som finns inom området. I de västra delarna av området finns även en deponi som kan

innehålla föroreningar. I fortsatt planarbete måste denna förutsättning hanteras för att säkerställa en god livsmiljö samt att inte öka påverkan på omgivningen från förorenade områden.

Verksamheter

I norra Holmsjö har området Hörnsjö pekats ut som en lämplig plats att utveckla verksamheter. Verksamheter som inte går att kombinera med bostäder bör förläggas inom detta område. Området har närhet till både väg 28 och järnvägen. Samtidigt är det en stor yta utan allt för stora höjdskillnader. Området är därmed mycket lämpligt för företag inom industri, småindustri, hantverk eller lagerverksamhet. I de södra delarna av den utpekade verksamhetsmarken finns ett förorenat område. Om platsen ska tas i anspråk måste föroreningarna undersökas närmare och saneras innan nya verksamheter kan bruka marken. Det föreslagna verksamhetsområdet har avgränsats med hänsyn till dricksvattenuttaget inom Holmsjö.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Idag brister tillgången på gång- och cykelvägar inom Holmsjö, vilket får till följd att oskyddade trafikanter ofta använder vägrenen på väg 28. Det finns ett behov av gena och säkra gång- och cykelvägar till olika målpunkter inom samhället. I mark- och vattenanvändningskartan pekas ett stråk ut från idrottsplatsen i norr till Allhallen i söder, via servicefunktioner i närheten av tågstoppet. Dessa tre områden är alla viktiga målpunkter inom orten och det är viktigt att kunna gå eller cykla mellan dem.

År 2020 färdigställdes arbetet för att förbättra kopplingen mellan Nävragöl och Holmsjö genom en ny cykelväg mellan Nävragöl och Bakarebodavägen. Detta säkerställer en säkrare cykelväg mellan Holmsjö och Nävragöl då Bakarebodavägen är mindre trafikerad och således mer lämplig för gång- och cykeltrafik.

Kollektivtrafik

Holmsjö har idag kollektivtrafik i form av både buss och tåg. De föreslagna

utvecklingsområdena anses vara välförsörjda med kollektivtrafik. Det är dock viktigt att se till att det finns tillräckligt med pendlarparkeringar vid tågstoppet om efterfrågan ökar. Det finns även ett behov av att utveckla gena och trygga gång- och cykelkopplingar till tågstoppet. Idag är trafikeringen av tågtrafiken bra under arbetstid men sämre under kvällar och helger, detta bör förbättras för att höja Holmsjöns attraktivitet som boendeort.

Vägar

Väg 28 går genom Holmsjö och förser således orten med goda förbindelser till omkringliggande orter. Inom föreslagna områden för utveckling behöver det lokala vägnätet byggas ut.

Vatten och avlopp

Holmsjö vattenverk försörjer idag både invånarna inom Holmsjö men även invånarna söderut mot Nävragöl. Vattentillgången för Holmsjö är idag bristfällig och en överföringsledning för vatten behöver dras från Karlskrona vattenverk. Överföringsledningen behöver finnas på plats för att utvecklingsområdena kring Holmsjö ska kunna förverkligas. Idag tas grundvatten ur brunnar norr om Sillhövden. Det tas även vatten från Sillhövden och används som dricksvatten efter en konstgjord infiltrering. På grund av det lokala vattenverket finns ett vattenskyddsområde som täcker stora delar av norra Holmsjö.

Även om vattenverket läggs ner och Holmsjö i framtiden försörjs av vatten från Karlskrona vattenverk är det av stor vikt att värna det ytvatten som finns i Sillhövden då sjön avvattnar till Silletorpsån vilken rymmer värdefulla djur- och naturvärden. Det kan även bli aktuellt att använda Sillhövden och befintliga brunnar som reservvattentäkt i framtiden.

Grönområden och jordbruksmark

Kring Holmsjö finns skogsmiljöer, öppna fält och jordbruksmarker. En del av den grönstruktur som finns kring Holmsjö föreslås tas i anspråk för bostäder medan andra områden föreslås sparas. På östra sidan av Sillhövden finns sammanhängande jordbruksmark och öppna fält som dessutom är av landskapsbildsmässigt värde, vilka föreslås bevaras. Även

söder om det föreslagna verksamhetsområdet finns ett större område med sammanhängande jordbruksmark som ej bör exploateras.

Två områden pekas ut som grönområden då de har naturvärden som är särskilt viktiga att bevara. Det är ett område längs den östra sidan av Bredasjön och ett område längs den sydvästra delen av Sillhövden. Inom grönområdet vid Bredasjön finns förutom ett område med höga naturvärden även idrottsplats, badplats och dansbana. Området längs Sillhövdens sydöstra sida består av jordbruksmark, olika skogsmiljöer och ett fåtal byggnader. Området präglas av ett historiskt kulturlandskap med särskilt höga naturvärden och bör inte exploateras. I området finns bland annat odlingsrösen och äldre ekar. Naturvärdena inom de utpekade grönområdena har bland annat identifierats vid den naturvärdesinventering som genomförts i samband med LIS-arbetet. Läs mer om detta under fördjupningsområdet *Landsbygdsutveckling i strandnära läge*.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge

Inom och i närheten av Holmsjö finns ett antal sjöar som pekas ut för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Dessa sjöar är Bredasjön, Skäravattnet, Sillhövden, Husgölen, Kroksjön (Holmsjö), Kroksjön (Dunkamåla) samt Stora Alljungen. Läs mer om förslaget till LIS-sjöar i fördjupningsområdet LIS-områden under fördjupningsområdet *Landsbygdsutveckling i strandnära läge*.



Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Holmsjö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Fornlämningar.
- Vattenskyddsområdet och påverkan på Sillhövden och Silletorpsån genom dagvattenavrinning.
- Förorenad mark.
- Störande verksamheter såsom pågående demonteringsverksamhet samt skjutbana.
- Naturvärden.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Buller
- Silletorpsån
- Dricksvatten

Buller

Genom Holmsjö sträcker sig både väg 28 samt järnvägen som trafikeras av tåg mellan Karlskrona och Emmaboda. En utveckling av ny bebyggelse i Holmsjö kan skapa mer trafik, både längs väg 28 och på andra vägar i Holmsjö, vilket kan ge upphov till ett ökat trafikbuller. Även en utveckling i övriga delar av Karlskrona kommun kan medföra ökade trafikmängder, både på väg och järnväg.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Åtgärder för att hantera risken för ökat trafikbuller kan både handla om att minska källan till bullret men även att minska spridningen av ljudet. Det förstnämnda kan handla om att få fler att välja att resa med kollektiva trafikslag såsom buss och tåg, då detta kan minska antalet fordon i trafiken och därmed minska trafikbullret. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv behöver antalet avgångar utökas på kvällar och helger. Möjligheten att gå och cykla till bussen eller tåget behöver också förbättras liksom pendel- och cykelparkeringar. För att öka tågtrafikens upptagningsområde är det vidare viktigt att bussanslutningar från omgivande orter utvecklas.

För att hantera det vägbuller som ändå kommer att förekomma kan åtgärder för att minska spridningen av buller genomföras. Detta kan handla om att minimera andelen hårdgjorda ytor och bevara grönska. Det kan även handla om bullerplank eller att mindre känslig bebyggelse placeras närmre bullerkällan för att skydda känslig bebyggelse bakom.

Silletorpsån

Sillhövdens avvattnar till Silletorpsån som rymmer ett rikt växt- och djurliv. Silletorpsån är även utpekad som Natura 2000-område nedströms, vid Torskors/Rosenholm. Inom ån förekommer bland annat flodpärlmussla, havsöring, flodnejonöga och utter. Alla av de föreslagna utbyggnadsområdena inom planförslaget avvattnar till Sillhövdens. Föreslagen utveckling kan påverka åns värden med föroreningar som förs med dagvattnet om åtgärder inte vidtas. Placering av ny bostadsbebyggelse och verksamhetsmark i anslutning till Silletorpsån ökar även risken för olyckor och att föroreningar på så sätt når åsystemet.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Med hänvisning till Silletorpsåns höga värden får orenat dagvatten inte ledas till åsystemet. Dagvattnet måste således renas innan det sedan leds till åsystemet. Även andra åtgärder som säkerställer att vatten med potentiella föroreningar inte leds ner till åsystemet kan bli aktuellt. Det kan vidare bli aktuellt att studera och utvärdera vilka typer av verksamheter som bör lokaliseras inom det föreslagna verksamhetsområdet.

Dricksvatten

Stora delar av norra Holmsjö omfattas av ett vattenskyddsområde. Vattnet tas idag som grundvatten men då det råder vattenbrist tas även vatten från Sillhövdens efter en infiltrering i marken. Med anledning av detta är det av stor vikt att föroreningar inte kommer ut i grundvattnet eller till Sillhövdens.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Åtgärder som motverkar att vatten med potentiella föroreningar leds ner till ån måste säkerställas vid all form av byggnation inom Holmsjö. Orenat dagvatten får inte ledas till Sillhövdens eller omgivande åsystem. Dagvattnet måste renas innan det sedan leds till sjön. Även andra åtgärder som säkerställer att vatten med potentiella föroreningar inte leds ner till åsystemet kan bli aktuellt.

Inom vattenskyddsområdet är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är även ett tankesätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde. Även om det föreslagna verksamhetsområdet är anpassat till dricksvattenuttag så kan det bli aktuellt att studera och utvärdera vilka typer av verksamheter som bör lokaliseras inom det föreslagna verksamhetsområdet.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i Holmsjö är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Eftersträva en blandning mellan bebyggelse typer och upplåtelseformer. Utbudet är idag homogent och består nästan uteslutande av friliggande småhus. Behov finns av flerfamiljshus. Inte minst för att kunna tillåta att äldre som vill bo kvar inom orten att kunna flytta från ett friliggande småhus till ett mindre boende eller att möjliggöra för unga som flyttar hemifrån att stanna kvar inom orten.
- Arbeta för att nya servicefunktioner kan utvecklas inom orten. Holmsjö är en viktig nod i de norra delarna av Karlskrona kommun. Orten kan tillhandahålla service och kommunikationer för sina invånare och ett större omland. Det är därför av stor vikt att den service som finns idag kan finnas kvar och får möjligheter att utvecklas. En försämring av kommunikationer och service skulle inte bara påverka boende i Holmsjö utan även de boende på landsbygden runtomkring.
- Verka för möjligheten att tillskapa fler arbetstillfällen inom orten.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett stort behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala inventeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Utbyggt vatten- och avloppsnät för att kunna försörja orten med vatten från Karlskrona vattenverk.
- Utbyggnad av lokalgator för biltrafik samt gång- och cykelvägar.
- Vid en stor befolkningsökning kan även ny förskola samt särskilt boende för äldre behövas.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljökvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Holmsjö:

- Grundvatten:
 - o Urbergsförekomst Holmsjö
- Sjöar och vattendrag:
 - o Silletorpsån
 - o Stora Alljungen
- Kustvatten:
 - o Danmarksfjärden

Under *Miljökvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljökvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljökvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Skärgården

Karlskrona kommun har ett stort omland av skärgård som består av 1 650 öar, kobbar och skär. I skärgården finns det både mindre orter, jordbruksområden, fiskeverksamheter, områden för besöksnäringen samt säregen natur. I fördjupningsområdet för Skärgården ingår Hasslö, Aspö, Tjurkö, Sturkö, Senoren, Möcklö, Torhamn och östra skärgården. Det finns en fördjupad översiktsplan för skärgården och dess förslag till utveckling har arbetats in i planförslaget till Översiktsplan 2050. Den nu gällande FÖP Skärgården kommer därmed att ersättas av Översiktsplan 2050.

Utvecklingsstrategi

Det finns flera mindre orter och samhällen i Karlskronas skärgård där möjlighet finns till fortsatt utveckling. För att bibehålla och utveckla en levande skärgård krävs det dock samlade insatser. En hållbar utveckling för en levande skärgård sker primärt genom att bebyggelse koncentreras till strategiskt goda lägen i anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra delar av öarna med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet.

Den största utbyggnaden i skärgården föreslås vid norra Sturkö och på Senoren. I framtiden är ansatsen att norra Sturkö ska ha samma betydelse för sitt omland gällande service, bostäder och kommunikationer som de övriga serviceorterna Nättraby, Jämjö och Rödeby har. Även på Aspö och Hasslö föreslås en större utbyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse. För övrigt föreslås mindre utbyggnader på skärgårdens öar och områden. Föreslagen utveckling beskrivs under respektive område här nedan.

I skärgården finns ett flertal större fritidshusområden. Här behöver hänsyn tas till att många bostäder endast används delar av året. I ett längre perspektiv kan dessa fritidshus permanentas vilket ger ett ökat

befolkningsunderlag utan att det byggs något nytt. Det kan dock vara svårt att anpassa befintlig infrastruktur och service i dessa områden efter de behov som nya permanentboende har.

Befintlig bebyggelse i skärgården är idag relativt homogen med mindre gårdar, friliggande småhus och sommarstugor. Förslaget syftar till att bredda typen av boendialternativ med fokus på flerfamiljshus, rad- och parhus. Ett varierat utbud av boendeformer skapar valfrihet för olika målgrupper och erbjuder människor möjligheten att bo kvar i samma område i livets olika skeden. Nya bostäder förutsätter även att tillgången till kommunal service såsom förskolor, skolor, m.m. byggs ut i motsvarande takt.

För att möjliggöra en utveckling av skärgården har kommunen pekat ut ett antal strategiska lägen där en koncentration av bostäder och/eller verksamheter föreslås. Dessa är:

- Hasslö: Hasslö centrum, Norra Hasslö, Horns brygga och Garpahamnen
- Aspö: Servicestråk med funktionsblandad bebyggelse kring Madviksvägen/Hyttvägen från Aspö Mad till Aspö skola samt en utveckling kring Ryd
- Tjurkö: Herrgården, Herrgårdsviken och Stora Lycke
- Sturkö: Norra Strukö kring Bredavik, Kullen, Hålan och Sanda samt Ekenabben
- Senoren: Ekenäs hamn och ett servicestråk med funktionsblandad bebyggelse kring Senorenvägen
- Östra skärgården: Ytterön, Inlängan, Yttre Park och Grebbegården
- Torhamn och Sandhamn

Utöver detta är följande platser intressanta för en utveckling av besöksnäringen:

- Östra skärgården
- Kristianopel och kustvägen

- Säljö
- Västra Hästholmen och Hallahamnen
- Lökanabben, Drottningkärs kastell och Ellenabben på Aspö
- Stenhuggeriet på Tjurkö
- Brofästet på Senoren
- Föreslagen camping på Hasslö och befintlig camping på Tjurkö, Sturkö och Senoren samt vid Gisslevik

Alla dessa strategiska lägen och besöksmål, förutom Utklippan, finns markerade på utvecklingsstrategikartan på nästa sida.

Infrastruktur och kommunikationer

Det är av stor vikt att utveckla möjligheterna att resa kollektivt, både med buss och båt, i och till Karlskrona kommuns skärgård. En väl anpassad kollektivtrafik i och till skärgården gör det möjligt att bo mitt i en unik skärgård och samtidigt arbeta eller studera i andra delar av kommunen. Avståndet mellan Karlskrona centrum och öarna är idag långt landvägen men betydligt kortare vattenvägen. Sjöburen kollektivtrafik är därför av stor betydelse för utvecklingen av en levande skärgård. Båtpendeltrafiken bör bevaras och på vissa lägen förstärkas. En ny båtpendel föreslås etableras till Trummenäs och på längre sikt även till Ekenäs på Senoren. Komplement bör vara pendelparkeringar och gång- och cykelvägar till hållplatslägen. För övrigt ska sammanhängande, trafiksäkra och trygga gång- och cykelvägar finnas utmed de större huvudvägarna samt till strategiska målpunkter i skärgården. En utveckling av gång- och cykelnätet skapar möjligheter att binda samman öarna i Karlskrona skärgård vilket, bland annat, kan bidra till ökad möjlighet för cykelpendling, båtluffning och utveckling av cykelturismen i skärgården.

I flertalet av de strategiska lägena i skärgården finns en hamn vars utveckling har stor betydelse för omgivningen. Kommunen vill möjliggöra utvecklingen av hamnarna genom att verka för en diversifiering av olika typer av hamnar. De större hamnarna kan dock husera ett flertal olika funktioner såsom gästhamn, småbåtshamn, industri- och verksamhetsområden. Syftet är att skapa ett nätverk av hamnar och

servicepunkter i Karlskrona skärgård för att skapa förutsättningar för turistmål och en effektiv och hållbar infrastruktur på vattnet. Tillgängliga båtplatser är en viktig del i ett skärgårdsnära boende och fler båtplatser behöver byggas ut för att tillgodose den efterfrågan som finns redan idag och dessutom framtida behov. Det är av stor vikt att nya båtplatser och bryggor samordnas till vissa platser för att minimera påverkan på natur- och vattenmiljö. Kommunen håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj. Planen ska bland annat peka på lämpliga platser att utveckla fler kommunala båtplatser.

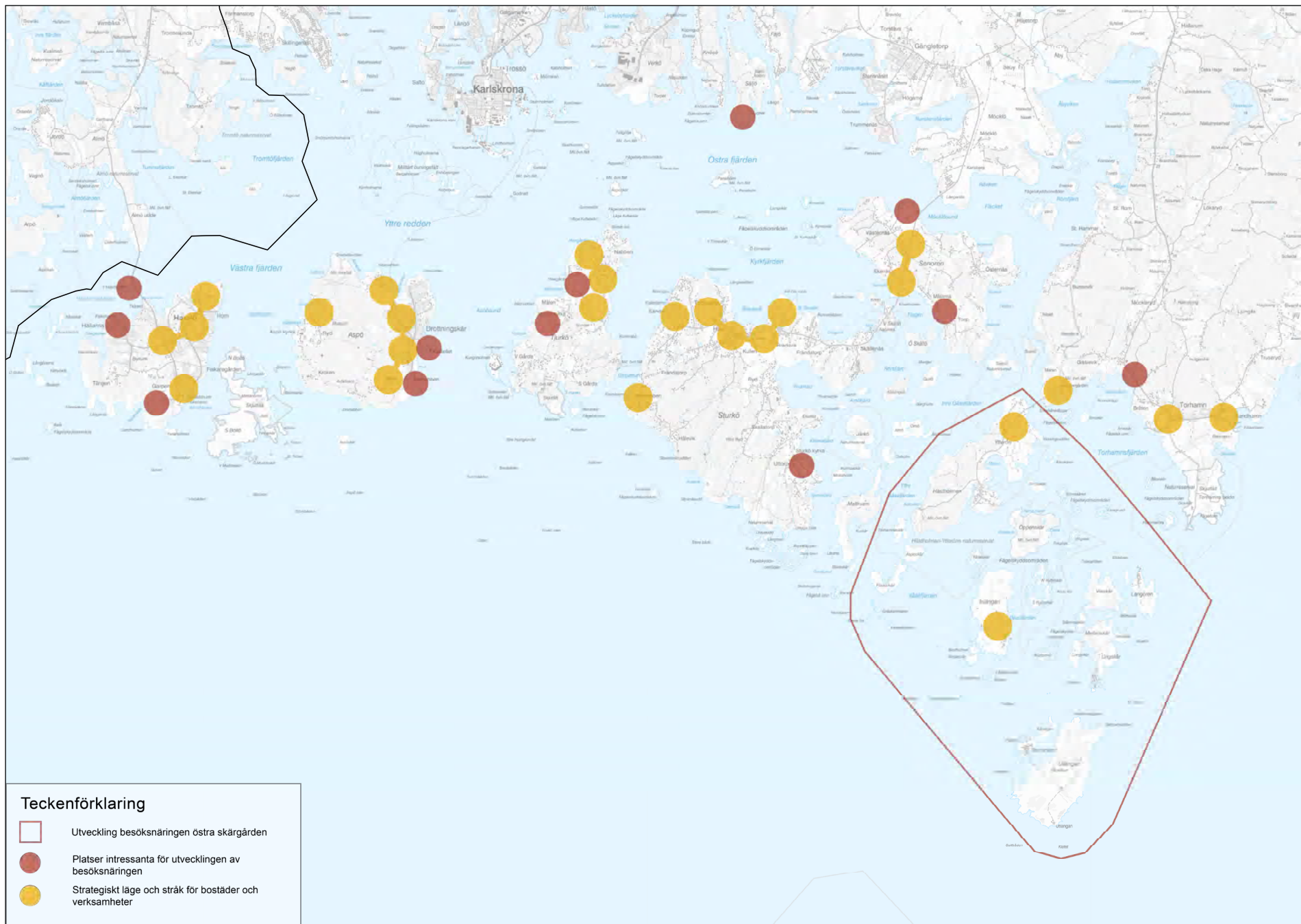
En förutsättning för en ökad exploatering av Karlskrona skärgård är att vatten- och avloppsförsörjningen får en långsiktigt hållbar lösning som säkerställer god vattenkvalitet i kustvattnet liksom i grundvattnet. En förutsättning för ny bebyggelse i skärgården är anslutning till det kommunala vatten- och avlopps nätet. För ett fåtal ensligt belägna bostäder kan dock enskilda avloppsanläggningar med hög reningsförmåga komma i fråga.

En utveckling i skärgården förutsätter även utbyggnad av bredband.

Näringsliv

Karlskrona skärgård har goda förutsättningar att skapa ett differentierat näringsliv som blandar småindustri, besöksnäring och traditionella näringar som t.ex. yrkesfiske och varvsnäring. Det småskaliga yrkesfisket är en särskilt viktig näringsverksamhet i skärgården som samtidigt bidrar till skärgårdssamhällets identitet och kulturarv. Kommunen vill även främja en etablering av marina testbäddar i havet där olika typer av marin teknik kan testas och utvecklas. Garphamnen, Eknabben och Sandhamn föreslås som möjliga basstationer för detta ändamål, men behoven och förutsättningarna behöver kartläggas mer i detalj.

Även besöksnäringen i skärgården har stor potential att växa med naturmiljön och det kulturhistoriska landskapet som besöksmål. Inom besöksnäringen bör de unika kulturmiljöerna i Karlskrona skärgård



kopplat till världsarvet lyftas fram och tydliggöras. Satsningar bör även göras på den rekreativa turismen med naturmiljön som bas för båt- och cykelturism, sportfiske, fågelskådning m.m. En ökad marknadsföring av biosfärsområdet Blekinge arkipelag kan stärka skärgårdens attraktionskraft för såväl näringsliv som samhällsutveckling i stort. Karlskrona kommun vill skapa ett besökscentrum för Blekinge arkipelag för att stärka biosfärsområdet. Ett sådant center kan med fördel samlokaliseras med ett besökscentrum för Världsarvet och bör lokaliseras i närheten av ett större besöksmål i kommunen. För att utveckla besöksnäringen behöver dock servicen och kommunikationerna i Karlskrona skärgård förbättras.

Naturmiljö

Karlskrona skärgård har stora naturvärden. Dessa utgörs framförallt av hävdade betesmarker, våtmarker, häckningsöar, slättermarker och vattenmiljöer. En förutsättning för det karaktäristiska öppna landskapet är betande djur för att motverka igenväxning och gynna den biologiska mångfalden. Även i vattenområdena finns höga biologiska värden. De grunda havsområdena kring öarna i skärgården är livsmiljö åt många djur och växter. Områdena har en hög biologisk produktion och är viktiga reproduktionsområden för fisk. Den markanvändning som sker på land har en påverkan även på de omkringliggande havsområdena. Eftersom dessa områden har en låg vattentillförsel är de än mer känsliga mot eventuella föroreningar.

Karaktäristiskt för Karlskronas inre skärgård, mellan storöarna och Trossö, är alla obebyggda kobbar och skär. Det är av stor vikt att dessa öar bevaras obebyggda för det rörliga friluftslivet och för växt- och djurlivet. Det är också viktigt att värna om allmänhetens tillgänglighet till stränder genom strandskyddet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har stora intressen i Karlskrona skärgård och är verksamma på Kungsholms fort och på ett antal övnings- och skjutfält på Bollö, Tjurkö, Torhamn och Öppenskär. Stora delar av havsområdet i Karlskrona skärgård omfattas också av dessa övnings- och

skjutområden. För att hantera Försvarsmaktens intressen i förhållande till andra verksamheter har särskilda samrådsområden inrättats. Plan- och bygglovsärenden inom dessa områden ska konsekvent samrådats med Försvarsmakten.

Stigande havsnivåer

Stigande havsnivåers påverkan på befintlig bebyggelse och infrastruktur förväntas bli stor i stora delar av skärgården. Många av öarna, särskilt Hasslö och öar i den östra skärgården, ligger lågt och är därmed särskilt känsliga för stigande havsnivåer. I planarbetet har planförslaget utformats utifrån en framtida havsnivå på 3 m över nu gällande nivå. Vissa undantag har dock gjorts där marken bedömts kunna höjas eller mindre känsliga verksamheter kan lokaliseras i bottenplan. Den tillkommande bebyggelsen anses därmed till största delen inte bli direkt påverkad av högre vattennivåer. I skärgården är det dock svårt att på vissa platser uppfylla detta och andra lösningar behövs för att ändå möjliggöra en utveckling i vissa områden.

I förslaget identifieras ett flertal viktiga vägar och broar som kommer behöva åtgärdas för att säkerställa tillgängligheten till skärgården i framtiden. Det handlar främst om broanslutningarna mellan Möcklö, Senoren, Strukö och Tjurkö längs med länsväg 738 samt Hasslöbron. Befintliga hamnlägen på samtliga öar påverkas också vid en havsnivåhöjning på 3 m. För Aspös del är tillgängligheten till färjeläget avgörande eftersom ön saknar fast landförbindelse. Trafikverket är väghållare för dessa sträckor. Stora och kostsamma åtgärder kommer behöva vidtas för att skydda befintlig bebyggelse och garantera tillgängligheten för besökare och boende i skärgården.

Hasslö

Hasslö ligger längst västerut av de större öarna i Karlskrona skärgård. Ön nås genom en landförbindelse som passerar genom Ronneby kommun. Hasslö är den ö i Karlskrona skärgård som har störst befolkning. Bebyggelsen på Hasslö är i huvudsak lokaliserad till öns norra och östra kust. Bebyggelsestrukturen domineras av friliggande bebyggelse, ett fåtal flerbostadshus samt äldre bebyggelse med gårdar.

På Hasslö finns ett lokalt centrum med livsmedelsaffär, drivmedelsstation, skola F-6, bibliotek och annan service. Idrottsplatsen Skärgårdsvallen med fotboll och tennis m.m. ligger i anslutning till centrum. Norr om Hasslö ligger Västra Hästholmen som är en fästning från slutet av 1870-talet. Västra Hästholmen är en av landets bäst bevarade 1800-talsanläggningar och ett byggnadsminne.

Fisket har haft en central betydelse på Hasslö. På ön finns två hamnar, Garpahamnen och Hallahamnen, samt en brygga vid Horn. Hallahamnen är framförallt en fritidsbåthamn, medan Garpahamnen mer har inriktningen mot en fiske- och industrihamn. En reguljär båtpendel mot Handelshamnen på Trossö trafikerar Horns brygga och sommartid även Garpahamnen.

Den västra delen av Hasslö utgör riksintresse för naturvård och i söder omfattas stora arealer av förslag till utökat strandskydd. På södra delarna av Hasslö finns även en kommunal badplats vid Sandvik och gott om strövstigar.

Utvecklingsstrategi

Ny bebyggelse på Hasslö föreslås väster om Garpenvägen och utveckling av redan bebyggda områden föreslås på östra sidan av ön. På Hasslö finns brist på lägenheter och mindre hus. Med ny bebyggelse på ön är det viktigt att skapa ett brett utbud av olika boendeformer för att möjliggöra boende för många olika målgrupper. Centrum behöver förtätas och utvecklas. Genom ny föreslagen kompletteringsbebyggelse och ökad befolkning stärks kundunderlaget till den service som idag finns

på Hasslö. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokaliseringssprövning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

På Hasslö har även 3 hamnar pekats ut som verksamhetsområde med möjlighet till utveckling. Hamnarna avser komplettera varandra gällande utbud och inriktning.

Mark- och vattenanvändning

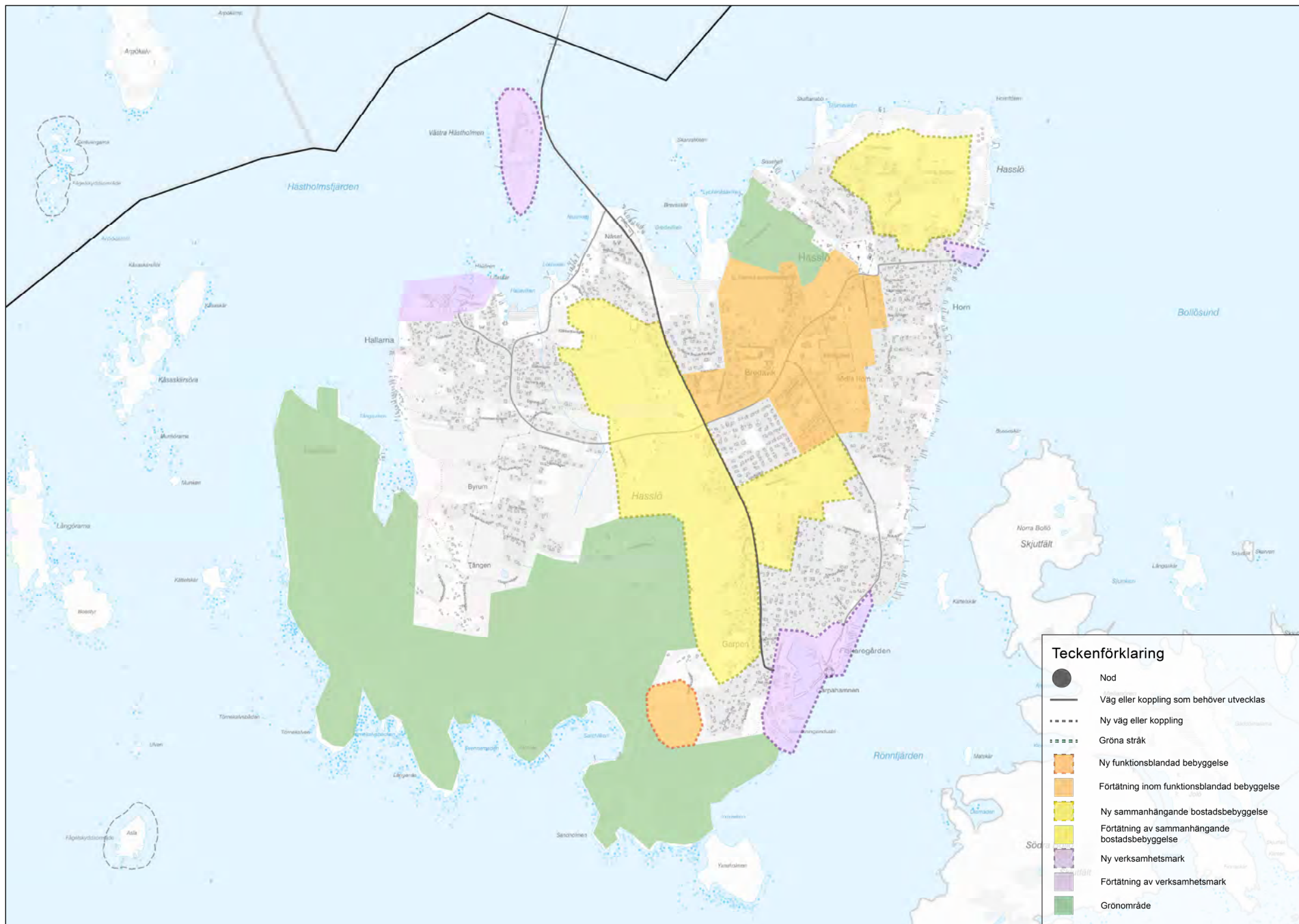
Sammanhängande bostadsbebyggelse

Sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på bostäder såsom friliggande småhus, rad- och parhus föreslås i området väster och öster om Garpenvägen samt på norra Hasslö. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här. Utvecklingsområdena ligger nära befintlig service och kollektivtrafik på Hasslö. Området Norra Hasslö ligger i direkt anslutning till både Horns brygga och Hasslö centrum vilket gör området intressant för förtätning med bostäder för att öka underlaget för båtpendeln och service/handel m.m. i centrum.

Funktionsblandad bebyggelse

I området kring Hasslö centrum föreslås en funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, rad- och parhus. Detta är även ett lämpligt område för verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder som t.ex. restauranger, handel, idrott, torg, park m.m. Genom ny föreslagen kompletteringsbebyggelse och därmed ökad befolkning stärks kundunderlaget till den service som idag finns på ön, såsom livsmedelsaffär. I området finns en motionsslinga. Hänsyn ska tas till denna i fortsatt planering.

I anslutning till badplatsen vid Sandvik föreslås en ny camping.



Verksamheter

Vid Hallahamnen föreslås en vidareutveckling av den befintliga småbåtshamnen med fler båtplatser och service. Hallahamnen föreslås bli en renodlad småbåts- och gästhamn medan Garpahamnen bör innehålla ett flertal funktioner såsom småbåtshamn, gästhamn, fiskeverksamhet och industri- samt varvsverksamhet. Marina verksamheter som är beroende av tillgängliga hamnar, landningsplatser och sjöfartsleder kan med fördel utgå från Garpahamnen. Hamnen kan vara intressant som potentiell hamn för riksintresse för yrkesfiske. Kommunen håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj.

Fortifikationsanläggningen på Västra Hästholmen, som ligger i anslutning till en av farlederna till Karlskrona, utgör ett potentiellt besöksmål och bör utvecklas med den inriktningen. Vid Horns brygga föreslås befintligt hållplatsläge för båtpendeln utökas med nödvändig infrastruktur som t.ex. pendelparkering, cykelparkering m.m.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

En funktionell och vägvisad cykelförbindelse föreslås från Hasslökryssat vid E22 till Nätraby respektive Garpahamnen på Hasslö. Trafikverket är väghållare för vägsträckan. Detta är en del i att skapa ett sammanhängande, trafiksäkert och tryggt gång- och cykelnät både för skärgårdsbor och besökare.

Kollektivtrafik

Befintlig kollektivtrafik i form av buss och båtpendel från Horns brygga och Garpahamnen bör utökas efter behov. Det är även viktigt att möjligheten att ta sig från Hasslö till Aspö med båtpendeln finns då detta skapar förutsättningar för att båtlufta mellan öarna i skärgården.

Vägar

Vägnätet på Hasslö är relativt väl utbyggt, men med en större bebyggelseutveckling ökar behovet av en förstärkning av befintligt vägnät och av ny infrastruktur. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att broanslutningen från fastlandet översvämmas. Området kring Hallarna och Garpahamnen kommer också påverkas av en havsnivåhöjning. Trafikverket är väghållare till Hasslovägen och Garpenvägen, Hallarnavägen, Hornvägen, samt Fiskaregårdsvägen. I övrigt är det enskilda väghållare på Hasslö.

Vatten och avlopp

På Hasslö omfattas nästan all bebyggelse av kommunalt vatten och avlopp vilket är en förutsättning för ny bebyggelse. För ett fåtal ensligt belägna bostäder kan dock enskilda avloppsanläggningar med hög reningsförmåga komma i fråga.

Grönområden

Hasslökalv på västra Hasslö är ett stort obebyggt område av riksintresse för naturvården. Området utgörs av bland annat ett våtmarksområde vid havet som innehåller havsstrandängar och marina fukthedar. Havet utanför är rikt på havsöring. Naturvärdena håller dock på att spolieras då betet sedan många år upphört och området börjat växa igen. Återinförande av betesdjur har visat sig svårt, men nya försök bör göras då detta är den enda möjligheten att behålla värdena.

I de norra delarna av Hasslö har ett tätortsnära grönområde pekats ut. Här finns flertalet promenadstigar som möjliggör för tätortsnära rekreation. Inom området finns idag en vingård med vinodling. Denna befintliga verksamhet avses kunna samexistera med användningen grönområde. Viss utveckling av verksamheten med enstaka byggnader kan även tillåtas.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. På Hasslö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden
- Rekreativvärden – bland annat befintlig motions slinga på norra Hasslö
- Stigande havsnivåer
- Strandskydd
- Kulturmiljövärden
- Riksintresse fiske

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Hasslö har inte bedömts generera en betydande miljöpåverkan. Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.



Aspö

Aspö ligger sydväst om Trossö och har ingen fast landförbindelse utan trafikeras av en vägfärja som drivs av Trafikverket. Den fasta befolkningen uppgick år 2020 till omkring 550 personer, men sommartid ökar befolkningen markant eftersom bebyggelsen till stora delar består av fritidshus. Bebyggelsen på Aspö är framförallt lokaliserad till öns östra sida och längs med kusten i områdena Maden, Drottningsskär, Bäck och Ryd. På Aspö finns en F-6-skola, två vandrarhem, en livsmedelsaffär och en kommunal badplats. På ön finns även ett aktivt föreningsliv med bland annat skytteklubb, båtklubb, tennisklubb och kulturforum. Stora delar av västra Aspö omfattas av riksintresse för naturvården.

Aspö innehåller fortifikatoriska anläggningar från hela Karlskrona stads försvarsepok. Allt från Drottningsskärs kastell från år 1680 till batteri Ellenabben som uppfördes under 1970-talet. Vid Aspöberg finns idag ett Museum för rörligt kustartilleri och i Drottningsskärs kastell finns en permanent utställning och restaurang.

Det finns två hamnar på Aspö: Djupvik och Lökanabben. Sommartid trafikeras Aspö av en skärgårdsbåt som angör vid Drottningsskärs kastell och en båtpendel från Hasslö som angör vid Djupvik.

Utvecklingsstrategi

Ny bebyggelse på Aspö föreslås i huvudsak utvecklas som kompletteringar och utvidgningar av redan bebyggda områden på öns östra sida och kring Ryd och Djupvik. Kommunen är positiv till förtätning i dessa områden men det är samtidigt viktigt att säkerställa tillgängligheten för allmänheten att röra sig inom områdena och längs med kustlinjen. Genom att koncentrera ny bebyggelse till redan bebyggda områden skapas underlag för service samtidigt som större sammanhängande obebyggda områden kan bevaras. Befintlig bebyggelse med friliggande enfamiljshus och sommarstugor bör kompletteras med andra bostadstyper såsom rad- och parhus samt flerfamiljshus där det är möjligt, för att diversifiera utbudet av bostäder på ön. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig

bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokaliseringsprövning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

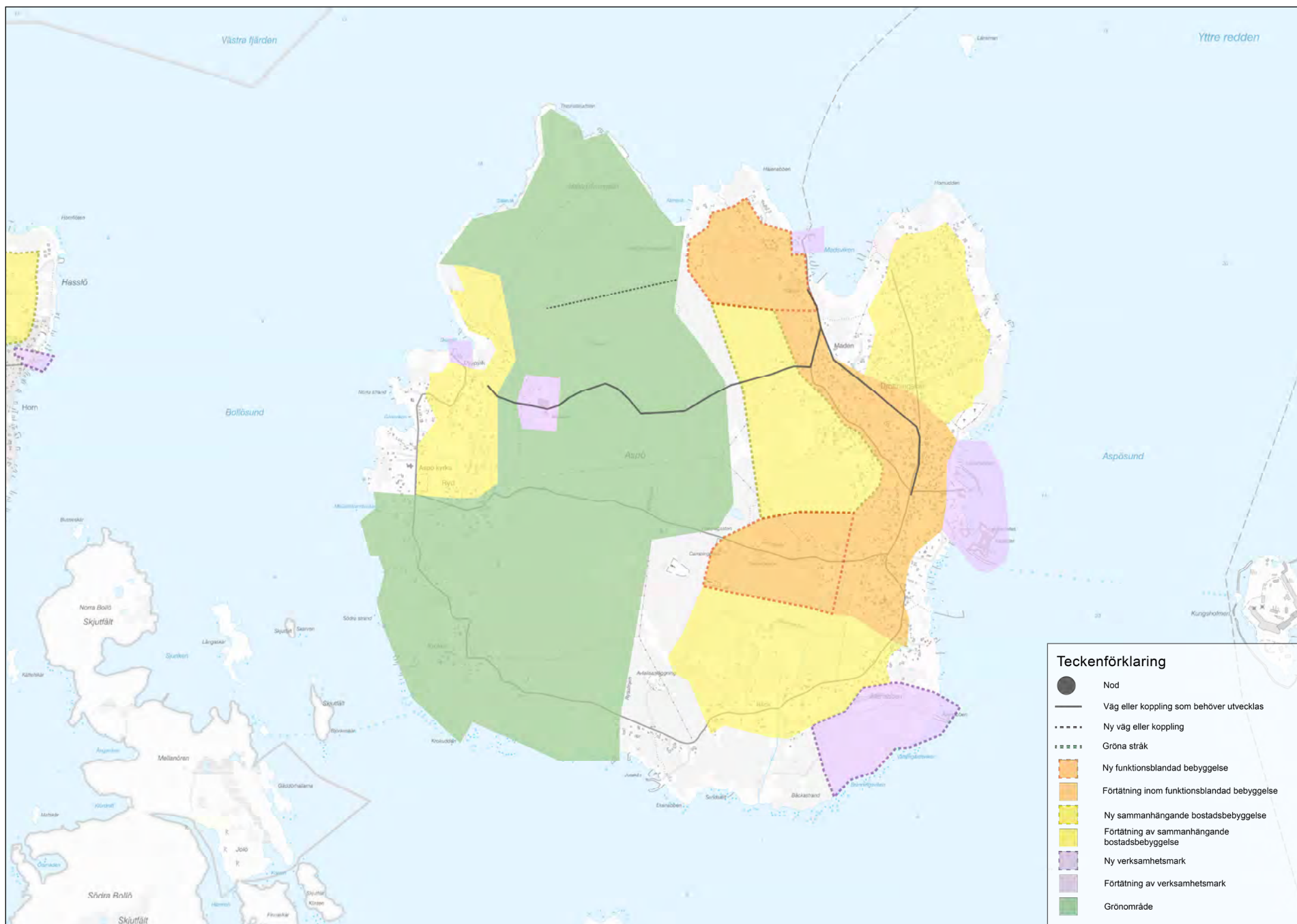
Ett servicestråk med funktionsblandad bebyggelse föreslås vidareutvecklas kring Madviksvägen/Hyttevägen från Aspö Mad till Aspö skola. Besökare och boende passerar hela eller delar av detta huvudstråk på väg till och från färjan. Här finns livsmedelsaffär, förskola, skola och besöksmål. Verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder, t.ex. handel, centrumfunktioner, besöksnäring och idrott, bör etableras här.

Lökanabben är Aspös största hamn. Lökanabben ligger strax norr om Drottningsskärs kastell och dessa två funktioner har stor potential att förstärka varandra med verksamheter som riktar sig mot besöksnäringen. Det är viktigt att satsningar mot besöksnäringen vänder sig till de som kommer till Aspö med cykel, tills fots eller med egen båt då trycket på Aspöfärjan och vägarna idag redan är stor under sommaren. Med en utveckling av skärgårdstrafiken och befintlig båtpendel mellan Aspö och Hasslö samt ett förbättrat gång- och cykelnät på öarna skapas möjligheter till utökad båtluffning och utveckling av cykelturismen i skärgården.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Vid Hornudden/Maden, Västra Backsvägen, Bäck och Ryd föreslås en utbyggnad av sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på småhus, såväl sammanbyggda som friliggande. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder är även lämpliga här. En förutsättning för en vidareutveckling av Ryd är att området ansluts till kommunalt vatten och avlopp.



Teckenförklaring

●	Nod
—	Väg eller koppling som behöver utvecklas
- - - -	Ny väg eller koppling
- · - · -	Gröna stråk
■ (orange)	Ny funktionsblandad bebyggelse
■ (orange)	Förtätning inom funktionsblandad bebyggelse
■ (yellow)	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
■ (yellow)	Förtätning av sammanhängande bostadsbebyggelse
■ (purple)	Ny verksamhetsmark
■ (purple)	Förtätning av verksamhetsmark
■ (green)	Grönområde

Funktionsblandad bebyggelse

Ett servicestråk med funktionsblandad bebyggelse föreslås vidareutvecklas kring Madviksvägen/Hyttevägen från Aspö Mad till Aspö skola. Utöver rad-/parhus och friliggande småhus bör även flerfamiljshus lokaliseras här. Verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder, t.ex. handel, besöksnäring och idrott, bör etableras här. Aspö Mad har ett strategiskt läge med närhet till färjeläget.

Verksamheter

Färjeläget vid Aspö Mad har en central betydelse för kommunikationerna till och från Aspö och bör utvecklas efter de behov som färjetrafiken ställer samt för verksamheter som riktar sig till besöksnäringen. Hamnen vid Djupvik föreslås fortsatt utvecklas som en mindre småbåtshamn.

Området kring Lökanabben och Drottningsskärs kastell utgör en viktig målpunkt på Aspö som dessutom ligger utmed en av Karlskronas farleder. Besöksnäringen kring Drottningsskärs kastell kan vidareutvecklas ytterligare som en del av världsarvet i Karlskrona. För att lättare nå Drottningsskärs kastell med båt föreslås en utvidgning av antalet båtplatser vid kastellet. I Lökanabben bör den befintliga småbåtshamnen kompletteras med bättre service samtidigt som plats behöver finnas för det småskaliga fiske som finns på ön.

Aspö innehåller fortifikatoriska anläggningar från hela Karlskrona stads försvarsepok. Förutom Drottningsskärs kastell bör även Ellenabbens fort och Aspöberg bevaras och vidareutvecklas för att främja besöksnäringen.

På Aspö finns ett av de två bevarade lotstorn som finns kvar i Karlskrona skärgård. Lotstornet används idag som vandrarhem och föreslås vidareutvecklas för att främja besöksnäringen.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

På Aspö finns en separerad gång- och cykelväg från färjeläget till fotbollsplanen, en sträcka på ca 400 meter. En vidareutveckling av denna

gång- och cykelväg föreslås till Drottningsskärs kastell. Trafikverket är väghållare. Befintlig cykelväg mellan Madviksvägen och Ryd bör också finnas kvar, men kompletteras med ett nytt cykelstråk från Aspö Mad till Djupvik. På detta sätt skapas bättre förutsättningar att använda cykeln framför bilen för pendling till och från färjeläget även för de som bor på västra sidan av ön. Gång- och cykeltrafik bör prioriteras på ön.

Kollektivtrafik

Skärgårdstrafiken från Trossö till Aspö/Tjurkö och vidare mot östra skärgården bör vidareutvecklas sommartid. Befintlig båtpendel mellan Karlskrona och Hasslö passerar sommartid Djupvik på Aspö. Det är viktigt att möjligheten att ta sig från Hasslö till Aspö med båtpendeln finns då detta skapar förutsättningar för att båtlufta mellan öarna i skärgården.

Vägar

Aspöfärjan har tidvis kapacitetsbrist, främst sommartid, och bör utökas för att täcka de behov som den fasta befolkningen har när det gäller kapacitet och avgångstider. Trafikverket är driftansvarig för Aspöfärjan och de är även väghållare för vägen som går från Aspö Mad till Djupvik runt ön samt den öst-västliga vägen rakt över ön. I övrigt är det enskilda väghållare. Vägarna på Aspö är smala och med ny tillkommande bebyggelse kan det vara aktuellt att bitvis se över vägstandarderna. Kommunen vill dock bevara karaktären på Aspö och befintliga vägar bör inte breddas eller rätas ut i onödan. Gång- och cykeltrafik bör prioriteras på ön framför biltrafikens behov. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att delar av Madviksvägen översvämmas. Färjeläget och hamnlägena vid Lökanabben och Djupvik kommer då också ligga under vatten.

Vatten och avlopp

På Aspö är det kommunala vatten- och avlopps nätet utbyggt på östra delen av ön. En utbyggnad till den södra och västra sidan av ön kommer genomföras under de nästkommande åren. En förutsättning för ny bebyggelse på Aspö är anslutning till det kommunala vatten- och avlopps nätet. För ett fåtal ensligt belägna bostäder kan enskilda avloppsanläggningar med hög reningsförmåga komma i fråga.

Grönområden

Den relativt stora hållmarkstallskogen i mitten av Aspö är en av få skogar i länet som inte utsatts för modernt skogsbruk. Skogen föryngras naturligt. Det har medfört att området har pekats ut som riksintresse för naturvården. På ön finns också en lindskog.

Kulturmiljö

I anslutning till Aspös östra sida ligger byggnadsminnet Drottningkärs kastell som ingår i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Även senare tidens militära anläggningar, Ellenabbens fort, batteri Jutudden och batteri Hyttorna utgör tillsammans med Drottningsskärs kastell ett kulturhistoriskt intressant befästningsbestånd på Aspö. Denna unika kulturmiljö bör tillåtas att vidareutvecklas och tillgängliggöras på ett bättre sätt än idag.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. På Aspö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Riksintresse naturvård
- Kulturmiljövärden
- Stigande havsnivåer
- Strandskydd

På norra Aspö finns ett militärt övningsfält som inte är riksintresseklassat. Försvarmakten önskar dock bli remitterade angående plan och bygglovsfrågor som kan komma att påverka verksamheten som drivs vid övningsfältet.

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Aspö riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Riksintresse naturvård

Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.



Tjurkö

Tjurkö ligger söder om Trossö och nås genom broförbindelse från Sturkö. Den fasta befolkningen uppgick år 2020 till omkring 160 personer, men sommartid ökar befolkningen markant eftersom bebyggelsen till stora delar består av fritidshus. Tjurkös bebyggelse är relativt spridd med bysamlingar i norr och söder. I anslutning till stenbrotten i norr är karaktäristisk bebyggelse bevarad kring Herrgården med kaserner och stenhuggarstugor.

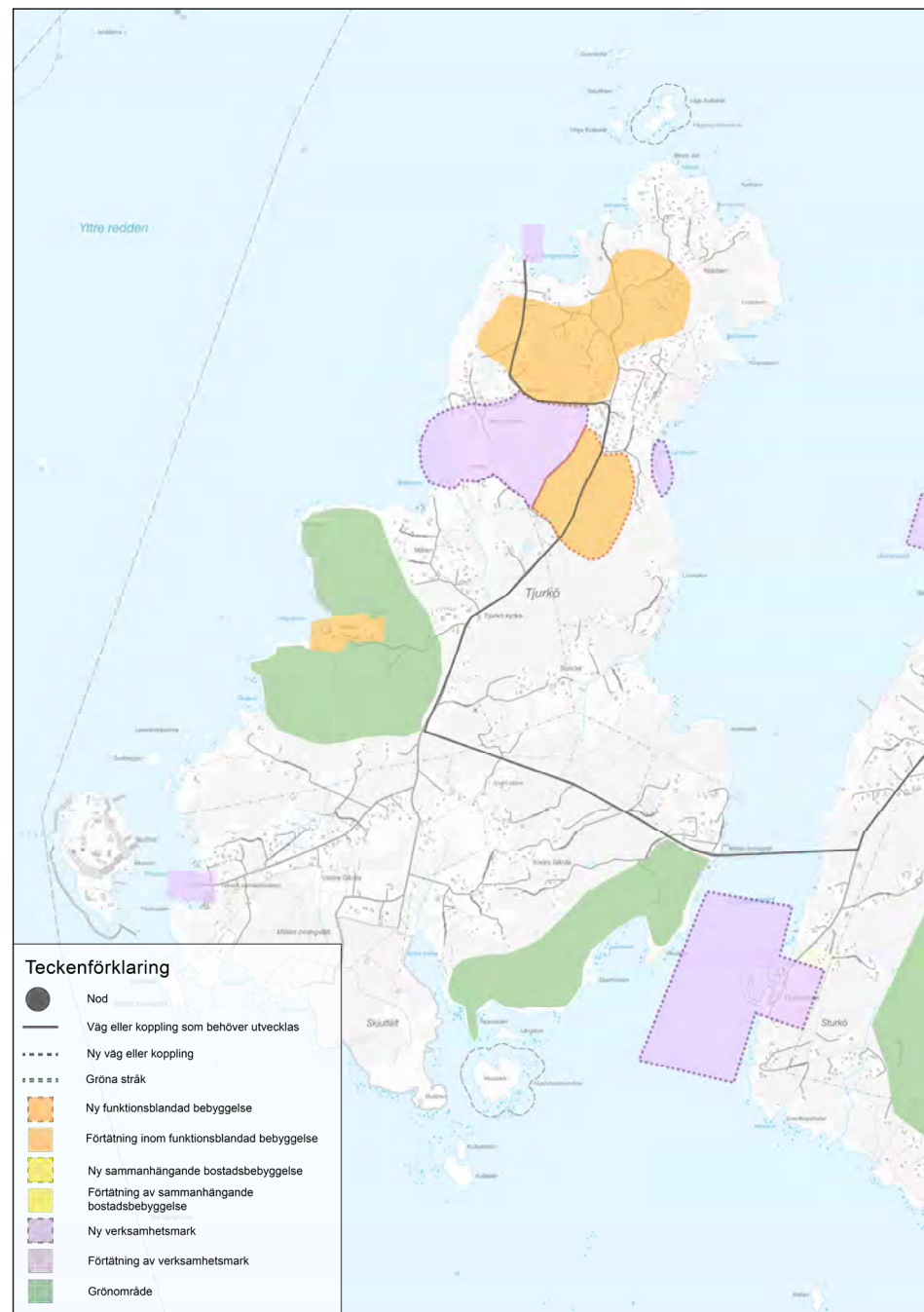
Tjurkö är en karg ö där fiske och stembrytning har haft stor betydelse. Norra delen av Tjurkö utgör riksintresse för kulturmiljövård med anledning av stenhuggeriet. Här finns sommartid ett café med konst och en utställning om stenhuggeriet. Väster om Tjurkö ligger Kungsholms fort som ingår i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och utgör även ett byggnadsminne.

På Tjurkö finns en camping och badplats vid Hägnan. Närmaste skola och livsmedelsaffär finns på Sturkö. Sommartid trafikeras Tjurkö av två skärgårdsbåtar och en båtpendel.

Utvecklingsstrategi

Ny bebyggelse på Tjurkö föreslås som kompletteringar i redan bebyggda områden och längs med Norra Tjurkövägen på den norra delen av ön. Detta är en strategisk plats med närhet till bryggan vid Herrgårdsviken. Här finns möjlighet att skapa attraktiva livsmiljöer och området föreslås på sikt utvecklas till ett nytt skärgårdssamhälle. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Idag finns ingen större båthamn på Tjurkö. De större bryggorna utgörs



av Herrgårdsviken och Finskan. Området kring Stora Lycke kan vara intressant för en ny hamnlokalisering.

I de norra delarna av Tjurkö ligger ett äldre stenhuggeri som utgör riksintresse för kulturmiljövård. Området omkring stenhuggeriet föreslås vidareutvecklas med kultur, musikevenemang, turism etc.

Mark- och vattenanvändning

Funktionsblandad bebyggelse

I området Herrgården och Stora Lycke föreslås en funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, rad-, parhus och friliggande småhus. Området ligger i direkt anslutning till nuvarande kollektivtrafik. Verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här som t.ex. förskola, handel m.m.

Campingen vid Hägnan föreslås vidareutvecklas för att främja besöksnäringen. Detta kan innebära funktioner och service som t.ex. uthyrningsstugor, tältplatser, uppställningsplatser för husbilar/vagnar, badplats, båtplats, affär, servicehus m.m. Utvecklingen avser ej permanentbostäder.

Verksamheter

Vid Herrgårdsviken föreslås ett permanent hållplatsläge för skärgårdstrafik och båtpendel med verksamheter som riktar sig mot besöksnäringen. Nödvändig infrastruktur som t.ex. pendlarparkering, cykelparkering m.m. ska också lokaliseras i närheten av hamnen.

Det finns ingen befintlig hamn på Tjurkö men vid Stora Lycke finns ett potentiellt läge för en ny småbåtshamn. Området får studeras närmare i kommande planering. Kommunen håller också på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamn där utvecklingen av befintliga hamnar kommer beskrivas mer i detalj.

Området kring stenhuggeriet föreslås vidareutvecklas med inriktning mot besöksnäringen.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

En funktionell och vägvisad cykelförbindelse föreslås utmed huvudvägen från Trummenäs, via Möcklö och Senoren, till Sturkö. På sikt vill kommunen även att denna ska dras vidare till Herrgårdsviken på Tjurkö. Trafikverket är väghållare. Med en utveckling av gång- och cykelnätet skapas möjligheter att binda samman öarna vilket bland annat kan bidra till ökad möjlighet till båtluftning och utveckling av cykelturismen i skärgården såväl som vardagsresor för skärgårdsbor.

Kollektivtrafik

Befintlig båtpendel mellan Karlskrona och Sturkö passerar sommartid Herrgårdsviken på Tjurkö. Dessa turer är främst anpassade till besöksnäringen och inte för pendling. Befintlig kollektivtrafik och skärgårdstrafik bör finnas kvar och vid behov utökas.

Vägar

Trafikverket är väghållare för huvudvägnätet på Tjurkö och de mindre vägarna sköts av enskilda väghållare. Vägarna på Tjurkö är generellt smala och med ny tillkommande bebyggelse kan det vara aktuellt att se över vägstandarden. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att broanslutningen till Sturkö påverkas, liksom bryggorna vid Herrgårdsviken och Finskan.

Vatten och avlopp

På Tjurkö finns idag inget kommunalt vatten och avlopp. Den befintliga VA-situationen förutsätter en sanering och för att kunna bygga ut enligt översiktsplanens intentioner krävs att kommunalt VA finns på plats.

Grönområden

Tjurkö har under lång tid haft en öppen karaktär till följd av stenhuggeriverksamheten samt av djurhållning. Dessa områden har stort rekreativt värde. Efterhand som betet upphört har landskapet börjat växa igen. De områden som fortfarande betas hyser dock inga dokumenterade värden. Brukandet av de få kvarvarande jordbruksområdena bör stimuleras eftersom det är dessa som ger variation åt landskapet.

Kulturmiljö

Tjurkö är utpekad som område av riksintresse för kulturmiljövård. Herrgården på norra Tjurkö är ett av länets äldsta industriella stenbrott med kringfunktioner. Miljön är historiskt viktig som minnesmärke över en mycket betydelsefull näringsgren under ett visst tidsskede. Här finns sommartid ett café med konst och en utställning om stenhuggeriet. Området vid stenhuggeriet föreslås vidareutvecklas med kultur, musikevenemang, turism etc. Bevarandebudet och utvecklingsintresset bedöms vara förenliga med riksintresset för kulturmiljö. I anslutning till Tjurkös västra sida ligger befästningen Kungsholms fort som ingår i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. På Tjurkö finns även Tjurkö skans som är en gammal försvarsanläggning.

På norra Tjurkö föreslås en förtätning med nya bostäder och service samt ett nytt utbyggnadsområde vid Stora Lycke. Stor omsorg behöver ägnas åt bebyggelsens placering och utformning i dessa områden för att minimera påverkan på kulturmiljön.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. På Tjurkö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Riksintresse kulturmiljövård
- Naturvärden och rekreativvärden
- Stigande havsnivåer
- Strandskydd
- Försvarsmaktens influensområde för Södra Tjurkö och Bollö skjutfält

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Tjurkö har inte bedömts generera en betydande miljöpåverkan. Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.



Sturkö

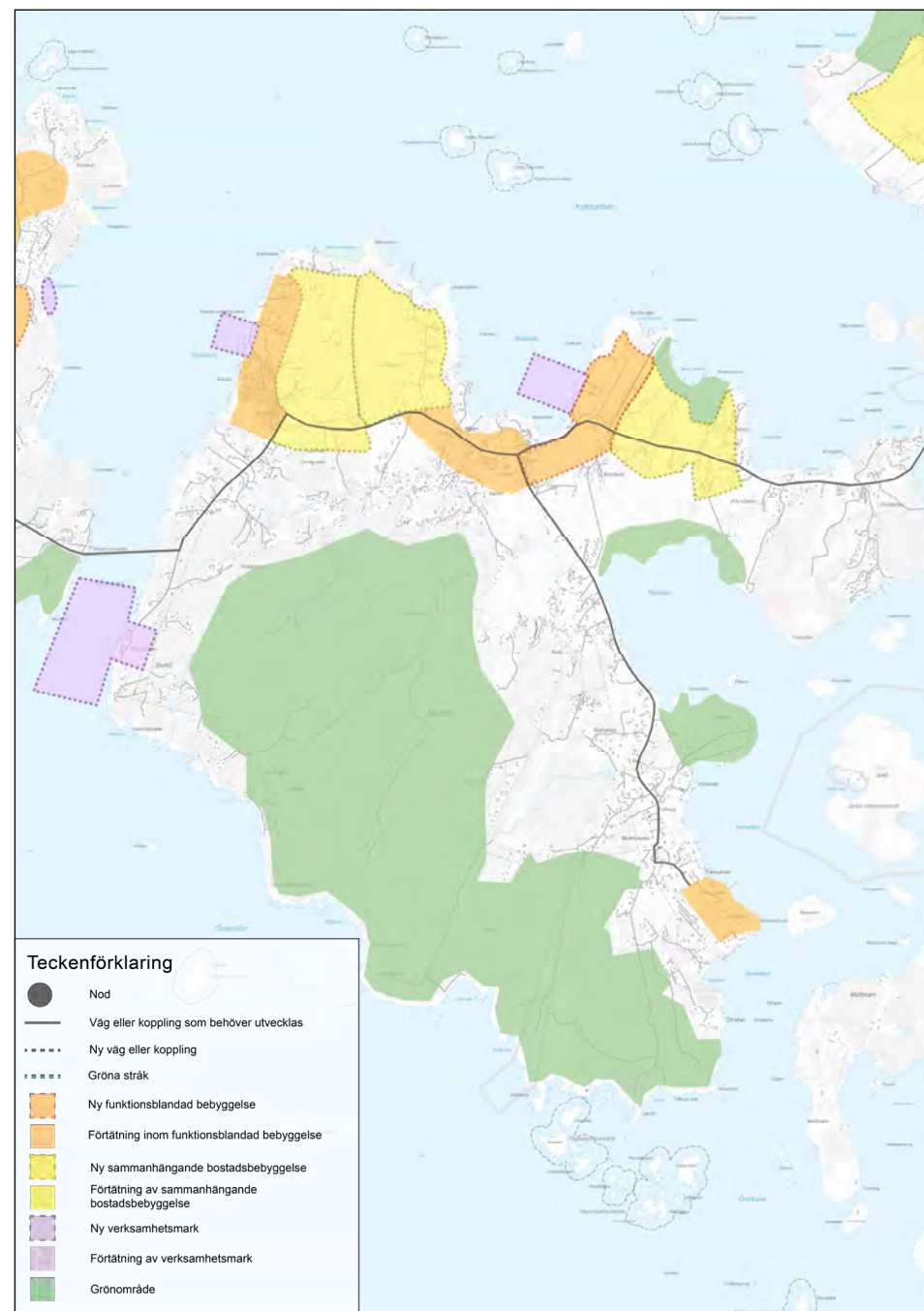
Sturkö är till ytan Karlskrona skärgårds största ö och har en hög andel bofasta. Ön nås genom broförbindelse via Senoren och Möcklö. Bebyggelsen på Sturkö är i huvudsak lokaliserad till den norra och den östra delen av ön och består av en blandning av permanentbostäder och fritidshus. Sturkö är ett gammalt fiskesamhälle men är även präglad av jordbruk och stenhuggeri. Stora delar av södra Sturkö utgörs av riksintresse för naturvård och friluftsliv. I de södra delarna finns även ett naturreservat och Natura 2000-område.

På Sturkö finns två större hamnar, Sanda och Ekenabben. Sanda är i huvudsak en fritidsbåtshamn och Ekenabben i huvudsak en fiskehamn. På ön finns också en brygga vid Bredavik som trafikeras av en båtpendel till Handelshamnen på Trossö. Sommartid trafikeras Sturkö även av en skärgårdsbåt som går mellan Trossö och östra skärgården. Båten angör vid Sanda hamn. Busstrafiken mellan Karlskrona och Tjurkö passerar norra Sturkö.

På Sturkö finns Sturköskolan som är en F-6-skola. På ön finns även service i form av en livsmedelsaffär, kiosk, drivmedelsstation, bageri, rökeri, gym, Folkets hus, församlingshem etc. Vid Uttorp ligger en camping och badplats.

Utvecklingsstrategi

Kommunen vill satsa på en större utbyggnad av stora delar av norra Sturkö med en koncentration av bebyggelse kring Bredavik, Kullen, Hålan och Sanda. Genom att koncentrera bebyggelsen kring dessa delar kommer också de stora obebyggda områden som finns på ön undantas från exploatering och därmed säkerställs de värden som finns för friluftsliv och naturvård. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.



Karlskrona kommun anser att det är ett starkt allmänt intresse att koncentrera bebyggelsen till ett fåtal platser i skärgården som kan försörjas med kollektivtrafik och framför allt till platser där båtpendeln angör. Bredavik är därför ett strategiskt läge och området föreslås utvecklas till en småbåtshamn och skärgårdssamhälle.

Det finns redan idag en väl utvecklad service på Sturkö, men ett ökat befolkningsunderlag kan skapa förutsättningar för ytterligare service på ön. Denna service kan även komma andra till del, både fastboende och sommarhusägare på Tjurkö och Senoren, samt främja besöksnäringen i hela skärgården. För att skapa bra förutsättningar för handel och service på ön föreslås en koncentration av centrumfunktioner kring Kullen, Hålan och Bredavik. Det är viktigt att dessa områden kopplas ihop i ett tydligt centrumstråk för att skapa en bra struktur och underlag för handel och service.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

I området kring Östra Bredavik, Östra Sanda och Tockatorp föreslås en sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på småhus, såväl sammanbyggda som friliggande. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här.

Funktionsblandad bebyggelse

Kring västra Bredavik föreslås en funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, rad- och parhus. Detta är även ett lämpligt område för verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder, t.ex. förskolor, handel, centrumfunktioner och verksamheter kopplade till en utbyggnad av en hamn vid Bredaviks brygga. Vägen ner mot Bredaviks brygga behöver breddas då vägen idag är smal och vissa situationer innebär svårigheter att mötas.

Vid Sanda föreslås en liknande inriktning med funktionsblandad bebyggelse i form av bostäder och verksamheter. Exempel på verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder inom

området är restaurang, handel m.m. som kan främja besöksnäringen och verksamheterna i hamnen.

I området kring Kullen och Hålan föreslås en koncentration av funktionsblandad bebyggelse med fokus på flerfamiljshus, rad- och parhus. Befintlig verksamhet och service inom området bör kompletteras med nya och fler centrumfunktioner tillskapas som t.ex. restauranger, handel, torg, park m.m.

Campingen vid Uttorp föreslås vidareutvecklas för att främja besöksnäringen.

Verksamheter

Bredaviks brygga föreslås utvecklas till en ny småbåts- och gästhamn. Även hamnen i Sanda bör renodlas och byggas ut med inriktning mot fritidsbåtar och gästhamn. Hamnverksamheten bör kompletteras med tillhörande service och verksamheter som främjar besöksnäringen. Hållplatsläge för båtpendel och nödvändig infrastruktur som t.ex. pendlarparkering, cykelparkering m.m. föreslås vid Bredavik. Befintligt hållplatsläge för skärgårdstrafiken i Sanda bör finnas kvar.

Ekenabben föreslås utvecklas för hamn- och fiskeverksamhet med tillhörande service och kommersiella verksamheter. Marina verksamheter som är beroende av tillgängliga hamnar, landningsplatser och sjöfartsleder kan med fördel utgå härifrån. Hamnen bör också fungera som småbåtshamn och gästhamn. Område på land öster om hamnen är lämpligt för förvaring av båtar. Hamnen kan vara intressant som potentiell hamn för riksintresse för yrkesfiske. Havsområdet utanför hamnen kan också vara lämpligt som dykområde. Kommunen håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

På Sturkö finns idag separerad gång- och cykelväg utmed Sturkövägen mellan Sanda och Bredavik. En funktionell och vägvisad cykelförbindelse föreslås utmed huvudvägen från Trummenäs, via Möcklö och Senoren, till Sturkö. Även vägen mellan Kullen och Uttorp föreslås kompletteras med en gång- och cykelväg. Trafikverket är väghållare. Med en utveckling av gång- och cykelnätet skapas möjligheter att binda samman öarna vilket, bland annat kan bidra till ökad möjlighet till båtluftning och utveckling av cykelturismen i skärgården såväl som vardagsresor för skärgårdsbor.

Kollektivtrafik

Befintlig kollektivtrafik i form av buss och båtpendel från Bredaviks brygga bör finnas kvar och vid behov utökas.

Vägar

En större bebyggelseutveckling på Sturkö kommer generera ett behov av nya tillfartsvägar till de nya bebyggelseområdena och förstärkning av befintligt vägnät. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att Sturkövägen och Kyrkvägen mot Uttorp vid Ryd kommer översvämmas på ett flertal platser. Kritiska punkter är bland annat broanslutningarna mot Senoren respektive Tjurkö, Frändatorp samt området mellan Bredavik och Kullen. Trafikverket är väghållare för Sturkövägen och Kyrkvägen. Trafikverket är också väghållare för Bredaviksvägen, Ekenabbsvägen och Hamnvägen. I övrigt har Sturkö enskilda väghållare.

Vatten och avlopp

På Sturkö finns ett relativt väl utbyggt vatten- och avloppsnät som antingen drivs av kommunen eller som gemensamhetsanläggningar av olika VA-föreningar. En förutsättning för ny bebyggelse på Sturkö är anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet. För ett fåtal ensligt belägna bostäder kan enskilda avloppsanläggningar med hög reningsförmåga komma i fråga.

Grönområden

Stora delar av södra Sturkö består av ett vidsträckt våtmarkskomplex med bland annat havsstrandängar, fukthedar och sumpskogar. Stora delar av ön är utpekade som riksintresse för naturvärden och friluftsliv. I

de södra delarna finns även ett Natura 2000-område och naturreservat. Även andra delar av ön hyser en mycket artrik flora på sedan länge betade marker, bland annat Ronnenabben. En unik havsslätteräng finns vid Ryamad. Ingen ny sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås inom dessa områden.

Areella näringar

Jordbruket är en viktig näring på Sturkö. Bibehållandet av jordbruksmark och betesdrift är en förutsättning för näringen och värdefullt för landskapsbilden och den biologiska mångfalden. Jordbruksområden kring Bredavik, Kullen och Hålan föreslås tas i anspråk för bebyggelse. Även mindre spridda skiften på norra delen av ön ingår i de bebyggelseområden som föreslås. Söder om Bredavik och Kullen kommer de större sammanhängande jordbruksområdena undantas från bebyggelse.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. På Sturkö är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden
- Riksintresse naturvård
- Riksintresse friluftsliv
- Strandskydd
- Stigande havsnivåer
- Riksintresse fiske

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Sturkö riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Strandskydd
- Jordbruksmark

Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.

Möcklö och Senoren

Möcklö är en halvö som ligger öster om Karlskrona och Senoren nås genom broförbindelse från Möcklö. Bebyggelsen på Möcklö är i huvudsak lokaliserad till de högsta delarna mitt på halvön och på Senoren kring byarna Västernäs, Torp och Östernäs samt längs den södra kusten. Bebyggelsen består främst av småhus och gårdar. Både på Möcklö och på Senoren har jordbruket varit den dominerande näringen vilket gett en lantlig karaktär åt landskapet. Stora naturvärden finns knutna till de betade markerna. Den sydöstra delen av Möcklö och hela Senoren omfattas av riksintresse för friluftsliv.

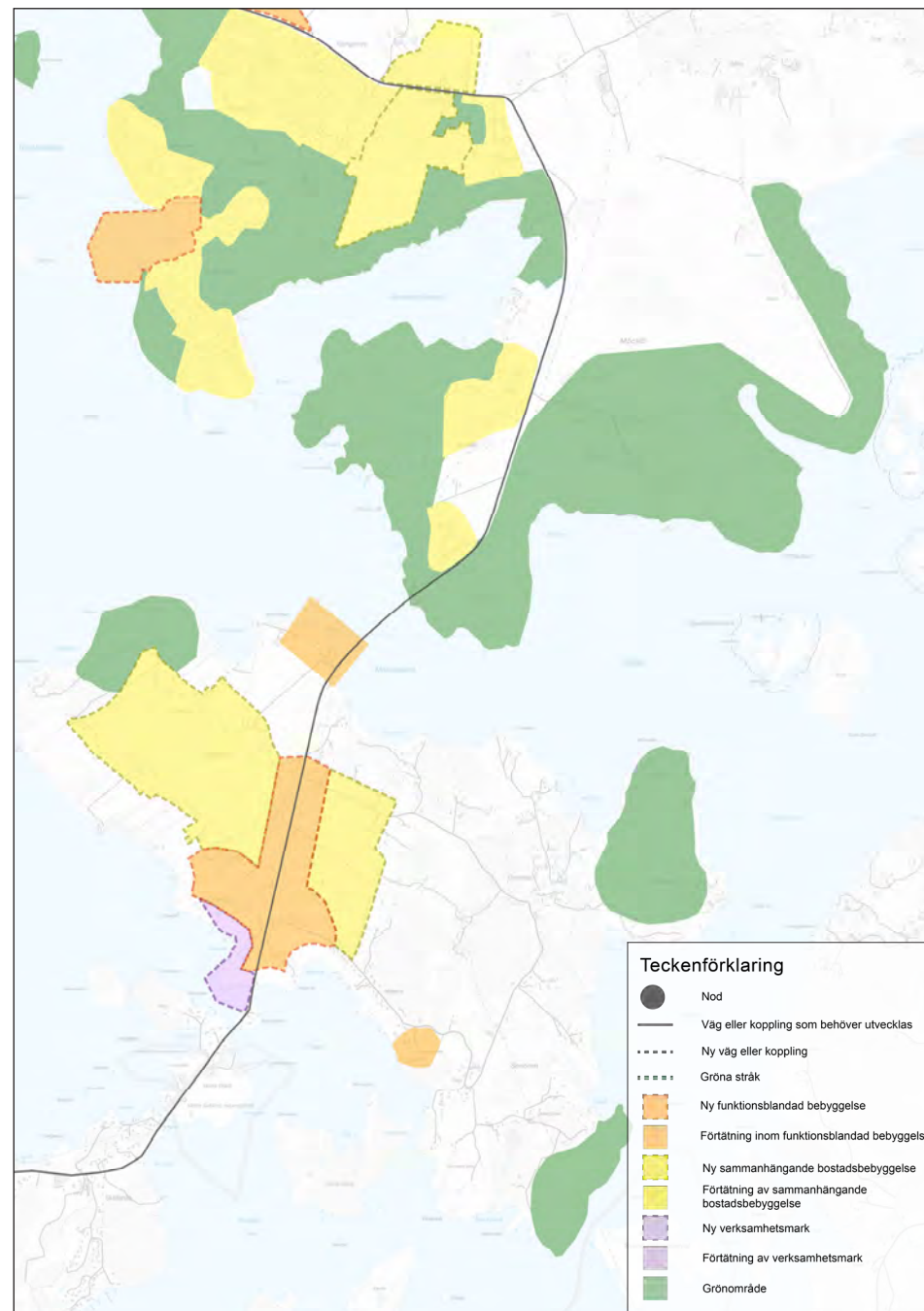
På Senoren finns en camping i sydost och vid Möcklösundsbron finns Brofästet som är en rastplats med café, försäljning, vikingaby m.m. Mitt på ön ligger en livsmedelsaffär och i sydväst ligger Ekenäs hamn. Här finns också en badplats. Närmaste skolorna finns på Sturkö och i Ramdala. På Möcklö finns en drivmedelsstation.

Möcklö och Senoren trafikeras idag av busstrafik mellan Karlskrona-Tjurkö. Sommartid trafikeras Senoren av en skärgårdsbåt med linje som går mellan Karlskrona och östra skärgården. Båten angör vid Brofästet.

Utvecklingsstrategi

Kommunen vill möjliggöra en utveckling av ett nytt skärgårdssamhälle på Senoren. Ett ökat befolkningsunderlag kan skapa förutsättningar för förbättrad service på ön och på sikt en ny båtpendellinje från Ekenäs hamn. En ny båtpendel skulle innebära ett attraktivt och hållbart resealternativ för de som bor på Senoren och arbetar inom stadsbygden.

Senoren bör utvecklas utifrån de värden som finns i kultur- och naturlandskapet med naturupplevelser, odling och rekreation m.m. På detta sätt kan de värden som kopplas till riksintresset för friluftsliv både bevaras och utvecklas. Bebyggelsen föreslås koncentreras till höjdpaltan mitt på ön och kring Ekenäs. Den öppna jordbruksmarken i sluttningarna mot havet i norr och väster och det småbrutna jordbrukslandskapet på östra delen av ön kommer bevaras obebyggt.



Ny bebyggelse på Möcklö föreslås utvecklas som kompletteringar i redan bebyggda områden. Vid komplettering av bebyggelsen är det viktigt att ta ett helhetsgrepp och bland annat se över vägstrukturen. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokalisering och provning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på småhus, såväl sammanbyggda som friliggande, föreslås väster om Möcklovägen på Möcklö och i området Västra och Östra Senoren. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här.

Funktionsblandad bebyggelse

I området på båda sidor om Senorenvägen föreslås en funktionsblandad bebyggelse med fokus på friliggande småhus, rad-, parhus och flerfamiljshus. Detta är även ett lämpligt område för verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder som t.ex. förskola, handel m.m. Genom ny föreslagen bostadsbebyggelse och därmed ökad befolkning stärks kundunderlaget till den service som idag finns på ön såsom livsmedelsaffär.

Brofästet bör vidareutvecklas med service riktat till besöksnäring och båtutrustning då Brofästet är en viktig servicepunkt som ligger utmed en av tre stora farleder till Karlskrona. Även Senorens camping föreslås vidareutvecklas för att främja besöksnäringen.

Verksamheter

Vid Ekenäs hamn föreslås en vidareutveckling av den befintliga småbåtshamnen och tillhörande service. Här föreslås på sikt ett nytt hållplatsläge för båtpendel. Nödvändig infrastruktur som t.ex. pendelparkering, cykelparkering m.m. ska också lokaliseras i närheten av hamnen. Kommunen håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

En funktionell och vägvisad cykelförbindelse föreslås utmed huvudvägen från Trummenäs via Möcklö och Senoren till Sturkö. Trafikverket är väghållare. Med en utveckling av gång- och cykelnätet skapas möjligheter att binda samman öarna vilket, bland annat kan bidra till ökad möjlighet till båtluffning och utveckling av cykelturismen i skärgården såväl som vardagsresor för skärgårdsbor.

Kollektivtrafik

En ny båtpendel föreslås lokaliseras till Ekenäs hamn. Befintlig kollektivtrafik i form av buss bör även finnas kvar och vid behov utökas.

Vägar

En större bebyggelseutveckling på Senoren kommer öka behovet av ny infrastruktur. Många befintliga vägar på ön är gamla kulturvägar som omges av stenmurar, vilka är svåra att dimensionera för ökade trafikmängder. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att både broanslutningen från Senoren mot Möcklö och mot Sturkö översvämmas. Trafikverket är väghållare för dessa sträckor.

Vatten och avlopp

På Möcklö finns kommunalt vatten- och avloppsnät. På Senoren är Östernäs och Västernäs anslutet till kommunalt vatten och avlopp. Kapaciteten i befintligt VA-nät är dock begränsat och inte dimensionerat för en större utbyggnad. En förutsättning för ny bebyggelse på Möcklö och Senoren är anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet. För ett fåtal enligt belägna bostäder kan enskilda avloppsanläggningar

med hög reningsförmåga komma i fråga.

Grönområden

Den sydöstra delen av Möcklö och hela Senoren omfattas av riksintresse för friluftsliv Hallarumsviken - Torhamns skärgård. Området är med sin förhållandevis oexploaterade natur och sina stora kulturhistoriska värden av stor betydelse för friluftslivet. Dessa värden kan i den föreslagna utvecklingen för Senoren vidareutvecklas och tillgängliggöras på ett bättre sätt än idag genom förbättrad infrastruktur och service. Stora delar av Senoren är idag relativt otillgängligt. Det finns till exempel inga sammanhängande strövstigar längs med vattnet och stora områden består av igenvuxen jordbruksmark som är svårtillgänglig. Fler strövstigar, eldstäder och vindskydd m.m. bör anläggas för att förbättra möjligheterna till friluftsliv i området.

Möcklö har stora botaniska och ornitologiska värden i både västra delen och östra delen. I väster finns välbetade strandängar och i öster rika ängsmarker med orkidéer. Både strandängarna och ängsmarkerna är beroende av att de betas. Även Senoren har naturvärden som behöver beaktas i vidare planering.

Areella näringar

Jordbruket är en viktig näring på Möcklö och Senoren. Bibehållandet av jordbruksmark och betesdrift är en förutsättning för näringen och värdefullt för landskapsbilden och den biologiska mångfalden. Jordbruksmark i form av främst igenvuxen betesmark, men även mindre åkerarealer och aktivt betade marker kommer tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Den sammanhängande jordbruksmarken öster om Möcklovägen på Möcklö och i sluttningarna mot havet på norra och västra delen av Senoren, samt det småbrutna jordbrukslandskapet i öster kommer dock bevaras obebyggt.

Kulturmiljö

Senoren har en genuin karaktär med gamla bykärnor i Östernäs, Västernäs och Torp. Utformningen av ny bebyggelse som placeras i anslutning till dessa områden bör ta stor hänsyn till den befintliga kulturmiljön.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. På Möcklö och Senoren är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Riksintresse naturvård
- Riksintresse friluftsliv
- Strandskydd
- Stigande havsnivåer
- Naturvärden

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Senoren riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Riksintresset friluftsliv
- Strandskydd
- Jordbruksmark
- Riksintresse naturvård

Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.



Torhamn

Torhamn är ett samhälle som ligger vid den sydöstra kusten i Karlskrona kommun. Bebyggelsen är framförallt lokaliserad längs med vägen som sträcker sig mellan de två samhällena Torhamn och Sandhamn. Bebyggelsen består främst av småhus.

Inom orten finns Torhamns skola, som är en F-6-skola, och en livsmedelsaffär. I Gisslevik, som ligger nordväst om Torhamn, finns en camping. Torhamns udde utgörs av riksintresse för naturvård och friluftsliv och utgör ett stort besöksmål för fågelskådning. Badplatser finns vid Gisslevik och Pettersvik.

I Torhamn och Sandhamn finns två hamnar. Torhamns hamn utgörs till största del av fritidsbåtshamn och i Sandhamns hamn förekommer både yrkesfiske, verksamheter och gästhamn med uthyrningsstugor m.m.

Utvecklingsstrategi

Ny bebyggelse i Torhamn föreslås som kompletteringar i redan bebyggda områden. Utvecklingsområden för funktionsblandad bebyggelse och sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås längs med vägen mellan Torhamn och Sandhamn. Genom ny föreslagen bebyggelse och därmed ökad befolkning stärks kundunderlaget till den service som idag finns i Torhamn. Vid komplettering av bebyggelsen är det viktigt att ta ett helhetsgrepp och bland annat se över vägstrukturen. Komplettering och förtätning av bebyggelse inom befintlig bebyggelsestruktur kan även ske i övriga områden som inte är utpekade specifikt i mark- och vattenanvändningskartan i översiktsplanen. I dessa områden gäller kommunens principer för lokaliseringssprövning inom landsbygd och skärgård. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Torhamns hamn bör vidareutvecklas med service riktad till besöksnäringen och båtutrustning då hamnen är en viktig servicepunkt som ligger utmed de större farlederna till Karlskrona. Ett stort surfingområde finns vid

Pettersvik vilket gärna får vidareutvecklas. Sandhamns hamn bedöms ha stor utvecklingspotential avseende både funktioner för ett ökat fiske, verksamheter samt som gästhamn.

Hela Torhamns udde föreslås bevaras som grönområde för de natur- och friluftsvärden som finns i området. Torhamns udde utgör en av Sveriges viktigaste sträckfågellokalerna och är den plats i Blekinge där det setts flest arter. Området är lämpligt som bas för natur- och ekoturism i östra skärgården.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

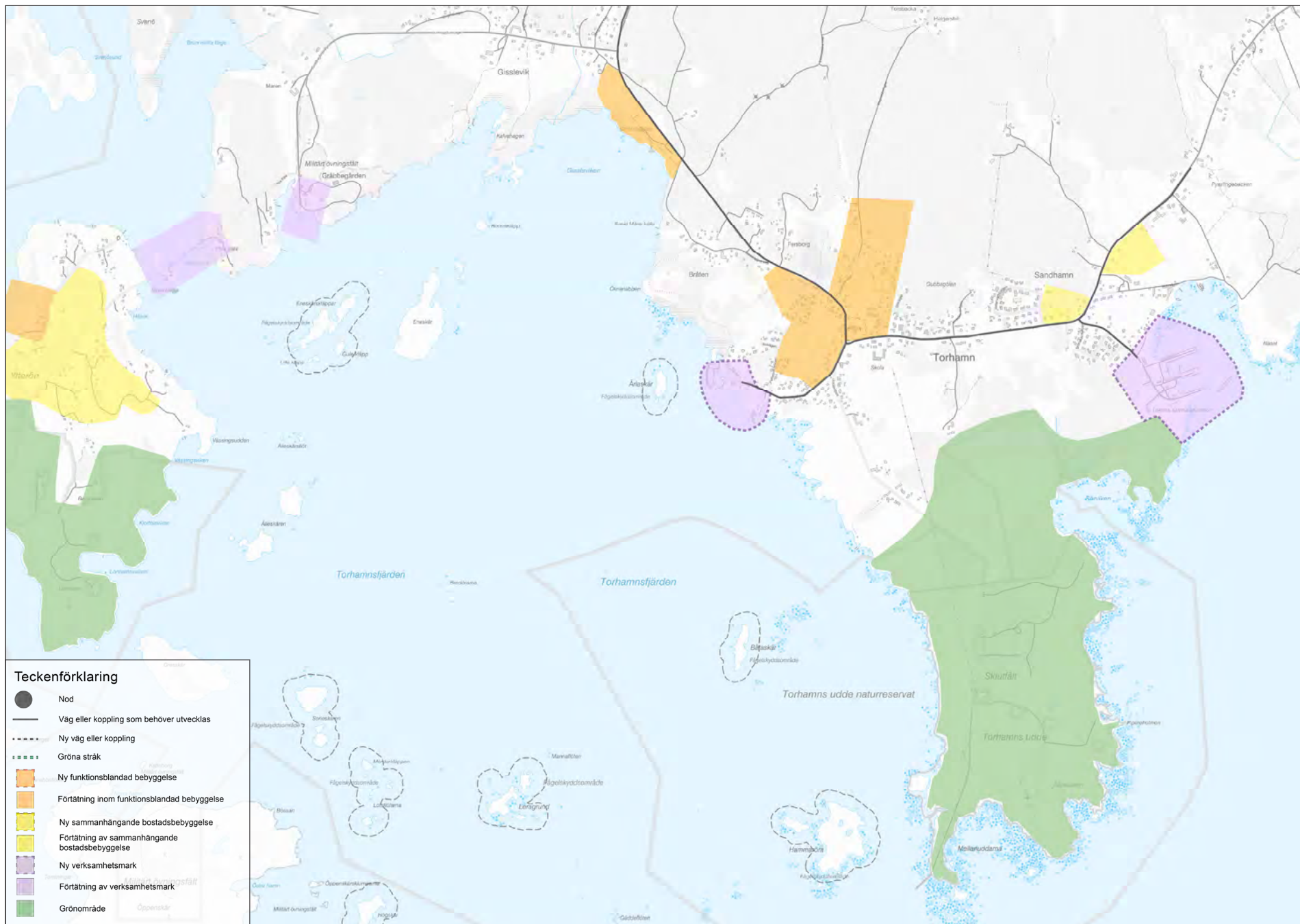
Sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på småhus, såväl sammanbyggda som friliggande, föreslås i områden kring vägen mellan Torhamn och Sandhamn. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här. Områdena ligger nära befintlig service och infrastruktur.

Funktionsblandad bebyggelse

Intill Torhamns centrum föreslås en utveckling av funktionsblandad bebyggelse. Här är blandad bebyggelse i form av flerfamiljshus, friliggande småhus samt rad- och parhus lämplig. Även verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder. Campingen vid Gisslevik föreslås vidareutvecklas för att främja besöksnäringen.

Verksamheter

Sandhamns hamn bedöms ha stor utvecklingspotential avseende både funktioner för ett ökat fiske, verksamheter samt som gästhamn. De yttre pirarna har faciliteter som möjliggör för fler fiskebåtar att angöra hamnen, samtidigt som det finns gott om markytorna runt hamnen för logistik och förvaring av båtar m.m. Marina verksamheter som är beroende av tillgängliga hamnar, landningsplatser och sjöfartsleder kan med fördel utgå från denna hamn. Hamnen kan vara intressant som potentiell hamn för riksintresse för yrkesfiske. De inre delarna av hamnen är inte lika attraktiva för fisket, men är lämpliga för fritidsbåtar, gästhamn samt



boende och service riktad mot besöksnäringen. Där bör de näringarna få möjlighet att utvecklas ytterligare. Torhamns hamn föreslås utvecklas med fler båtplatser, utökad service och en vågbrytare för att skydda hamnen. Hamnen kan även vara lämplig att utveckla sett till åtgärder som kan förbättra möjligheterna till friluftsliv och besöksnäring. Kommunen håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamn där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

En funktionell och vägvisad cykelförbindelse föreslås från Jämjö till Torhamn. En separat gång- och cykelväg föreslås även utmed Sandhamnsvägen för ökad trafiksäkerhet för framförallt barn som åker till och från skolan. Trafikverket är vägghållare för dessa vägsträckor.

Kollektivtrafik

Torhamn trafikeras idag av buss mellan Karlskrona-Torhamn. Sommartid går skärgårdstrafik mellan Karlskrona, Torhamn och östra skärgården. Skärgårdstrafiken bör vidareutvecklas och utökas efter behov för att främja möjligheten att båtlufta mellan öarna och fastlandet i skärgården.

Vägar

Vägnätet i Torhamn har en begränsad kapacitet och vid en större bebyggelseutveckling och fler besökare ökar behovet av en förstärkning av befintligt vägnät och av ny infrastruktur. Även tillfartsvägen från Steneryd samt kustvägen är i behov av förstärkning. Torhamns samhälle ligger relativt högt och vid framtida havsnivåhöjning är det främst vägarna till och områdena närmast hamnen i Torhamn och Sandhamn som kommer påverkas samt Jämjövägen kring Hallarum och Gisslevik. Trafikverket är vägghållare för Jämjövägen, Sandhamnsvägen, Kustvägen samt Brändaskärsvägen. I övrigt är det enskilda vägghållare i Torhamn.

Vatten och avlopp

I Torhamn finns kommunalt vatten och avlopp. Ny bebyggelse ska ansluta till det kommunala vatten- och avloppsnätet.

Grönområden

Naturvärdena i Torhamn är huvudsakligen knutna till Torhamns udde som är ett naturreservat som sträcker sig söderut från samhället. Området har en öppen karaktär med jordbruksmark och omfattande betesmarker och strandängar. Udden passerar årligen av stora mängder flyttfåglar och har under lång tid varit fågelstation med stort värde för forskningen.

Torhamns udde omfattas också av riksintresse för friluftsliv, naturvård och Natura 2000-område. Udden ingår dessutom i ett MPA-område, vilket är skyddsvärda kust- och havsområden som pekas ut av den mellanstatliga organisationen Baltic Marine Environment Protection Commission, eller Helsinki Commission (HELCOM) som det också kallas.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I Torhamn är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Riksintresse naturvård
- Riksintresse friluftsliv
- Naturvärden och rekreationsvärden
- Riksintresse fiske
- Stigande havsnivåer
- Strandskydd

Miljökonsekvenser

Planförslaget för Torhamn bedöms inte generera någon betydande miljöpåverkan. Riksintresset för totalförsvaret har studerats särskilt och bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.

Östra skärgården

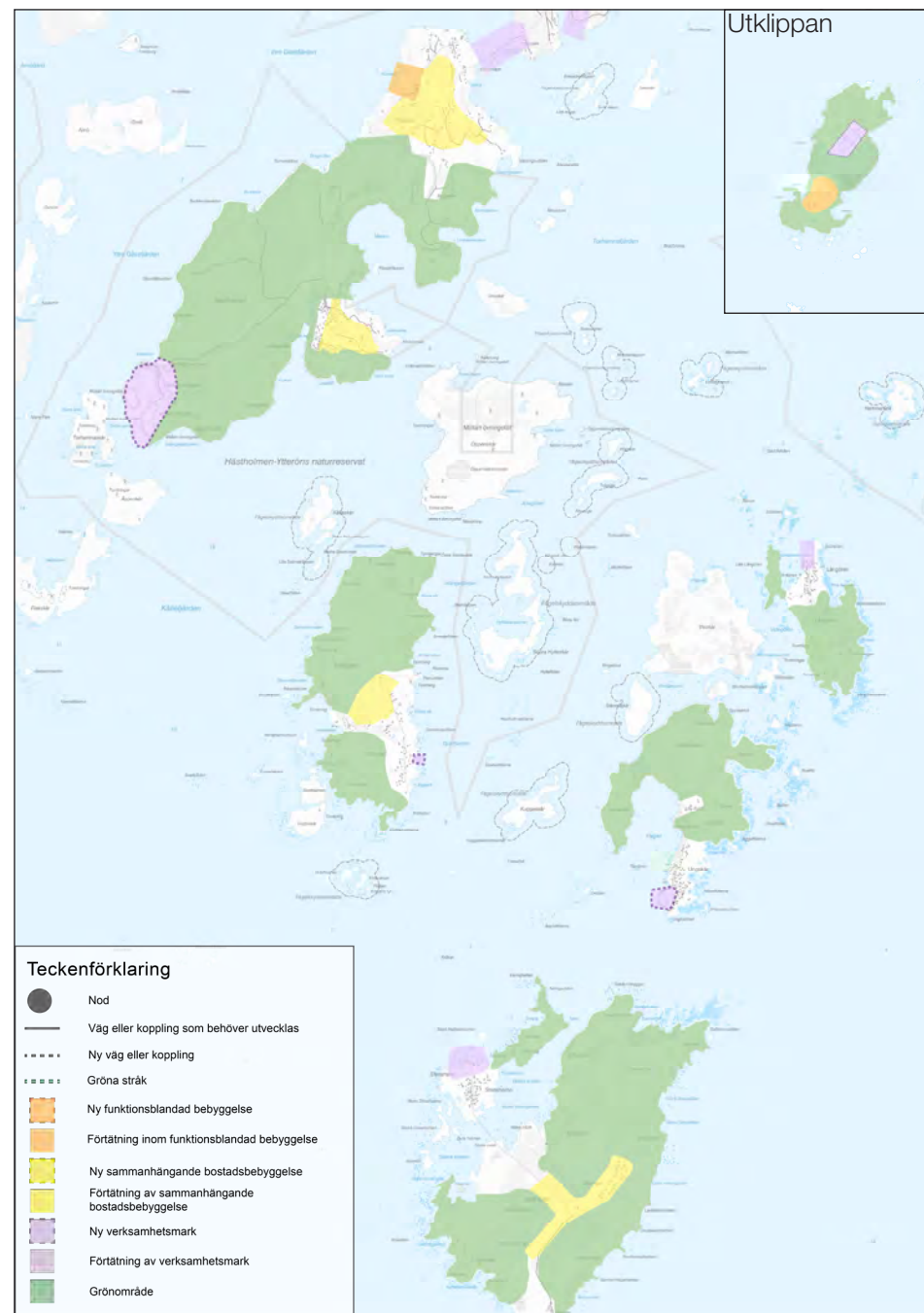
Östra skärgården består i det här sammanhanget av Ytterön/Östra Hästholmen, Inlängan, Stenshamn/Utlängan, Ungskär, Långören och Utklippan. Befolkningen i östra skärgården uppgick 2020 till knappt 80 personer, varav drygt 50 personer är bosatta på Ytterön/Östra Hästholmen. Sommartid växer dock befolkningen mycket eftersom stora delar av bebyggelsen utgörs av fritidshusbebyggelse.

Förutsättningarna på öarna skiljer sig till viss del åt men alla har spår av äldre kulturer och bebyggelse. På Inlängan finns de äldsta synliga spåren av människans närvaro i Karlskronas skärgård. Ungskär utgör tillsammans med Stenshamn de äldsta fiskelägena i Karlskrona skärgård. Långören har varit lotsarnas ö sedan tidigt 1700-tal och har den bäst bevarade bebyggelsemiljön i östra skärgården. På Ytterön/Östra Hästholmen har jordbruket varit den dominerande näringen vilket har gett ön en lantlig karaktär med spår från ett äldre kulturlandskap. Utklippan har genom århundradena haft en stor betydelse för Försvarsmakten och som landmärke för sjöfarten. Ön utgör habitat för ett flertal hotade arter och har under flera decennier använts som ringmärkningsstation för fåglar.

Östra skärgården har en stark koppling till Torhamn som serviceort där närmaste skola och livsmedelsaffär finns. Ytterön/Östra Hästholmen förbinds med fastlandet genom en kabelfärja som går mellan Yttre Park och Ytterön. Även Grebbegården är en viktig förbindelse med fastlandet för öarna. Östra skärgården omfattas till stora delar av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv samt naturreservat och Natura 2000-områden.

Utvecklingsstrategi

Öarna i östra skärgården har alla olika förutsättningar för en ökad bebyggelse. Störst koncentration av ny bebyggelse föreslås på Ytterön/Östra Hästholmen med fokus på norra delen av Ytterön. På Inlängan föreslås ny bebyggelse utvecklas mitt på ön för att knyta ihop befintlig bebyggelse på den östra sidan med den västra sidan. En viss komplettering



av den homogena bebyggelsen i Stenshamn kan vara möjlig, medan endast begränsad komplettering av bebyggelsen på Ungskär, Långören och Utklippan är tänkbar.

Hamnen i Grebbegården har stor betydelse för hela östra skärgården. Den utgör en bas för östra skärgården vad gäller transporter av gods, byggnadsmaterial m.m. För att utveckla öarna i östra skärgården bör därför hamnen i Grebbegården utvecklas.

Hela östra skärgården har stor potential att utvecklas för att främja besöksnäringen och båtlivet i skärgården. Det behövs bland annat fler båtplatser, övernattningsmöjligheter och bättre service. Utklippan har förutsättningar för att utvecklas för att bättre möta och välkomna turister och marknadsföra Karlskrona skärgård. Batteri Killeberget, som ligger på sydvästra udden av Östra Hästholmen i anslutning till platsen för grundstötningen av U137, utgör ett potentiellt besöksmål och bör fortsätta utvecklas med den inriktningen.

Alla öarna i östra skärgården ligger lågt och kommer att påverkas av stigande havsvattennivåer.

Mark- och vattenanvändning

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Sammanhängande bostadsbebyggelse med fokus på småhus, såväl sammanbyggda som friliggande, föreslås i området på norra Ytterön. Området Östra Hästholmen föreslås kompletteras med ett mindre antal bostäder. Enstaka verksamheter och service som kan samlokaliseras med bostäder kan även etableras här.

På Inlängan föreslås ny bebyggelse utvecklas mitt på ön för att knyta ihop befintlig bebyggelse på den östra sidan med den västra sidan. Även på Utlängan föreslås en koncentration av bostadsbebyggelse längs med vägen som en förlängning av den befintliga bebyggelsen som finns längs med vägen norrut idag.

Funktionsblandad bebyggelse

En verksamhet med inriktning mot besöksnäringen i form av vandrarhem/gästgiveri eller liknande föreslås utvecklas på den nordvästra delen av Ytterön. Det är också viktigt att befintliga vandrarhem på Ungskär, Utklippan och i Lotshuset på Långören kan fortsätta bedriva sin verksamhet och vid behov utöka denna.

Verksamheter

Hamnen i Grebbegården har stor betydelse för hela östra skärgården. Den utgör en bas för transporter till östra skärgården vad gäller transporter av gods, byggnadsmaterial m.m. Det är den enda hamnen i skärgården som har en ramp som fungerar för större gods. Hamnen är också viktig för att möjliggöra djurtransporter av betesdjur ut i skärgården. Grebbegården utgör också en viktig punkt för skärgårdsborna då det är där de har möjlighet att angöra med egna båtar på ett enkelt sätt och ha garage för sina bilar. För att utveckla boendet på öarna i östra skärgården bör därför hamnen i Grebbegården utvecklas med möjlighet till fler båtplatser.

På Ytterön föreslås en utveckling av verksamheter vid färjeläget och Yttre Park med inriktning mot besöksnäringen och tillhörande service samt bilparkeringsmöjligheter. Bryggorna vid Ytterbryggan, Killeberget, Smedbryggan och vid Mårtenssons båtbyggeri föreslås utvecklas. Befintligt båtbyggeri utgör ett byggnadsminne och platsen kring båtbyggeriet föreslås utvecklas. Killeberget föreslås utvecklas med koppling till Marinmuseum och U137:s grundstötning som ligger strax väster om Ytterön, samtidigt som verksamheten ska främja riksintresset för friluftsliv och tillgängliga naturreservatet i området.

Hamnen på Inlängan föreslås utvecklas med fler båtplatser. Hamnen i Stenshamn och på Ungskär behöver muddras då de bitvis är för grunda för segelbåtar. Hamnen på Långören består idag av en pir, vilken föreslås utvecklas för att öka antalet båtplatser.

Utklippan bör vidareutvecklas med service riktat till båtutrustning och som skärgårdsport för att bättre möta och välkomna turister samt för att marknadsföra Karlskrona skärgård. Kommunen håller på att ta fram en

plan för Karlskronas skärgårdshamnar där utvecklingen av hamnarna kommer beskrivas mer i detalj.

Infrastruktur

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats till östra skärgården ligger i Torhamn. Östra skärgården trafikeras vintertid av en skärgårdsbåt som utgår från Yttre Park. Sommartid trafikeras öarna av flera linjer och skärgårdstrafik till Karlskrona. Skärgårdstrafiken bör vidareutvecklas och utökas efter behov för att främja möjligheten att båtlufta mellan öarna och fastlandet i skärgården. Möjligheten att ta med cykel på båt bör även finnas kvar och vidareutvecklas.

Vägar

Samtliga vägar på öarna i östra skärgården ägs av enskilda väghållare. Ytterön/Östra Hästholmen nås från Yttre Park via en linfärja som drivs av Ytterön-Hästholmens samfällighetsförening. Vid framtida havsnivåhöjningar finns risk för att både bebyggelseområden och infrastruktur i hela östra skärgården översvämmas.

Vatten och avlopp

På Ytterön/Östra Hästholmen finns kommunalt vatten och avlopp. På övriga öar i östra skärgården finns varken kommunalt vatten eller avlopp eller något gemensamt lokalt vatten- och avloppsnät. Det finns dock tappställen med kommunalt vatten i samtliga hamnar i östra skärgården.

En förutsättning för ny bebyggelse i östra skärgården är en hållbar hantering av vatten och avlopp. På öarna är förutsättningarna för att ta hand om avloppsvatten dåliga, med bergiga förhållanden och närhet till havet. Ytterön och Hästholmens by ingår i kommunens VA-plan som ett område med hög prioritet för en utbyggnad av avloppsnätet. Övriga öar i östra skärgården kommer inte anslutas till det kommunala avloppsnätet. För att kunna upprätta ny bebyggelse på dessa platser behöver en lokal torr toalettlösning komma till stånd, samt att hantering av latrin från dessa ombesörjs av kommunen. Vidare måste möjlighet även finnas att ordna avlopp för bad-, dusch- och tvättvatten på ett godtagbart sätt.

På Utlängan kan det vara möjligt att ge tillstånd för installation av WC om det är möjligt att anlägga en avloppsanordning som uppfyller funktionskraven enligt hög skyddsnivå samt om kommunal slamtömning ombesörjs på ön.

Ny bebyggelse på de öar inom östra skärgården som ej har kommunalt VA förutsätter således en kommunal lösning gällande hantering av latrin, slamtömning och omhändertagande av bad-, dusch- och tvättvatten på ett godtagbart sätt.

Grönområden

Den östra skärgården skiljer sig från övriga delar av Karlskrona skärgård genom att den är betydligt grundare och öarna har ett flackare landskap. På grund av detta har vattenområdet en mycket hög biologisk produktion och stor artrikedom. Öarna betas och det är av stor vikt att betet bibehålls för landskapsbilden, den biologiska mångfalden och tillgängligheten. Det är viktigt att bryggor och kajer på de olika öarna klarar att ta emot djuren.

Hela östra skärgården ingår i riksintresseområdet för friluftsliv för Hallarumsviken-Torhamns skärgård. Samtliga öar i östra skärgården, förutom de norra delarna av Ytterön, omfattas även av riksintresset för naturvård som gäller för hela Torhamns skärgård. Alla öar, förutom Utklippan, ingår också i ett riksintresseområde för kulturmiljövård. Utklippan och nästan hela Ytterön/Östra Hästholmen ligger inom ett naturreservat och Natura 2000-område. Två mindre Natura 2000-områden finns även på Utlängan. Östra skärgården ingår dessutom i ett MPA-område, vilket är skyddsvärda kust- och havsområden som pekas ut av den mellanstatliga organisationen Baltic Marine Environment Protection Commission, eller Helsinki Commission (HELCOM) som det också kallas.

Kulturmiljö

Östra skärgården är utpekad som område av riksintresse för kulturmiljövård. I hela östra skärgården finns värdefulla kulturmiljöer. En viss komplettering av befintlig bebyggelse föreslås i förslaget. För att skydda särskilt värdefulla miljöer i östra skärgården såsom Hästholmens by, Inlängan, Stenshamn, Utlängan, Ungskär och Långören föreslås att ett



kulturmiljöunderlag upprättas. Stora delar av östra skärgården omfattas av landskapsbildskydd och särskilt tillstånd från länsstyrelsen krävs för åtgärder som i väsentlig mån kan skada upplevelsen och förståelsen av landskapet.

Hänsyn

Inom området finns olika värden som förslaget behöver förhålla sig till. Vid efterföljande planering och prövning av lov beaktas många olika värden och allmänna intressen. I östra skärgården är det viktigt att särskild hänsyn tas till bland annat följande värden:

- Naturvärden och rekreationsvärden
- Riksintresse kulturmiljövård
- Riksintresse friluftsliv
- Riksintresse naturvård
- Stigande havsnivåer

Miljökonsekvenser

Planförslaget för östra skärgården har inte bedömts generera en betydande miljöpåverkan. Läs mer om konsekvenserna av förslaget för hela Skärgården under rubriken *Konsekvensbedömning* i slutet av fördjupningsområdet *Skärgården*.

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Riksintresse för friluftsliv
- Riksintresse för naturvård
- Riksintresse högexploaterad kust
- Strandskyddet
- Jordbruksmark

Riksintresse för friluftsliv

Hela Senoren och delar av Torhamn, Möcklö och Sturkö samt samtliga öar i östra skärgården ligger inom området för riksintresse friluftsliv Hallarumsviken-Torhamns skärgård. Huvudkriterierna för de värden som finns inom området är upplevelsen av natur- och/eller kulturmiljöer, särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och vattenanknutna friluftaktiviteter.

I östra skärgården föreslås en mindre utveckling i anslutning till befintlig bebyggelse, vilket gör att ytterst lite ny mark tas i anspråk. Ett kulturmiljöunderlag föreslås tas fram med krav på bebyggelsens

utformning för att skydda och utveckla den värdefulla bebyggelsemiljön. Sammantaget bedöms därför inte förslaget påverka riksintresset.

I Torhamn föreslås en större utbyggnad än i östra skärgården, men utbyggnaden är fortfarande relativt begränsad och ansluter till redan bebyggda områden. Kring hamnen i Torhamn föreslås en utveckling för att främja besöksnäringen med ökad service, vilket kan främja förutsättningarna även för det rörliga friluftslivet. Utbyggnaden bedöms därför inte resultera i en betydande miljöpåverkan utan snarast främja friluftslivets intressen.

För Senorens del föreslås en betydande utbyggnad. Den föreslagna bebyggelsen kommer koncentreras till höjdplatån mitt på ön och längs med Senorenvägen för att bevara merparten av den öppna jordbruksmarken och utblickarna över sluttningarna ned mot havet. Vid en större bebyggelseutveckling i enlighet med planförslaget finns dock en risk för att upplevelsen av natur- och kulturmiljön på Senoren påverkas negativt. Samtidigt kan utvecklingen även ge goda förutsättningar för att behålla och förbättra värden. Utökad service såsom toaletter, sopsortering, parkering och förbättrade kommunikationer genom utökad kollektivtrafik, skärgårdstrafik och på sikt även båtpendel, kommer göra området mer tillgängligt. Planförslaget syftar även till att främja utvecklingen av campingen, Ekenäs småbåtshamn och verksamheterna kring Brofästet. Utvecklingen kring dessa noder har stor potential att skapa fler vattenanknutna friluftaktiviteter som bad, båtliv, kanot och fritidsfiske m.m. vilket kan gynna de värden som riksintresset omfattar.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att motverka negativ påverkan är det viktigt att se till att bebyggelsen koncentreras till utvalda platser. Ny bebyggelse bör även förläggas i anslutning till befintlig bebyggelse så långt som möjligt. Genom dessa åtgärder undviks att landskapet bryts upp än mer. På samma sätt kan påverkan även bli mindre genom att förtäta inom områden som redan är fragmenterade och undvika helt obebyggda områden. Vidare bör det säkerställas att strandområden fortsatt är tillgängliga för passage.

Riksintresse för naturvård

Ett flertal områden av riksintresse för naturvård ligger i eller i närheten av de områden som föreslås för utveckling i skärgården. Stora delar av riksintresseområdena berör främst vattenområden och inte land och föreslagna bebyggelse ligger i huvudsak utanför avgränsningen för riksintresseområdena. I östra skärgården föreslås dock en måttlig utbyggnad inom riksintresseområdet för Torhamns skärgård, men denna mindre utbyggnad har inte bedömts påverka riksintresset då den enbart sker genom komplettering i anslutning till befintlig bebyggelse. En större utbyggnad på Aspö och Senoren kan generera en kumulativ påverkan på riksintresset.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att motverka en negativ påverkan är det bland annat viktigt att se till att vattenmiljön påverkas i så liten mån som möjligt. Här bör bland annat fritidsbåtspplatser samlas till vissa lägen för att undvika allt för stor påverkan på de grunda havsområdena till följd av bryggor och fritidsbåtar. Påverkan sker även genom det vatten som kommer från omgivande landområden ut i havet. Ny bebyggelse ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp så långt som möjligt. För ett fåtal ensligt belägna bostäder kan enskilda avloppsanläggningar med hög reningsförmåga komma i fråga. Det är även viktigt att dagvatten från ny bebyggelse inte för med sig föroreningar. Detta kan studeras genom bland annat dagvattenutredningar. Strandområden ska fortsatt vara fria för passage.

Riksintresse högexploaterad kust

Enligt 4 kap. 4 § miljöbalken får fritidsbebyggelse endast byggas i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse inom kustområdena och skärgården i Karlskrona kommun. Syftet med regleringen är att förhindra spridd bebyggelse av fritidshus längs med kusten och i skärgården och bevara dessa områden oexploaterade.

Översiktsplanen kan inte i sig reglera vilken typ av bostadsbebyggelse, fritidshus eller permanentbostad, som kan uppföras. Idag nyttjas dessutom många permanentbostäder som fritidshus samtidigt som fritidshus också i högre grad används som åretruntboende. Ambitionen i översiktsplanen

är dock att det främst är permanentbostäder som ska tillkomma och befintlig bebyggelse föreslås i många områden kompletteras med olika typer av bostadsbebyggelse.

Förslaget innebär dock att fler områden längs med kusten och i skärgården kommer exploateras med bostäder, vilket kan påverka de värden som riksintresset avser att skydda.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Förslaget i översiktsplanen utgår från större satsningar i befintliga samhällen och noder för att främja en utveckling och förtätning kring och inom befintlig bebyggelse. För enskilda prövningar finns också riktlinjer på att dessa ska samlokaliseras till befintlig bebyggelse. Ta del av dem i ställningstagandet *Lokalisering inom landsbygd och skärgård*.

Strandskydd

Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till stranden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv, såväl på land som i vatten. Hela kustlinjen och alla öar inom Karlskrona kommun omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter från strandlinjen, både in på land och ut i vattnet. På ett flertal ställen finns dessutom förslag på utökat strandskydd på upp till 300 m.

Utformningen av planförslaget har generellt sett tagit stor hänsyn till strandskyddet. Kommunen föreslår dock en utveckling kring ett flertal strategiska lägen där en koncentration av verksamheter och bostäder föreslås och besöksmål som är intressanta för en utveckling av besöksnäringen. Dessa finns listade och redovisade på karta under rubriken utvecklingsstrategi i inledningen av fördjupningsområdet Skärgården. På dessa platser vill kommunen prioritera en utveckling av en levande skärgård. Strandskyddet kan därför komma att upphävas i delar av dessa områden vid kommande detaljplanläggning. Genom att koncentrera bebyggelsen till dessa strategiska lägen kan andra delar av öarna och kusten med höga naturvärden bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

I det fall delar av strandskyddet föreslås upphävas vid vissa strategiska lägen är det viktigt att det fortsatt finns fri passage längs strandområdena. Det är även viktigt att se till att fritidsbåtsplatser samlas till vissa lägen för att undvika allt för stor påverkan på de grunda havsområdena till följd av bryggor och fritidsbåtar. Strandskyddet syftar till att värna flertalet värden, såväl ekologiska som friluftsmässiga. När upphävande av strandskyddet är aktuellt behöver de värden som finns kopplat till strandskyddet på platsen tas hänsyn till så långt det är möjligt.

Jordbruksmark

Längs med hela östra kusten finns ett långsträckt mer eller mindre sammanhängande jordbruksområde från länsgränsen i norr till Ramdalaslätten, Sturkö och Senoren i söder. I detta område förekommer både odling på åkermark och bete. I planförslaget för Skärgården är det främst jordbruksområden på Senoren och Sturkö som föreslås tas i anspråk för bebyggelse. Men det förekommer även mindre jordbruksskiftet på de andra öarna som ligger inom föreslagna utbyggnadsområden.

På Sturkö föreslås en utbyggnad på norra delen av ön längs med Sturkövägen. Här vill kommunen prioritera en utbyggnad av ett skärgårdssamhälle och koncentrera utvecklingen kring den befintliga service och infrastruktur som finns på norra delen av ön. Det större sammanhängande jordbruksområdet från Frändatorp till Kullen och Ryd kommer till största delen bevaras obebyggt, med undantag för den jordbruksmark som ligger direkt söder om vägen. Jordbruksmarken direkt söder om vägen och kring Bredavik behöver tas i anspråk för bebyggelse för att skapa ett sammanhängande servicestråk. Det är dock viktigt att den jordbruksmark som bevaras kan fortsätta brukas, vilket behöver säkerställas vid efterföljande planering.

På Senoren föreslås en koncentration av bebyggelse kring Ekenäs hamn, längs med Senorenvägen och på platån mitt på ön. De större sammanhängande jordbruksområdena längs med havet på västra delen och norra delen av Senoren samt kring Östernäs och Torp undantas därmed från bebyggelse. I området norr om Ekenäs hamn som föreslås

tas i anspråk för bebyggelse finns mindre skiften av åkermark längs med kusten och uppe på platån förekommer bete i vissa områden. Kommunen vill utveckla området kring Ekenäs hamn och på sikt föreslå detta som ett nytt hållplatsläge för en båtpendel. För att skapa underlag för en båtpendel och den service som föreslås kring hamnen och Senorenvägen behöver bostäder och verksamheter koncentreras till detta område.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Det är viktigt med en god markhushållning och en effektiv användning av den mark som tas i anspråk. Genom att använda den mark som tas i anspråk på bästa sätt minskar också den yta som behöver tas i anspråk totalt sett.

Vid lokalisering av ny bebyggelse bör mark med låga naturvärden tas i anspråk före mark med högre naturvärden eller jordbruksmark. Se vidare strategier för areella näringar under rubriken *Areella näringar* i kapitlet *Ställningstaganden*. När jordbruksmark väl tas i anspråk kan element som berättar något om markens historia bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Så långt som möjligt ska även hänsyn tas till eventuella biotopskyddade element inom jordbruksmarken. Biotopskydd gäller exempelvis åkerholmar, stenmurar och småvatten i jordbruksmark.

För att undvika en risk för störningar och konflikter kan det behövas buffertzoner mellan ny bebyggelse och jordbruksmark.

Sociala konsekvenser

För att skapa en socialt hållbar utveckling i skärgården är det viktigt att i utvecklingen beakta följande:

- Eftersträva en blandning av bebyggelse typer och upplåtelseformer. Befintlig bebyggelse i skärgården är idag relativt homogen med mindre gårdar, friliggande småhus och sommarstugor. En blandning av radhus, friliggande småhus och lägenheter främjar även möjligheten att bo kvar i ett område i livets olika skeden.
- Eftersträva en funktionsblandning i utpekade delar. Detta lägger grunden för en miljö som är befolkad och upplevs som trygg under hela dygnet och minskar även transportbehovet när viktiga vardagsfunktioner ligger samlad.

- Prioritera förtätning i områden som har förutsättningar för god kollektivtrafik. Detta stärker bland annat underlaget för en utbyggnad av bland annat båtpendeltrafiken.
- Verka för en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

En satsning på bättre kommunikationer, fler båtplatser och service i skärgården kommer göra skärgården mer tillgänglig för friluftsliv och rekreation, för såväl boenden som besökare. Genom att koncentrera bebyggelsen till utvalda områden kan samtidigt stora delar av öarna och kusten bevaras obebbyggda, vilket säkerställer möjligheten att uppleva en oexploaterad skärgård.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett stort behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora, i huvudsak kommunala inventeringar, som kommer behövas är bland annat:

- Säkerställa framkomligheten för besökare och boende i skärgården och skydda befintlig bebyggelse och infrastruktur mot framtida havsnivåhöjningar. (Läs med om detta under rubriken *Stigande havsnivåer* i början av fördjupningsområdet *Skärgården*.)
- Utbyggnad av vägnätet och kostnader för väghållning.
- Vidareutveckling av nya och befintliga gång- och cykelvägar.
- Nytt vatten- och avloppsnät.
- Upprustning av hamnarna och en utbyggnad av fler båtplatser.
- En utökning av befintlig båtpendeltrafik till Sturkö och Hasslö och etablering av nya hållplatslägen till Trummenäs, och Verkö samt på sikt till Senoren.
- Nya förskolor och ett utökat behov av skolskjutsar.
- Särskilda boenden och utökat behov av hemtjänst.
- Upprustning och utveckling av besöksmål och service i skärgården.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

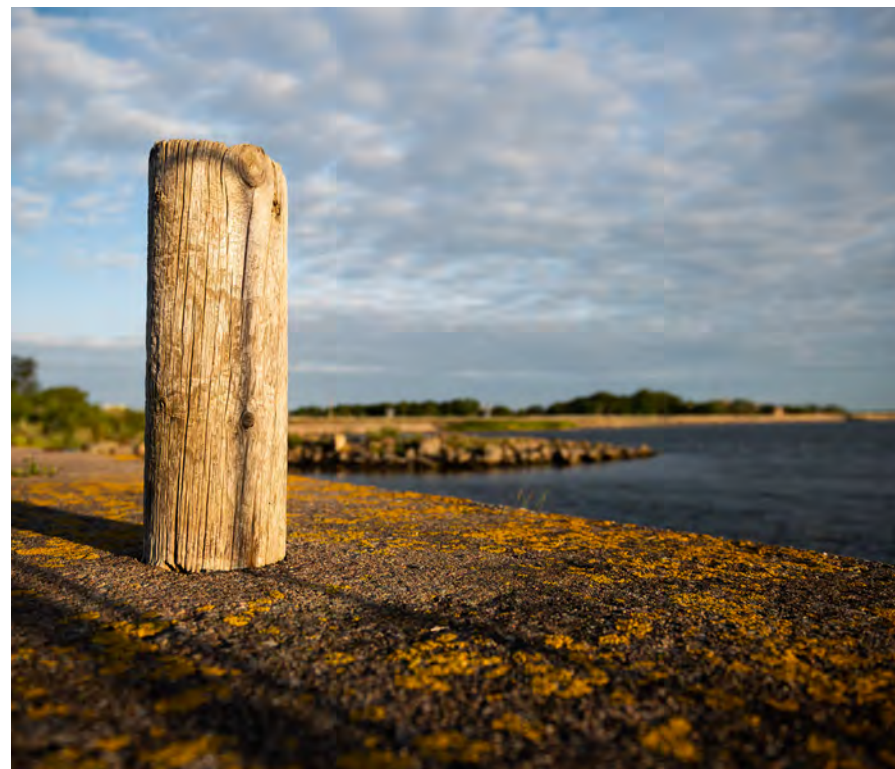
Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde Skärgården. Alla vattenförekomster som räknas upp berör kustvatten:

- Hasslö
 - o Mellersta Blekinge skärgårds kustvatten
 - o Arpöfjärden sek namn
 - o Hästholmsfjärden
 - o Östra Blekinge skärgårds kustvatten
 - o Västra fjärden
- Aspö
 - o Östra Blekinge skärgårds kustvatten
 - o Västra fjärden
 - o Yttre redden
- Tjurkö
 - o Yttre redden
 - o Östra Blekinge skärgårds kustvatten
 - o Östra fjärden
- Sturkö
 - o Östra Blekinge skärgårds kustvatten
 - o Östra fjärden
 - o Gåsefjärden
- Senoren
 - o Gåsefjärden
 - o Östra fjärden
 - o Hallarumsviken
- Östra skärgården
 - o Gåsefjärden
 - o Källafjärden
 - o Torhamnsfjärden
 - o Djupfjärden sek namn
 - o S v s Kalmarsunds kustvatten

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.



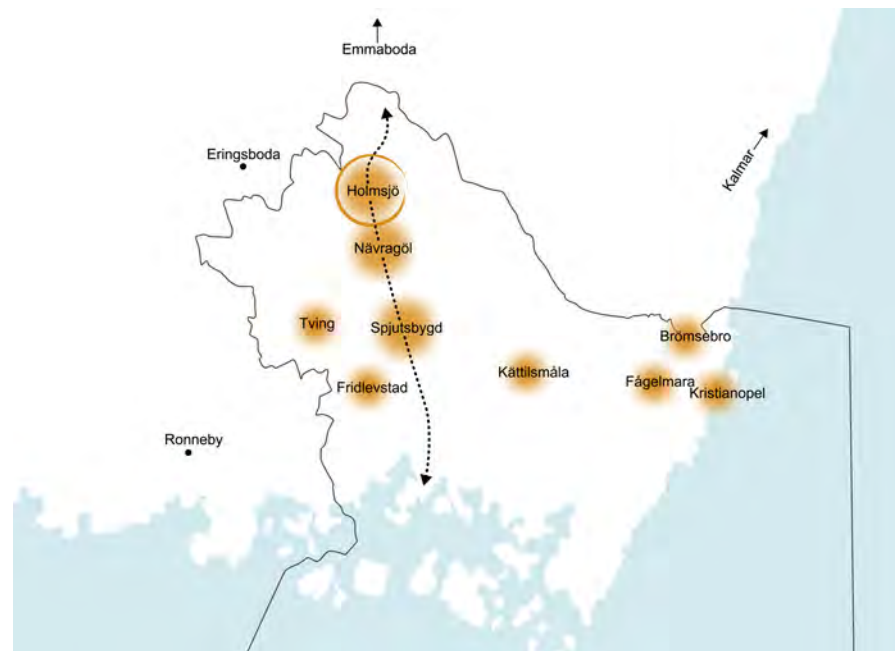
Landsbygden

I detta avsnitt behandlas Karlskrona kommuns landsbygdsområden, som inkluderar delar av skogsbygden och slättlandskapet. Landsbygden i Karlskrona kommun utgör geografiskt sett en stor del av kommunens yta och utgör en stor resurs genom sina naturtillgångar, natur- och kulturvärden, närhet till vatten men även genom befintliga samhällen och infrastruktur. Kommunen anser att det är av vikt att skapa goda möjligheter för landsbygdsutveckling för att värna om dessa resurser. Det är även viktigt eftersom det på landsbygden finns stora attraktioner för kommunens besöksnäring och områdena ger möjlighet till andra boendekvaliteter som inte staden kan erbjuda, något som bidrar till en positiv mångfald i kommunens bostadsutbud.

Utvecklingsstrategi

Karlskrona har ett stort omland av landsbygd där det finns flera mindre orter och samhällen som ska ha möjlighet till fortsatt utveckling. För att bibehålla och utveckla en levande landsbygd krävs det dock samlade insatser. Bebyggelse ska primärt koncentreras till strategiskt goda lägen i anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark. Det är även viktigt att bevara och utveckla den service som finns idag, liksom tillkomst av ny service där behov finns. Detta då förekomst av service, såväl kommunal som kommersiell, är viktigt för en orts attraktivitet och för livskvaliteten hos dem som lever på platsen.

Utvecklingen av bostäder och service på landsbygden är starkt sammankopplad med kommunikationer och kopplingar, både till orter innanför och utanför kommungränsen. Goda förutsättningar för samlade satsningar för ny bebyggelse och utökad service finns därmed bland annat



i orter som ligger längs det så kallade utvecklingsstråket längs järnvägen och väg 28. Dessa orter eller bebyggelsekoncentrationer har goda kommunikationsförbindelser genom både vägnät och järnväg. Möjligheter finns att utveckla kommunikationerna mellan orterna ytterligare. Band annat bör ett gång- och cykelstråk längs väg 28 utvecklas.

Holmsjö bedöms som den plats där en större koncentration av service anses lämplig. Även andra orter på landsbygden såsom Kättilsmåla, Tving, Fågelmara, Kristianopel och Brömsebro ska ges möjlighet till att stärkas och växa. Det krävs dock att de kommunala insatserna samlas och prioritering samt turordning för kommunala investeringar och åtgärder som föreslås kommer presenteras i den efterföljande utbyggnadsstrategin. På landsbygden finns det även viktiga näringar, verksamheter och ekosystemtjänster. Det finns bland annat areella näringar i form av jordbruks- och skogsmark som är en viktig resurs och ekosystemtjänst. Utvecklingen av landsbygden handlar därför både om en utveckling av bostäder och service samt om att värna, bevara och utveckla de verksamheter och areella näringar som redan finns.

Översiktsplanens inriktning är att serviceorterna Nättraby, Jämjö och Rödeby i första hand ska försörja sitt omland med en god lokal service, en lokal arbetsmarknad och goda kollektiva förbindelser med omgivande orter och stadsbygden. I framtiden är ansatsen att även norra Sturkö och Holmsjö ska ha samma betydelse för sitt omland gällande service, bostäder och kommunikationer som övriga serviceorter. En utveckling av service på landsbygden förutsätter god infrastruktur i form av vägar, bredband och elsäkerhet.

Infrastruktur

Väginfrastruktur och kollektivtrafik

Värdefulla vägar på landsbygden är bland annat E22 som följer kusten genom kommunen samt väg 28 från Karlskrona norrut genom Holmsjö. Även väg 122 västerifrån som ansluter till väg 28 norr om Rödeby samt Lyckeåborgsvägen i nordostlig riktning från Karlskrona är av vikt. Mycket av bebyggelsen på landsbygden, däribland många av småorterna, ligger längs med dessa vägar och kopplar samman dem med viktiga funktioner, såsom arbete och skola, inom kommunen.

Goda kommunikationer är en förutsättning för utveckling på landsbygden. Det finns kollektivtrafik med buss till tätorter och småorter på landsbygden. Flera av orterna har dock en mycket begränsad busstrafik med få avgångar per dag. Det är av stor vikt att utveckla möjligheterna att resa kollektivt i och till Karlskrona kommuns landsbygd för att skapa attraktiva levnadsmiljöer. Det bör komplimenteras med pendlarparkeringar samt gång- och cykelvägar till hållplatslägen. Karlskrona kommun ställer sig även positiv till alternativa former av kollektivtrafik, i form av bland annat anropsstyrd kollektivtrafik och samåkningsprojekt.

Holmsjö är idag en nod för de norra delarna av kommunen och har förbindelser med kollektivtrafik både norrut mot Emmaboda och söderut mot Karlskrona. Generellt kan förbindelserna med kollektivtrafik till tätorter på landsbygden förbättras. Det finns också ett stort behov av att utveckla möjligheterna att röra sig på ett säkert sätt till fots eller med cykel inom och mellan kommunens mindre tätorter. För övrigt bör

laddinfrastrukturen för både bil och cykel inom landsbygden utvecklas för att möjliggöra ett mer hållbart resande.

Bredbandsutbyggnad

Goda kommunikationer handlar dock inte endast om transporter utan även om tillgång till bredband. Inom landsbygdsorterna som nämns i detta kapitel är bredband- och fibernätet till stora delar utbyggt eller kommer byggas ut inom en snar framtid. Tillgången till fiber och bredband är därmed god inom landsbygdsorterna, men antalet anslutna till nätet i respektive ort varierar. Ett utbyggt och robust bredbandsnät är en förutsättning för såväl bosättning som verksamheter i alla delar av kommunen. Med en omgivning som är allt mer uppkopplad är det viktigt att det finns god tillgång till bredband. Det är inte endast privatpersoner som efterfrågar ett väl utbyggt bredbandsnät. Även vård och omsorg har idag ett ökat behov av digitala lösningar för att kunna tillhandahålla bättre omvårdnad. Likaså företag och andra verksamheter efterfrågar god bredbandsuppkoppling till allt från kommunikation och marknadsföring samt betallösningar. Frågan kring fiber- och bredbandsutbyggnad aktualiseras allt mer i en tid när hemarbete blir mer vanligt. Omvärldsfaktorer, liksom den pandemi som bröt ut år 2020, kan medföra att levnadsmönster förändras. I dessa fall kan tillgång till bredband bli minst lika viktig som fysiska kommunikationer, bland annat för arbete, undervisning och social kontakt. Sett ur ett robusthetsperspektiv inför kommande förändringar i vår omvärld är det nödvändigt att se till att fullgott bredband finns utbyggt inom hela Karlskrona kommun.

Vattenförsörjning

I dagslägen har vissa orter på landsbygden en bristande vattenförsörjning som kan vara en avgörande faktor för orternas framtida utveckling. I Holmsjö där vattenverket idag försörjer både invånarna inom Holmsjö och invånarna söderut mot Nävrögöl är det av speciell vikt att tillgodose en god vattenförsörjning. Vattentillgången för Holmsjö är idag dålig och en överföringsledning för vatten behöver dras från Karlskrona vattenverk för att kunna förverkliga utvecklingsplaner kring Holmsjö och Nävrögöl. Tving har idag också ett eget vattenverk vilket innebär att

Skärsjön är vattenskyddsområde. Det pågår en förstudie kring vatten- och avloppsförsörjningen till 2050. Förstudien kommer bland annat utreda vilka befintliga vatten- och avloppsverk som ska finnas kvar och behovet av nya övergripande ledningsdragningar.

Inom vattenskyddsområden har det upprättats föreskrifter som innehåller riktlinjer och förbud som måste följas för att vattentäkten inte ska riskera att kontamineras. Vad som regleras inom vattenskyddsområdet kan variera från en plats till en annan. Föreskrifterna behöver även uppdateras med jämna mellanrum. Generellt sett kan dock dagvattenhantering behöva kontrolleras mer noggrant vid byggnation inom ett vattenskyddsområde. Likaså kan det vara olämpligt med vissa verksamheter inom området.

Bebyggelseutveckling

Vid utveckling av landsbygden behövs en satsning gällande utbud av kommersiell och offentlig service, såsom dagligvaruhandel och skola. Bostadsutbudet på landsbygden består idag till stor del av friliggande småhus och det är därför viktigt att arbeta för en differentiering av bostadsutbudet med tillkomst av exempelvis flerbostadshus. Detta kan i sin tur bidra till att människor kan bo kvar i samma område även efter förändrade levnadssituationer, exempelvis äldre som vill flytta från sitt småhus till en mindre bostad. På landsbygden finns även ett flertal större fritidshusområden där många bostäder endast används delar av året. I ett längre perspektiv kan dessa fritidshus permanentas, vilket ger ett ökat befolkningsunderlag utan att det byggs något nytt. Det kan dock vara svårt att anpassa befintlig infrastruktur och service i dessa områden efter de behov som nya permanentboende har.

Det finns detaljplaner som inte är helt utbyggda inom flera orter på landsbygden i kommunen. Detta kan å ena sidan vara positivt för en bebyggelseutveckling på landsbygden. Å andra sidan kan vissa äldre detaljplaner begränsa den utveckling som många gånger efterfrågas idag. Detta på grund av att behoven och önskemålen gällande bostäder har förändrats sedan de äldre detaljplanerna gjordes. Det kan därmed finnas behov av att se över och uppdatera förlegade detaljplaner på landsbygden.



Orter på landsbygden

Orter på landsbygden som uppmuntras att stärkas, utvecklas och växa är bland annat Spjutsbygd, Nävrägöl, Fridlevstad, Holmsjö, Kättilsmåla, Tving, Fågelmara, Kristianopel och Brömsebro.

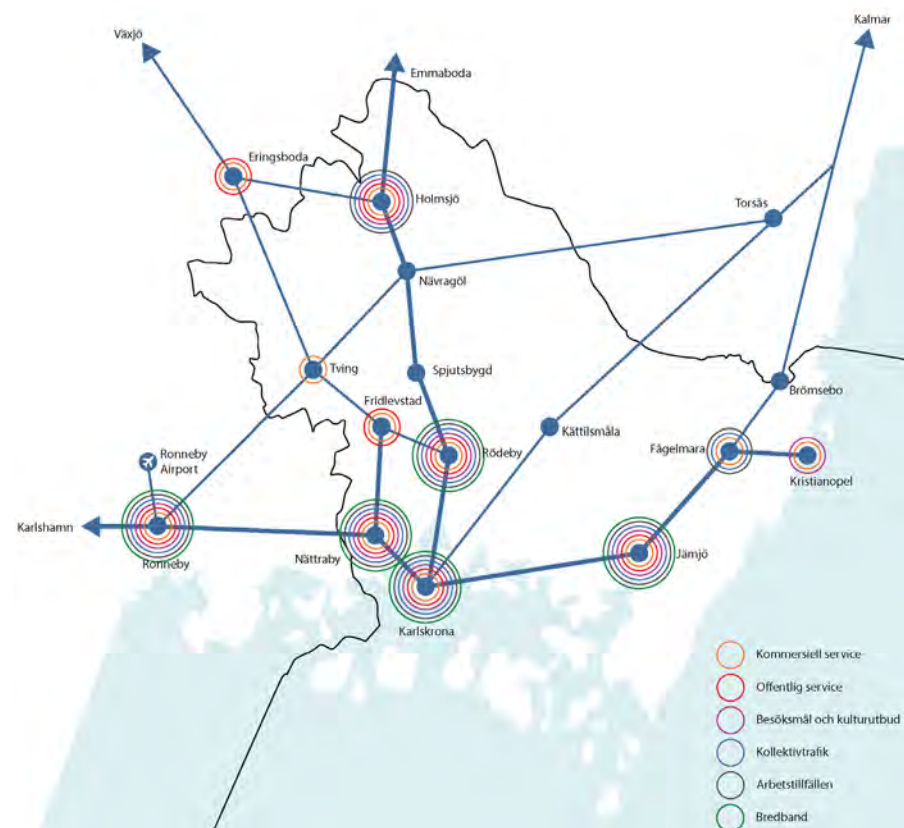
Vid en utveckling behöver hänsyn tas till att alla orter har unika förutsättningar, exempelvis gällande geografiskt läge, utbud av service, arbetsmöjligheter och infrastruktur. Vid en utveckling är det även viktigt att beakta orternas omland för att se vilka gemensamma sammanhang och kopplingar som finns. Vissa närbelägna orter kan komplettera varandra med olika funktioner, exempelvis gällande utbud av service eller möjligheter till kultur- och naturupplevelser. Andra mindre orter kan även dra nytta av funktioner som finns i en närbelägen större ort. Dessa typer av samband är viktiga att uppmärksamma för att bland annat kunna utveckla goda kommunikationsmöjligheter däremellan.

Nedan redovisas orternas egenskaper och dess förhållande till varandra på en övergripande nivå. Därefter beskrivs orternas nuläge och utvecklingspotential var för sig.

Orternas förhållande till varandra

Region Blekinge har sammanställt information om orternas egenskaper och dess förhållanden till varandra i Blekinge utifrån fem parametrar. En sammanställande karta över kommunens orter ses här nedan. En mer utförlig beskrivning av parametrarna ses i den förklarande illustrationen på nästa sida. Ortsanalyserna senare i kapitlet har tagit utgångspunkt i regionens arbete men även fler orter har inkluderats.

Utifrån den kartläggning som gjorts av Region Blekinge går det att utläsa att olika funktioner i de norra kommundelarna ofta är belägna i de större orterna, såsom Holmsjö och Rödeby. De mindre orterna Tving, Fridlevstad, Spjutsbygd, Nävrågöl och Kättismåla har enbart



Karta över orternas befintliga strategiska egenskaper.

en eller ingen av de studerade funktionerna. Detta kan indikera på att det finns utvecklingspotential till nya funktioner samt stärkta kommunikationsmöjligheter till omkringliggande orter. I Brömsebo, i den östra delen av kommunen, saknas samtliga av de studerade funktionerna, men orten har goda kommunikationsmöjligheter i och med E22. Orten ligger också förhållandevis nära Fågelmara och Kristianopel som tillsammans innehar flertalet av de studerade funktionerna. Fågelmara och Kristianopel är för övrigt ett bra exempel på två orter som kan komplettera varandra gällande utbud av funktioner. Det är därmed av stor vikt att kommunikationsmöjligheterna mellan dessa orter är goda. För övrigt är kommunikationen mellan samtliga orter, även utanför kommungränsen av vikt.

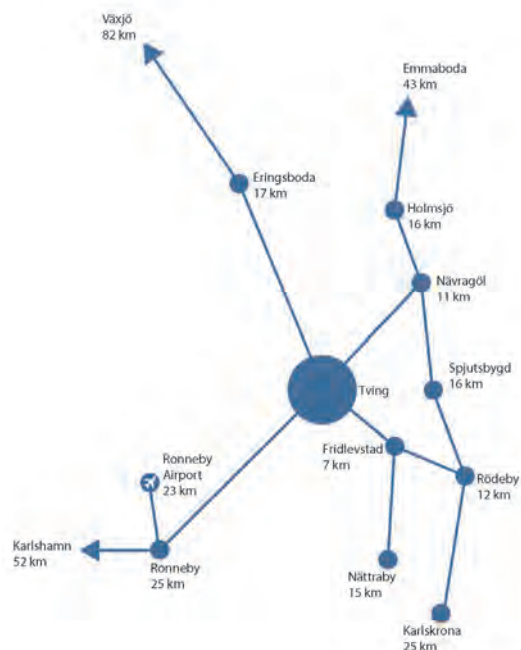
-  Kommersiell- och annan grundläggande service: kommersiell service samt minst ett annat serviceslag på platsen (dagligvaruhandel och/eller drivmedel samt post-och pakettjänster, kontantuttag, betalningsförmedling, dagskassehantering eller apoteksvaror)
-  Offentlig service: minst tre olika serviceslag på platsen (bibliotek (eller utlåningsstation), grundskola, polisstation (minst tjänsten anmälan), brandstation, samt vårdcentral/läkarstation och/eller tandläkare)
-  Besöksnäring och kultur: minst två olika besöksmål eller kulturutbud/år på platsen (museum, konsthall/utställning, större arrangemang och festivaler, Nav Ark56, camping etc.)
-  Kollektivtrafik (buss, tåg och/eller båt): platser med minst 300 invånare och minst 7 turer i båda riktningarna, varav någon efter kl. 18 måndag till fredag, samt någon tur på lördag och söndag
-  Arbetstillfällen: minst 100 arbetstillfällen på platsen
-  Bredband: minst 60% av bostads- och verksamhetsbyggnader är anslutna till minst 100 bredband om minst 100 Mbit/s

De olika ringarna på kartan till vänster definieras enligt ovan.

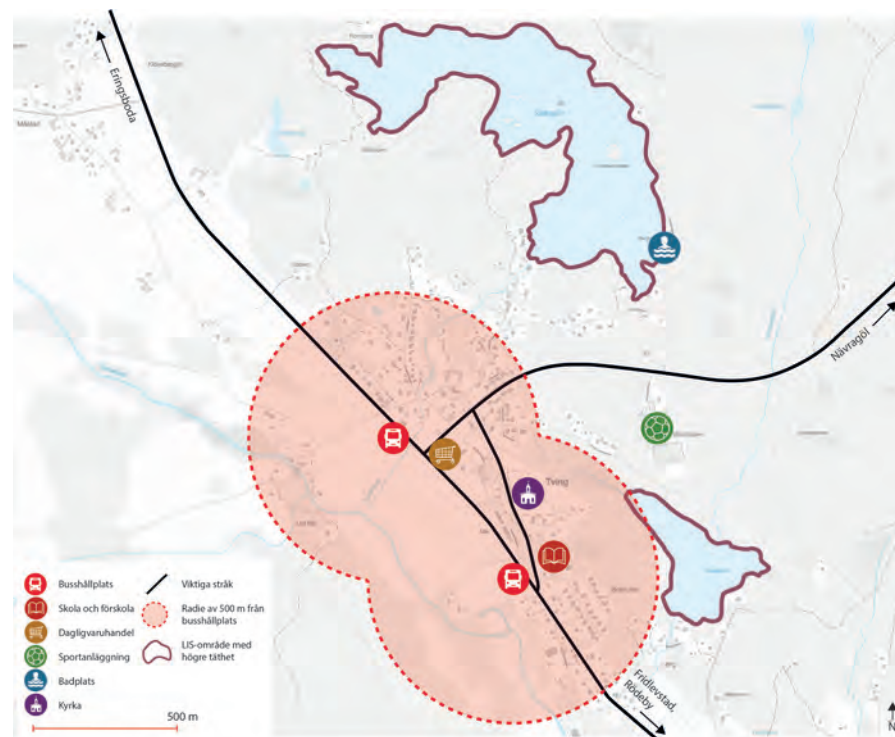
Tving

Tving ligger längs med väg 122, cirka 2,5 mil norr om Karlskrona mot Eringsboda och väster om orten rinner Nättrabyån. Bebyggelsen i orten är främst småhus och i ytterkanterna av samhället finns lantbruksfastigheter i anslutning till jordbruksmark. I Tving finns det idag en dagligvarubutik, kyrka, idrottsplats, privat läkarmottagning och skola. Från höstterminen 2021 kommer förskoleklass till och med årskurs tre finnas på Tvings skola och årskurserna fyra till och med sex på Fridlevstad skola. Föreningslivet i Tving är aktivt och starkt bidragande till utveckling inom orten, bland annat den populära badplatsen vid Skärsjön som även är en målpunkt för de som inte bor i Tving.

Orten är ett gammalt bygdecentrum, belägen på en ås med lång historia och karaktären är välbevarad. Flera byggnader på orten har ett kulturhistoriskt egenvärde. Ett exempel är Tvings kyrka som är den



Avstånd till målpunkter från Tving.



största landsbygdskyrkan i Blekinge. Den äldre delen av Tving omfattas av regionalt kulturminnesvårdsprogram. Området innefattar kyrkan med omkringliggande bebyggelse, den äldre vägen, åsen samt åker och äng nedanför åsen.

Kollektivtrafik med buss finns längs väg 122. Turtätheten är idag låg vilket leder till att boende eller besökare till stor del är beroende av bilen som transportmedel. Söder om samt i den södra delen inom Tving, längs med väg 122, sträcker sig en gång- och cykelväg.

Tving har ett eget ytvattenverk som hämtar råvatten från Skärsjön som därmed omfattas av vattenskyddsområde. Nya överföringsledningar från Berg i södra Tving till Jämsunda byggdes år 2021. Avloppsvattnet renas i Tvings reningsverk som efter biodammar har sin recipient i Nättrabyån.

Ortens styrkor och svagheter

- + Kommersiell service
- + Skola t.o.m. årskurs 3
- + Idrottsplats
- + Närhet till naturområden och sjöar
- + Närhet till Ronneby flygplats

- Bristande utbud av offentlig service och kollektivtrafik
- Få arbetsplatser
- Bristande gång- och cykelvägar inom och till omkringliggande orter

Utveckling

En utveckling av ny bebyggelse, både av bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs väg 122. Detta för att stärka underlaget för kollektivtrafik och service i orten. En koncentration av bebyggelsen gör att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelsen kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka mindre flerfamiljshus kan vara lämpligt. Inom Tving finns idag även kulturmiljöer kopplat till kyrkobyggnader som är möjliga att utveckla och framhäva.

Det är även viktigt med en utveckling av bra kommunikationer mellan Tving och Fridlevstad, inte minst när det gäller att kunna ta sig till och från skolorna i respektive orter. Idag finns gång- och cykelväg endast längs en del av sträckan. En utveckling av gång- och cykelvägar bör främjas, både inom orten och till omkringliggande orter. Även en utveckling av kollektivtrafik till och från större orter bör främjas för att öka möjligheten för kollektivt resande.

Skärsjön och Byasjön är utpekade som LIS-områden med högre täthet. Detta utpekande kan användas som skäl för dispens och upphävande av strandskydd, vilket underlättar för upprättande av ny bebyggelse i närheten

av sjöarna. Hänsyn ska dock tas till de naturvärden som identifieras vid naturvärdesinventering, framkomlighet längs strandkanten samt föreskrifter inom vattenskyddsområde för Skärsjön. Läs mer om LIS under fördjupningsområdet *LIS-områden*.

I Tving finns det idag flera detaljplaner som inte är helt utbyggda. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

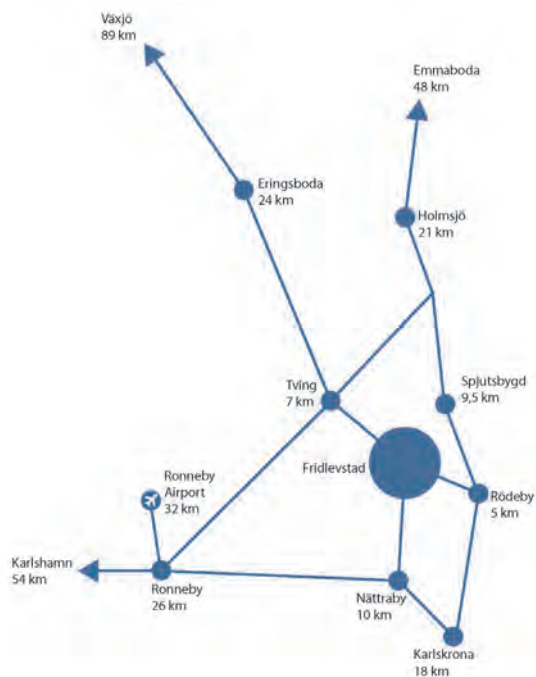
Hänsyn

Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

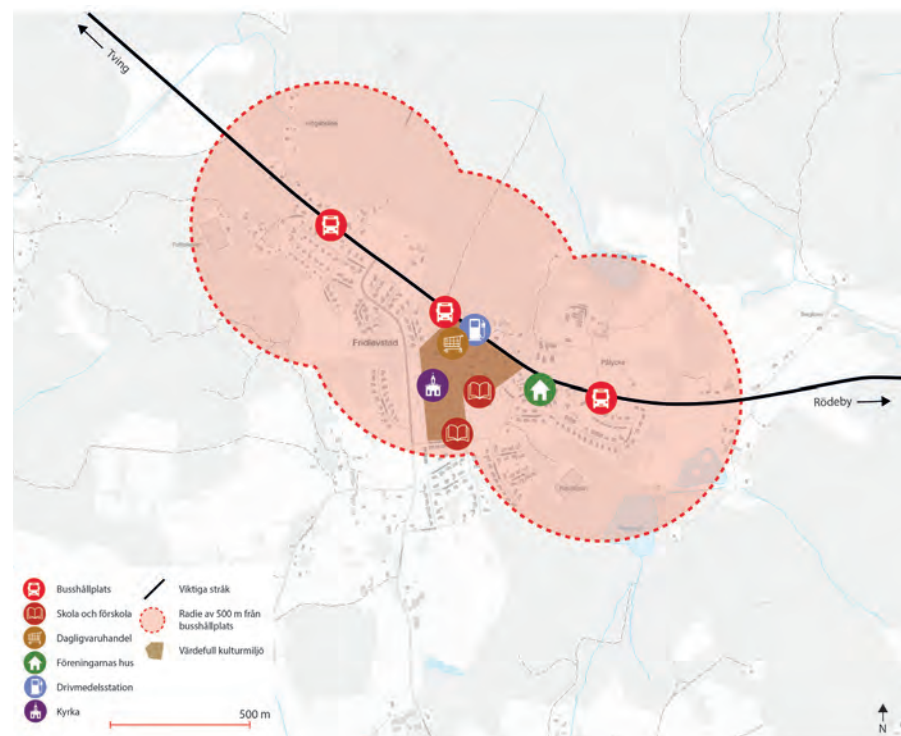
- Kulturmiljö
- Strandskyddat område längs Nättrabyån
- Riksintresse naturvård längs Nättrabyån
- Riksintresse Försvarsmakten
- Vattenskyddsområde Skärsjön
- Jordbruksmark

Fridlevstad

Fridlevstad är beläget cirka 5 km väster om Rödeby längs med väg 122 mot Eringsboda. I Fridlevstad finns livsmedelsbutik, idrottsplats, drivmedelstation, kyrka, skola och bibliotek. Från höstterminen 2021 kommer årskurserna fyra till och med sex finnas på Fridlevstad skola medan förskoleklass till och med årskurs tre kommer finnas på Tvings skola. I orten finns även ett föreningarnas hus med syfte att vara ett hus för alla. Lokalen används bland annat som ett aktivitetshus för olika föreningar, kommunala aktiviteter eller för privata sammankomster. Bebyggelsen i Fridlevstad består till största delen av småhusbebyggelse och lantbruk belägna i ytterkanterna av samhället. Under 1960- och 1970-talen tillkom en stor andel av den småhusbebyggelse som finns idag. Kollektivtrafik med buss finns längs väg 122, men turtätheten är idag låg vilket leder till att boende och besökare till stor del är beroende av bilen som transportmedel.



Avstånd till målpunkter från Fridlevstad.



Fridlevstad är försörjs med vatten via överföringsledningar från Rödeby. Vattnet kommer från Karlskrona vattenverk i Lyckeby via Rödeby till Fridlevstad som har en tryckstegringsstation för att kunna försörja samhället. Avloppet pumpas till Rödeby och vidare till Koholmens reningsverk.

Ortens styrkor och svagheter

- + Kommersiell service
- + Finns skola, åk 4–6
- + Närhet till Rödeby
- + Aktivt föreningsliv
- + Idrottsplats
- + Närhet till naturområden

- Få arbetsplatser
- Bristande offentlig service och kollektivtrafik
- Bristande gång- och cykelvägar inom och till omkringliggande orter

Utveckling

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs väg 122. Detta för att stärka underlaget för kollektivtrafik och service i orten. En koncentration av bebyggelsen gör även att exempelvis områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka flerfamiljshus kan vara lämpligt. Inom Fridlevstad finns idag även kulturmiljöer kopplat till äldre bebyggelsemiljö och fornlämningar. Det finns möjligheter att utveckla och framhäva denna kulturmiljö.

Det är även viktigt att utveckla bra kommunikationer mellan Fridlevstad och omkringliggande orter. En utveckling av kollektivtrafiknätet mellan de större orterna bör främjas för att öka möjligheten för kollektivt resande. Även en utveckling av gång- och cykelvägar bör främjas, både inom orten och till omkringliggande orter, exempelvis Rödeby som innefattas av ett större serviceutbud. Idag finns en gång- och cykelväg endast längs en del av sträckan mellan Fridlevstad och Rödeby. Även sträckan mellan Fridlevstad och Tving är viktig gällande främjande av gång- och cykelväg för att skapa goda möjligheter att ta sig till och från skolorna som ligger

i de båda orterna. Idag finns gång- och cykelväg endast längs en del av denna sträcka.

I Fridlevstad finns det idag flera detaljplaner som inte är helt utbyggda. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

Hänsyn

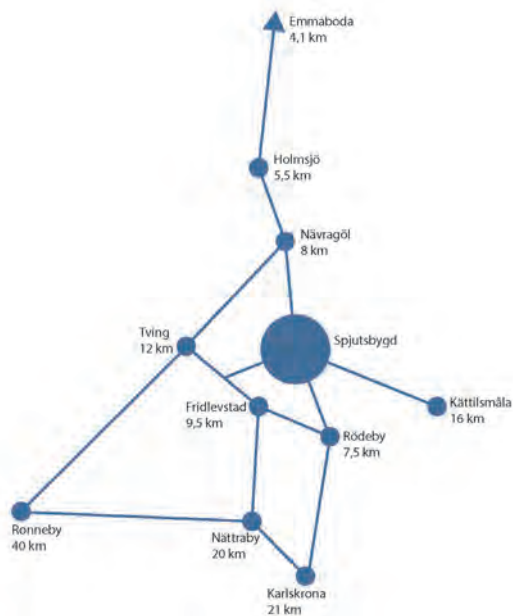
Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

- Vattenskyddsområde
- Kulturmiljö
- Riksintresse Försvarsmakten
- Jordbruksmark

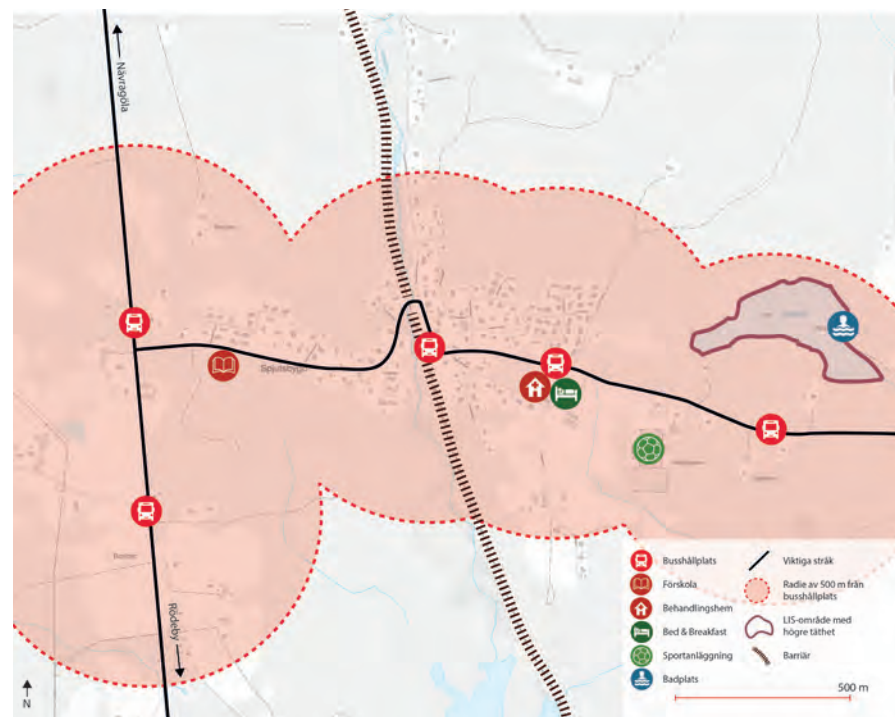
Spjutsbygd

Spjutsbygd ligger ungefär 8 km norr om Rödeby, längs väg 28. Genom Spjutsbygd sträcker sig även järnvägen som trafikeras av tåg mellan Karlskrona och Emmaboda. Det finns dock inget tågstopp inom orten. Längs delar av järnvägen slingrar sig Silletorpsån, som är en viktig biologisk korridor med höga naturvärden. Bebyggelsen i Spjutsbygd utgörs till största del av småhusbebyggelse och lantbruk belägna i ytterkanterna av samhället. I orten finns förskola, behandlingshem, företag inom besöksnäringen, livsstilsföretag samt en idrottsplats. Det finns även en badplats med anlagd sandstrand vid insjön Stengölen. Runt om sjön finns naturområden och rekreationsområden.

Kollektivtrafik med buss finns längs Spjutsbygdsvägen och Bostorpsvägen. Turtätheten är idag låg vilket leder till att boende och besökare till stor del är beroende av bilen som transportmedel. Inget gång- och cykelvägnät



Avstånd till målpunkter från Spjutsbygd.



finns inom eller runt Spjutsbygd idag.

Vattenförsörjningen i Spjutsbygd sker kommunalt via brunnar inom orten, men är bristfällig. Överföringsleder kommer dras till orten från Rödeby. Avloppet pumpas till Koholmens reningsverk.

Ortens styrkor och svagheter

- + Närhet till väg 28
- + Flertalet arbetstillfällen
- + Närhet till naturområden

- Bristande kommersiell och offentlig service samt bristande kollektivtrafik
- Bristande gång- och cykelvägar inom och till omkringliggande orter

Utveckling

Spjutsbygd ligger längs det föreslagna utvecklingsstråket i nord-sydlig riktning längs väg 28 och järnvägensdragning, vilket skapar goda förutsättningar för utveckling av kommunikationer, service och bostäder. Förbättrade kommunikationer och kollektivtrafiksmöjligheter är viktigt för att Spjutsbygd och andra orter längs detta utvecklingsstråk kan komplettera varandra med olika funktioner. Det ökar även möjligheten för kollektivt resande. Utveckling av gång- och cykelvägar bör också främjas, både inom orten och till omkringliggande orter. Bland annat till Rödeby som innefattas av ett större serviceutbud samt norrut mot Nävrågöl och Holmsjö. Det finns även ett behov av en gång- och cykelväg mellan Stengölen och Spjutsbygd.

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs Spjutsbygdsvägen och Bostorpsvägen, för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utvecklingen av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka flerfamiljshus kan vara lämpligt. En utveckling av Spjutsbygd bör för övrigt ske med hänsyn till järnvägen som sträcker sig genom orten, då den skapar en barriäreffekt. Även Silletorpsån sträcker sig genom orten och omfattas av strandskydd, vilket bör beaktas vid en utveckling av orten.

Sjön Stengölen är utpekade som LIS-områden med högre täthet. Detta medger landsbygdsutveckling som skäl för dispens och upphävande av strandskydd kring sjön. Hänsyn ska dock tas till eventuella naturvärden samt rekreativvärden. Läs mer om LIS under fördjupningsområdet *LIS-områden*.

I Spjutsbygd finns det idag detaljplanelagd mark som inte är helt utbyggd. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

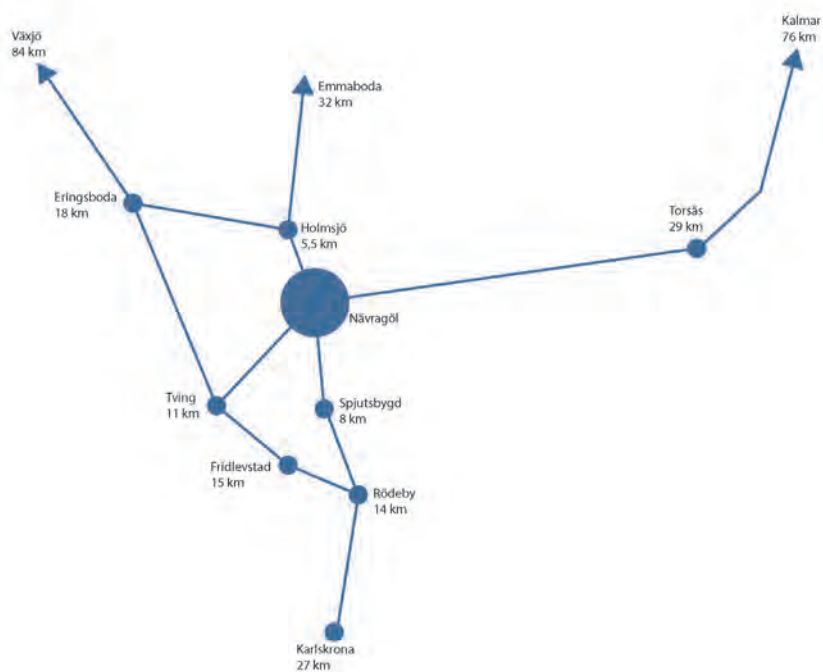
Hänsyn

Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

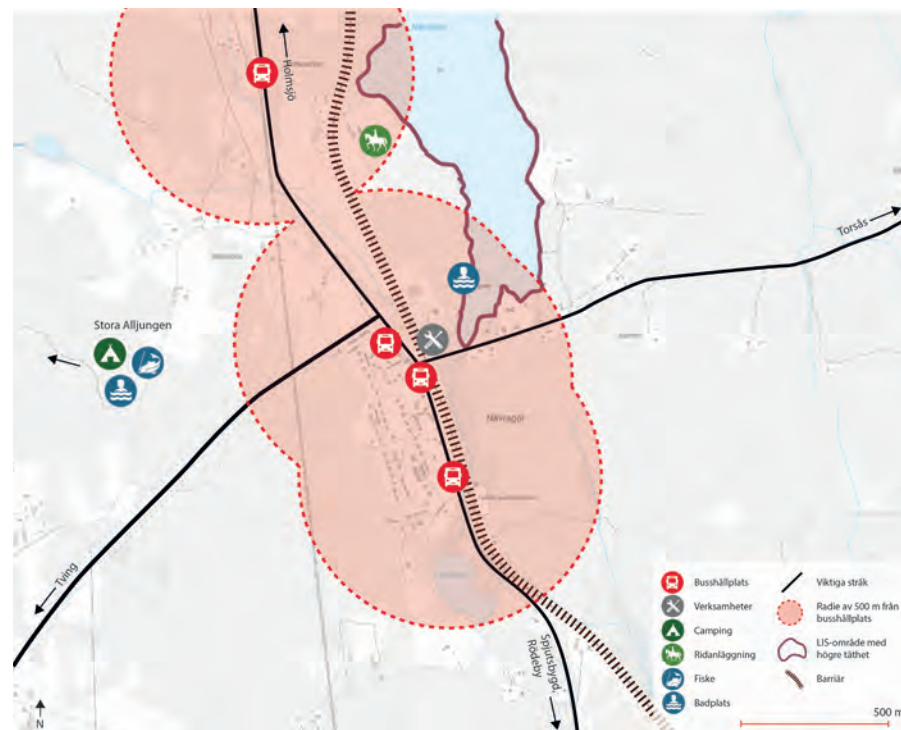
- Strandskyddat område längs Silletorpsån
- Riksintresse Försvarsmakten
- Riksintresse väg och järnväg
- Jordbruksmark
- Vattenskyddsområde norr om Spjutsbygd

Nävrögöl

Nävrögöl är beläget längs väg 28 cirka 14 km från Rödeby. Genom orten sträcker sig järnvägen som trafikeras av tåg mellan Karlskrona och Emmaboda. Det finns dock inget tågstopp inom orten. Längs delar av järnvägen slingrar sig Silletorpsån, som är en viktig biologisk korridor. Bebyggelsen i orten består till största del av småhusbebyggelse belägna väster om väg 28 och järnvägen. Österut är bebyggelsen glesare med enstaka småhus. I ytterkanterna av samhället finns även flera lantbruk belägna. Norr om Nävrögöl finns en ridanläggning och inom orten finns flera mindre företag inom byggbranschen, hantverk, bostadsbolag, bilbranschen och övrig service. Väster om orten ligger sjön Stora Alljungen som är ett uppskattat friluftsområde där friluftsverksamheter bedrivs. Här finns även vandringsleder, möjlighet till fiske, camping och badplats. Blekingeleden går längs Stora Alljungen och söder om Nävrögöl.



Avstånd till målpunkter från Nävrögöl.



Kollektivtrafik med buss finns längs väg 28. Det finns även en gång- och cykelväg längs med väg 28 inom Nävrögöl samt norrut till Holmsjö.

Holmsjö vattenverk försörjer Nävrögöl med vatten. Vattentillgången är idag bristfällig och en överföringsledning för vatten behöver dras från Karlskrona vattenverk för att både Holmsjö och Nävrögöl ska kunna utvecklas.

Ortens styrkor och svagheter

- + Ortens styrkor och svagheter
- + Närhet till väg 28
- + Närhet till rekreations- och friluftsområde vid sjön Stora Alljungen
- + Närhet till naturområden
- + Aktivt föreningsliv

- Få arbetsplatser
- Bristande kommersiell och offentlig service
- Bristande gång- och cykelvägar inom och till omkringliggande orter

Utveckling

Nävrägöl ligger längs det föreslagna utvecklingsstråket i nord-sydlig riktning längs väg 28 och järnvägens dragning, vilket skapar goda förutsättningar för utveckling av kommunikationer, service och bostäder. Förbättrade kommunikationer och kollektivtrafikmöjligheter är viktigt för att Nävrägöl och andra orter längs detta utvecklingsstråk ska kunna komplettera varandra med olika funktioner. Utveckling av gång- och cykelvägar bör också främjas, både inom orten och till omkringliggande orter. Bland annat norrut mot Holmsjö samt söderut mot Spjutsbygd och Rödeby.

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs väg 28, för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka flerfamiljshus kan vara lämpligt. En utveckling av Nävrägöl bör för övrigt ske med hänsyn till järnvägen som sträcker sig genom orten, då den skapar en barriäreffekt. Även Silletorpsån sträcker sig genom orten och omfattas av strandskydd, vilket bör beaktas vid en utveckling av Nävrägöl.

Nävräsjön är utpekad som LIS-områden med högre täthet. Detta medger landsbygdsutveckling som skäl för dispens och upphävande av strandskydd kring sjön. Hänsyn ska dock tas till eventuella naturvärden samt rekreationsvärden. Stora Alljungen är utpekad som LIS-område med lägre täthet. Då sjön är mycket värdefull för det rörliga friluftslivet har sjön särställts från de övriga LIS-områdena och endast åtgärder som främjar det rörliga friluftslivet ska tillåtas. Läs mer om LIS under fördjupningsområdet *LIS-områden*.

I Nävrägöl finns det idag detaljplanlagd mark som inte är helt utbyggd. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

Hänsyn

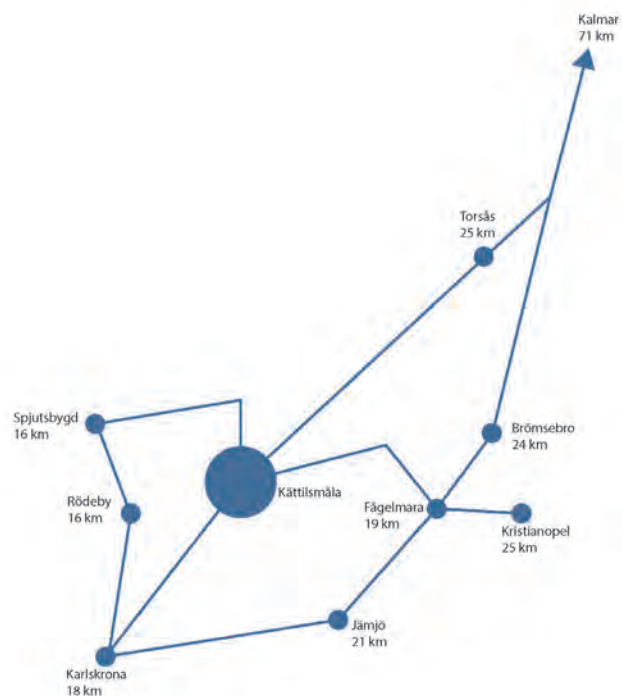
Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

- Jordbruksmark
- Strandskydd längs Silletorpsån
- Riksintresse Försvarmakten
- Riksintresse väg och järnväg

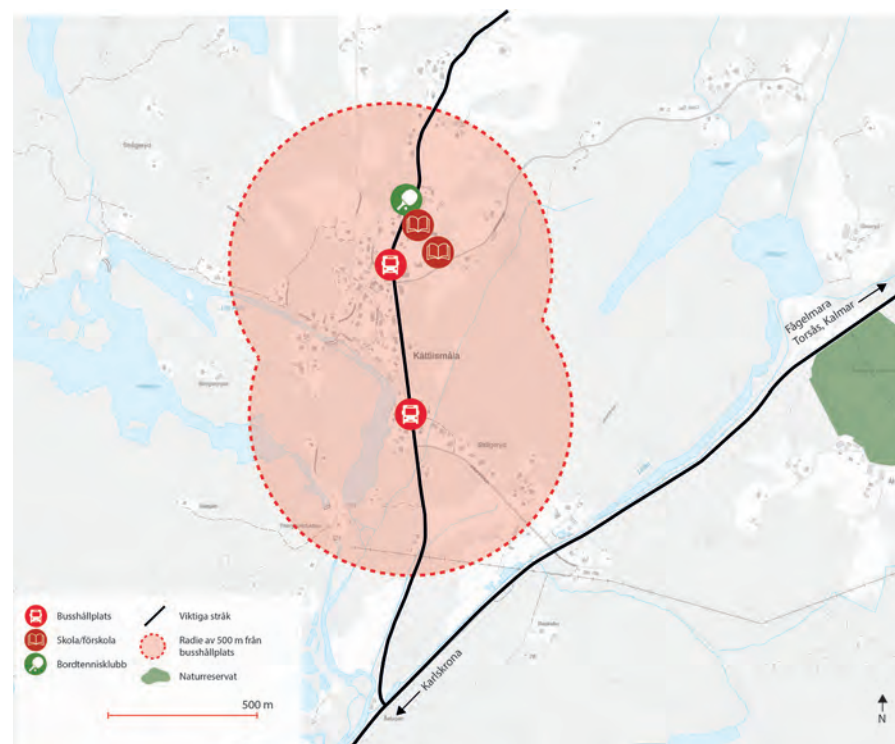
Kättilsmåla

Kättilsmåla är beläget ungefär 18 km nordost om Karlskrona, längs Lyckeåborgsvägen. Bebyggelsen utgörs till största del av småhusbebyggelse och lantbruk belägna i ytterkanterna av samhället. Det finns idag en skola med elever från förskoleklass till årskurs sex samt en förskola och ett fritidshem. I orten finns en bordtennisklubb och ett för övrigt aktivt föreningsliv som bland annat driver ungdomsgård och fritidsaktiviteter. Väster om Kättilsmåla finns flertalet sjöar med badplatser och intilliggande rekreationsområden. Blekingeleden går mellan stora Åsjön och Mörtsjön och vidare söder om Kättilsmåla. Det finns även flera vandringsleder från Bastasjö som sträcker sig mot Kättilsmåla.

Busshållplatser finns längs Klementsmlarvägen, Kättilsmålavägen och Strågerysvägen, men turtätheten är låg vilket leder till att boende och besökare är beroende av bilen som transportmedel. I dagsläget finns



Avstånd till målpunkter från Nävrögöl.



inget gång- och cykelvägnät i eller runt Kättilsmåla.

Kättilsmåla försörjs med vatten från Karlskrona vattenverk i Lyckeby. Avloppet pumpas till Koholmens reningsverk.

Ortens styrkor och svagheter

- + Närhet till Karlskrona
- + Närhet till natur- och friluftsområden
- + Aktivt föreningsliv
- Få arbetsplatser
- Bristande offentlig och kommersiell service
- Bristande kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar inom och till omkringliggande orter

Utveckling

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs Klementsålarvägen, Kättilsålarvägen och Strågerydsvägen för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En utveckling av kollektivtrafiken är av vikt till och från större orter och till Karlskrona centrum för att öka möjligheten för kollektivt resande. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås ske i form av småhus, såväl sammanbyggda som friliggande. Även flerfamiljshus är efterfrågat. För övrigt bör en utveckling av gång- och cykelvägar inom Kättilsåla samt till omkringliggande orter främjas.

I Kättilsåla finns det idag detaljplanlagd mark som inte är helt utbyggd. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

Hänsyn

Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

- Jordbruksmark
- Kulturmiljö
- Naturreservat öster om orten
- Strandskyddat område vid sjöar och vattendrag
- Riksintresse Försvarsmakten

Ortens styrkor och svagheter

- + Arbetsstillfällen
- + Kommersiell service i form av dagligvaruhandel
- + God kollektivtrafikförsörjning
- + Närhet till Kristianopel, Jämjö och Torsås
- + Ligger längs E22
- + Idrottsplats

- E22 går genom samhället vilket bidrar till en barriäreffekt
- Bristande offentlig service
- Bristande kommersiell service

Utveckling

Fågelmara och Kristianopel, beläget öster om Fågelmara, är två orter som ligger på nära avstånd från varandra. Ortarna har olika funktioner vilket gör att de har möjlighet att komplettera varandra gällande utbud av funktioner. Detta är en styrka ur ett utvecklingsperspektiv då respektive ort kan stärkas inom sina redan befintliga styrkor medan ett kompletterande utbud finns i en närliggande ort. I Fågelmara kan fortsatt fokus ligga på att utveckla arbetsplatser och kommersiell service medan Kristianopel har möjlighet att ytterligare utveckla besöksnäringen. En utveckling som bygger på att de båda orterna kompletterar varandra förutsätter dock goda kommunikationsmöjligheter mellan orterna, både med kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar. Även inom orterna är det viktigt med möjligheter att gå och cykla, inte minst till olika funktioner eller målpunkter. Det är även viktigt med en utveckling av bra kollektivtrafik till och från större orter.

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs E22 för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås ske i form av

småhus, såväl sammanbyggda som friliggande. Även flerfamiljshus är efterfrågat.

I Fågelmara finns det idag detaljplanlagd mark som inte är helt utbyggd. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

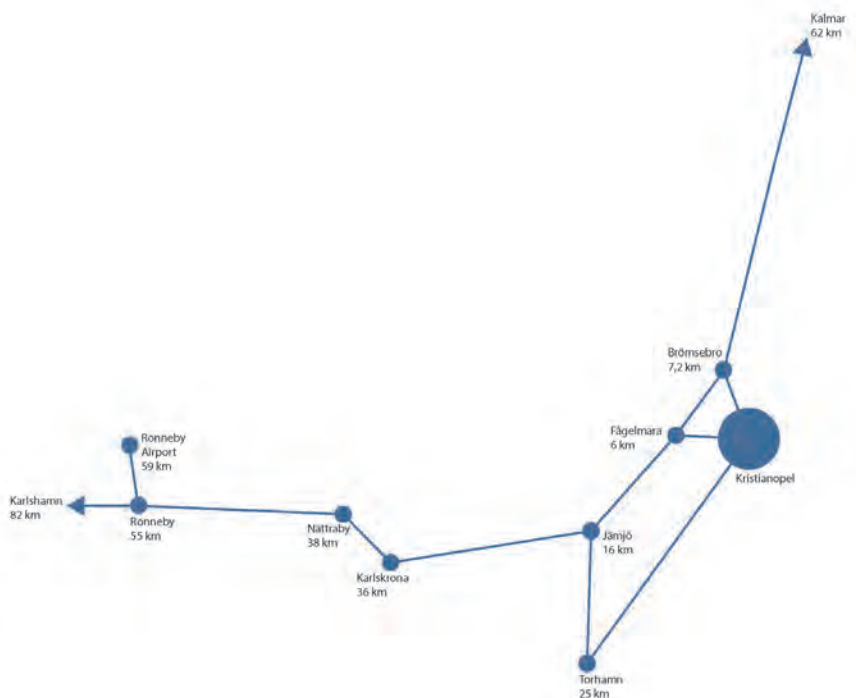
Hänsyn

Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

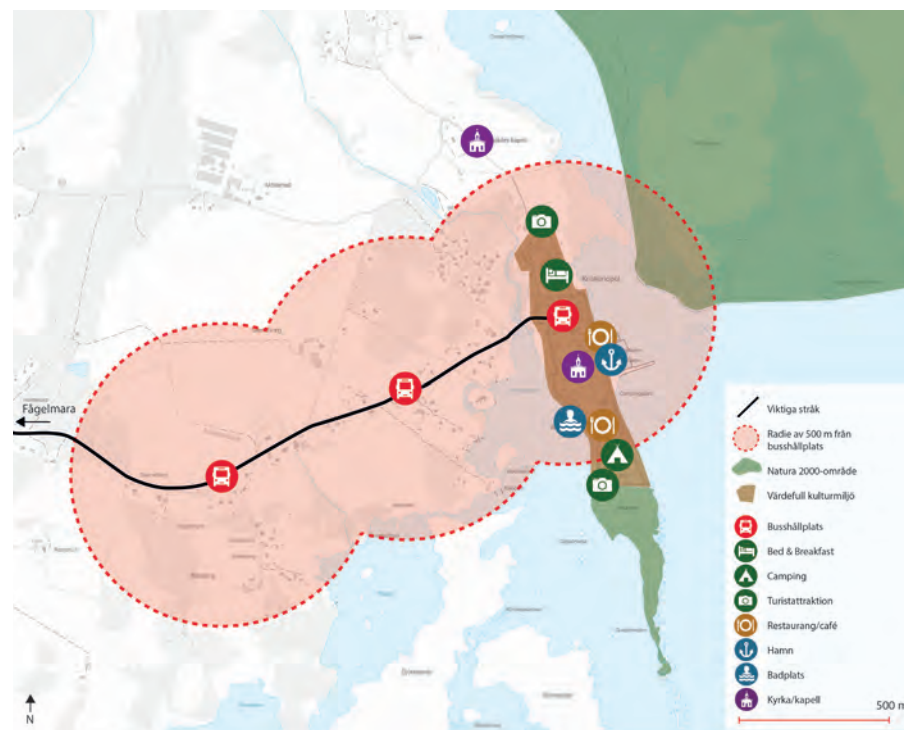
- Jordbruksmark
- Vattenskyddsområde
- Riksintresse Försvarsmakten

Kristianopel

Kristianopel är en liten by vid Östersjöns kust, belägen i Blekinges nordostligaste hörn mellan Kalmar och Karlskrona. I orten finns ett antal småbutiker, kyrka, marknader, restauranger, camping och andra funktioner inom besöksnäringen. Kristianopel har även ett aktivt föreningsliv som bland annat bidrar till utveckling inom orten samt fritidsaktiviteter. Orten är för övrigt ett välkänt besöksmål, främst under sommaren. Gästhamnen i Kristianopel är ett mycket populärt stopp för seglare. Kristianopel är även ett nav i ARK 56 och genom orten går vandrings- och cykelled utpekade av ARK56. ARK56 är ett nätverk av leder i Biosfärsområde Blekinge Arkipelag och som är utsedd av UNESCO för sina unika natur- och kulturvärden. Kristianopel omgärdas av områden av stor vikt för djur- och växtlivet. Det finns bland annat ett naturreservat som innefattar rekreativområden norr om orten och



Avstånd till målpunkter från Nävrögöl.



även flertalet Natura 2000-områden i anslutning till orten. Söderut finns även ett område som är välbesökt av sälar.

Under 1600-talet hade Kristianopel stadsrättigheter och var Nordens första renässansstad och karaktäristiskt för byn idag är resterna efter ringmuren, som på många ställen är intakt och välbevarad. Bebyggelsen som ligger längs med bygatan kännetecknas av en äldre karaktär. Kristianopel omfattas idag av riksintresse för kulturmiljö.

Kollektivtrafik med buss finns längs Kristianopelvägen, men turtätheten är låg vilket bidrar till ett boende av bilen för boende och besökare.

Vattenförsörjningen i Kristianopel är idag bristfällig och sker från Fågelmara vattenverk. Avloppet pumpas till Söremåla reningsverk som idag är i behov av att förnyas, vilket kommer ske år 2022/2023.

Ortens styrkor och svagheter

- + Kommersiell service
- + Besöksmål och kulturmiljö
- + Närhet till Fågelmara
- + Aktivt föreningsliv
- + Unik och särpräglad bykaraktär med historiska rötter

- Bristande kollektivtrafik
- Få arbetsplatser
- Bristande offentlig service

Utveckling

Kristianopel och Fågelmara, beläget väster om Kristianopel, är två orter som ligger på nära avstånd från varandra. Orterna har olika funktioner vilket gör att de har möjlighet att komplettera varandra gällande utbud av funktioner. Detta är en styrka ur ett utvecklingsperspektiv då respektive ort kan stärkas inom sina redan befintliga styrkor medan ett kompletterande utbud finns i en närliggande ort. I Kristianopel finns möjlighet att utveckla besöksnäringen medan Fågelmara har möjlighet att utveckla arbetsplatser och kommersiell service. En utveckling som bygger på att de båda orterna kompletterar varandra förutsätter dock goda kommunikationsmöjligheter mellan orterna, både med kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar. Även inom orterna är det viktigt med möjligheter till att gå och cykla, inte minst till olika funktioner och målpunkter. Kustvägen, en välanvänd cykelväg längs den östra kusten i Karlskrona kommun, kan också förbättras, inte minst för möjligheten att utveckla besöksnäringen i Kristianopel. För övrigt är det viktigt med en utveckling av bra kollektivtrafik till och från större orter.

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatser för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö.

Det är av stor vikt att placering och utformning av ny bebyggelse förhåller sig till de forn- och kulturvärden som finns inom orten då dessa både är av värde ur ett historiskt perspektiv och är viktig för besöksnäringen och ortens identitet. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka flerfamiljshus kan vara aktuellt.

Ett stadsmiljöprogram föreslås tas fram där bevarandevärden och utvecklingsmöjligheter tydligt framgår. Läs mer om kulturmiljö och världsarv här.

Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

Hänsyn

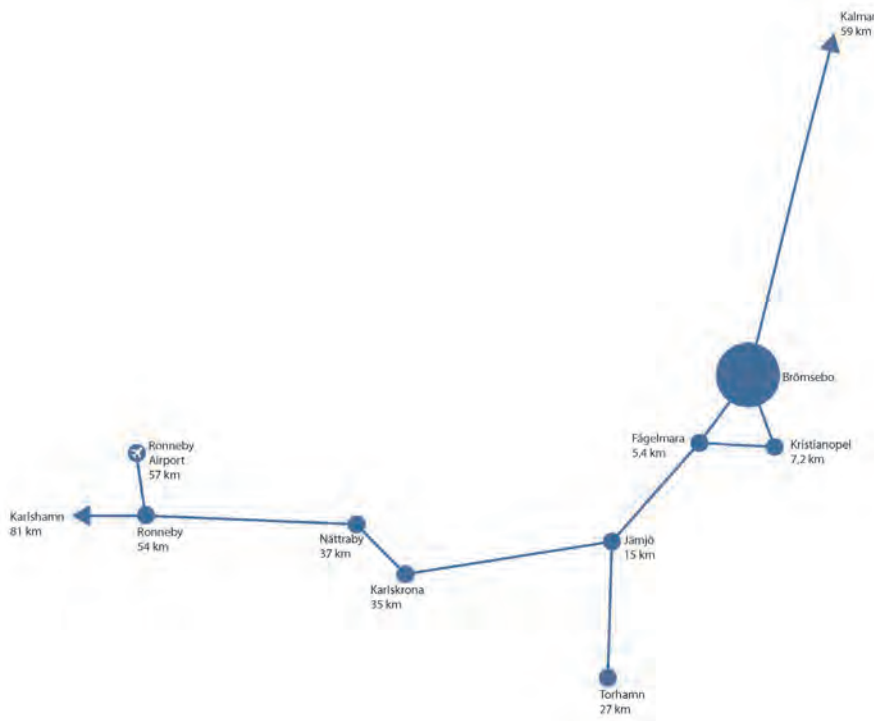
Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

- Jordbruksmark
- Riksintresse Försvarsmakten
- Riksintresse för högexploaterad kust
- Riksintresse kulturmiljö
- Natura 2000-områden
- Strandskydd
- Djur- och växtskyddsområde

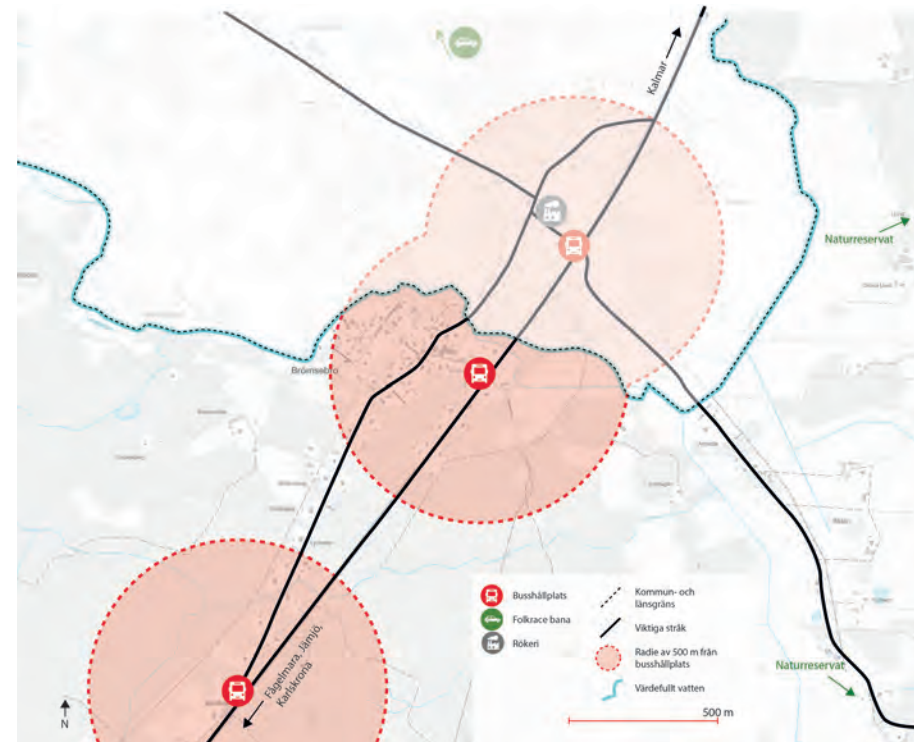
Brömsebro

Brömsebro ligger vid E22 på båda sidor om kommungränsen mellan Torsås och Karlskrona. Samhället har växt upp kring en järnvägsstation som anlades vid förra sekelskiftet, men stationen är idag nedlagd. Närheten till E22 bidrar dock till goda kommunikationsmöjligheter till omkringliggande orter och kollektivtrafik med buss finns längs vägen med förbindelse till Torsås och Karlskrona. I Brömsebro finns ett rökeri som bidrar till arbetsplatser i orten. Norr om orten finns även en folktracebana. Bebyggelsen utgörs till största del av småhusbebyggelse och omkring orten finns flera lantbruk och jordbruksmark.

Att Brömsebro ligger i två kommuner och två olika län medför utmaningar. Bland annat när det gäller kommunala frågor såsom vatten och avlopp. Det har även gjort att orten har förändrats över tid, från att vara en tätort,



Avstånd till målpunkter från Nävrögöl.



till småort, till att delas upp till två småorter, till att idag ha vuxit samman och blivit en småort.

Vattenförsörjningen i Brömsebo är idag bristfällig och sker från Fågelmara vattenverk. Avloppet pumpas till Söremåla reningsverk som idag är i behov av att förnyas, vilket kommer ske år 2022/2023.

Ortens styrkor och svagheter

- + Besöksmål och kulturmiljö
- + Närhet till E22
- + Närhet till Fågelmara, Kristianopel och Torsås
- + God kollektivtrafikförsörjning
- Ligger inom två kommuner
- Få arbetsplatser
- Bristande offentlig och kommersiell service

Utveckling

En utveckling av ny bebyggelse, både bostäder och service, bör främst ske i eller i anslutning till redan befintlig bebyggelsestruktur samt i närheten av busshållplatserna som finns längs E22, för att stärka underlaget för service och kollektivtrafik. En koncentration av bebyggelsen gör även att andra områden med höga naturvärden kan bibehållas för växt- och djurlivet samt det rörliga friluftslivet. En viss spridning av bebyggelse kan dock vara lämplig om detta krävs för bevarande av exempelvis jordbruksmark och kulturmiljö. Utveckling av bostadsbebyggelse föreslås främst ske i form av friliggande småhus, rad- och parhus men även enstaka flerfamiljshus kan vara aktuellt. Exploatering bör ske på sätt som minimerar riskerna för negativ bullerpåverkan från E22 och konflikter med jordbruket. Brömsebro's historiska värden bör även bevaras, underhållas och framhåvas vid en utveckling.

Brömsebro ligger nära både Fågelmara och Kristianopel som innefattas av olika funktioner och utbud såsom arbetsplatser, turism och kommersiell service, vilket Brömsebro kan dra nytta av. Vid en utveckling av Brömsebro är det därmed viktigt att stärka kommunikationen mellan dessa tre orter. En cykelväg skulle eventuellt kunna anläggas till Fågelmara på den gamla banvallen, detta måste dock ske i samverkan med Torsås kommun. Även cykelvägar till andra omkringliggande orter kan bidra till en positiv utveckling av Brömsebro. Vid planeringen av ett gång- och cykelstråk längs kusten bör därför en tydlig koppling finnas till Brömsebro. För övrigt är det viktigt med utveckling av god kollektivtrafik till och från större orter, både inom och över kommungränsen, för att öka

möjligheten för kollektivt resande.

En framtida utveckling av Brömsebro bör ske i samråd mellan Karlskrona kommun och Torsås kommun. Ett samarbete krävs bland annat gällande infrastrukturfrågor, såsom vatten och avlopp. Även en framtida mer utvecklad ortsanalys av Brömsebro i samarbete med Torsås kommun kan vara aktuell.

I Brömsebro finns det idag detaljplanlagd mark som inte är helt utbyggd. Gällande detaljplaner och kommunala tomter till salu går att läsa om på kommunens hemsida.

Hänsyn

Vid en utveckling bör hänsyn tas till:

- Jordbruksmark
- Riksintresse Försvarsmakten
- Riksintresse Högexploaterad kust
- Värdefulla vatten Naturvårdsverket vid Brömsebäcken
- Riksintresse väg

Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagna mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Naturvärden
- Dricksvatten

Naturvärden

Vid byggnation på landsbygden kan det finnas en risk för påverkan på naturvärden. Eventuella naturvärden på platsen och lämpligheten av ny bebyggelse ska studeras i varje specifikt fall.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Eftersom inga konkreta utvecklingsområden pekats ut i detta fördjupningsområde blir även möjligheterna till anpassning än större i efterföljande skeden. I första hand bör ny bebyggelse förläggas till platser som inte har höga naturvärden. Om situationen är sådan att naturvärden ändå inte helt kan undvikas ska hänsyn tas till gröna kopplingar och spridningskorridorer samt rödlistade arter. Hushållningsprincipen bör även gälla, vilket innebär att mer mark än nödvändigt inte ska tas i anspråk.

Dricksvatten

Några av Karlskrona kommuns orter på landsbygden har idag egen vattenförsörjning från närområdet och befintlig bebyggelse ligger på eller i direkt anslutning till ett fastställt vattenskyddsområde. De restriktioner som finns inom vattenskyddsområdet kan därför försvåra en utveckling av orten. Om ny bebyggelse och infrastruktur ej hanteras på ett korrekt sätt finns risk för kontaminering av vattenresursen. Med anledning av detta är det av stor vikt att bebyggelse uppförs så att skada på vattenförsörjningen undviks samt att verksamheter som ej går att förena med föreskrifter inom vattenskyddsområdet ej tillåts. Orenat dagvatten får aldrig ledas ner till en vattenresurs utan ska renas innan det släpps vidare.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

I efterföljande planering är det viktigt att dagvattenhanteringen studeras ingående. Inom vattenskyddsområden är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är ett tankesätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde. Verksamheter som inte är lämpliga inom ett vattenskyddsområde förläggs bäst till ytor utanför vattenskyddsområdet.

Sociala konsekvenser

Urbaniseringen är en stark trend som märks av även inom Karlskrona kommun. Generellt sett minskar befolkningen på landsbygden, även om befolkningen i vissa orter är stabil eller något ökande. Det sviktande befolkningsunderlaget gör det svårt att behålla service på landsbygden, något som får stora konsekvenser för de som bor kvar. Den sociala gemenskapen och sammanhållningen som ofta finns i mindre orter på landsbygden är en viktig drivkraft som behöver tas tillvara bättre för att vända utvecklingen och få fler att befolka landsbygden.

Det är viktigt att de kvaliteter som finns på landsbygden lyfts fram och förstärks för att utveckling och befolkningsökning ska kunna ske även här. Inte minst för att de verksamheter som finns i dessa områden idag ska fortsätta finnas kvar. Många av dessa verksamheter är viktiga för kommunen då de exempelvis kan bidra med livsmedel eller andra resurser. Landsbygdsområdena har många viktiga ekosystemtjänster

som är nödvändiga för alla invånare i kommunen, såväl de som bor i Karlskrona tätort som de som bor på andra platser.

Utveckling av landsbygden är således inte endast av intresse för bofasta på dessa platser utan av vikt för hela kommunen. Karlskrona kommun ser det därför som viktigt att underlätta byggnation av bostäder och etablering av verksamheter på landsbygden. Samtidigt bör detta ske på ett kontrollerat sätt för möjligheten att erbjuda kommunal service i form av exempelvis förskolor och hemtjänst. Det är därför av stor vikt att riktlinjerna för byggande på landsbygden följs.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora investeringar som kommer behövas är bland annat:

- Utbyggt vatten- och avloppsnät, där vissa orter är i behov av större insatser.
- Utbyggnad av lokalvägar för biltrafik samt gång- och cykelvägar
- En viss utbyggnad av övrig kommunal service som skolskjutsar och hemtjänst mm.
- Utbyggnad av fiber
- En viss utökning av befintlig kollektivtrafik.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.



LIS-områden

För landsbygden pekas ett antal LIS-områden ut. Vid utpekandet av LIS-områden har principerna om att satsa på en större utbyggnad i ett nord-sydligt stråk i den norra kommundelen tillämpats, enligt utvecklingsstrategin för landsbygden som kan ses i fördjupningsområdet *Landsbygden*.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge

Kommunen kan i översiktsplanen peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS-områden. Inom utpekade LIS-områden kan landsbygdsutveckling användas som särskilt skäl för dispens och upphävande av strandskyddet. Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller längs alla kuster, sjöar och vattendrag i hela landet med syfte att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till stranden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv, såväl på land som i vatten. Skyddet omfattar generellt 100 meter från strandkanten, både in på land och ut i vattnet. Länsstyrelsen kan även utöka skyddet till att gälla upp till 300 meter. Läs mer om vad strandskydd är i faktarutan till höger.

LIS-områden kan pekas ut i hela landet men med vissa begränsningar längs havskusterna, större sjöar och i närheten av tätorter. För Karlskrona kommun innebär det att sjöar och vattendrag kan pekas ut som LIS-områden men att denna möjlighet inte finns för havskusten.

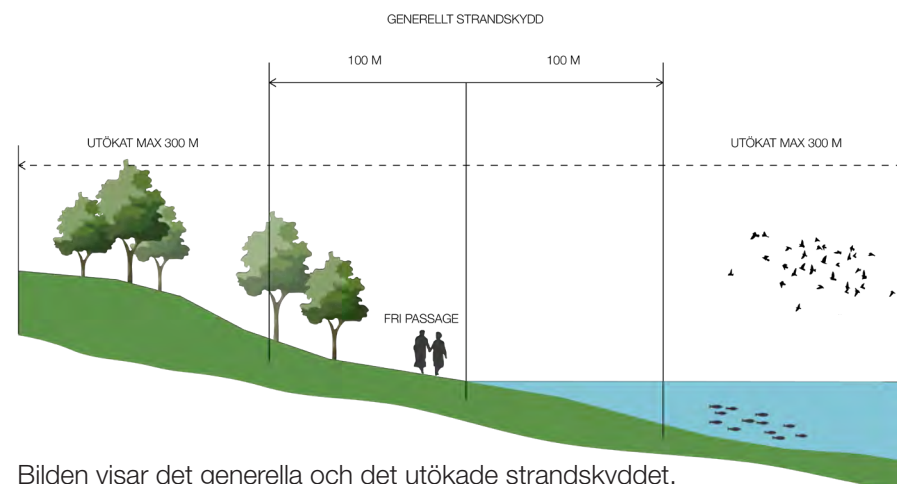
Syftet med LIS-områden är att stimulera utvecklingen på landsbygden genom att tillåta verksamheter, anläggningar och bebyggelse i anslutning till eller i närheten av strandkanten, det vill säga inom strandskyddat område. LIS-områden kan pekas ut i områden som har god tillgång till fria strandområden och där en viss byggnation kan ske samtidigt som strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Åtgärder som kan komma ifråga för upphävande av eller dispens från strandskyddet med hänvisning till landsbygdsutveckling är åtgärder som bidrar till att skapa långsiktiga arbetstillfällen, ökat underlag för kollektivtrafik eller som

Vad är strandskydd?

Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till stranden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv, såväl på land som i vatten.

Det generella strandskyddet omfattar hela Sveriges kust och alla sjöar och vattendrag. Strandskyddet gäller i allmänhet 100 meter från strandlinjen, både in på land och ut i vattnet. Skyddet kan i vissa fall vara utökat upp till 300 meter, som också kan gälla in på land och ut i vattnet. Strandskyddet innebär att vissa åtgärder är förbjudna. Det kan exempelvis vara att bygga nytt, förändra livsvillkoren för djur och växter eller genomföra åtgärder som inskränker allmänhetens tillgång till stranden.

Kommunen ansvarar för att besluta om dispenser och upphävande av strandskydd i detaljplaner. Länsstyrelsen bevakar strandskyddsintresset vid kommunal planläggning och kan överpröva kommunala dispenser och upphävandet av strandskyddet i detaljplan. Länsstyrelsen får även i enskilda fall besluta om att upphäva strandskyddet i ett område till exempel om strandskyddet gäller vid en liten sjö eller litet vattendrag och områdets betydelse för att tillgodose strandskyddets syften är liten. Vid varje beslut om dispens eller upphävande ska en fri passage säkerställas för allmänheten. Anledningen till att det finns ett krav om fri passage grundar sig i att det fortfarande ska vara möjligt för allmänheten att nå strandkanten samt att det fortsatt ska finnas goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Kravet om fri passage gäller dock inte om den planerade bebyggelsens/ anläggningens funktion förhindrar detta.



Bilden visar det generella och det utökade strandskyddet.

bidrar till att utveckla eller upprätthålla serviceunderlaget på landsbygden. Landsbygdsutveckling kan således vara utveckling av nya eller befintliga verksamheter och besöksmål eller nya bostäder och fritidsbostäder i det fall de skapar underlag för att service och kollektivtrafik ska kunna finnas kvar och utvecklas. De verksamheter som avses är ofta, men inte alltid, kopplat till turism då detta är en växande sektor.

Gäller prövningen ett enstaka en- och tvåbostadshus inom ett LIS-område måste detta uppföras i anslutning till ett befintligt bostadshus för att dispens ska kunna ges. Två eller fler bostadshus räknas som en grupp och ska således prövas mot skälet om landsbygdsutveckling.

För åtgärder i vattenområdet kan det, förutom dispens från eller upphävande av strandskydd, även komma att krävas tillstånd enligt 11 kap. 9 § MB.

Vad säger lagen?

7 kap 18 d § miljöbalken

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen får man också beakta om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden. Om prövningen gäller en dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus med tillhörande komplementbyggnader och andra åtgärder ska man i stället beakta om huset eller husen avses att uppföras i anslutning till ett befintligt bostadshus.

Strandskyddet och LIS-områden regleras av Miljöbalken 7 kap. 13-18§.

Kriterier för LIS i Karlskrona kommun

Till grund för utpekandet av nya LIS-områden i Karlskrona kommun har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna ska säkerställa att de föreslagna områdena kan bidra med en landsbygdsutveckling genom att stärka befintlig service, öka befolkningsunderlaget eller genom möjliggörande av åtgärder som kan bidra positivt till natur- och friluftsliv. De begränsningar som finns vid att peka ut LIS-områden längs

havskusten gör att det enbart blir möjligt att peka ut sjöar och vattendrag som LIS-områden i Karlskrona kommun. De sjöar som enligt kriterierna anses lämpliga för LIS ska ha en möjlighet att med ny bebyggelse eller verksamheter kunna öka eller behålla befintlig service, andel bofasta eller bidra till utvecklingen av ett besöksmål kopplat till naturmiljö, friluftsliv eller kulturmiljö. För samtliga sjöar gäller följande kriterier:

- Sjön ska ligga norr om Rödeby.
- Hänsyn ska tas till naturvärden. I de fall det inte finns en naturvärdesinventering ska en sådan göras för att visa hur föreslagen utveckling tar hänsyn till värdefull naturmiljö.

En gränsdragning har gjorts vid Rödeby med hänvisning till att Karlskrona kommun tolkat att områden söder om Rödeby ligger alltför nära centralorten för att utgöra underlag för landsbygdsutveckling. I östra delen av kommunen som också ligger på ett betydande avstånd från centralorten finns inte lika många sjöar. Detta medför att kravet om god tillgång på fria strandområden kan komma att påverkas allt för mycket om LIS-områden pekas ut här.

Utöver dessa kriterier ska även minst ett av följande kriterier uppfyllas för att sjön ska kunna pekas ut som LIS-område:

- Sjön ligger i anslutning till större trafikinfrastruktur såsom järnvägen, väg 28 och väg 122.

och/eller:

- Sjön ligger i anslutning till en befintlig ort med potential till landsbygdsutveckling och kan därmed stärka orten med ökat befolkningsunderlag och/eller initiera/stärka förutsättningar för företagande, service och turism.

och/eller:

- Sjön ligger i anslutning till redan bebyggda områden eller områden där det finns en kulturhistorisk miljö eller kopplingar till friluftsliv.

För att precisera hur de olika LIS-områdena bör användas har de delats in i två kategorier: högre täthet och lägre täthet. Indelningen av LIS-områdena i två grupper syftar till att förmedla vilken karaktär som anses lämplig för den aktuella platsen. Dels kan det finnas variationer i hur mycket platsen tål men det ger även en indikation till var det kan vara lämpligt med en utbyggnad av infrastruktur och service. Kravet om fri passage gäller i båda kategorierna, liksom kravet om samlokalisering vid prövning av ett enstaka en- eller tvåbostadshus.

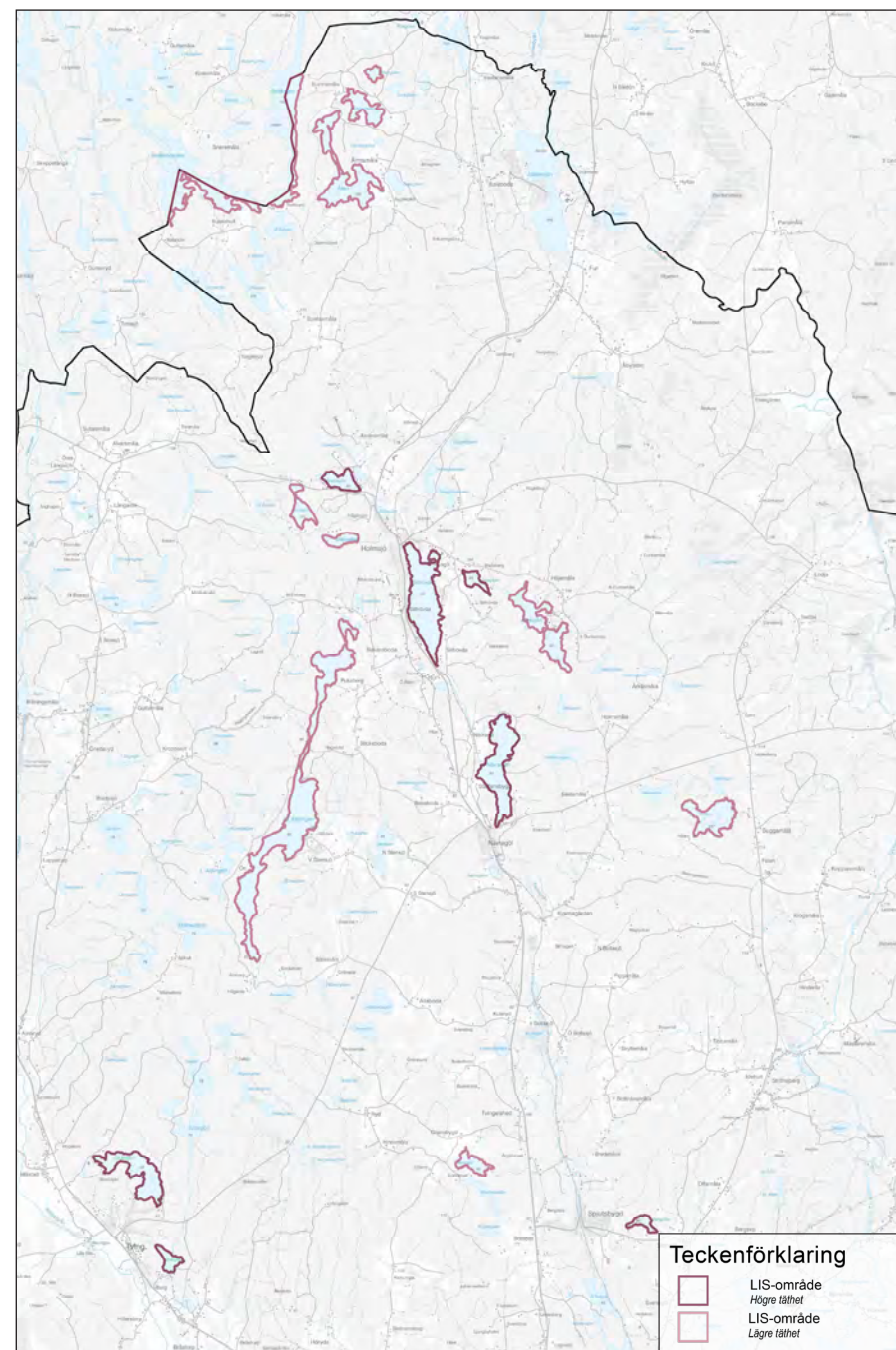
Högre täthet: Med högre täthet menas att det utpekade området är lämpligt för kluster av ny bebyggelse samt att det finns en närhet till befintliga bostäder och service för att detta ska stärkas utav en ny bebyggelse. Högre täthet har de områden fått som ligger nära befintliga orter och befintlig infrastruktur så att detta på ett ekonomiskt hållbart sätt kan byggas ut, liksom möjligheten att tillhandahålla kommunal service.

Området är dock även lämpligt för andra typer av åtgärder eller bebyggelse. Till exempel åtgärder för att tillgängliggöra naturområden eller på annat sätt stärka friluftslivet.

Lägre täthet: Med en lägre täthet menas att platsen är lämplig för glesare bebyggelse, exempelvis i form av enstaka hus. Det finns även möjlighet att utveckla platsen för att tillgängliggöra naturen och landsbygden. Åtgärder som gynnar besöksnäringen och friluftslivet är därför extra lämpliga här. De sjöar som ligger mer perifert har ansetts mer lämpliga för en lägre täthet med endast enstaka nya bostäder samt åtgärder, anläggningar eller byggnader för att främja friluftsliv, tillgängligheten till naturmiljön eller framhäva ett kulturhistoriskt intressant landskap.

Utpekade LIS-områden

I Karlskrona kommun finns cirka 280 sjöar över 1 hektar. Av dessa ligger cirka 230 sjöar norr om Rödeby, och det är dessa som har varit aktuella att studera i framtagandet av LIS-områden. En naturvärdesinventering har tagits fram för 24 sjöar inom det aktuella området. Dessa 24 sjöar har



valts då de anses uppfylla ett eller flera av de tre ovannämnda kriterierna. Genom appliceringen av kriterierna för LIS (se avsnitt ovan) har vissa sjöar som naturinventerats fallit bort och totalt har 18 sjöar pekats ut som LIS-områden. För samtliga utpekade LIS-sjöar ska hänsyn tas till de naturvärden som identifierats vid naturvärdesinventeringen vid ett ianspråktagande av mark inom LIS-området. Om naturinventering inte finns idag ska en sådan tas fram.

De LIS-sjöar som pekas ut har pekats ut i sin helhet. Detta för att öka möjligheten till genomförande. Avsikten är dock inte att sjöarna ska kringbyggas helt. Gällande de områden som har högre naturvärden framgår även av beskrivningarna av varje sjö nedan att dessa ska undantas från sådana åtgärder som riskerar att skada naturvärdena. Det kan dock fortfarande vara angeläget att möjliggöra åtgärder för att gynna friluftslivet inom naturområden med höga naturvärden. Sådana åtgärder kan exempelvis vara anläggandet av ett vindskydd eller en rastplats. Respektive åtgärd och dess konsekvenser får utredas i varje enskilt fall.

Sjöar utpekade som LIS-områden med högre täthet

Bredasjön

Bredasjön ligger i de norra delarna av Holmsjö. Det finns viss bebyggelse i de västra och södra delarna av sjön idag. I sydost finns en dansbana och en idrottsplats. I den östra delen finns även en badplats.

Täthet och utbredning

Bredasjön har med sitt läge inom Holmsjö ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Holmsjö som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Däremot är sjön förhållandevis liten. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Hänsyn ska tas till de funktioner i form av dansbana, idrottsplats och badplats som finns kring sjön idag. Ny exploatering får utformas med hänsyn till dessa funktioner. Hänsyn ska även tas till ett område med högre naturvärden i sjöns östra del. Denna ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen.

Förutsättningar för genomförande

Bredasjön ligger idag inom vattenskyddsområdet för Holmsjö grundvattentäkt. Inom Holmsjö är det idag vattenbrist vilket gör det svårt att i nuläget etablera fler bostäder eller verksamheter med vattenförsörjning på det kommunala VA-nätet inom Holmsjö. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad. När vattenledningen är på plats kommer kommunen ansöka om att vattenskyddsområdet upphävs hos länsstyrelsen.

Byasjön

Byasjön ligger inom Tving samhälle. Det finns viss bebyggelse i de södra delarna av sjön idag. Naturmiljön kring sjön domineras av produktionsskog som på vissa ställen växer tätt runt sjön. I norr angränsar Byasjön till en idrottsplats.

Täthet och utbredning

Byasjön har med sitt läge inom Tving ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Tving som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Däremot är sjön förhållandevis liten. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd. I de södra delarna av Byasjön finns möjlighet att fortsätta på den befintliga bebyggelsestruktur som finns idag.

Hänsyn

Det finns en nyckelbiotop i sjöns nordvästra del. Denna ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Sjön ligger inom Försvarmaktens påverkansområde för övrigt riksintresse. Hänsyn ska tas till riksintresset vid ianspråktagande av marken kring sjön.

Husgölen

Husgölen ligger drygt 1 km öster om Holmsjö centrala delar. Bebyggelse finns främst i sjöns norra och västra del.

Täthet och utbredning

Husgölen har med sitt läge inom Holmsjö ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Holmsjö som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Däremot är sjön liten. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Hänsyn ska tas till kulturlandskapet som finns mellan Sillhövden och Husgölen som ger kvaliteter till de boende i och runt Holmsjö.

Förutsättningar för genomförande

Inom Holmsjö är det idag vattenbrist vilket gör det svårt att i nuläget etablera fler bostäder eller verksamheter med vattenförsörjning på det kommunala VA-nätet inom Holmsjö. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad.

Nävräsjön

Nävräsjön ligger direkt nordost om Nävrägöl. Det finns viss bebyggelse kring sjön idag. Västra sidan av Nävräsjön domineras av betesmarker och jordbruksmark medan norra sidan domineras av barrskog. Det finns klippstränder i söder, annars moränstränder.

Täthet och utbredning

Nävräsjön har med sitt läge i närheten till Nävrägöl ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Nävrägöl som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Ny bebyggelse bör dock koncentreras till utvalda delar för att ta hänsyn till de naturvärden som finns.

Hänsyn

Det finns två nyckelbiotoper väster om sjön. Utöver dessa finns även andra områden med höga naturvärden. Samtliga områden med höga naturvärden ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen.

Förutsättningar för genomförande

Järnvägen är belägen nära de västra delarna av sjön. Buller från järnvägen måste således tas i beaktande vid ianspråktagande av områden i närheten. Idag försörjs Nävrägöl av vatten från Holmsjö. På grund av vattenbrist är det i nuläget svårt att etablera fler bostäder eller verksamheter inom Nävrägöl och Holmsjö. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad.

Sillhövden

Sillhövden ligger mitt i Holmsjö. Det finns bebyggelse kring stora delar av sjön. I direkt anslutning till den västra strandkanten löper även järnvägen och vid sidan om denna riksväg 28.

Täthet och utbredning

Sillhövden har med sitt läge inom Holmsjö ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Holmsjö som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Det finns även en befintlig bebyggelsestruktur att bygga vidare på. Med nära läge till befintlig service inom Holmsjö såsom livsmedelsbutik och tågstopp finns god potential till landsbygdsutveckling.

Hänsyn

Det finns områden med högre naturvärden i sjöns sydöstra del. Denna ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Hänsyn ska tas till kulturlandskapet som finns mellan Sillhövden och Husgölen som ger kvaliteter till de boende i och runt Holmsjö.

Förutsättningar för genomförande

Inom Holmsjö är det idag vattenbrist vilket gör det svårt att i nuläget etablera fler bostäder eller verksamheter inom Holmsjö. Vatten från Sillhövden infiltreras idag även i Holmsjö grundvattentäkt. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad.

Skärsjön

Skärsjön ligger inom Tving samhälle. Det finns viss bebyggelse i de södra delarna av sjön idag. Skärsjön är en klarvattensjö och har bra badvatten. Kring sjön finns ett antal vägar och stigar som bidrar till att skapa goda förutsättningar för det rörliga friluftslivet inom Tving.

Täthet och utbredning

Skärsjön har med sitt läge inom Tving ansetts lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Tving som ort med både fler bofasta samt även att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Ny bebyggelse koncentreras lämpligtvis till redan befintlig bebyggelse i de södra delarna. Dock kan utveckling ske inom andra delar så länge hela sjön inte kringbyggs.

Hänsyn

Längs strandkanten av Skärsjöns östra sida finns ett område med högre naturvärde. Detta område ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Om bostäder eller verksamheter vill förläggas i detta läge ska dessa placeras längre upp från strandkanten inom område med lägre naturvärde. Hänsyn bör även tas till befintliga stigar och rörelsemönster för att inte försämra förutsättningarna för det rörliga friluftslivet. Sjön ligger inom

Försvarsmaktens påverkansområde för övrigt riksintresse. Hänsyn ska tas till riksintresset vid ianspråktagande av marken kring sjön.

Förutsättningar för genomförande

Skärsjön används idag för dricksvattenförsörjning och omfattas således av ett vattenskyddsområde för Tving vattenverk. På grund av vattenskyddsområdet kan det finnas restriktioner av vad som kan uppföras på platsen. För att vattenskyddet ska tas bort behövs en överföringsledning för vatten och avlopp från Karlskrona vattenverk.

Stengölen

Stengölen ligger direkt öster om Spjutsbygd. Det finns viss bebyggelse i de södra delarna kring sjön idag och en badplats.

Täthet och utbredning

Stengölen anses lämplig för LIS med högre täthet. Det finns god potential att utveckla Spjutsbygd som ort med både fler bofasta samt att skapa fler förutsättningar för att utveckla diverse funktioner, service och företagande. Däremot är sjön förhållandevis liten. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Naturvärdesinventering finns framtagen för en del av stranden kring sjön. Inventeringen visar låga naturvärden på platsen. Eventuella naturvärden kring andra delar av sjön ska tas hänsyn till. Hänsyn ska även tas till rekreationsvärden kring sjön samt den omgivande landskapsbilden.

Förutsättningar för genomförande

En naturvärdesinventering behöver tas fram för de delar som inte är inventerade innan ett beslut om dispens eller upphävande av strandskyddet kan göras för dessa delar.

Sjöar utpekade som LIS-områden med lägre täthet

Brudgölen (Dunkamåla)

Brudgölen ligger ca 3,5 km väster om Saleboda. Det finns ingen bebyggelse kring sjön. Det finns inga högre naturvärden kring sjön. Sjön är mycket liten. Brudgölen, Trehörningen och Älten ligger alla mycket nära varandra och det finns ett upplevt sammanhang mellan sjöarna på plats.

Täthet och utbredning

Brudgölen anses lämplig för LIS med lägre täthet. Däremot är sjön liten. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Norrsjön

Norrsjön ligger ca 2,5 km nordväst om Spjutsbygd. I närheten finns även byarna Onansbygd och Sjöholmen. Det finns viss bebyggelse söder om sjön idag. Det är kuperat i stora delar kring sjön.

Täthet och utbredning

Norrsjön pekas ut som lämplig för LIS med lägre täthet. Sjön har med sitt nära läge till väg 28 och Spjutsbygd förutsättningar för landsbygdsutveckling. Eftersom sjön är förhållandevis liten bör därför ny bebyggelse koncentreras till någon sida av sjön.

Hänsyn

I Norrsjöns västra del finns ett område med höga naturvärden. Detta område ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Sjön ligger inom Försvarmaktens påverkansområde för övrigt riksintresse. Hänsyn ska tas till riksintresset vid ianspråktagande av marken kring sjön.

Norrsjön

Norrsjön ligger ca 2,5 km nordväst om Spjutsbygd. I närheten finns även

byarna Onansbygd och Sjöholmen. Det finns viss bebyggelse söder om sjön idag. Det är kuperat i stora delar kring sjön.

Täthet och utbredning

Norrsjön pekas ut som lämplig för LIS med lägre täthet. Sjön har med sitt nära läge till väg 28 och Spjutsbygd förutsättningar för landsbygdsutveckling. Eftersom sjön är förhållandevis liten bör därför ny bebyggelse koncentreras till någon sida av sjön.

Hänsyn

I Norrsjöns västra del finns ett område med höga naturvärden. Detta område ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Sjön ligger inom Försvarmaktens påverkansområde för övrigt riksintresse. Hänsyn ska tas till riksintresset vid ianspråktagande av marken kring sjön.

Kroksjön (Dunkamåla)

Kroksjön ligger ca 3 km öster om Holmsjöns centrala delar. Det finns ett område med småhus- och fritidshusbebyggelse i de östra delarna av sjön idag.

Täthet och utbredning

Kroksjön anses lämplig för LIS med lägre täthet. Ny bebyggelse bör kompletteras till redan bebyggda delar, alternativt koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Det finns två nyckelbiotoper i sjöns östra del. Ett område med högre naturvärden finns även i norr. Dessa ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen.

Kroksjön (Holmsjö)

Kroksjön ligger väster om Holmsjö. Det finns enstaka bebyggelse i de södra och norra delarna. Naturmiljön kring sjön varierar mellan tätare skog med både barr- och lövträd samt hållmarker.

Täthet och utbredning

Kroksjön anses lämplig för LIS med lägre täthet. Även om sjön är förhållandevis stor bör ny bebyggelse koncentreras till utvalda delar.

Förutsättningar för genomförande

En del av Kroksjöns omgivning ligger idag inom vattenskyddsområde för Holmsjö vattentäkt. Inom Holmsjö är det idag vattenbrist vilket gör det svårt att i nuläget etablera fler bostäder eller verksamheter med vattenförsörjning på det kommunala VA-nätet inom Holmsjö. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad. När vattenledningen är på plats kommer vattenskyddsområdet upphävas.

Nätterhövden

Nätterhövden ligger intill byn Buskahult. Nätterhövden är förhållandevis stor men endast en del av sjön ingår i Karlskrona kommun. Övriga delar av sjön ingår i Emmaboda och Ronneby kommun. Nätterhövden inkluderas som LIS-område med hänvisning till närheten till att sjön tillsammans med sjöarna Älten, Trehörningen, Brudgölen och Sidlängen skapar ett samband som går att utveckla.

Täthet och utbredning

Nätterhövden pekas ut för LIS med lägre täthet. Lämpligast kompletteras befintlig bebyggelse runt Buskahult eller Sofielund.

Hänsyn

Det finns två områden med höga naturvärden kring den inventerade delen av sjön. Dessa ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen.

Sidlången

Sidlången ligger väster om sjöarna Älten, Trehörningen och Brudgölen. Sidlången är förhållandevis stor men endast en del av sjön ingår i Karlskrona kommun. Övriga delar av sjön ingår i Emmaboda och Ronneby kommun. Sidlången inkluderas som LIS-område med hänvisning till närheten till att sjön tillsammans Älten, Trehörningen, Brudgölen och Nätterhövden

skapar ett samband som går att utveckla.

Täthet och utbredning

Sidlången pekas ut för LIS med lägre täthet.

Skäravattnet

Skäravattnet ligger väster om Holmsjö. Det finns två stugor i de norra delarna kring sjön idag. Det finns även bryggor i sjön. Naturmiljön kring sjön domineras av produktionsskog.

Täthet och utbredning

Skäravattnet anses lämplig för LIS med lägre täthet. Trots det nära läget till Holmsjö anses sjön för liten för att tåla en bebyggelse med högre täthet. Sjön är liten och marken ner mot strandkanten sluttar brant. Ny bebyggelse ska därför koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Kring sjön finns inga högre naturvärden men det finns höga rekreativa värden som bör bevaras. Bebyggelse ska därför samlas till utvalda delar, förslagsvis i den norra delen där bebyggelse redan finns.

Förutsättningar för genomförande

Inom Holmsjö är det idag vattenbrist vilket gör det svårt att i nuläget etablera fler bostäder eller verksamheter med vattenförsörjning på det kommunala VA-nätet inom Holmsjö. Detta kommer avhjälpas med hjälp av en överföringsledning från Karlskrona vattenverk som är planerad.

Stora Alljungen

Stora Alljungen är en långsträckt sjö där de mellersta delarna ligger i närheten av Nävrögöl medan de norra delarna angränsar till Holmsjö. Det är en sjö som är mycket värdefull för det rörliga friluftslivet. Kring sjön finns bland annat möjligheter att vandra och fiska. I området finns en anläggning som drivs av Friluftsförbundet. Det finns även en camping och en badplats vid sjön. Anläggningen utnyttjas frekvent för olika typer av skol- och lägerverksamhet. Med anledning av sjöns stora värde för det

rörliga friluftslivet i kommunen har den särställts från de övriga sjöarna och bedömningen av vad som anses som en lämplig användning inom LIS-området. Se rubriken Täthet och utbredning nedan.

Täthet och utbredning

Stora Alljungen anses lämplig för LIS med lägre täthet. Inom LIS-området ska endast åtgärder som främjar det rörliga friluftslivet tillåtas. Det kan vara fasta anläggningar i form av vindskydd eller vandringsstigar, men det kan även vara åtgärder eller byggnader kopplade till besöksnäringen. Allmän tillgänglighet till strandkanten samt hänsyn till värden kopplade till friluftslivet ska väga tungt vid i anspråktagande av marken kring Stora Alljungen. Eventuell ny bebyggelse ska främst lokaliseras i närheten av redan befintlig bebyggelse.

Hänsyn

Det finns höga naturvärden inom vissa delar av det inventerade området kring sjön. Dessa områden ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen. Dock kan vissa mindre åtgärder som gynnar friluftslivet genomföras inom dessa områden om det kan påvisas att naturvärdena ej riskerar att skadas.

Förutsättningar för genomförande

Stora Alljungen är ett vattenskyddsområde som regleras av en privat VA-förening. Se i föreskrifterna för vattenskyddsområdet vilka krav som gäller för byggande här.

Trehörningen

Trehörningen ligger ca 3 km väster om Saleboda. Det finns enstaka bebyggelse kring sjön. Brudgölen, Trehörningen och Älten ligger alla mycket nära varandra och det finns ett upplevt sammanhang mellan sjöarna på plats.

Täthet och utbredning

Trehörningen anses lämplig för LIS med lägre täthet. Ny bebyggelse bör koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Hänsyn

Det finns en nyckelbiotop med höga naturvärden i den sydvästra delen av sjön.

Yasjön

Yasjön ligger ca 4 km öster om Nävragöl. Närmsta större bebyggelsesamling finns i Buggamåla. I Yasjön finns två små öar. Områdena kring sjön domineras av tät skog med vissa inslag av betesmark.

Täthet och utbredning

Yasjön har ansetts lämplig för LIS med lägre täthet. Sjön är relativt liten så fokus bör ligga på enstaka exploateringar eller insatser för det rörliga friluftslivet. Ny bebyggelse ska koncentreras till utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd.

Älten

Älten ligger ca 3 km väster om Saleboda. Närmaste by är Älmtamåla som ligger i sjöns östra del. Kring Älmtamåla finns idag viss bebyggelse. Älten är en förhållandevis långsträckt sjö där vissa delar är mycket smala. Sjön ligger i en kulturhistoriskt intressant bygd som har potential att utvecklas. Landskapet kring Älten varierar med både skogsmark, igenvuxen betesmark, hagmark och kalhyggen. Det finns även kulturmiljövärden såsom exempelvis stenmurar i det omkringliggande landskapet. Brudgölen, Trehörningen och Älten ligger alla mycket nära varandra och det finns ett upplevt sammanhang mellan sjöarna på plats.

Täthet och utbredning

Älten anses lämplig för LIS med lägre täthet. Ny bebyggelse bör därför koncentreras till befintlig bebyggelse, alternativt utvalda delar för att inte hela sjön ska bli kringbyggd. Detta gäller speciellt de delar av sjön som är smalare.

Hänsyn

Det finns områden med höga naturvärden på ett flertal ställen kring sjön. Dessa ska undantas från bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada de naturvärden som finns på platsen.

Möjlighet att pröva LIS utanför utpekade områden

Karlskrona kommun har här gjort en bedömning av lämpliga LIS-områden utifrån förutsättningar som varit kända under tiden för framtagande av översiktsplanen. Eftersom utveckling av verksamheter och bostäder på landsbygden ofta bygger på privata initiativ kan förutsättningarna och möjligheterna till landsbygdsutveckling förändras med tiden. Detta gör att det bör finnas en flexibilitet i användningen av LIS som särskilt skäl. Det finns enligt förarbetena till lagstiftningen en möjlighet att, i enskilda fall, pröva en åtgärd mot LIS även utanför de utpekade områdena i översiktsplanen. Förslaget är att en sådan prövning ska kunna göras inom Karlskrona kommun. För att en likvärdig bedömning ska ske i ett sådant fall ska bedömningen grunda sig på samma kriterier som använts i kommunens arbete med att identifiera lämpliga LIS-områden. Dessa kriterier finns redovisade under rubriken *Kriterier för LIS* högre upp i detta fördjupningsområde.



Konsekvensbedömning

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där flera parametrar har studerats. De parametrar som har konsekvensbedömts under planarbetet redovisas i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Under framtagande av planförslaget har olika alternativ studerats och vissa av alternativen har valts bort. Läs mer om detta i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*. Miljökonsekvensbeskrivningen till ÖP 2050 är en del av hållbarhetsbedömningen. Nedan redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Miljökonsekvenser

Planförslaget riskerar att generera en betydande miljöpåverkan på följande:

- Naturvärden
- Strandskydd
- Dricksvatten

Naturvärden

Vid byggnation på landsbygden inom utpekade LIS-områden finns risk för påverkan på naturvärden. Eventuella naturvärden på platsen får studeras i varje specifikt fall och lämpligheten av ny bebyggelse eller anläggning studeras.

För de utpekade LIS-sjöarna finns en naturvärdesinventering framtagen som pekar ut vilka naturvärden som finns kring de aktuella sjöarna. För varje LIS-sjö finns beskrivet var byggnation är mest lämplig och att hänsyn ska tas till områden med höga naturvärden. Naturvärdesinventeringen omfattar dock endast det strandskyddade området på land. Naturvärden utanför strandskyddet på land och inom vattenområdet har inte inventerats.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

Eftersom inga konkreta utvecklingsområden pekats ut i detta fördjupningsområde blir även möjligheterna till anpassning än större i efterföljande skeden. I första hand bör ny bebyggelse förläggas till platser som inte har höga naturvärden. Om situationen är sådan att naturvärden ändå inte helt kan undvikas ska hänsyn tas till gröna kopplingar och spridningskorridorer samt rödlistade arter. Hushållningsprincipen bör även gälla, vilket innebär att mer mark än nödvändigt inte ska tas i anspråk.

Strandskydd

Per definition så innebär utpekandet av LIS-sjöar att byggnation inom strandskyddat område kan underlättas genom tillämpningen av ytterligare ett särskilt skäl. Risk för påverkan på strandskyddat område finns därför. En byggnation inom strandskyddat område kan innebära att allmänhetens tillgång till stränder påverkas.

Totalt har 18 sjöar pekats ut som LIS-sjöar. Det är en liten andel sett till det totala antalet på 280 sjöar över 1 ha inom hela kommunen. Kommunen gör därför bedömningen att det är en förhållande liten risk för en betydande miljöpåverkan på strandskyddets syften.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

För att undvika en betydande negativ miljöpåverkan har kriterier tagits fram för utpekande av LIS-områden samt beskrivning av vilken hänsyn som ska tas vid varje sjö. Det kan vara exempelvis höga naturvärden i någon del av strandkanten eller andra särskilda värden som uppmärksammas och som hänsyn ska tas till vid ett eventuellt ianspråktagande av marken inom strandskyddat område.

Ett förtydligande kring att fri passage alltid ska finnas ingår i texten kring LIS-områden.

Strandskydd

Några av Karlskrona kommuns orter på landsbygden har idag egen vattenförsörjning från närområdet och befintlig bebyggelse ligger på eller i direkt anslutning till ett fastställt vattenskyddsområde. De restriktioner

som finns inom vattenskyddsområdet kan därför försvåra en utveckling av orten. Vissa utpekade LIS-sjöar ligger inom sådana områden. Om ny bebyggelse och infrastruktur ej hanteras på ett korrekt sätt finns risk för kontaminering av vattenresursen. Med anledning av detta är det av stor vikt att bebyggelse uppförs så att skada på vattenförsörjningen undviks samt att verksamheter som ej går att förena med föreskrifter inom vattenskyddsområdet ej tillåts. Orenat dagvatten får aldrig ledas ner till en vattenresurs utan ska renas innan det leds tillbaka.

Åtgärder för att motverka negativ påverkan

I efterföljande planering är det viktigt att dagvattenhanteringen studeras ingående. Inom vattenskyddsområden är det viktigt att tänka på vilket vatten som infiltreras i marken. Det dagvatten som tillåts att infiltreras ska vara rent. Annat vatten ska avledas. Rätt sak på rätt plats är ett tanksätt som ska råda inom ett vattenskyddsområde. Verksamheter som inte är lämpliga inom ett vattenskyddsområde förläggs bäst till ytor utanför vattenskyddsområdet.

Sociala konsekvenser

Generellt sett minskar befolkningen på landsbygden, även om befolkningen i vissa orter är stabil eller något ökande. Det svikande befolkningsunderlaget gör det svårt att behålla service på landsbygden, något som får stora konsekvenser för de som bor kvar. Den sociala gemenskapen och sammanhållningen som ofta finns i mindre orter på landsbygden är en viktig drivkraft som behöver tas tillvara bättre för att vända utvecklingen och få fler att befolka landsbygden.

Det är viktigt att de kvaliteter som finns på landsbygden lyfts fram och förstärks för att utveckling och befolkningsökning ska kunna ske även här. Inte minst för att de verksamheter som finns i dessa områden idag ska fortsätta finnas kvar. Många av dessa verksamheter är viktiga för kommunen då de exempelvis kan bidra med livsmedel eller andra resurser. Landsbygden har många viktiga ekosystemtjänster som är nödvändiga för alla invånare i kommunen, såväl de som bor i Karlskrona tätort som de som bor på andra platser.

Utveckling av landsbygden är således inte endast av intresse för bofasta

på dessa platser utan av vikt för hela kommunen. Karlskrona kommun ser det därför som viktigt att underlätta byggnation av bostäder och etablering av verksamheter på landsbygden. Samtidigt bör detta ske på ett kontrollerat sätt för möjligheten att erbjuda kommunal service i form av exempelvis förskolor och hemtjänst. Det är därför av stor vikt att riktlinjerna för byggande på landsbygden tillsammans med kriterierna för utpekande av LIS-områden följs.

Läs mer om sociala konsekvenser i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kommer generera ett behov av en utbyggnad i form av infrastruktur och service. Stora inventeringar som kommer behövas är bland annat:

- Utbyggt vatten- och avloppsnät för att kunna försörja vissa orter med vatten från Karlskrona vattenverk.
- Utbyggnad av lokalvägar för biltrafik samt gång- och cykelvägar.
- En viss utbyggnad av övrig kommunal service som skolskjutsar och hemtjänst mm.
- Utbyggnad av fiber.
- En viss utökning av befintlig kollektivtrafik.

De ekonomiska konsekvenserna av förslaget kommer fördjupas i den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är styrmedel som används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och vatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Följande vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer kan komma att beröras av planförslaget i fördjupningsområde LIS-områden:

- Grundvatten:
 - o Urbergsförekomst Holmsjö
 - o Sand- och grusförekomst Nävragölsåsen
 - o Sand- och grusförekomst Tvingåsen

- Sjöar och vattendrag:
 - o Sidlången
 - o Nätterhövden
 - o Silletorpsån
 - o Stora Alljungen
 - o Lillån
 - o Nättrabyån
 - o Preliminär vattenförekomst: Skärsjön
 - o Preliminär vattenförekomst: WA75911304
 - o Preliminär vattenförekomst: WA76097890
 - o Preliminär vattenförekomst: WA59267712
- Kustvatten:
 - o Danmarksfjärden

Under *Miljö kvalitetsnormer* i kapitlet *Hållbarhetsbedömning* beskrivs mer ingående vad miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär. Här presenteras hur situationen ser ut för Karlskrona kommuns vattentäkter idag och åtgärder som kommunen kan vidta för att arbeta för ett uppfyllande av normerna finns också. Några av de åtgärder som kommunen kan vidta är följande:

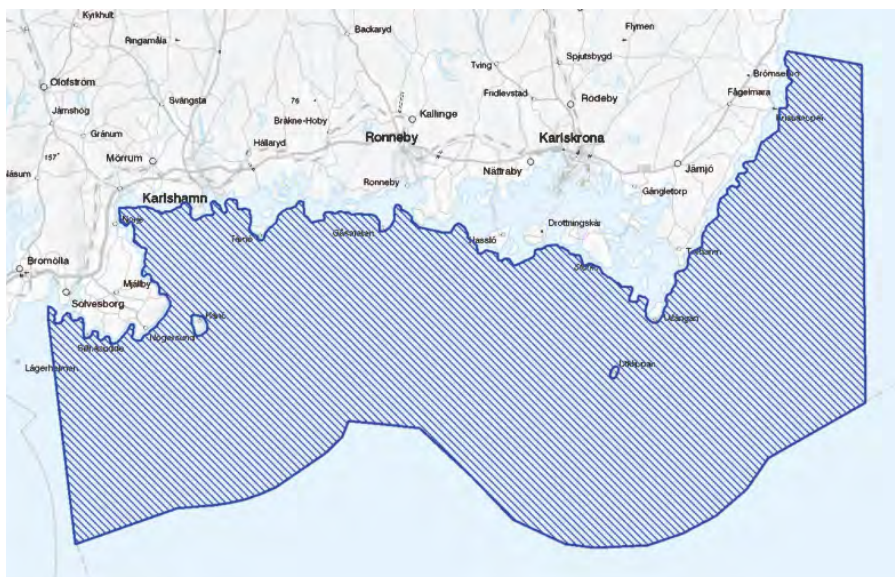
- Arbeta för att tillkommande och befintlig bebyggelse ansluts till kommunalt VA-nät. Parallellt arbeta med tillsyn för enskilda avlopp.
- Studera dagvatten från tillkommande och befintlig bebyggelse.
- Hänsynstagande till kommunens dricksvattentäkter.
- Undersökning av förorenad mark vid byggnation eller ianspråktagande av mark där misstanke finns om föroreningar.

Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan Vatteninformationssystem Sverige.

Havet

Karlskrona kommun har tillsammans med Blekinges övriga tre kustkommuner; Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby tagit fram en gemensam havsplan för Blekinges havsområde. Havsplanen utgör förslag till hur havsområdet i Blekinge kan utvecklas och är en ändring av respektive kommuns översiktsplan. Det innebär att havsplanen ersätter den kommunomfattande översiktsplanen med de delar som berör havsområdet. Den geografiska avgränsningen sträcker sig 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet.

Syftet med havsplanen är att ange kommunernas viljeinriktning för vattenanvändningen inom planområdet och öka förutsägbarheten för den som bedriver någon form av verksamhet till havs.



Kartan visar den geografiska avgränsningen av havsplanen.

Havsplanen ska:

- Samspela med den statliga planeringen
- Identifiera förenliga och oförenliga intressen och anspråk
- Ge rumsliga förutsättningar för nyttjande och bevarade

Havsplanen består av en plankarta samt en planbeskrivning med förutsättningar och ställningstaganden för följande intressen: kulturmiljö, friluftsliv och besöksnäring, yrkesfiske, vattenbruk, utvinning och lagring av material, luft- och sjöfart, infrastruktur, försvar, energi och natur. I havsplanen redovisas även förväntade konsekvenser av olika ställningstagande. Havsplanen vann laga kraft under december 2019.

Havsplanens innehåll i sin helhet samt ställningstaganden, konsekvenser och webbkarta går att hitta på kommunens hemsida.





Ställningstagande



Areella näringar

Areella näringar är ett samlingsbegrepp för näringar som använder biologiska och naturgeografiska resurser på land och i vatten. Här redovisas vilka förutsättningar som finns i Karlskrona kommun när det gäller jordbruk, skogsbruk, fiske samt utvinning och lagring av material.

Ställningstaganden

Vid nybyggnation av bebyggelse och infrastruktur ska i första hand produktionsskog utan högre naturvärden tas i anspråk framför jordbruksmark. I avvägningen mellan åkermark, betesmark och skogsmark med höga naturvärden får bedömningen göras i enskilda fall beroende på naturvärden, bördighet, arrondering mm.

Ett väsentligt samhällsintresse kan enligt Karlskrona kommun till exempel vara

- strategisk bostadsförsörjning och tätortsutveckling
- utvecklingsbehov för nya och befintliga verksamheter
- landsbygdsutveckling för att främja befolkningsutveckling och tillgång till service
- strategiska etableringar/områden som behövs för att t.ex. förbättra underlaget för kollektivtrafik, service eller utnyttja befintlig bebyggelse och infrastruktur

Jordbruk

- Karlskrona kommun anser att det är angeläget att bevara jordbruksmark. Jordbruksmarken erbjuder många nyttiga ekosystemtjänster, där den mest centrala är produktion av livsmedel.
- Brukningsvärd jordbruksmark ska inte tas i anspråk för exploatering i annat fall än för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och när det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar (se beskrivning under rubriken "Brukningsvärd jordbruksmark").
- Karlskrona kommun vill främja hävd av betesmarker för att bevara och utveckla natur- och kulturmiljön.

- Karlskrona kommun vill underlätta etableringen av stadsodling och koloniträdgårdar för att främja lokal livsmedelsförsörjning, hälsa och rekreation, social gemenskap och biologisk mångfald.

Skogsbruk

- En avvägning mot skogsbrukets intresse och möjlighet att bruka produktiv skogsmark ska göras innan beslut om exploatering av skogsmark görs.
- Skog som har höga naturvärden ska endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och när det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar.
- Skog som har stor betydelse för rekreation och friluftsliv ska endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse.

Fiske och vattenbruk

- Karlskrona kommuns intention för södra Saltö är att fiskenäringen ska kunna samexistera med en utveckling av bostäder i området och att nuvarande fiskehamn till viss del kompletteras med andra stadsfunktioner så som boende, kontor och grönska. Området för riksintresset yrkesfiske definieras i framtagna karta.
- Yrkesfiske bör i första hand lokaliseras till följande fyra hamnar inom kommunen: Saltö hamn (Karlskrona), Sandhamn (Torhamn), Ekenabben (Sturkö) och Garpahamnen (Hasslö).
- Karlskrona kommun vill främja etableringen av marina testbäddar, bland annat för utvecklingen av nya produkter inom näringen vattenbruk och blå bioteknik. Vattenbruk som innebär näringstillförsel bör inte förekomma innanför öbarriären.

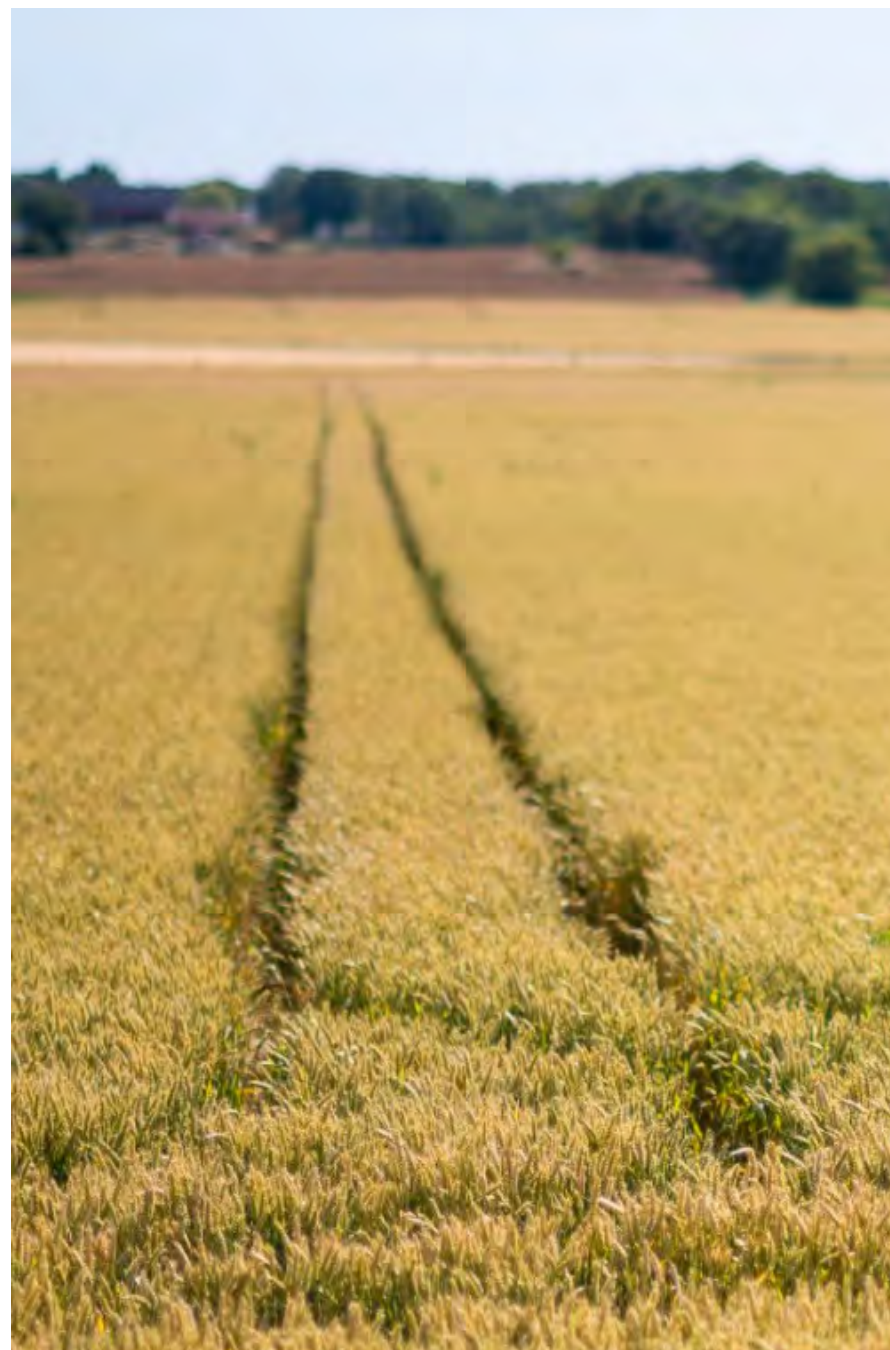
Jordbruk

I begreppet jordbruksmark ingår både åkermark och betesmark. Åkermarkens odlingsmässiga värde beror på flera olika faktorer, däribland jordart, klimat och arrondering. Betesmark består dels av naturbetesmark, som inte är påverkad av gödsling eller bekämpningsmedel, och dels av bete på före detta åkermark. Karlskrona kommun har omkring 11 000 hektar åker och 5 000 hektar betesmark.

Jordbruket i Karlskrona är mångfacetterat. I skogsbygden dominerar jordbruk inriktat på nöt- och lammköttproduktion. I slättbygderna är växtodlingen inriktad på bland annat oljeväxter, stärkelsepotatis och spannmål. I slättbygderna finns även djurproduktion med huvudsakligen slaktkyckling. Betesdrift sker i hela kommunen, såväl i skogsbygden som längs med kusten och i skärgården.

Ramdalaslätten mellan Jämjö, Ramdala och Augerum är ett av kommunens största sammanhängande jordbruksområden. Även kring Nättraby finns ett större jordbruksområde kring de dalar som går i nord-sydlig riktning ut mot havet. Väster om Rödeby mot Frilevstad och Tving förekommer större mer spridda jordbruksområden. Längs med hela östra kusten finns ett långsträckt mer eller mindre sammanhängande jordbruksområde från länsgränsen i norr till Sturkö och Senoren i söder.

Livsmedelsförsörjning är ett allmänt intresse. Dagens system för livsmedelsförsörjning är komplext och mångfacetterat. Idag importeras stora delar av våra livsmedel och marknaden för jordbruksprodukter är global. Det finns ingen sammanställning över kommunens eller länets självförsörjningsgrad av jordbruksprodukter. Behovet av ökad självförsörjningsgrad har aktualiserats genom ökade oroligheter i omvärlden och klimatförändringar. Att bevara jordbruksmark är därför ett väsentligt samhällsintresse.



Jordbruksmarkens värden

Odlingslandskapet och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks (regeringens definition av miljömålet Ett rikt odlingslandskap).

Jordbruksmarken erbjuder ett flertal viktiga ekosystemtjänster som till exempel:

- Produktion av mat, foder och energi
- Insekters pollinering och utjämning av vattenflöden som minskar risken för översvämning
- Kulturhistoriskt värde och rekreativa upplevelser
- Återföring av näringsämnen och gynnsamma miljöer för en rad hotade arter

Mycket av de värden som finns i natur- och kulturmiljön är beroende av de areella näringarna för att fortleva. Framför allt hävd av betesmarker är en viktig faktor för att bevara natur- och kulturmiljön.

Jordbruksmarkens huvudfunktion är produktion av livsmedel. All brukningsvärd jordbruksmark, oavsett produktionsförmåga, har samma skydd i lagstiftningen. För livsmedelsförsörjningen är det dock extra viktigt att bevara den mest produktiva jordbruksmarken. Jordbruksverket har delat in jordbruksområden i olika skördeområden som återspeglar de olika odlingsförhållandena som finns i landet. I ett övergripande perspektiv ligger den bördigaste marken i Karlskrona kommun utmed kusten. Längre inåt land och norrut avtar avkastningen per hektar.

En gradering av jordbruksmark kan ge den felaktiga uppfattningen att jordar med låg klass är oviktiga, men lägre klassade jordar kan fylla viktiga funktioner för enskilda lantbrukare, speciellt med tanke på djurhållning och spridningsareal. Inom jordbruket finns ofta ett nära samband mellan djurhållning, betesmarker och odling av vinterfoder. Om möjligheten för odling av foder eller bete i närområdet försvinner försvåras även möjligheten till djurhållning i området.

För att jordbruksmarken ska kunna brukas effektivt och minska risken för störningar för boende i närområdet är jordbruksmarkens arrondering viktig att ta hänsyn till vid exploatering på jordbruksmark. Arrondering handlar om fältens eller skiftenas storlek, form, inbördes belägenhet och avstånd till gården. Vid planering av nya bostadsområden ska avstånd till djurhållning vara tillräckligt stort för att undvika störningar och konflikter mellan lantbruket och boenden i närområdet.

Stadsodling kan bidra till en långsiktig miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling. Det direkta utbytet av odlingen är livsmedel, men det indirekta utbytet är långt mycket större, till exempel: rekreation, social gemenskap, bättre hälsa och livskvalitet samt en grönare stad. Stadsodling kan i rätt sammanhang vara en betydligt effektivare markanvändning som kan bidra till mer samhällsnytta än den generella och standardiserade parkskötseln som bedrivs idag. Markföroreningar måste dock tas i beaktande.

Miljöpåverkan

Spridning av växtnäringsämnen och bekämpningsmedel som används inom jordbruksproduktion kan leda till negativ påverkan på miljön genom att näringsämnen och kemikalier sprids i naturen. Växtnäringsämnen och bekämpningsmedel som sprids till grundvattnet kan leda till att vattnet blir otjänligt som dricksvatten. Växtnäringen bidrar till övergödning av hav och vattendrag och bekämpningsmedel kan leda till negativ påverkan på miljö och människors hälsa. Gödsling och allergener från boskap kan också skapa olägenheter för de som bor i närheten av de områden som brukas. Spridning av gödsel och bekämpningsmedel är reglerad i lag. Genom lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön har kommunen även möjlighet att reglera gödselspridning inom eller intill område med detaljplan.

Klimatförändringar

Klimatförändringar kan få stor påverkan på jordbruket. Torka kan ge sämre skördar, ökade skadedjursangrepp, ökad vattenförbrukning, försaltning och påverkan på biologisk mångfald. Översvämning och skyfall kan orsaka ökad övergödning och produktionsbortfall. Åtgärder som gör att vatten uppehåller sig längre i landskapet, som våtmarker och vattenmagasinering, dammar, översilnings- och utjämningsytor leder till ökad motståndskraft mot klimatförändringar. Våtmarker kan även anläggas för att fungera som bevattningsdammar vilket gör lantbruket och djurhållning mindre känsligt för torka samt skapar buffert av vatten i landskapet. Lokal matproduktion minskar behovet av transporter och därmed klimatpåverkan och ökad självförsörjningsgrad ger även större stabilitet.

Ianspråktagande av jordbruksmark

För att jordbruksmark ska få tas i anspråk för bebyggelse eller andra anläggningar fordras mycket starka skäl. Det ska endast ske om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Vad säger lagen?

3 kap. 4 § miljöbalken

Jordbruk är av nationell betydelse.

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk

Begreppet brukningsvärd jordbruksmark avser mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är väl lämpad för jordbruksproduktion. Här spelar storlek, arrondering och brukningscentrum in. Det vill säga hur effektivt jordbruksmark går att bruka utifrån var marken är placerad, om den är placerad i närheten av annan jordbruksmark och om den har en tillräcklig storlek för att möjliggöra ett rationellt brukande. Enligt rättsfall framgår att i begreppet brukningsvärd jordbruksmark ingår att marken ska ha brukats i närtid samt att marken ska ingå i ett sammanhängande jordbrukslandskap som brukats.

Vid exploatering av jordbruksmark bör följande frågor besvaras innan beslut tas:

- Är jordbruksmarken brukningsvärd?
- Är föreslagen förändrad markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?
- Kan annan mark istället för jordbruksmark från allmän synpunkt på ett tillfredsställande sätt tas i anspråk? Olika alternativ och dess konsekvenser bör redovisas.

Skogsbruk

Produktiv skogsmark är skogsmark som enligt vedertagna bedömningsgrunder kan producera i genomsnitt minst en kubikmeter virke per hektar och år. I Blekinge finns det enligt riksskogstaxeringen 210 000 hektar produktiv skogsmark, vilket motsvarar cirka 70 % av Blekinges landyta. Blandningen av olika trädslag i bestånden och en småskalig mosaik av olika beståndstyper är karakteristiskt för skogarna i Blekinge.

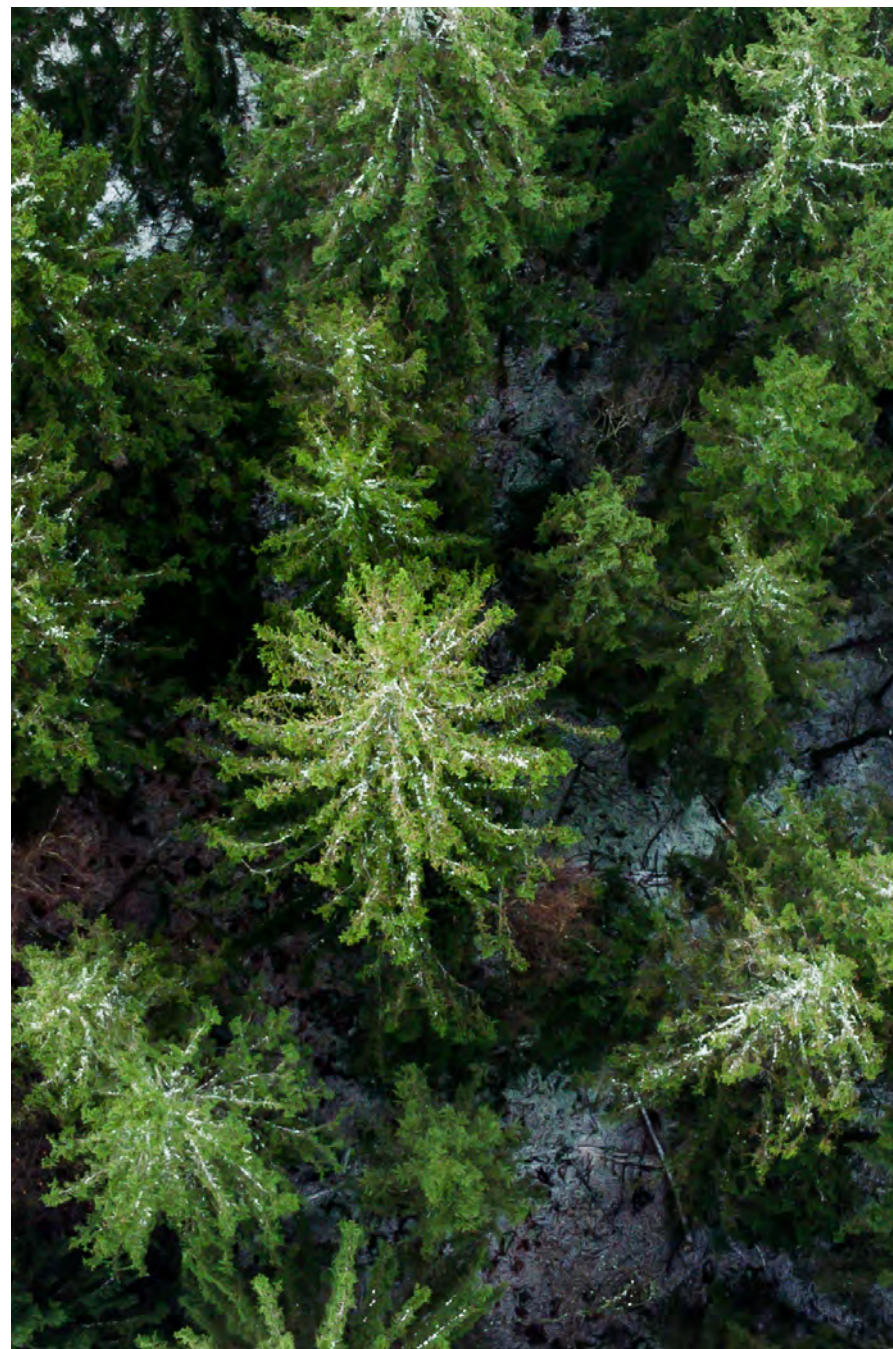
För Karlskronas del utgörs upp mot 75% av skogsbeståndet av gran och omkring 8 % av tall. Resterande andel utgörs av björk, asp, al, bok, ek, ask och lönn. I kommunen finns ett unikt lövskogsbälte mellan den bördiga jordbruksmarken vid kusten och barrskogen längre norr ut. Lövskogen här består framförallt av bok och ek men även avenbok. Denna skog är mycket värdefull både ur biologiskt och rekreativt avseende.

Skogsmarkens värden

Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas (regeringens definition av miljömålet Levande skogar).

Skogen är en viktig livsmiljö för olika djur- och växtarter, källa till förnybara råvaror och värdefull för friluftsliv och rekreation. Skogsmark erbjuder ett flertal viktiga ekosystemtjänster som till exempel:

- Produktion av bland annat pappersmassa, textilmaterial, möbelvirke, byggmaterial och energiråvara
- Livsmedel i form av viltkött, svamp och bär
- Naturupplevelser och rekreation genom till exempel ridning, cykling, skidåkning och vandring
- Luftrening och temperaturreglering
- Erosionskontroll och jordbildning
- Vattenreglering och vattenrening



Miljöpåverkan

Ett intensivt skogsbruk som fokuserar på kalhyggen med återplantering av främst tall och gran ger upphov till negativa effekter på bland annat den biologiska mångfalden. När områden kalhuggs minskar den biologiska mångfalden som följd av att livsmiljöerna för olika arter försvinner. Skogsbruket har även en påverkan på miljön genom förluster av närsalter vid virkesuttag. Granskogar bidrar till försurning. Försurning av sjöar och vattendrag leder i förlängningen till påverkade och minskande fiskbestånd. Risken för utlakning av kvicksilver och metylkvicksilver till vattendrag ökar vid avverkning.

Klimatförändringar

Den globala uppvärmningen innebär stora utmaningar för våra skogar och vårt sätt att bruka dem. Pågående klimatförändringar riskerar få stor påverkan på den biologiska mångfalden och skogsproduktion, särskilt i ett fragmenterat landskap där spridningsmöjligheterna för arter är begränsade. Klimatförändringen ökar riskerna för allehanda skador (insekter, rottröta, stormfällning, torka, brand). Ökad energi i extrema vindar kan påverka vindfällning av bestånd och ökad nederbörd ökar risken för översvämning.

Produkter från skogen kan ersätta produkter baserade på fossila ämnen och därigenom motverka klimatförändringarna. Skogen fungerar även som en koldioxidsänka och en flerskiktad blandskog har en viktig funktion för klimatanpassning.

Vad säger lagen?

3 kap. 4 § miljöbalken

Skogsbruk är av nationell betydelse.

Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

Fiske och vattenbruk

Yrkesfiske

Fisk är en viktig livsmedelsråvara. En grundförutsättning för ett långsiktigt och lönsamt yrkesfiske är hållbara fiskebestånd. Goda fiskebestånd kräver att fisken har tillgång till olika livsmiljöer under sina olika livsstadier. Inte minst är lek- och uppväxtområden samt vandringsstråk viktiga. För yrkesfiskets bedrivande är det också viktigt med tillgängliga fiskeplatser, hamnar, landningsplatser och sjöfartsleder.

Hamnarna i Karlskrona skärgård består i många fall av traditionella fiskehamnar vars användning idag delas mellan fiskenäringen, båtplatser och gästhamnsverksamhet. Det är framför allt tre av Karlskrona kommuns hamnar som fortfarande används av fiskenäringen: Saltö hamn (Karlskrona), Sandhamn (Torhamn), och Ekenabben (Sturkö). Småskaligt yrkesfiske förekommer idag även vid Sanda (Sturkö) och Lökanabben (Aspö). Kapacitet för yrkesfiske finns även i Garpahamnen.

Inom Karlskrona kommun finns två riksintressen för yrkesfisket i havet. Läs mer om dessa i avsnittet om Riksintressen.

Vad säger lagen?

3 kap. 5 § miljöbalken

Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen eller yrkesfisket eller för vattenbruk skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande.

Områden som är av riksintresse för rennäringen eller yrkesfisket skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.



Riksintresset Landningshamn Karlskrona (Saltö)

Saltö hamn är klassad som riksintresse för yrkesfisket. Tidigare fanns det i Saltö hamn en fiskberedningsindustri, men sedan slutet av 1990-talet har denna successivt försvunnit och området ovanför hamnen, som tidigare användes av fiskeindustrin, har ersatts av bostäder. Södra Saltö föreslås utvecklas så att nuvarande fiskehamn till viss del kompletteras med bostäder, verksamheter och rekreation. Stadsutveckling föreslås idag ske i områdets norra, mer höglänta områden, samt längs västra stranden. Hamnen behöver vara tillgänglig för fisket även i framtiden. De ytor invid Saltö sund som kommunen idag råder över, d.v.s. kajen, isverket, vattenområdet och körplanen invid kajen ska hållas tillgängliga för fiskets behov. På så vis kan ett fiske på Saltö fortgå så som det gör nu, och möjligheter finns för ett ökat antal större båtar samtidigt som delar av området kan utvecklas på fiskets villkor. Intilliggande enskilda fastigheter kan ges förnyad användning. Hänsyn bör tas till fisket när användningen av de närmast liggande fastigheterna bestäms.



Kartan visar avgränsning av riksintresse yrkesfiske för Saltö hamn.

Fritidsfiske

Sport- och fritidsfiske är en av de största fritidssysselsättningarna i Sverige. Besöksnäring som riktar sig mot fritidsfisket har stor potential att utvecklas inom kommunen. På vissa platser råder idag brist på tillgängliga båtplatser och service, vilket kan påverka möjligheten att som privatperson utöva fiske och möjligheten för besöksnäringen att utvecklas.

Vattenbruk

Begreppet vattenbruk omfattar i huvudsak odling av fisk och musslor, men inkluderar även produktion inom blå bioteknik. Blå bioteknik är ett samlingsbegrepp för när marina organismer används, t.ex. alger för produktion av läkemedel, livsmedel, bränsle och gödsel mm. Vattenbruk förekommer idag till största delen i naturligt vatten, men landbaserat vattenbruk med slutna system finns också.

Värden

Fisket har en lång tradition och har genom tiderna varit en betydande näring i Karlskrona. Vattenbruk å andra sidan befinner sig till stor del fortfarande på forsknings- och utvecklingsstadiet. Yrkesfiske och vattenbruk ger upphov till ett flertal viktiga ekosystemtjänster som till exempel:

- Livsmedel som fisk, skaldjur och alger
- Produktion av läkemedel, bränsle och gödsel
- Näringsverksamhet och försörjningsmöjligheter på landsbygden och i skärgården
- Bidrar till kustsamhällens identitet och kulturarv
- Upptag och nedbrytning av näringsämnen
- Fritidsfisket har dessutom rekreativa värden.

Miljöpåverkan

Yrkesfiskets miljöpåverkan handlar främst om överfiske och bifångster som kan rubba ekosystem i havet samt bottenpåverkan vid trålning. ”Spökgarn” kan fortsätta att fiska och snärja in fåglar, fiskar och andra marina djur år efter år. Kulturmiljövärden kan också skadas genom bottentrålning eller andra fiskemetoder som påverkar havsbotten.

Miljömässigt kan vattenbruk innebära såväl positiva som negativa konsekvenser beroende på utformning och aktuell art. Negativ påverkan sker till följd av näringsläckage från fiskodlingar eller genom förändringar i arvsmassan hos vild fisk om odlad fisk tar sig ut. Odling av alger och musslor kan dock ha en gynnsam effekt genom det näringsupptag som sker vilket motverkar övergödning.

Klimatförändringar

Klimatförändringarna kommer att påverka haven och människans möjlighet att nyttja havet som resurs på många olika sätt. Det finns stor sannolikhet att klimatfrågan innebär förändringar i ekosystemen, isläggningsmönster, strömmar och syresättning samt vind- och vågmönster. Människans utsläpp av koldioxid innebär även en ökad försurning av haven med potentiellt långtgående konsekvenser för organismer och ekosystem.

Klimatförändringar kan påverka såväl fiskars geografiska utbredning som deras reproduktion och födotillgång. Klimatförändringarna har lett till en ökning av havsvattnets medeltemperatur, men även minskad salthalt på grund av ökad avrinning. Dessutom varierar inflödet av syrerikt och salt vatten genom Öresund och Bälten. Förändringarna kan leda till att befintliga fiskbestånd minskar eller rör sig bort från ett traditionellt fångstområde.

Havsplanen

Karlskrona kommun har tillsammans med Sölvesborgs kommun, Karlshamns kommun och Ronneby kommun tagit fram en ändring till översiktsplanen för Blekinges kustkommuner. Planområdet omfattar Blekinge kustkommuners utsjövatten, 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet. I denna havsplan finns planeringsmål och strategier kopplade till olika teman, däribland yrkesfiske och vattenbruk. Läs mer om Havsplanen under fördjupningsområde Havet.

Utvinning och lagring av material

I Karlskrona kommun finns isälvsmaterial och rullstensåsar längs med Lyckebyån, mellan Augerum och Kättilsmåla, väster om Nävragöl samt söder om Tving. Det finns en pågående bergstäkt i Augerum och en pågående moräntäkt i Sillhövda. Det finns även planer på en ny täkt mellan Jämjö och Fågelmara, men här finns ännu inget tillstånd.

Bergmaterial är i de flesta fall en fullvärdig ersättare till naturgrus. För att spara grustillgångarna bör bergmaterial användas i största möjliga utsträckning. Begränsande faktorer för täktverksamhet är bland annat befintlig bebyggelse, natur- och kulturmiljövärden och friluftsintrussen.

Med många intressekonflikter på land ökar intresset för utvinning och lagring av material i havet. I Blekinges havsområde är dock tillgången på brytbara sand- och grusfyndigheter små. I Blekinge finns endast en plats, Klippbanken utanför Utklippan, med förutsättningar för sand- och grusutvinning.

Miljöpåverkan

Täkter innebär ofta stora ingrepp i naturmiljön som inte alltid går att efterbehandla på ett tillfredställande sätt utan som innebär bestående skador i naturen. Lokaliseringen är viktig inte bara på grund av påverkan på naturen utan också ur störningssynpunkt. Störningar från täkter och mellanlagringsanläggningar är främst buller. Buller förekommer från utvinning, lagring och transporter. Från sprängningar kan även vibrationer och luftstötsvågor vara betydande för närliggande bebyggelse. Till luften sprids dessutom damm och avgaser. En täkt kan innebära att grundvatten sänks i och kring täkten, vilket kan få konsekvenser för omgivningens brunnar. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att hushålla med ändliga resurser som t.ex. naturgrus.



Havsplanen

Karlskrona kommun har tillsammans med Sölvesborgs kommun, Karlshamns kommun och Ronneby kommun tagit fram en ändring till översiktsplanen för Blekinges kustkommuner. Planområdet omfattar Blekinge kustkommuners utsjövatten, 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet. I denna havsplan finns planeringsmål och strategier kopplade till olika teman, däribland utvinning och lagring av material. Läs mer om Havsplanen under fördjupningsområde Havet.

Bostadsförsörjning

I Översiktsplan 2050 undersöks hur det på ett hållbart sätt kan möjliggöras för en ökad befolkning i kommunen. Ambitionen är att översiktsplanen ska skapa möjlighet för en stark befolkningstillväxt och skapa planberedskap över tid för att främja en hållbar befolkningsutveckling. Syftet är att ligga steget före när det gäller utvecklingen av mark- och vattenanvändningen i kommunen och undvika ogenomtänkta beslut. Genom att göra medvetna val kan den tillkommande bebyggelsen på olika sätt främja hållbara strukturer, inte minst sett till sociala aspekter.

Under avsnittet Befolkning & boende kan du läsa mer om bland annat Karlskrona kommuns demografi och åldersfördelning.

Ställningstaganden

Bostadsförsörjning

- Karlskrona kommun ska strategiskt arbeta för att ha utrymme för en befolkningstillväxt. Karlskrona kommun ska ha ett markinnehav som möjliggör en god bostadsplanering.
- Karlskrona kommun ska tillvarata och förstärka Karlskronas unika värden med skärgården, staden och landsbygden för att skapa attraktiva boendemiljöer. Karlskrona kommun ska förstärka strategiska serviceorter med grundläggande kommunal service för att öka attraktionskraften för landsbygden och skärgården som bostadsort.
- Karlskrona kommun ska i planering och byggande jobba aktivt med de åtgärder som definieras i kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att tillgodose bostadsbehovet för alla grupper i samhället.

Bostadsförsörjning

- Karlskrona kommun ska genom nyproduktion främja ökad rörlighet i det befintliga bostadsbeståndet och stärka social hållbarhet. Karlskrona kommun ska planera för ett variationsrikt utbud av bostäder och upplåtelseformer för att bidra till att skapa en socialt hållbar bebyggelsestruktur.
- AB Karlskronahem ska vara en aktiv aktör på bostadsmarknaden.
- Utbyggnad av bostäder i Karlskrona kommun ska i första hand ske genom förtätning och funktionsblandning, det vill säga en blandning mellan bostäder, verksamheter och service. I de fall ny mark ska tas i anspråk för bostäder ska bland annat kopplingar till befintlig bebyggelse, täthet och goda kommunikationstråk beaktas.

Bostadsförsörjning - ett allmänt intresse

I Sverige finns ett nationellt bostadspolitiskt mål som anger att

”alla skall ges förutsättningar att leva i goda bostäder till rimliga kostnader och i en stimulerande och trygg miljö inom långsiktigt hållbara ramar. Boende- och bebyggelsemiljön skall bidra till jämlika och värdiga levnadsförhållanden och särskilt främja en god uppväxt för barn och ungdomar. Vid planering, byggande och förvaltning skall en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar utveckling vara grund för verksamheten”.

Sedan 2013 utgör bostadsförsörjning ett allmänt intresse enligt plan- och bygglagens 2 kap. Detta till följd av den nationella situationen kring tilltagande bostadsbrist. Karlskrona kommun har bostadsbrist då bostadsbyggandet inte har hållit samma takt som befolkningsökningen de senaste åren. Bostadsbrist medför svårigheter för etablerade hushåll att byta till en mer lämplig boendeform om behoven förändras. Det får även som effekt att vissa särskilda grupper får det ännu svårare att etablera sig på bostadsmarknaden.

Vad säger lagen?

Plan och bygglag (2010:900) 2 kap 3 §

Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1-5. Lag (2013:867).



Bostadsförsörjning i Karlskrona

Det är kommunerna som ansvarar för planering av bostadsförsörjningen, planläggning och andra åtgärder som krävs för att bostäder ska kunna byggas. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Det är även viktigt att det finns och byggs bostäder i olika prisklasser för att människor med olika ekonomiska möjligheter ska kunna finna bostäder.

Inte sällan står bostadsförsörjning i konflikt med andra intressen. Det kan t.ex. röra sig om att städer förtätas och att fler användningar ska samsas på en begränsad yta eller att ny mark behöver tas i anspråk för att bostäder ska kunna tillföras. Det är därför av stor vikt att nyproduktion sker på ett effektivt och medvetet sätt och att samhällen utvecklas på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt. Det ska finnas utrymme för grundläggande service som t.ex. förskola, skola och kommersiell service, samt att området kan försörjas med kollektivtrafik och ha goda gång- och cykelförbindelser. Servicefunktioner kräver ett visst befolkningsunderlag och därför är förtätning i redan etablerade stadsdelar och samhällen att föredra. Natur- och kulturmiljö ska också vägas in för att få en hållbar utveckling.

Karlskrona kommun har tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjningen i enlighet med lagstiftningen. Riktlinjerna har sedan konkretiserats i ett handlingsprogram, där åtgärder definieras utifrån en kunskaps- och erfarenhetsmässig helhetsbild av bostadsläget i kommunen. Riktlinjerna har uppdaterats år 2021 medan handlingsprogrammet är i behov av uppdatering.

Vad säger lagen?

Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar 1-4 §§

1 §

Varje kommun ska med riktlinjer planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Vid planeringen av bostadsförsörjningen ska kommunen samråda med berörda kommuner och ge länsstyrelsen, aktören med ansvar för regionalt tillväxtarbete i länet och andra regionala organ tillfälle att yttra sig. Riktlinjer för bostadsförsörjningen ska antas av kommunfullmäktige under varje mandatperiod. Förändras förutsättningarna för de antagna riktlinjerna ska nya riktlinjer upprättas och antas av kommunfullmäktige. Lag (2013:866).

2 §

Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen ska minst innehålla följande uppgifter:

1. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
2. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
3. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Lag (2013:866).

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1-5. Lag (2013:867).

Socialt hållbart byggande

Under 2018 genomförde Hyresgästföreningen en kartläggning av segregation på bostadsmarknaden. Kartläggningen sammanställdes i en rapport: Mångfald och segregation i Sverige. Kartläggningen visade att på nationell, sammantagen, nivå ökar mångfalden samtidigt som segregationen minskar, vilket är positivt. Innerstadsområden och småhusområden pekas på nationell nivå ut som de mest segregerade områdena. En gemensam nämnare för dessa områden är upplåtelseformen, att de oftast har ett underskott av hyresrätter. Bostadsrätter eller ägande av hus kräver ett större ekonomiskt kapital vilket gör att dessa upplåtelseformer inte är för alla. Hyresrätten lyfts i rapporten fram som en nyckel till mer integrerade samhällen.

Karlskrona kommun placerade sig i undersökningen som den näst mest segregerade kommunen i Sverige, sett till korrelation mellan nivå av mångfald och fördelning av denna mångfald i olika stadsdelar. Till följd av detta tog Karlskrona kommun fram Karlskronaanalysen, ett visualiseringsverktyg som bygger på Gapminder-teknik. I modellen kan samband analyseras mellan olika företeelser, t.ex. socioekonomiska aspekter och bostadsutbud inom en viss stadsdel.

Genom analysverktyget går det att se att flera bostadsområden är homogena sett till bebyggelsetyperna. Ofta består de olika bostadsområdena av en koncentration av antingen lägenheter i flerbostadshus eller av småhus. Även upplåtelseformer är i flera områden av homogen karaktär. Det vill säga att ett område mestadels består av hyresrätter eller av bostadsrätter.

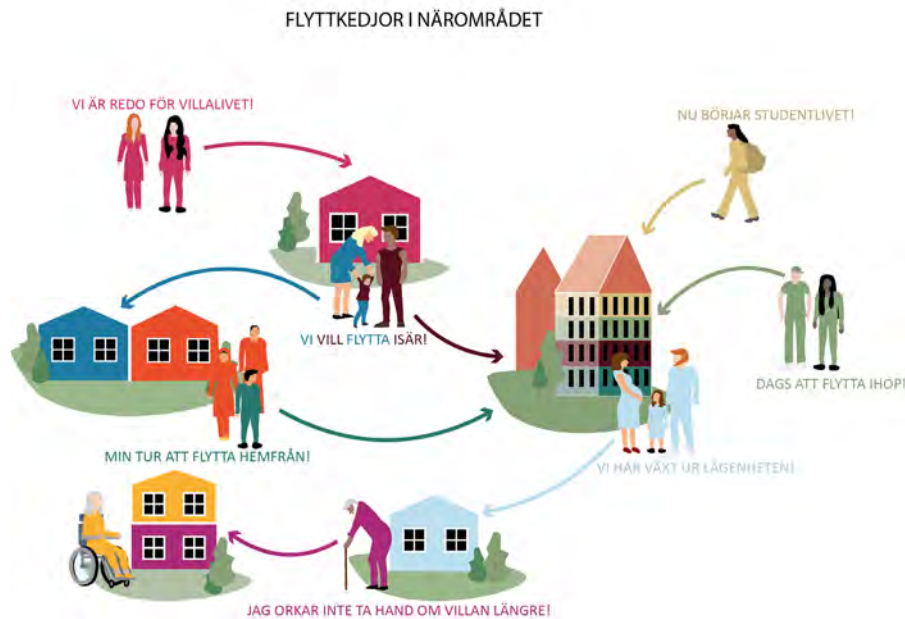
Segregationen av bostadsområden kan i vissa fall skapa problem. Polisens trygghetsmätning visar generellt på en relativt låg problemnivå vad gäller den upplevda tryggheten i kommunen. Men det finns vissa områden som uppvisar fler påtagliga problem som rör den upplevda tryggheten. Mellersta stadsbygden, där stadsdelen Kungsmarken ingår, är ett sådant område, liksom Karlskrona centrum.

Segregationen inom kommunen innebär att det finns tydliga skillnader mellan stadsdelar sett till utbildningsnivå och förvärvsfrekvens. Till exempel är andelen förvärvsarbetande låg i områdena Galgamarken, Annebo, Marieberg, Kungsmarken och Gräsvik. Detta kan bero på en högre andel studenter som bor i områdena men även en högre andel utlandsfödda för vilka det kan ta längre tid att etablera sig på arbetsmarknaden. Gemensamt för dessa områden är en hög andel hyresrätter. På grund av att det inte finns andra boendalternativ inom områdena är trenden att de som bor inom området ofta flyttar därifrån när de får arbete eller en bättre ekonomisk situation. De kan helt enkelt inte göra bostadskarriär inom sitt hemområde. Konsekvensen är att området i sig inte lyfts ut ur segregationen utan blir kvar i samma status. Genom att bygga alternativa boenden, såsom småhus och par- eller radhus i områden med mycket flerbostadshus kan segregationen minska.



Blandat bostadsbestånd

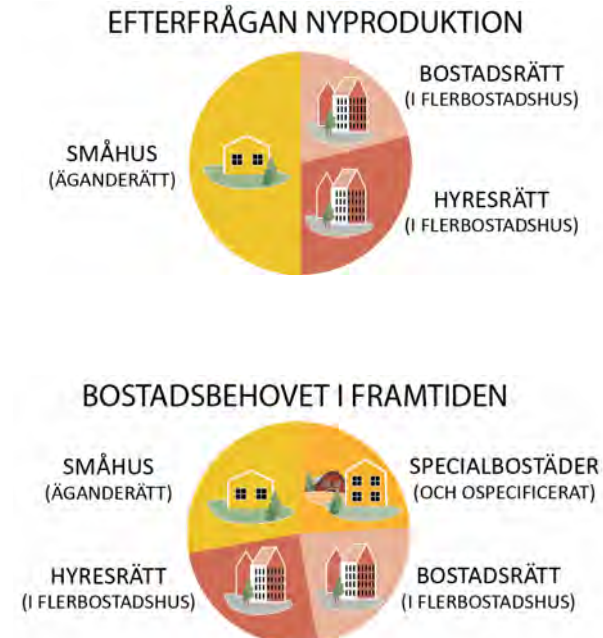
Forskning visar på att en beblandning av bostadsutbud och upplåtelseform på stadsdelsnivå ökar integrationen och därmed jämlikheten i samhället. Dessutom främjar det en mer robust bostadsstruktur på lång sikt. För att de som vill flytta ska kunna det krävs attraktiva boendeanternativ till rimlig kostnad, annars blir resultatet en inläsningseffekt på marknaden. Genom att ha ett blandat bostadsbestånd med olika sorters boende över hela kommunen kan då exempelvis äldre som vill bo kvar i sitt närområde flytta inom stadsdelen till en mindre marklägenhet med de funktioner som behövs. Genom att skapa attraktiva boende för denna målgrupp i form av mindre, mer lättskötta bostäder i närområdet och inte enbart i form av flerbostadshus i stadsbygden skapas attraktiva boenden för denna målgrupp som därmed inte behöver bo kvar i sin villa. Villan kan sedan köpas av exempelvis en barnfamilj.



Bilden illustrerar hur flyttkedjor kan fungera.

Genom ett blandat bostadsbestånd kan flera flytta till kommunen. Dels då fler bostäder byggs, dels då olika former av boendemöjligheter kan locka människor med olika behov och förutsättningar. Ett blandat bostadsbestånd kan generera flyttkedjor inom kommunen, vilket bidrar till att redan befintliga bostäder tillgängliggörs och en minskad segregation. Nya boendeformer, såsom konceptboenden, nya sätt att bo i kollektiv och gemensamhetsboenden anpassade för äldre är något som bör möjliggöras.

Det finns idag en nationell utmaning i att bygga bostäder som alla kan ha råd med. Inte alla som är i behov av en bostad har råd att betala vad nyproduktion kostar. I detta glapp har allmännyttans bostadsbolag en viktig funktion att fylla. Genom att äga mark kan kommunen även lättare styra vilken typ av bebyggelse som ska ske på ytor. Vid start av detaljplaner kan då boendeformer som gynnar socialt hållbara strukturer prioriteras. Det är viktigt att det finns bostäder för alla.



Energi

Här redovisas vilka förutsättningar som finns i Karlskrona kommun när det gäller energiproduktion och energianvändning.

Ställningstaganden

Energiproduktion och energisystemet

- Karlskrona kommun ska arbeta för ett robust elnät med hög driftsäkerhet och ökad självförsörjningsgrad genom att främja lokal energiproduktion, bland annat genom anslutning till fjärrvärme och installation av solceller inom kommunens egna fastighetsbestånd.
- Karlskrona kommun ska delta i arbetet för ett robust elsystem genom en samverkan med berörda aktörer inom Blekinge.
- Fjärrvärmenätet ska byggas ut till nya utbyggnadsområden inom stadsbygden och serviceorterna. Även närvärmenät i mindre orter ska byggas ut för att kunna erbjuda fler fastigheter möjlighet att ansluta sig.
- Havsplanens mål och strategier för energiproduktion och energiöverföring i havet ska beaktas.

Energianvändning

- Bostäder, arbetsplatser och service bör lokaliseras så att energianvändningen minimeras. Förtätning och sammanhållen bebyggelse eftersträvas.
- Karlskrona kommun ska verka för en övergång från fossila bränslen till förnyelsebara energikällor för att minska miljö- och klimatpåverkan samt förbättra människors hälsa.
- Karlskrona kommun ska aktivt arbeta för en energieffektivisering och att olika typer av energi tillvaratas på ett resurseffektivt sätt.



Energiproduktion

Karlskrona har liksom många andra kommuner i södra Sverige låg självförsörjning av el genom att produktionen är låg och elanvändningen hög. Elnätet i Blekinge är förbundet med resten av Sverige såväl som omgivande länder (exempelvis Polen). Drygt 70 % av Blekinges elanvändning importeras. Begränsningar i både elproduktion och i elnätet kan således påverka Blekinge och Karlskrona stort. Samtidigt spås att elanvändningen kommer öka i framtiden, delvis på grund av effektökningar i industrin men även på grund av nya energikrävande etableringar inom exempelvis IT, transport och logistik. För att arbeta för ett robust elsystem krävs en strukturerad samverkan med informationsutbyte inom Blekinge.

De största källorna för elproduktion i kommunen kommer från kraftvärme samt vindkraft. Vattenkraft och solkraft finns också men de genererar betydligt mindre. De största enskilda elproduktionsanläggningarna inom kommunen är kraftvärmeverket Mältan, vindkraftsparken vid Brunsmo, de två vindkraftverken vid Ramdala samt Karlskrona solpark. Ett förslag finns på uppgradering och utbyggnad av Mältan med en ny avfallsförbränningsanläggning. Även Rödeby Elverk planerar att bygga ut sin solcellsanläggning norr om Rödeby.

Fjärrvärme

Fjärrvärme är ett miljövänligt uppvärmningsalternativ och kommunen strävar efter att befintliga verksamheter och bostadsområden ska kunna anslutas där så är rimligt. Det är en fördel om nya bostadsområden kan lokaliseras till fjärrvärmenätet. För att ytterligare minska användningen av olja och el för uppvärmningsändamål bedöms det vara angeläget att även kunna erbjuda fjärrvärme i de mindre samhällena inom kommunen.

En stor del av den värmeenergi för uppvärmning som genereras i Karlskrona kommuns värmeverk kommer från kraftvärmeverket i Mältan. Mältan eldas idag med skogsavfall och vid behov fossilfri olja. De större fristående kraftvärmeverken finns i Gullberna, Västerudd, Kungsmarken och en mindre anläggning på sjukhuset. Det finns även ett flertal mindre pellets- och flisanläggningar i övriga kommunen, t.ex. Jämjö, Sturkö,

Frilevstad och Tving. Inom Trossö, Rosenholm, Lyckeby och Rödeby finns ett stamnät för fjärrvärme. Det finns också lokala närvärmenät i bland annat Nättraby och Jämjö. Närvärmenätet i Nättraby kommer inom de närmaste åren anslutas till stamnätet.

Förutom värmeenergi genererar kraftvärmeverken även el. En stor del av den el som produceras inom kommunen kommer från just kraftvärmeverken.

Solenergi

Karlskrona kommun har goda förutsättningar för solenergi. En av Sveriges största solcellsparker finns i kommunen och Karlskrona har många soltimmar årligen. Det finns stora möjligheter att utnyttja denna potential än mer och kommunen ska aktivt verka för fler installationer av solceller. Inte minst finns stora outnyttjade takytor på exempelvis industrilokaler, kommersiella lokaler och bostäder. Länsstyrelsen i Blekinge har tagit fram en analys av solenergipotential på tak i samtliga kommuner i länet. Solcellsanläggningarna i kommunen har byggts ut kraftigt under de senaste åren och fler utbyggnadsplaner finns.

Vattenkraft

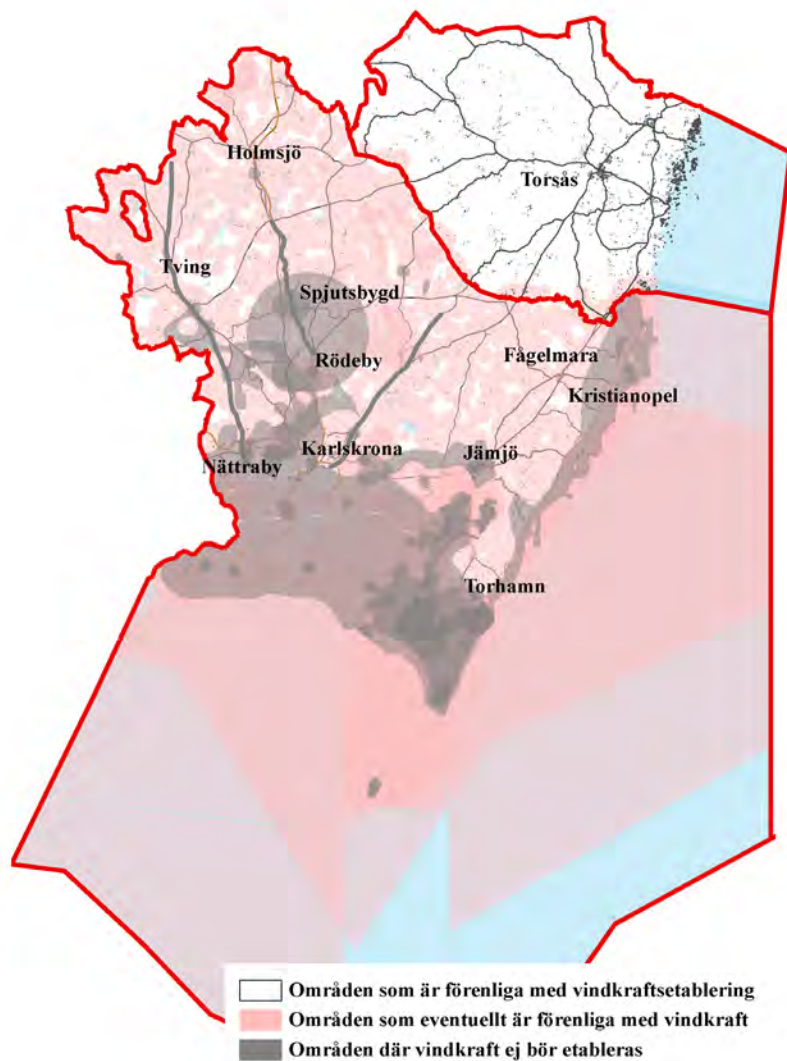
Lokal elproduktion i mindre omfattning finns också i vattenkraftverk i Lyckebyån och Nättrabyån, t.ex. vid Strömsberg och Biskopsberg. Dessa saknar dock dammar och kan därför bara producera energi när vattentillgången är god. Möjligheten för en utbyggnad av vattenkraft är begränsad, men det är viktigt att bevara den vattenkraft som finns i kommunen idag.

Vindkraft

Förutom sol har kommunen också goda förutsättningar för vindkraft. Det finns dock många intressen att ta hänsyn till vid planering av vindkraftverk och vindkraftparker, både på land och till havs. Försvarsmaktens intressen är ofta inte förenliga med vindkraftverk och försvårar möjligheten att bygga ut vindkraft i Karlskrona kommun. Detta medför att det är viktigt med en tidig dialog med Försvarsmakten vid intresse av utbyggnad av

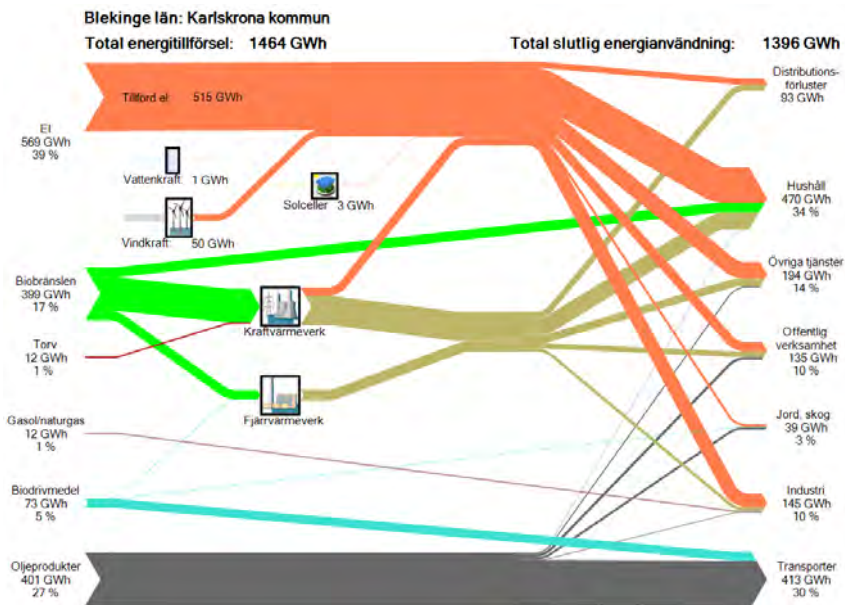
vindkraftverk i Karlskrona kommun. År 2010 tog kommunen fram en Vindkraftsstrategi. Syftet med vindkraftsstrategin är att utgöra policy och underlag för beslut för framtida vindkraftsetableringar i kommunen. Vindkraftsstrategin visar vilka värden som kommunen vill värna särskilt om, men pekar även ut möjliga områden för vindkraftsetableringar.

De största vindkraftsanläggningarna ligger idag vid Brunsmo intill gränsen mot Torsås kommun med 5 verk samt vid Säby och Ramdala med 4 respektive 2 verk. Enstaka verk finns även bland annat på Sturkö, Ölgersjö och Olsäng.



Energianvändning

Den största energianvändningen i Karlskrona står hushållen för. Där kommer energikällorna huvudsakligen från fjärrvärme, el och biobränslen. En stor del av energianvändningen från hushållen är därmed förnybar. Även transporter utgör en stor del av Karlskronas energianvändning. Inom transporter utgör fossil råvara den största energikällan om ca 84%. Energianvändningen inom industrisektorn är dock relativt liten i kommunen.



Energitillförsel och energianvändning i Karlskrona år 2017.

Källa: Länsstyrelsen Blekinge

Omställning av energisystemet

För att Karlskrona ska kunna växa hållbart behövs en effektiv energianvändning med förnybara energikällor. Omställningen till ett fossilfritt samhälle kommer att gå i flera steg och flera åtgärder behöver pågå parallellt. Det finns tre olika förhållningssätt i åtgärdsarbetet: minska energianvändningen, använda energin mer effektivt samt ställa om till förnybar energiproduktion.



Energipyramidens tre steg: I första hand minska energianvändningen till exempel genom tilläggsisolering av hus, byte av fönster, effektivare körrutter för godstransporter och minskade transporter. I andra hand använda energi mer effektivt till exempel genom nyttjande av restvärme, byte till energieffektiva varor och sparsam körning, återvinning av värme från ventilation. I tredje hand satsa fullt på omställning till förnybar energi till exempel genom konvertering från olja till fjärrvärme eller geoenergi.

Energibranschen förutspår att efterfrågan på el kommer att öka kraftigt framöver, vilket kommer kräva stora investeringar i både elnät och elproduktion. Eläretthögvärdigt energislag och elens användningsområden är många. Ökad elektrifiering i samhället ger en ökad elanvändning. Brist på både elenergi och effekt befaras under vissa perioder inom det närmaste decenniet i framförallt södra delarna av Sverige. Det kommer krävas ett stärkt och utbyggt elnät och dessutom ett effektivt utnyttjande av fjärrvärme, energilagring och nya tekniker för att avlasta elsystemet när både elanvändning och effektbehov ökar. Effekttopparna behöver minskas för att komma åt problem med effektbrist, till exempel genom styrmedel som minskar hushållens effektuttag. Då kan elanvändning för uppvärmning minskas och dessutom ge en mer jämn elanvändning under dygnet.

Utbyggnad av överföringsledningar tar lång tid att genomföra och därför är det viktigt att tidigt i planeringen uppmärksamma framtida behov av elnätscapacitet. Att förlita sig helt på nya överföringsledningar kommer dock inte att vara hela lösningen. En ökad elektrifiering av industrier i norra Sverige kommer lämna mindre till export av el till södra Sverige. En ökad elproduktion i Karlskrona och Blekinge är därför av stor vikt. Potential finns i vindkraft men även solenergi.

En omställning till förnybar elproduktion kommer ställa flera utmaningar på elsystemet och kräva nya lösningar för att hantera förändringar i elproduktion från fossil baskraft. Fler microproducenter som levererar ut el på elnätet ställer också nya krav.

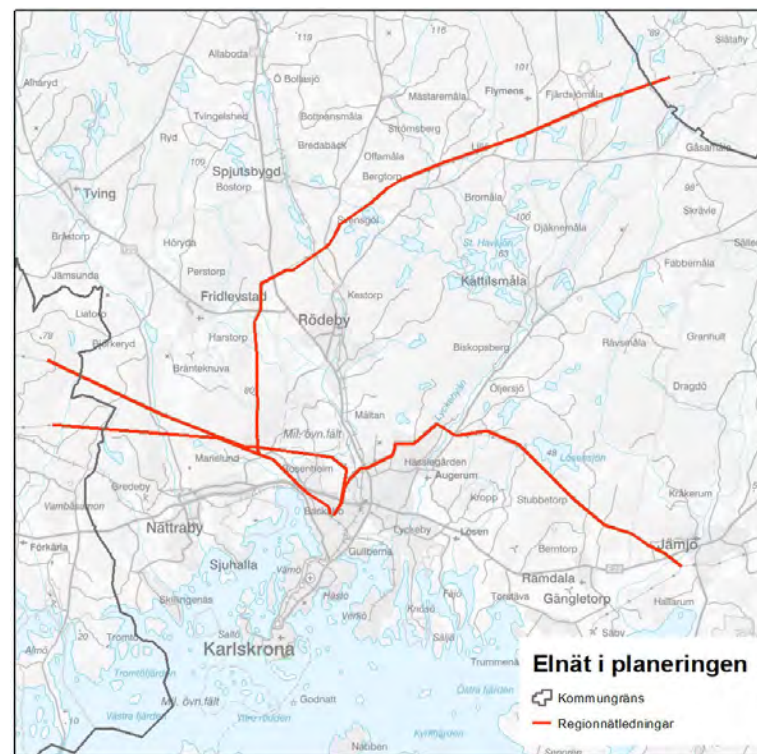
År 2021 gav Energikontor Sydost ut en rapport som studerar elnätet i Blekinge; vilka förutsättningar och behov som finns samt presenterar tankar kring hur aktörer i Blekinge gemensamt behöver börja arbeta strategiskt med frågan kring framtida elförsörjning.

Elnätet i planeringen

Elnäten i Karlskrona kommun är uppdelade på ett flertal koncessionsområden med olika ägare. Det finns tre lokala nätbolag som verkar i kommunen; Affärsverken, Rödeby Elverk och Krafrtringen. E.ON äger övrigt nät och det regionala nätet. Nätområdet som Affärsverken har koncession över är Karlskrona tätort med närområde. Genom Karlskrona kommun går tre regionnätledningar, vilka till stor del försörjer kommunen med el. Regionnätledningarna ansluts till fördelningsstationer, från vilka ett mer finmaskigt, lokalt elnät går ut i stadsmiljön. I kartan till höger visas delar av regionnätledningarnas sträckning inom Karlskrona kommun.

Kring regionnätledningar och fördelningsstationer finns särskilda skyddsföreskrifter som måste beaktas vid planering. I vidare planering eller bygglovsärenden i behöver E.ON remitteras om det föreslås ny bebyggelse i närheten (ca 100 meter) av sådana objekt för att säkerställa att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Det är viktigt att regionnätledningar med tillhörande fördelningsstationer får det utrymme som krävs då elanvändningen prognostiseras öka, vilket kan

ge upphov till större elektromagnetiska fält. Det kan även bli aktuellt att studera elektromagnetiska fält för befintlig bebyggelse i framtiden på de platser där bebyggelse redan idag ligger nära regionnätledningar och fördelningsstationer. Ett sådant exempel är fördelningsstationen i Backabo. Regionnätledningarna går att markförlägga. Dock innebär detta en lägre överföringskapacitet och en lägre driftsäkerhet eftersom det är svårare att upptäcka fel eller skador.



Havsplanen

Karlskrona kommun har tillsammans med Sölvesborgs kommun, Karlshamns kommun och Ronneby kommun tagit fram en ändring till översiktsplanen för Blekinges kustkommuner. Planområdet omfattar Blekinge kustkommuners utsjövatten, 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet. I denna havsplan finns planeringsmål och strategier kopplade till olika teman, däribland energi och infrastruktur. Läs mer om havsplanen under Fördjupningsområdet - Havet.

Klimat

Människans aktiviteter sedan förindustriell tid har inneburit ökade växthusgasutsläpp. Växthusgasutsläppen har ökat globalt med 70% sedan 1970. Konsekvenserna innebär höjda medeltemperaturer och värmeböljor, mer intensiv nederbörd och stigande havsnivåer vilket innebär konsekvenser för människor, djur och för ekosystemet.

Genom Parisavtalet har världens länder skrivit på för att temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader. I Sverige har vi sedan 2018 ett klimatpolitiskt ramverk med syfte att ge långsiktiga förutsättningar för att ställa om samhället för att lösa klimatutmaningen. Inom denna finns mål om att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser för

att därefter uppnå negativa utsläpp. Med negativa utsläpp menas att utsläppen är mindre än noll, det vill säga att halten av växthusgaser i atmosfären sänks.

I Karlskrona behöver vi planera för ett samhälle utan fossila utsläpp och samtidigt rusta samhället för ett förändrat klimat.

Ställningstaganden

Klimatanpassning

- Antagna riktlinjer om placering av tillkommande bostadsbebyggelse minst 3 m över havsnivå och motsvarande 2,5 m för verksamheter (RH2000) beaktas i Översiktsplan 2050. Riktlinjerna bör följas även i efterföljande i planering och bygglovgivning.
- Tillgängligheten till infrastruktur och tekniska försörjningssystem som är av betydelse för samhällsviktiga verksamheter bör säkerställas för klimatförändringar. Samhällsviktiga verksamheter ska, i den mån det går, placeras i icke riskutsatta områden och utryckningsvägar planeras med hänsyn till risk för naturolyckor.
- I efterföljande planering, detaljplaner eller undersökning inför förhandsbesked, bör risker kring klimat bedömas mer ingående och vid behov bör åtgärder för minskad risk vidtas. Högre risk för ras, skred och erosion i den östra kommundelen bör särskilt beaktas vid planläggning och lovgivning i dessa områden.

- Planering i stadsbygd och serviceorter ska verka för gröna inslag i syfte att mildra effekterna av klimatförändringarna, såsom exempelvis omhändertagande av dagvatten vid skyfall och för klimatutjämning vid värmeböljor.
- Inventering behöver göras, utifrån GIS-analys i klimatanpassningsplan, av skyddsvärda kulturmiljöbyggnader. Prioritering bör göras av vilka byggnader som ska skyddas. Karlskrona kommun bör även uppdatera nybyggnadspolicy med klimatperspektiv för nya byggnader.

Minskad klimatpåverkan

- Karlskrona kommun ska uppmuntra tekniker som bidrar till negativa utsläpp av växthusgaser (exempelvis byggande i trä).
- Karlskrona kommuns fysiska planering ska stödja och möjliggöra effektiva strukturer för hållbart resande såväl som för godstransporter.
- Karlskrona kommun bör uppdatera nybyggnadspolicy med innovations- och klimatperspektiv.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att möjliggöra Sveriges mål om netto-noll växthusgasutsläpp till 2045.

Klimatanpassning

Havsnivåhöjningar är för Karlskrona den klimatfaktor som ger störst risker. Stora delar av kommunens bebyggelse och infrastruktur är lokaliserade söder om E22, nära kust och vatten. I samband med framtagande av Klimatanpassningsplan för Karlskrona kommun gjordes en simulering av vad en höjning av havsvattennivå får för effekter på Karlskrona kommun. Denna visar att en stor del av vår infrastruktur kommer att påverkas vid havsnivåhöjningar så som vägar, pumpstationer, transformatorstationer samt odlings- och skogsbruksmark som riskerar att översvämmas. Simuleringen visar även att stigande havsnivåer kommer påverka befintlig bebyggelse.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tillsammans med Länsstyrelsen i Blekinge tagit fram en riskhanteringsplan för översvämningsrisk för Karlskrona. Det mesta som har framkommit genom arbetet med riskhanteringsplanen är sådant som kommunen och Länsstyrelsen redan känt till och till viss del hanterar genom kommunens klimatanpassningsplan och inom ramen för annan lagstiftning. Det finns ett behov av samordning och samverkan mellan olika aktörer i klimatanpassningsfrågorna. Vidare finns ett behov att utreda ansvarsfrågan kopplat till klimatanpassningsåtgärder. Läs mer om stigande havsnivåer i avsnittet Miljö- och riskfaktorer under Förutsättningar.

Även ökad nederbörd och skyfall kommer innebära risker för kommunen. I klimatanpassningsplanen har tätorterna undersökts då de innehåller stor andel hårdgjord yta. Vid skyfall visar WSP:s detaljerade skyfallskartering med vattendjup om över 0,5 m att många fastigheter i Karlskrona översvämmas. Vid såväl havsnivåhöjningar som skyfall finns risk att vägar, gång- och cykelvägar översvämmas. Sannolikheten för att samtliga tätorter skulle drabbas med samma intensitet är väldigt liten. Skyfall och ökade flöden kan leda till att föroreningar från exempelvis industrier, deponier och avlopp lakar ut och sprids med vattnet. Spridningen kan leda till risker för människors hälsa eller miljön. Risk för ras, skred och erosion bedöms öka till följd av skyfall. Risken för detta bedöms vara som störst i den östra kommundelen.



En ytterligare konsekvens av klimatförändringarna är värmeböljor. Värmeböljor och långvarig torka kan i kombination också innebära större risk för bränder vilket kan få stora konsekvenser för samhället och öka resursbehov hos bland annat räddningstjänsten där framkomligheten är viktig. Även livsmedelsproduktion riskerar att påverkas negativt vid klimatförändringar, dels genom torka vid värmeböljor och dels på så sätt att havsnivåhöjningar riskerar att lägga även odlingsmark under vatten. Grönka och natur kan bidra till att minska de negativa konsekvenserna av värmeböljor och bidra med att reglera temperaturen både lokalt i ett kvarter, men även på stadsdels- och stadsnivå. Vegetation sänker temperaturen omkring sig genom att ge skugga till närliggande områden samt genom avdunstning av vatten från mark och vegetation.

Vad säger lagen?

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap 5 §

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Plan- och bygglag (2020:76) 3 kap 5 § p.4

Av översiktsplanen ska även följande framgå

4. kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra.

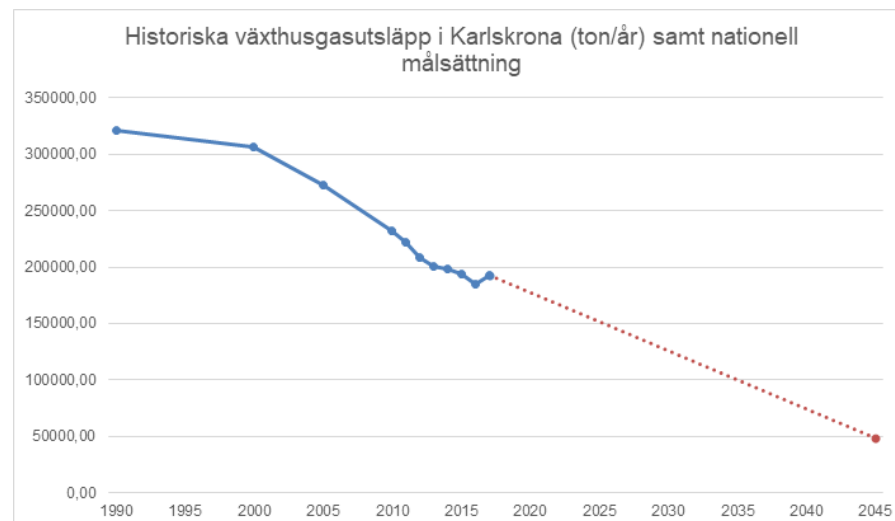
Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap 12 §

I en detaljplan får kommunen bestämma

1. skyddsåtgärder för att motverka markförorening, olyckor, översvämning och erosion,
2. skyddsåtgärder för att motverka störningar från omgivningen, och
3. om det finns särskilda skäl för det, högsta tillåtna värden för störningar genom luftförorening, buller, skakning, ljus eller andra olägenheter som omfattas av 9 kap. miljöbalken.

Minskad klimatpåverkan

Karlskrona har minskat utsläppen av växthusgaser med 40 % sedan 1990. Detta har framför allt skett genom ett framgångsrikt arbete inom el och energi där Karlskrona gått från fossil till förnybar energi. Idag är det framför allt transporter som bidrar till största växthusgasutsläppen i Karlskrona, där växthusgasutsläppen framför allt beror på fossil förbränning som avger koldioxid. Även jordbruket bidrar till växthusgasutsläpp i form av metan och lustgas. Fortsättningsvis behöver Karlskrona minska utsläppen ytterligare för att nå målet om netto-nollutsläpp till 2045 och därmed minska klimatpåverkan. Karlskrona kommun antog i mars 2020 målsättningen i Klimat och energistrategin för Blekinge om att koldioxidutsläppen ska halveras vart fjärde år. Läs mer i Klimat- och energistrategi för Blekinge. Detta baseras på den koldioxidbudget som tagits fram för Blekinge som är en beräkning på vad som krävs för att leva upp till den globala målsättningen om att begränsa temperaturökningen till 1,5 grad.



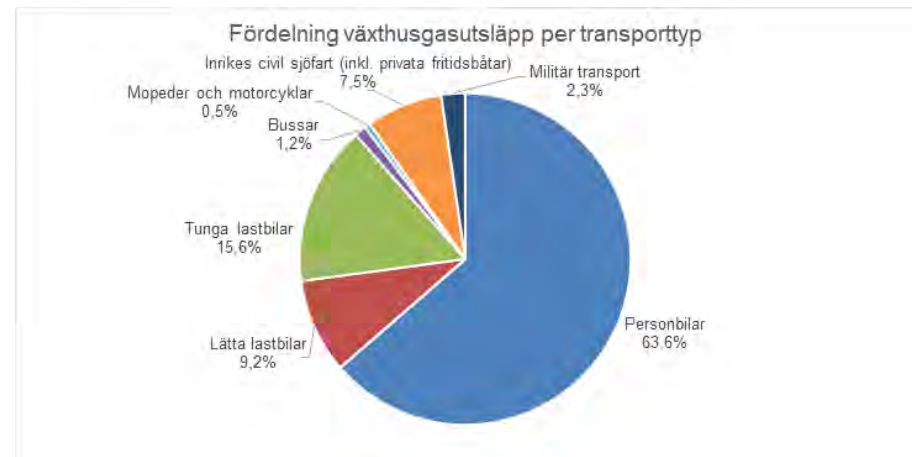
Utsläpp av växthusgaser i Karlskrona angett i ton koldioxidekvivalenter per år.
Källa: Nationella Emissionsdatabasen

Våra transporter är den sektor som medför störst växthusgasutsläpp. Det transportslag som står för den största andelen av dessa utsläpp är personbilar. Genom översiktsplanen finns möjlighet att hitta effektiva och hållbara strukturer för att minska växthusgasutsläppen från transporterna, detta kan göras genom att exempelvis planera bostadsbebyggelse med god tillgänglighet till vardagsservice, kollektivtrafik och cykelstråk. Infrastrukturen som helhet är en nyckel för att minska växthusgasutsläppen och bland annat därför har en trafikstrategi tagits fram som del i översiktsplanen. Läs mer om detta i avsnittet ställningstagande för trafik och kommunikationer.

Andra saker som kan göras för att minska klimatpåverkan i kommunen är att utöka grönstruktur och vattenområden som har betydelse för processer som avlägsnar växthusgaser i atmosfären samt jobba med energihushållning och planera för utbyggnad av förnybar energi för att på så sätt minska klimatpåverkan. För att binda koldioxid från luften är skogens möjlighet till lagring viktig. Detta sker under skogens tillväxt. Används sedan skogen till annat än förbränning efter avverkning ökar kolsänkan. Byggande i trä stimulerar exempelvis föryngring av skogen och binder samtidigt in koldioxid.



Fördelning växthusgasutsläpp mellan sektorer i Karlskrona presenterad i koldioxidekvivalenter. Källa; Nationella Emissionsdatabasen



Fördelning av växthusgasutsläpp inom sektorn transporter presenterad i koldioxidekvivalenter Källa: Nationella Emissionsdatabasen

Kulturmiljö och världsarv

Karlskrona präglas av ett närvarande kulturarv i den byggda miljön. Örlogsstaden Karlskrona är världsunikt och finns på UNESCO's lista som exempel på välbevarad förebild för en europeisk örlogsstad och örlogsbas. Biosfärområde Blekinge Arkipelag är den andra UNESCO-nomineringen i länet. Förutom världsarvet finns även andra aspekter av Karlskronas kultur som är viktiga för människors livskvalitet. Detta kan handla om sociala och estetiska värden. Kulturen är en del av Karlskrona kommuns särprägel och innebär i sig en attraktiv livsmiljö och resurs för hållbar tillväxt.

Ställningstaganden

Kulturmiljö

- Karlskrona kommun bör, i samverkan med Länsstyrelsen och andra berörda, aktörer ta fram ett uppdaterat kunskapsunderlag av kultur- och bebyggelsemiljöer av väsentlig betydelse för hela Karlskrona kommun.
- Vissa äldre detaljplaner bör ses över för att stärka och bevara kulturmiljövärdena. Ett sådant arbete bör i första hand prioriteras på Björkholmen.
- Vid exploatering i riksintressanta kulturmiljöer bör ny bebyggelse stärka de riksintressanta värdena.

Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona

- Karlskrona kommun avser att ta fram en bevarande- och utvecklingsplan för världsarvet i samråd med berörda parter.
- Karlskrona kommun ska bidra till att världsarvet Örlogsstaden Karlskrona ska vara ett hållbart och levande världsarv där den civila staden kan fortsätta att utvecklas utan att skada världsarvets värden.

- Karlskrona kommun ska aktivt jobba för att sprida kunskap kring världsarvets värden.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att utveckla besöksnäringen kring världsarvet och tillgängliggöra besöksmålen.

Mötesplatser och livsmiljöer

- Karlskrona kommun ska arbeta för att erbjuda ett varierat utbud av kulturliv inom Karlskrona, i serviceorterna och på andra strategiska platser. Kommunens offentliga platser ska möjliggöra för aktiviteter, evenemang, konst, möten mellan människor m.m.
- Platser till för kulturliv och möten ska vara tillgängliga för alla samt utformas på ett tryggt, inbjudande och varierat vis.
- I samband med utveckling ska det säkerställas att det finns möjlighet för kulturliv och mötesplatser.
- Aspekter kopplade till sociala och estetiska kulturvärden ska inkluderas i den fortsatta planeringen, bland annat inom sociala konsekvensanalyser, barnkonsekvensanalyser och kulturmiljöprogram.

Kulturmiljö

Karlskronas kulturmiljöer har en stor attraktionskraft och är av påtagligt värde för stadsutvecklingen. Mångfalden och blandningen av kulturmiljöer skapar attraktivitet. Stadens kulturmiljöer är värdefulla arv som har uppskattats av både invånare och besökare i flera generationer och som har stor och ökande betydelse för människors förankring och identitet. Kulturmiljöerna är en källa till kunskap och visar den historiska utvecklingen. Miljöerna bidrar till både välbefinnande, ger rekreationssupplevelser, har estetiska och kulturella kvalitéer och är i många fall av rent ekonomiskt värde.

Utveckling inom riksintressen för kulturmiljövård

I Karlskrona kommun finns fem kulturhistoriskt riksintressanta miljöer – Karlskrona, Kristianopel, Östra skärgården, Skärva och Tjurkö stenhuggeri. Nedan behandlas de riksintressen för kulturmiljö som bedöms ha störst förändringstryck och som i störst utsträckning bedöms påverkas av översiktsplanens förslag till mark- och vattenanvändning. För en mer utförlig beskrivning av Karlskronas riksintressen se avsnittet Riksintressen under Förutsättningar.

Vad säger lagen?

Riksintressen – Miljöbalk (1998:808) 3 kap 6 §

Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

Områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.



Det är Riksantikvarieämbetet som ansvarar och beslutar om riksintressen för kulturmiljövård samt uppdatering av dess underlag. Arbetet sker i samarbete med Länsstyrelserna som löpande föreslår uppdateringar av riksintressebeskrivningarna. Hittills har beskrivningarna för Tjurkö stenhuggeri, Kristianopel, Östra skärgården och Karlskrona uppdaterats. Beskrivningen för Skärva återstår.

Exploatering inom riksintressanta områden ska, enligt Riksantikvarieämbetets riktlinjer, sträva efter att stärka de riksintressanta värdena. Kunskapsunderlaget till riksintresset för kulturmiljövård för Karlskrona har uppdaterats för att sammanfalla med gränserna för Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. En stor andel av den huvudsakliga exploateringen i kommunen kommer att ske i eller i anslutning till riksintresset för kulturmiljövård för Karlskrona. Kommunens intention är att utvecklas med hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård. Vid exploatering behöver avvägningar göras vid varje enskilt fall för att inte negativt påverka de värden som riksintresset understryker. Utveckling kan dock även förstärka och lyfta fram kulturen och historien på platser. Riksintressebeskrivningen kan du ta del av här: Riksintressebeskrivning Karlskrona K15.



Möjlighet till utveckling föreslås även i skärgården, dock inte i någon större utsträckning i östra skärgården. Riksintresset östra skärgården utgör en viktig och identitetsskapande kulturmiljö. Exploateringstrycket har inte varit särskilt stort i Karlskrona skärgård som det har varit på många andra platser i landet. Orsaker till detta är historiken med militär närvaro i kombination med att fiskesamhällen är mer svårtillgängliga. På Ytterön, Inlängan, Utlängan, Stenshamn med flera platser finns dock ett visst förändringstryck i en genuin skärgårdsmiljö. I sådana områden bör extra omsorg läggas vid bebyggelsens utformning och struktur vid ny- och ombyggnation. För att skydda särskilt värdefulla miljöer som Hästholmens by, Inlängan, Stenshamn, Utlängan, Ungskär och Långören föreslås att ett kulturmiljöunderlag tas fram. Underlagets syfte är att stärka och bevara de mycket värdefulla miljöerna. Underlaget ska användas vid framtida planering och byggnation. För Kristianopel föreslås ett stadsmiljöprogram där bevarandevärden och utvecklingsmöjligheterna tydligt framgår. Läs mer om hur skärgården föreslås utvecklas här.

Några områden föreslås i planförslaget utvecklas till skärgårdsstadsdelar. Detta gäller t.ex. Ekenäs på Senoren och Bredavik på Sturkö. Dessa områden bedöms ur kulturhistorisk synpunkt tåla en tätare bebyggelsestruktur. Kring Herrgården på norra Tjurkö föreslås också en utveckling vid stenbrottet som är ett av länets äldsta industriella stenbrott med kringfunktioner. Miljön är historiskt viktigt som minnesmärke över en mycket betydelsefull näringsgren under ett visst tidsskede. Området vid stenhuggeriet föreslås vidareutvecklas med kultur, musikevenemang, turism etc. Bevarandebidraget och utvecklingsbidraget bedöms vara förenliga med riksintresset för kulturmiljön. På norra Tjurkö föreslås även en förtätning med nya bostäder och service samt ett nytt utbyggnadsområde vid Stora Lycke. Stor omsorg behöver ägnas åt bebyggelsens placering och utformning i dessa områden för att minimera påverkan på kulturmiljön.

Riksintresset Skärva står som representant för storgårdslandskapet. Föreslagen vidareutveckling av serviceorten Nättraby föreslås ske utanför utpekade område av riksintresse för kulturmiljövården. Det finns dock andra gårdar som på liknande sätt som Skärva representerar omlandet till Örlogsstaden Karlskrona. Exempel på dessa är Mølletorp, Afvelsgärde och Augerums gård. I dessa områden bedöms dock lämpliga att undersöka för möjlig framtida exploatering, förutsatt att anpassning till värdena sker.

Behov av fördjupat kunskapsunderlag för hela kommunen

Det saknas ett fördjupat kulturmiljöunderlag som omfattar hela kommunen och det finns därmed behov av att ta fram ett kulturmiljöprogram. Befintligt underlag och inventering av kulturmiljöer och bebyggelsemiljöer i hela Karlskrona kommun är från 1980-talet och framtaget av Blekinge museum på uppdrag av Länsstyrelsen. Underlaget saknar utförligare ställningstaganden kring vilka värden som finns i de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna. Detta försvårar och försenar många gånger plan- och byggprocesser. I ett kulturmiljöprogram skulle den stadsnära utvecklingen från 1800-talets senare del fram till efterkrigstidens rekordårsbebyggelse med fördel närmre beskrivas. Exempel på områden med stort förändringstryck är exempelvis Bergåsa, Långö, Arnö, Mariedal och Kungsmarken. Miljöerna här är sammanhållna och välbevarade – vilket gör dem till värdefulla identitetsbärare av sin tid. Behov finns både av en generell beskrivning av bebyggelseutvecklingen i Karlskrona under den här tidsperioden såväl som en mer specifik beskrivning av de värden som finns i olika områden och stadsdelar.

Det finns vidare behov av att ta fram ett kulturmiljöunderlag för östra skärgården. Främst från inre Gåsefjärden och österut. Underlagets syfte är öka kunskapen kring hur de värdefulla miljöerna kan stärkas och bevaras. Detta kommer att ge stöd vid framtida planering och byggnation.

Vad säger lagen?

Förvanskningsförbudet – Plan och bygglag (2010:900) 8 kap 13 §
En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Första stycket ska tillämpas också på

1. anläggningar som är bygglovspliktiga enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 7 §,
2. tomter i de avseenden som omfattas av skyddsbestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser,
3. allmänna platser, och
4. bebyggelseområden.

Varsamhetskravet – Plan och bygglag (2010:900) 8 kap 17 §
Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Skydd av kulturmiljöer

Kulturmiljölagen omfattar fornlämningar, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen. Karlskrona kommun har många fornlämningar, byggnadsminnen och statliga byggnadsminnen samt flera kyrkor som omfattas av kulturmiljölagen. Ingrepp i fornlämningar ska alltid föregås med tillståndsprövning enligt kulturmiljölagens andra kapitel.

Utveckling

En del äldre detaljplaner bör ses över för att stärka och bevara kulturmiljövärdena. Detta gäller särskilt för områden inom riksintresset och världsarvet Örlogsstaden Karlskrona där många planer utgör hot mot bevarandevärdena, exempelvis på Björkholmen. Detta bör ses över och beskrivas i ett framtida kulturmiljöprogram.

Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona

Örlogsstaden Karlskrona upptogs 1998 på Unescos lista över världsarv. Staden är internationellt intressant som ett unikt exempel på en konsekvent genomförd, marint befäst stadsanläggning och sjöarsenal från 1600- och 1700-talen. Det finns en värdebeskrivning (OUV) som beskriver världsarvets olika delar.

För att samordna de intressen som rör bevarandefrågor, utvecklingsfrågor, besöks- och näringslivsfrågor samt tillgänglighet och delaktighet i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona finns ett särskilt Världsarvsråd. Världsarvsrådet utformas av en styrgrupp och en ledningsgrupp med representanter från kommunen, statliga myndigheter och museum samt högskola och privata företag. Världsarvsrådet är en plattform för samverkan.

Under 2019 har Riksantikvarieämbetet framtagit en världsarvsstrategi för de världsarv som är kulturarv. Världsarvsarbetet i Sverige styrs genom en världsarvsstrategi. Karlskrona kommun anser att det är viktigt att kunna strukturera framtida insatser utifrån denna strategi. På lokal nivå ska strategin också hjälpa till att strukturera lokala förvaltningsplaner och handlingsplan i Världsarvsrådet och i enskilda organisationer. Kommunen samverkar i huvudsak med Länsstyrelsen som har huvudansvaret för världsarvet regionalt och nationellt med Riksantikvarieämbetet som är myndigheten som ansvarar för kulturella världsarv nationellt.

Världsarvskommitténs motivering:

"Karlskrona är ett utomordentligt väl bevarat exempel på en planerad europeisk örlogsstad, som influerats av äldre anläggningar i andra länder. Karlskrona har i sin tur tjänat som förebild för efterföljande städer med liknande uppgifter. Örlogsbaser spelade en viktig roll under de århundraden när storleken på ett lands flottstyrka var en avgörande faktor i europeisk realpolitik och Karlskrona är den bäst bevarade och mest kompletta av dem som finns kvar."



Utveckling

Världsunika kultur- och naturmiljöer kan bidra till att stärka den regionala utvecklingen. Här finns möjligheter för entreprenörer att ta till vara på den unika kulturmiljön. Världsarvet kan vara en viktig tillgång för den regionala ekonomiska utvecklingen genom att locka till sig investeringar, ta fram hållbara lokalt baserade, stabila och attraktiva arbetsmöjligheter. Världsarven som utses av UNESCO erbjuder inte bara en grund för hållbar turismutveckling, de kan också ge en ny dimension till invånarnas förståelse och uppskattning av den dagliga livsmiljön.

Den övergripande visionen är att världsarvet Örlogsstaden Karlskrona ska vara ett föredömligt hållbart och levande världsarv. Denna vision innebär konkret att arbetet med världsarvet ska ske på ett sätt som stärker de värden som utmärkelsen grundas på. Det är viktigt att tydliggöra världsarvets värden genom att stärka upplevelsen av den stora berättelsen, exempelvis idén med staden i havet. Kommunens intention är att planförslaget ska bidra till ett hållbart och levande världsarv där den civila staden kan fortsätta att utvecklas utan att skada världsarvets värden. För att bättre möta en utveckling med hänsyn till de speciella värden som världsarvet behöver en bevarande- och utvecklingsplan utarbetas i samråd med berörda parter.

Det finns ett Strategi och inriktningsprogram samt en Handlingsplan för Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Ett arbete pågår med att uppdatera dessa. På lokal nivå ska strategin hjälpa till att strukturera lokala förvaltningsplaner och handlingsplan i Världsarvsrådet och i enskilda organisationer. Vid större exploateringar som kan anses påverka världsarvets värden använder Karlskrona kommun i samverkan med Länsstyrelsen verktyget HIA (Heritage Impact Assessment) för att utvärdera påverkan på grundläggande värden i världsarvet.

Arbete kopplat till världsarvet bör, där det är relevant, visa på hur världsarvsarbetet kan vara en resurs för att nå Agenda 2030-målen. Karlskronakommun anser att det är viktigt att integrera Agenda 2030-målen i arbetet med att utveckla världsarvet och lyfta kulturmiljövärden som en resurs.

STÄLLNINGSTAGANDEN- Översiktsplan 2050 - Karlskrona kommun

Möten och livsmiljöer

Förutom de kulturhistoriska aspekterna som ska beaktas i planeringen finns även sociala och estetiska aspekter av kulturmiljön. Det kan handla om arkitektoniska kvaliteter, kulturliv, möten mellan människor och konst. Denna kultur spelar en viktig roll för att uppnå goda livsmiljöer i samhället, den påverkar människors livskvalitet och kan bidra till ett mer inkluderande och demokratiskt samhälle.

Kulturlivet i samhället

Kulturlivet ska stärkas i Karlskrona kommuns byggda miljö. Detta genom att skapa rum för permanenta strukturer som exempelvis bibliotek och kulturhus, men även icke permanenta strukturer som möjliggör spontana kulturevenemang som festivaler och utställningar. Det handlar också om både konstillationer och gestaltning av bland annat byggnader, markbeläggning och belysning. Konst och gestaltning kan beröra, stimulera och skapa eftertanke hos människor samt medföra att människor trivs bättre och använder platser i större utsträckning.



En planering utifrån sociala och estetiska aspekter av kulturmiljön främjar möten mellan människor i olika former. Målpunkter som framhäver kulturvärden, kulturliv och även olika former av attraktiva mötesplatser bör därför finnas på platser där människor rör sig. Oavsett ålder eller social bakgrund ska människor i Karlskrona kommun kunna mötas. När människor exponeras för olika livsstilar och kulturella uttryck skapas nya tankesätt och tolerans. Det leder till att människor trivs bättre i sin livsmiljö och förståelsen för andra människor och integration gynnas. Det bidrar till ett mer socialt och demokratiskt samhälle. Kommunen ska genom planering därför främja miljöer till för kultur, möten och integration mellan människor och olika grupper. Intentionen är att fler i kommunen ska ha möjlighet att uppleva ett gott kulturliv och ha närhet till attraktiva mötesplatser där de bor, arbetar, leker, går i skolan eller spenderar sin fritid.

Utveckling

En viktig faktor att beakta vid framtida utveckling av sociala och estetiska aspekter av kulturmiljön är allas lika tillgång till kommunens kulturliv. Det kan handla om människors direkta närhet till kulturverksamheter och evenemang men även närhet till mötesplatser för att träffa andra människor. Det ska även tillgodoses ett varierat kulturliv för att möta olika samhällsgruppers behov oavsett ålder eller social bakgrund. Kultur kan till exempel vara av speciell vikt för att barn och unga ska få möjlighet till fritidsaktiviteter och att träffa nya människor. Kulturlivet ska därför bevaras och stärkas både i Karlskrona stad, i serviceorterna och på andra strategiska platser i kommunen. Ett exempel är Kungsmarken och Marieberg som skulle stärkas av det föreslagna stationsläget, Karlskrona Norra. Förslaget ökar möjligheten att röra sig till stadsdelar med större utbud av kulturliv samtidigt som platsen i sig får ett ökat underlag för att utvecklas med bland annat kulturella verksamheter och mötesplatser.

Förutsättningarna för ett kulturliv och goda mötesplatser varierar idag inom kommunen. Närmare kartläggningar bör göras för att identifiera styrkor och svagheter som sedan kan arbetas vidare med i planeringen. Det finns olika metoder som kan vara till hjälp för att identifiera olika kulturmiljövärden, däribland sociala och estetiska. Till exempel används metoden Cultural Planning för att fånga det som är unikt för en plats sett ur ett kulturellt perspektiv. Genom metoden tas en handlingsplan fram som identifierar vad som krävs för att på lång sikt öka livskvaliteten för människor på en plats. En annan metod, kulturlivsundersökning, har ett större fokus på stadsdelsnivå och syftar till att identifiera förutsättningar och sociokulturella krafter i en stadsdel. På detta vis undersöks hur kulturen kan se ut och få plats i aktuell stadsdel.

Att inkludera sociala och estetiska värden av kulturmiljön ska vara en förutsättning vid framtida planering, till exempel i sociala konsekvensanalyser vid detaljplanering, i stadsmiljöprogram och kulturmiljöprogram för Karlskrona och andra orter inom kommunen. Karlskrona kommun ska även gynna kreativa verksamheter som skapar möjligheter för medborgare och besökare att utöva och ta del av kulturlivet. De kreativa verksamheterna kan dessutom positivt påverka arbetsmarknaden, turismen och kommunens attraktionskraft. Läs mer om utvecklingen av kreativa verksamheter och näringsliv i avsnittet ställningstagande för näringsliv.

Lokaliseringsprövning inom landsbygd och skärgård

Vid en ansökan om bygglov utanför detaljplan eller områdesbestämmelser ska byggnadsnämnden pröva om ett antal förutsättningar är uppfyllda. Prövning av bygglov utanför detaljplan och områdesbestämmelser innebär, till skillnad från bygglov inom plan, en fullständig prövning av kraven på lokalisering, placering och utformning. Vilka krav som ska prövas i ett bygglov utanför detaljplan och områdesbestämmelser framgår av plan- och bygglagen, PBL 9 kap 31§.

Vid bygglov utanför detaljplan och områdesbestämmelser ska byggnadsnämnden göra en lokaliseringsprövning. Lokaliseringsprövning är en prövning om en åtgärd är lämplig på en viss plats. Översiktsplanen är vägledande för lokaliseringsprövningen och en aktuell översiktsplan med tydliga ställningstaganden underlättar prövningen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är ett betydelsefullt underlag för bygglovsprövningen. Om marken är lämplig att bebygga prövas dock i det enskilda bygglovsärendet och det är de faktiska förutsättningarna på platsen som är avgörande. Ett bygglovsärende kan därför inte avgöras enbart med stöd av översiktsplanen. Det innebär att bygglov inte ska ges enbart på grund av att översiktsplanen anger att bebyggelse bör få tillkomma på platsen. Om översiktsplanen istället anger att ytterligare bebyggelse inte är lämplig inom området, kan en ansökan om bygglov inte avslås enbart med hänvisning till översiktsplanen.

För bygglovsansökningar utanför detaljplan eller områdesbestämmelser ska byggnadsnämnden pröva om åtgärden medför en lämplig mark- och vattenanvändning. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Vid prövningen ska miljöbalkens hushållningsbestämmelser tillämpas.

Principer för lokaliseringsprövning

Utgångspunkten är att landsbygden och skärgården med de mindre samhällena ska ge möjligheter till ett varierat, fritt och naturnära boende i skilda natur- och kulturmiljöer. Varje tillskott av boende är av värde och betraktas i grunden som positivt. Försiktighet gällande lokalisering och utformning av nya byggnader är viktigt för att bevara de värden som finns och för att möjliggöra hållbara lösningar sett ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Vid bygglov utanför detaljplan och områdesbestämmelser görs en lokaliseringsprövning. Detta gäller för alla åtgärder förutom kompletteringsåtgärder för en- och tvåbostadshus. En lokaliseringsprövning görs även inom prövning av ny detaljplan och vid nylokalisering på obebyggd fastighet. En detaljplan behöver tas fram om förhandsbesked eller bygglov kommer fram till detta. Vid nya områden eller nybyggnation ska samma krav ställas inom lokaliseringsprövningen oavsett om inriktningen på användningen är fritidsboende eller permanentboende.

Befintliga områden i kustnära lägen är i många fall avsedda för fritidsbebyggelse och har därmed begränsade bygggrätter. I vissa fall har områdena bristfälliga vatten- och avloppslösningar och underdimensionerade vägar som dock gör dem mindre lämpliga att funktionsomvandla och/eller förtäta.

För lokalisering av områden med nya byggnader eller förändring av befintliga byggnader utanför tätortsområden eller för de platser där översiktsplanen inte gjort någon specifik bedömning gäller följande principer:

- **Platsen ska kunna anslutas till befintlig bebyggelsestruktur och utformning**

Ny bebyggelse på landsbygd och i kust- och skärgårdsområden bör på ett naturligt sätt ansluta till befintlig bebyggelse, både sett till struktur och utformning. Den ursprungliga bebyggelsestrukturen bör vara till ledning vid val av läge och placering av nya hus. Platsens förutsättningar styr placering och utformning. Generellt är förtätning och funktionsomvandling att föredra framför helt nya områden eller enskilda lokaliseringar. I skogsbygden och inlandet kan dock en något mer spridd lokalisering av fristående bebyggelse tillåtas.

- **Närhet till service och kollektivtrafik**

Nya bostäder och verksamheter ska i första hand tillkomma i lägen där service och kollektivtrafik finns eller kan byggas ut på ett ändamålsenligt sätt och endast i undantagsfall i lägen där tillgången är mindre god. Verksamheter med få anställda och få kundbesök samt verksamheter för turism och friluftsliv kan dock tillkomma i lägen utan kollektivtrafik och cykelvägnät.

- **Platsen ska kunna anslutas till viktig infrastruktur**

Platsen ska vara lämpligt för byggande avseende anslutning till viktig infrastruktur, till exempel lokal vatten- och avloppslösning, lämplig vägdragning och att hänsyn tas till landskapsbilden.

- **Hänsyn ska tas till terrängförhållanden och vegetation**

Stor hänsyn måste tas till befintliga terrängförhållanden och vegetation. Vid placering av byggnader i slänter bör nivåkillnader tas upp av husgrunden istället för att marknivån förändras. Nylokaliseringar som förutsätter stora ingrepp i orörd natur ska undvikas.

- **Platsen ska klara säkerhetsnivåer för stigande havsnivåer och skyfall**

Ny bebyggelse ska klara gällande riktlinjer för säkerhetsnivåer av stigande havsvatten och skyfall.

- **Beaktande av skydds-zoner**

Skydds-zoner till vägar, ledningar, skjutbanor, täkter, tippor, djurhållning, aktiva jordbruk och dess brukningsenheter eller andra anläggningar som kan medföra störning ska beaktas.

- **Lokalisering på brukningsvärd jordbruksmark bör undvikas**

Lokalisering på brukningsvärd jordbruksmark bör undvikas. I det fall ingen alternativ plats finns bör möjligheterna att bedriva jordbruksverksamhet värnas. Se utförligare beskrivning under strategiska ställningstaganden för jordbruksmark.

- **Befintliga strukturer och den arkitektoniska utformningen ska beaktas**

Byggnaders särdrag och karaktär ska beaktas vid renovering, om- och tillbyggnader. Exempelvis kan förändringar av ett enda hus utgöra ett stort ingrepp i en enhetlig och traditionsbunden miljö.

Mellankommunala och regionala intressen

Många planeringsfrågor, såsom infrastruktur, arbetsförsörjning och vattenförsörjning, sträcker sig över administrativa gränser och kan innebära ett behov av samordning. En kommun verkar i ett större sammanhang och det Karlskrona kommun beslutar kan ha effekt på annan kommun, liksom Karlskrona kommun kan påverkas av beslut från andra. Karlskrona kommun ingår i regionala sammanhang på olika nivåer utifrån geografi eller andra sammanhang. Sammanhanget kan vara regionalt, nationellt eller internationellt.

Ställningstaganden

Regional utveckling

- Karlskrona kommun ska samverka med övriga kommuner i Blekinge, Kalmar och Kronobergs län för att förstärka arbetsmarknadsregionerna.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att öka möjligheterna till vidareutbildning och bredda utbudet av olika utbildningar i kommunen och länet.
- Karlskrona kommun ska sträva efter att utgöra tillväxtmotor i Blekinge län.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att skapa förutsättningar att utveckla besöksnäringen i skärgården tillsammans med biosfärsarbetet Blekinge arkipelag.
- Samtliga kommunala vattentäkter ska omfattas av vattenskyddsområden med aktuella fastställda föreskrifter. Kommunen ska arbeta för att långsiktigt förbättra vattenkvaliteten i Lyckebyån.

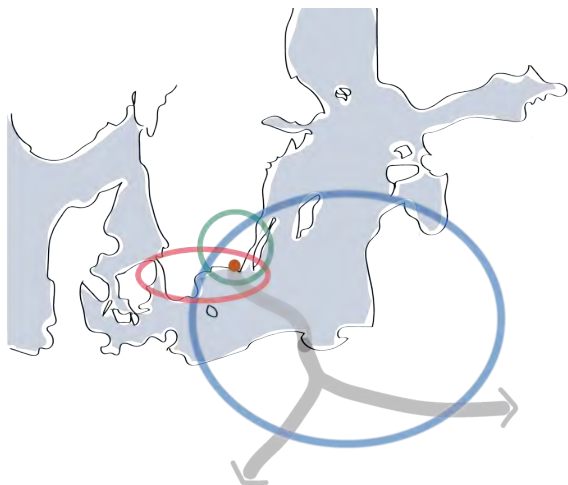
Kommunikationer

- Karlskrona kommun ska samverka med andra aktörer för att göra kommunen och regionen mer tillgänglig, både att resa till och inom Blekinge.
- Karlskrona kommun ska undersöka möjligheterna att införa Bus Rapid Transit (BRT) i samverkan med angränsande kommuner och län.
- Karlskrona kommun ska verka för att en kustnära cykelled genom Blekinge realiseras.
- Karlskrona kommun ska verka för ett heltäckande nät av funktionella och vägvisade cykelförbindelser från Karlskrona till Brömsebro och Ronneby.
- Framtida utbyggnad och ombyggnad av järnvägen och den spårbundna kollektivtrafiken behöver utredas vidare i samarbete med Trafikverket, Region Blekinge och andra aktörer.
- Ronneby Airport är viktig för näringslivets, myndigheters och organisationers möjligheter till goda kommunikationer och utveckling i Karlskrona.
- Karlskrona kommun ska verka för ett statligt engagemang för infrastrukturen kring Verkö hamn- och industriområde samt att en ny kombiterminal kan anläggas. Kommunen ska verka för att Verkö hamn och anslutande infrastruktur i form av väg och järnväg ska vara en del av TEN-T Core Network.

Huvudsakliga mellankommunala frågor

Ronneby kommun <ul style="list-style-type: none">• Gemensam arbetsmarknad• Ronneby flygplats• Gemensam räddningstjänst• Dricksvatten - Johannisshuset• Biostårområde• Planering av havet• E22 och Riksväg 27• Cykelvägar	Torsås kommun <ul style="list-style-type: none">• Brömsebro• Vattenskyddsområden• Lyckebytån• E22• Vindkraft	Emmaboda kommun <ul style="list-style-type: none">• Kust-till-kustbanan• Vattenskyddsområden• Lyckebytån• Riksväg 28	Övriga Blekinge <ul style="list-style-type: none">• Regional utveckling• E22• Blekinge kustbanan• Blekinge Tekniska Högskola• Besöksnäring• Blekingeleden• Biostårområde• Planering av havet• Cykelvägar
Övriga sydöstra/södra Sverige <ul style="list-style-type: none">• Arbetsmarknadsregioner och pendling till gränsland län som Skåne, Kalmar och Kronoberg• Näringsliv• Utbildning• Kultur• Järnväg och vägar	Residensstäderna <ul style="list-style-type: none">• Arbetsmarknadsregioner och pendling• Näringsliv och tjänster• Utbildning• Kultur• Järnväg och vägar	Internationella samband <ul style="list-style-type: none">• Kopplingar till Köpenhamn• Kopplingar till Polen och Baltikum• Trans-European Transport Network• Verköhamnen• Kopplingar till internationella flygnoder	

Idagsamverkar Karlskrona kommun på flera olika sätt med grannkommuner och kommuner i närliggande regioner samt i ett internationellt perspektiv med kommuner och länder kring södra Östersjön. Den kommun som Karlskrona kommun i dagsläget har starkast relation till är Ronneby kommun med en gemensam arbetsmarknadsregion. Detta är något som syns tydligt i pendlingsflöden, men även sett till flyttrelationerna. I detta avseende är det viktigt med ett kontinuerligt mellankommunalt samarbete och dialog med Ronneby kommun.



Bilden visar olika regionala samband som är viktiga för Karlskrona kommun.

Regional utveckling

Karlskrona som tillväxtmotor i Blekinge

I rapporten "Blekinges funktionella geografi" (WSP 2019), framtagen på uppdrag av Region Blekinge, presenteras att Karlskrona har viktiga regionala funktioner som har betydelse för övriga orter i Blekinge. Karlskrona har ett gott utgångsläge och kommer att spela en viktig roll för utvecklingen i Blekinge som helhet då här finns goda förutsättningar för tillväxt. Om Karlskronas förmåga att växa skulle minska påverkar detta sannolikt även övriga regionen negativt. Med andra ord är det bra för Blekinge som helhet om Karlskrona växer. Möjligheten för Karlskrona att sprida tillväxt sker främst genom möjligheten att attrahera människor och företag att bosätta sig och etablera sig i kommunen samt genom utveckling av de funktionella arbetsmarknaderna, vilka starkt är sammankopplade med transportsystemets utveckling. Att arbeta med båda dessa faktorer är därför mycket viktigt.

Tre residensstäder i samverkan

Sambanden med omgivningen sträcker sig dock inte endast inom Blekinge utan även över länsgränser. Det finns stor potential i att utveckla samband och samverkan med kommuner även utanför Blekinges gränser. En samverkan mellan länen i sydöstra Sverige, gällande bland annat infrastruktur, näringsliv och utbildning, skulle kunna stärka den totala utvecklingen inom regionen. En stark samverkan mellan residensstäderna Karlskrona, Växjö och Kalmar skapar möjligheter för en gränslöshet som är till nytta för såväl näringslivet som människors vardag. En nyckel är snabba och hållbara pendlingsmöjligheter. Orternas lärosäten bidrar även till innovativ och kunskaphöjande drivkraft vilket är positivt för den regionala arbetsmarknaden mellan Karlskrona, Växjö och Kalmar.

Transportinfrastruktur

Transportsystemets utveckling, det vill säga förbättrade kommunikationer, minskade restider och ökad tillgänglighet är grundförutsättningar för regionförstoring. Även om bilen fortsatt kommer att utgöra ett viktigt transportmedel så kommer den spårbundna trafiken att spela en allt viktigare roll för såväl den inomregionala som mellanregionala sammankopplingen, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Genom goda transportmöjligheter ökar förutsättningarna att bo kvar på en ort och pendla till en arbetsort. Karlskrona kommun ska även verka för att möjliggöra en omflyttning av gods från väg till järnväg. Bättre sammankoppling i ett större regionalt sammanhang är nödvändigt för att förbättra utvecklingen i hela Blekinge på längre sikt.

För Karlskronas del handlar det framför allt om att förbättra de funktionella sambanden med övriga Blekinge och samtidigt verka för en bättre koppling mot större orter i andra län som t.ex. Kalmar och Växjö. Idag begränsar långa restider utvecklingen av dessa samband. Detta beror till stor del på begränsningar i den fysiska infrastrukturen. För E22 planeras ombyggnationer i både västlig och östlig riktning vilket kommer förbättra restiderna. Även för järnvägskopplingarna finns stor förbättringspotential. För Blekinge kustbana finns riksintressereservat för en uträtning av järnvägssträckningen öster och väster om Karlshamn. Detta i syfte att minska restiderna. Karlskrona kommun ser positivt på dialog kring en ett reservat för en liknande uträtning mellan Karlskrona och Ronneby.

Karlskrona har en central geografisk position i Östersjöregionen som en länk mellan väst och öst. Karlskrona ligger i det europeiska East West Transportkorridor som sträcker sig från Danmark genom Sverige, Polen och Baltikum mot Ryssland och vidare mot Kina. Karlskrona har även en viktig funktion för kopplingen mot Baltikum via The Baltic-Link Motorways of the Sea och vidare söderut i Europa genom Baltic-Adriatic Corridor. Karlshamns hamn ligger också i The East West Transportkorridor och här finns möjligheter för Karlshamn och Karlskronas hamnar att växa genom samverkan kring utbud.



Gång- och cykeltrafik

Den regionala cykelinfrastrukturen i Blekinge bör byggas ut och utvecklas för att både främja cykelresor till och från arbete och utbildning samt möjliggöra för besökare och turister att utforska och upptäcka Blekinge med cykel. Det är även viktigt att cykelnätet samt parkeringsmöjligheter sammankopplas till andra energieffektiva färdssätt såsom buss och tåg för att underlätta resor från dörr till dörr. För arbetet med att utveckla den regionala cykelinfrastrukturen har en regional cykelstrategi för Blekinge har tagits fram av representanter från Region Blekinge, länets fem kommuner och Trafikverket, där strategin betonar just vikten av att utveckla ett genomgående regionalt cykelnät i Blekinge.

För att förbättra möjligheten till att färdas med cykel mellan tätorterna vid kommungränserna krävs även att förutsättningarna längs det statliga vägnätet förbättras. Eftersom kommunen i regel inte är väghållare utanför större tätorter kräver åtgärderna samarbete med staten, andra väghållare liksom med grannkommunerna. Kartan nedan visar vilka sträckor kommunen vill prioritera en utbyggnad av det regionala cykelnätet. Läs mer om detta i kapitlet om Trafik och kommunikation.

Kollektivtrafik

I Karlskrona finns det kollektivtrafik i form av buss, båtpendel och tåg. Kollektivtrafiken är viktig för möjligheten till ett mellankommunalt utbyte av tjänster och arbetskraft på ett hållbart sätt. För att främja att människor reser kollektivt och för att erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen behöver faktorer såsom bekvämlighet, tillförlitlighet, informationssystem, pris och restid förbättras. Även tillgänglighet till Wi-Fi ger större möjlighet att använda tiden för resan för arbete eller studier. Det är viktigt att möjliggöra för alla att kunna resa med kollektivtrafiken, där utformningen kring hållplatser och stationer inte ska hindra eller försvåra för t.ex. funktionsvarierande att resa kollektivt. Ur miljösynpunkt är det även viktigt att kollektivtrafiken går över till mer miljövänliga drivmedel för att minska den negativa miljöpåverkan som trafiken har.



Kartan visar vilka sträckor där kommunen vill prioritera en utbyggnad av det regionala cykelnätet i kommunen

Buss

Karlskrona kommun trafikeras idag av tolv regionbusslinjer samt två kustbusslinjer. För att effektivisera och underlätta transport med buss på längre sträckor, över kommungränserna, ska Karlskrona kommun undersöka möjligheten att skapa förutsättningar för konceptet Bus Rapid Transit längs E22. Bus Rapid Transit (BRT) är ett busstrafikssystem som tar tillvara på många av de lösningar som används inom spårtrafik. Systemet karaktäriseras av signalsystem samt av separata, raka och tydliga linjesträckningar som ger prioritet i gata och där sidoflyttningar vid hållplatser minimeras. Antalet hållplatser blir färre och linjesträckan blir rakare, likt spårbunden trafik, vilket minskar restiden. Till skillnad från spårtrafik har bussen en större flexibilitet som minskar dess störningskänslighet. Att införa ett sådant system kan öka incitamenten för kollektivt resande.

Båt

Skärgårdstrafiken trafikerar sommartid längs Blekinges kustlinje i såväl Karlskronas som Ronnebys och Karlshamns skärgård. Med omkring 800 öar i Blekinge och en vision om att bygga Karlskrona som staden i havet ses havet som en möjlighet för transporter, snarare än en begränsning. Att främja kollektivt resande innefattar därmed även att utveckla skärgårdstrafiken. Här är det viktigt att även skapa förutsättningar för att kombinera cykel och skärgårdsbåt, något som skulle ge unika förutsättningar för naturturism i Blekinge.

Tåg

Karlskrona har järnvägsförbindelser både åt väster, med Blekinge kustbana, och åt norr, med Kust-till-kustbanan. Båda järnvägsförbindelserna är elektrifierade. Blekinge kustbana kopplar ihop fyra av fem kommuner i länet; Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg. Till och från den femte kommunen Olofström, finns det buss till Bromölla med tågförbindelser mot Skåne samt mot Karlshamn, Ronneby och Karlskrona. Med Kust-till-kustbanan som går till och från Emmaboda finns anknytning både till Kalmar och till Växjö samt därifrån vidare mot exempelvis Alvesta och Göteborg och Stockholm. Detta är ett viktigt stråk både för pendling och för godstransporter. För Blekinge kustbana har Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie i syfte att kartlägga åtgärder för minskad restid och ökad robusthet. Studien resulterade i ett åtgärds paket uppdelat i tre etapper för att nå det långsiktiga målet om två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö.

Kortade restider är en viktig förutsättning för utveckling och att binda samman Karlskrona med omvärlden. Kortade restider mot Kalmar och Växjö är en extra viktig förutsättning för att kunna utveckla samarbetet mellan residensstäderna samt utöka marknaden för näringsliv och utbildning. Målsättningen är att tåg till Kalmar och Växjö ska ta högst en timme. Tåglinjerna borde även gå direkt till Kalmar respektive Växjö utan nödvändigt byte i Emmaboda.

För att tåget ska bli ett attraktivt alternativ är det även viktigt att det inom Karlskrona finns närhet till tågstationer. Översiktsplanen skapar möjlighet för en kollektivtrafiknod vid Gullberna, Karlskrona Norra. Detta skulle ge 70% av kommunens befolkning förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik med tåg och skulle bidra till möjligheten att köra till pendlarparkering för att sedan resa vidare med tåg.

Region Blekinge har arbetat fram en tågvision för Blekinge. I Tågvisionen beskrivs att pendlingen ökar samtidigt som de fortsatt långa restiderna hämmar arbetsmarknadernas utvidgning. Visionen beskriver tågets potential att reducera restiderna i regionen och att en satsning på tågtrafiken kan göra Blekinge mer tillgängligt, vilket bland annat kan bidra till att skapa en gemensam arbetsmarknad i länet. Målsättningen är att Blekinge ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion med högst 15 minuter mellan kommunernas centralorter. Det krävs dock olika typer av tågssystem för att göra det mer effektivt, både snabbtåg med få stopp och lokaltåg med flera stopp. Här bör även Ronneby flygplats bli en del av tågsystemet för att underlätta och effektivisera mer långväga resor.

Biltrafik

Kommunen genomkorsas av väg E22 som norrut fortsätter mot Kalmar, Oskarshamn och Västervik och i sydvästlig riktning mot Karlshamn, Kristianstad och Malmö. Andra viktiga stråk är riksväg 28 mot Emmaboda, länsväg 725 mot Torsås samt länsväg 122 mot Eringsboda. Riksväg 27 i Ronneby kommun är ett viktigt regionalt transportstråk. Trafikverket är väghållare för dessa vägar.

E22 är viktig mellankommunal fråga ur trafiksäkerhets- och arbetsmarknadsperspektiv. En högre standard på vägen skulle innebära en förstoring av arbetsmarknaden, mer attraktiva restider med kollektivtrafiken och säkrare transporter av farligt gods. Här bör målet vara att E22 ska vara en fyrfältsväg. Ombyggnationer och omdragningar av E22 planeras för sträckan Lösen – Jämjö, mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby samt förbi Bergkvara. Projekten syftar till att öka framkomlighet och trafiksäkerhet samt minska restiderna.

Flygtrafik

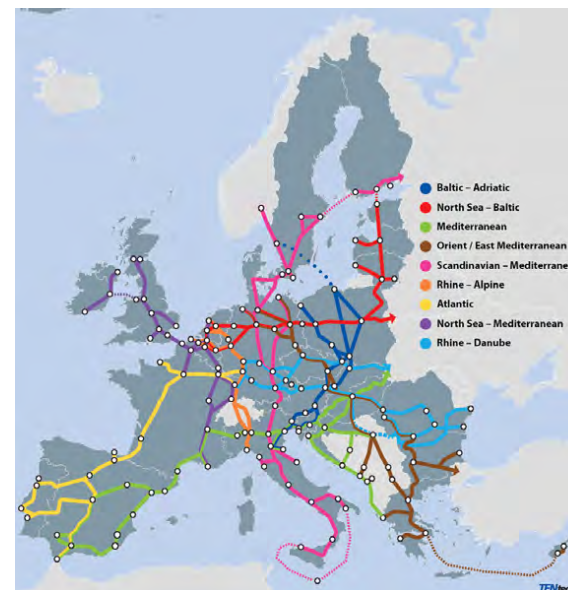
Ronneby Airport, Kalmar Öland Airport och Växjö Småland Airport ligger alla mellan ungefär 30 – 90 minuter med bil från Karlskrona. Flygplatserna möjliggör för såväl nationella som internationella förbindelser. För Karlskrona är dessa förbindelser nödvändiga för såväl näringsliv som allmänheten.

Ronneby Airport är särskilt viktigt för näringslivets, högskolans, myndigheters och organisationers möjligheter till goda kommunikationer och utveckling i Karlskrona. Idag trafikeras flygplatsen av två flyglinjer till Stockholm och en flyglinje till Frankfurt. Flyglinjen till Frankfurt upprättades under 2021 efter gemensamt arbete mellan olika aktörer i Blekinge. Kalmar Öland Airport och Växjö Småland Airport är även de viktiga för Karlskrona då de når andra destinationer utanför Sveriges gränser.

Det är viktigt med goda kommunikationer till och från flygplatserna inom regionen från Karlskrona. För Ronneby Airport är det särskilt viktigt att det finns effektiva och snabba kollektivtrafikanslutningar till samtliga flygavgångar och ankomster. Idag finns det anslutande flygbussar mellan Karlskrona och Ronneby Airport som upprätthålls i kommersiell regi. På längre sikt finns ambitioner att skapa en tågstation vid Ronneby Airport. Det är viktigt att det planerade mötesspåret i Kallingetrakten får en sådan placering att denna ambition lättare kan uppnås.

Sjöfart och godstrafik

Karlskrona har en central geografisk position i Östersjöregionen som en länk mellan väst och öst. Karlskrona ligger i det europeiska East-West Transport Corridor som sträcker sig från Danmark genom Sverige, Polen och Baltikum mot Ryssland och vidare mot Kina. Karlskrona har också en viktig funktion för kopplingen mot Baltikum via The Baltic-Link Motorways of the Sea och vidare söderut i Europa genom Baltic-Adriatic Corridor.



The Core Network Corridors i Trans-European Transport Network (TEN-T).

Verkö är en viktig industrihamn och utgör en viktig resurs för regionens utveckling. Verkö är även viktig ur ett nationellt perspektiv eftersom den möjliggör transporter ner mot de baltiska länderna, södra Europa och vidare mot Kina. Verkö hamn och farlederna är klassad som riksintresse för hamn och har stor utvecklingspotential. Det är den största hamnen för RoRo-fartyg (särskilt typ av lastfartyg för gods) och passagerartrafik i sydöstra Sverige och uppfyller kriterierna för att vara en TEN-T Kategori A-hamn (Trans-European Transport Network). Kommunen arbetar även för att hamnen ska bli en TEN-T Core-hamn i Baltic Adriatic Corridor, en klassificerad transportkorridor som sträcker sig genom Polen ner mot södra Europa. Från Verkö går även färjetrafik till Gdynia i Polen. Läs mer i Utvecklingsplan för södra Verkö.

Karlshamns hamn har bra förbindelser till Baltikum och är en viktig regional transportnod som också ingår i The East West Transportkorridor. Det finns möjligheter för Karlshamns och Karlskronas hamnar att växa genom samverkan kring utbud och på så sätt tillsammans bidra till att skapa förutsättning för utveckling i hela regionen.

Bebyggelse

Brömsebro ligger på båda sidor om kommungränsen mellan Torsås och Karlskrona och på länsgränsen mellan Kalmar och Blekinge län. En framtida utveckling av Brömsebro bör ske i samråd mellan Karlskrona kommun och Torsås kommun. Läs mer om utveckling av Brömsebro i fördjupningsområde Landsbygden.

I de västra delarna av Karlskrona kommun föreslås ett nytt verksamhetsområde på gränsen mot Ronneby kommun. Målsättningen här är att kunna skapa ett verksamhetsområde på båda sidor kommungränsen och är till nytta för såväl Karlskrona som Ronneby kommun. Verksamhetsområdet kan dra nytta av de goda kommunikationer som finns i form av närhet till både E22 och järnvägen. För att kunna utveckla ett ändamålsenligt verksamhetsområde på platsen krävs samverkan med Ronneby kommun.

Arbetsmarknad, utbildning och forskning

Inpendlingen är större än utpendlingen i Karlskrona, både när det gäller arbete och utbildning. Arbetspendlingen sker till största del till och från Ronneby då Karlskrona och Ronneby idag innefattas av en gemensam arbetsregion. Inpendling sker även från andra delar av Sverige. För utbildning sker det både in och utpendling, både till omkringliggande universitet och högskolor i närheten, såsom Linneuniversitetet i Växjö och Kalmar, Högskolan Kristianstad och Lunds universitet men även pendling till och från andra delar av Sverige, bland annat till och från Stockholm.

Det finns en stor potential i att utöka marknaden för utbyte inom näringsliv och utbildning genom förbättrade kommunikationer och minskade restider. Detta kan gynna företag inom Karlskrona kommun, bland annat genom större möjligheter att hitta arbetskraft. Det kan även gynna boende inom Karlskrona kommun som önskar arbeta eller studera på annan ort. Tillväxt skapas både genom bättre förbindelser och en utveckling av såväl arbetsmarknad som utbildning inom Karlskrona kommun.

Effektivare kommunikationer är även en viktig del i att minska sårbarheten och öka robustheten för arbetsmarknaden. Vid konjunktursvängningar ökar möjligheten till omlokalisering eller omstrukturering. Kommunikationer innefattar även tillgång till bredbandsnät, något som blir allt mer viktigt för möjligheten att arbeta eller studera hemifrån.

Detaljhandel och service

Den pågående digitaliseringen i samhället syns tydligt inom detaljhandeln, där E-handel växer sig större medan den fysiska handeln minskar. Detsamma gäller service, där fler och fler tjänster kan ske utan fysiska möten. Eftersom trenden är tydlig överallt gäller det att samarbeta över administrativa gränser för att ställa om. Det kan exempelvis handla om att samordna utvecklingen av snabba och miljövänliga transportmöjligheter mellan orterna. En växande e-handel ställer även nya krav på logistiklösningar samt varutransporter, där en samordning över kommungränserna både kan effektivisera och underlätta hanteringen av varor samt minska dess miljöpåverkan.

Besöksnäring

Besöksnäringens attraktioner såsom vandringsleder, cykelleder, skärgårdstrafik och sevärdheter sträcker sig över kommunernas administrativa gränser. Det är således viktigt att samordna över kommungränserna. Att även möjliggöra för god infrastruktur till och från olika attraktioner inom hela Blekinge underlättar att ta sig till och från samt mellan olika attraktioner.

Längs många av de viktigaste turiststråken saknas idag cykelvägar och det krävs stora investeringar i samarbete med bland annat Trafikverket för att komma tillrätta med bristerna. Region Blekinge har tagit fram en förstudie, Kustnära cykelled genom Blekinge, som har som målsättning att kunna uppfylla Trafikverkets krav för att få status som nationell cykelled. I förstudien har ett förslag till led tagits fram med en total längd på drygt 20 mil genom hela Blekinge. Föreslagen led kopplas även på till Sydostleden som går mellan Växjö och Simrishamn.



Kartan är från förstudien "Kustnära cykelled i Blekinge" och visar föreslagen cykelled genom Blekinge samt en del av Sydstleden.

Genom Karlskrona kommun sträcker sig Blekingeleden som är en regional vandringsled. ARK56 är en storregional satsning på ett brett nätverk av leder för kajak, båt, cykling och vandring i Blekinge arkipelag.

Blekinge är ett litet län, varför samarbete kring besöksnäring får en större effekt än om var och en marknadsför sig själv. Genom att arbeta för en gemensam målbild kan besöksnäringen växa och satsningarna gynna kommuner i hela Blekinge. Region Blekinge har tagit fram en strategi samt en fördjupad strategi för besöksnäringen i Blekinge.

Dricksvatten

Kommunens huvudråvattentäkt är ytvatten från Lyckebyån. Ytvatten är generellt sett känsligare för föroreningar än grundvatten och under längre torrperioder föreligger risk för vattenbrist i vissa delar av kommunen. Drygt 80 % av befolkningen i kommunen är anslutna till kommunalt dricksvatten. För att säkra dricksvattenkvaliteten är det viktigt att ha skyddsområden med föreskrifter kring berörda vattenområden.

Vattendragen Listerbyån/Angelån, Nättrabyån, Lyckebyån, Brömseback och Bruatorpsån är vattendrag med avrinningsområden som berör flera kommuner. Lyckebyåns vattenkvalitet är en viktig mellankommunal fråga eftersom Lyckebyån är en viktig råvattentäkt för både Emmaboda och Karlskrona kommun. I dagsläget finns skyddsområde med föreskrifter längs med Lyckebyån enbart i Karlskrona kommun. Arbete pågår för att skapa skyddsområden längs hela Lyckebyån tillsammans med Lessebo kommun. Kommunen har även lämnat in ett förslag till vattenskyddsområde för rullstensåsen i Johanneshus. Projektet Johanneshusåsen, där råvatten från Lyckebyån renas genom infiltration i åsen och pumpas tillbaka till vattenverket i Lyckebyån, sker i samarbete med Ronneby kommun.

Karlskrona kommun är medlem i Lyckebyåns vattenförbund som är en sammanslutning av kommunerna Lessebo, Emmaboda och Karlskrona samt kraftföretag, markavvattningsföretag, industrier och fiskevårdsföreningar. Förbundets uppgift är att främja ett ändamålsenligt utnyttjande av vattnet i Lyckebyåns vattensystem. För att kunna förbättra framtida vattenkvalitet bör motsvarande sammanslutningar bildas även för övriga gemensamma avrinningsområden. Gemensamt arbete över administrativa gränser gällande till exempel översiktsplaner, vattenplaner samt andra övergripande frågor kommer att vara oerhört viktigt på sikt.

Elnätet

Elnätet är en fråga där det kommer krävas mer samverkan i framtiden. Med ökad elanvändning i framtiden kommer även konkurrensen att öka. Regionnätledningarna försörjer inte varje kommun för sig utan det som händer i en kommun kan påverka både eltillgång och effekt i en annan kommun. Dessutom behöver vi i Blekinge arbeta för att producera mer el lokalt då överföringsledningarna tar lång tid att bygga och exportmöjligheten från norra Sverige kan minska efter ökat elbehov även där. År 2021 gav Energikontor Sydost ut en rapport som studerar elnätet i Blekinge; vilka förutsättningar och behov som finns samt presenterar tankar kring hur aktörer i Blekinge gemensamt behöver börja arbeta strategiskt med frågan kring framtida elförsörjning. Läs mer om elnätet och energiförsörjning i avsnittet ställningstagande energi.

Vindkraft

Vindkraftsstrategin togs fram tillsammans med Torsås kommun och antogs av kommunstyrelsen 2010. Den utgör ett underlag för beslut för framtida vindkraftsetableringar i kommunen både vid upprättande av detaljplaner och vid lovprövning. Dokumentet redovisar även riktlinjer avseende vindkraft som ska ligga till grund för översiktsplanearbetet. Läs mer kring energi i avsnittet ställningstagande energi.

Planering av havet

Karlskrona kommun har tillsammans med Blekinges övriga tre kustkommuner; Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby tagit fram en gemensam havsplan för Blekinges havsområde. Havsplanen utgör förslag till hur havsområdet i Blekinge kan utvecklas och är en ändring av respektive kommuns översiktsplan. Det innebär att havsplanen ersatte den kommunomfattande översiktsplanen (ÖP 2030) med de delar som berör havsområdet. Den geografiska avgränsningen sträcker sig 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet. Syftet med havsplanen är att ange kommunernas viljeinriktning för vattenanvändningen inom planområdet och öka förutsägbarheten för den som bedriver någon form av verksamhet till havs.

Havsplanen ska:

- Samspela med den statliga planeringen
- Identifiera förenliga och oförenliga intressen och anspråk
- Ge rumsliga förutsättningar för nyttjande och bevarade

Havsplanen består av en plankarta samt en planbeskrivning med förutsättningar och ställningstaganden för följande intressen: kulturmiljö, friluftsliv och besöksnäring, yrkesfiske, vattenbruk, utvinning och lagring av material, luft- och sjöfart, infrastruktur, försvar, energi och natur. I havsplanen redovisas även förväntade konsekvenser av olika ställningstagande. Havsplanen vann laga kraft december 2019.



Naturmiljö och friluftsliv

Med grönstruktur och blåstruktur avses de natur- och vattenområden som finns inom Karlskrona kommun. Begreppet inkluderar såväl landskapsbild som naturvärden, i både skog och vatten, rekreativvärden och friluftsliv samt ekosystemtjänster.

Ställningstaganden

Karlskrona kommuns landskap

- Hänsyn ska tas till landskapets strukturer vid exploatering. Detta kan innebära att samla bebyggelse eller andra strukturer istället för att sprida ut dem. Det kan även innebära att viktiga utblickar ej ska byggas igen.
- Längs kuststräckorna i den östra delen av Karlskrona kommun ska speciell hänsyn tas till landskapet och de delar som idag är obebyggda. Exploatering bör här begränsas.
- Hänsyn ska tas till de kustnära ädellövskogar som finns inom Karlskrona kommun.

Naturmiljö

- Karlskrona kommun ska verka för att utveckla ekologiska stråk i öst-västlig riktning inom stadsbygden.
- Hänsyn ska tas till ekologiska korridorer i syfte att arbeta för sammanhängande grönstrukturer.
- Stora orörda områden som inte störs av buller eller utsläpp från industrier, vägar m.m. ska så långt det är möjligt sparas och skyddas mot ingrepp som kan ändra områdenas karaktär.
- Karlskrona kommun ska sträva efter att bibehålla och utveckla värdefulla och artrika naturmiljöer, framför allt gammal ädellövskog samt den betespräglade skärgården och kusten.
- Karlskrona kommun ska verka för att skydda havsnära våtmarker och strandängar från ny bebyggelse eller andra åtgärder som riskerar att skada dessa miljöer.
- Karlskrona kommun ska studera möjligheten att anlägga nya våtmarker. Detta inbegriper både större naturvårdsinsatser samt mindre projekt med våtmarker i tätbebyggd miljö som kan föreslås i enskilda detaljplaner.

Vattenmiljö

- Karlskrona kommun ska arbeta efter vattenmyndigheternas åtgärdsprogram för att höja kvaliteten i vattenmiljöerna.
- Kunskapen kring de havs- och vattenmiljöer som finns inom och berörs av kommunen ska öka.
- Karlskrona kommun ska eftersträva en samlokalisering av nya båtplatser inom kommunen.

Friluftsliv

- Det ska finnas möjlighet att ta sig till naturområden i kommunen med kollektivtrafik.
- Möjligheterna till friluftsliv i naturmiljöer ska stärkas. Detta innebär exempelvis förbättrade leder och stråk för vandring och cykling samt ökad tillgänglighet till och inom naturområden.
- Tätortsnära rekreativområden ska så långt som möjligt bevaras, utvecklas och underhållas.
- Karlskrona kommun ska ta fram en friluftslivsplan. En plan för friluftslivet skulle tydliggöra målsättningar, möjligheter och genomförande.

Ekosystemtjänster

- Karlskrona kommun vill öka kunskapen om ekosystemtjänster.
- Karlskrona kommun vill utveckla ett hållbart samhällsbyggande genom att integrera kunskap om ekosystemtjänsternas nyttor i hela samhällsbyggnadsprocessen.
- Karlskrona kommun vill testa ett pilotområde där ekosystemtjänster och dess nyttor kan få genomslagskraft i samband med nybyggnation.
- Karlskrona kommun vill förbättra förutsättningarna för att arbeta med ekosystemtjänster i både mindre och större projekt i kommunen. Stort fokus bör ligga på genomförande och förbättringar genom konkreta åtgärder.

Karlskrona kommuns landskap

Blekinge, med sitt variationsrika, småskaliga och kuperade mosaiklandskap brukar kallas Sveriges trädgård. Karlskrona kommun har, liksom övriga Blekinge, ett landskap rikt på berg, dalar, kullar, höjdryggar och sjöar. Terrängen är som mest kuperad i kommunens västra delar och övergår i öster till en allt flackare karaktär. Inom kommunen finns såväl kulturlandskap med odlingsmarker liksom ängs- och hagmarker samt löv- och barrskogar. I närheten av Karlskrona stad finns ädellövskogar med höga biologiska värden. Gällande havsområdet finns en ytterskärgård som har karaktären av öppet hav samt en innerskärgård med grunda havsmiljöer.

Miljöer som är utmärkande inom Blekinge sett ur ett nationellt perspektiv är till exempel de kustnära ädellövskogarna. De finns i hela länet men har en kärna i området mellan Karlskrona och Ronneby. Här pekas Skärva–Karlskrona och Hallarumsviken–Färskesjöområdet på Torhamnslandet ut som viktiga områden enligt Blekinge Arkipelag. Förutom dessa två exempel finns även andra kustnära ädellövskogar. Ytterligare en utmärkande landskapskaraktär inom Karlskrona kommun är den urbergsslätt med strandängar som sträcker sig från Torhamnslandet till Kalmar län. Strandängar är hemvist eller rastplats för en rad olika arter. Även skärgården besitter stora värden i form av växt- och djurliv som trivs i de grundare vikar som finns utanför öarna.

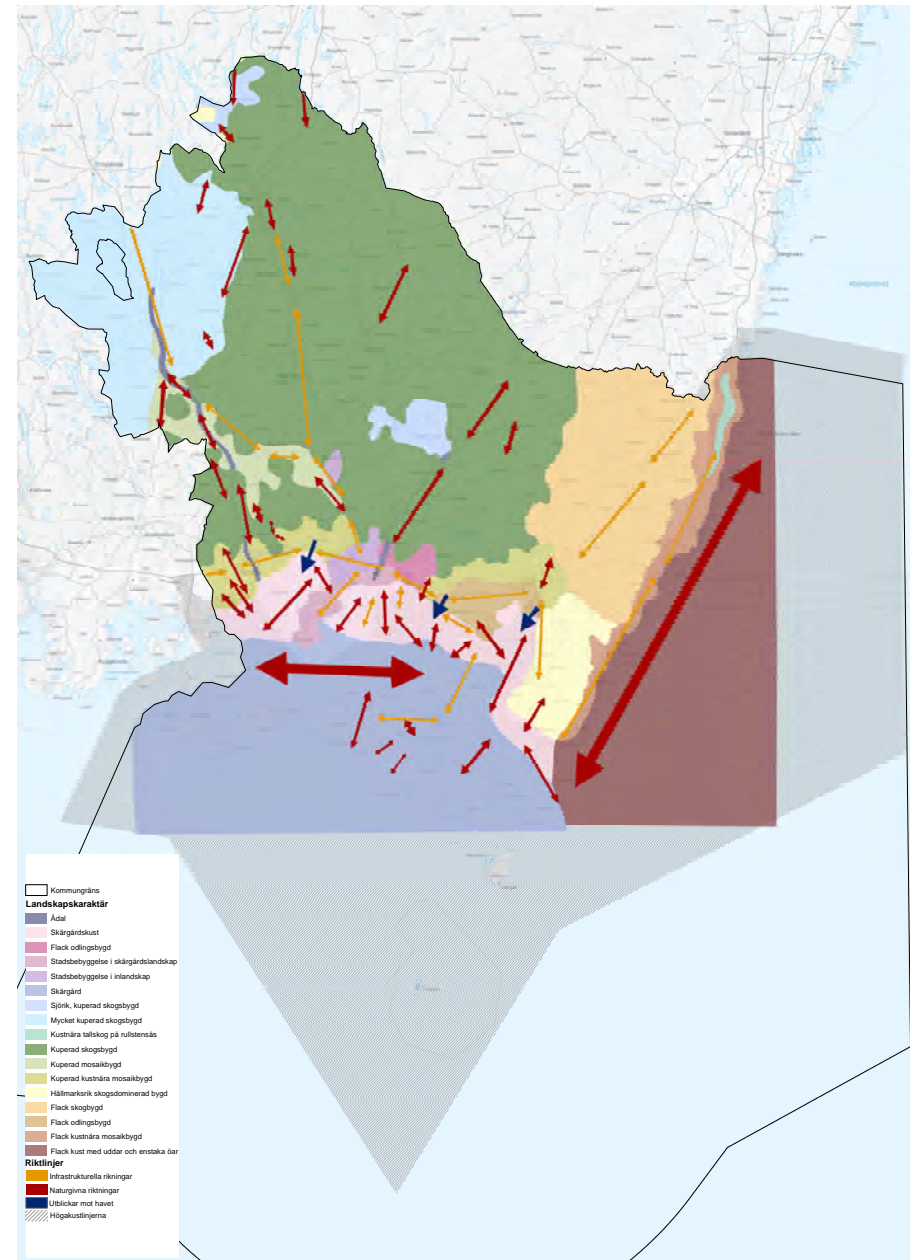
Utifrån ovannämnda förutsättningar kan landskapet delas in i olika ”landskapskaraktärer” där det kan konstateras att kommunen innehåller ganska många olika typer av landskapskaraktärer. Olika karaktärer innehåller olika ekologiska och rekreativa värden, vilket i sin tur genererar olika upplevelsevärden, varför det är av stor vikt att spännvidden mellan dem inte slätas ut. Påtagligt är att karaktärerna är mer skiftande ju närmre kusten man kommer. Olika typer av landskapskaraktärer är också olika känsliga för förändringar. Sett ur ett kommunalt planeringsperspektiv står känsligheten också i proportion till hur vanligt förekommande en landskapskaraktär är.



Landskapets skala, riktning och komplexitet

Karlskronas landskap definieras av en nord-sydlig sprickdalsstruktur som bildar långsträckta rum med odlade fält, sjöar eller åar med mer eller mindre branta höjdryggar mellan sig. Strukturen, med en varierande öppen- och slutenhet i landskapet är ovanligt ur ett nationellt perspektiv där motsvarigheter endast finns i vissa delar av Stockholmstrakten och Bohuslän. Rummen mellan höjdryggarna är där den största delen av mänsklig påverkan på landskapet haft sin utgångspunkt. Det finns på grund av sprickdalsstrukturen få utblickar och vyer i Karlskrona. Några få utblickar finns dock mot havet längs väg E22. De som finns är mycket värdefulla att bevara och utveckla. En av dessa finns öster om Nättraby. Även söder om Jämjö och vid Viet, öster om Lösen, finns utblickar mot havet. Vid de sistnämnda två platserna sammanfaller utblickarna även med områden som har stora landskapsbildsmässiga värden.

Vid exploatering är det angeläget att stärka landskapets befintliga strukturer så att identitetsskapande drag inte slätas ut. Det kan till exempel innebära att ny bebyggelse förläggs längs med befintliga strukturer så som vägar, skogsbyrån eller höjdparter. Bebyggelsen bör hållas sammanhängande, gärna inom samma landskapsrum så att ingreppet i det värdefulla landskapet minimeras. Allra mest dramatiskt och komplext är landskapet längs kusten öster om Karlskrona, därför krävs en restriktivitet vad gäller exploateringar längs de hittills obebyggda delarna av kusterna.

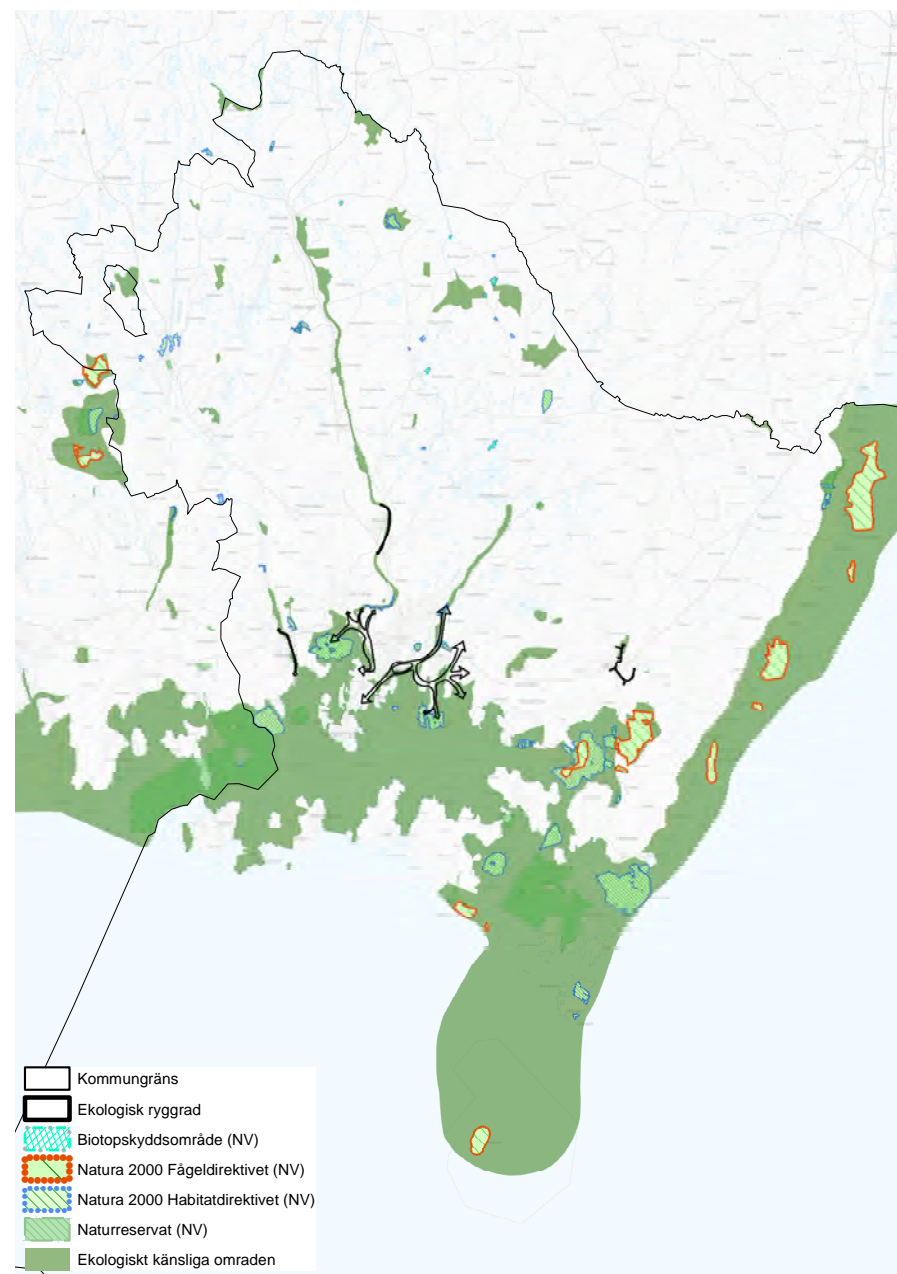


Naturmiljö

Naturmiljön i Karlskrona kommun domineras av barrskogar i norr och lövskogar i söder. Det finns vattendrag som rinner genom landskapet i nord-sydlig riktning, och i söder ersätts vattendragen av havsvikar. Skogsområdena är basen för den biologiska mångfalden. De nyttjas dessutom även som rekreationsområden. Odlingsbygden hör inte direkt till grönstrukturen men har stor betydelse för upplevelsen av den. De öppna markerna och de öppna vattenytorna skapar de vyer som medför att vi kan uppleva stora delar av landskapet och få en landskapsbild. I Karlskrona finns en stor artrikedom både i de centrala delarna och i den omkringliggande skärgården. Detta gör staden unik och bidrar till dess attraktivitet.

Naturmiljön kan ha olika sorters värden. Omfattande och sammanhängande grönområden kan ha stora ekologiska värden, men tätortsnära natur kan vara minst lika viktigt för människors hälsa och välbefinnande. I Karlskrona sammanfaller ofta de ekologiska och rekreativa stråken med varandra. Åtgärder som gynnar ekologin, är därför ofta även positivt för de rekreativa värdena.

Ofta, men inte alltid, finns formella skydd för områden med höga naturvärden. Områden med höga naturvärden kan skyddas genom exempelvis naturreservat, biotopskyddsområde, naturvårdsavtal eller Natura 2000-område. Läs mer kring skyddsområden i avsnittet Förordnanden och skyddsområden under Förutsättningar. Det kan dock finnas natur med höga värden även utanför områden som är reglerade med formella skydd. Detta studeras kontinuerligt vid framtagande av detaljplaner eller beviljande av förhandsbesked. Naturmark utan höga värden kan också spela en betydande roll när det handlar om spridningskorridorer för olika arter och deras möjligheter att färdas mellan bo-, mat- eller reproduktionsplatser.



Större markområden som inte innefattas av trafikleder eller kraftledning och som inte störs av buller eller utsläpp från industrier, vägar m.m. ska så långt det är möjligt sparas och skyddas mot ingrepp som kan ändra dess karaktär. Detsamma gäller för opåverkade vattenområden. I Karlskrona finns ett fåtal stora obetydligt påverkade områden. Området kring Alljungensjöarna i nordväst och från länsgränsen i nordost och ned till Mörtsjöåsen-Lösensjön samt området runt och söder om Färskesjön bör ej exploateras. Östra skärgården kan också betraktas som ett obetydligt påverkat mark- och vattenområde.

Andra värdefulla naturmiljöer

Det finns ekologiskt särskilt känsliga områden inom kommunen. På dessa platser kan ingrepp få stora ekologiska konsekvenser. De utpekade områdena inkluderar exempelvis försurade eller övergödda sjöar, ädellövskogar, skyddsvegetation vid sandkusterna samt vissa våtmarker, sjöar och vattendrag. Även så kallade restbiotoper inkluderas i ekologiskt känsliga områden. Restbiotoper är miljöer som har betydelse för sällsynta och/eller hotade växt- och djurarter vilket kan inkludera ängs- och hagmarker, åkerholmar, skogsbyn, dikesrenar m.m. Sådana områden skall skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som kan skada naturmiljön. De ekologiskt känsliga områdena i Karlskrona kommun överensstämmer i stort med naturvårdsplanen och riksintressen för naturvård.

Ängs- och hagmark rymmer stora värden för naturvärden, friluftslivet och kulturmiljövärden. Ambitionen är att ängs- och hagmarkerna i Karlskrona kommun ska bevaras. Nästan alla öar i skärgården har historiskt sett varit betade, vilket fortfarande är tydligt. På Sturkö och Senoren finns fortfarande välhävdade hagmarker med artrik flora och inslag av rödlistade arter. Rödlistade arter är arter som är på väg att försvinna. Det är bland annat på grund av att de livsmiljöer som arterna kräver försvinner. Således finns det inte bara ett bevarandevärde för den specifika arten utan även för naturområdena som de rör sig i. Ofta är det mosaiken av olika naturmiljöer som är viktig och olika typer av naturmiljöer behövs.

Naturmiljö i planeringen

Inom planeringen är det relevant att uppmärksamma innebörden av miljöbalkens portalparagraf. Här beskrivs att en hållbar utveckling för nuvarande och kommande generationer ”bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl”.

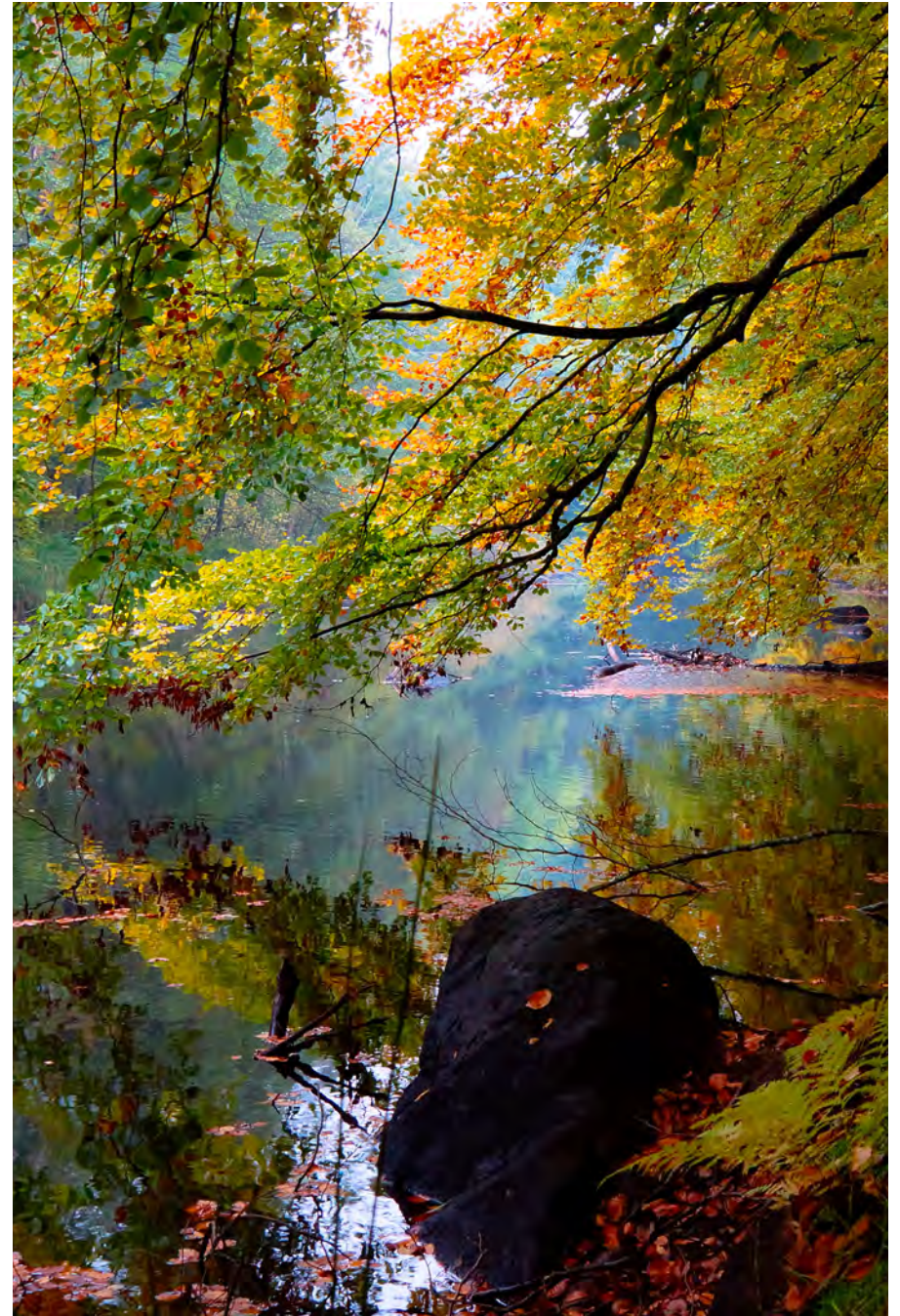
Flera av de värdefulla naturmiljöer som finns i Karlskronas kommun ligger längs kustbandet och i skärgården. Längs kusten är det många intressen som samsas. Inte minst utgör närheten till havet en stor dragningskraft för människan och ofta kan det finnas ett stort tryck på nya bostäder här. Likaså har de havsnära miljöerna höga rekreativvärden och det är viktigt att medborgare har möjlighet att ta del av detta. Inte sällan påträffas natur med höga naturvärden även i stadsbygden eller andra orter inom kommunen. Inom Karlskrona kommun finns det också på flera ställen havsnära våtmarker och strandängar som bland annat är viktiga områden för rening av vatten och biologisk mångfald. Dessa områden bör undantas från exploatering.

Utveckling av bostäder, service och rekreativmöjligheter behöver göras varsamt i alla kommunens delar så att de höga naturvärden som finns inte hotas. En strategi är att göra satsningar inom koncentrerade områden för att bevara kvaliteter i naturmiljön och landskapet. För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Läs mer under rubriken Ekosystemtjänster nedan.

Gröna stråk som fungerar som spridningskorridorer och är viktiga för naturvärden samt rekreativvärden ska värnas och utvecklas vid planering. Utanför tätorterna finns goda förutsättningar att förlänga de befintliga grönstråken ut i landskapet och skapa nya stråk genom att utnyttja befintliga vattendrag, naturområden, småbiotoper m.m. I den täta stadsmiljön är det svårare att skapa nya stråk eftersom spridningskorridorerna ofta är fragmenterade av infrastruktur och bebyggelse. Här är det viktigt att utveckla och tillskapa mindre områden

av grönska genom exempelvis träd- eller vegetationsplantering. Inom tätorten behöver generellt sett de ekologiska stråken i öst-västlig riktning utvecklas mer. Möjligheten att anlägga nya våtmarker kan också studeras, både inom och utanför tätbebyggd miljö. Våtmarker besitter många typer av ekosystemtjänster, inte minst i form av dagvattenhantering och är även livsmiljö åt många djur och växter.

Karlskrona kommun har en grönstrukturplan som ska användas som underlag vid planering.



Vattenmiljö

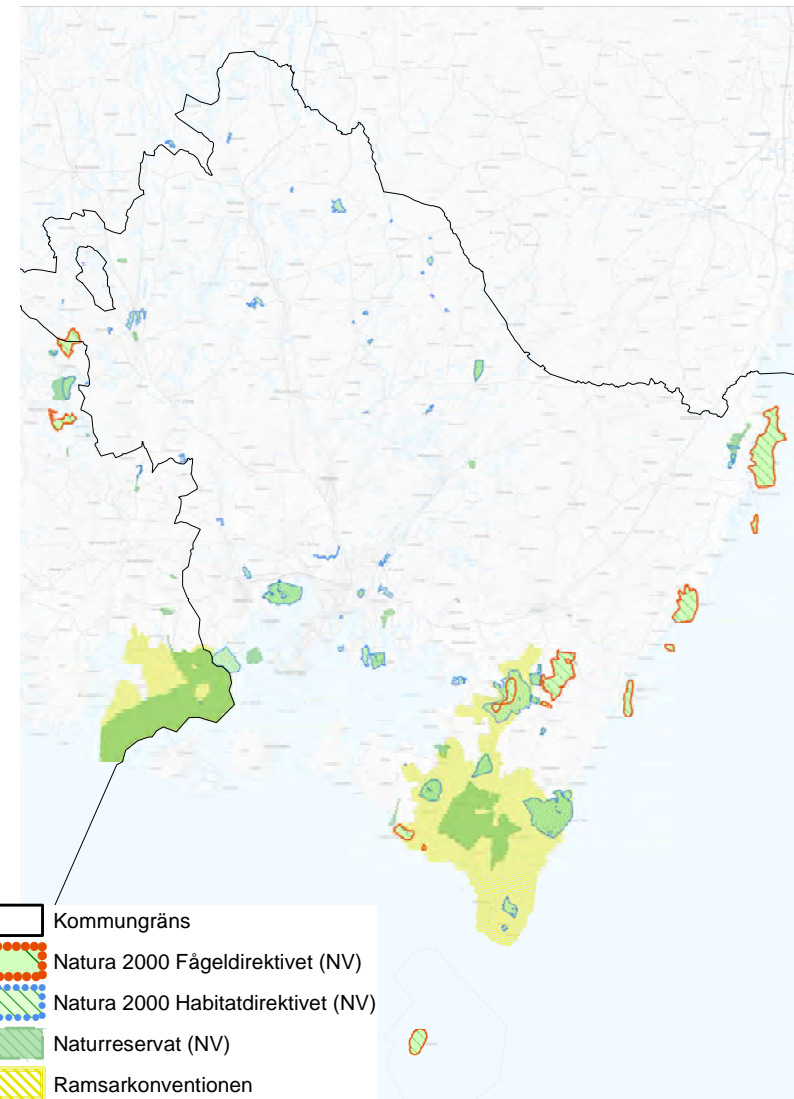
Karlskrona kommun består till stor del av vatten. Kommunen har 488 sjöar större än 0,1 ha, 15 vattendrag samt kuststräcka utmed hela södra och östra delen av kommunen. Det är således stora områden av kommunen där vatten möter land. Dessa områden är ofta mycket viktiga för de biologiska värdena. Det är även en plats där det finns många konkurrerande intressen sett bland annat till brukande av marken samt bostadsutveckling.

Vattendrag och sjöar

Det finns många vattendrag i kommunen men de största är Lyckebyån, Nättrabyån och Silletorpsån. Vattendrag besitter många egenskaper som är viktiga sett både för omkringliggande naturmiljö samt för människan. Vattendragen fungerar bland annat som dricksvattentäkter, rekreationsmiljöer och som spridningskorridorer för djur och växter.

Lyckebyån är idag Karlskronas största dricksvattentäkt, men ån används även i viss mån till bevattning inom jordbruket, för privat bruk och till sportanläggningar av olika slag. Lyckebyåns avrinningsområde är 811 km² stort och berör kommunerna Lessebo, Uppvidinge och Tingsryd i Kronobergs län, Emmaboda, Torsås och Nybro i Kalmar län samt Karlskrona. Lyckebyån mynnar ut i den grunda Lyckebyfjärden, en del av Östersjön. I Lyckebyån återfinns bland annat havsöring, sik, utter och flodpärlmussla. En ny laxtrappa är under konstruktion vid Karlskrona vattenverk för att förbättra möjligheterna för fisk som är beroende att ta sig uppströms inom detta område.

Silletorpsån har stora värden som habitat för olika typer av djur- och växter. Här förekommer bland annat flodpärlmussla, flodnejonöga och utter. Delar av ån omfattas av Natura 2000. På grund av låga vattennivåer i ån är den mycket känslig för påverkan utifrån och stor försiktighet behöver tas kring åtgärder som riskerar att påverka ån negativt.



Nättrabyån är ett annat av Karlskrona kommuns större vattendrag. Nättrabyåns källflöde ligger sydväst om Emmaboda. Avrinningsområdet sträcker sig sedan söderut och mynnar i Östersjön vid Nättraby. Miljöerna kring ån är varierade varav den sista sträckan går genom Nättraby tätort. Förekomst av öring har noterats i ån liksom ormbunksarten Kungsbräken vid åns stränder på ett flertal ställen.

Skärgården

Skärgården består dels av innerskärgården med sina öar, grunda vikar och sund, men även av den yttre skärgården med öppet hav. Inom innerskärgården återfinns grunda och vegetationsrika vikar. Dessa vikar har oerhört stor betydelse som uppväxt- och födosöksområden för flera fiskarter, och de är samtidigt av stor betydelse för många häckande, rastande och övervintrande fågelarter. Ejdern är ett exempel på en fågelart som är beroende av de blåmusslor som finns på blåstång eller på undervattensklippor. Tångbestånden i innerskärgården är även boplats för växter och djur som utgör viktiga födoresurser för fisk- och fågelarter. Innerskärgårdens grunda vatten är mycket viktiga för den biologiska produktionen samtidigt som de är känsliga för påverkan. I Karlskronas skärgård skärmas innerskärgården av genom ett radband av öar. Detta gör att vattencirkulationen begränsas och att färskt vatten får svårare att ta sig in till de grundare vattenområdena. Därmed är dessa områden även mer utsatta och riskerar att ta större skada vid negativ påverkan. I skärgårdens inre delar finns ett flertal naturreservat och Natura 2000-områden. Det finns även ett Ramsar-område (utpekad värdefullt våtmarksområde).



Kartan visar indelningen i olika skärgårdstyper.

Det öppna havet utanför de större öarna har ett varierande vattendjup mellan omkring 6 och 40 meter. Vid undervattensrev kan dock djupet vara endast någon enstaka meter. Vegetationen inom det öppna havet utgörs helt av algsamhällen med olika arter av grön-, brun-, och rödalger. På undervattensklippor och rev finns blåmusselbankar. På större djup förekommer även mjukbottnar där främst östersjömussla är ett karakteristiskt inslag. Fiskar som torsk, sill och skarpsill är vanliga. Inom det öppna havsområdet finns ett naturreservat samt ett Natura 2000-område som båda berör Utklippan. Det finns dessutom förslag på ett naturreservat som ska sträcka sig från de västra delarna av Karlskrona kommun, söder om Hasslö, och vidare in i Ronneby kommun. Syftet med detta naturreservat är att bevara blåmusselbankarnas funktion.

Vattenmiljö i planeringen

Det finns en stor dragningskraft till vattnet och det är en populär bosättningsplats, men även om bostäder byggs på land kan det få effekter på vattenmiljöerna. Detta genom exempelvis ökad avrinning på grund av hårdgjorda ytor och ökat antal personer som rör sig i strandmiljöerna.

Vid bosättning i skärgårdsmiljöer ökar även önskemålen om fler båtplatser och bryggor. På flera platser inom kommunen finns ett behov av båtplatser och behovet kommer dessutom öka med den förslagna utvecklingen enligt Översiktsplan 2050. Båtplatser har dock en direkt påverkan på vattenmiljön. Inom planeringen är det därför viktigt att utreda och minimera påverkan på vattenmiljön vid inrättande av nya båtplatser och bryggor. Det är även positivt om båtplatser kan samlokaliseras för att undvika att fler vattenmiljöer än nödvändigt tas i anspråk för detta ändamål.

Pågående klimatförändringar påverkar förhållandena för vattendrag, sjöar och hav. Flera år under 2010-talet har präglats av lång torka vilket gjort att framförallt flödena i vattendragen minskat. Detta ger en påverkan på mängden vatten som finns tillgängligt, men kan även påverka kvaliteten på vattnet. Med låga mängder vatten ökar risken för påverkan på det växt- och djurliv som finns i och i närheten av vattnet genom exempelvis

föroreningar. I framtiden kan både torka och perioder av höga flöden förekomma, något som kan påverka växt- och djurliv i kommunens vattenområden. Det kommer även förekomma förhöjda havsvattennivåer och översvämningar från havet.

Vattenmyndigheterna tar var sjätte år fram ett åtgärdsprogram för bland annat södra Östersjön som listar åtgärder som kommuner och myndigheter behöver förhålla sig till för att förbättra Östersjöns vattenmiljö. Karlskrona kommun ska vid planering och byggande arbeta utefter dessa åtgärder. Skadelindringshierarkin bör även appliceras vid planering och byggande för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Läs mer under rubriken Ekosystemtjänster.

Friluftsliv

Karlskrona har med sin varierande natur och närhet till kust och skärgård, stora möjligheter att förse invånarna med unika natur- och rekreationsområden. Karlskrona kommuns motions- och vandringsleder utgör tillsammans 32 mil. Den längsta vandringsleden är Blekingeleden som sträcker sig från Skåne i väst genom Blekinges fem kommuner och till Kalmar län.

Inom kommunen finns flertalet anordnade platser, stråk och leder som stödjer och berikar möjligheten till ett aktivt friluftsliv och bidrar till bättre folkhälsa året runt. I kommunen kan flertalet utomhusaktiviteter utövas, så som vandring, ridning, cykling, segling, paddling, fiske, bad, skidåkning och orientering. De mest använda friluftsområdena nära stadsbygden är Bastasjö, området kring Dackestugan i Rödeby och Mörtsjöåsen. Dessa har dessutom möjlighet att kopplas samman med leder för att skapa ett större sammanhängande friluftsområde. Andra välutnyttjade friluftsområden är Stora Alljungen liksom ett område söder om Färskesjön. Även skärgården och speciellt östra skärgården är populära områden för utövande av friluftsliv, både för invånare och turism. Stora delar av skärgården är dessutom utpekade som riksintresse för friluftslivet. Även fler delar av kommunen omfattas av riksintresset friluftsliv. Läs mer om detta här.

Förutsättningar för friluftslivet

Med friluftsliv menas vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Tre grundläggande förutsättningar är nödvändiga för friluftsliv: tillgång, tillgänglighet och kvalitet. Ett naturområde som ligger nära, är tillgängligt och har hög kvalitet har störst möjligheter att främja ett friluftsliv i vardagen.

Tillgänglighet handlar även om människors vetskap om friluftsområdenas existens och deras föreställningar om hur tillgängliga områdena är. Att känna sig välkommen till, lockad och stimulerad av naturen är avgörande för att områden ska användas. Många friluftaktiviteter sker på privat

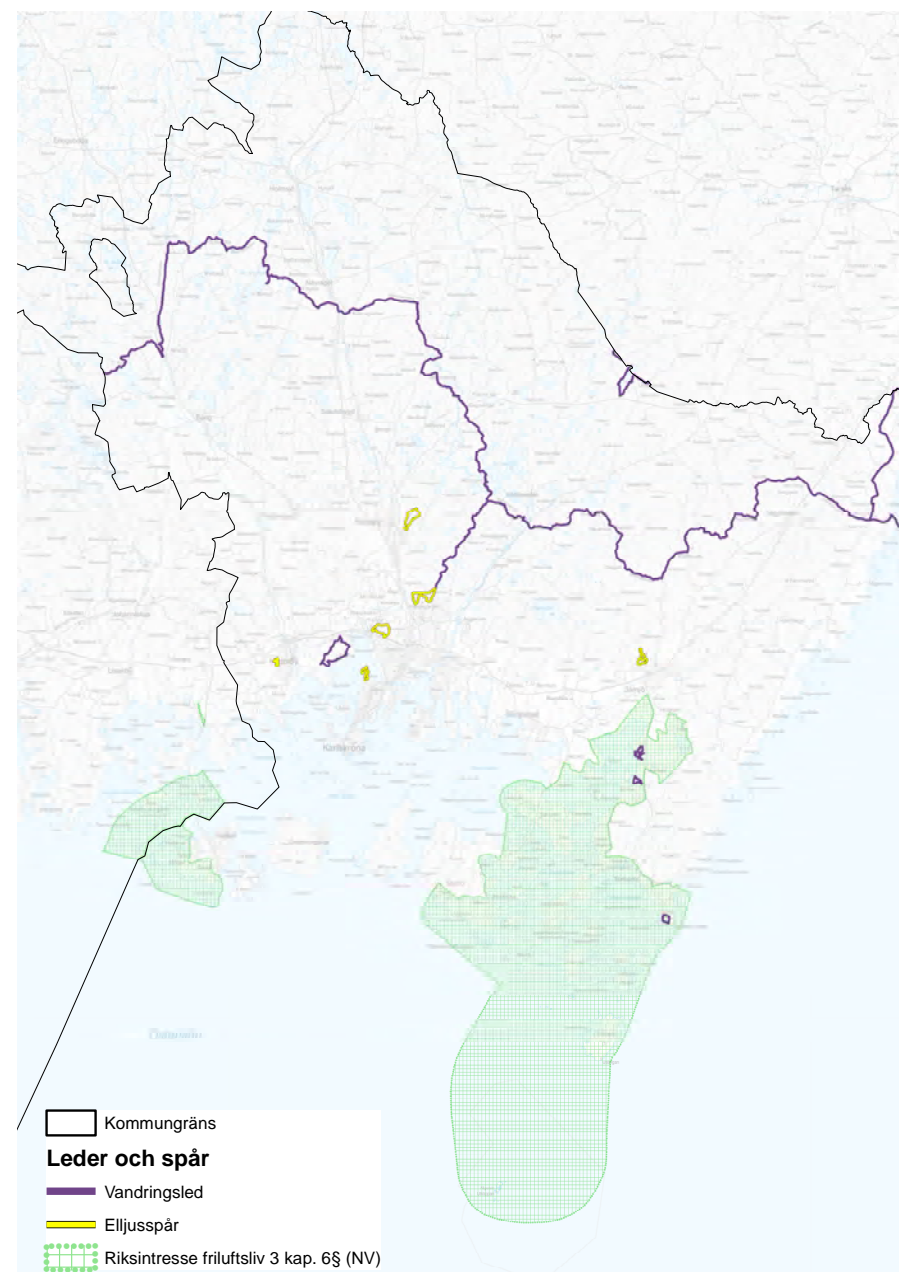
mark med allemansrätten som grund. Det är viktigt att allemansrätten värnas och att allmänhet, markägare, föreningar och företag har god kunskap om allemansrätten.

De ideella organisationernas engagemang är avgörande för att kunna erbjuda aktiviteter och kunskap om friluftsliv. Organisationernas möjligheter till verksamhet styrs av engagerade och kunniga medlemmar och ledare, men också av möjlighet till statligt och kommunalt stöd. Att skapa ökat engagemang, intresse och förståelse för friluftsliv är en nyckelfaktor för att friluftslivet ska öka. Det finns flera sätt att arbeta med friluftslivet och öka engagemanget kring samt möjligheten att ta sig ut i naturen. Guidningar i grupp kan göra att man kan upptäcka nya friluftsområden. Med ny teknik ökar även möjligheten att själv ta reda på information kring friluftsområden samt möjligheten att anordna evenemang, exempelvis geocaching eller digital orientering. Det är även möjligt för barn och ungdomar att arbeta med utomhuspedagogik.

Tätortsnära rekreationsområden

En stor del av friluftslivet till vardags utövas i det tätortsnära natur- och kulturlandskapet. Vad som anses vara tätortsnära natur kan variera men forskning visar att utövandet av friluftsliv avtar med avståndet till naturen. Därför är det viktigt med god tillgång till rekreations- och friluftsområden inom rimligt avstånd. Detta är särskilt viktigt för grupper som har svårare att ta sig ut eller förflytta sig långa sträckor, exempelvis barn eller funktionshindrade. Det finns många starka intressekonflikter i det tätortsnära landskapet där annan markanvändning prioriteras framför friluftsliv. Mycket tyder på att den oskyddade tätortsnära naturen tas i anspråk för bebyggelse eller annan förändrad markanvändning och att ytorna därmed minskar.

Tätortsnära rekreation har stor betydelse i människors vardag och är av stor vikt ur ett folkhälsoperspektiv. De centrala delarna av Karlskrona har få gröna ytor och den allmänna parkmarken som finns utnyttjas hårt. Friluftsområdena på Dragsö, Saltö, Stumholmen och Stakholmen är viktiga för de centrala bostadsområdena. Längre norrut tjänar norra



Långö, Bryggareberget, Wämöparken, Västra Mark, Lorensberg, delar av Gullberna, Slottsbackarna, Knösö och östra delarna av Verkö som värdefulla grönområden för tätortsnära rekreation.

I den norra delen av stadsbygden finns Bastasjö friluftsområde som är ett stort tätortsnära rekreationsområde med elljusförsedda motionsslingor, andra motionsslingor, mountainbikespår, ridspår och skidspår. Skärva gård är ett välbesökt turistmål med höga natur- och kulturmiljövärden. Gården och dess omgivningar är ett viktigt rekreationsområde för hela Karlskrona. Tätorterna Nättraby, Rödeby och Jämjö har rekreationsområden med motionsslingor. Behovet av skydd för områden som är lämpliga för rekreation och friluftsliv är störst i tätorternas närhet.

Idrott

I Rosenholmsområdet finns kommunens största arenaområde med möjlighet för flera olika idrottsutövningar. I centrala Karlskrona finns en simhall, varmbadhus och en arena med flera idrottshallar. I kommunen finns en ridskoleverksamhet och flera orter i kommunen har idrottsplatser. Rödeby har även en simhall och ett utebad som är öppet under sommaren.

En växande befolkning kommer kräva utökade möjligheter till idrottsutövning. I Översiktsplan 2050 föreslås en ytterligare utveckling av Rosenholm som arena för sport- och fritidsanläggningar. Även en plats i södra delen av Augerum, kring den nya trafikplatsen vid Lösen, pekas ut som en plats där anläggning av större idrottsanläggningar skulle kunna vara möjlig. Översiktsplan 2050 föreslår vidare ett nytt läge för ridskola vid Inglatorp. Läget föreslås för att kunna möjliggöra en framtida flytt och expanderings av Karlskrona-Lyckå ridklubb vars anläggning idag omgärdas av bebyggelse och infrastruktur vilket begränsar verksamheten.

Friluftsliv i planeringen

Samhället står inför en rad utmaningar kopplade till människans levnadsvanor och livsstil. Till exempel har stillasittande samt psykisk ohälsa ökat och friluftslivet kan utgöra en viktig resurs i folkhälsoarbetet. Naturvistelse har flera positiva hälsoeffekter, såväl fysiskt som psykiskt

och friluftsliv ger möjlighet till fysisk aktivitet, avkoppling, rekreation och återhämtning. Ur ett folkhälsoperspektiv är målsättningen dels att fler människor ska kunna komma ut i naturen dels att öka förutsättningarna särskilt för de samhällsgrupper som löper störst risk för ohälsa.

Frågor rörande friluftsliv kan ofta bli nedprioriterade inom samhällsplanering för att det råder oklarheter kring lagstiftning och förväntningar. Det som påverkar tillgången till attraktiv natur för friluftsliv är i första hand jord- och skogsbruk samt exploatering för bebyggelse och transportinfrastruktur. I landskapet som helhet kan arealen attraktiv natur antas minska varje år till följd av exploatering och markanvändning av olika slag. Detta behöver emellertid inte nödvändigtvis påverka friluftslivet negativt om det bevaras tillräckliga områden för att uppfylla människans behov. Tätortsnära friluftsområden ligger dock i riskzonen för att försvinna i takt med en utbyggnad av orter om det inte uppmärksammas särskilt. Inom planering behöver därför tillgången till friluftsområden studeras, för såväl befintlig som framtida bebyggelse.

Det saknas mål och visioner för de friluftsområden som finns i Karlskrona kommun idag. Flera av de friluftsområden som finns har ett utvecklingsbehov eller utmanas av andra konkurrerande intressen. Det är därför viktigt att kommunen tar ställning till och formulerar hur de olika friluftsområdena ska användas och utvecklas. Här kan det även krävas att olika områden prioriteras samt att det tydliggörs vilka åtgärder som bör vidtas för att områdena ska utvecklas. Det finns även ett behov av att förtydliga ansvarsfördelningen kopplat till utveckling av friluftslivsområden då frågan idag är splittrad mellan olika förvaltningar. Med fördel kan en friluftslivsplan skapa ett helhetsgrepp sett till både friluftsliv, idrott och motion.

Med en växande befolkning behöver även behovet av idrottsanläggningar studeras löpande. Redan idag har vissa anläggningar ett högt användande och är inte rustade för en ytterligare utveckling. Läs mer om detta under ekonomisk hållbarhet i Hållbarhetsbedömningen.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla de tjänster och produkter naturens ekosystem förser människan med, vilket bidrar till människans välfärd och livskvalitet. Ekosystemtjänsterna är en förutsättning för människans existens. Det handlar exempelvis om bin som pollinerar grödor som gör att vi kan få mat. Eller om växter som renar luften, utjämnar temperaturskiftningar, dämpar buller och fördröjer och renar. Även energi som människan använder är en produkt av naturens ekosystem. Likaså skapar naturen möjlighet till rekreation och möten.

För att kunna bevara dessa ekosystemtjänster krävs det att naturens variationsrikedom med olika arter och dess livsmiljöer, den biologiska mångfalden, värnas om. En viktig åtgärd för att bidra till den biologiska mångfalden är att säkra ekologiska samband i naturen, så kallad grön infrastruktur, så att arter kan röra sig mellan olika livsmiljöer och föröka sig. Genom att översiktsplanen belyser vilka typer av ekosystemtjänster naturen bidrar med kan den fysiska planeringen anpassas för att bevara och skapa nya ekosystemtjänster. Detta är speciellt viktigt eftersom utveckling och exploatering av bland annat bostäder och infrastruktur konkurrerar med naturen. Ekosystemtjänster brukar delas in i fyra kategorier efter vilken typ av tjänst de bidrar med. Ett ekosystem kan dock bidra med flera tjänster på samma gång, så kallad multifunktionalitet. På nästa sida beskrivs de fyra kategorierna kortfattat.



Stödjande ekosystemtjänster



I denna kategori ingår biologisk mångfald, djur och växters habitat och markens bördighet. Värdefulla livsmiljöer för dessa ekosystemtjänster i Karlskrona är bland annat våra havsnära lövskogar och strandängar. Alla dessa miljöer kräver bete för att hållas öppna, tillgängliga och attraktiva. Djurens inslag i naturmiljöerna är därför en avgörande förutsättning för ekosystemtjänsternas fortlevnad och utveckling.

Reglerande ekosystemtjänster



I denna kategori ingår de ekosystemtjänster som har en reglerande effekt på klimatförändringar, luftkvalitet, vattenrening och pollinering. Den största utmaningen för Karlskrona kopplat till klimatförändringar är havsnivåhöjningar och skyfall. Genom att planera för gröna ytor i staden ökar markens möjlighet att ta upp, kvarhålla och filtrera vatten. Grönska i staden hjälper även till att rena luften från föroreningar samt minska påverkan av buller.

Kulturella ekosystemtjänster



De värden som naturen har kopplat till människans välbefinnande beskrivs som kulturella ekosystemtjänster. Naturen ger möjligheten för fysisk aktivitet, utbildning, mental återhämtning och mötesplatser för människor. Dessa värden återfinns både i de större sammanhängande grönområdena utanför stadsbygden såväl som i de mindre grönytorna inom tätbebyggda områden. Här är tillgänglighet, skötsel och underhåll viktiga faktorer för dess kvaliteter.

Försörjande ekosystemtjänster



I den sista kategorin ingår de ekosystemtjänster som producerar tjänster och varor åt människan, exempelvis mat, energi, råvatten och olika typer av material. Inom kommunen produceras dricksvatten i något av kommunens åtta vattenverk genom rening av råvatten. Ett exempel är ytvatten som tas från Lyckebyån till Karlskrona vattenverk och därefter pumpas ut till Johannishus som sköter en del av reningsprocessen till färdigt dricksvatten. Lyckebyån är kommunens primära källa för dricksvattenförsörjning. Därför är åtgärder som kan påverka vattenkvaliteten extra känsliga. För övrigt är den bördiga åkermarken värdefull för matproduktionen och kommunens norra delar består till stor del av produktionsskog som förser människan med virke och byggnadsmaterial.

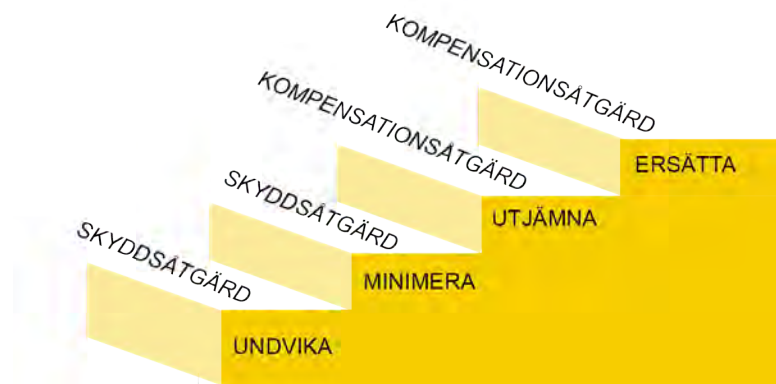
Ekosystemtjänster i planeringen

Människor trivs och mår bättre av att bo med närhet till vatten och grönområden. Att låta naturen finnas kvar i staden och tätorterna fyller en rad olika funktioner. Träd med täta lövverk dämpar buller, binder koldioxid och tar upp luftföroreningar. Gröna tak, växtlighet och vattensamlingar förbättrar luften, reglerar temperaturer och gör att vattnet har någonstans att ta vägen vid regn och skyfall. För människan skapar naturen även en upplevelse av vackra och behagliga miljöer. Naturen och dess ekosystemtjänster är dessutom viktiga utifrån klimatförändringarna. Det har ofta visat sig att de reglerande ekosystemtjänster är överlägsna tekniska lösningar gällande hantering av effekterna av ett förändrat klimat, exempelvis översvämningar.

Karlskrona kommun ska planera för att stärka den biologiska mångfalden så att de ekosystemtjänster som krävs bevaras. Det ska finnas förutsättningar för att arbeta med ekosystemtjänster i både stora och små projekt och speciellt fokus ska riktas på genomförandet. Ekosystemens värde och funktioner behöver därför kartläggas för att kunna identifiera brister och därefter formulera konkreta åtgärder som kommunen kan arbeta utefter. För att utveckla det hållbara samhällsbyggandet i kommunen ska planeringen för ekosystemtjänster integreras i hela samhällsbyggnadsprocessen. Både på en övergripande nivå som tillåter helhetstänk och flexibilitet samt på en mer detaljerad nivå i exempelvis detaljplanering.

För att ha möjlighet till att inkludera ekosystemtjänster i planeringen bör insatser göras för att utbilda både politiker och tjänstemän inom Karlskrona kommun. Kommunen bör även utföra ett pilotprojekt där ekosystemtjänster och dess nyttor kan få genomslag i samband med nybyggnation.

Vid planering och byggande kan ekosystemtjänster påverkas negativt. Det är därför viktigt att så långt som möjligt undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Om skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Boverket presenterar en skadelindringshierarki som kan vägleda planeringen då ekosystemtjänster kan påverkas negativt av en exploatering.



Det första steget innebär att negativ påverkan helt ska undvikas. I detta fall kan det bli aktuellt att välja en annan plats för exploatering för att undvika påverkan på ekosystemtjänster och miljö. Alternativt kan skyddsåtgärder eller förstärkningsåtgärder vidtas för att undvika negativ påverkan.

Steg två innebär att den negativa påverkan på ekosystemtjänster och miljö ska minimeras. Detta handlar oftast om skyddsåtgärder eller förstärkningsåtgärder. Steg nummer tre innebär att den negativa påverkan ska kompenseras genom att värdet återskapas inom närområdet. Det kan även innebära vissa förstärkningsåtgärder. Det sista steget handlar också om att kompensera negativ påverkan. Detta är det sista steget i skadelindringshierarkin och då ersätts de värden som försvunnit på en annan plats eller av ett annat värde.

Sammanfattat innebär skadelindringshierarkin att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering. I andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att minimera skadan av exploateringen. I tredje hand ska efterbehandling och andra avhjälpande åtgärder på plats genomföras för att så långt det är möjligt mildra de negativa effekter som uppstår. Det är först om skada kan förväntas återstå trots att samtliga av dessa åtgärder vidtagits som kompensation kan bli aktuellt. Kompensation ska fungera som en sista åtgärd efter att alla möjligheter för att undvika, minimera och återställa skador har utretts. Med kompensationsåtgärder avses skapandet av helt nya eller förbättring av befintliga natur- eller grönmiljöer.

Näringsliv

Karlskrona kommun är den största regionala kärnan i Blekinge och även den största inpendlingsorten i länet med en positiv nettopendling. Det är alltså fler människor som pendlar in till Karlskrona än vad det är som pendlar ut. Karlskrona är en tillväxtmotor för Blekinge. Analyser visar på att Karlskrona påverkar sitt omland och att en positiv utveckling här även spiller över på övriga kommuner i länet.

Ställningstaganden

Utveckling

- Karlskrona kommun ska arbeta för att stärka förutsättningar för företag inom ICT (Informations- och kommunikationsteknik), marin teknik, besöksnäring och kreativa näringar att etableras och utvecklas.
- Karlskrona kommun ska möjliggöra anläggandet av testanläggningar för marin teknik genom att uppmärksamma behovet och kunna visa på möjlighet till samutnyttjande av hamnar tillsammans med andra användningar.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att öka möjligheterna till vidareutbildning och bredda utbudet av olika utbildningar i kommunen och länet.

Verksamhetsområden

- Karlskrona kommun ska arbeta för att tillgodose behovet av mark för att industri-, småindustri-, hantverks- och tjänsteföretag ska kunna etableras och utvecklas.
- Nya verksamhetsområden ska lokaliseras med närhet till relevant infrastruktur. Skyltlägen ska nyttjas effektivt.
- Karlskrona kommun ska verka för ett mer effektivt markutnyttjande inom nya och befintliga verksamhets- och handelsområden samt arbeta för att skapa sammanhängande verksamhets- och handelsområden.
- Utveckling av nya och befintliga verksamhetsområden ska följa riktlinjerna i Program för verksamhetsmark.
- Gestaltungsprinciper ska tas fram vid utveckling av nya verksamhetsområden.

Kontor

- Kontor ska ingå som en del i funktionsblandade stadsdelar.

Handel

- Karlskrona kommun ska arbeta för att skapa attraktiva lägen för centrumhandel samt fortsätta att utveckla de offentliga rummen på Trossö för att stärka handelns attraktionskraft i stadskärnan.
- Karlskrona kommun ska verka för att stärka centrummiljöerna i Rödeby, Nättraby, Jämjö, Holmsjö samt norra Sturkö i syfte att skapa ett större kundunderlag samt för att skapa attraktivare centrummiljöer.

Besöksnäring

- Karlskrona kommun ska skapa förutsättningar för att utveckla besöksnäringen i skärgården och på landsbygden på ett hållbart sätt.
- Karlskrona kommun ska arbeta för att hållbart utveckla besöksnäringen kring världsarvet och tillgängliggöra besöksmålen.
- Karlskrona kommun ska utveckla möjligheten att anordna större evenemang såsom konferenser, idrotts- och kulturevenemang samt att tillgängliggöra idrotts- samt kulturutövning.

Näringlivet i kommunen

Målbilden att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder årligen för även med sig behov av nya arbetstillfällen. Karlskrona kommun behöver arbeta för att tillskapa ca 500 nya arbetstillfällen årligen. Av dessa behöver en tredjedel vara inom intäktsbasföretag, vilket exempelvis innebär företag med en nationell marknad, företag som exporterar eller statliga verksamheter.

I dagsläget är Karlskronas näringslivsstruktur uppdelad i ungefär en tredjedel statlig och offentlig verksamhet, en tredjedel tillverkningsindustri och en tredjedel tjänsteföretag. Karlskrona har en hög branschdiversitet och är därmed mer robust mot konjunktursvängningar*. De prioriterade branscherna i Karlskrona kommun är ICT (Informationsteknik), marin teknik, besöksnäring och kreativa näringar. Flera av dessa näringar rymms inom begreppet kontor som behandlas nedan. För marin teknik kan det, förutom kontorsytor, även behövas testytor i havet. En testyta för marin teknik behöver ligga avskilt ute till havs och ha ett lämpligt djup. Den kan variera i storlek beroende på vad som ska testas. På land behöver också finnas kajplats med faciliteter att utgå från. Karlskrona kommun vill även främja en etablering av marina testbäddar i havet där olika typer av marin teknik kan testas och utvecklas. Inga specifika områden för marina testbäddar kommer i dagsläget pekas ut i översiktsplanen då behoven och förutsättningarna behöver kartläggas mer i detalj. I första hand vill kommunen etablera basstationer för marina testbäddar i någon av kommunens hamnar och samutnyttja detta med befintlig hamnverksamhet. Garpahamnen, Ekenabben och Sandhamn föreslås som möjliga basstationer för detta ändamål.

Blekinge Tekniska Högskola (BTH) driver utbildning och forskning på hög internationell nivå. BTH har en stor betydelse för det lokala näringslivet. Karlskrona kommuns prioriterade branscher går även i linje med flera av de utbildningar som finns på högskolan, något som ses som positivt då detta ger möjlighet till arbetskraftsförsörjning till företag samt att fler studenter väljer att stanna kvar i Karlskrona efter studierna. Hyper Island är en annan skola för högre utbildning som verkar bland



annat inom UX-design och digital media. Både BTH och Hyper Island är viktiga samarbetspartners för kommunen. Generellt är tillgången på högre utbildning av stort värde för näringslivet. I Karlskrona bör BTH, liksom andra typer av högre utbildning, få möjlighet att utvecklas för att ge ett ökat utbud av högre utbildning liksom möjligheten att locka studenter från andra delar av landet.

Ett välfungerande och växande näringsliv är en viktig faktor att arbeta för att få en tillväxt i kommunen. Karlskrona kommun har ett tillväxtprogram som beskriver andra delar som är viktiga när det handlar om att arbeta för tillväxt i kommunen. För befintliga och föreslagna verksamhetsområden finns även ett program för verksamhetsmark.

Utveckling

Sett till branschutveckling och även utveckling av arbetsformer är det svårt att veta exakt hur framtiden kommer att se ut. Exempelvis kan en automatisering göra att vissa branscher eller delar av branscher blir mindre arbetskraftsintensiva medan andra, helt nya branscher, utvecklas. Det är viktigt att vara medveten om detta och arbeta för diversitet och flexibilitet för att få en robust näringslivsstruktur. Utveckling av verksamhetsområden utpekade i översiktsplanens markanvändningskarta bör därför göras med målsättningen att området ska kunna användas flexibelt under lång tid framöver. Vid utveckling av exempelvis kontor eller besöksnäring är det positivt om dessa användningar blandas med bostäder och andra funktioner för att de ska bli en del av stadsväven.

Med anledning av den pandemi som tog sin början 2020 har möjligheten att arbeta och studera på distans utvecklats snabbt. Det kan antas att viljan och möjligheten till distansarbete kommer att finnas kvar och utvecklas än mer. Detta kan få effekter på näringslivet inom Karlskrona kommun, både i form av förändrade önskemål på lokaler och i form av arbetskraftsförsörjning. Exakt hur detta kommer utvecklas är för tidigt att säga. Dock går att anta att det fortsatt kommer vara mycket viktigt med IT-infrastruktur. Det är således viktigt att säkerställa att fullgott bredbandssystem finns utbyggt inom hela Karlskrona kommun. Läs mer

om detta i avsnittet om ställningstaganden för teknisk infrastruktur.

Utveckling av näringslivet handlar också om att samarbeta över de administrativa gränserna. Det kan handla om samarbeten med andra kommuner eller kompletterande näringslivsutbud. Det kan även handla om fysiska verksamhetsområden där vi tillsammans samarbetar med en annan kommun för att utveckla ett nytt verksamhetsområde. I markanvändningskartan finns ett område för verksamheter inlagt på gränsen till Ronneby. Avsikten är att utveckla ett verksamhetsområde på denna plats där delar av marken ligger inom Karlskrona kommun och andra delar inom Ronneby kommun. Här krävs ett nära samarbete för att realisera avsikten.

Kontor

Inom kontorsnäringar finns tjänsteföretag, offentlig förvaltning, ICT-branschen, kreativa näringar och marin teknik med flera. Marin teknik kan även behöva testanläggningar belägna i andra lägen än vad kontor behöver. Även kreativa näringar kan ställa andra anspråk utöver kontorsyta.

Idag finns kontor främst på Trossö samt på Gräsvik. Även på Pottholmen kommer det tillkomma fler kontorslokaler.

Företag efterfrågar ofta lägen för kontor som har en närhet till service, handel och andra urbana verksamheter. Det ska finnas bra kommunikationer och vara lätt att ta sig dit med kollektivtrafik. Dessutom ska det finnas en närhet till företag inom samma bransch samt vara effektiva, flexibla och genomtänkta lokaler. En annan viktig faktor är bra IT-infrastruktur.

Verksamhetsområden

Inom Karlskrona kommun finns idag ett antal verksamhetsområden som inkluderar industri- eller småindustriföretag, logistikverksamheter, hantverksföretag samt försäljning av skrymmande varor. De största centrala verksamhetsområdena finns i Torskors och på Verkö men

även i Jämjö och Nättraby finns verksamhetsområden. Gemensamt för dessa områden är att det inte är möjligt eller lämpligt att blanda de verksamheter som finns inom området med bostäder eller annan känslig markanvändning såsom skolor eller vårdboenden.

Verkö är ett hamnområde med stor potential till utveckling och även av stor vikt för Karlskrona då hamnen möjliggör transportkorridorer mot Centraleuropa och Baltikum samt även i förlängningen vidare Kina.

För verksamhetsområden är det viktigt med en hög tillgänglighet för transporter. Det är av stor vikt att det aktuella området har goda anslutningar till någon större väg eller till järnvägsnätet. Även tillgänglighet till hamn kan vara avgörande för vissa företag. Det är vidare viktigt med god säkerhet och att det finns tillräckligt med plats för utveckling och/eller expansion. Att verksamhetsområdet är tillräckligt stort är också en faktor för att skapa attraktiv verksamhetsmark eftersom många verksamheter inom samma område skapar en genomströmning av människor och därmed även potentiella skyltlägen. Till sist kan även närhet till viss service vara av vikt för hur attraktivt ett verksamhetsområde är.

Vid etablering av nya verksamhetsområden är det viktigt att studera hur området kommer påverka sin närmiljö. Närhet till känsliga naturmiljöer eller känsliga verksamheter såsom bostäder och skolor kan innebära att verksamheter med en potentiell omgivningspåverkan kan vara mindre lämpliga i vissa miljöer. Vid etableringar och utveckling av verksamheter kan den samhällsekonomisk nytta även avvägas mot inverkan på människa och miljö.

Liksom vikten av god estetik är intressant i bostads- och centrummiljöer är det även så inom verksamhetsområden. Karlskrona kommun vill därför verka för att införa gestaltungsprinciper för befintliga verksamhetsområden samt att gestaltungsprinciper ska styra utveckling av nya verksamhetsområden. Principiellt bör högre krav ställas desto mer integrerat området är med omgivande bebyggelse.



Handel

Karlskronas handel är i huvudsak koncentrerad till Trossö för centrumhandel samt Lyckeby/Vedeby för externhandel. Handel av mer skrymmande varor finns även inom Karlskronas verksamhetsområden såsom Gullbernavägen och Torskors. Karlskronas externhandelsområden är idag utspridda och lågt utnyttjade. Här finns en potential till förtätning av bostäder och andra verksamheter. Detta skulle skapa ett ökat underlag för handeln samt bidra till att skapa en mer sammanhängande stadsväv.

E-handel är en alltmer växande del av branschen handel. Detta innebär att kraven som branschen kan komma att ställa i framtiden kan skilja sig mot idag. För e-handeln är tillgången till kommunikationer och stora marktytor för lager viktiga kriterier snarare än direkt tillgång till centrala delar av staden. Samtidigt innebär detta att utbudet i centrummiljöerna är under förändring.

Det är viktigt att stärka de förutsättningar för centrumhandel som finns på Trossö idag. Här bedöms upprustning av de rummen en viktig åtgärd för att gynna handeln. För att gynna handeln i serviceorterna Rödeby, Nättraby och Jämjö kan en generell upprustning av centrummiljöerna behövas liksom förtätning av bostäder för att få ett ökat underlag. Tillskott av bostäder kan även bidra till att gynna handeln på landsbygden liksom åtgärder för att underlätta och främja gårdsförsäljning.



Besöksnäring

Besöksnäringen är en snabbt växande näring där Karlskrona och Blekinge har en stor tillväxtpotential. Utvecklingen av besöksnäringen har varit positiv sedan några år tillbaka och det förväntas fortsätta. Den största andelen besökare till Karlskrona kommun kommer från närområdet som Småland och Skåne, men även från övriga Sverige, Tyskland, Polen och Danmark. De flesta besökarna kommer till Karlskrona kommun under sommarsäsongen. Högsäsongen har de senaste åren blivit längre. En bidragande faktor till det är att andelen utländska turister, vilka har andra semesterperioder, har ökat. Även nya reseanledningar kan vara en faktor till den förlängda högsäsongen. Det krävs ett vidare arbete för att få en stabil och hållbar besöksnäring året runt.

Många kommer till Karlskrona kommun för att besöka skärgården. Även världsarvsstaden, Karlskronas maritima och historiska miljöer är något som lockar många besökare, liksom omkringliggande kulturhistoriska miljöer såsom Kristianopel. Det är viktigt att på ett hållbart sätt lyfta fram och utveckla det som är unikt för Karlskrona. Det vill säga Karlskronas genuina historia och skärgård. Även skogsbygden i den norra kommundelen har värden som attraherar besökare.

Besöksnäringen i Karlskrona kommun har potential att utvecklas, både gällande boende, mat och matupplevelser samt aktiviteter och besöksmål. Outdoorturismen växer och har stor potential att utvecklas inom kommunen.

Det finns potential att utveckla Karlskronas möjligheter att anordna större evenemang av olika slag och samlokalisera idrottsutövning. Detta kan handla om exempelvis idrottstävlingar, konferenser eller andra aktiviteter. Med flexibla lösningar kan Karlskrona locka till sig många olika arrangemang under olika delar av året, vilket kan säkerställa en beläggning på stadens hotell under hela året. Samlokalisering av olika sådana aktivitetsarenor kan leda till ett mer hållbart nyttjande av resurser.

Teknisk infrastruktur

Här redovisas vilka förutsättningar som finns i Karlskrona kommun när det gäller dricksvatten, avlopp, dagvatten och digital infrastruktur. Här under presenteras de ställningstaganden som kommunen gör inom dessa områden.

Ställningstaganden

Dricksvatten och avlopp

- Karlskrona kommun ska ha beredskap att dimensionera vatten- och avloppssystemet för minst 80 000 invånare så att systemet blir långsiktigt hållbart.
- Vid tillsyn och prövning av enskilda avlopp enligt miljöbalken samt vid prövning enligt plan- och bygglagen ska hänsyn tas till vid tidpunkten gällande VA-plan.
- Ny bebyggelse/nya detaljplaner ska lokaliseras till områden med förutsättningar för en långsiktigt hållbar VA-försörjning.
- Karlskrona kommun ska verka för att enskilda avlopp ansluts till kommunal avloppsrening.
- Samtliga kommunala vattentäkter ska omfattas av vattenskyddsområden med aktuella fastställda föreskrifter. Kommunen ska arbeta för att långsiktigt förbättra vattenkvaliteten i Lyckebyån.

Dagvatten

- Dagvattenplanen ska utgöra ett underlag vid framtagande av detaljplaner och vid lovgivning.
- Vid detaljplaneläggning och ombyggnation av dagvattensystemet ska möjligheten för lokal, öppen och fördröjande dagvattenhantering övervägas vid såväl exploatering av nya områden som vid förtätning.
- Kunskapen kring grundvattentillgångar samt om grundvattnets kvalitet och kvantitet ska öka inom kommunen.

Digital infrastruktur

- Karlskrona kommun vill bereda god digital infrastruktur till hela kommunen.



Dricksvatten och avlopp

I Karlskrona saknas större naturliga grundvattenförekomster. Kommunens huvudråvattentäkt är ytvatten från Lyckebyån. Ytvatten är ett samlingsnamn för det vatten som finns i sjöar och vattendrag. Det bildas främst genom att regn och smältnö rinner av från omgivande markområden och förs i riktning mot landskapets lågpunkter. Ytvatten är generellt sett känsligare för föroreningar än vad grundvatten är och under längre torrperioder föreligger risk för vattenbrist i vissa delar av kommunen.

I Karlskrona kommun finns nio vattenverk som varje dag levererar dricksvatten till cirka 56 000 personer. Det största vattenverket i kommunen är Karlskrona vattenverk som även är utpekad som riksintresse. Drygt 80% av befolkningen i kommunen är anslutna till kommunalt dricksvatten. Övriga invånare löser sin vattenförsörjning enskilt eller genom gemensamhetsanläggningar. I kommunen finns också nio avloppsreningsverk varav Koholmens avloppsreningsverk är det största. Omkring 86 % av kommunens invånare är anslutna till kommunalt spillvattenavlopp. Övriga löser sin avloppshantering enskilt eller genom gemensamhetsanläggningar. Det finns uppskattningsvis 7000 enskilda avlopp i kommunen. Många av dessa uppvisar brister. Problemen består i dåligt fungerande infiltrationer, förorenat grundvatten och påverkan på lokala vattentäkter. Problemen med bristande enskilda avlopp finns i alla kommunal delar där kommunalt vatten och avlopp (VA) inte finns, men det kan vara ett särskilt problem i de kustnära delarna samt på öarna i skärgården.

I kommunen är vattenförbrukningen per person i genomsnitt 160 liter per dygn, med en svagt med tydligt minskande trend. Det finns en ganska stor potential för effektivisering och minskad vattenanvändning för hushållsbruk. Industri- och verksamhetssektorn står även för en stor andel av vattenanvändningen i kommunen. I synnerhet har vissa typer av verksamheter ett större behov av vatten, vilket måste beaktas när det totala vattenbehovet studeras. Ytterligare en viktig sektor när det kommer till vattenbehov och förbrukning i kommunen är jordbrukssektorn.

Det finns mycket som pekar på att odlingen inom kommunen kommer att öka. Jordbruksarealer kommer bli större och tidsperioder med bevattningsbehov väntas öka. En viktig förutsättning för jordbruket i kommunen är därför att det ska finnas en god tillgång till vatten.

Vattenskyddsområden

För att säkra dricksvattenkvaliteten är det viktigt att ha skyddsområden med föreskrifter kring samtliga berörda vattentagsområden. Föreskrifterna kan innehålla restriktioner exempelvis vad gäller schaktningsarbeten, bergvärme, spridning av gödsel och bekämpningsmedel, uppställning och tvättning av fordon samt spillvatten- och dagvattenhantering. När utveckling av bebyggelse eller verksamheter planeras i närhet av sjöar eller vattendrag måste den nya bebyggelsens påverkan på vattnet beaktas, speciellt kopplat till avloppsfrågan.

Speciell hänsyn ska tas till Lyckebyån som primär råvattentäckt i kommunen. För Lyckebyåns avrinningsområde pågår en revidering av vattenskyddsområdet. Primära- och sekundära skyddsområden kommer pekas ut längs med hela åns sträckning. Kommunen har även lämnat in ett förslag till vattenskyddsområde för rullstensåsen i Johanneshus. Vatten från Lyckebyån renas genom infiltration i åsen och pumpas tillbaka till vattenverket i Karlskrona.

VA-plan

Karlskrona kommuns VA-plan med tillhörande VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan sträcker sig fram till år 2030 och behöver kontinuerligt uppdateras för att hållas aktuell. VA-planen ska säkerställa en långsiktigt ekonomiskt hållbar vatten- och avloppsförsörjning utan negativ påverkan på människors hälsa eller på miljön. VA-planen ska vara ett verktyg för en samordnad planering av VA-frågorna i kommunen, så att utveckling och åtgärder genomförs på ett effektivt och rättssäkert sätt.

Vad säger lagen?

Lagen om allmänna vattentjänster

Kommunen har ett lagstadgat ansvar för VA-försörjningen enligt Lagen om allmänna vattentjänster § 6:

Om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang för en viss befintlig eller blivande bebyggelse, skall kommunen

1. bestämma det verksamhetsområde inom vilket vattentjänsten eller vattentjänsterna behöver ordnas, och
2. se till att behovet snarast, och så länge behovet finns kvar, tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän VA-anläggning.

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna vattenförsörjning och avlopp samt förebygga vattenföroreningar.

I stora delar av Karlskrona kommun där bebyggelsen är gles kommer det inte att bli aktuellt med anslutning till det allmänna VA-nätet. Där måste avloppsvattnet från varje hushåll tas omhand lokalt, oftast på den egna fastigheten. Det är då fastighetsägarens ansvar att avloppsanordningen uppfyller lagstiftningens krav. För att anlägga eller ändra ett enskilt avlopp krävs tillstånd/anmälan enligt miljöbalken.

Utbyggnadsbehov

I kommunens befintliga vatten- och avloppssystemet finns en kapacitet för totalt ca 70 000 anslutna abonnenter. För att klara en befolkningstillväxt, förväntade klimatförändringar samt gå mot en utveckling till ett mer robust samhälle behöver ytterligare kapacitet för både vatten och avlopp byggas ut. Vattenförsörjningen måste dessutom planeras med tillräckliga marginaler för att vattnet ska räcka även under de torrår som kan förväntas. Det bedöms krävas fler råvattenkällor än Lyckebyån för att upprätthålla en hållbar framtida råvattenförsörjning i kommunen. Det finns även begränsade möjligheter till expansion av Karlskrona vattenverk på den nuvarande lokaliseringen. Det anses även krävas en ökad kapacitet av kommunal avloppsreningshantering för att i framtiden klara av förändrade behov. Samtidigt är kommunens största reningsverk

Koholmen beläget på en utsatt plats sett till havsnivåhöjningar och har begränsande möjligheter till expansion. I kommunen finns därmed behov av fler större vatten- och avloppsreningsverk.

I syfte att utreda kommunens alternativ för en god framtida vatten- och avloppsreningsförsörjning har förstudien Karlskrona VA 2050 tagits fram. För att säkerställa att VA-försörjningen ska vara långsiktigt hållbar och robust utgår förstudien från att 80 000 personer ska omfattas av kommunalt VA år 2050. Förstudien ger ett översiktligt underlag och rekommendationer gällande vilka framtida VA-lösningar som anses mest gynnsamma. I studien utreds och jämförs flera alternativ för kommunens framtida VA-försörjning. Värderingen av de olika granskade alternativen har gjorts utifrån olika parametrar, bland annat ekonomiska faktorer, motstående intressen, miljöpåverkan och kvalitet på rå- och dricksvattnet. Utifrån förstudiens resultat kommer majoriteten av vatten- och avloppsreningsförsörjningen i kommunen framöver bygga på två stora vattenverk respektive avloppsreningsverk. Överföringsledningarna kommer byggas ut mellan verken och övriga kommunen. Det mest gynnsamma är att lokalisera nya vatten- och avloppsreningsverk på Verkö. Utbyggnaden av nya vattenverk och avloppsreningsverk rekommenderas i förstudien att göras etappvis allt eftersom behovet förändras. Långsiktigt kan det även bli aktuellt med fler vatten- och avloppsverk på andra platser för en ökad robusthet av VA-systemet. Karlskrona kommun kommer fortsätta utreda lokalisering och alternativ till framtida vatten- och avloppsverk.

Regional vattenförsörjningsplan för Blekinge län

Blekinge län omfattas av en regional vattenförsörjningsplan. Planen understryker att Blekinges dricksvattenförsörjning är sårbar och klimatförändringar leder till än mer påfrestningar. Redan idag är det kritiskt på vissa platser eller vattenbrist delar av året. Åtgärder behöver vidtas för att öka robustheten av kommunens dricksvattenförsörjning. Det handlar bland annat om att vattenförsörjningen behöver anpassas och planeras med goda marginaler för att klara av torrperioder. Samtidigt bör det även finnas tillräcklig kapacitet för att kunna ersätta den största vattenresursen inom varje vattenledningssystem. Detta i händelse av föroreningar eller

kvalitetsproblem. Bebyggelseutveckling behöver därför ta hänsyn till kommunens grund- och ytvattentäkter för produktion av dricksvatten. Det är viktigt att de dricksvattenresurser som finns värnas, både sett till kvantitet och kvalitet. Detta innebär att säkerställa att tillrinning eller infiltrering inte försämras samt att försiktighet vidtas inom områden som avvattnar till vattenförekomsten, inklusive tillrinningsområdet. Här spelar även vattenskyddsområden stor roll; att detta finns på plats samt är uppdaterat. Tidigare vattentäkter som tagits ur drift bör även bevaras då de kan bli värdefulla i en bristsituation.

Sårbarheten av kommunens dricksvattenförsörjning minskar även genom ett sammankopplat ledningssystem mellan kommunerna i Blekingen. Detta möjliggör för en effektiv fördelning av vattenresurser inom länet vid situationer med vattenbrist. För övrigt är det av vikt att dricksvattenresurser och -försörjning beaktas i vidare strategisk planering och detaljplanering. I den regionala vattenförsörjningsplanen för Blekinge län finns fler åtgärder listade som kommunen kan vidta för att säkerställa en god dricksvattenförsörjning.

Dagvatten

Dagvatten är ett samlingsnamn för regn-, spol- och smältvatten som rinner från tak- och markytor. Dagvatten kan också vara dräneringsvatten från husgrunder. Hantering av dagvatten har främst handlat om att ta hand om det regn och smältsnö som rinner på gator och torg för att det inte ska bli stående och orsaka skador. Det förändrade klimatet, skärpt lagstiftning för bättre vattenkvalitet i sjöar, vattendrag och hav, samt förtätning och alltmer hårdgjord yta innebär dock större utmaningar för dagvattenhanteringen. En god dagvattenhantering är viktig utifrån flera aspekter, såsom miljön, människors hälsa samt risker och säkerhet. Om dagvattnet inte hanteras på rätt sätt kan exempelvis hälsoskadliga ämnen från biltrafik och andra verksamheter riskera att spridas med dagvattnet i marken och ut i vattendrag, sjöar och hav. Konsekvenserna av översvämningar kan även bli större i form av skador på byggnader och infrastruktur.

Inom tätorterna i Karlskrona kommun leds dagvattnet delvis via kombinerade ledningar till reningsverken. Vid kraftiga skyfall finns risk för att ledningarnas kapacitet inte räcker till, vilket kan orsaka översvämningar. Att lokalt omhänderta dagvattnet på plats är oftast en mer hållbar lösning. I vissa delar av kommunen, som till exempel i skärgården, saknas dock de naturliga förutsättningarna för lokalt omhändertagande.

Dagvattenpolicy

Kommunen arbetar med att färdigställa en dagvattenpolicy. Syftet är att finna gemensamt antagna principer och riktlinjer som tydliggör kommunens ambition och som skapar ett gemensamt arbetssätt för att säkerställa långsiktigt hållbar dagvattenhantering. Målet är en dagvattenhantering som är funktionell vid både mindre och extrema regn, skapar mervärden i den urbana miljön samt bidrar till renare innanhav, sjöar och vattendrag, renare mark samt förbättrad grundvattenkvalitet.

För att skapa en hållbar dagvattenhantering krävs en god samverkan mellan flera av kommunens förvaltningar och andra berörda. Samverkan behöver ske vid bland annat utveckling av bebyggelse, ombyggnation av gator och vid utformning av allmänna platser. För att motverka översvämningsskador efter skyfall samt för att kunna hantera stora mängder dagvatten är det även nödvändigt med en kombination av åtgärder. Eftersom varje plats är unik måste åtgärderna utformas utifrån platsens förutsättningar. Det finns flera åtgärder på olika nivåer som kan vidtas för en mer hållbar dagvattenhantering. Det kan exempelvis handla om markbeläggning med god genomsläppningsförmåga, diken, rätt dimensionerade ledningsnät, höjdsättning av byggnader och gator samt analyser av effekterna av ett förändrat klimat.

Digital infrastruktur

Med digital infrastruktur avses här möjlighet till bredbandsuppkoppling. Ett utbyggt och allmänt bredbandsnät är en förutsättning för såväl bosättning som verksamheter i alla delar av kommunen. Med en omgivning som är allt mer uppkopplad är det viktigt att det finns god tillgång till bredband. Det är inte endast privatpersoner som efterfrågar ett väl utbyggt bredbandsnät. Även vård och omsorg har idag ett ökat behov av digitala lösningar för att kunna tillhandahålla bättre omvårdnad. Likaså företag och andra verksamheter efterfrågar god bredbandsuppkoppling till allt från kommunikation och marknadsföring samt betallösningar.

Det finns en nationell bredbandsstrategi ”Sverige helt uppkopplat 2025” vilken anger 2025 som mål år för att det ska finnas tillgång till snabbt bredband i hela Sverige. Definitionen av hela Sverige är ”områden där människor och saker normalt befinner sig”. Genom att det i hela landet finns tillgång till snabbt bredband kan samhällsservicen förbättras och ökad livskvalitet hos medborgarna möjliggörs.

Bredband kan tillgängliggöras på flera olika sätt, exempelvis genom fiber, kopparnät och via mobilt bredband. En kombination av flera olika lösningar kan vara aktuella för att kunna tillgängliggöra bredband oavsett plats och tid.

Utbyggnadsbehov

Frågan kring bredbandsutbyggnad aktualiseras allt mer eftersom omvärldsfaktorer kan medföra att levnadsmönster förändras, som under pandemin som bröt ut år 2020. I dessa fall kan tillgång till bredband bli minst lika viktig som fysiska kommunikationer, bland annat för arbete, undervisning och social kontakt. Inför kommande förändringar i vår omvärld är det nödvändigt att se till att ett fullgott bredband finns utbyggt inom hela Karlskrona kommun. Med tanke på bredbandets ökande roll för bland annat vård och omsorg ska det även utformas på ett robust vis. Det innebär att det ska kunna stå emot vissa störningar samt avbrott och det ska kunna återgå till normal funktion efter störningar har avhjälpats. På så vis kan eventuella konsekvenser minimeras.

Digital infrastruktur är även en förutsättning för en levande landsbygd och det är även här som det största utbyggnadsbehovet kan ses idag. Det finns idag områden som saknar bredband inom Karlskrona kommun. Flera av dessa områden ligger i den norra kommundelen, längs kommungränsen samt i skärgården. Det är av vikt att utbyggnad görs för att tillgängliggöra bredband till dessa delar. Här kan alternativa utbyggnadstekniker vara aktuellt för att säkerställa en kostnadseffektivitet.

Trafik och kommunikationer

Här redovisas vilka förutsättningar som finns i Karlskrona kommun när det gäller gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, flygtrafik, sjöfart och godstrafik. Här nedan presenteras de ställningstaganden som kommunen gör inom dessa områden. Riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken redovisas i avsnittet om Riksintressen under Förutsättningar.

Ställningstaganden

Övergripande

- Visionen för Karlskronas transportsystem är ett attraktivt Karlskrona som främjar kollektivtrafik, gång och cykel, på ett sätt som gör det lätt att göra hållbara val. Hela resan – genom skärgård, stad och land – är enkel, tillgänglig och fossiloberoende.
- Tillväxt och bebyggelseutveckling ska primärt ske som förtätning och i nära anslutning till befintlig infrastruktur med goda möjligheter till kollektivtrafikstråk och/eller anslutning till cykelstråk.
- Trafiksystemet ska utformas med utgångspunkt från barn, ungdomar, äldre och funktionsnedsatta. De kvaliteter som då uppnås är oftast till fördel även för andra grupper samt för stadsmiljön som helhet.
- Åtgärder behöver vidtas för att garantera framkomligheten vid översvämningar för viktiga kommunikationsstråk inom kommunen.
- Innovationer och digitala lösningar som kan förbättra transportsystemet ska undersökas och implementeras i de fall de bedöms lämpliga för att förbättra något eller flera av områdena trafiksäkerhet, framkomlighet, hälsa och miljö.

Gångtrafik

- I centrummiljöer och på huvudstråk i tätorterna ska gångtrafiken ha hög prioritet gentemot andra trafikslag.

Cykeltrafik

- Standarden på befintligt cykelnät i stadsbygden behöver förbättras och en separering mellan gång- och cykeltrafik eftersträvas.
- Karlskrona kommun har för avsikt att bygga högklassiga cykelstråk i Karlskrona tätort, från Trossö mot Nättraby, Rödeby, Jämjö och till utbyggnadsområdet i Augerum.
- Karlskrona kommun ska verka för att det finns ett regionalt nät av funktionella och vägvisade cykelförbindelser från Karlskrona tätort till kommunens övriga tätorter samt till Brömsebro och till Ronneby.
- Funktionella och vägvisade cykelförbindelser som möjliggör för barn att cykla till skolan ska prioriteras.

Kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresandet. Detta ska ske genom att vara tillgänglig, snabb, pålitlig och väl ansluten med gång- och cykelvägar.
- Karlskrona kommun ska verka för att regionaltågen på längre sikt kompletteras med lokal spårbunden kollektivtrafik.
- Karlskrona kommun anser att ett dubbelspår kommer behövas mellan Karlskrona Norra och Karlskrona C. Plankorsningarna mellan väg och järnväg vid Kungsmarken/Marieberg respektive Österleden behöver byggas om och en ny direktförbindelse med spår norrifrån mellan området vid Gullbernavägen och Verkö behöver byggas.

Sjöfart och godstrafik

- Karlskrona kommun ska verka för att möjliggöra en omflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.
- Karlskrona kommun ska verka för ett statligt engagemang för infrastrukturen kring Verkö hamn- och industriområde samt att en ny kombiterminal kan anläggas. Kommunen ska verka för att Verkö hamn och anslutande infrastruktur i form av väg och järnväg ska vara en del av TEN-T Core Network.
- Karlskrona kommun vill verka för att nya destinationer med sjöfart etableras från Karlskrona. För att större fartyg ska kunna angöra hamnen vid Verkö krävs utökad muddring av farlederna.
- Karlskrona kommun ska verka för att möjliggöra en omlastningscentral för gods med samordnad distribution till Trossö och inom övriga stadsbygden.

Flygtrafik

- Ronneby Airport är viktig för näringslivets, myndigheters och organisationers möjligheter till goda kommunikationer och utveckling i Karlskrona.



Ett hållbart trafiksystem

Ett miljömässigt hållbart trafiksystem är yteffektivt, orsakar lite buller, ger små utsläppsmängder och förbrukar få resurser. Det främjar användandet av fossilfria transportmedel och utnyttjar befintlig infrastruktur så långt det är möjligt.

Ett socialt hållbart trafiksystem är säkert och tillgängligt för alla, främjar en god hälsa och bidrar till attraktiva livsmiljöer i såväl tätort som på landsbygden.

Ett ekonomiskt hållbart trafiksystem är effektivt och långsiktigt. Det utnyttjar befintlig infrastruktur på ett bra sätt, minimerar behovet av nyinvesteringar och gör samhällets funktioner tillgängliga.

Med Karlskronas unika kvalitéer är det av vikt att ta vara på läget vid havet och närheten till naturen. Detta innebär att kommunens trafiksystem behöver ses över. Bland annat ska trafik- och gatumiljöer planeras på ett sätt som uppmuntrar till att röra sig utan bilen när det är möjligt. Karlskronas transportsystem ska således planeras utifrån att främja mer hållbara resval. Tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. En satsning på en ökad tillgänglighet till dessa transportmedel skapar en ökad rörelsefrihet för olika grupper, såsom barn, äldre, funktionsnedsatta och de som inte äger en bil. På så vis blir transportsystemet i kommunen mer jämställt samtidigt som det gynnar folkhälsan och miljön.

En del i att underlätta valet av hållbara transportsätt är att arbeta efter modellen ”hela resan”. Detta utgår från att det ska vara så lätt som möjligt att ta sig från startpunkt till målpunkt, alltså dörr till dörr. Detta kräver att man ser trafiksystemet som just ett system som ska hänga ihop i alla delar; allt från gång- och cykelvägar till kollektivtrafiklägen och bytespunkter samt vägar och parkeringsplatser. Om en person vill åka kollektivt till sitt arbete ska det finnas bra gång- och cykelvägar till och från hållplatserna. Det kan även behövas pendlarparkeringar för dem som har längre till hållplatserna. Det handlar också om faktorer som bland annat bra information, smidiga bytesmöjligheter och korta väntetider.

Målstyrning istället för prognosstyrning ska prägla planeringen av Karlskronas transportsystem. Det betyder att kommunen aktivt ska sätta upp och arbeta mot konkreta mål för utvecklingen av transportsystemet istället för att passivt planera utifrån en framskrivning av hur situationen se ut idag. För att säkerställa att Karlskronas framtida utveckling bidrar till en attraktiv livsmiljö och snabba kommunikationer samt sker utan ökad belastning på miljö och klimat, krävs en medveten strategi för hur trafik och transporter ska utvecklas i kommunen. Kommunen håller därför på att ta fram en Trafikstrategi som ska slå fast vilka strategiska inriktningar och prioriteringar som ska vara styrande för den framtida planeringen av transportsystemet.

Karlskrona kommun och Trafikverket har i samband med framtagandet av översiktsplanen tagit fram en gemensam åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för utvecklingen av stadsbygden och omkringliggande serviceorter. I detta arbete har bland annat trafikallstringen som genereras av de nya utbyggnadsområdena i översiktsplanen och förtätning inom befintlig bebyggelse studerats på en övergripande nivå. Efter samrådet gjordes omarbetningar av planförslaget i översiktsplanen och därför har även en kompletterande trafikberäkning genomförts. Studien visar även att 25 % av den befintliga trafiken behöver övergå till mer hållbara transportmedel, såsom kollektivtrafik, cykel och gång för att trafiksystemet ska fungera optimalt i framtiden.

Trafikverket har ett framtida riksintresse för väg mellan E22 och hamn av riksintresse på Verkö. Nuvarande trafikled mellan Verköled och E22 behöver vidareutvecklas.

När arbetet med översiktsplanen slutförts kommer kommunen ta fram en trafikplan för Karlskrona tätort. I trafikplanen behöver ställningstagandena från översiktsplanen, trafikstrategin och andra övergripande styrdokument konkretiseras. Trafikslagets behov och förutsättningar behöver beskrivas och prioriterade nät för olika trafikslag pekas ut tillsammans med förslag på åtgärder. Trafikplanen blir också ett underlag vid kommande detaljplanering.

Gångtrafik och cykeltrafik

I svensk trafikplanering har gångtrafik och cykeltrafik ofta behandlats som ett gemensamt trafikslag, trots att cykeltrafik och gångtrafik har helt olika trafikregler och fysiska förutsättningar. Genom att se dem som två olika trafikslag blir det enklare att vidta åtgärder för att förbättra förutsättningarna för både gångtrafikanter och cyklister.

Gångtrafik

Alla resor påbörjas och avslutas till fots. Att promenera är ett flexibelt färdssätt som är bra både för vår egen hälsa och för miljön. Promenadvänliga miljöer gör våra stadsmiljöer levande, tryggare och mer attraktiva. Fotgängare finns i alla åldrar, samhällsklasser och funktionsvariationer. Det innebär att många fotgängare är beroende av olika tekniska hjälpmedel för sin förflyttning – till exempel barnvagn, rullstol eller käpp vilket ställer krav på trafikmiljöns utformning.

Samtidigt är gångtrafiken också ett känsligt färdssätt. Som fotgängare kan man uppleva sig som oskyddad och otrygg, större vägar och annat kan utgöra barriärer och man är utsatt för väder, såsom vind och halka. Dessutom möts fotgängare med olika funktionsnedsättningar ofta av hinder som begränsar tillgängligheten. Det kan till exempel handla om höga trottoarkanter som är svåra att ta sig över med rullstol eller rullator.

Cykeltrafik

Cykeln som transportmedel är en viktig del i ett hållbart trafiksystem. Det är ett lättillgängligt, ytsnålt, miljövänligt och hälsofrämjande transportmedel som också går relativt snabbt under kortare sträckor. Cykeltrafiken är också ett mångsidigt trafikslag som rymmer många olika typer av cyklister och cyklar. Teknikutvecklingen med eldrivna transportmedel, såsom elcyklar, möjliggör högre hastigheter och längre färdsträckor än tidigare. Detta ställer ytterligare krav på ökad säkerhet och separering av snabba och långsamma trafikanter. Liksom gångtrafiken är cykeltrafiken känslig för väder, vind och vägslag och kan upplevas otrygg i närheten av stor eller tung motortrafik.



Cykeltrafiken förknippas idag i stort sett endast till privata transporter. I framtiden är det dock möjligt att allt fler leveranser och företagstransporter kommer att ske med fraktcyklar. Redan idag används fraktcyklar som alternativ till lastbilstransporter på flera ställen i Europa. Detta understryker ytterligare att olika cyklistar har olika behov, vilket även kan ställa krav på att den infrastruktur som finns ska passa olika syften. Att satsa på en god cykelinfrastruktur har i flertalet studier visat sig kunna vara en vinst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, medan varje färdad kilometer med bil istället kan bli en samhällsekonomisk förlust.

På de mest trafikerade cykelvägarna, tillfarterna vid Infartsleden och Borgmästarekajen, in mot centrala Karlskrona passerar varje dag omkring 2 000 cyklistar på respektive väg. För att kunna få plats med fler människor i Karlskrona krävs det att tillväxten i trafiken är transportslag som tar liten plats, som gång, cykel och kollektivtrafik. Att få fler att cykla istället för att använda bil är därför avgörande för att Karlskrona ska kunna växa. Men även om cykling är ett av de transportsätt som tar minst utrymme kommer en ökad cykeltrafik ställa krav på ett utökat utrymme jämfört med hur det ser ut idag. Redan idag är många av Karlskronas cykelvägar alltför smala i förhållande till trafikmängden och det råder brist på cykelparkeringar i många områden.

Standarden på befintligt cykelnät i stadsbygden behöver förbättras. Cykelvägar mellan viktiga målpunkter såsom bostad, skola, arbetsplats och service ska vara gena och säkra. En separering mellan gång- och cykeltrafik eftersträvas, gärna med nivåskillnader. Separerade gång- och cykelbanor bidrar till ökad trygghet och färre konflikter. Kommunen har för avsikt att bygga högklassiga cykelstråk i Karlskrona tätort, från Trossö mot Nättraby, Rödeby, Jämjö och till utbyggnadsområdet i Augerum. Kommunen ska också verka för att det finns funktionella och vägvisade cykelförbindelser från Karlskrona tätort till kommunens övriga tätorter samt till Brömsebro och Ronneby. Dessutom vill kommunen prioritera funktionella och vägvisade cykelförbindelser som möjliggör för barn att cykla till skolan.



Kartan visar vilka sträckor där kommunen vill prioritera en utbyggnad av det regionala cykelnätet i kommunen.

Förutom själva cykelvägarna är det även av vikt att tillhandahålla god kvalitet på andra faktorer som påverkar cykeltrafiken, t.ex. parkeringsmöjligheter, stationer för självservice och underhåll av cykelvägarna. För att cyklingen mellan tätorterna i kommunen ska öka krävs att cykelmöjligheterna längs det statliga vägnätet förbättras. Eftersom kommunen i regel inte är väghållare utanför större tätorter kräver åtgärderna samarbete med staten, andra väghållare liksom med grannkommunerna. Det är även av vikt att det finns goda cykelvägar längs med turiststråken inom kommunen. Antalet besökare och turister till Karlskrona har de senaste åren ökat och Karlskrona har goda möjligheter att locka cykelturister. Idag saknas det dock cykelvägar längs med många viktiga turiststråk och det krävs stora investeringar i samarbete med bland annat Trafikverket för att komma tillrätta med bristerna. Region Blekinge föreslår bland annat en turismcykelleden genom Blekinge som sträcker sig genom Nättraby, Karlskrona, Torhamn och Kristianopel.

Kollektivtrafik

I strävan efter ett hållbart trafiksystem spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Om lika många personer som ryms i en buss eller ett tåg skulle transporterat sig med bil hade en betydligt större yta för gator och parkeringar krävts än om dessa skulle använt kollektivtrafiken. Att åka kollektivt minskar därmed även antalet fordon som släpper ut växthusgaser i luften. En kombination av att fler använder kollektiva transportmedel samt en övergång till förnyelsebara drivmedel är därmed viktigt för att minska den negativa miljöpåverkan.

Baksidan med kollektivtrafiken är dock att man är bunden till linjesträckningar och tidtabeller vilket gör att man inte alltid kan resa exakt dit man vill exakt när man vill. Det finns generellt sett goda möjligheter att resa med kollektivtrafik inom kommunens tätorter, mellan ytterområden och centrum samt mellan omland och centralort. Resor ”på tvären” är däremot besvärliga. För att kollektivtrafikresandet i kommunen ska öka krävs hög turtäthet, fasta tidtabeller, god tillgänglighet till viktiga resmål samt attraktiva hållplatser och knutpunkter där man kan byta mellan linjer och färdmedel. Detta kan exempelvis främjas genom att lokalisera och samla ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk. Det är även viktigt att det finns goda anslutande transportmedel till tåget, som buss eller cykelvägar, samt att väntetiderna inte är allt för långa. Likaså spelar biljettpriserna en roll i att öka kollektivtrafikresandet. Kommunen ska även verka för varierade kollektivtrafiklösningar, såsom anropsstyrd kollektivtrafik och samåkningsprojekt, som ger landsbygden en ökad tillgång till kollektivtrafik. I Karlskrona kommun finns kollektivtrafik i form av buss, båt och tåg.

Buss

Busstrafiken är förutom i undantagsfall riktad mot Karlskrona centrum. Viktiga omstigningsplatser är Karlskrona C, Bergåsa, Amiralen och de tre tätorterna Nätraby, Rödeby och Jämjö. Karlskrona kommun vill öka möjligheten att åka kollektivt genom att skapa fler tvärförbindelser och omstigningsplatser mellan olika trafikslag; bland annat genom att föreslå en framtida eventuell kollektivtrafiknod, Karlskrona Norra vid Gullberna.



Förtätning av bebyggelse intill hållplatslägen skapar bättre underlag för kollektivtrafiken och bättre förutsättningar för ett hållbart resande.

Den linjelagda busstrafiken till och från landsbygden körs i begränsad omfattning. Därför erbjuder Blekingetrafiken Öppen närtrafik som ett resealternativ. Öppen närtrafik kan användas för resor inom kommunen om man har mer än en kilometer till närmaste busshållplats eller om en närliggande busshållplats trafikeras av högst två avgångar per dag.

Kollektivtrafik via buss till föreslagna utvecklingsområden kan i många fall lösas genom en justering av linjedragningen. På några ställen blir det aktuellt med förgreningar av linjer eller nya linjedragningar. Utvecklingen av linjedragningarna görs rimligtvis i samband med utvecklingen av bebyggelseområdena. För att tillgängliggöra hållplatserna till fler är det dock viktigt att samtidigt arbeta med gena gång- och cykelvägar till hållplatser samt pendlarparkeringar i anslutning till strategiska hållplatslägen.

Båt

Det finns idag två båtpendlar som förbinder Handelshamnen med Bredavik på Sturkö respektive Horn på Hasslö. I östra skärgården finns det även båttrafik med tre turer om dagen vintertid. Sommartid finns det emellertid fler turer att välja på mellan fler av Karlskronas öar. Utöver skärgårdstrafiken är Aspö trafikförsörjt genom en vägfärja från Trossö som drivs av Trafikverket. En linfärja går mellan Yttre Park och Ytterön och

drivs av Ytterön Hästholmens samfällighetsförening. Skärgårdstrafiken och båtpendeln bör utvecklas till att omfatta fler hållplatser och linjer. Bland annat till Nättraby och föreslagna utvecklingsområden i skärgården. Karlskrona kommun arbetar även med en plan för Karlskronas skärgårdshamnar som syftar till att kartlägga utvecklingspotentialen av dessa.

Tåg

Karlskrona har järnvägsförbindelser både åt väster mot Köpenhamn, med Blekinge kustbana, och åt norr mot Emmaboda, med Kust-till-kustbanan. Från Emmaboda finns anknäring till både Kalmar och Växjö vidare mot Alvesta och Stockholm/Göteborg. Inom kommunen finns tre tågstationer; Karlskrona centralstation och Bergåsa som båda ligger inom Karlskrona tätort, samt Holmsjö som ligger längs med kust till-kust-banan i kommunens norra del. Översiktsplanen skapar möjlighet för nya tågstopp i Nättraby, Rödeby och Karlskrona Norra vid Gullberna. Tågstoppen i Nättraby och Rödeby kan möjliggöra lokal tågtrafik likt pågatågstrafiken i Öresundsregionen som stannar på fler orter än de snabbgående regionala tågen. En förutsättning för en sådan lokal tågtrafik är utbyggnad av dubbelspår och mötesspår på flera platser.

För Blekinge kustbana har Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie i syfte att kartlägga åtgärder för minskad restid och ökad robusthet. Studien resulterade i ett åtgärds paket uppdelat i tre etapper för att nå det långsiktiga målet om 2 timmars restid mellan Karlskrona och Malmö. Det kan därmed bli aktuellt att bygga om kustbanan för att uppnå det målet.

I den nationella planen för transportsystemet 2018 – 2029 pekas även hela kust-till-kustbanan, Karlskrona/Kalmar – Göteborg, ut som bristande utifrån dess kapacitet, punktlighet och robusthet. Hela sträckan utreds idag i två åtgärdsvalsstudier och målsättningen är att utredningen ska landa i förslag på åtgärder som ska kunna övervägas i nästa revidering av den nationella planen som kommer omfatta åren 2022 – 2033. Kust-till-kustbanan är ett viktigt stråk för både pendling samt godstransporter och Karlskrona kommun jobbar tillsammans med Trafikverket och samtliga

kommuner och regioner längs med hela kust-till-kustbanan för utveckling av den.

Region Blekinge har tagit fram en tågvision som pekar ut möjligheten att i framtiden utveckla en tågförbindelse mellan Karlskrona och Kalmar samt vidare norrut längs med östkusten. All framtida utbyggnad och ombyggnad av järnväg och spårbunden kollektivtrafik behöver utredas vidare i samarbete med Trafikverket, Region Blekinge och andra aktörer.

Biltrafik

På landsbygden spelar bilen en viktig roll i många vardag. Utanför tätorterna är alternativen till att använda bil ofta få och avstånden till olika målpunkter långa. På längre sträckor är restiden med bil, dörr till dörr, ofta överlägsen de flesta andra trafikslag. Det finns även personer som av olika anledningar inte har några fullgoda alternativ till bilen mellan vissa målpunkter. Det ska därför inte vara omöjligt att ta sig fram med bil för de som behöver göra det. Samtidigt används idag bilen till många korta resor inne i och mellan tätorterna, resor som lika gärna skulle kunna ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Bilen är viktig för att landsbygden ska kunna leva samtidigt som de negativa konsekvenserna är som störst i tätorterna. Målsättningen är att bilen ska användas för de resor där den faktiskt behövs och inte annars. Bilen ska ha en tydligt underordnad prioritet i de områden där det finns goda alternativa transportsätt. Andra initiativ och lösningar, exempelvis bilpooler, ska också möjliggöras i tätorterna för att de som enbart behöver bil vid ett fåtal tillfällen ska kunna hyra en bil istället för att själv äga en.

Minskad biltrafik har många fördelar. Att fler färdas till forts, via cykel eller kollektivtrafik ökar bland annat framkomligheten för de personer som inte har något annat alternativ än att använda bilen. Övriga trafikslag ges även bättre förutsättningar, utsläppen och trafikbullret minskar, trängseln blir mindre och det hälsoskadliga stillasittandet minskar.

Trafikverket har tillsammans med länsplaneupprättarna pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät som bedöms vara av särskild vikt för

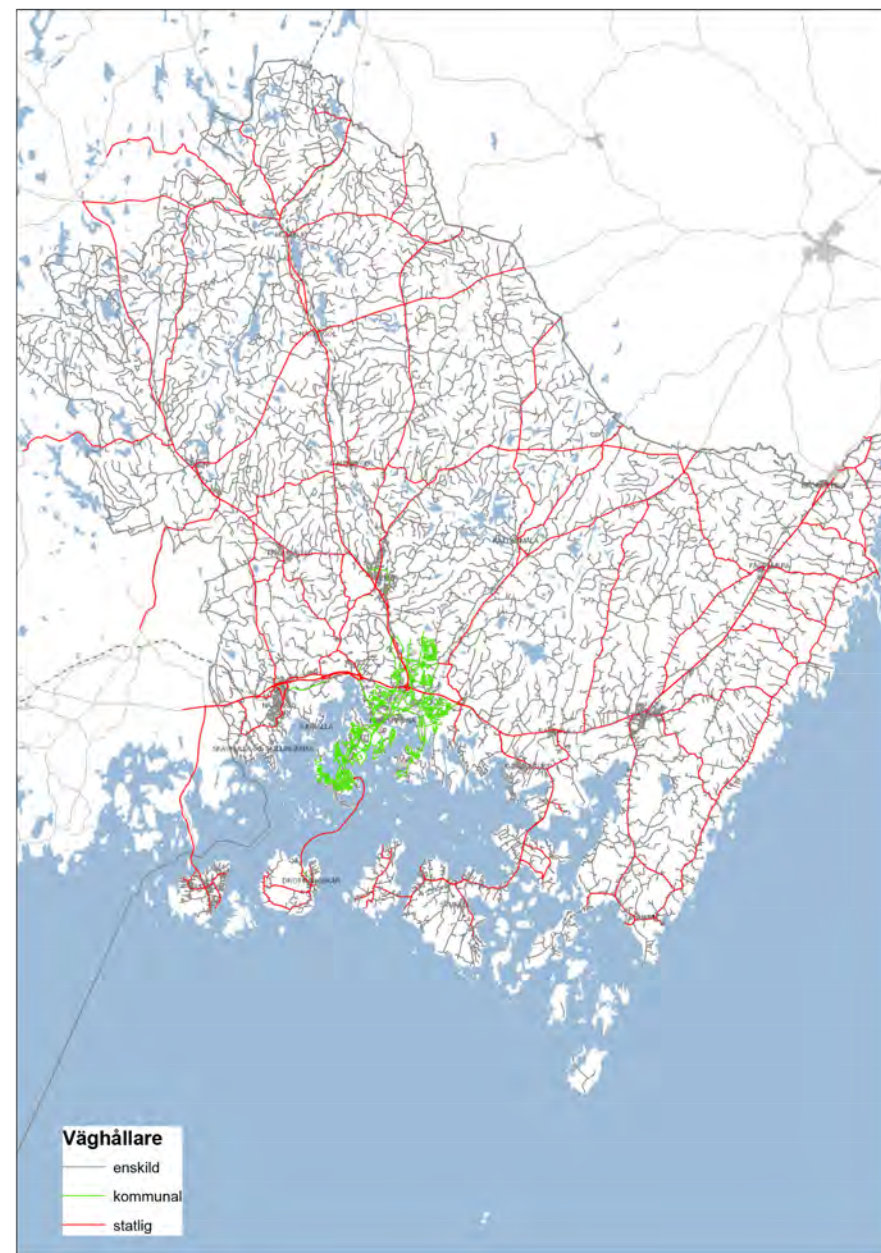
nationell och regional tillgänglighet. Ett av dessa är väg E22 som går mellan Trelleborg och tvärs igenom Skåne och Blekinge och längs med ostkusten upp till Norrköping. Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är utpekad som regionalt viktig väg liksom riksväg 28 mot Emmaboda. Väg 738 mellan E22 och Sturkö är även utpekad som kompletterande regionalt viktig väg. Andra viktiga stråk är länsväg 725 mot Torsås och länsväg 122 mot Eringsboda. Trafikverket är väghållare för dessa vägar.

Kommunen är väghållare för vägnätet inom stadsbygden. Från E22 går de två infarterna, Ronnebyvägen/Sunnavägen och Österleden, söderut mot Trossö. Från Verkö hamn ansluts också en infart, Verkövägen, till Österleden. Övriga vägar på landsbygden och inom mindre tätorter är vägsamfälligheter och Trafikverket väghållare för.

Bebyggelsefritt avstånd från väg

För allmänna vägar råder generellt ett byggnadsfritt avstånd om 12 meter från vägområdesgräns. För vissa större stråk finns dock utökade byggnadsfria avstånd som beslutats av länsstyrelsen. E22 har ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter. För riksvägarna 27, 28 och länsväg 122 gäller 30 meters byggnadsfritt avstånd. Utöver de allmänna vägarna råder även ett byggnadsfritt avstånd från de avtalade omledningsvägarna. Idag har kommunen avtalat om en omledningsväg från E22 som går via Västragärdesvägen.

I kommunen finns primära och sekundära vägar för farligt gods. Läs mer om dessa avsnittet Miljö och riskfaktorer under Förutsättningar.



Kartan visar väghållare inom Karlskrona kommun.

Ombyggnad av E22

En ny vägdragning för E22 har fastlagts för sträckan Lösen – Jämjö. Vägen kommer här få en nordligare dragning än idag och gå norr om Jämjö. Vägen byggs även om i befintlig sträckning mellan Lösen och Ramdala. Utbyggnaden är planerad att genomföras år 2021–2024. Läs mer om ombyggnaden av sträckan här.

Trafikverket planerar för att bygga ny motorväg på E22 mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby. Ombyggnaden av den 13 km långa sträckan till motorväg kommer att innebära att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Inriktningen är att vägen byggs ut inom nuvarande vägstråk med nya trafikplatser i Listerby och Hasslö vägska. Vad gäller trafikplats Nättraby är utgångspunkten att utreda framkomlighets- och säkerhetshöjande åtgärder i nuvarande läge. Byggstart är planerat till 2024–2029. Läs mer om ombyggnaden av sträckan här.

En omdragning av E22 förbi Bergkvara är planerad inom perioden 2018–2029. Syftet med omdragningen är bland annat förbättrad trafiksäkerhet, kortare restid och bättre koppling mellan Kalmar och Karlskrona. Läs mer om detta arbete här.

Parkering

I en växande stad är ytorna begränsade och olika anspråk konkurrerar om marken. En balans mellan tillgänglighet och efterfrågan på parkeringsplatser bör därför råda. Bilparkeringar i tätorterna är viktiga för de personer som av olika anledningar måste transportera sig med bilen till de funktioner som finns där, exempelvis handel, service och kollektivtrafiknoder. Även de som bor centralt och måste ha en bil ska kunna parkera den. De allmänna parkeringsplatserna i centrum ska dock i första hand användas av besökare och inte av boende eller arbetspendlare som har möjlighet att transportera sig på andra sätt än med bil. Det är därför av vikt att kommunen främjar samåkning, bilpooler, infarts- och pendlarparkeringar. Syftet är att minska trafiken in till de centrala delarna av staden och avlasta trafiken i stadsbygden.

Det finns ett behov av pendlarparkeringar både inom Karlskrona, i utkanten av Karlskrona och i serviceorterna. Där efterfrågan finns bör befintliga pendlarparkeringar utvecklas och utvidgas. Nya pendlarparkeringar bör med fördel samlokaliseras till platser med fordonsdelning, bra kollektivtrafik med tät turtäthet, handel och service. På vissa strategiska platser kan pendlarparkeringar även lokaliseras tillsammans med cykelgarage och cykeluthyrning. Genom att placera pendlarparkeringar intill goda kollektivtrafiklägen, gena gång och- cykelstråk samt cykelgarage och/eller cykeluthyrning kan personer som transporterar sig med bilen parkera den en bit ifrån målpunkten för att sedan ta sig sista biten med exempelvis buss eller cykel. På så vis kan trafiken in till bland annat de centrala delarna av staden minska och trafikbelastningen avlastas. Detta innebär även att de som behöver köra bilen ända fram till målpunkten får större tillgänglighet till parkeringsplatser.

Flygtrafik, sjöfart och godstrafik

Flygtrafik

Ronneby Airport är den närmst belägna flygplatsen för Karlskrona och den största flygplatsen i sydöstra Sverige. Den används för både det militära och det civila flyget. Flygplatsen är klassad som riksintresse och är av väsentlig nationell och regional betydelse. Bedömningen utgår från att flygplatsen utgör en viktig förutsättning för näringslivets, myndigheters och organisationers möjligheter till goda kommunikationer och att den är av betydelse för totalförsvaret.

Den civila flygplatsen används idag för linjetrafik till och från Stockholms två flygplatser, Arlanda och Bromma, samt till och från Frankfurt i Tyskland. Staten ansvarar för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Tio flygplatser är utpekade som nationellt viktiga och Ronneby Airport är en av dessa.

Höga objekt kan påverka flygsäkerhet och tillgänglighet kring flygplatser men även påverka navigationsanläggningar för luftfarten i områden långt

från flygplatsen. Innan ett högt objekt uppförs ska alla berörda inom luftfarten ges möjlighet att yttra sig. Detta gäller för både fasta objekt såsom byggnader, master, vindkraftverk och tillfälliga föremål, till exempel byggnadskranar. Som högt objekt räknas föremål som är 20 meter eller högre.

Utöver Ronneby Airport ligger Kalmar Öland Airport och Växjö Airport relativt nära Karlskrona. Flygplatserna trafikeras av både linjetrafik och charterflyg inom Sverige och till andra länder i Europa.

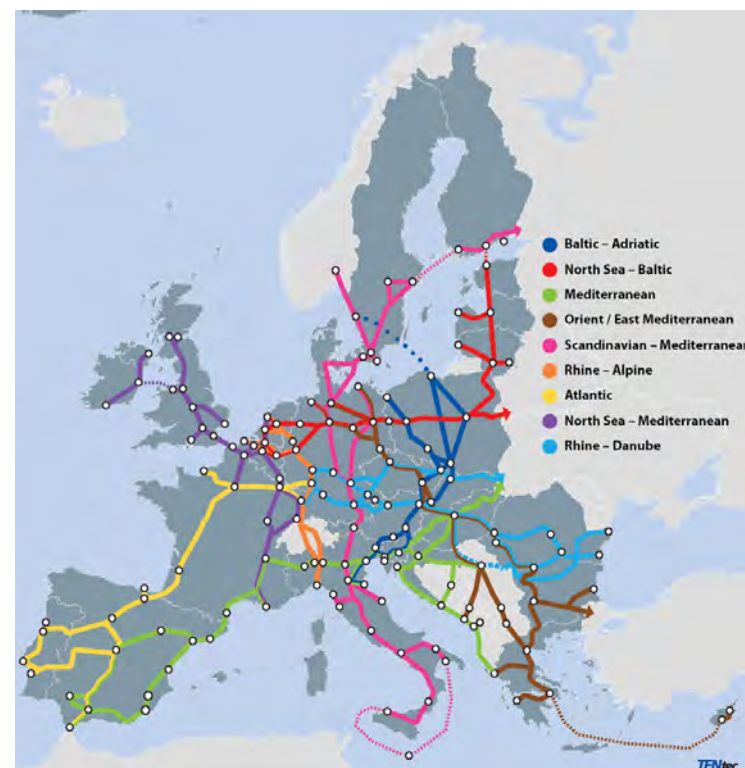
Sjöfart och godstrafik

Inom Karlskrona kommun trafikeras järnvägarna av godstrafik. Detta innebär att järnvägarna även är möjliga leder för farligt gods. Läs mer om farligt gods under rubriken Miljö och riskfaktorer.

Karlskrona har även en central geografisk position i Östersjöregionen som en länk mellan väst och öst. Via The Baltic-Link Motorways of the Sea har Karlskrona en koppling mot Gdynia i Polen och vidare söderut i Europa mot Baltic-Adriatic Corridor och Scandinavian-Mediterranean Corridor. Karlskrona har sedan 2020 även inkluderats längs linjen Liepaja i Lettland – Travemünde i Tyskland genom ett delstopp mellan de båda anhalterna.

Sjöfart och hamnar

Karlskronas havsområde genomkorsas av både stora farleder och mindre kustfarleder. Sjötrafiken rör sig över stora ytor och behöver ha ett stort ytanspråk för att garantera hög säkerhet, god framkomlighet och därmed effektiva transporter. Det inre havsområdet och skärgården i Karlskrona nyttjas samtidigt flitigt av fritidsbåtar och skärgårdstrafiken. Sjöfarten utanför Blekinges kust har varit mycket intensiv genom århundradena vilket lett till en naturlig utveckling av ett flertal hamnar och reguljär båttrafik. Inom Karlskrona kommun finns både större hamnar för gods och mindre skärgårds- och småbåtshamnar.



Kartan visar The Core Network Corridors i Trans-European Transport Network (TEN-T).

Verkö är en viktig industri- och färjehamn och utgör en viktig resurs för regionens utveckling genom sitt hamndjup, stora hamnytor och goda tillgänglighet till väg och järnväg. Men Verkö är inte bara viktig för vår region utan för hela Sverige och möjliggör transporter ner mot de baltiska länderna, södra Europa och Kina. Verkö hamn- och industriområde har under decennier genomgått en successiv omvandling från oexploaterad mark till verksamhetsområde för tung industri- och hamnändamål. Verkö hamn och farlederna är klassad som riksintresse för hamn och har stor utvecklingspotential. Det är den största hamnen för RoRo-fartyg (särskilt typ av lastfartyg för gods) och passagerartrafik i sydöstra Sverige och uppfyller kriterierna för att vara en TEN-T Kategori A-hamn (Trans-European Transport Network). Kommunen arbetar även för att hamnen ska bli en TEN-T Core-hamn i Baltic Adriatic Corridor, en klassificerad

transportkorridor som sträcker sig genom Polen ner mot södra Europa. Från Verkö går färjetrafik till Gdynia i Polen och har sedan 2020 fått ett stopp på linjen Liepaja i Lettland – Travemünde i Tyskland. Under sommartid anlöper även en del kryssningsfartyg till hamnen. 2013 togs en utvecklingsplan för södra Verkö fram genom ett gemensamt samarbete mellan Karlskrona Kommun, Stena Line, Karlskrona Baltic Port, ABB HVC samt Roxtec.

En breddning av farledens trånga sektion för att öka sjösäkerheten och framkomligheten planeras utföras, där Sjöfartsverket har startat upp en farledsutredning. Handelshamnen i Karlskrona är en angringskaj för större fartyg. Saltö hamn, Sandhamn, Ekenabben och Garpahamnen är viktiga för fisket i regionen. Läs mer om fiske i avsnittet Areella näringar under Ställningstaganden.

Karlskrona kommun håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar som ska kartlägga utvecklingspotentialen för de kommunala skärgårdshamnarna. Läs mer om hur kommunen ser på utvecklingen av olika hamnar i fördjupningsområde Skärgården.

Karlskrona kommun har tillsammans med Sölvesborgs kommun, Karlshamns kommun och Ronneby kommun tagit fram en ändring till översiktsplanen för Blekinges kustkommuner. Planområdet omfattar Blekinge kustkommuners utsjövatten, 300 meter från land och öar ut till och med territorialhavet. I denna havsplan finns planeringsunderlag, mål och strategier kopplade till olika teman, däribland sjöfart.

Godstrafik

Godstransporterna i Blekinges hamnar har ökat och förväntas öka ytterligare mot Polen och Baltikum. År 2018 skeppades 152 410 enheter (trailers och lastbilar) till och från Karlskrona vilket motsvarar 1,9 miljoner ton. Detta var mer än prognosen på ca 1,5 miljoner ton. Stena Lines som idag står för majoriteten av godset som skeppas till och från Verkö hamn räknar med en ökning av godsmängderna med mellan 3–4 % årligen. Förutom Stena Lines verksamhet skeppas även årligen omkring 10 000

bilar från Volvo i Göteborg mot marknaderna i Polen och Östeuropa via hamnen i Verkö. Om fler destinationer mot Baltikum och Ryssland etableras kommer godsmängderna till 2050 öka ändå mer.

Karlskrona kommun ska verka för att möjliggöra en omflyttning av gods från väg till järnväg. En ny kombiterminal för omlastning mellan järnväg, fartyg och lastbilar kommer behöva byggas på Verkö. En planfri korsning behöver byggas vid infarten till Verkö industriområde för att tillåta en mer effektiv järnvägstrafik till en ny kombiterminal. Kommunen vill också se över behovet av fler rangerbangårdar längs med järnvägen norrut från Verkö.

Truckstop

I det gemensamma arbetet med East West Transportkorridor har Karlskrona och Karlshamn identifierats som lämpliga punkter för ett truckstop med utbyggd service. Det finns idag brist på parkeringar i korridoren. Ökade godstransporter kommer även leda till att behovet av uppställningsplatser för lastbilar ökar ytterligare. En möjlig lokalisering och utformning av ett truckstop behöver utredas.

Omlastningscentral för gods

Majoriteten av godstransporterna in till Trossö består av varutransporter till butiker. Inom stadsbygden sker även transporter till olika företag som Dynapac, NKT, varvet och småindustrier i Torskors m.fl. Distribution av paket till utlämningsställen och direkt till kund har ökat de senaste åren och förväntas öka ytterligare i takt med att internethandeln expanderar. För att minska andelen tung trafik i centrum och det totala antalet transporter inom stadsbygden behövs en omlastningscentral för mindre gods med samordnad distribution till centrum. Distributionen från omlastningscentralen kan ske med mindre lastbilar eller cykel. Cykeldistribution kräver dock att omlastningscentralen placeras i ett centralt läge.

Hållbarhetsbedömning



Innehåll och alternativhantering

I hållbarhetsbedömningen identifieras, bedöms och beskrivs övergripande effekter som ett genomförande av utställningshandlingen för Översiktsplan 2050 i sin helhet kan antas medföra. Det är endast effekter som kan antas medföra betydande påverkan som lyfts. Konsekvenserna som beskrivs utgår både från konsekvenser från föreslagen mark- och vattenanvändning samt konsekvenser som kan uppkomma utifrån de ställningstaganden som presenteras. Hållbarhetsbedömningen innehåller även ett nollalternativ som beskriver den förväntade utvecklingen enligt nu gällande Översiktsplan 2030 samt redogör för den alternativhantering som skett löpande i framtagandet av Översiktsplan 2050.

Den del av hållbarhetsbedömningen som tar upp den ekologiska påverkan av översiktsplanen är en del av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till planförslaget. Läs mer om upplägget av MKB i avsnittet Läsanvisning.

Hållbarhetsbedömningen är en del av den miljöbedömning som gjorts av Översiktsplan 2050. Konsekvensbeskrivningar med miljöbedömning finns även under varje presenterat fördjupningsområde. För att se var alla delar av miljöbedömningen hittas i Översiktsplan 2050 finns en redogörelse under Läsanvisning. En icke-teknisk sammanfattning av hållbarhetsbedömningen finns under Inledning tillsammans med en sammanfattning av hela översiktsplanen.

Det finns olika typer av miljömål och hållbarhetsmål som en konsekvensbeskrivning eller hållbarhetsbedömning kan utgå från. Det finns bland annat de 17 globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030) som alla medlemsländer i FN har förbundit sig till för att uppnå en social, ekologisk och ekonomisk hållbar utveckling. Det finns även de svenska miljö kvalitetsmålen som fokuserar på den ekologiska dimensionen av de globala målen och som utgör grunden för miljöpolitiken i Sverige. Syftet

med miljö kvalitetsmålen är att ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska fungera som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers. Dessa visar vägen mot den ekologiskt hållbara utvecklingen i Agenda 2030. Att uppnå miljömålen innebär således att Sverige uppnår den ekologiska dimensionen av Agenda 2030.

Parallellt med att förslaget för alla fördjupningsområden har arbetats fram har dess konsekvenser för miljön, sociala frågor och ekonomiska aspekter analyserats. Alla fördjupningsområden har analyserats utifrån en framtagen mall där nedanstående parametrar har studerats. Följande parametrar har konsekvensbedömts:

Miljökonsekvenser

- Riksintressen
- Vatten
- Stads- /Landskapsbild
- Kulturmiljövärden
- Naturvärden
- Hälsa och säkerhet
- Naturresurser

Sociala konsekvenser

- Identitet
- Tillgänglighet
- Barnperspektiv
- Jämlikhet och jämställdhet
- Integration
- Hälsa och grönområden

Ekonomiska konsekvenser

- Trafik och kommunikationer
- Kommunal service som tex skolor/förskolor och särskilda boenden
- Övrig infrastruktur

Inom varje fördjupningsområde redovisas de parametrar av förslaget där en risk för betydande miljöpåverkan och de viktigaste sociala och ekonomiska konsekvenserna av förslaget har identifierats.

Avgränsning av miljöbedömning

Den 27 februari 2019 genomförde Karlskrona kommun ett kombinerat program- och avgränsningssamråd för Översiktsplan 2050 då Länsstyrelsen, Trafikverket, Region Blekinge samt grannkommunerna bjudits in att delta.

Enligt avgränsningen ska miljöbedömningen utgå från ett hållbarhetsperspektiv och inkludera sociala, ekonomiska och ekologiska konsekvenser. De olika perspektiven påverkar såklart varandra men för att systematiskt säkerställa att alla perspektiv belyses lyfts här effekter utifrån vart och ett av de tre hållbarhetsaspekterna. För den ekologiska dimensionen kopplas konsekvenserna av förslaget till Sveriges miljökvalitetsmål och åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan presenteras. De sociala konsekvenserna grundas på olika tematiska avsnitt där fysisk planering och social hållbarhet kan sammankopplas. Den ekonomiska hållbarheten har utgångspunkt i de kommunala investeringar som kommer att behövas utifrån översiktsplanens förslag.

Planförslaget och dess miljökonsekvenser presenteras även för olika fördjupningsområden. I respektive fördjupningsområde beskrivs miljöförhållandena inom området och den betydande miljöpåverkan som förslaget ger upphov till identifieras, beskrivs och bedöms. Även här presenteras möjliga åtgärder för att minska den negativa miljöpåverkan.

Hållbarhetsbedömningen till Översiktsplan 2050 utgår således från de svenska miljökvalitetsmålen när det gäller ekologiska konsekvenser. Sociala och ekonomiska konsekvenser utgår från ett antal teman som anses aktuella att beskriva och diskutera under vardera del. Hur planförslaget kopplar till Agenda 2030 framgår av översiktsplanens planstrategier under avsnittet Planens huvuddrag.



Nollalternativ

Konsekvenserna för utbyggnadsförslaget ska jämföras med ett nollalternativ. Ett nollalternativ är ett sätt att beskriva konsekvenserna av att en åtgärd inte kommer till stånd, det vill säga i det här fallet att en ny översiktsplan inte tas fram. Detta skulle innebära att nuvarande översiktsplan från 2010 (Översiktsplan 2030) fortsätter att gälla och att en fortsatt utbyggnad av kommunen förhåller sig till denna.

Översiktsplan 2030 utgår från en vision om en befolkningsökning upp till 70 000 invånare med fokus på förtätning av redan befintliga områden. Detta skiljer från Översiktsplan 2050 som bygger på en målbild om en högre befolkningsökning med fokus på att skapa en planberedskap. Översiktsplan 2030 pekar därmed, till skillnad från Översiktsplan 2050, ut färre och mindre ytor för ny bebyggelse såsom bostäder, verksamheter och service. Ett nollalternativ innebär således att kommunen hade arbetat vidare med förtätningssidén och att områden som exempelvis Augerum och Trummenäs hade stannat av i utvecklingen. Översiktsplan 2030 tar dock inte lika stora ytor av jordbruksmark och grönområden i anspråk för ny bebyggelse, vilket kan ses som positivt.

Samtidigt har kommunen idag en ambition om tillväxt. Ett nollalternativ hade försvårat för denna tillväxt då Översiktsplan 2030 inte redogör för riktlinjer gällande hur en större utveckling av kommunen bör ske. Konsekvenserna av förtätningssidén i Översiktsplan 2030 i kombination med kommunens ambitioner om tillväxt skulle kunna resultera i allt för täta områden som saknar värden som exempelvis grö- och rekreationsområden. Det skulle även kunna resultera i en mer okontrollerad utveckling av nya områden. I Översiktsplan 2030 finns alltså ingen väl genomarbetad och studerad plan för vilka områden som skulle kunna tas i anspråk för att möta dagens ambition om tillväxt. Detta är något som har arbetats fram i Översiktsplan 2050 där ett avvägande har gjorts för vilka områden som bäst lämpar sig för en utveckling. Ambitionen är att ligga steget före och styra kommunens utveckling snarare än att i efterhand reagera på inträffade händelser. Detta gör att kommunen kan planera för bostäder och verksamheter samt möta upp behov av



kommunal service på ett bättre sätt. I Översiktsplan 2050 finns det även framtagna ställningstaganden för jordbruksmark som ska följas vid en utveckling.

Översiktsplan 2030 pekar även ut färre LIS-områden jämfört med Översiktsplan 2050. Nollalternativet kan därmed hindra en utveckling av landsbygden, vilket i sin tur kan påverka utvecklingen av befolkning och arbetstillfällen på landsbygden på ett negativt vis. Å andra sidan innebär nollalternativet en minimering av de negativa effekter som en utveckling kring sjöarna kan leda till. Det kan exempelvis handla om att allmänhetens tillgång till strandområden samt djur och växters livsvillkor påverkas. Eventuella negativa effekter ska dock alltid ses över och minimeras vid exploatering och utveckling av LIS-områden. Det finns bland annat ett krav på fri passage vid utveckling av LIS-områden som innebär att allmänheten, trots exploatering, ska kunna nå strandkanten och att det fortsatt ska finnas goda livsvillkor för djur- och växtliv.

Ett nollalternativ innebär att den fördjupade översiktsplanen för skärgården fortsätter att gälla, vilket vid antagande av Översiktsplan 2050 släcks ut. Den fördjupade översiktsplanen pekar inte ut lika många utvecklingsområden och föreslår inte lika tät bebyggelse i skärgården som Översiktsplan 2050 gör. Detta innebär att Översiktsplan 2050 möjliggör för en utveckling av tätorterna i skärgården. Skärgårdssamhällena ges alltså ökad möjlighet att växa och andra funktioner, såsom service, kan utvecklas.

Sedan Översiktsplan 2030 antogs har vägplanen för omdragning av E22 norr om Jämjö antagits. Översiktsplan 2030 utgår därför inte efter den nya vägdragningen och den föreslagna utvecklingen av Jämjö är inte anpassad efter de nya förhållanden detta innebär. I Översiktsplan 2050 anpassas dock Jämjös utveckling efter dessa nya förhållanden. Jämjö får därmed nya möjligheter för utveckling, bland annat kan ortens norra och södra delar länkas samman med exempelvis ny bebyggelse, torg och skola.

Utöver detta framkommer det i aktualitetsprövningen från 2017 att Översiktsplan 2030 är inaktuell och behöver revideras. Anledningarna är bland annat att det skett stora förändringar i mark- och vattenanvändningen sedan Översiktsplan 2030 antogs 2010. Även stora förändringar har skett av pågående och planerat arbete inom kommunen samt i omvärlden. Det handlar till stor del om att Karlskrona kommun är i en tillväxtfas och att kommunen behöver en samlad bild över kommunens utveckling samt hur utpekad utveckling kopplas till genomförande, vilket Översiktsplan 2030 inte redovisar. Det handlar även om en vilja om att utveckla en digital översiktsplan. Att inte utveckla en ny översiktsplan, likt nollalternativet, skulle strida mot Plan- och bygglagen 3 kap. 1 § om att alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan.

Sedan framtagandet av Översiktsplan 2030 har flera nya kommunala planer och program tagits fram. Exempelvis klimatanpassningsplan, bostadsförsörjningsprogram, trafikstrategi, cykelstrategi, VA-plan, program för verksamhetsmark och näringslivstrategi. Det pågår även ett arbete med att ta fram en dagvattenplan. I Översiktsplan 2050 har dessa nya planer och program arbetats in i planen. Detta innebär att de nya ställningstaganden som kommunen gjort sedan Översiktsplan 2030 antogs kan få ett ökat genomslag i kommunens övergripande mark- och vattenanvändning.

Alternativ av planförslaget

Ambitionen i Översiktsplan 2050 syftar till att skapa förutsättningar för att i planeringen möjliggöra för en befolkningsutveckling på ett hållbart sätt. Ambitionen innebär att Karlskrona kommun ska arbeta proaktivt med att försörja sin befolkning med bostäder samt förbättra möjligheten till finansiering av välfärden genom att skapa goda förutsättningar för ett växande näringsliv. Utvecklingsinriktningen är att Karlskrona ska växa från staden och stadsbygden utåt i alla riktningar. Utveckling föreslås även i serviceorterna, andra orter i kommunen samt på landsbygden och i skärgården. Förtätningar ska ske i befintliga strukturer när så är möjligt och nya områden ska läggas i anslutning till befintliga strukturer för att exempelvis kunna bygga vidare på befintlig infrastruktur. Läs mer kring översiktsplanens utvecklingsinriktning i avsnittet Planens huvuddrag. I processen med att ta fram Översiktsplan 2050 har olika förslag studerats. Av olika anledningar har olika förslag valts bort. Dessa presenteras utifrån respektive fördjupningsområde nedan.

Stadsbygden

I området kring Bastasjö bygger förslaget på resultatet av tidigare genomförda planarbeten där framkommit att området hyser flera intressen som måste beaktas. Det finns höga naturvärden i den västra delen och exploateringen står också i konflikt med totalförsvarets influensområde för Rosenholm. Bastasjö är ett av centralortens viktigaste friluftsområden och nyttjas intensivt av föreningslivet och det rörliga friluftslivet. En utbyggnad av bostäder i området innebär stora investeringar i infrastruktur som vägar och VA. De exploaterbara områdena i Bastasjö är dock inte tillräckligt stora för att kunna bära kostnaderna för den infrastruktur som krävs och kommer inte heller att möta behovet av bostäder, service och verksamhetsområden för centralorten och kommunen i stort. Inledningsvis studerades om det gick att fysiskt binda samman befintliga strukturer kring Hässlegården/Spandelstorp/Bastasjö med nya strukturer i Augerum. Möjligheten att placera bebyggelse närmre Lyckebyån studerades men detta har tagits bort ut förslaget och delar kring Lyckebyån har istället pekats ut som grönområde. Ändringarna har gjorts efter dialog kring Lyckebyåns vattenskyddsområde. Utvecklingsriktningen har

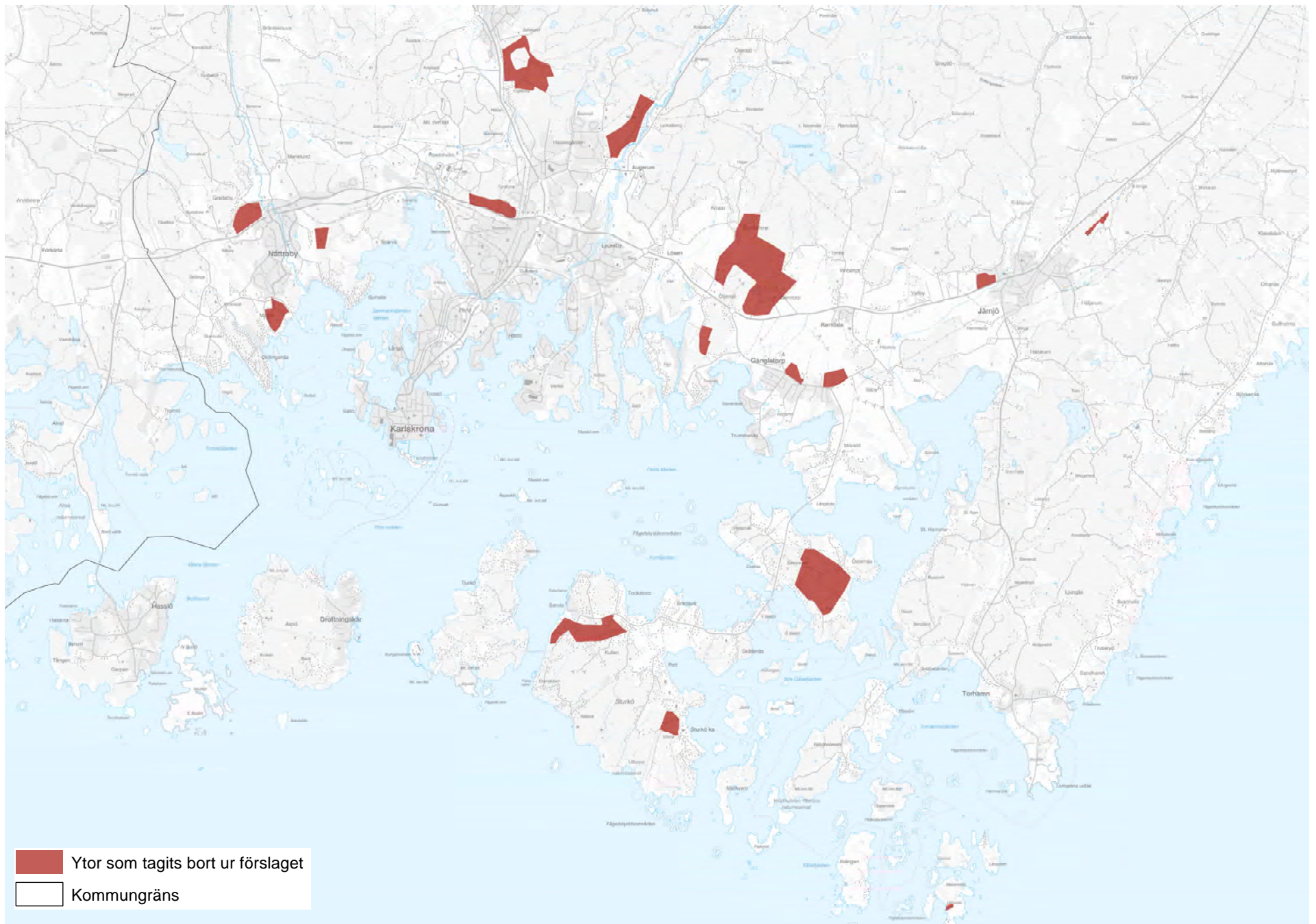
därmed ändrats till att peka ut kluster av ny föreslagen bebyggelse dels vid Bastasjö och i Augerum. I Augerum satsas även på kopplingen ner mot E22.

Ytor för verksamhetsmark norr om E22 i Rosenholm har utgått ur förslaget under processen efter synpunkter från Försvarmakten.

Nättraby

I Nättraby studerades inledningsvis två olika utvecklingsriktningar: utveckling av Nättraby åt öster eller åt väster. Utveckling åt öster ansågs vara det mest lämpliga alternativet för att skapa en sammanhängande ortsstrukturer med den service och infrastruktur som behövs till nya bostäder. Detta skulle även gynna befintliga serviceområden och bättre nyttja befintlig infrastruktur. I detta alternativ går det vidare att binda ihop de norra delarna av Nättraby med de centrala delarna. En utveckling mot Sjuhalla skapar vidare förutsättningar för att rusta upp vägstrukturen sydost om Nättraby, vilken idag har brister. Den östra riktningen anses även innebära en mindre inverkan på landskapsbilden än om utvecklingsområden skulle läggas väster om Nättraby. Det förslaget som läggs fram är inte utan påverkan, vilket framgår av konsekvensbeskrivningen för Nättraby, men påverkan på landskapsbilden skulle ha blivit större i alternativet att utveckla Nättraby åt väster. Jordbruksmark finns såväl väster som öster om Nättraby. En utveckling av Nättraby åt såväl öster som väster skulle få en inverkan på jordbruksmark. Det goda strategiska läget, beskrivet ovan, med möjlighet att tillgodose väsentliga samhällsintressen tillsammans med möjligt framtida tågstopp för lokaltrafik på järnväg har motiverat ett ianspråktagande av jordbruksmarken öster om Nättraby.

Under processen har ett förtätningsområde för sammanhängande bebyggelse vid Lövenäs minskats till ytan. En yta på jordbruksmark nordväst om Nättraby har studerats i syfte att möjliggöra för verksamhetsmark. Ytan har dock valts bort med hänsyn till jordbruksmark.



Rödeby

Rödeby påverkas av buller, både från Försvarsmaktens övningsområde i Rosenholm samt från den motorbana som ligger norr om orten. Utvecklingsriktningarna för orten har således varit begränsade, varför inga andra utvecklingsriktningar har föreslagits. Nya områden för bebyggelse har anpassats för att så långt som möjligt för att inte inkräkta på områden med höga naturvärden. I Inglatorp, söder om Rödeby, föreslås ett nytt läge för ridskola. I arbetet med att studera ett nytt läge har även mark i de östra delarna av Inglatorp studerats. Denna mark skulle vara mer lättexploaterad och det skulle innebära större yta till en framtida ridskola. Den har dock valts bort med hänsyn till att det är jordbruksmark.

Jämjö

I Jämjö utreddes en yta i nordost för en expansion av det verksamhetsområde som är placerat på andra sidan av nuvarande dragning av E22. Detta ansågs senare inte lämpligt med hänsyn till närhet till befintlig och kommande bostadsbebyggelse samt med hänsyn till vattenskyddsområdet. Ytan har nu istället pekats ut för utveckling av sammanhängande bostadsbebyggelse. Ytor för ny verksamhetsmark placerades istället i anslutning till den nya dragningen av E22 strax nordost om Jämjö. Under processen har den ena verksamhetsytan minskats som en följd av inkomna yttranden från boende i närheten. En yta för sammanhållna bostadsbebyggelse i anslutning till den västra entrén till Jämjö har också utgått ur förslaget med hänsyn till jordbruksmark.

Trummenäsområdet

I fördjupningsområdet Trummenäsområdet utreddes inledningsvis en större yta tas i anspråk norr om E22 för verksamhetsmark samt bostäder. De delar som innebär ett intrång på jordbruksmark togs sedan bort ur förslaget. Under processen har ytan för verksamhetsmark minskats ner. Detta dels med hänsyn till jordbruksmark och dels efter de trafikberäkningar som visade att den större ytan genererade ett stort trafikflöde vilket skapade problem i trafikinfrastrukturen i Stadsbygden. Vid Gängletorpsvägen föreslogs inledningsvis även fler ytor för bostäder men har senare plockats bort ur förslaget med hänsyn till jordbruksmark.

Augerum

Inom fördjupningsområde Augerum har naturvärden i området studerats och planförslaget har till stor del anpassats efter dessa. Diskussioner kring behovet av avstånd mellan brukad jordbruksmark i öster och föreslagna utvecklingsområden har förts. Detta kan behöva utredas vidare i kommande planering.

Holmsjö

I Holmsjö har inga andra utvecklingsriktningar studerats. Inriktningen har varit att ny bebyggelse bör samlas kring befintlig bebyggelse. Under processen har utbredningen av verksamhetsytan i norr justerats med hänsyn till vattenskyddsområdet. Även ytor för utveckling av sammanhängande bostadsbebyggelse har justerats och två ytor vid den södra delen av Sillhövden samt en yta nordost om Sillhövden har tagits bort ur förslaget, delvis med hänsyn till jordbruksmark. Planförslaget har även anpassats till befintliga brunnar i anslutning till vattenskyddsområdet.

Skärgården

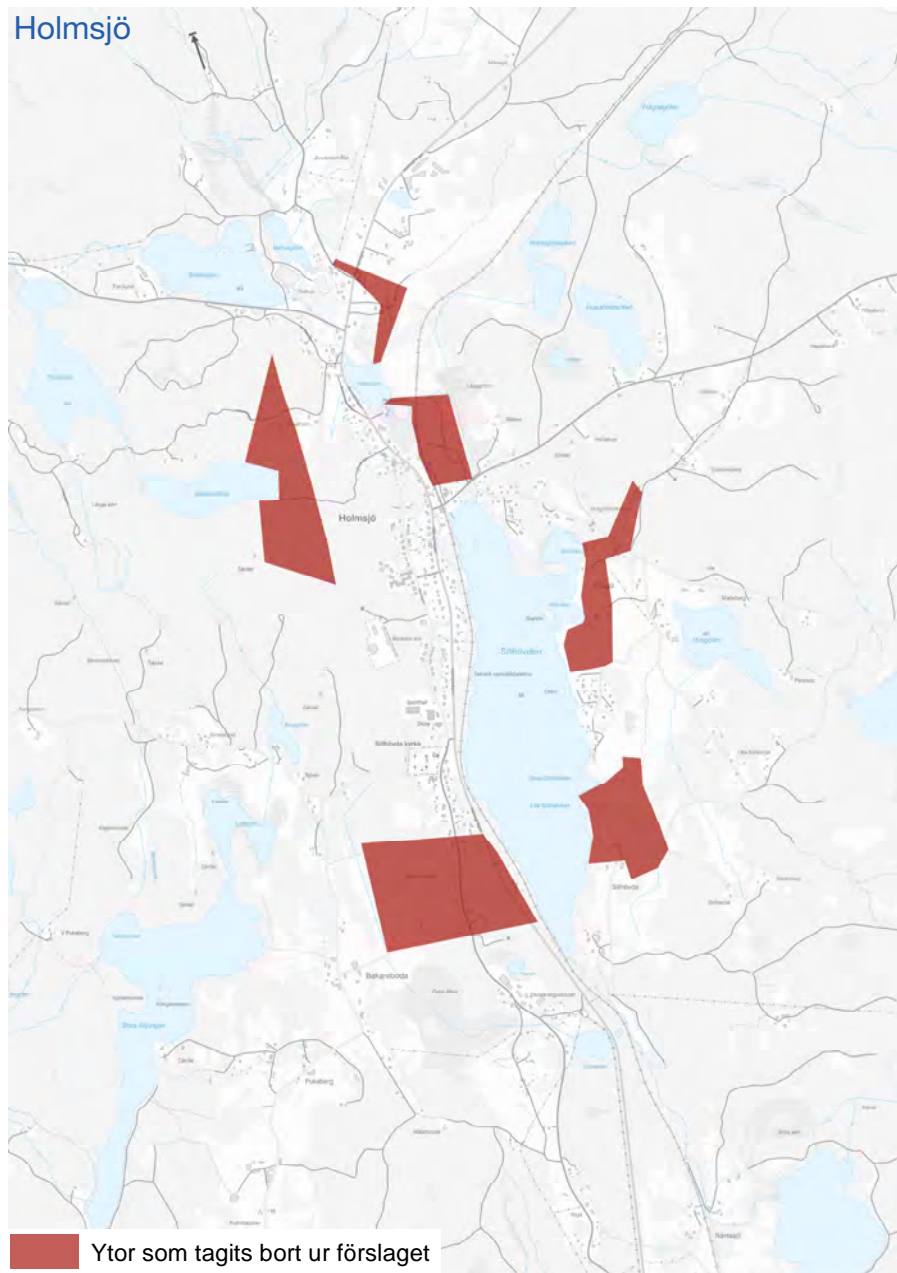
I Skärgården har inriktningen dels varit att ny bebyggelse bör samlas kring befintlig bebyggelse och dels att tillföra ny bebyggelse i strategiska lägen för att möjliggöra skärgårdssamhällen.

I Skärgården studerades inledningsvis fler ytor än de som pekats ut, främst på Tjurkö, Sturkö och Senoren. Vid urval av utpekade ytor har hänsyn tagits till exempelvis jordbruksmark, naturvärden, landskapsbild och vissa av de ytor som, i ett inledande skede, studerades som lämpliga ytor för bebyggelse eller verksamheter har tagits bort.

LIS

Fler sjöar än de som pekats ut för LIS har studerats som möjliga LIS-sjöar. Inicialt studerades även Hornen, Stora Åsjön, Allsjön, Stora och Lilla Havsjön, Ulvasjön och Viggasjön som möjliga LIS-områden. Sjöarna har valts bort med avseende det krav på möjlighet till landsbygdsutveckling som ska uppvisas för alla LIS-områden.

Holmsjö



Ytor som tagits bort ur förslaget

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som utgår från miljöbalken. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem och är ett medel i arbetet mot att nå fram till miljökvalitetsmålen. Ytterst syftar normerna till att skydda människors hälsa och miljön. Miljökvalitetsnormer finns för olika luftföroreningar i utomhusluften, vattenkvalitet i ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten samt omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormer finns även för fisk- och musselvatten. Dock finns inget fisk- och musselvatten inom Karlskrona kommun som omfattas av miljökvalitetsnormer. Normerna anger vilken kvalitet på miljön som ska uppnås vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att en god status ska uppnås och att statusen inte får försämrans. Dock finns undantag beroende av statusklassningen i nuläget, åtgärdsbehovet och åtgärdsomöjligheter. Miljökvalitetsnormerna är juridiskt bindande och ska följas vid tillståndsgivning och planläggning. Till dem hör även ett åtgärdsprogram. Detta program innehåller de åtgärder som myndigheter och kommuner ska genomföra. Översiktsplanen ska visa hur kommunen avser följa gällande miljökvalitetsnormer. I framtagandet av detaljplaner studeras även möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna samt att föreslagen bebyggelse ej försämrar de i normerna studerade värdena.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Normerna för utomhusluft regleras av Luftkvalitetsförordningen. Det finns miljökvalitetsnormer för kväveoxider (NO_x), kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), kolmonoxid (CO), bensen, partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), bens(a)pyren, ozon samt metallerna arsenik, kadmium, nickel och bly. I tätorten är de största källorna till utsläpp av partiklar, kvävedioxid, polycykliska aromatiska kolväten och flyktiga organiska ämnen vägtrafik, arbetsmaskiner och småskalig eldning. Eftersom utsläppen sker på låg höjd exponeras människor av utsläppen.

Kommunen har ett ansvar att se till att utomhusluften klarar fastställda miljökvalitetsnormer för luft. Se ett utdrag av genomförda mätningar i den rutan här intill. Läs även mer om mätningar av luftkvalitet och partiklar i Program för samordnad kontroll av luftkvalitet i Blekinge län 2019 – 2020.

Luftkvaliteten har generellt sett förbättrats de senaste åren och mätningar visar att luftkvaliteten i Karlskrona kommun generellt sett är god. En bidragande faktor till detta är övergången mot allt mer fjärrvärme som uppvärmningssätt i våra bostäder. Karlskrona kommun påverkas starkt av utsläpp och partiklar utifrån, från andra länder. Därför är möjligheterna att till någon stor del påverka de uppmätta halterna ibland svår. Dock håller situationen på att förbättras i takt med att det även internationellt sett pågår en omställning till bland annat fossilfria energiförsörjningssystem.

Andelen partiklar i luften har sjunkit sedan ett antal år tillbaka. Däremot har nedgången nu avstannat något. Detta beror på att bilar blivit renare men samtidigt ökat i antal. Fordonsflottan fortsätter att bli allt renare och även om vi räknar med att bilar även kommer finnas i framtiden kommer dessa alltmer att drivas av el istället för fossila bränslen. Karlskrona kommun arbetar med att ta fram en trafikstrategi som illustrerar hur kommunen avser att aktivt arbeta med att främja kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Översiktsplanens strategi går ut på att förtäta och bygga på befintliga strukturer. Där helt nya strukturer förslås finns det ett tydligt fokus på utbyggnad av cykelvägar eller tillkomst av hållplatser för kollektivtrafik. Utifrån att allt fler resor även ska styras mot hållbara trafiksätt samt att nivåerna av luftföroreningar idag är låga anses att den befolkningsökning som översiktsplanen medger inte kan antas medföra ett överskridande av miljökvalitetsnormer för luft. Stadsbygden är den del av kommunen där mest förekomst av trafik finns. Även om inga miljökvalitetsnormer för luft överskrids i de mätningar som gjorts kan kontroll och beräkningar av förekomst av partiklar behövas i de mest trafikerade lägena kring Karlskronas infartsled vid exploatering i dessa områden. I övriga lägen bedöms att frågan kring partiklar i luft ej är nödvändigt att bedöma i efterföljande detaljplaner.

Genomförda mätningar av luftkvalitet i Karlskrona kommun

- Halterna av kvävedioxid (NO₂) i Karlskrona har minskat från cirka 20 µg/m³ i mitten av 1980-talet till ca 10 µg/m³ (årsmedelvärde) 2019. Miljökvalitetsnormen överskrids inte.
- Svaveldioxid (SO₂) anses inte nödvändig att mäta med anledning av att halterna sedan början av 1990-talet varit låga på de flesta håll i Sverige.
- Halterna Kolmonoxid i Sverige är generellt sett låga. Blekinge bedöms inte vara annorlunda därför bedöms halterna kolmonoxid underskrida miljökvalitetsnormen.
- Halterna av bensen har minskat från drygt 4 µg/m³ i slutet av 1990-talet till att under de senaste åren, 2018 – 2019, legat kring 0,6 µg/m³. Miljökvalitetsnormen överskrids inte.
- Avseende partiklar har PM₁₀-halterna i Karlskrona från slutet av 2000-talet har halterna drygt halverats från 20 - 25 µg/m³ till cirka 10 och 11 µg/m³ år 2017. År 2019 uppmättes ett värde på 17 µg/m³. Miljökvalitetsnormen överskrids inte. Inom detaljplanearbetet för Pottholmen – etapp 1 genomfördes även en utredning gällande PM₁₀. Utredningens slutsats var att miljökvalitetsnormen inom det studerade området mellan 2010-2030 inte skulle överskridas. Däremot såg man att halterna var högre kring de mest trafikerade sträckorna längs Österleden och Skeppsbrokajen.
- Bens(a)pyren uppmättes i gaturum 2012/2013 i gaturum i Karlskrona: Halten uppmättes till 0,11 ng/m³ vilket är lägre än miljökvalitetsnormen.
- Ozon har uppmätts vid en station i Rödeby. Miljökvalitetsnormen har inte överskridits.
- Metaller (arsenik, kadmium, nickel och bly) har mätts i Karlskrona under perioden 2012/2013. Mätningen visade på låga halter.

Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller infördes genom Förordning om omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormen för olika typer av omgivningsbuller gäller i kommuner som har fler än 100 000 invånare. I kommuner med färre än 100 000 invånare omfattar miljökvalitetsnormer buller från större vägar (över 3 miljoner fordon/år), större järnvägar (30 000 tåg/år) och större civila flygplatser (över 50 000 flygrörelser/år). I Karlskrona kommun omfattas delar av E22 och väg 28 (inklusive Österleden) av miljökvalitetsnormer för buller. Även den västra infarten (Ronnebyvägen/Sunnnavägen) samt delar av Verkövägen och Stationsvägen i Lyckeby har över 3 miljoner fordon per år och omfattas därmed av miljökvalitetsnormer för buller.

Målet med miljökvalitetsnormerna är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller innebär (inom kommuner med färre än 100 000 invånare) att Trafikverket ska kartlägga omgivningsbuller från den aktuella källan och att ett åtgärdsprogram ska upprättas. Åtgärdsprogrammet specificerar bland annat vad som ska genomföras för att förbättra bullersituationen i befintliga miljöer. Trafikverket har genomfört en kartläggning av bullret kring E22 och delar av väg 28. Trafikverket ska genomföra kartläggningen vart 5:e år. Kommunen har idag inget krav på att kartlägga buller med anledning av miljökvalitetsnormerna.

Invid vägar som omfattas av miljökvalitetsnormer för buller gäller att nya bostäder ej ska upprättas, alternativt att exploatör planerar för och bekostar erforderliga åtgärder för att säkerställa att bostäder och uteplatser inte överskrider utsatta riktvärden.



Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten är till för att skydda och kontrollera kvaliteten på ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. För ytvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status medan det för grundvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk och kvantitativ status.

EU har skapat en enhetlig lagstiftning för hur medlemsländerna ska skydda och kontrollera sina vattenresurser. Lagstiftningen kallas för vattendirektivet. I samband med att vattendirektivet infördes i svensk lagstiftning delades Sverige in i fem vatten distrikt. Karlskrona tillhör Södra Östersjöns vattendistrikt och i kommunen finns 71 vattenförekomster. Vattenmyndigheterna samordnar arbetet i sitt vattendistrikt och fastställer miljökvalitetsnormer, förvaltningsplaner och åtgärdsprogram. Arbetet sker i form av sexåriga arbetscykler. Detta består av en undersökning och bedömning av vattnets status, ett fastställande av ett åtgärdsprogram och en miljökvalitetsnorm. Vattendelegationen i vattendistriktet beslutar om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna för vatten är bindande och ska ligga till grund för efterföljande planer och beslut.

En vattenförekomst är ett homogent vattenområde, exempelvis en sjö eller en sträcka i ett vattendrag. Det finns en nedre storleksgräns för vilka vattenområden som räkas som vattenförekomster och får fastställda miljökvalitetsnormer. För sjöar gäller en minsta yta på 1 km², och för vattendrag skall uppströms liggande tillrinningsområde vara större än 10 km². Vissa mindre sjöar och vattendrag, värdefulla vatten och vatten med kända miljöproblem, har dock tagits med i arbetet som vattenförekomster. En stor å eller en sjö kan bestå av flera vattenförekomster.

Huvudregeln för miljökvalitetsnormen är att alla vattenförekomster ska uppnå god status. Detta betyder att ekosystemen i vattnet och dess närmaste omgivning fungerar på ett livskraftigt sätt och att ekosystemtjänsterna bibehålls. Dessutom får statusen inte försämrats. I vissa fall är det accepterat med en mindre sträng miljökvalitetsnorm eller att tidpunkten för när god

status ska vara uppnådd skjuts fram. Undantag finns om det är tekniskt omöjligt eller orimligt dyrt att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå god status, eller om det av naturliga skäl är omöjligt för vattenmiljön att återhämta sig trots åtgärder. Kommuner och andra myndigheter är ansvariga för att genomföra åtgärder i åtgärdsprogrammen.

Karlskronas vattenförekomster

Länsstyrelsens vatteninformationssystem VISS redovisar statusklassningar gällande miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. Varje vattenförekomst har ett målår då statusen ska vara uppnådd. Alla Karlskrona kommuns vattenförekomster i form av kustvatten uppnår endast måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Detsamma gäller för de största åarna inom kommunen. Detta innebär att kommunen behöver vidta åtgärder för att förbättra vattenmiljön. När det gäller de sjöar som har miljökvalitetsnormer så uppnår vissa av dem god ekologisk status (ex. Lösensjön, Västersjön och Skårsjön) medan andra endast uppnår måttlig ekologisk status. Sjöarna har dock gemensamt att de ej uppnår god kemisk status. Gällande grundvattenförekomsterna uppnår alla god kemisk och god kvantitativ status. Det finns ett strängt krav att statusen för en vattenförekomst ej får försämrats. Det vill säga att en vattenförekomst som uppnår god status idag ska göra det även i framtiden och att situationen för en vattenförekomst som inte uppnår sina miljökvalitetsnormer inte får försämrats. Även om miljökvalitetsnormerna för vissa av vattenförekomsterna alltså uppnås idag behöver Karlskrona kommun fortsätta arbeta för att upprätthålla normerna så att vattenmiljön inte försämrats.

Det som påverkar den ekologiska statusen negativt är ofta övergödning, försurningar, morfologiska förändringar samt hinder som påverkar konnektiviteten negativt. Övergödning, alltså ett överskott av framför allt kväve och fosfor i vattnet, härstammar främst från jordbruk men även små avlopp, reningsverk, skogsbruk, dagvatten och industrin bidrar. Försurning kommer från nedfall av svavel som finns i utsläpp från Sverige och Europa. Utsläppen har minskat men mark och vatten kommer fortsätta att vara försurade under lång tid. Skogsbruket bidrar också till försurning,

framför allt när mer biomassa tas från skogen. Återhämtningen går mycket långsamt. Ett stort problem inom vattendragen är förändringar utifrån morfologi och konnektivitet. Det kan handla om förändringar i vattendragets sträckning liksom dammar och andra vandringshinder för vattenlevande djur och andra fysiska förändringar. Många vägtrummor är förlagda så att de utgör vandringshinder för djurlivet i vattnet. Även i havsområdena kan morfologiska förändringar ha genomförts i miljön, exempelvis vid anläggande av hamnar. Något som även kan påverka den ekologiska statusen är förekomsten av vissa miljögifter, såsom arsenik, zink och ammoniak, etc. Miljögifter som dessa kan finnas i marken och kan följa med vatten som rinner mot olika vattenförekomster. Vissa miljögifter i marken kan ligga förhållandevis stilla men börja röra på sig när olika ingrepp görs i marken, exempelvis för byggnation.

Förekomst av miljögifter och kemiska ämnen påverkar även den kemiska statusen. Vissa ämnen, som exempelvis kvicksilver och bensen, kan finnas i halter som överskrider normen. Det finns en rad ämnen som kan ha en påverkan på den kemiska statusen, allt från olika typer av bekämpningsmedel till metaller och kolväten. Precis som för de ämnen som påverkar den ekologiska statusen kan miljögifter förflyttas till vattenförekomster när ingrepp görs i marken. Ämnena kan även hamna i vattenförekomsten på andra sätt. Ibland saknas ekonomiska och tekniska förutsättningar att lösa problemet med förekomst av miljögifter inom överskådlig tid.

Just nu pågår ett arbete med att uppdatera miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram. När dessa är beslutade kommer det således finnas nya miljö kvalitetsnormer att följa. I denna översiktsplan har vi dock utgått från de redan beslutade miljö kvalitetsnormerna. För många vattenförekomster inom Karlskrona kommun kan det vara så att måläret för när miljö kvalitetsnormen ska vara uppnått justeras i och med det nya beslutet. Målsättningen kring arbetet förändras dock inte. Det handlar om att arbeta för en bra miljö i våra vattenförekomster samt att inte försämra miljön. Mer om miljö kvalitetsnormer för vatten går även att läsa på hemsidan för Vatteninformationssystem Sverige.

Åtgärder

Här nedan redovisas de åtgärder som kommunen kan genomföra, och där översiktsplanen är ett av medlen, för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten. Utsläpp från små avlopp är en stor bidragande faktor till att miljö kvalitetsnormen för många vattenförekomster inte nås idag. Kommunen kan således arbeta aktivt för att minska utsläpp från små avlopp genom exempelvis utbyggnad av det kommunala VA-nätet samt tillsyn. Det är också viktigt att se över de kommunala reningsverken så att onödiga utsläpp inte heller sker från dem. Översiktsplanen anger att ny bebyggelse/nya detaljplaner ska lokaliseras till områden med förutsättningar för en långsiktigt hållbar VA-försörjning. Kommunen ska även verka för att enskilda avlopp ansluts till kommunal avloppslösning. Se vidare i avsnittet om ställningstaganden för teknisk infrastruktur.

Sett till bebyggelseutveckling är det av stor vikt att studera dagvattnets påverkan. Här kan exempelvis dagvattenutredningar behöva tas fram vid anläggandet av ny bebyggelse. Dock kan dagvatten från redan befintlig bebyggelse också medföra att orenat vatten leds till kommunens vattenförekomster. Här kan således även en översyn av befintligt dagvattensystem behövas. En dagvattenplan håller på att arbetas fram. Denna kommer kunna ge stöd till utformning av dagvattenlösningar. Hur bebyggelsen utformas och dagvattnet tas om hand påverkar även grundvattenbildningen. Mer hårdgjorda ytor innebär även att grundvattenbildningen minskar när dagvattnet istället leds bort i ledningar. Det är möjligt att i bebyggda miljöer arbeta med genomsläppliga material för att minimera påverkan på grundvattenbildningen. Här är det dock viktigt att se till att infiltrering inte sker genom mark där det finns konstaterade eller misstänkta föroreningar då detta skulle kunna påverka grundvattnets kemiska status.

Bebyggelseutveckling behöver ta hänsyn till kommunens grund- och ytvattentäkter för produktion av dricksvatten. Det är viktigt att de dricksvattenresurser som finns värnas eftersom det finns risk för vattenbrist i framtiden. Redan idag är det kritiskt på vissa platser eller vattenbrist delar av året. Sett till dricksvattenresurserna är det viktigt att värna kvantitet såväl

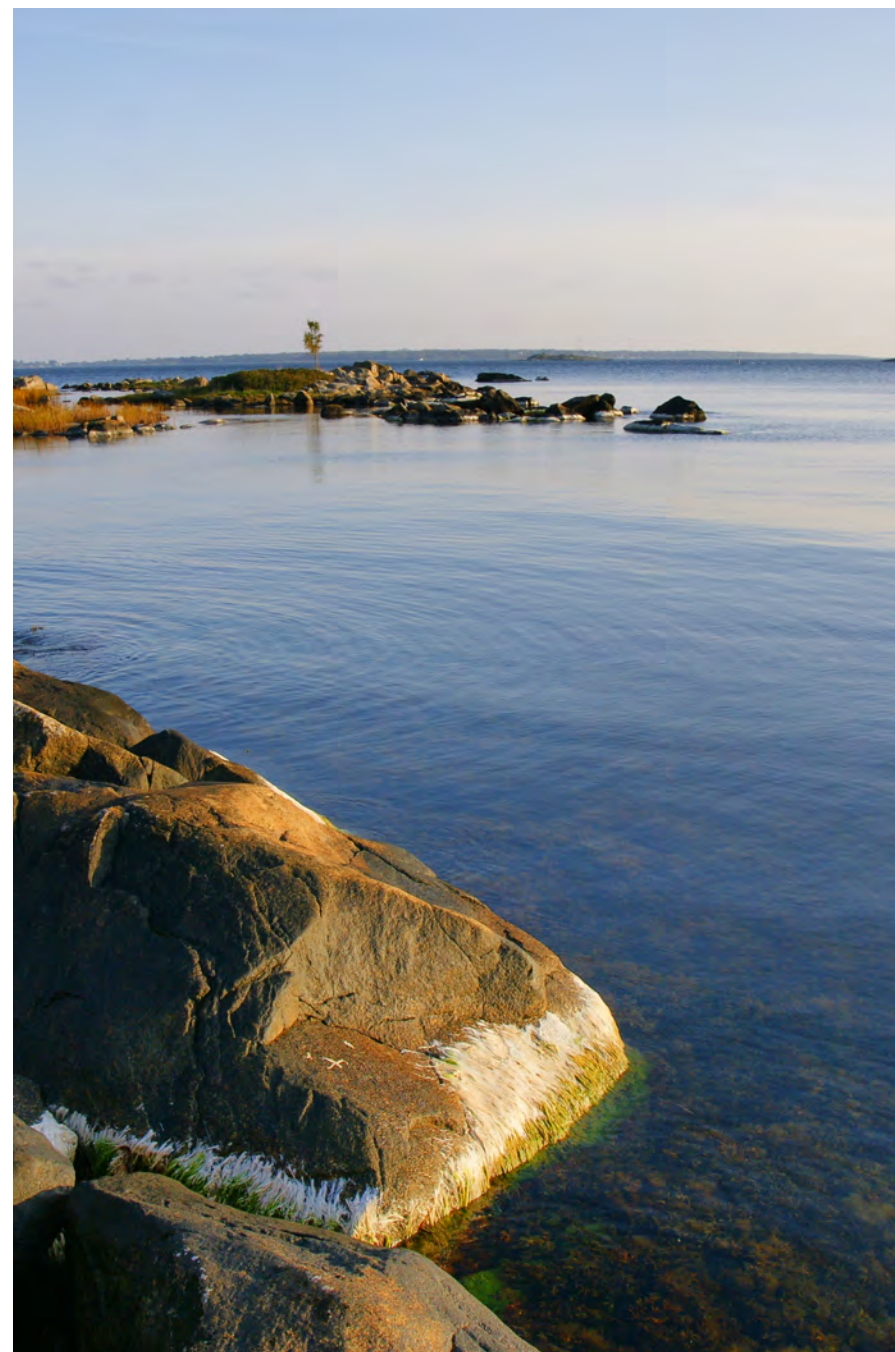
som kvalitet. Detta innebär att säkerställa att tillrinning eller infiltrering inte försämras samt att försiktighet iakttas inom områden som avvattnar till vattenförekomsten, inklusive tillrinningsområdet. Här spelar även vattenskyddsområden stor roll; att detta finns på plats samt är uppdaterat. Tidigare vattentäkter som tagits ur drift bör även bevaras då de kan bli värdefulla i en bristsituation. I Regional dricksvattenförsörjningsplan för Blekinge län finns fler åtgärder listat som kommunen kan vidta för att säkerställa en god dricksvattenförsörjning.

Inom kommunen finns vidare många områden med konstaterade och misstänkta föroreningar i mark. När misstänkt förorenad mark ska bebyggas behöver eventuella markföroreningar utredas och lokaliseras för att kunna åtgärdas under byggnation.

För att minska läckage av näringsämnen från omgivande mark kan det anläggas skyddszoner vid jordbruksmark utmed eller i anslutning till vattenförekomster. Våtmarker kan också anläggas i anslutning till vattenförekomster. Våtmarker har en renande effekt på dagvatten och kan således hindra att vissa ämnen följer med ut i recipienten. Under ställningstagande för Naturmiljö och friluftsliv framgår att Karlskrona kommun ska studera möjligheten att anlägga fler våtmarker.

Det framgår att flera av kommunens vattendrag och sjöar har modifierats så att det är svårt eller omöjligt för fisk att vandra. Att därför åtgärda sådana vandringshinder är ytterligare en sak som kommunen kan göra för att arbeta för att uppfylla miljökvalitetsnormen. I detta åtgärdsarbete ska dock värdefulla kulturmiljöer beaktas.

Påverkan och åtgärder kopplade till MKN vatten för kustvatten finns även beskrivet i den mellankommunala havsplanen som tagits fram gemensamt av Blekinges kustkommuner.



Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska hållbarhetsbedömningen utgår från de 16 nationella miljökvalitetsmålen som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Preciseringarna ska förtydliga vad miljökvalitetsmålen innebär och används även som kriterier vid uppföljningen av målen. Positiva och negativa effekter av planförslaget samt åtgärder för att motverka möjliga negativa effekter beskrivs nedan för de miljömål som har en koppling till strategisk fysisk planering och som bedömts påverkas av förslaget. Miljömålen ”Skyddande ozonskikt” och ”Bara naturlig försurning” då effekter för att uppnå dessa miljömål är beroende av åtgärder på nationell och internationell nivå. Miljömålet ”Storslagen fjällmiljö” har utgått på grund av att det inte finns några fjällmiljöer i Karlskrona kommun.

Den ekologiska hållbarhetsbedömningen är en del av översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Läs mer om upplägget av MKB i Läsanvisningen.

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.



Begränsad klimatpåverkan



Definition av miljömålet:

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förtätning och funktionsblandning eftersträvas i planförslaget för att minska transportbehovet och öka möjligheten till hållbara resealternativ som gång- och cykel samt kollektivtrafik. I stadsbygden, serviceorterna samt andra orter som t.ex. Trummenäs och Holmsjö stärks underlaget för kollektivtrafik. Högklassiga cykelstråk föreslås också i Karlskrona tätort, från Trossö mot Nättraby, Rödeby, Jämjö och till utbyggnadsområdet i Augerum. Ju fler som använder kollektivtrafik eller cyklar istället för att ta bilen, desto lägre blir koldioxidutsläppen från transportsektorn.
- Förslaget syftar till en utbyggnad av fjärrvärmenätet vilket innebär att fler kan ansluta sig till fjärrvärme. Detta kommer leda till en effektivare energiförsörjning och omställning till förnybar energi och därmed minskade utsläpp av växthusgaser. I planförslaget anges att fjärrvärmenätet ska byggas ut till nya utbyggnadsområden inom stadsbygden och serviceorterna samt att närvärmenät i mindre orter på landsbygden ska byggas ut.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Förslaget inriktning mot tillväxt riskerar, i det fall övergången mot hållbara resealternativ inte går tillräckligt snabbt, att generera ökat antal transporter och ökad energianvändning vilket kan ge upphov till ökade utsläpp av växthusgaser.
- För att tillgodose bostadsbehovet och en expansion av nya verksamheter och service för en ökande befolkning behöver mark tas i anspråk, varav en del av denna i nuläget utgörs av naturmark som binder koldioxid. Förslaget kan därför antas minska andelen mark som kan användas som kolsänka.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att verka för en övergång mot hållbara resealternativ är det viktigt att de transportsätt som avses premieras även blir rätt prioriterade. I de miljöer där det ska vara lätt att gå, cykla samt ta sig fram med kollektivtrafik bör dessa trafikslag prioriteras före andra typer av trafikslag. Åtgärder för att gynna detta kan handla om omfördelning av gatututrymme, se över parkeringsnormer samt se över hur parkeringsplatser för bilar är lokaliserade i staden. Det kan även krävas en utbyggnad av ny infrastruktur, ex. cykelvägar, för att förutsättningarna för att cykla ska förbättras. Förutom att förlägga ny bebyggelse kring kollektivtrafikförsörjda stråk kan kollektivtrafikstråken ses över för att se om dessa kan utökas eller läggas om för en optimering. Att verka för en funktionsblandad bebyggelse samt att satsa på en utbyggnad av digital infrastruktur är viktiga aspekter för att minska det totala transportbehovet. Kommunen kan vidare verka för en utbyggnad av infrastruktur för hållbara bränslekällor till biltrafiken, ex. laddstolpar, samt andra nytänkande mobilitetslösningar, såsom bilpooler.

För att minimera andelen naturmark som tas i anspråk bör en tätare bebyggelsestruktur främjas, såväl inom befintliga strukturer som i helt nya områden. Genom att bygga tätare kan naturmark sparas även inom de ytor som i översiktsplanen är utpekade som utbyggnadsområden och mark som används som kolsänka kan bevaras. En tätare struktur i bostadsområden innebär att flerbostadshus, radhus och parhus byggs istället för fristående enfamiljshus. I de fall tomter för fristående

enfamiljshus behövs för att komplettera bostadsbehovet kan tomtstorleken ses över för att säkerställa att de inte blir onödigt stora. Förtätning ska dock ske på ett sådant sätt att strukturen inte blir för tät eller att grönska- och rekreationsområden försvinner då detta istället kan resultera i mindre attraktiva boendemiljöer, försämrade folkhälsa och ett ökat resebehov till grönska- och rekreationsområden.

Vilken mark som ska tas i anspråk för bebyggelse och vilken typ av bebyggelse som är tillåten kan styras i detaljplan. Även när det gäller ny verksamhetsmark är det viktigt att arbeta för tätare strukturer. Detta kan göras genom bestämmelser i detaljplan, dialog med verksamhetsutövare samt genom att begränsa storlekar på nya tomter för verksamhetsmark.

Frisk luft



Definition av miljömålet:

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget syftar till en utbyggnad av fjärrvärme som har effektivare rening av förbränningsgaser jämfört med t.ex. enskild vedeldning. I planförslaget anges att fjärrvärmenätet ska byggas ut till nya utbyggnadsområden inom stadsbygden och serviceorterna samt att närvärmenät i mindre orter på landsbygden ska byggas ut.
- Förtätning och funktionsblandning eftersträvas för att minska transportbehovet och öka möjligheten till hållbara resealternativ som gång- och cykel samt kollektivtrafik, vilket kan förväntas minska avgasutsläppen.

Negativa effekter i riktning mot målet

- En ökande befolkning kan ge upphov till ökad trafik och energianvändning vilket riskerar att leda till ökade halter av partiklar i luften från däckslitage och förbränning förutsatt att övergången till mer hållbara transportsätt inte lyckas.
- Förtätning på platser i täta stadsmiljöer kan medföra en försämrade luftmiljö i det fall förtätningen bidrar till att ytterligare stänga in gaturum.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att minska negativa effekter på luftmiljön kan fler träd planteras i gatuutrymmen och på platser där luftkvaliteten är sämre. Det är även möjligt att arbeta med trafikoptimerande åtgärder för att minska ner trafikmängder och söktrafik till exempelvis parkeringsplatser. Lägre hastigheter på gatorna i tätbebyggda miljöer samt att förbjuda dubbdäck på vissa gator kan vara andra typer av möjliga åtgärder för att minska partiklar och utsläpp i luften. Dock krävs, utöver detta, en omställning mot ett mer hållbart resande. För att verka för en övergång mot hållbara resealternativ är det viktigt att åtgärder som gynnar gående, cyklister och kollektivtrafik premieras över biltrafiken i de miljöer där det ska vara lätt att välja dessa färdssätt. Åtgärder för att gynna detta kan handla om omfördelning av gatuutrymme, se över parkeringsnormer samt se över hur parkeringsplatser för bilar är lokaliserade i staden. Det kan även krävas en utbyggnad av ny infrastruktur, ex. cykelvägar, för att förutsättningarna för att cykla ska förbättras. Förutom att förlägga ny bebyggelse kring kollektivtrafikförsörjda stråk kan även kollektivtrafikstråken ses över för att se om dessa kan utökas eller läggas om för en optimering.

Att verka för en funktionsblandad bebyggelse samt att satsa på en utbyggnad av digital infrastruktur är viktiga aspekter för att minska det totala transportbehovet. Kommunen kan även verka för en utbyggnad av infrastruktur för hållbara bränslekällor till biltrafiken, ex. laddstolpar, samt andra nytänkande mobilitetslösningar, såsom bilpooler.

För att säkerställa människors hälsa kopplat till ren luft är det viktigt att nya bostäder inte förläggs i miljöer där risk för påverkan av luftföroreningar är stor.

Påverkan på luftmiljön sker även genom val av uppvärmningskälla. Här har kommunen begränsade möjligheter att styra människors val av uppvärmningskälla, men möjlighet finns att i den fysiska planeringen skapa förutsättningar för anslutning till exempelvis fjärrvärme. Kommunen kan även informera om andra förnyelsebara uppvärmningskällor samt informera om problematik med dålig luftkvalitet kopplat till vedeldning.

Giftfri miljö



Definition av miljömålet:

Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av sambället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Områden som är förorenade och som ska ianspråkta för verksamheter och bostäder saneras innan byggnation. Detta är positivt då föroreningar försvinner från naturen. Kända föroreningar som enligt planförslaget kommer behöva saneras finns till exempel i stadsbygden och Rödeby.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Även om det kan ses som positivt att förorenade massor försvinner där exploatering sker så behöver dessa massor förvaras på ett annat ställe, vilket blir en negativ konsekvens för den platsen. Förflyttningarna av förorenade massor innebär också en risk för att föroreningar sprids eller hamnar på fel ställe.
- I planförslaget föreslås en utbyggnad av ett flertal hamnar. Vid utbyggnad av hamnar behöver muddring ske, vilket kan medföra ökad spridning av giftiga ämnen

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att motverka de negativa effekterna sett till avlägsnande samt transporter av förorenade massor är det möjligt att upprätta platser för deponi av förorenade massor inom Karlskrona kommun för att förhindra att massorna fraktas långt över både kommun- och länsgräns. Det finns även saneringstekniker som gör det möjligt att skilja ut föroreningarna på plats och därmed kunna lämna större delen av de massor som annars skulle fraktas bort.

Gällande muddring i hamnområden bör i första hand djupare platser väljas för att minimera behovet av muddring. Där muddring är nödvändigt finns flertalet försiktighetsåtgärder som bör appliceras, både för själva muddringsarbetet men även för hantering av muddermassorna på land. Vid muddring är det av stor vikt att förhindra spridning av uppgrumlat sediment för att inte sprida eventuella föroreningar. Det finns metoder för att minimera påverkan i vattenmiljön.

Säker strålmiljö



Definition av miljömålet:

Människors hälsa och den biologiska mångfalden ska skyddas mot skadliga effekter av strålning.

Positiva effekter i riktning mot målet

- I vissa områden som föreslås för byggnation, t.ex. stadsbygden och i Nättraby, finns större elledningarna som kan alstra strålning. Dessa elledningar kommer därför behöva markförläggas vilket minskar strålriskerna.

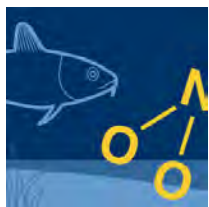
Negativa effekter i riktning mot målet

- Förtätning och nybyggnation på naturmark kan leda till att grönområden tas i anspråk och skuggande grönska försvinner, vilket ökar instrålningen av UV-ljus.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att föra in mer skugga i miljöer där människor bor och vistas kan fler träd planteras. Särskilt viktigt är detta i täta stadsmiljöer då avsaknaden av skuggande grönska är som störst här. Vid ianspråktagande av mark är det även viktigt att överväga bevarande av skuggande grönska. Detta kan göras genom att föreslagen ny bebyggelse får en tätare struktur och en större andel naturmark sparas för att möjliggöra platser för skugga även inom nybyggnadsområden. Särskilt viktigt är detta att tänka på kring offentliga miljöer samt miljöer där barn och unga vistas mycket. För att få till en tätare struktur i bostadsområden så innebär det att flerbostadshus, radhus och parhus byggs istället för fristående enfamiljshus. I de fall tomter för fristående enfamiljshus behövs för att komplettera bostadsbehovet kan tomtstorleken ses över för att säkerställa att de inte blir onödigt stora. Vilken mark som ska tas i anspråk för bebyggelse och vilken typ av bebyggelse som är tillåten kan styras i detaljplan. Även när det gäller ny verksamhetsmark är det viktigt att arbeta för tätare strukturer och inslag av grönområden. Detta kan göras genom bestämmelser i detaljplan, dialog med verksamhetsutövare samt genom att begränsa storlekar på nya tomter för verksamhetsmark.

Ingen övergödning



Definition av miljömålet:

Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget möjliggör en större utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet, i bland annat Skärgården, vilket innebär att både nya och befintliga hushåll kan anslutas. En ökad andel anslutningar till det kommunala avloppsnätet minskar risken för att orenat avloppsvatten släpps ut.
- Förslaget främjar en utbyggnad av servicen i kommunens hamnar, vilket möjliggör för en mer hållbar hantering av latrin från båtar i skärgården.

- Förtätning och funktionsblandning eftersträvas för att minska transportbehovet samt öka underlag för kollektivtrafik. Minskade transporter och fler transporter med hållbara trafikslag minskar utsläppen av kväve och fosfor.
- Förslaget innebär att vissa havsnära jordbruksområden tas i anspråk, vilket medför att mängden övergödande ämnen som läcker ut blir mindre.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Om en utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet inte skulle ske kommer de som har eget avlopp fortsatt släppa ut detta och potentiellt påverka känsliga miljöer. Om det dessutom skulle ske en utbyggnad i områden utan kommunalt VA så riskerar situationen att förvärras om ledningar byggs ut.
- Förslaget innebär att bostäder på vissa platser placeras nära kustlinjen. Detta ökar risken för utsläpp i havet.
- Om övergången till mer hållbara transporter inte lyckas så riskerar vi att se en ökad trafik och energianvändning. En ökning av exempelvis trafiken riskerar att leda till ökade halter av näringsämnen såsom kväveoxider i våra vatten.
- Vid en bristande dagvattenhantering från befintlig och tillkommande bebyggelse riskerar detta få en negativ påverkan på övergödning i havsmiljöerna med en ökande övergödning som följd.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att säkerställa att de enskilda avlopp som finns i kommunen är av god standard är miljötillsyn en viktig åtgärd. Detta ska ses som ett komplement till utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp, som är det bästa kommunen kan göra för att minska utsläpp från enskilda avlopp.

För att minska risken att utsläpp sker från kustnära bostadsmiljöer bör det finnas en buffertzona mellan ny föreslagen bebyggelse och strandkanten. Denna miljö regleras ofta av strandskydd som därmed ger en automatisk buffertzona. Dock bör risk för utsläpp i havet ändå övervägas vid efterföljande planering och rimliga försiktighetsåtgärder tas.

För att verka för en övergång mot hållbara resealternativ är det viktigt att de transportsätt som avses premieras även blir rätt prioriterade. I de miljöer där det ska vara lätt att gå, cykla samt ta sig fram med kollektivtrafik bör dessa trafikslag prioriteras före andra typer av trafikslag. Åtgärder för att gynna detta kan handla om omfördelning av gatuutrymme, se över parkeringsnormer samt se över hur parkeringsplatser för bilar är lokaliserade i staden. Det kan även krävas en utbyggnad av ny infrastruktur, ex. cykelvägar, för att förutsättningarna för att cykla ska förbättras. Förutom att förlägga ny bebyggelse kring kollektivtrafikförsörjda stråk kan kollektivtrafikstråken ses över för att se om dessa kan utökas eller läggas om för en optimering. Att verka för en funktionsblandad bebyggelse samt att satsa på en utbyggnad av digital infrastruktur är viktiga aspekter för att minska det totala transportbehovet. Kommunen kan vidare verka för en utbyggnad av infrastruktur för hållbara bränslekällor till biltrafiken, ex. laddstolpar, samt andra nytänkande mobilitetslösningar, såsom bilpooler.

En hållbar dagvattenhantering är viktigt att ha med sig i planeringen av tillkommande bebyggelse. För att motverka negativa effekter i riktning mot målet om övergödning kan det vara befogat att se över dagvattenhanteringen i befintliga bebyggelsemiljöer. Hur detta görs får studeras bäst på varje enskild plats. Dagvattenhanteringen kan mycket väl inkluderas i grönstrukturen inom tätbebyggda områden i form av exempelvis regnbäddar som utöver hantering av dagvatten blir ett grönt inslag i mer tätbebyggda miljöer. Det går vidare att se till att mängden hårdgjorda ytor begränsas genom att använda genomsläppliga material (exempelvis grus, hålstensbeläggning eller genomsläpplig asfalt). Utanför tätbyggt område är det viktigt att se till att våtmarker bevaras då de naturligt hanterar vattenflöden. Om lämpligt kan även nya våtmarker anläggas.

Levande sjöar och vattendrag



Definition av miljömålet:

Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förtätning och funktionsblandning eftersträvas för att minska transportbehovet samt öka underlag för kollektivtrafik. Minskade transporter och fler transporter med hållbara trafikslag minskar utsläppen av förorenande ämnen till sjöar och vattendrag. Tätare miljöer möjliggör även utbyggnad av fjärrvärme som har effektivare rening av förbränningsgaser jämfört med t.ex. enskild vedeldning.
- Förslaget syftar till att öka tillgängligheten för allmänheten runt sjöar och vattendrag vilket främjar rekreativitet. Nya strövstigar föreslås t.ex. etableras för att koppla ihop Lyckebyåns dalgång mot Bastasjö och söderut mot Lyckeby. Detta kommer öka tillgängligheten till ån och förbättra möjligheten att röra sig mellan Bastasjö, Augerum och Lyckeby.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Utpekandet av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) enligt planförslaget kan leda till att fler strandnära områden tas i anspråk för bebyggelse. Detta kan påverka både möjligheten att röra sig här samt påverka den biologiska mångfalden i och med att naturmiljöer tas i anspråk.
- Fler hårdgjorda ytor leder till ökad avrinning och risk för att förorenat dagvatten kommer ut i sjöar och vattendrag. Även risken för påverkan genom olyckor ökar.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att minska effekter som kan komma av de utpekade LIS-områdena är det viktigt att kravet om fri passage säkerställs. Karlskrona kommun har även tagit ställning att bebyggelse inom ett LIS-område ska ta hänsyn till höga naturvärden. För merparten av de utpekade LIS-sjöarna finns ett underlag att tillgå som beskriver naturvärden inom det strandskyddade området på land.

En hållbar dagvattenhantering är viktigt att ha med sig i planeringen av tillkommande bebyggelse. För att motverka negativa effekter i riktning mot målet om levande sjöar och vattendrag kan det vara befogat att se över dagvattenhanteringen i befintliga bebyggelsemiljöer. Hur detta görs får studeras bäst på varje enskild plats. Dagvattenhanteringen kan mycket väl inkluderas i grönstrukturen inom tätbebyggda områden i form av exempelvis regnbäddar som utöver hantering av dagvatten blir ett grönt inslag i mer tätbebyggda miljöer. Det går även att se till att mängden hårdgjorda ytor begränsas genom att använda genomsläppliga material (exempelvis grus, hålstensbeläggning eller genomsläpplig asfalt). Utanför tätbyggt område är det viktigt att se till att våtmarker bevaras då de naturligt hanterar vattenflöden. Om lämpligt kan även nya våtmarker anläggas.

Grundvatten av god kvalitet



Definition av miljömålet:

Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget möjliggör en större utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet, vilket innebär att både nya och befintliga hushåll kan anslutas. Detta minskar risken för att råvatten förorenas och fler hushåll får bättre dricksvattenkvalitet.
- Förslaget syftar till att samtliga kommunala vattentäkter ska omfattas av vattenskyddsområden med aktuella fastställda föreskrifter.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Om en utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet inte skulle ske kommer de som har eget avlopp fortsatt släppa ut detta och potentiellt påverka känsliga miljöer. Om det dessutom skulle ske en utbyggnad i områden utan kommunalt VA så riskerar situationen att förvärras om ledningar byggs ut.
- En ökad befolkning kan leda till ett ökat uttag från enskilda brunnar och vattentäkter. I kombination med klimatförändringar som innebär längre torrperioder ökar risken för dricksvattenbrist.
- Ökat konsumtion och uttag av dricksvatten i kustområdena kan leda till saltvatteninträning.
- Byggnation inom vattenskyddsområden ökar risken för påverkan på dricksvattentakten. Planförslaget föreslår en utbyggnad inom vattenskyddsområdet i till exempel Jämjö och Holmsjö.
- Ökad byggnation kan leda till ökade risker för grundvattnet genom potentiella föroreningar som kan komma av exempelvis dagvatten från ny bebyggelse.
- Ökad andel hårdgjorda ytor kan även innebära en minskad grundvattenbildning genom att dagvatten leds bort och inte infiltreras.
- Ett ökat uttag av grundvatten på grund av ökande befolkning eller ökat antal verksamheter inom kommunen kan, tillsammans med högre temperaturer, försämra grundvattnets kvalitet.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att säkerställa en tryggad vattenförsörjning på sikt kan en vattenförsörjningsplan eller en utredning för att undersöka möjligheten till vattenförsörjning behöva tas fram. Detta underlag kan med fördel inkludera möjliga åtgärder för att öka kapacitet samt studera påverkan på grundvattnet i form av kvalitet och kvalitet.

För att säkerställa att de enskilda avlopp som finns i kommunen är av god standard är miljötillsyn en viktig åtgärd. Detta ska ses som ett komplement till utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp, som är det bästa kommunen kan göra för att minska utsläpp från enskilda avlopp.

Risken för saltvatteninträngning kan hanteras genom att enskilda brunnar ansluts till det kommunala vattennätet. På vissa ställen finns dock risk för saltvatteninträngning inom det kommunala vattensystemet. Saltvatteninträngning sker också redan idag på vissa ställen, även i brunnar kopplade till det kommunala VA-nätet. Här finns det tekniker som gör att problematiken kan hanteras, dock är det positivt om uttaget kan justeras för att minska risken för saltvatteninträngning.

Där byggnation sker inom ett vattenskyddsområde ska gällande föreskrifter för vattenskyddsområdet följas. Föreskrifterna är specifika för varje vattenskyddsområde och innehåller försiktighetsåtgärder. Föreskrifterna behöver vara uppdaterade. I det fall de är inaktuella ansöker VA-huvudmannen om att länsstyrelsen ska genomföra en uppdatering av dem. Om vattenskyddsområde inte finns kring en kommunal dricksvattentäkt bör ett vattenskyddsområde inrättas.

En hållbar dagvattenhantering är viktigt att ha med sig i planeringen av tillkommande bebyggelse. För att motverka negativa effekter i riktning mot målet om grundvatten av god kvalitet kan det vara befogat att se över dagvattenhanteringen i befintliga bebyggelsemiljöer. Hur detta görs får studeras bäst på varje enskild plats. Dagvattenhanteringen kan mycket väl inkluderas i grönstrukturen inom tätbebyggda områden i form av exempelvis regnbäddar som utöver hantering av dagvatten blir ett grönt inslag i mer tätbebyggda miljöer. Det går även att se till att mängden hårdgjorda ytor begränsas genom att använda genomsläppliga material. Utanför tätbebyggt område är det viktigt att se till att våtmarker bevaras då de naturligt hanterar vattenflöden. Om lämpligt kan även nya våtmarker anläggas.

Åtgärder som kan vidtas är att minska andelen hårdgjord yta och istället använda genomsläppliga material där så är lämpligt (exempelvis grus, hålstensbeläggning eller genomsläpplig asfalt). En genomtänkt dagvattenhantering som beaktar såväl kvantitet som kvalitet och där dagvattenhanteringen anpassats till platsen är viktigt. Beroende på omständigheterna kan infiltrering vara mer eller mindre lämplig kopplat

till grundvattnets kvalitet. Exempelvis kan det finnas föroreningar i mark som inte ska föras vidare till grundvattnet.

Hav i balans samt levande kust och skärgård



Definition av miljömålet:

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget främjar en utbyggnad av servicen i kommunens hamnar, vilket möjliggör för en mer hållbar hantering av latrin och sopor från båtar i skärgården.
- En större utbyggnad i skärgården föreslås i planförslaget och förslaget syftar till att främja en levande skärgård och livskraftiga samhällen.
- Förslaget syftar till att öka tillgängligheten för allmänheten till kusten vilket främjar rekreativ möjligheter. I stadsbygden föreslås till exempel nya strandpromenader längs med vattnet kring Borgmästarefjärden och kring Wämö.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Fler boende och besökare kommer leda till en högre belastning på kust- och skärgårdsområdena. Här är särskilt enskilda avlopp ett stort problem.
- Ianspråktagande inom strandskyddade områden runt strategiska lägen i skärgården där en koncentration av verksamheter och bostäder föreslås och besöksmål som är intressanta för en utveckling av besöksnäringen.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

Utbyggnad av kommunalt VA är en mycket viktig åtgärd för att motverka negativ påverkan på miljömålet. Att ansluta enskilda avlopp har stor positiv inverkan på vattenkemin i närområdet. Det pågår ett arbete redan idag med att bygga ut kommunalt VA. Här kan kommunen välja att intensifiera utbyggnadstakten för att fler ska bli anslutna snabbare. Under tiden samt i de fall en utbyggnad inte är möjlig är kommunens tillsynsarbete för enskilda avlopp mycket viktigt och ska prioriteras. Vårt att ha i åtanke vid utbyggnad av det kommunala VA-nätet är att en sådan åtgärd tenderar att öka byggnation även på sträckan där de nya VA-ledningarna läggs ner. Detta eftersom det blir mycket lätt att ansluta ny bebyggelse till ett då redan befintligt VA-nät. Det är förstås positivt att ny bebyggelse kan använda befintlig infrastruktur. Dock kan efterfrågan bli något oväntad och plötslig om målet varit att ansluta ett befintligt område på en annan plats. Möjligheten till att förfrågningar på nya VA-anslutningar längs en planerad ny VA-ledning ökar efter färdigställd byggnation bör därför beaktas redan i tidigt skede.

I Skärgården har det föreslagits ett antal platser där ny bebyggelse i form av skärgårdssamhällen kan anläggas. Detta bygger på att delar av öarna tas i anspråk medan andra delar lämnas. För att ytterligare stärka skyddet för dessa delar som avses lämnas orörda kan nya kommunala naturreservat inrättas. Detta skulle förhindra att även dessa områden bebyggs i framtiden och istället stärka den målbild om att samla bebyggelse och service till skärgårdssamhällena. Grönstrukturplanen bör även uppdateras och samtliga kust- och skärgårdsområden inkluderas för att efterföljande planering och bygglovgivning ska kunna baseras på ett uppdaterat underlag kring viktiga grönstråk och naturvärden inom Karlskrona kommun.

De havsnära våtmarker och strandängar som finns inom kommunen bör vidare undantas från exploatering. Dessa är bland annat viktiga områden för rening av vatten och biologisk mångfald. Med många nya bostäder och besöksverksamheter i skärgårds- och havsnära läge ökar även efterfrågan på båtplatser och bryggor. Det är av stor vikt att nya bryggor är väl

övervägda och att båtplatser samlas istället för att spridas ut. Åtgärderna lyfts fram som ställningstaganden under Naturmiljö och friluftsliv.

Kommunen kan även verka för att det ska finnas anläggningar för båtbotentvätt som hindrar att skadliga ämnen sprids.

Myllrande våtmarker



Definition av miljömålet:

Våtmarkernas ekologiska och vattenbushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.

Karlskrona kommuns notering:

Inom begreppet våtmark inbegrips även strandängar. En strandäng är ett strandområde med växtlighet som tidvis översvämmas.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget möjliggör en större utbyggnad av det kommunala avloppsnätet, vilket innebär att både nya och befintliga hushåll kan anslutas. En ökad andel anslutningar till det kommunala avloppsnätet minskar risken för att orenat avloppsvatten påverkar våtmarker.
- Planförslaget syftar till att främja hävd av betesmarker vilket kan bidra till att värdefulla våtmarker bibehålls.

Negativa effekter i riktning mot målet

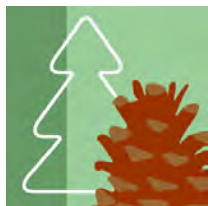
- Ett ökat uttag från enskilda brunnar och vattentäkter kan leda till reducerad mängd vatten i våtmarker, vattendrag och sjöar.
- Byggnation nära våtmarker innebär en risk för påverkan på dessa i och mer förändringar i mark samt förändringar i rörelsemönster. Särskilt hög risk för påverkan på våtmarker finns i kustområdena eftersom här finns ett högt bebyggelsestryck.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att minska uttaget av vatten från enskilda brunnar behövs en utbyggnad av det kommunala VA-nätet. För att minska påverkan på våtmarker från ny bebyggelse bör det säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme mellan den nya bebyggelsen och våtmarken för att minimera risken för påverkan. Dagvattenhanteringen bör också studeras för att inte påverka våtmarken negativt.

Utöver dessa åtgärder kan kommunen även arbeta med att anlägga nya våtmarker. Detta kan exempelvis göras vid lokala lågpunkter och är en bra naturvårdsinsats då det innebär förbättringar på ekosystemtjänster inom flera områden, exempelvis grundvattenbildning, biologisk mångfald och hantering av dagvatten. Med stigande havsnivåer kan tänkas att delvis andra ytor kommer ersätta vissa av våra strandängar idag. Här kan en strategi vara att spara ut områden i havsnära läge utöver det som riskerar att påverkas av havsnivåhöjningen för att dessa områden i framtiden ska kunna bli strandängar.

Levande skogar



Definition av miljömålet:

Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget syftar till att koncentrera bebyggelsen till vissa områden och motverka spridd bebyggelse.
- Skog som har höga naturvärden ska enligt planförslaget endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och när det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar.
- Skog som har stor betydelse för rekreation och friluftsliv ska endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose ett

väsentligt samhällsintresse.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Skogsmark, däribland tätortsnära skogar, kommer enligt förslaget tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Detta föreslås exempelvis ske i Bastasjö, Nättraby, Rödeby, Holmsjö och Jämjö. De negativa effekterna består i förlorad produktionsskog, förlorade naturvärden, näringsläckage, frigörande av tungmetaller samt förlorade rekreationsområden.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att minimera andelen skogsmark som tas i anspråk bör en tätare bebyggelsestruktur främjas, såväl inom befintliga strukturer som i helt nya områden. Genom att bygga tätare kan skogsmark sparas även inom de ytor som i översiktsplanen är utpekade som utbyggnadsområden. En tätare struktur i bostadsområden innebär att flerbostadshus, radhus och parhus byggs istället för fristående enfamiljshus. I de fall tomter för fristående enfamiljshus behövs för att komplettera bostadsbehovet kan tomtstorleken ses över för att säkerställa att de inte blir onödigt stora. Vilken mark som ska tas i anspråk för bebyggelse och vilken typ av bebyggelse som är tillåten kan styras i detaljplan. Även när det gäller ny verksamhetsmark är det viktigt att arbeta för tätare strukturer. Detta kan göras genom bestämmelser i detaljplan, dialog med verksamhetsutövare samt genom att begränsa storlekar på nya tomter för verksamhetsmark.

För nybyggnation på landsbygden är det av stor vikt att det inte förekommer för mycket spridd bebyggelse utan att bebyggelsen även här samlas för att säkerställa att skogsbruk kan fortgå. Dock finns det ett värde av att de småskaliga skogsbruken finns kvar, vilket kräver att bedömning av lämpligheten av ny bebyggelse bör göras från fall till fall. Här finns lokaliseringpreferenser presenterade i översiktsplanen som ska guida denna process.

För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Den utgår från att

undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Först när skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Läs mer under rubriken ställningstagande Naturmiljö & friluftsliv.

Ett rikt odlingslandskap



Definition av miljömålet:

Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget syftar till att koncentrera bebyggelsen till vissa områden och motverka spridd bebyggelse.
- Förslaget syftar till att främja landsbygdsutveckling. Bättre kommunikationer och annan service ökar möjligheten att leva på landsbygden och därmed möjligheten att bruka jorden.
- Brukningsvärd jordbruksmark ska enligt planförslaget inte tas i anspråk för exploatering i annat fall än för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och när det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar.
- Planförslaget syftar till att främja hävd av betesmarker för att bevara och utveckla natur- och kulturmiljön.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Jordbruksmark kommer tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Jordbruksmark som föreslås för byggnation finns till exempel i Jämjö, Nättraby och vid Trummenäs. Ianspråktagande av jordbruksmark kan ha flertalet negativa konsekvenser, däribland sämre beredskap för matförsörjning, minskad möjlighet till kolinlagring och att miljöer som är del av ett kulturlandskap. När jordbruksmark väl är i ianspråktagen kan den sedan inte återgå till att bli jordbruksmark.
- Det finns risk för störningar och konflikter mellan lantbruket och boenden i närområdet när jordbruksmark exploateras.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att minska andelen jordbruksmark som tas i anspråk kan de utvecklingsytor som är av annat markslag användas först för utveckling av Karlskrona kommun. Med målsättningen att bygga dessa ytor med en något tätare struktur kan vissa av de ytor som är utpekade på jordbruksmark istället sparas. Dock finns många områden med höga naturvärden också inom de delar som är utsatta för ett bebyggelsetryck. Här behövs därför en tydlig och genomtänkt strategi för hur och när jordbruksmark ska tas i anspråk och när det är bättre att naturmark tas i anspråk.

När jordbruksmark väl tas i anspråk kan vissa element som berättar något om markens historia försöka bevaras, till exempel stenmurar och stenrösen. Det finns även element i jordbruksmark som är biotopskyddade. Exempel på biotopskyddade områden i jordbruksmark är åkerholmar, stenmurar och småvatten.

För att undvika en risk för störningar och konflikter bör det säkerställas att det finns buffertzoner mellan ny bebyggelse och jordbruksmark. Detta för att jordbruket ska fortsatt kunna drivas ändamålsenligt.

För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Den utgår från att undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Först när skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Läs mer under rubriken ställningstagande Naturmiljö & friluftsliv.

God bebyggd miljö



Definition av miljömålet:

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget syftar till att koncentrera bebyggelsen till strategiska platser och motverka spridd bebyggelse. Funktionsblandning eftersträvas även i förslaget. Dessa inriktningar syftar till att minska transportbehovet och öka möjligheten till hållbara resealternativ såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Förslaget syftar till ett hållbart och levande världsarv där den civila staden kan fortsätta att utvecklas utan att skada världsarvets värden.
- Ett flertal åtgärder för att stärka viktiga kulturmiljöer föreslås som t.ex. en bevarande- och utvecklingsplan för kulturmiljön på Trossö, områdesbestämmelser i Östra skärgården och ett uppdaterat kunskapsunderlag för kultur- och bebyggelsemiljöer av väsentlig betydelse.
- Förslaget syftar till en utbyggnad av fjärrvärme som har effektivare rening av förbränningsgaser jämfört med t.ex. enskild vedeldning. I planförslaget anges att fjärrvärmenätet ska byggas ut till nya utbyggnadsområden inom stadsbygden och serviceorterna samt att närvärmenät i mindre orter på landsbygden ska byggas ut.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Förtätning och utveckling av nya bebyggelseområden kan leda till att grönområden tas i anspråk och ökad befolkning kan leda till en ökad belastning på befintliga grönområden.
- Ökad trafik kan leda till ökat buller. Buller i för stora mängder är skadligt och kan innebära problem med exempelvis hörsel eller

sömnsvårigheter.

- Förtätning på platser i tätta stadsmiljöer kan medföra en försämrad luftmiljö i det fall förtätningen bidrar till att ytterligare stänga in gaturum.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att säkerställa tillgången till gröna miljöer bör dessa särskilt pekas ut som värdefulla tätortsnära grönområdet. Detta har gjorts i översiktsplanen för tätare miljöer såsom Stadsbygden och serviceorterna Nättraby, Rödeby och Jämjö. För de större rekreationsområdena kan även en friluftslivsplan upprättas som mer i detalj beskriver hur dessa ska utvecklas. Förutom att bevara tätortsnära grönområden kan de även utvecklas för ökad kvalitet. Detta beskrivs också med fördel i en friluftslivsplan. I tätta stadsmiljöer kan redan idag vara brist på gröna miljöer. Här kan möjligheterna att skapa parker samt att tillgängliggöra de blå strukturerna i form av vattnet även studeras för att öka möjligheten till rekreativa upplevelser. Även i stadsmiljöer bör Karlskrona kommun arbeta med ekosystemtjänster.

För att minska trafikbuller är det viktigt att arbeta för att begränsa resandet med bil för att istället gå över till mer hållbara resealternativ såsom gång och cykel då dessa bullrar mindre. Även kollektivt resande ger upphov till mindre buller då fler kollektiva resor innebär färre resor med bil. För att verka för en övergång mot hållbara resealternativ är det viktigt att åtgärder som gynnar gående, cyklisterna och kollektivtrafik premieras över biltrafiken i de miljöer där det ska vara lätt att välja dessa färdmedel. Åtgärder för att gynna detta kan handla om omfördelning av gatuutrymme, se över parkeringsnormer samt se över hur parkeringsplatser för bilar är lokaliserade i staden. Det kan även krävas en utbyggnad av ny infrastruktur, ex. cykelvägar, för att förutsättningarna för att cykla ska förbättras. Förutom att förlägga ny bebyggelse kring kollektivtrafikförsörjda stråk kan även kollektivtrafikstråken ses över för att se om dessa kan utökas eller läggas om för en optimering. Att verka för en funktionsblandad bebyggelse samt att satsa på en utbyggnad av digital infrastruktur är viktiga aspekter för att minska det totala transportbehovet. Kommunen kan även verka för en utbyggnad av infrastruktur för hållbara bränslekällor till

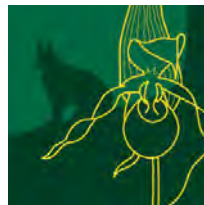
biltrafiken, ex. laddstolpar, samt andra nytänkande mobilitetslösningar, såsom bilpooler.

Parallellt behöver vi även arbeta med andra åtgärder för att hantera det trafikbuller som förekommer. En åtgärd är att minska spridningen av buller. Ljud studsar bättre i hårdgjorda miljöer, vilket gör att buller sprids och upplevs högre. Att bevara och föra in grönska kan därmed minska buller samtidigt är grönska positivt för bland annat biologisk mångfald och skugga. Andra åtgärder är att sänka hastigheten, leda om trafik, sätta upp bullerplank eller placera större bebyggelse närmare bullerkällan för att minska bullret bakom dessa byggnader. Utöver detta är det viktigt att vid exploatering av ny bebyggelse ta hänsyn till riktlinjerna för buller.

För att minska negativa effekter på luftmiljön kan fler träd planteras i gatuutrymmen och på platser där luftkvaliteten är sämre. Det är även möjligt att arbeta med trafikoptimerande åtgärder för att minska ner trafikmängder och söktrafik till exempelvis parkeringsplatser. Lägre hastigheter på gatorna i tätbebyggda miljöer samt att förbjuda dubbdäck på vissa gator kan vara andra typer av möjliga åtgärder för att minska partiklar och utsläpp i luften. Dock krävs, utöver detta, en omställning mot ett mer hållbart resande.

För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Den utgår från att undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Först när skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Läs mer under rubriken ställningstagande Naturmiljö & friluftsliv.

Ett rikt växt och djurliv



Definition av miljömålet:

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Positiva effekter i riktning mot målet

- Förslaget verkar för att sprida kunskap om ekosystemtjänster och visa på ekosystemtjänster som en resurs i samhällsbyggnadsprocessen.
- Förslaget syftar till att koncentrera bebyggelsen till vissa områden och motverka spridd bebyggelse.
- Skog som har höga naturvärden ska enligt planförslaget endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och när det inte finns några andra lämpliga alternativa lokaliseringar.

Negativa effekter i riktning mot målet

- Fler boende och besökare kommer leda till en högre belastning på naturen, något som kan skada naturvärden som finns.
- När naturmark tas i anspråk finns risk för negativ påverkan på hotade arter. Exempelvis pekas ytor ut söder om E22 för utveckling där det på vissa platser finns höga naturvärden.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

Även om viss mark tas i anspråk för utveckling så kan åtgärder genomföras för att den totala negativa påverkan på växt- och djurlivet ska bli mindre. Det kan handla om att genomföra åtgärder för att förbättra redan befintliga livsmiljöer för djur och växter men det kan även handla om att skapa nya livsmiljöer, i form av exempelvis våtmarker. Vid ianspråktagande av mark är det dock viktigt att ta hänsyn till förekomst av och livsmiljöer för

hotade arter. Dessa arter är viktiga för robustheten i ekosystemet. Här är det viktigt att bevara den mark som har de högsta naturvärdena samt att inventera platsen och studera de arter som förekommer inom området. Ibland kan en art vara viktig att bevara trots att den inte är rödlistad eller hotad, då den fyller en viktig funktion på den aktuella platsen.

Rödlistade arter är arter som är på väg att försvinna. Områden där det finns rödlistade arter talar även om att det är en naturtyp som inte mår bra eller är på väg att försvinna. Det är på grund av att livsmiljöer försvinner som arterna också gör det. Således finns det inte bara ett bevarandevärde för den specifika arten utan även för områdena som de rör sig i. Ofta är det mosaiken av olika naturmiljöer som är viktig och olika typer av naturmiljöer behövs.

Vidare är det viktigt att bevara tätortsnära natur samt sådana områden som är del av så kallade gröna stråk. Gröna stråk är viktiga spridningskorridorer och utgör länkar mellan olika grönområden. Läs mer kring gröna stråk i ställningstagandet för Naturmiljö & friluftsliv.

För planering och byggande bör skadelindringshierarkin appliceras för att minska påverkan på miljö och ekosystemtjänster. Den utgår från att undvika eller minimera påverkan genom olika typer av skyddsåtgärder. Först när skyddsåtgärder inte är möjligt kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder. Läs mer under rubriken ställningstagande Naturmiljö & friluftsliv.

Social hållbarhet

Beskrivningen av konsekvenser på den sociala hållbarheten presenteras genom ett antal teman för att kunna beskriva positiva och negativa effekter på det som kan kopplas till social hållbarhet utifrån planförslaget. En vital del i den sociala hållbarheten handlar om hur väl ytor för ny bebyggelse integreras med och kompletterar befintlig bebyggelse samt ger nya platsbundna förutsättningar för social hållbarhet. Konsekvensbeskrivningen fokuserar på mark- och vattenanvändningskartan sammantaget med de ställningstaganden som definierar på vilket sätt utpekad mark och vatten tas i anspråk.

Den konsekvensbeskrivning som görs är en beskrivning utifrån den skala som översiktsplanen studerar. Det är dock viktigt att i efterföljande planering göra sociala konsekvensanalyser som studerar det aktuella området mer detaljerat för att arbeta för att god social hållbarhet. Under fördjupningsområdena finns också sociala konsekvenser beskrivet för de olika delområdena.



Platsen och relationen till omlandet

Den fysiska strukturen av staden skapar ramarna kring vad som är möjligt att genomföra i vardagslivet och påverkar hur människor agerar och var de rör sig. Den blandade sammanhållna staden med många målpunkter på nära håll (affär, service, bostäder, arbetsplatser och rekreation) gör att människor rör sig utomhus under stora delar av dygnet vilket bidrar till aktiv transport (gång och cykel), hälsa och trygghet. Bostadsblandning kan ge en variation av olika människor med olika förutsättningar, vilket ökar möjligheten till förståelse för andra.

Positiva effekter

- Genom att planförslaget bygger vidare på redan befintliga stads- och ortsstrukturer i form av förtätning och funktionsblandning skapas sammanhållna strukturer. En högre koncentration av människor skapar förutsättningar för lokal handel och service att utvecklas på platsen. Det stärker också kollektivtrafikunderlaget.
- I områden som präglas av homogen bebyggelse föreslår översiktsplanen komplettering av bostadsformer som inte finns på platsen idag. Ett genomförande av förslaget bedöms i detta avseende möjliggöra för människor med olika förutsättningar att bosätta sig inom området, alternativt att bo kvar inom området, även om livet förändras.
- Förtätning i befintliga strukturer ger en identitet till den nya bebyggelse som tillförs, dvs. att den placeras i ett sammanhang. I kulturhistoriskt värdefulla miljöer, t.ex. i centrala Karlskrona, möjliggör förtätningen även ett fortsatt levande kulturarv.

Negativa effekter

- Rådande planförutsättningar försvårar skapandet av en ändamålsenlig struktur på vissa platser, sett ur social hållbarhet.
- Stora områden i centrala lägen är utpekade som riksintressanta för t.ex. kulturmiljö eller totalförsvär. Det medför att ytor som (avståndsmässigt) har goda förutsättningar att integreras med nuvarande stadsbygden måste undantas från ny bebyggelse. Detta bedöms försvåra byggnation av en sammanhållen stad.

- Risk finns att områden på jungfrulig mark inte byggs på ett sådant sätt att möjlighet till sammanhang och sammankoppling med omlandet skapas.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att se till att nya strukturer kopplas samman till befintliga strukturer är det viktigt att i genomförandeskedet bygga ut etappvis, att hushålla med marken för att nå tillräckligt hög befolkningsdensitet, att bygga system för hållbara transporter och att tillse att utrymme finns för service i lägen där människor vistas.

För att arbeta för en sammanhållen stad trots utmaningar kring avstånd och andra planförutsättningar är det viktigt att tillse att det finns en god kollektivtrafik samt säkra och vägvisade cykelstråk. Det är även viktigt att arbeta med olika områdets identitet samt att säkerställa att det finns målpunkter även inom bostadsområden för att motverka en isolering och istället verka för en integrering mellan områden.



Trygghet

Upplevelsen av otrygghet varierar mellan personer och mellan grupper av personer. Kön är den mest avgörande faktorn när det gäller upplevelsen av otrygghet (kvinnor upplever otrygghet mer än män) men även andra faktorer kan påverka, såsom ålder, funktionsvariationer, socioekonomiska förutsättningar eller var man bor. Arbetet med trygghet kan handla om att skapa en levande stad där platser är befolkade många timmar om dygnet, bra belysning och fritidsaktiviteter på kvällarna för unga. Säkra gator och trafiklösningar är även viktigt.

Positiva effekter

- Genom att planförslaget bygger vidare på redan befintliga stads- och ortsstrukturer i form av förtätning och funktionsblandning skapas sammanhållna strukturer. En varierad markanvändning (med en blandning av bostäder, service, verksamheter, grönområden) i kombination med en högre koncentration av människor bedöms skapa förutsättningar för en levande stad.
- I delar där bebyggelsen är homogen föreslår översiktsplanen komplettering med bostadsformer som inte finns på platsen idag.
- Planförslaget främjar utveckling av rekreativsmöjligheter genom att göra rörelsestråk för gång- och cykel sammanhängande, vilket bedöms främja trygghetsaspekten i det avseende att återvändsgator undviks.

Negativa effekter

- I planförslaget finns några renodlade verksamhetsområden som på grund av potentiella störningar inte är lämpliga att blanda med t.ex. bostäder. Risk finns att renodlade verksamhetsområden som endast används viss tid på dygnet kan upplevas ödelagda och otrygga. Områden som är oanvända viss tid på dygnet riskerar också att inbjuda till brott.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att undvika att skapa verksamhetsområden som upplevs otrygga och inbjuder till brott är det viktigt att i detaljplaneskede lägga extra vikt vid utformning och gestaltning i dessa områden. Önskvärt vore också att skapa en mångfald i blandning av verksamheter inom området utifrån användningsperspektivet dag- och kvällstid.



Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet används exempelvis för att beskriva hur väl en verksamhet, plats eller lokal fungerar för personer med funktionsvariationer. God tillgänglighet i stadsmiljön innebär möjligheter för olika grupper av människor att röra sig inom ett område och mellan målpunkter. I en god stadsmiljö bör det vara enkelt för alla människor att nå funktioner såsom grönområden, kollektivtrafik och service. Förutom den fysiska möjligheten att besöka en plats, krävs en social tillgänglighet där man har tillträde till platser oavsett ekonomi eller social status. Ett offentligt rum ska vara tillgängligt för alla.

Positiva effekter

- Planförslaget bygger vidare på redan befintliga stads- och ortsstrukturer genom förtätning och funktionsblandning i syfte att skapa sammanhållna strukturer. Detta bedöms stärka serviceunderlag och förbättra tillgängligheten till olika målpunkter för samtliga invånare och besökare.
- De nya områden som föreslås i mark- och vattenanvändningskartan bedöms överlag ha goda möjligheter att anslutas till kollektivtrafik. Detta gäller framförallt föreslagen bebyggelse i stadsbygden, Holmsjö och Jämjö. Ökad exploatering i dessa områden bedöms stärka ett redan fungerande kollektivtrafikresande. Större ytor för ny bebyggelse föreslås i Trummenäsområdet och förutsättningar för kollektivtrafikanslutning bedöms vara god.
- I planförslagets olika delar har grönområden sparats och kopplingar till dessa prioriterats. Det innebär att tillgänglighet till grönområden stärks genom förslaget. För stadsbygden föreslås att sammanhängande rekreativstråk för förbättrad möjlighet till rörelse och rekreation i stadens centrala delar.
- Föreslagen utbyggnad av Karlskrona norra bedöms, förutom möjligheten till ökad tillgänglighet och förbättrat kollektivtrafikresande, även medföra en möjlighet att koppla ihop olika stadsdelar som idag splittras av storskalig infrastruktur. Detta gäller framförallt Sunnadal/Kungsmarken/Mariedal och Gullbernaområdet.

Negativa effekter

- Förtätning av befintliga strukturer gör att gröna ytor riskerar att försvinna i takt med att staden växer. I centrala Karlskrona är detta särskilt kännbart då ytan för expansion är begränsad.
- Översiktsplanen föreslår friskvårdskluster med fortsatt möjlighet att utveckla idrotts- och friskvårdsverksamhet i Rosenholmsområdet. Tillgängligheten med kollektivtrafik till området är idag bristfällig från många av kommunens delar. Resor med kollektivtrafik till Rosenholm innebär i många fall byte vid Amiralen.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

För att kunna tåla en förtätning bör inriktningen för centrala Karlskrona vara att tillse att de gröna ytor som finns håller hög kvalitet och att kopplingar grönområden emellan fungerar väl. En viktig åtgärd är också att utveckla möjligheten till kontakt med vattnet, som exempelvis bryggor och strandpromenader. Inom stadsbygden finns även förslag på att utveckla rekreativa stråk genom att förbinda Högaholm med nya kopplingar till Dragsö och Långö. Detta skulle tillgängliggöra befintliga grönområden till fler människor.

Kollektivtrafiken till och från Rosenholmsområdet behöver utvecklas för att satsningar på idrott och friskvård i området ska kunna komma alla kommunens invånare till del.



Barnperspektiv

Barn är alla människor under 18 år. Barn och ungdomar är brukare av det fysiska rummet likt andra samhällsmedlemmar och har särskilda behov som bör beaktas i den fysiska planeringen. En skillnad mellan barn och vuxna är att barn inte har rösträtt. Barn har inte någon som direkt representerar dem i politiken. Barnperspektivet handlar om att såväl planerare som beslutsfattare vågar och vill ge barn och ungdomar en möjlighet att påverka den kommunala planeringen och att man ser barns och ungas kunskaper och erfarenheter som en resurs vars synpunkter kan leda till bättre beslut. År 2020 blev FN:s konvention om barnets rättigheter svensk lag: Barnrättslagen.

Positiva effekter

- I processen med framtagandet av översiktsplanen har barn särskilt inkluderats i två olika fokusgrupper där de fått svara på hur de ser på framtiden i Karlskrona. Drygt 280 barn i mellanstadiet, högstadiet och på gymnasiet har ingått i dialogen.
- Inriktningen i översiktsplanen är att öka bostadsbyggandet på såväl kommunägd som privat mark. I planen formuleras ett ställningstagande för att planera och bygga variationsrikt (utifrån bostadstyper och upplåtelseformer) i syfte att uppnå en ändamålsenlig struktur utifrån social hållbarhet. Ambitionen i planförslaget är att öka bostadsbyggnationen och samtidigt åstadkomma en socialt hållbar bebyggelsestruktur med bostäder för alla. I ställningstagandena förtydligas också att Karlskronahem AB ska vara en aktiv aktör på bostadsmarknaden i syfte att öka produktionen av hyresrätter.
- Inriktningen i översiktsplanen är att tillföra mer bebyggelse genom förtätning och funktionsblandning runt befintliga tätortsområden samt runt noder för kollektivtrafikanslutning. Detta medför att avstånden kortas mellan olika funktioner vilket ökar möjligheten till resande genom gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär en ökad rörelsefrihet för barn och unga som själva kan ta sig mellan olika målpunkter i staden och minskar beroendet av skjutsande vuxna med bil.

Negativa effekter

- Förtätning inom grönområden i anslutning till befintlig bebyggelse kan påverka barn och unga negativt då dessa ytor ofta används för lek och rekreation.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

I efterföljande planering är det viktigt att undersöka rörelsemönster och säkerställa att bebyggelsenära rekreativsmöjligheter fortsatt finns kvar.



Jämlikhet och jämställdhet

Jämlikhet syftar till alla individers lika värde. Alla människor ska ha lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Jämställdhet däremot syftar på att det ska finnas samma möjligheter om du är kvinna som om du är man.

Positiva effekter

- En god tillgång på kollektivtrafik bedöms medföra positiva effekter på jämlikhet och jämställdhet eftersom det medför en ökad möjlighet till rörlighet och självständighet för alla människor. Föreslagna bebyggelseområden i Stadsbygden, Trummenäs, Jämjö och Holmsjö bedöms ha goda förutsättningar för fungerande kollektivtrafik.
- I områden som präglas av homogen bebyggelse föreslår översiktsplanen komplettering med bostadsformer som inte finns på platsen idag.

Negativa effekter

- Föreslagna bebyggelseområden i Augerum, Nättraby och Rödeby bedöms medföra större åtgärder i linjedragningarna för att kunna kollektivtrafikförsörja på ett önskvärt sätt.
- I det fall kompletterande bostäder gällande typ och upplåtelseform ej inkluderas i homogena områden riskerar en utveckling att förstärka den segregation som finns mellan områden i Karlskrona idag.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

Viktigt är att kollektivtrafiken trafikerar de målpunkter dit människor vill och behöver ta sig. Det är viktigt att möjligheten finns att ta sig till kollektivtrafiklägen med cykel eller till fots. Här behöver det även finnas generösa cykelparkeringar. Detta är extra viktigt för de områden som är svårare att kollektivtrafikförsörja. För dessa områden kan även åtgärder såsom pendlarparkeringar i strategiska lägen samt alternativa kollektivtrafiklösningar, ex. kollektivtrafik på vatten övervägas.

Det är viktigt att Karlskrona kommun arbetar för en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer inom alla delar och bostadsområden inom kommunen.



Delaktighet och inflytande

Delaktighet, gemenskap, solidaritet och tillit till både samhället och andra människor är viktigt för individens välmående. Miljöer och offentliga platser som syftar till minskad isolering, ensamhet och otrygghet för alla är viktiga, liksom delaktighet i beslutsfattande. Platser ska både i planeringen och i den slutgiltiga utformningen möjliggöra möten och samvaro. Det gäller från bostadsnivå till torgnivå.

Positiva effekter

- I processen med framtagandet av översiktsplanen har fokus lagts på att höra en bred grupp av Karlskronas invånare och besökare tidigt i processen. Under programsamrådet möttes kommuninvånare på sex utvalda platser i kommunen, för att möta människor i deras vardag. Läs mer om detta under Medborgardialog. Särskilda fokusgrupper med barn har säkerställt att även barn och ungas perspektiv har inkluderats i arbetet. Läs mer om detta under Medborgardialog.
- En ökad koncentration mellan människor förbättrar underlaget för handel och service samt förbättrar resande med kollektivtrafik. En högre befolkningsdensitet i kombination med blandade bostadsformer skapar också fler möten människor emellan och bedöms därtill öka toleransen för olikheter.

Negativa effekter

- I stadsbygden medför förtätningen att obebyggda ytor riskerar att försvinna i takt med att staden växer. I centrala Karlskrona är detta särskilt kännbart då ytan för expansion är begränsad.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

Inriktningen för centrala Karlskrona bör vara att värna allmän platsmark, att tillse att mötesplatser (t.ex. torg och gator) utformas för möten mellan människor, att befintliga gröna ytor värnas samt håller hög kvalitet och att kopplingar mellan olika mötesplatser fungerar väl.

Hälsa och gröna miljöer

Grönska har positiva hälsoeffekter. Närhet till grönområden och parker ökar den fysiska aktiviteten och tiden spenderad utomhus. Även mindre ytor, som gröna gårdar och gatuträd, har positiva effekter. Den gröna, täta och sammanhållna staden underlättar för aktiv transport till skola, arbete och vardagliga målpunkter. Sammanhängande partier av parker och grönska utan barriärer underlättar för promenader och joggingturer. Att vi regelbundet rör på oss kan förebygga sjukdomar och även minska psykisk ohälsa.

Positiva effekter

- I översiktsplanen föreslås utvecklade rekreativstråk, bland annat i centrala Karlskrona kring Borgmästarefjärden och i Augerum kring Lyckebyån. Genom nytt stationsläge och trafikplats Karlskrona norra kan människor korsa den barriär som idag utgörs av infartsled och spårområde för att via Kungsmarken ta sig vidare till Lindesnäs och Västra Mark. Möjligheten att ”gå i slinga” som sammankopplar stadens olika gröna- och rekreativområden bedöms medföra positiva effekter för invånarnas hälsa. Även i övriga utvecklingsområden såsom i Trummenäsområdet, i serviceorterna och i Holmsjö föreslås att rekreativstråk vidareutvecklas.
- Ambitionen i översiktsplanen är att inte planera för bilberoende. I förslaget ligger ökat fokus på hållbara transporter, dvs. prioritering av byggnation i lägen som möjliggör resande med kollektivtrafik, gång och cykel.

Negativa effekter

- Föreslagna bebyggelseområden i Augerum, Nättraby och Rödeby bedöms medföra större åtgärder i linjedragningarna för att kunna kollektivtrafikförsörja på ett önskvärt sätt.
- Förtätning och utveckling innebär att gröna ytor riskerar att försvinna i takt med att staden/orten växer. I centrala Karlskrona är detta särskilt kännbart då ytan för expansion är begränsad.
- Översiktsplanen föreslår friskvårdskluster med fortsatt möjlighet att utveckla idrotts- och friskvårdsverksamhet i Rosenholmsområdet. Tillgängligheten med kollektivtrafik till området är idag bristfällig från många av kommunens delar. Resor med kollektivtrafik till Rosenholm innebär i många fall byte vid Amiralen.

Åtgärder för att motverka negativa effekter

Viktigt är att kollektivtrafiken trafikerar de målpunkter dit människor vill och behöver ta sig. Det är viktigt att möjligheten finns att ta sig till kollektivtrafiklägen med cykel eller till fots. Här behöver det även finnas generösa cykelparkeringar. Detta är extra viktigt för de områden som är svårare att kollektivtrafikförsörja. För dessa områden kan även åtgärder såsom pendlarparkeringar i strategiska lägen samt alternativa kollektivtrafiklösningar, ex. kollektivtrafik på vatten övervägas.

För att kunna tåla en förtätning bör inriktningen för centrala Karlskrona vara att tillse att de gröna ytor som finns håller hög kvalitet och att kopplingar grönområden emellan fungerar väl. En viktig åtgärd är också att utveckla möjligheten till kontakt med vattnet, som exempelvis bryggor och strandpromenader. Inom stadsbygden finns även förslag på att utveckla rekreativa stråk genom att förbinda Högaholm med nya kopplingar till Dragsö och Långö. Detta skulle tillgängliggöra befintliga grönområden till fler människor.

Kollektivtrafiken till och från Rosenholmsområdet behöver utvecklas för att satsningar på idrott och friskvård i området ska kunna komma alla kommunens invånare till del.



Ekonomisk hållbarhet

En ökande befolkning innebär ett behov av fler kommunala investeringar, bland annat för att säkerställa social service och teknisk infrastruktur. Även om det finns en kostnad kopplat till kommunala investeringar så finns det även en potentiell ökad intäkt genom att fler människor i arbetsför ålder kan flytta till Karlskrona och genom skatteintäkter hjälpa till att dra utvecklingen. Det är viktigt att komma ihåg att alla nya investeringar inte kommer ske samtidigt utan att det kommer ske utspritt under lång tid. En ekonomisk hållbar utveckling handlar om att se till att den kommunala servicen fungerar och kan finnas på plats i den takt som utvecklingen behöver det. Således skulle det kunna vara så att en oförändrad eller minskande befolkning på sikt är ekonomiskt ohållbar eftersom befolkningen åldras för varje år som går. Det är av stor vikt att se till att det finns invånare i arbetsför ålder som, genom att betala skatt, kan finansiera välfärden i kommunen. Detta innebär att tillgången på bostäder och arbetsplatser är av stor vikt för den ekonomiska hållbarheten.

I följande avsnitt beskrivs de ekonomiska konsekvenserna på ett övergripande plan. Prioriteringar och kommunala investeringar fördjupas i den utbyggnadsstrategi som tas fram parallellt till översiktsplanen.

Arbetsplatser

Målbilden att i översiktsplanen möjliggöra för 500 bostäder årligen för även med sig behovet att tillskapa ca 500 nya arbetstillfällen årligen. Av dessa behöver en tredjedel vara inom intäktbasföretag, vilket exempelvis innebär företag med en nationell marknad, företag som exporterar eller statliga verksamheter.

Karlskrona kommun behöver säkerställa att det finns mark lämplig för funktionsblandning där nya och befintliga kontors- och serviceverksamheter kan utvecklas. Kommunen behöver även se till att det finns tillräckligt med potentiell verksamhetsmark för mer industri- och tjänstebaserade verksamheter att utvecklas. För att kunna säkerställa detta behövs, liksom för bostäder, en markreserv och en planreserv. Markköp, planering och utveckling av verksamhetsområden innebär en kostnad för kommunen. Samtidigt är en utveckling av verksamheter och arbetsplatser positivt för att skapa en mer diversifierad arbetsmarknad som är stabil trots upp- och nedgångar i konjunkturen.

Generellt behövs mer arbetskraft inom alla sektorer inom kommunen, däremot finns några branscher som kommunen vill satsa extra på för att utveckla sin konkurrenskraft gentemot andra delar av Sverige. Läs mer om detta under ställningstagandet Näringsliv.

Bostäder

Översiktsplanen ska möjliggöra för 500 bostäder årligen i attraktiva lägen. För att genomföra detta finns behov av en bättre markreserv inom kommunen samt även en planreserv för att kunna säkerställa att möjligheten till byggnation av bostäder finns under toppar av befolkningsökning i kommunen. Att köpa in mark och ta fram detaljplaner innebär en kostnad för kommunen. I genomförandet är det även en kostnad kopplad till ny eller förbättrad infrastruktur. Samtidigt möjliggör fler bostäder till en inflyttning i kommunen, vilket ökar skatteintäkterna.

Vid utbyggnad av bostäder i kommunen är det viktigt att planera spridningen. För att nyttja redan befintlig service och infrastruktur är det positivt att bygga i redan befintliga strukturer såsom stadsbygden, serviceorterna och andra tätorter. Samtidigt är det viktigt att det finns en viss spridning inom dessa för att fördela ökat tryck på kommunal service.

Grönområden, idrott och kultur

Tillgänglighet till grönområden, kultur- och idrottsanläggningar är högt efterfrågat från medborgarna. En ökande befolkning ställer krav på att det ska finnas fler kultur- och fritidsanläggningar. Det kan även leda till ett högre användande av grönområden. De befintliga anläggningar som finns idag kanske kan ta en viss ökning av besöksstryck. Behov av utökad skötsel eller utbyggnad/nyinvesteringar kan dock komma efterhand. Detta behöver utvärderas löpande. Sannolikt kan en ny simhall med fler banor behövas liksom mer arenayta och ishall. Spontanidrottsytor, konstgräsplaner och andra typer av idrottsytor samt kulturanläggningar kan också behövas.

Vid placering av nya bostäder är det viktigt att säkerställa att det finns rekreationsområden i anslutning till bostäderna. I stadsbygden kan detta vara svårt om de nya bostäderna tillkommer genom förtätning. Här blir istället bevarande av parker och grönytor av stor vikt. God tillgång till grönytor och rekreation ger samhällsvinster i form av god folkhälsa som minskar vårdkostnader.



Social service

Den sociala servicen är idag kartlagd och en ökning av antalet invånare kan översättas till en ökad befolkningsmängd om vi antar att andelen personer som nyttjar servicen är samma. Detta är en schablonberäkning och de verkliga förhållandena kan se annorlunda ut. Det kan vara svårt att veta exakt hur många barn som kommer behöva förskoleplats liksom hur många äldre som kommer att vara i behov av enbostad inom särskilda boendeformer. Vi kan dock anta att fler kommer leva längre och vara i behov av vård på något sätt.

När befolkningen räknas upp för att möjliggöra 500 bostäder årligen kan det exempelvis innebära en ökning på kommunal service i form av:

- Ca 130 platser på LSS/SOL-boenden
- Ca 70 förskoleavdelningar
- Ca 130 grundskoleklasser
- Ca 40 gymnasieklasser
- Ca 350 platser i omvårdnadsboende

Detta är ett räkneexempel och visar på en möjlig ökning av behov av kommunal service. Hur behovet verkligen kommer att se ut kommer löpande att bedömas.

Förutom exemplen ovan kan det även behövas andra typer av social service, såsom fritidsgårdar. Idag har vi fritidsgårdar i Jämjö, Lyckeby och centrala Karlskrona. Det kan behövas fler fritidsgårdar i andra områden i kommunen. Även socialförvaltningen och arbetsmarknadsförvaltningen kan få ökade behov i och med ett ökat antal invånare.

Hur tillväxten sker är av stor vikt för att kunna upprätthålla god social service i alla kommunens delar. Det är av stor vikt att den kommunala servicen kan följa med i utbyggnadstakten. Detta förutsätter samordning mellan olika kommunala förvaltningar. Vid utbyggnad av ett nytt område behöver kommunal service såsom förskola komma tidigt. Inom utbyggnadsstrategin som ska tas fram parallellt med översiktsplanen kommer resonemang om behov av samordnade satsningar att fördjupas.

Teknisk infrastruktur

Utbyggnad av nya bostäder, verksamheter och service kommer innebära ett ökat tryck på och även en utbyggnad av teknisk infrastruktur. Det kan vara exempelvis vatten- och avlopp, vägar, fjärrvärmenät, elnät, osv. Teknisk infrastruktur är en stor kostnad, däremot kan det vara så att det finns kapacitet för fler invånare redan idag i vissa system vilket gör att utbyggnaden inte behöver ske direkt utan kan planeras som en framtida investering på längre sikt. Vid placering av nya bostads- och verksamhetsområden kan vi även styra till ett mer effektivt nyttjande av teknisk infrastruktur. Det kan exempelvis vara att bebyggelsen placeras tätare så att mindre gatumark behövs eller att byggnation sker i områden som redan idag är anslutna till fjärrvärmenätet.

Övriga investeringar

Det kan även behövas andra, icke kommunala, investeringar för att nå eller tillgodose behoven hos en ökande befolkning. Sett till tillgången på arbetskraft inom de prioriterade branscherna i Karlskrona kommun är det mycket viktigt att BTH tillåts utvecklas. För att tillåta en ökad tillgång på arbetskraft även inom andra branscher så kan utveckling av BTH men även andra högre utbildningar vara en stor tillgång. Här kan alltså krävas investeringar i befintliga högre utbildningar inom kommunen eller att det tillkommer fler typer av högre utbildningar.

Uppföljning

Enligt miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) innehålla en redogörelse för de åtgärder som planeras att följas upp gällande den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen kan medföra. I detta avsnitt redovisas hur uppföljning ska ske för hållbarhetsbedömningen vilket även inkluderar MKB.

Uppföljning av den betydande miljöpåverkan samt de sociala och ekonomiska effekterna av översiktsplanen ska göras vid aktualitetsprövningen varje mandatperiod. Vissa åtgärder följs löpande upp inom ramen för ordinarie arbete. Uppföljningen som görs ska grunda sig i de möjliga negativa effekter samt åtgärder för att minimera eller lindra dessa effekter som översiktsplanen redovisar. Exempel på frågor som bör inkluderas är:

Miljömässiga effekter

- Utveckling av andel trafikanter som använder sig av hållbara trafikslag såsom cykel eller kollektivtrafik.
- Vilka bostadstyper som tillförts bostadsbeståndet i kommunen samt upplåtelseformer.
- Fortsatt uppföljning av luftkvaliteten. Detta följs upp löpande av IVL Svenska Miljöinstitutet och resultatet kan sammanställas samtidigt som övriga aspekter.
- Uppföljning av möjlighet att avhjälpa kända miljöföroreningar inom kommunen.
- Utveckling av andel enskilda avlopp i kommunen.
- Hur de utpekade LIS-områdena har nyttjats.
- Hur stor areal jordbruksmark som tagits i anspråk för ny bebyggelse.
- Har mark med höga naturvärden tagits i anspråk för ny bebyggelse?
- Hur har skadelindringshierarkin tillämpats i planer och projekt?
- Uppföljning av eventuella ekologiska kompensationsåtgärder som genomförts.
- Uppföljning av vattenkvalité genomförs inom ramen för Vattenmyndighetens arbete. Resultaten bör följas upp löpande av Karlskrona kommun och kan sammanställas samtidigt som övriga aspekter.
- Uppföljning av prognos av framtida vattenförsörjning, alternativt arbete med att säkra framtida vattenförsörjning.

Förutsättningar



Omvärldsanalys

Världen omkring oss förändras i en allt snabbare takt, inte minst i och med den tekniska utvecklingen och rådande klimatförändringar. Måläret för översiktsplanen är år 2050, vilket kan ses som ett långt tidsperspektiv. Att då förutse hur samhället kommer se ut och vilka faktorer som kommer påverka vad vi behöver planera för kan vara svårt.

Framtiden är till viss del väldigt oviss men det som går att konstatera är att omvärlden kommer att förändras inom planperioden för översiktsplanen. Vid en utveckling av kommunen handlar det både om att försöka förutse hur utvecklingen kommer te sig samtidigt som det är viktigt att skapa förutsättningar för ett flexibelt, robust och uthålligt samhälle som klarar av att möta förändringar. Det handlar även om att både se potentialen i de förändringar som sker men även beakta de negativa effekter som kan förutspås uppkomma. För Karlskrona kommun handlar det därmed om att vara med och skapa ett samhälle som ständigt anpassas till en föränderlig omvärld samtidigt som det handlar om att Karlskrona ska utvecklas i en riktning som kan bidra till att förbättra den omvärld vi lever i. Karlskrona kommuns Trend och omvärldsanalys 2022 lyfter viktiga trender både i vår omvärld och närvärld som måste beaktas. Med utgångspunkt från analysen presenteras här nedan några av de trender som spås få stor inverkan på kommunen och bör beaktas vid planering och utveckling.

Globalisering

Med globalisering menas att stater och samhällen över hela jorden knyts samman i ömsesidiga beroendeförhållanden. Konkret menas då handel, gränsöverskridande investeringar och kapitalflöden samt utbyte av information och teknologi mellan länder. Globaliseringen leder även till ett ökat utbyte och påverkan av olika kulturfenomen, attityder och livsåskådningar. Några viktiga positiva konsekvenser av en ökad globalisering är en ökad global ekonomisk tillväxt och minskad fattigdom i utvecklingsländer.

Globaliseringen är i många aspekter något positivt eftersom det bidrar till att skapa nya möjligheter för utbyte mellan länder och även städer. Däremot blir den nationella och lokala ekonomin allt mer beroende av den globala marknaden och de förändringar som sker där. Sakor som händer på andra platser i världen, långt från Sverige, kan få konsekvenser även här.

Globaliseringens påverkan på det lokala samhället har aldrig varit större. Pandemin har skapat olika former av handelskrig när länder har bunkrat varor. I förlängningen kan en sådan utveckling leda till att flera länder flyttar hem produktion av olika varor. Coronapandemin ändrade förutsättningarna för företag, verksamheter och människor, även i Karlskrona. Omställningen som det lokala samhället, företag, organisationer och enskilda individer har gjort visar på stor innovationsförmåga och kreativitet inom kommunens gränser. I Karlskrona finns en global arbetsmarknad i form av stora och små företag, Blekinge tekniska högskola och ett flertal statliga myndigheter som alla är beroende av fungerande globala handelsmönster, kunskap och kompetenser.

Demografiska förändringar

Sveriges ekonomi och arbetsmarknad påverkas av den demografiska utvecklingen. Befolkningens storlek och ålderssammansättning påverkar efterfrågan på välfärdstjänster ex; skola, sjukvård och äldreomsorg. Det föds förhållandevis många barn i Sverige, till skillnad mot många andra EU-länder. Tillsammans med en historiskt snabb befolkningsökning genom stor flyktinginvandring har detta genererat en generellt ung befolkning.

Utmaningen för välfärdsystemet är i vilken omfattning och takt som nyanlända kommer i arbete och kan bidra till finansieringen av välfärden. Lite tyder på att antalet flyktingar i världen kommer minska i närtid. Krig, vattenbrist, samt korruperade och illa fungerande statsbildningar kommer sannolikt fortsätta att driva folk på flykt. Allt fler kommer dessutom att leva allt längre, vilket i framtiden kommer att öka kraven på välfärdsservicen. Krav i form av innovationer, utveckling av kommunikationsvägar och förändrat digitalt arbetssätt.

För Karlskrona kommun innebär det här att det är viktigt att skapa en bostadsförsörjning för alla för att möta den demografiska förändringen framöver.



Attraktiva livsmiljöer

Allt fler människor väljer boendeort först och pendlar till sitt arbete snarare än att bosätta sig där arbetet finns. Det ställer krav på kommunen att erbjuda attraktiva bostäder med den service som efterfrågas, såsom förskola och skola, goda pendlingsmöjligheter, utbud av affärer, kulturupplevelser och närhet till rekreation. Lokala företag är även beroende av att människor vill bo och leva i kommunen. Kommunens attraktivitet blir därför allt viktigare för att garantera en god kompetensförsörjning.

Urbanisering

Urbaniseringen är förhållandevis stor i landet och innebär att allt fler väljer att bo centralt i städerna. Det är främst storstäderna, samt universitets- och högskolestäder som växer. Men, urbaniseringen syns även i en mindre skala då städer och tätorter generellt får fler invånare och landsbygden färre. Denna trend märks även i Karlskrona kommun. Främst beror ökningen på att allt fler utrikesfödda, kvinnor i barnafödande åldrar och ungdomar söker sig till städerna. När allt fler söker sig till kommunens centrala delar skapas nya krav då fler människor och funktioner samlas på en liten yta. Stadsplanering i stråk för att gynna kollektivtrafiken, fler cykelvägar, bilfria offentliga utrymmen, funktionsblandning och förädling av bebyggelsemiljön blir därför viktiga utvecklingsfrågor.

Bostadsbrist

I Karlskrona, som i många andra städer, råder bostadsbrist för dem som av olika anledningar inte har möjlighet att välja de boenden som de efterfrågar, medan de som har råd inte lider av bostadsbrist. Därför måste kommunen bryta rådande bostadsstrukturer rent byggmässigt och fokusera mer på allmännyttan. Det kan man uppnå genom att öka funktionsblandningen av boenden och exempelvis bygga om tomma lokaler till hyresbostäder.

Turism

Turismen genererar utmaningar gällande dess skala. Turismen ska vara ”lagom” stor i kommunen. En allt för stor turism kan leda till höjda priser på boenden som inte befolkas året om. Det skulle göra staden öde och försvåra för invånarna att bo i sin egen stad.

Ett ökat fokus på landsbygden

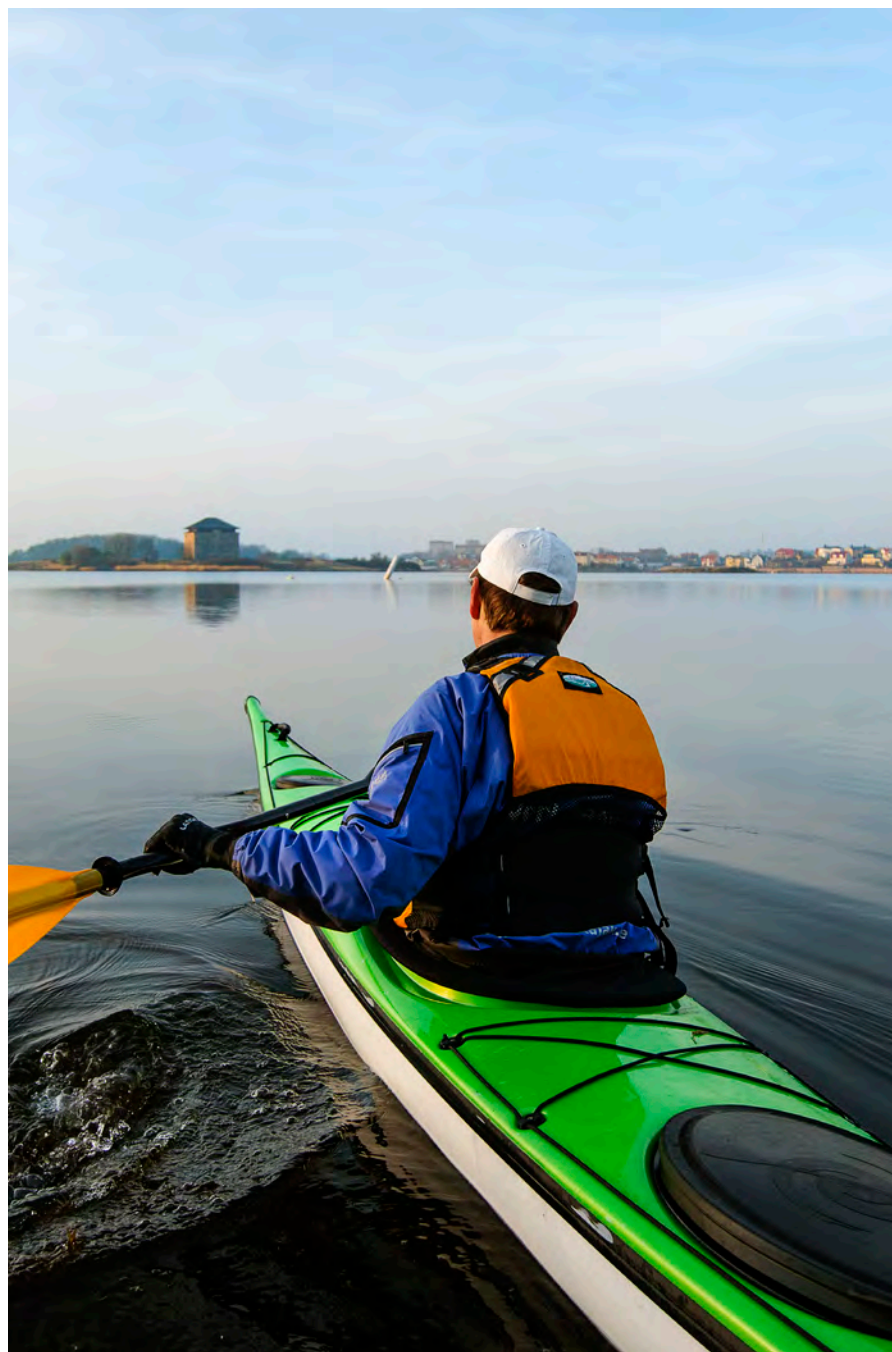
Både landsbygden och skärgården måste ha tillgång till bra skolor och förskolor. Annars riskerar dessa samhällen att dö ut. Satsningar på landsbygden och skärgården genom bättre fysisk- och digital infrastruktur kan ge mer jämlika möjligheter mellan stad och landsbygd/skärgård. Att öka tillgången till fibernätverk möjliggör till exempel för äldre personer att bo kvar hemma längre med hjälp av olika larmsystem och servicetjänster som kräver bra uppkoppling.

Nyttja läget

Karlskrona kommun skapar genom översiktsplanen förutsättningar för tillväxt, samt möjlighet för kommuninvånarna att leva och verka i attraktiva lägen i Karlskrona. Kommunens varierande landskapstyper ska ses som en styrka för kommunen.

Kommunen måste ta vara på de unika miljöerna med skärgården, staden och landsbygden. Vattnet bör användas som identitetsbärare och attraktionskraft, såväl i centrala staden som på landsbygden, med skärgårdssamhällen och utveckling kring sjöar. Genom att se vattnet som en möjlighet för till exempel transporter, kan Karlskrona profilera sig som ”Staden i havet”. Karlskrona har möjligheten att ha ett kreativt och öppet kulturliv med en internationell atmosfär. Med olika sorters boenden i attraktiva miljöer får alla möjlighet till ett aktivt liv, oavsett ålder.

För att Karlskrona kommun ska kunna ställa krav på exempelvis blandad bebyggelse behöver kommunen äga marken. Därför behöver kommunen köpa in mer mark och satsa på översiktsplanering.



Klimat och miljöförändringar

Klimatförändringar är ett globalt fenomen som har sin grund i att växthusgaser, till exempel koldioxid, metan och lustgas, släpps ut i atmosfären. Dessa gör att jordens medeltemperatur höjs, vilket skapar en rad negativa följdverkningar. Klimatförändringar medför en ökning av katastrofer och kriser i form av översvämningar, torka, stormar, utslagna ekosystem, nya sjukdomar, konflikter om vattenresurser samt människor på flykt. Beteende- och teknikförändringar kommer att spela en mycket viktig roll, både för att begränsa men också för att hantera effekterna av klimatförändringarna.

Hoten från klimat- och miljöförändringar innebär att allt fler organisationer och medborgare ställer om till en mer hållbar livsstil. Samtidigt ökar kraven på kommunen att ta en mer ledande roll i omställningsarbetet. För kommunen innefattar detta bl.a. att skydda ekosystemtjänster, rusta verksamheter för att hantera klimat- och miljöförändringar, samt att stödja kommuninvånarna i beteendeförändring som gynna ekologisk hållbarhet.

Alla utsläpp är lokala, men påverkar klimatet globalt. Karlskrona kommun behöver bidra till att minimera kommunens påverkan på klimatet. Samtidigt måste kommunen ta i beredskap att klimatförändringarna kommer öka framöver.

Karlskrona kommun är en kustkommun där över 40 000 invånare bor söder och öster om E22, det vill säga inom kustnära områden. Det är därför av stor vikt att rådande och framtida klimatförändringar vägs in i samhällsutvecklingen, både utifrån lokala aspekter men även globala. I Karlskrona förväntas lokala effekter av klimatförändringar leda till att havsnivån höjs samt att extremväder i form av kraftiga skyfall, perioder av torka och kraftiga värmeböljor ökar i framtiden.

Dricksvatten

Karlskrona kommun kan i framtiden få svårigheter att säkerställa dricksvatten till alla kommuninvånare. Lyckebyån är idag Karlskronas primära källa för dricksvatten. Perioder av torka kan leda till att vattenmagasinet sinar och att produktion av dricksvatten försvåras.

Havsnivån höjs

Samhällsplaneringen behöver ta hänsyn till att havsnivån kommer att höjas. Det kommer att skapa nya utmaningar att skydda människor, infrastruktur och byggnader.

Nederbörd

Intensiva skyfall kommer att bli allt vanligare i framtiden. Effekterna kan bli att lokala översvämningar uppstår och avloppsledningsnätet blir överbelastat. I sin tur kan till exempel källare i bostadshus översvämmas. Hårdgjorda ytor såsom vägar, parkeringar och tak kan förvärra effekterna då uppsugningsförmåga hos dessa saknas. Effekterna kan mildras genom att fler grönytor, till exempel gröna tak, skapas.

Värmeböljor

Extremtemperaturer har en stor påverkan på människor och riskerar att leda till värmeslag, uttorkning och i värsta fall dödsfall. För kommunens verksamheter innebär det att byggnader som skolor och särskilda boenden behöver anpassas för att kunna säkerställa ett hälsosamt klimat för elever och brukare. Det innebär även påfrestningar för personal som kan behöva anpassningar i arbetet för att inte må dåligt.

När ovanstående händelser inträffar allt oftare behöver kommunen ha planer för akut beredskap. För flertalet scenarier kan man minimera riskerna, men inte alla extremhändelser. Det kommer att krävas en gedigen beredskap för att kunna möta händelserna i det akuta förloppet. Karlskrona kommun anpassar redan idag flera särskilda boenden för extremväder och har en beredskap för extrema situationer. Samhällsplaneringen kring nybyggnation inbegriper riskerna för framtida klimatförändringar. Det gäller dock inte existerande byggnader i samma utsträckning.

Omställning mot ett hållbart samhälle

Sverige ställer om till ett grönare och hållbart samhälle. Förväntningarna på Karlskrona kommun har därmed en central roll i arbetet för ett hållbart samhälle är stort, både från medborgare och från besökare.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är det naturen redan gör som människor sedan kan dra nytta av. Naturliga lösningar som kan skapa renare luft och vatten, ge mat på tallriken eller motverka katastrofer som översvämningar och skogsbränder. När ett ekosystem rubbas kan det leda till negativa konsekvenser, allt från övergödda vattendrag och insektsdöd till torka och översvämning.

Människor trivs och mår bättre av att bo med närhet till vatten och grönområden. Ekosystemtjänster utgör en naturlig del av stadsplaneringen i allt fler moderna städer. Att låta naturen finnas kvar i staden fyller en rad olika funktioner. Träd med täta lövverk dämpar buller, binder koldioxid och tar upp luftföroreningar. Gröna tak, växtlighet och vattensamlingar förbättrar luften, reglerar temperaturer och gör att vattnet har någonstans att ta vägen vid regn och skyfall. Lägg därtill till upplevelsen av vackra och behagliga miljöer.

När Karlskrona kommun planerar för den framtida utvecklingen bör det ständigt finnas en koppling till den biologiska mångfalden. Det kan genomföras genom att medvetet skydda ekosystemtjänsternas leverans till samhället. Det vill säga medvetet skydda luften vi andas, vattnet vi dricker och de växter och djur som vi äter.

Kapacitet i elnätet

Utmaningar och kraven på elnätet förväntas att öka på grund av bland annat el-transporter, bostadsbyggande, verksamhetsetableringar och ökad elanvändning i stort. De långsiktiga riskerna för kapacitetsbrist måste bevakas och prioriteras. Karlskrona kommun arbetar redan idag med miljövänliga och lokalt producerad el, men omfattningen måste hela tiden utökas.

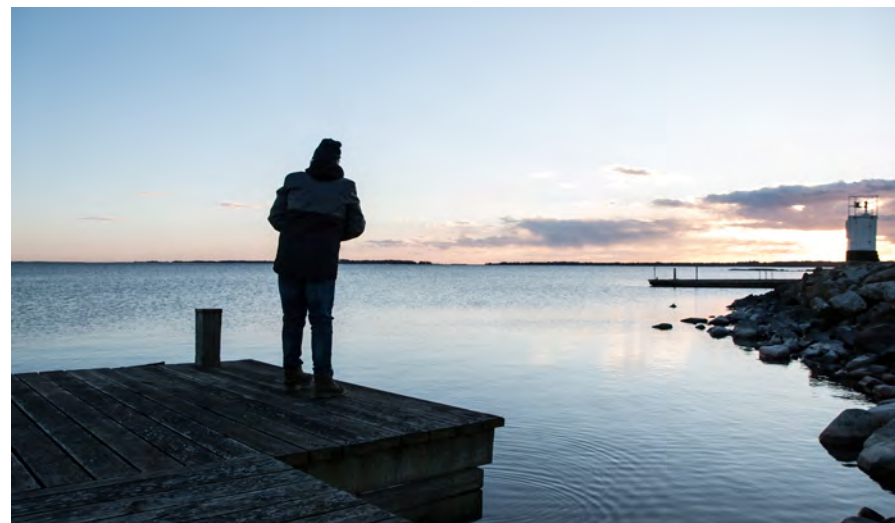
Långsiktig hållbarhet

Hållbarhetsfrågan har kommit att bli starkt förknippad med människors livsstil och värderingar. Ofta präglas inställningen till olika miljöfrågor av individens egen situation. Hur medborgare uppfattar hållbarhetsfrågan skiljer sig ofta mellan generationer, kön, olika socioekonomiska grupper i samhället och var man bor. Insatser som påverkar individens beteende blir därför en viktig del för att nå ett mer hållbart samhälle.

Den offentliga debatten driver hållbarhetsfrågan allt mer mot individens egenansvar. Begrepp som ”köttskam” och ”flygskam” delar upp individer i de som gör rätt och de som gör fel. För att få med alla medborgare i det långsiktiga hållbarhetsarbetet krävs utökade insatser att skapa möjligheter för individen att göra hållbara val i sin vardag, till exempel att nyttja tillgänglig kollektivtrafik, sopsorteringsystem och säkra cykelvägar.

Möjliggörande för landsbygds- och skärgårdsutveckling

Karlskrona kommun har unika miljöer som kan möjliggöra en fortsatt utveckling inom kommunen. Landsbygd- och skärgårdsutvecklingen är beroende av hållbar utveckling och hållbar infrastruktur för en fortsatt näringsutveckling och goda boendemiljöer. Att utveckla landsbygden är starkt kopplat till att öka graden av lokal självförsörjning.



Kommunikation och teknikutveckling

Ny tid, ny teknik och nya sätt att kommunicera på har ändrat karaktären på det samhälleliga deltagandet. Informationslandskapet blir allt mer splittrat och det ställs nya krav på kommunikationen med medborgare och medarbetare. Den tekniska utvecklingen och digitaliseringen har lett till att mediasamhället förändras radikalt. Fler medborgare har möjlighet att engagera sig i olika frågor och har större tillgång till information än någonsin. Utvecklingen går snabbt och har krävt, och kräver fortfarande, en omställning hos många kommuner för att kunna möta mottagarens behov och förväntningar på snabb, tydlig och transparent information.

Den allt snabbare teknikutvecklingen leder till omvälvande förändringar i samhället. Såväl arbetsmarknaden som välfärdstjänster kommer att påverkas på en rad olika sätt. Den tekniska utvecklingen kan skapa möjligheter att lyfta folk ur fattigdom och öka välståndet runt om i världen. Men, utvecklingen kan även ändra styrkeförhållanden mellan olika länder, branscher och företag. De individer och platser som inte följer med i utvecklingen kan drabbas hårt och hamna på efterkälken.

Förändringar på arbetsmarknaden och inom utbildningssektorn är ingen ny företeelse. Omställningstakten spås däremot att öka. Teknikkompetens är inte längre en spetskompetens utan ses som grundkunskap inom allt fler yrken. Matchning och kompetensutveckling genom livet är viktig för att uppnå Karlskrona kommuns mål att vara en attraktiv arbetsgivare. En växande användning av digitala lösningar gör att invånarna i allt högre grad förväntar sig enkla, omedelbara och situationsanpassade lösningar.

Kommunikationsteknologin möjliggör globala nätverksbyggen och ständig uppkoppling till internet kommer snart vara en naturlig del av livet för alla medborgare. Teknologin gör att den fysiska platsen för arbete och studier spelar mindre roll. Istället kan offentliga miljöer och hemmiljön bli viktigare då arbetet och studerandet kan utföras var man än är. Teknikutveckling kan innebära att resmönstret förändras med exempelvis övergång till mer miljövänliga alternativ till bilen. Detta skulle bland annat påverka behov av parkeringar och utrymme för gator på längre sikt.

Kunskapsförsörjning

Framtida kompetensförsörjning är en central fråga för Karlskrona kommun såväl som det lokala näringslivet. Tillgången till personal påverkas framöver av stora pensionsavgångar, matchningsproblem, ökade krav på arbetsgivare, behov av specifik kompetens och ett ökat behov av välfärd. Många företag upplever att tillgången på arbetskraft är det enskilt största tillväxthindret.

Tillväxt inom näringslivet och en utveckling för de företag som finns i Karlskrona kommun bygger på att det finns tillräckligt med kvalificerad arbetskraft. Idag följer företagen efter arbetskraften och det är därför av stor vikt att Karlskrona är en attraktiv plats för människor att bo på. Även möjligheter till pendling från omkringliggande kommuner är viktigt att utveckla.

Demografi

Befolkningsstrukturen påverkar möjligheterna att på sikt bibehålla antalet anställda över tid. Det kommer uppstå utmaningar i att ersätta de anställda som i närtid går i pension med den befintliga befolkningen i kommunen. För att finna lösningar på detta krävs nya arbetsätt, vilket i sin tur ställer krav på ny kompetens.

Attraktiv arbetsgivare och plats

Karlskrona kommun har mycket att erbjuda, men kännedomen om Karlskrona är liten utanför länet. Kommunen behöver profileras och marknadsföras bättre. Studenter och militärer tenderar att flytta till kommunen, men lämna efter avslutade studier och tjänst. Om dessa grupper istället stannar skulle mängden tillgänglig arbetskraft i kommunen snabbt öka.

Segregation

Ojämligheten i levnadsvillkor ökar i Sverige, både mellan individer och mellan olika geografiska områden. Inkomstskillnaderna växer liksom skillnaderna i sysselsättning och hälsa. Samtidigt blir den offentliga diskussionen allt mer åsiktpolariserat.

Under 2000-talet visar utvecklingen i Sverige att allt fler med en högre utbildningsnivå i större utsträckning samlas i städerna, där arbetsmarknaden för högutbildade är större. Samma utveckling syns även i Blekinge där den eftergymnasialt utbildade befolkningen allt mer koncentrerats till Karlskrona. En föryngrad befolkning och ökad tillgång till högre utbildning har lett till att andelen eftergymnasialt utbildade i Karlskrona ökat från 33 procent år 2001 till 44 procent år 2017. Skillnaderna mellan andelen högutbildade i olika kommuner är dock stora.

Inkomstgapet mellan låginkomstområden i kommunen och Karlskrona kommun som helhet ökar. Detta till följd av att inkomsterna i områden med låg förvärvsfrekvens och låga inkomster ökar i lägre takt än övriga områden.

Socioekonomiska skillnader mellan kommuner

Karlskrona har en segregerad befolkning med skillnader i utbildningsnivå, inkomst och förvärvsarbete i de olika kommunerna. Segregation är ett mångfacetterat problem med inverkan på hela samhället, till exempel boendesegregation, arbetsmarknadssegregation och skolsegregation.

Trygghet och tillit

En socioekonomisk ojämlikhet riskerar att försvaga den kommunala sociala sammanhållningen. Trygghetsundersökningen visar att känslan av trygghet påverkas av var vi bor. Invånare i socioekonomiskt mer välbärgade bostadsområden upplever sig generellt tryggare än invånare i socioekonomiskt mer utsatta områden.

Andra faktorer, till exempel jämställdhet och ålder, påverkar känsla av trygghet. Bland äldre kvinnor är andelen som känner sig otrygg och oroliga för brott högre än i andra grupper i Karlskrona kommun.

Brottsförebyggande rådet pekar på att den enda verkliga otryggheten är den som folk upplever. En känsla av otrygghet kan leda till stora konsekvenser, inte bara för den enskilda individen, även för samhället i helhet.

Vissa grupper i samhället har generellt lägre tillit än genomsnittet, till exempel unga, lågutbildade och arbetslösa. En minskad tillit riskerar att minska tilltron på demokratin som institution och den offentliga sektorn. Samtidigt påverkas samspelet mellan människor och grupper i samhället. Vilket i längden kan leda till ökade samhällskostnader då beslut blir svårare, långsammare och mer omständliga att fatta.

Samhällets segregation berör hela kommunen som organisation. Alla insatser bör ske brett och på en övergripande nivå. I Översiktsplan 2050 föreslås en blandad bebyggelse och bostäder för alla. Ett förändrat bostadsbyggande är dock bara en del av lösningen. En rad andra insatser måste till, som stöd och förebyggande insatser inom utbildningssystemet, trygghetsarbete och integrationsarbete. Kommunen måste samverka med externa parter, inte minst civilsamhället som kan bidra med ett ökat medborgarperspektiv.



Mål, planer och program

Det finns en rad styrdokument som utgör en ram för kommunens verksamhet och som påverkar samhällsplaneringen. Översiktsplanen har en viktig roll i att ta hänsyn till och samordna kommunens önskade utveckling kring mark- och vattenanvändning med internationella, nationella, regionala och kommunala mål, visioner, strategier och lagstiftning. Dessa dokument har utgjort underlag för arbetet med översiktsplanen.

Internationella styrdokument

Agenda 2030 och globala målen

I september 2015 antog FN:s generalförsamling en resolution med 17 globala mål för en bättre värld - Agenda 2030. Alla medlemsländer i FN har förbundit sig att tillsammans uppnå en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling. Agenda 2030 syftar till att, utifrån gemensamma målsättningar, avskaffa fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Dessa inkluderar även målsättningar kring hållbara städer, hav och marina resurser samt ekosystem och biologisk mångfald. Läs mer om Agenda 2030 här: www.globalamalen.se

Biosfärområde Blekinge Arkipelag

År 2011 utnämndes biosfärområdet Blekinge Arkipelag av FN-organet Unesco. Biosfärområden fungerar som modellområden för hållbar utveckling med syfte att skapa en balans mellan människa och miljö. De formas efter lokala förutsättningar och baseras på lokal delaktighet. Blekinge Arkipelag är namnet på kusten och skärgården i Karlskrona, Ronneby och Karlshamns kommuner. Det är också namnet på den

organisation som driver och förvaltar biosfärområdet. Organisationens uppdrag är att stödja, bevara och utveckla områdets natur, kultur och entreprenörskap. Biosfärområde Blekinge Arkipelag är det första svenska biosfärområdet med fokus på Östersjön. Genom olika typer av projekt stöttas traktens företagare med fokus på hållbarhet, såväl social som ekologisk. Målet är att skapa ett levande samhälle med god ekonomi och ökad turism och dessutom ger det möjligheter att testa nya former av samarbeten och företagande som även inspirerar andra att slå ett slag för hållbar utveckling. Läs mer om biosfärområdet Blekinge Arkipelag här: www.blekingearkipelag.se

Världsarvskonventionen

Konventionen om skydd för världens natur- och kulturarv från 1972, den s k Världsarvskonventionen är Unescos mest kända konvention och 190 av Unescos medlemsländer har undertecknat den.

Östersjöstrategi

EU:s strategi för Östersjöregionen (EUSBSR) är ett samarbete mellan EU:s länder runt Östersjön. Strategin har tre huvudsakliga mål: rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välbördet.

Nationella styrdokument

Det finns cirka 100 nationella mål som har koppling till samhällsplanering. I PBL står det att kommunerna ska ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Bland annat innefattar det miljömål, folkhälsomål och jämställdhetsmål.

Friluftsliv

I december 2010 beslutade regeringen om tio mål för friluftslivspolitik. Friluftslivspolitik ska stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv. Genom ett nyligen bildat friluftsråd med länsstyrelsen i Blekinge som sammankallande kommer en regional handlingsplan för friluftsliv att tas fram. I detta arbete kommer de viktigaste friluftspolitiska målen för Blekinge att pekas ut och vidareutvecklas.

Jämställdhetsmål

Jämställdhet mellan kvinnor och män är en grundläggande statsrättslig norm och ett tydligt politiskt mål i Sverige. Jämställdhetspolitikens övergripande mål är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. I skrivelsen bryts jämställdhetspolitikens övergripande mål ned i sex delmål som anger fokus och inriktning för jämställdhetspolitiken.

Nationell bredbandsstrategi

Strategin har visionen ett helt uppkopplat Sverige eftersom det skapar förutsättningar för att bo och verka i hela landet, driva tillväxt och innovativ produktion. På kort sikt höjs målsättningen till att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s redan år 2020. På längre sikt bedöms att det behövs mål på två områden; tillgång till snabbt bredband i hela Sverige och till stabila mobila tjänster av god kvalitet – där ledordet är ”användning utan upplevd begränsning”.

Nationell godstransportstrategi

Syftet med strategin är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ger en sammanfattande bild av nuläget och tydliggör den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. Till strategin kopplas prioriterade insatser. Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Nationell livsmedelsstrategi

Vi blir fler och fler människor på jorden, och vi behöver alla äta. Det innebär att efterfrågan på mat ökar, i Sverige så väl som globalt. Maten vi äter måste produceras någonstans, frågan är var och hur. Den nationella livsmedelsstrategin med sikte mot år 2030 omfattar hela livsmedelskedjan. En långsiktig strategi bidrar till att potentialen för hela livsmedelskedjan nyttjas fullt ut. Det innebär en ökad och hållbar produktion av mat som kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet och ge konsumenter, oavsett bakgrund, bättre förutsättningar att göra medvetna val.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029

I maj 2018 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperiod, 2018–2029. Infrastruktursatsningarna i den trafikslagsövergripande planen ska bidra till en omställning till ett fossilfritt välfärdsland, ett Sverige som håller ihop, ett ökat bostadsbyggande och förbättrade förutsättningar för näringslivet. Rätt investeringar i transportinfrastrukturen bygger Sverige starkt och hållbart för framtiden.

Nationell världsarvsstrategi

Den nationella strategin ger en samlad beskrivning av hur Sverige arbetar med Unescos världsarvskonvention idag och hur arbetet ska inriktas framöver.

Statliga havsplaner

Havs- och vattenmyndigheten har i uppdrag att ta fram förslag till Sveriges första statliga havsplaner, för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Havsplaner ger vägledning om vad som är den mest lämpliga användningen av havet. De vägleder nationella myndigheter, kommuner och domstolar i kommande beslut, förvaltning, planering och tillståndsprövningar. Havsplanerna ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. De förenar näringspolitiska mål, sociala mål och miljömål.

Sveriges nationella folkhälsomål

Sverige har ett nationellt övergripande mål för folkhälsopolitiken som lyder: Att skapa samhällsliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Till det finns sju målområden

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet

Sveriges miljömål

Riksdagen beslutade den 28 april 1999 att det skulle finnas femton nationella miljö kvalitetsmål för Sverige. I november 2005 antogs ett sextonde miljö kvalitetsmål om biologisk mångfald. Därutöver finns det ett övergripande generationsmål samt ett antal etappmål. Målen fokuserar på den ekologiska dimensionen av de globala målen och utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Att uppnå miljömålen innebär således att Sverige uppnår den ekologiska dimensionen av Agenda 2030. Miljö kvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela Sveriges miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers.

Regionala styrdokument

Interkommunal havsplan för Blekinges kustkommuner

Kustkommunerna i Blekinge inledde ett gemensamt arbete under 2015 med att, i samverkan med länsstyrelsen, inventera kunskapsunderlag och hitta strukturerna för att ta fram en gemensam havsplan i form av en fördjupad översiktsplan. Havsplanen för Blekinges kustkommuner har nu antagits av samtliga kommuner.

Klimat- och energistrategi för Blekinge

Länsstyrelserna har i uppdrag att på regional nivå samordna arbetet med att anpassa samhället till ett förändrat klimat. Länsstyrelsen Blekinge har i samverkan med representanter från näringsliv, offentliga organisationer och myndigheter tagit fram en klimat- och energistrategi. Klimat- och energistrategin innehåller mål som tar sikte på ett klimatneutralt Blekinge till år 2040.

Länstransportplan 2018-2029

Länstransportplanen fastställdes av regionstyrelsen under 2018 och beskriver politiskt beslutade prioriteringar gällande åtgärder i Blekinges infrastruktur fram till 2029.

Plattform för grön infrastruktur

Länsstyrelsen arbetar med att ta fram en regional handlingsplan för grön infrastruktur. Som ett första steg i arbetet har en plattform för arbetet med grön infrastruktur tagits fram. Den innehåller både kunskapsunderlag och vägledning i arbetet med grön infrastruktur.

Regional bredbandsstrategi för Blekinge

Region Blekinge har tagit fram den regionala bredbandstrategin för Blekinge. I strategin framhävs att tillgången till bredband är en grundläggande förutsättning för hållbar regional utveckling med hög livskvalitet, ett expansivt och innovativt näringsliv och ett samhälle som tar till vara på digitaliseringens möjligheter för såväl arbete, studier, samhällsservice och delaktighet och inflytande.

Regional cykelstrategi 2018-2029

Region Blekinge har tagit fram en regional cykelstrategi för Blekinge som ska gälla mellan 2018-2029. Strategin visar på hur cykelvägnätet kan byggas ut i länet för att skapa en säker miljö för cyklister samt för att uppmuntra till ökad cykling. Ett regionalt cykelvägnät pekas ut och riktlinjer för kombinationen av cykel och kollektiva färdmedel presenteras även.

Regional dricksvattenförsörjningsplan för Blekinge län

Syftet med den regionala dricksvattenförsörjningsplanen är att säkerställa långsiktig tillgång till vattenresurser för dricksvattenförsörjningen i Blekinge län. I vattenförsörjningsplanen utpekade de resurser som är viktiga för den långsiktiga dricksvattenförsörjningen i Blekinge ut.

Regional utvecklingsstrategi

Region Blekinge har det regionala utvecklingsansvaret i Blekinge. I uppdraget ingår ansvar för att tillsammans med Blekinges aktörer ta fram en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för att förverkliga strategin. I den regionala utvecklingsstrategin, Växtplats Blekinge, som antogs 2022 har fyra förhållningssätt arbetats fram som både genomsyrar strategin och som skall beaktas i kommande satsningar i länet. De fyra förhållningssätten är; hållbar tillväxt och utveckling, folkhälsa, strategiska noder, samt digital omställning.

Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2017-2020

Syftet med Blekinges regionala åtgärdsprogram är att uppmärksamma viktiga insatsområden och åtgärder för att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen.

Strukturbild Blekinge (2.0)

För att Blekinge ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt krävs att länets offentliga aktörer arbetar med en gemensam strategisk planering. Arbetet med Strukturbild Blekinge syftar till att öka samverkan och stärka kopplingen mellan kommunal fysisk planering, regionala utvecklingsfrågor och regional utvecklingsplanering, samt att få till en samsyn kring

Blekinges viktigaste utvecklingsfrågor. Det handlar till stor del om att hålla igång en stadigvarande dialog mellan samhällsplaneringens aktörer lokalt och regionalt i länet, för att få till kopplingen mellan kommunal fysisk planering och regionala utvecklingsfrågor samt utvecklingsplanering.

Inom strukturbildsarbetet har regionalt kunskaps-, besluts- och planeringsunderlag tagits fram för att användas framöver i olika planeringsprocesser, exempelvis vid planering av kollektivtrafik, transporter och ny bebyggelse. Exempel på kunskapsunderlag som tagits fram är:

Studie kring orternas roller, samspel och utvecklingspotential - Blekinges funktionella geografi

Regionala kartor som visar funktionella samband inom och utanför länet - Slutrapport Strukturbild Blekinge, 2015

Trafikförsörjningsprogram 2020-2023

Trafikförsörjningsprogrammet är en beskrivning av hur kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att politiskt beslutade ambitioner för Blekinge uppnås. Konkreta mål för perioden 2020 – 2023 presenteras, liksom långsiktigare mål och en vision för år 2050. Dokumentet ska vara ett underlag vid kommunernas beslut om infrastrukturåtgärder samt vara styrande för prioriteringen av åtgärder på statliga vägar och järnvägar i länstransportplanen.

Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona strategi och handlingsplan

På uppdrag av världsarvsrådet tog Länsstyrelsen år 2009 fram ett Strategi och inriktningsprogram samt en Handlingsplan för Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

Kommunala styrdokument

Bostadsförsörjningsprogram

Varje kommun ska ha riktlinjer för bostadsförsörjningen som ska antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Karlskronas bostadsförsörjningsprogram är uppdelat i två delar, där det första redovisar den politiska målbilden med bostadsförsörjningen och den andra utgör ett handlingsprogram uppdelat på stadsdelsnivå där mer områdesspecifika strategier presenteras. Kommunfullmäktige antog en uppdatering av riktlinjer för bostadsförsörjningen 2021. Det tillhörande handlingsprogrammet antogs 2018.

Cykelstrategi 2030

Karlskrona kommuns första cykelstrategi antogs 2014. En andra etapp av strategin togs fram 2017 och gäller mellan åren 2018-2021.

Dagvattenpolicy

Kommunen arbetar med att färdigställa en dagvattenpolicy. Syftet med policyn är att finna gemensamt antagna principer och riktlinjer som tydliggör kommunens ambition och som skapar ett gemensamt arbetssätt för att säkerställa långsiktigt hållbar dagvattenhantering. Dagvattenpolicyn ska utgöra ett underlag vid framtagande av detaljplaner och vid lovgivning.

Grönstrukturplan

Under 2008 tog Karlskrona kommun fram en kommuntäckande grönstrukturplan. Planen fungerar som ett underlag för kommunens utveckling av bebyggelse och grönstruktur i samverkan.

Handelsanalys

Handelsanalysen har bland annat kartlagt handelns förutsättningar, förbättringsmöjligheter och framtidsutsikter i centrum och i Karlskrona som helhet. Analysen utgör ett underlag för framtida arbete med att utveckla Karlskrona centrum och externa handelsområden.

Hållbarhetsprogrammet

Hållbarhetsprogrammet ersätter flera tidigare program och tar ett bredare grepp kring hållbarhetsarbetet för att tydliggöra planering, styrning och uppföljning av kommunens hållbarhetsarbete. Karlskrona ska vara ett öppet samhälle där alla kan leva ett rikt liv och där resurserna används på ett hållbart sätt socialt, ekologiskt och ekonomiskt.

IT-infrastrukturprogram för Karlskrona kommun 2016-2020

Målsättningen i programmet är desamma som Regeringens Bredbandsstrategi och Bredbandstrategi för Blekinge län som anger att: År 2020 finns ett sammanhängande öppet och robust fibernät som genom samverkan mellan marknadsaktörerna utgör grunden för Blekinges totala kommunikationsbehov.

År 2020 har minst 90 % av Blekinges hushåll och företag tillgång till bredband om minst 100Mbit/s.

År 2020 har alla Blekinges offentliga verksamheter och skolor tillgång till bredband om minst 100Mbit/s.

Klimatanpassningsplan

Hur påverkas Karlskrona kommuns verksamheter av ett förändrat klimat? Klimatanpassningsplanen underlättar arbetet med att anpassa kommunens verksamheter till exempelvis stigande havsvattennivåer. Till planen hör en handlingsplan med åtgärder på kort och lång sikt för att anpassa verksamheten.

Landsbygds- och skärgårdsprogram

Ett landsbygds- och skärgårdsprogram antogs av kommunfullmäktige våren 2018. Programmet presenterar målsättningar och möjliga åtgärder som syftar till utveckling av Karlskronas landsbygd och skärgård.

Lokalförsörjningsplan

Kommunen arbetar med att ta fram en lokalförsörjningsplan för kommunala verksamheter som till exempel skolor, LSS-boenden, äldreomsorg med flera. En handlingsplan kommer att tas fram där insatserna prioriteras och kopplas till kommunens budgetarbete med en årlig uppföljning.

Näringslivsstrategi

Näringslivsstrategin fastställdes av kommunfullmäktige under 2016 och gäller fram till och med 2018. Syftet med näringslivsstrategin är att beskriva hur kommunen ska agera för en hållbar tillväxt i samarbete med näringslivet och andra aktörer. Varje år sker en uppföljning och revidering och följs av en verksamhetsplan som tydliggör uppdrag och ansvar. Ett av målen är att kommunen ska ha god planberedskap för att möjliggöra nyetableringar och expansion av befintligt näringsliv.

Plan för förorenade områden

I centralorten utgörs mycket av marken av utfyllnader och därmed är sannolikheten stor att marken är förorenad. Det har även tidigare funnits stora industrier i de centrala delarna som också bidragit till att marken är förorenad. Problematiken kring förorenade områden är inte behandlad i nuvarande översiktsplan. En historisk översikt av förorenade områden i översiktsplanen skulle ge stöd i tidiga skeden och i prioriteringen av projekt. Ett sådant dokument är under framtagande.

Plan för Karlskronas skärgårdshamnar

Karlskrona kommun håller på att ta fram en plan för Karlskronas skärgårdshamnar som ska kartlägga utvecklingspotentialen för de kommunala skärgårdshamnarna. Planen kommer färdigställas under 2022.

Program för verksamhetsmark

Programmet syftar till att ge vägledning och stöd vid planering, lokalisering och utveckling av verksamheter. Det ska vara ett underlag för framtida etableringar av verksamheter fördelat på specifika områden och visa en samlad bild av kommunens övergripande viljeriktning. Kommunfullmäktige antog planen 2019.

Riktlinjer för parkering/cykel och bil

Parkeringsriktlinjerna för cykel och bil antogs av kommunfullmäktige 2017. Riktlinjerna ska vara ett hjälpmedel för den som vill bygga i Karlskrona att skapa rätt utrymme för parkering av cykel och bil. Riktlinjerna är också kommunens styrmedel för att uppnå målsättningarna om att fler resor ska ske med hållbara färdmedel, såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Parkeringsnormen utgör ett underlag vid framtagande av detaljplaner och vid lovgivning.

Strategi Karlskrona

Strategi Karlskrona togs fram 2007 och är en utredning med målsättningar och förslag på hur stadsmiljön på Trossö kan förbättras. Förslag ges bland annat på hur man kan stärka vattenkontakten, lyfta offentliga platser och minska trafikens negativa inverkan i centrum till förmån för fotgängare och cyklister. Strategin är dels ett underlag för översiktsplaneringen men ingår även som beslutsunderlag för detaljplaner, bygglov, stadsmiljöåtgärder och andra beslut om förändringar på Trossö. Arbetet pågår med att uppdatera Strategi Karlskrona.

Trafikstrategi

Kommunen arbetar med att ta fram en Trafikstrategi som ska slå fast vilka strategiska inriktningar och prioriteringar som ska vara styrande för den framtida planeringen av transportsystemet.

Utvecklingsplan för södra Verkö

2013 togs en utvecklingsplan för södra Verkö fram genom ett gemensamt samarbete mellan Karlskrona Kommun, Stena Line/Karlskrona Baltic Port, ABB HVC samt Roxtec.

VA-plan

Karlskrona kommuns VA-plan med tillhörande VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan sträcker sig fram till år 2030. VA-planen ska säkerställa en långsiktigt ekonomiskt hållbar vatten- och avloppsförsörjning utan negativ påverkan på människors hälsa eller på miljön.

Vindkraftsstrategi

Vindkraftsstrategin antogs av kommunstyrelsen 2010 och utgör ett underlag för beslut för framtida vindkraftsetableringar i kommunen både vid upprättande av detaljplaner och vid lovprövning. Dokumentet redovisar även riktlinjer avseende vindkraft som ska ligga till grund för översiktsplanarbetet.

Vision Karlskrona 2030

Visionen beskriver en önskad framtid och fungerar som ledstjärna när kommunens mål tas fram. Målen utgår från de hållbarhetsperspektiv och utvecklingsområden som ingår i visionen. Styrningen av Karlskrona kommun utgår från visionen:

”Med sitt unika läge är Karlskrona ett nav i en växande region. Här finns det goda livet och de bästa förutsättningarna för ett expansivt näringsliv. Genom samarbete skapar vi en framtid som håller”.

Till visionen är fem utvecklingsområden kopplade. Dessa syftar till att förverkliga visionen:

Attraktiv livsmiljö
Snabba kommunikationer
Utbildning och kunskap
Upplevelsernas Karlskrona
Näringslivets Karlskrona



Allmänna intressen

I kommunens översiktsplan ska allmänna intressen främjas och tas hänsyn till. Allmänna intressen är samhällets gemensamma intressen och behandlas i 2 kap plan- och bygglagen. Sammanfattningsvis handlar allmänna intressen om hänsynstagande till natur- och kulturmiljöer, till människors säkerhet vid planläggning och utformning av bebyggelse. Ett allmänt intresse är ett intresse som bedöms vara viktigt för många. Är det av stort intresse kan det handla om att det är viktigt ur ett nationellt perspektiv (riksintresse). Kommunerna ska ta hänsyn till de allmänna intressena vid planläggning och lovgivning.

Många av de allmänna intressena är grundläggande vid planering, så som att områden som planläggs är lämpliga att bygga på utifrån exempelvis jord-, berg och vattenförhållanden, att det finns möjlighet att anlägga vägar, vatten och avlopp och möjlighet att ta hand om avfall, möjlighet till samhällsservice och att det inte finns risker för översvämningar, ras eller skred.

De allmänna intressena handlar även om att utformningen av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder ska vara estetiskt tilltalande och möjliga att använda för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Det innebär att man i planeringen måste ta hänsyn till kommande generationer så att mark, vatten, resurser och energi används sparsamt och med hänsyn till goda miljöförhållanden. Mark och vattenområden ska användas till det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Det är i första hand de förtroendevalda i kommunen som genom plan- och lovbeslut får ta ställning till vilken utveckling som är lämplig för kommunen. Vid prövningen av frågor enligt plan- och bygglagen ska kommunen dock ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen. De enskilda intressena är inte specificerade i lagen utan de uppkommer först när någon enskild blir berörd av kommunens planläggning eller lovbeslut. Ofta kan allmänna och enskilda intressen sammanfalla eller sammanjämkas på ett tillfredsställande sätt.

Även om det är en av de grundläggande principerna att bedömningar i olika frågor enligt plan- och bygglagstiftningen ska utgå från vad som är en från allmän synpunkt lämplig markanvändning, så ska hänsyn alltså alltid tas till enskilda berörda intressen. Detta är ett uttryck för den så kallade proportionalitetsprincipen som innebär att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen.

Riksintressen

Områden eller objekt som inrymmer speciella värden eller har speciella förutsättningar som gör dem betydelsefulla för hela Sverige kan klassas som område av riksintresse enligt miljöbalken. I ett område av riksintresse får områdets värde eller betydelse inte påtagligt skadas av annan tillståndspliktig verksamhet. Riksintresset väger alltid tyngre än ett eventuellt motstående lokalt allmänintresse och områden av riksintressen ska prioriteras i den fysiska planeringen.

Riksintresse kan gälla för såväl områden som är skyddsvärda på grund av sina speciella natur- och kulturvärden som för områden som är av betydelse för ett speciellt nyttjande (kommunikationer, energiproduktion, energidistribution med mera). Områdena kan även vara riksintressanta för totalförsvaret. Riksintressen kan om det krävs säkerställas genom reservatsbildning eller motsvarande. Till övervägande del kan dock avvägningar mellan riksintressen, och även reservatsbildning eller motsvarande, ske i ett vanligt prövnings- eller tillståndsförfarande. Riksintressen innebär inte att annan verksamhet omöjliggörs. I många fall kan de värden som utgör grund för riksintresset, och även andra reservatsbildningar, vara möjliga att kombinera med annan verksamhet eller etablering som till exempel naturvård och vindkraftsproduktion. Det måste studeras i det enskilda fallet. Generellt sett ska dock alternativa lokaliseringar sökas i syfte att inte komma i eventuell konflikt med riksintressenas värden.

Totalförsvaret (3 kap 9 § MB)

I Karlskrona finns ett antal områden av riksintresse för totalförsvaret. Dessa redovisas nedan.

Riksintresseområden för totalförsvarets militära del finns för:

- Södra Tjurkö och Bollö skjutfält
- Rosenholms övningsfält med skjutbanor
- Torhamns skjutfält
- Karlskrona örlogshamn
- Karlskrona inre skärgårds övningsfält
- Öppenskärs skjutfält

Riksintresseområdena har tillhörande påverkansområden för buller eller annan risk. Detta område täcker en större yta än själva riksintresset. I vissa fall kan påverkansområdena vara stora. Inom påverkansområden för buller eller annan risk ska samtliga plan- och lovärenden remitteras till Försvarmakten.

Riksintresse finns för sjöövningsområde i havet. Samtliga plan- och lovärenden som berör kusten (inom 100 meter från strandlinjen) inom sjöövningsområdet ska remitteras till Försvarmakten. Plan- och lovärenden som befinner sig på land, men inte i anslutning till havet, behöver inte remitteras.

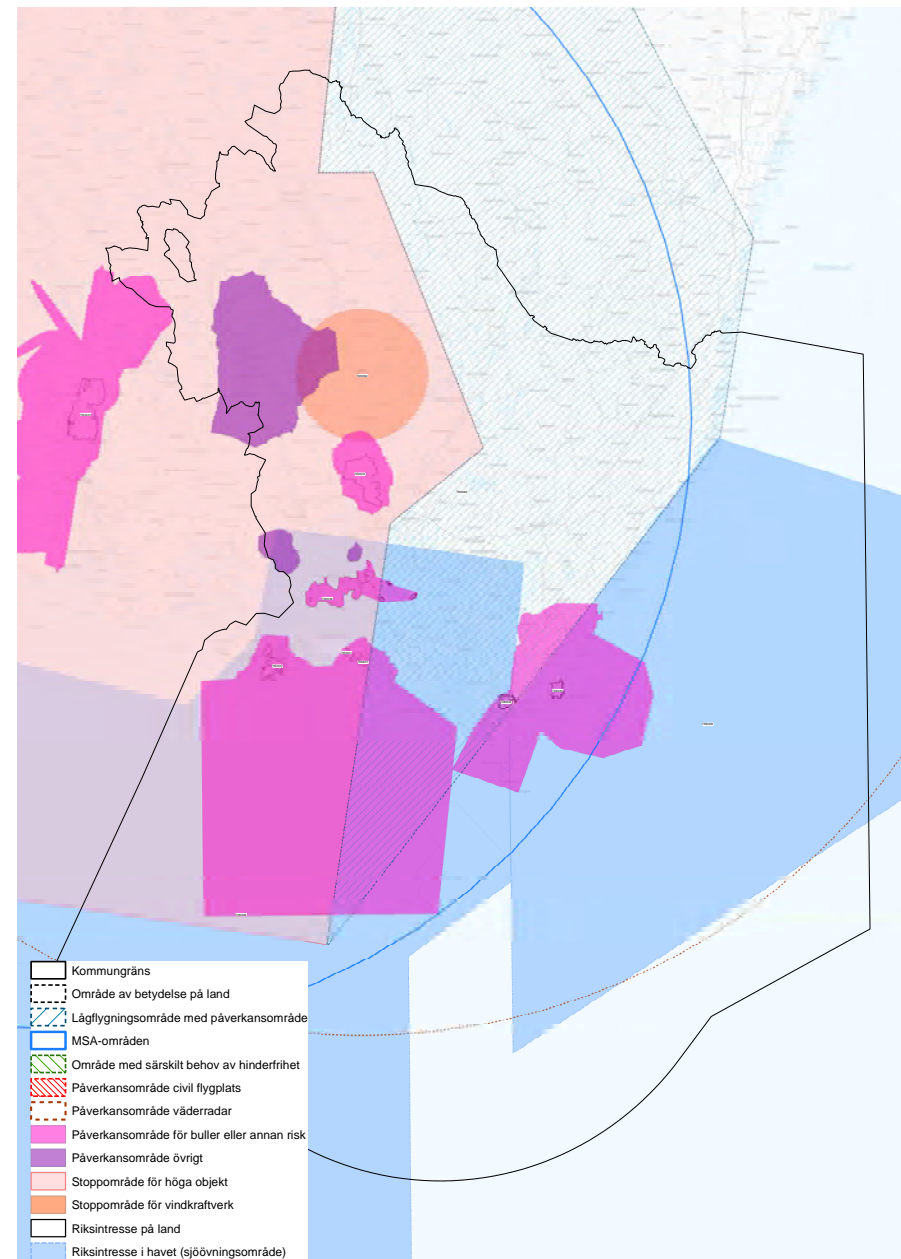
Inom kommunen finns även utpekade påverkansområden övrigt där samtliga plan- och lovärenden ska remitteras till Försvarsmakten. Remiss ska även skickas till Försvarsmakten gällande höga objekt. Inom sammanhållen bebyggelse gäller detta objekt som är högre än 45 meter och utanför sammanhållen bebyggelse gäller det objekt högre än 20 meter.

Karlskrona kommun berörs av påverkansområdet för buller och annan risk för riksintresset Ronneby flygflottiljflygplats. Kring flygplatsen finns även ett stoppområde för höga objekt som påverkar en del av Karlskrona kommun. Här gäller generellt att objekt inte får vara högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

Karlskrona kommun berörs även av ett lågflygningsområde, vilket utgör område av betydelse. Dessa områden uppfyller nödvändiga och värdefulla kriterier för lågflygning.

Strax norr om Rödeby, väster om riksväg 28, finns en väderradar som tillhör Försvarsmakten. Det finns ett system av tolv stycken över hela landet, vissa ägs av SMHI andra av Försvarsmakten. Internationella riktlinjer finns för vindkraftsutbyggnad nära väderradaranläggningar. Inom en radie av 5 km kan ingen vindkraft accepteras. Inom radien 5-20 km kan enstaka verk accepteras. Två eller flera verk i grupp kräver särskild analys. Detta medför att det är viktigt med en tidig dialog med Försvarsmakten vid intresse av utbyggnad av vindkraftverk i Karlskrona kommun.

I Karlskrona kommun finns flera militära skjutfält belägna som ej är riksintresseklassade. Ett exempel är Trashalla som är ett militärt övningsfält och ligger på norra Aspö. Försvarsmakten önskar bli remitterade angående plan och bygglovsfrågor som kan komma att påverka verksamheten som drivs vid övningsfältet.



Yrkesfisket (3 kap 5 § MB)

Karlskrona kommun berörs av riksintresse för yrkesfisket genom följande:

- Skärgårdsområdet mellan Gö udde och Torhamns udde inom djupintervallet 0-6 meter med undantag av redan exploaterade områden.
- Området mellan inre trålgränsen och territorial vattengränsen.
- Landningshamn Karlskrona (Saltö).

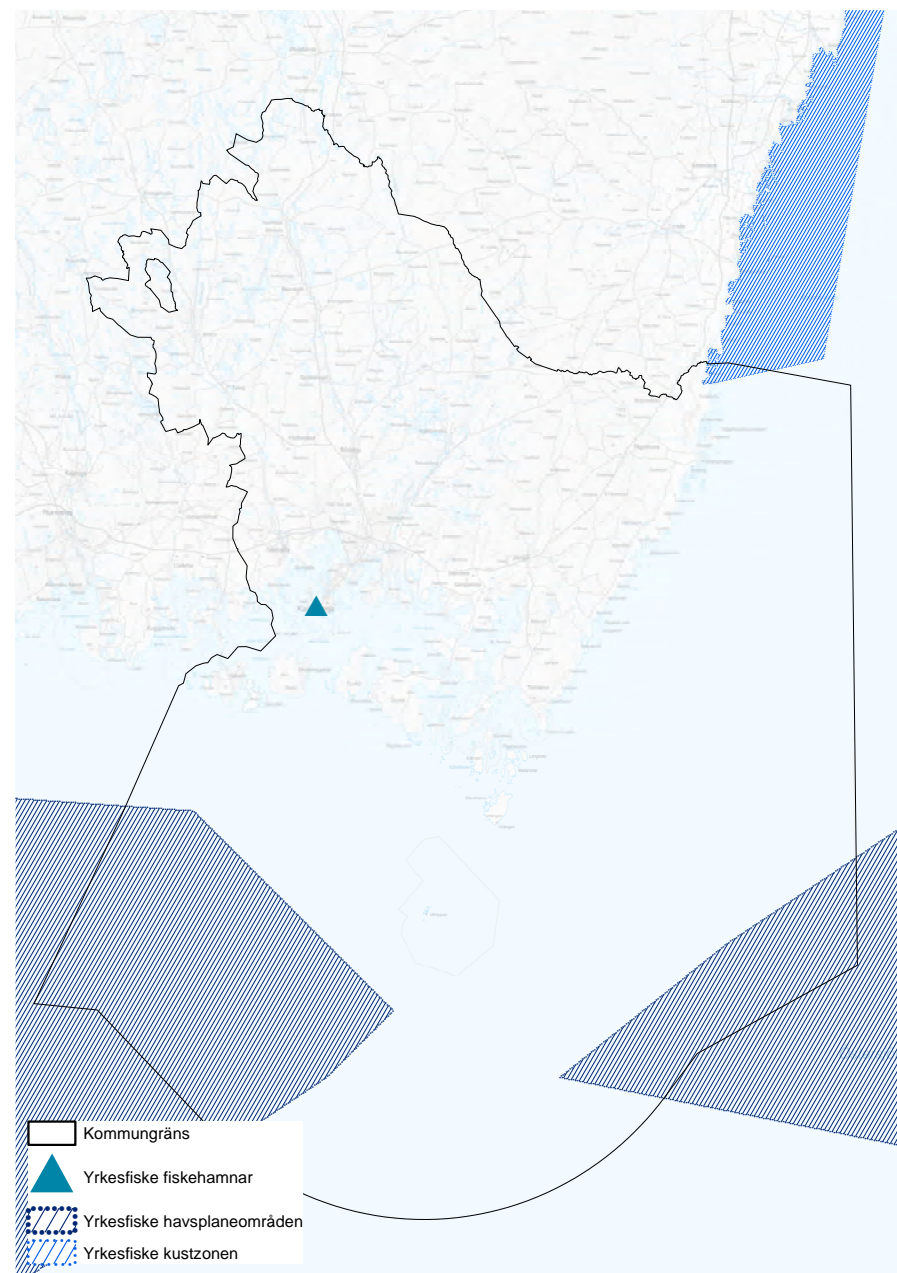
Läs mer om avgränsningen av Riksintresset Landningshamn Karlskrona (Saltö) i Ställningstaganden - Areella näringar - Fiske och vattenbruk.

Sjöfart (3 kap 8 § MB)

I Karlskrona kommun finns hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har speciella funktioner för sjötransportsystemet att de utgör riksintresse för kommunikationsanläggningar.

Ett område i fjärden väster om Tjurkö är även utpekad som riksintresse för sjöfarten som uppläggningsplats för fartyg tagna ur trafik. I Holmsjö finns navigeringshjälpmedel (mast) som är utpekad som riksintresse.

Kusttrafiklederna Syd Gotland sträckan Hamme rodd-Finska viken, sträckan Utklippan-Kalmar sund och sträckan Åhus-Utklippan liksom de anslutande farlederna Karlskronas västra inlopp-Kronoredden-Östra fjärden-Långören, Karlskrona södra inlopp, Karlskrona-Aspö och Sandhamn-Sjön.



Kommunikationer (3 kap 8 § MB)

E22, riksväg 28 och Österleden utgör riksintresse väg. Även riksväg 27, som mellan Karlskrona och Ronneby utgör gästväg på E22, utgör riksintresse väg. För Verkö hamn finns ett riksintresse för kommunikationer som omfattar såväl landområden som väg, farleder till havs och järnväg med framtida terminal.

E22 Lösen-Jämsjö och Ronneby Östra-Nättraby utgör planerade riksintressen för väg och Bengtsaleden utgör framtida riksintresse för väg som kommer ansluta till utpekad hamn av riksintresse.

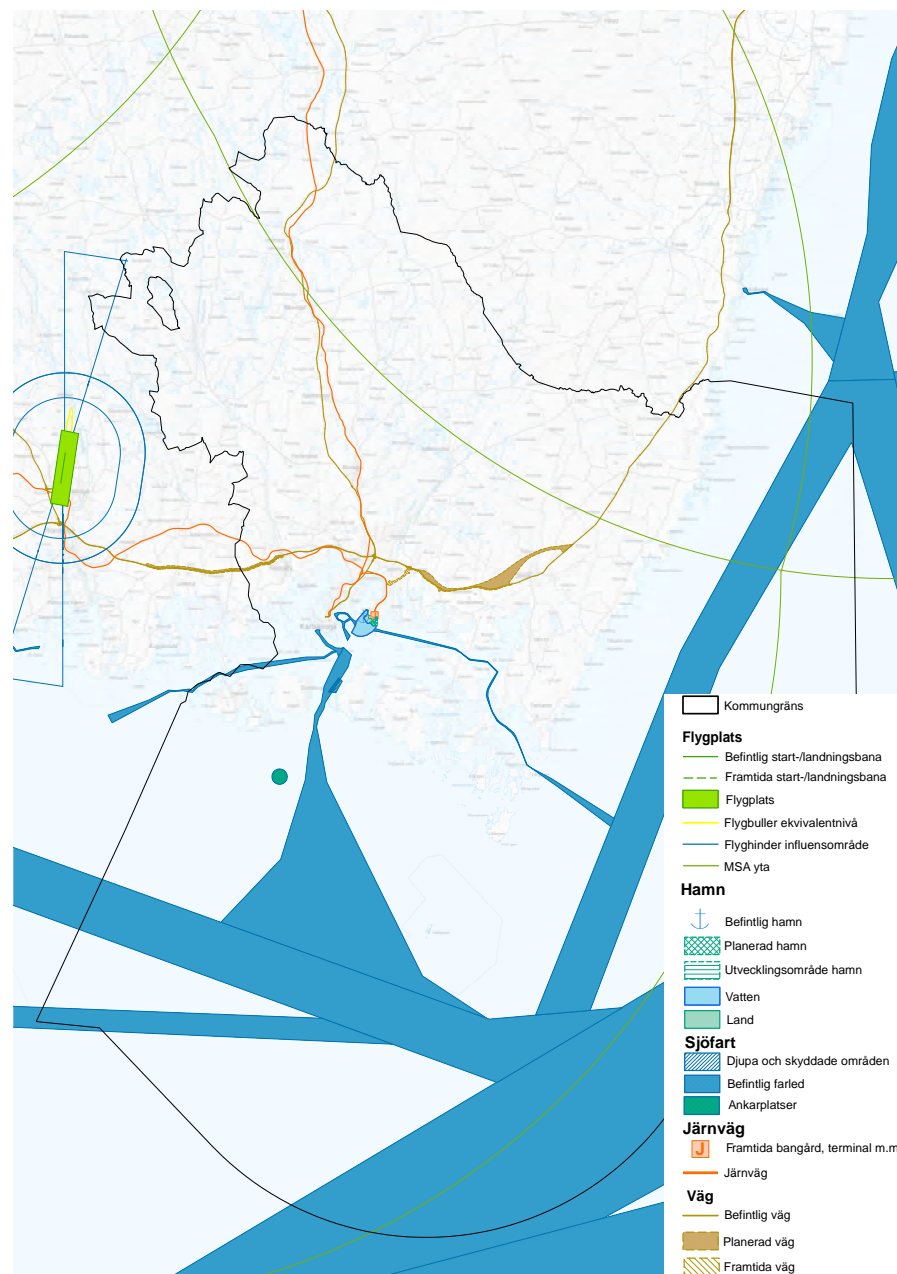
Karlskrona kommun berörs av påverkansområdet för riksintresset Ronneby flygplats – F17. Ronneby flygplats ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och har en viktig nationell och regional betydelse. Påverkansområdet utgörs bland annat av inflygningszon för luftfarten. Om byggnadsobjekt högre än 20 meter planeras inom flygplatsens MSA-yta ska samråd ske med flygplatsen.

Karlskrona kommun berörs även av påverkansområdet för riksintresseområdet för Kalmar flygplats. Påverkansområdet utgörs av så kallade MSA-ytor, inom vilka hinder kan påverka flygprocedurer till och från Kalmar flygplats. Om byggnadsobjekt högre än 20 meter planeras inom flygplatsens MSA-yta ska samråd ske med flygplatsen.

Inom Karlskrona kommun är järnvägarna Kust-till-kustbanan Emmaboda - Karlskrona och Blekinge Kustbana, från Gullberna och västerut, av riksintresse enligt 3 kap 8 § MB. Järnvägen till Verkö hamn är en förbindelse mellan bana av riksintresse och utpekad nod av riksintresse.

Hamn (3 kap 8 § MB)

Karlskrona hamn på Verkö utgör riksintresse hamn. Planerad ny kombiterminal på Verkö utgör framtida riksintresse terminal. Arbetet med att precisera riksintresset för Karlskrona hamn pågår.



Kulturmiljövård

I Karlskrona finns sju områden av riksintresse för kulturmiljövård. Områdena är Herrgården, Tjurkö stenhuggeri (K16), Karlskrona (K15), Östra Skärgården i Blekinge (K17) samt Brömsebro (K21) och Kristianopel (K22). Motiv och uttryckstexter kring riksintressena finns tillgängliga på Länsstyrelsen i Blekinges hemsida.

Friluftsliv (3 kap 6 § MB)

I Karlskrona finns det två områden av riksintresse för friluftslivet. De är Listerby skärgård - Tromtö - Gö och Hallarumsviken - skärgård.

Naturvård (3 kap 6 § MB)

I Karlskrona finns det arton områden som är av riksintresse för naturvården.

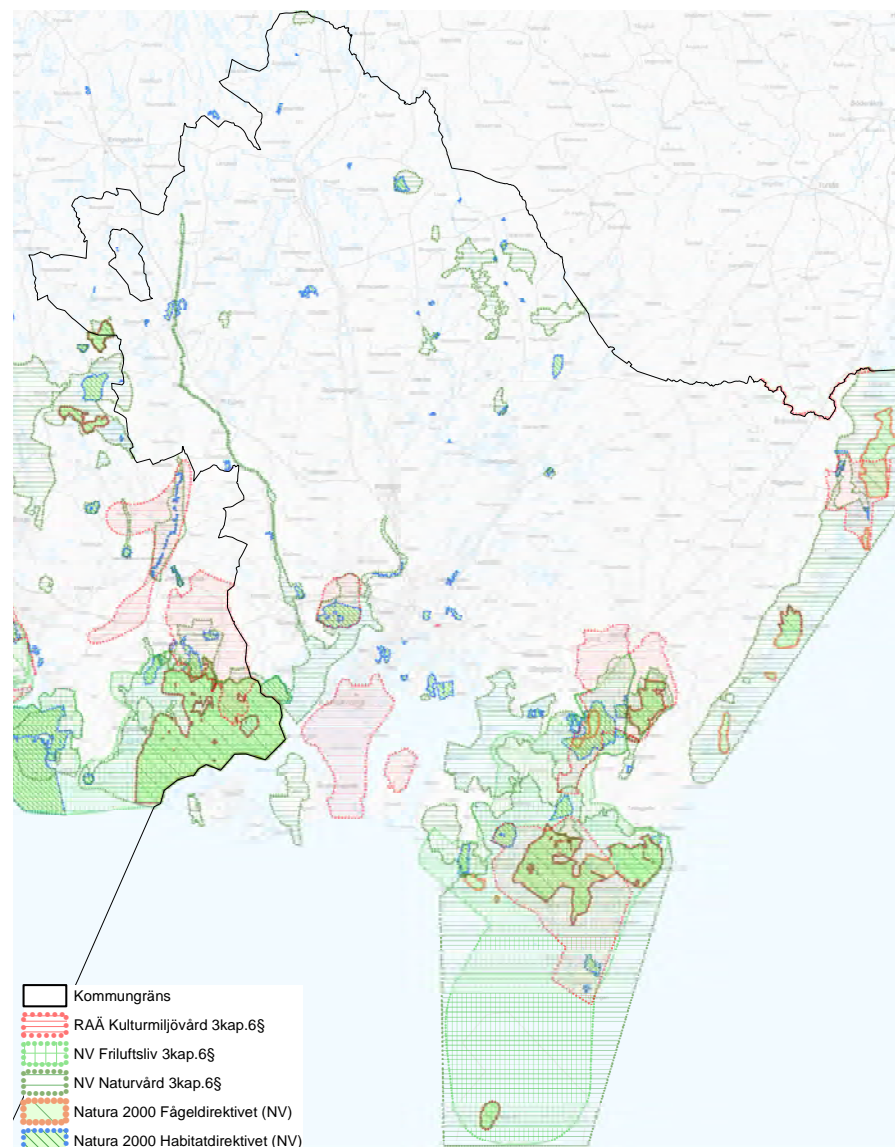
Natura 2000 (4 kap 1 § MB)

I Karlskrona finns det sextiofem Natura 2000-områden enligt habitatdirektivet. Områdena är riksintresse för naturvården.

Fyra nya Natura 2000-områden har under 2015 föreslagits från Länsstyrelsen, dessa är Lösen mark, Holmamåla, Mörtsjöåsen och Kroppasjö. Utvidgningen av Natura 2000-området Silletorpsån föreslås gälla hela Silletorpsån från kusten till någon kilometer norr om Rödeby.

Dricksvatten (3 kap 8 § MB)

Karlskrona vattenverk och infiltrationsanläggningen i Johanneshusåsen i Ronneby kommun har pekats ut som riksintresse för dricksvattenförsörjningen. Lyckebyån utgör vattentäkt för Karlskrona vattenverk och därför behöver exploatering och verksamheter som kan påverka vattenkvaliteten i Lyckebyån bevakas noga i samhällsplaneringen.

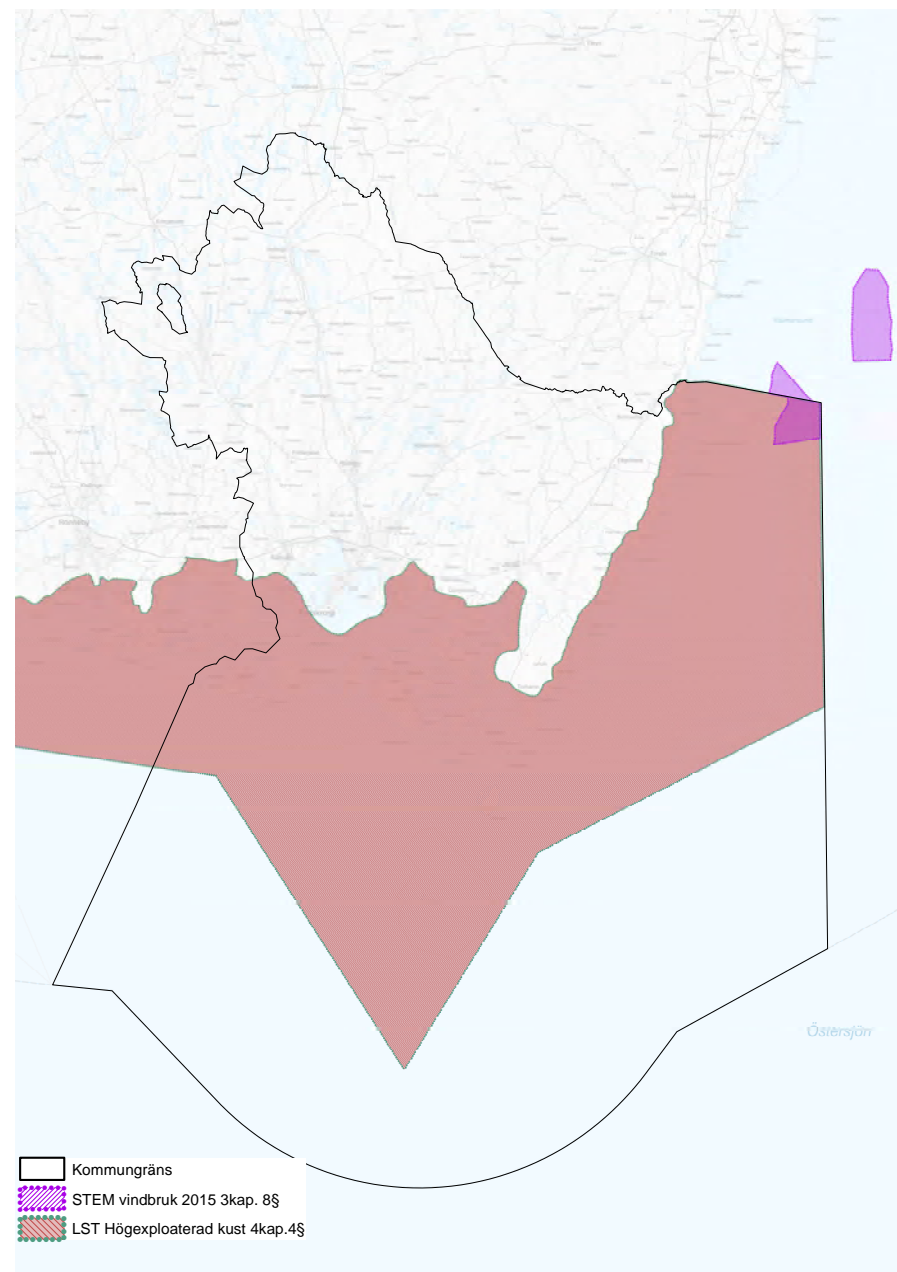


Vindbruk (3 kap 8 § MB)

Trolleboda vindkraftspark i Kalmarsund utgör ett riksintresse enligt MB 3 kap 8 §. Riksintresseområdet för vindbruk ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Geografiska bestämmelser - kustzonen (4 kap 4 § MB)

Karlskronas kustområde betraktas som riksintressant och omfattas av geografiska bestämmelser. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet men exploatering och andra ingrepp ska vägas mot bevarandebestämmelserna och människors tillgång till rekreation och natur. Bestämmelserna innebär en högre grad av återhållsamhet för att tillåta fritidshusbebyggelse inom riksintresseområdet.



Förordnanden och skyddsområden

Förordnanden innebär bestämmelser som statliga och regionala myndigheter och beslutat om enligt gällande lagar.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel i miljöbalken. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. Miljökvalitetsnormer finns för olika luftföroreningar i utomhusluften ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten samt omgivningsbuller. Det finns även en förordning om vattenförvaltning med sikte på miljökvalitetsnormer.

Varje kommun ska kontrollera att miljökvalitetsnormerna uppfylls i kommunen. Kontroller ska ske genom mätningar, beräkningar eller annan uppföljning. Luftföroreningarna i Karlskrona överskrider inte några gränsvärden men andelen partiklar i luften ligger nära gränsvärdet. Kommunen genomför återkommande mätningar. Läs mer om hur översiktsplanen förhåller sig till miljökvalitetsnormerna under Hållbarhetsbedömning och under respektive fördjupningsområde.

Byggnadsminnen

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och anläggningar kan skyddas som byggnadsminnen. Byggnadsminnena har stor spännvidd i tid och rum från medeltida borgar till modern bebyggelse från 1900-talet.

Syftet med byggnadsminnen är att bevara spår av historien som har stor betydelse för förståelsen av dagens och morgondagens samhälle och att garantera människors rätt till en viktig del av kulturarvet. För att reglera hur det kulturhistoriska värdet ska tas tillvara fastställs skyddsbestämmelser för varje byggnadsminne. Det finns två typer av byggnadsminnen – byggnadsminnen enligt kulturmiljölagen (enskilda) och statliga byggnadsminnen.

Kyrkliga kulturminnen

Kyrkliga kulturminnen utgör ofta viktiga delar i den byggda miljön och kulturlandskapet. De ingår därmed i de allmänna intressen som ska beaktas vid kommunens planläggning och lovprövning. Dessa anläggningar bör så långt möjligt hanteras och bedömas i sina kulturhistoriska sammanhang.

Världsarv

Ett världsarv är en plats som är så värdefull från kultur- eller naturmiljösynpunkt att det är en angelägenhet för hela mänskligheten. Sveriges världsarv hanteras genom tillämpningen av främst plan- och bygglagen, PBL, miljöbalken, MB, och kulturminneslagen, KML. Genom internationellt såväl som lokalt, regionalt och nationellt samarbete bevaras, förvaltas och utvecklas världsarven med utgångspunkt i deras särskilt stora universella värden.

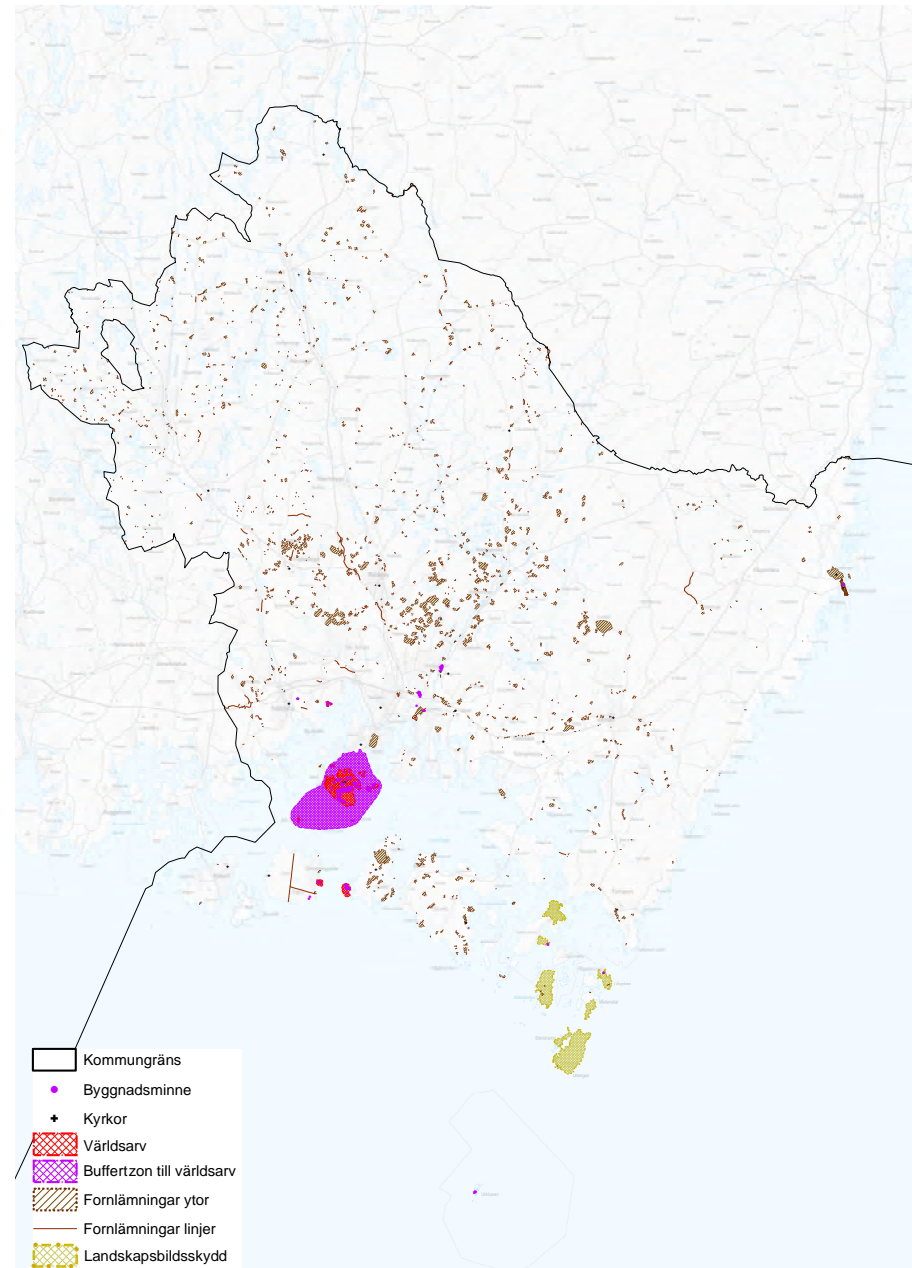
Landskapsbildskydd

Karlskrona har ett fåtal områden som är skyddade med så kallat landskapsbildskydd. Särskilda föreskrifter finns framtagna för varje landskapsbildskydd. Skyddet reglerar bebyggelse, vägar och andra anläggningar som kan ha en negativ effekt på landskapsbilden. Länsstyrelsen handlägger landskapsbildskydd.

Landskapsbildskydd är en äldre skyddsform (som bildades med stöd av 19 § naturvårdslagen) och ett begrepp som inte finns i miljöbalken. Det ersätts successivt med andra skyddsformer, men fram till dess gäller bestämmelserna i landskapskyddsområdena.

Gränsbestämda fornlämningar

Alla fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen och får inte skadas. Fornlämningsskyddet är en viktig utgångspunkt vid planering och byggande. Den som avser att bygga måste ta reda på om åtgärderna berör någon fornlämning. Med begreppet fornlämning avses enligt kulturmiljölagen (KML) ”lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna”. Ett antal kategorier av lämningar, bland annat gravplatser, ristningar, boplatser, arbetsplatser, kultplatser, kulturlager, ruiner och äldre skeppsvrak, är skyddade som fornlämningar. För att lämningen ska bedömas som fornlämning krävs också att den kan antas vara tillkommen före år 1850. Vissa yngre lämningar kan förklaras som fornlämning genom beslut av länsstyrelsen. Skyddet innebär att det är förbjudet att utan tillstånd ändra eller skada en fornlämning, till exempel genom att den tas bort, grävs ut eller täcks över. Skyddet omfattar inte enbart själva fornlämningen utan även ett så stort område på marken eller sjöbotten som behövs för att bevara den och för att ge den ett tillräckligt utrymme, ett fornlämningsområde. Detta fornlämningsområde har samma lagskydd som själva fornlämningen. För fornlämningar som har ett högt upplevelsevärde och exempelvis ligger i ett öppet landskap kan det krävas ett relativt stort fornlämningsområde. Det finns vissa fornlämningar som genom särskilt beslut har försetts med en gränsbestämning. Beslut om gränsbestämning fattas idag endast undantagsvis.



Biotopskyddsområden

Mindre områden som utgör livsmiljöer för hotade djur och växtarter kan skyddas genom biotopskydd. Det kan vara slätterängar med höga botaniska värden eller små artrika skogspartier. Biotopskydd inrättas i odlingslandskap av länsstyrelsen och i skogsmark av skogsstyrelsen. Generellt skyddade biotoper i odlingslandskapet är till exempel alléer, våtmarker, stenmurar och odlingsrösen. I Karlskrona finns ett stort antal biotoper som skyddas av det generella biotopskyddet. Inom dessa biotoper får länsstyrelsen ge dispens från biotopskyddet om det finns särskilda skäl.

Länsstyrelsen eller kommunen även kan inrätta biotopskyddsområden i vissa vattenmiljöer, i sjöar, vattendrag och i havet.

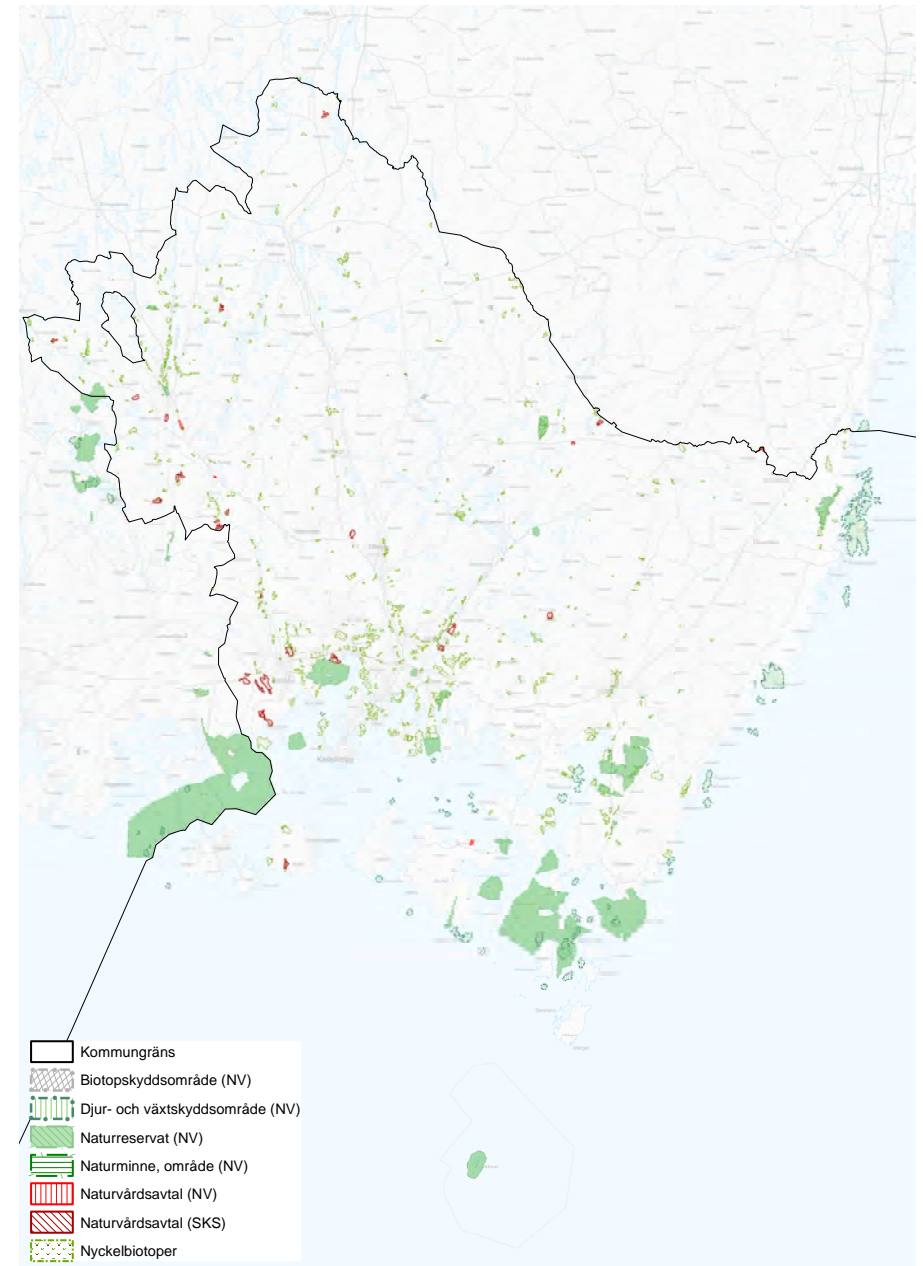
Djur- och växtskyddsområden

Djur- och växtskyddsområden är områdesskydd som främst kan användas för att förhindra att känsliga djur- och växtarter störs eller skadas. Karlskrona har ett antal djurskyddsområden enligt miljöbalken 7 kap 12 §. Det är fågel- och sälskyddsområden som berör ett antal öar i skärgården.

Naturreservat

I Karlskrona finns det 23 naturreservat. Skäl till att bilda naturreservat kan vara:

- att bevara biologisk mångfald
- vårda och bevara värdefulla naturmiljöer
- tillgodose behov av områden för friluftslivet
- skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer
- skydda, återställa eller nyskapa livsmiljöer för skyddsvärda arter



Naturminnen

I Karlskrona finns ett flertal naturminnen. Ett Naturminne är ett mindre naturområde eller naturobjekt som är skyddat på liknande sätt som naturreservat. Naturminnena är antingen punktobjekt eller har en yta mindre än ett hektar. Ett särpräglad naturföremål får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som naturminne om det behöver skyddas eller vårdas särskilt.

Naturvårdsavtal

Naturvårdsavtal kan upprättas i syfte att utveckla och bevara höga naturvärden eller friluftsvärden. Det är ett nyttjanderättsavtal som tecknas mellan markägare och staten genom Skogsstyrelsen eller länsstyrelserna. Avtalet styr bland annat hur naturvärden ska bevaras och utvecklas..

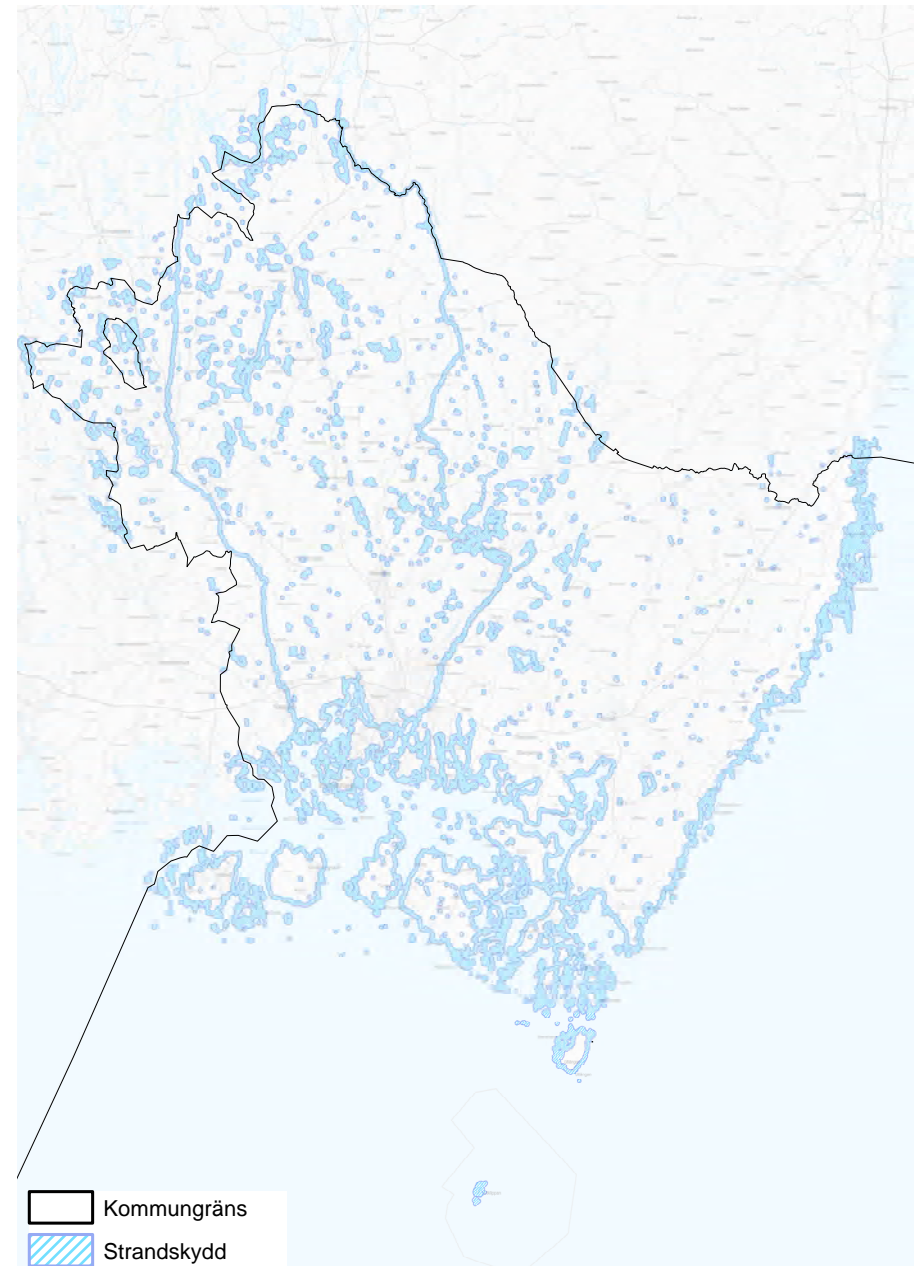
Nyckelbiotoper

I skogsmark har Skogsstyrelsen inventerat och klassat områden som nyckelbiotoper, vilka är skogsområden med mycket höga naturvärden. Nyckelbiotop är ett kvalitetsbegrepp som avser skogsområden där man finner eller kan förväntas finna rödlistade arter. Vissa av dessa områden kan Skogsstyrelsen avsätta som biotopskyddsområden.

Strandskydd

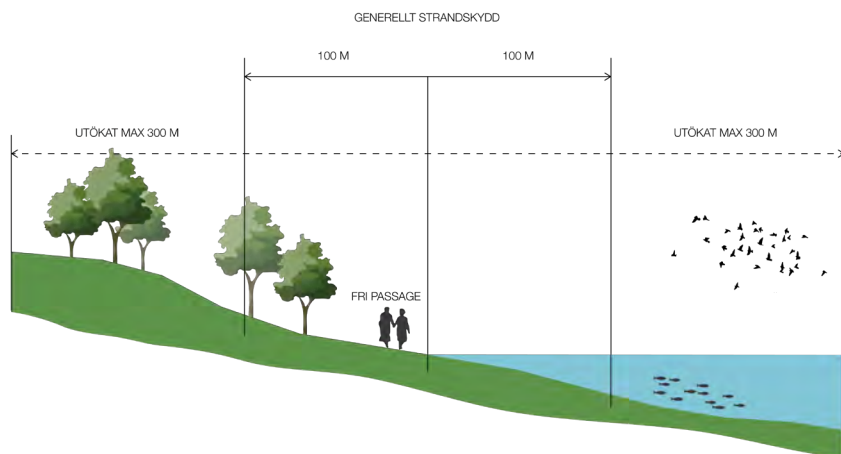
Det generella strandskyddet omfattar hela Sveriges kust och alla sjöar och vattendrag. Strandskyddet gäller i allmänhet 100 meter från strandlinjen, både in på land och ut i vattnet. Skyddet kan i vissa fall vara utökat upp till 300 meter som också gäller in på land och ut i vattnet. Strandskyddet innebär att vissa åtgärder är förbjudna. Det kan exempelvis vara förbjudet att bygga nytt, förändra livsvillkoren för djur och växter eller genomföra åtgärder som inskränker allmänhetens tillgång till stranden.

Kommunen ansvarar för att besluta om dispenser och upphävande av strandskydd i detaljplaner. Länsstyrelsen bevakar strandskyddsintresset vid kommunal planläggning och kan överpröva kommunala dispenser och



upphävandet av strandskyddet i detaljplan. Länsstyrelsen får i det enskilda fallet även besluta att upphäva strandskyddet om det gäller en liten sjö eller vattendrag samt att områdets betydelse för att tillgodose strandskyddets syften är liten. Vid varje beslut om dispens eller upphävande ska fri passage säkerställas för allmänheten. Kravet på fri passage grundar sig i att det fortfarande ska vara möjligt för allmänheten att nå strandkanten samt att det fortsatt ska finnas goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Kravet om fri passage gäller dock inte om den planerade bebyggelsens/anläggningens funktion förhindrar detta.

Kommunen kaniöversiktsplanenpekautrådenförlandsbygdsutveckling i strandnära lägen som skäl för dispens för byggnation, så kallade LIS-områden. Områdena ska bidra till landsbygdsutveckling genom ökad sysselsättning och/eller förstärkt underlag för kollektivtrafik och annan service. I LIS-områden ska således betydelsen av en positiv utveckling av landsbygden beaktas vid prövning av dispensansökningar. Strandskyddet upphävs alltså inte i ett LIS-område utan det är en kartläggning av var det extra särskilda skälet i form av landsbygdsutveckling ska beaktas. Läs mer om kommunens förslag till LIS-områden i fördjupningsområde LIS-områden.



Bilden visar det generella och det utvidgade strandskyddet.

Ramsarkonventionen/våtmarkskonventionen

I Karlskrona finns ett område, Torhamns skärgård, som är upptaget enligt Ramsarkonventionen.

Som medlem av Ramsarkonventionen har Sverige åtagit sig att utpeka och bevara internationellt värdefulla områden med våtmarker och vattenmiljöer. Åtagandet att bevara Ramsarområdena innebär att områdets ekologiska karaktär inte får försämrats. Alla svenska Ramsarområden är i miljöbalken utpekade som riksintressen för naturvården och ska så långt möjligt skyddas mot skada på natur- och kulturmiljön. Inom alla Ramsarområden råder förbud mot markavvattning.

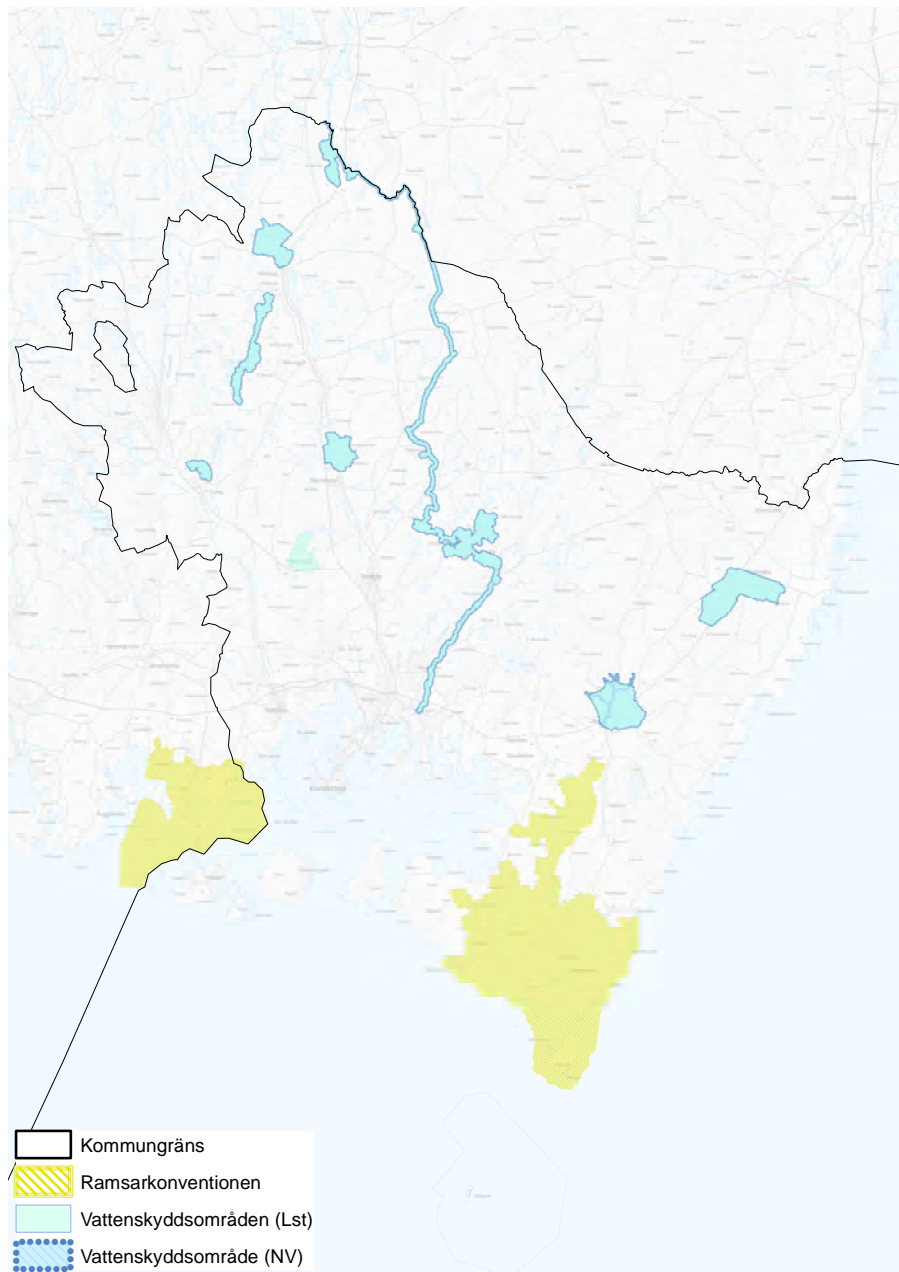
Vattenskyddsområden

För att skydda grund- och ytvattentillgångar som används för vattentäkter förklaras mark- och vattenområden runt omkring som vattenskyddsområden. Genom föreskrifter kan ytterligare skydd ges genom att inskränka markanvändningen för berörda fastigheter. Vattentäkterna lyder idag under flera lagar: Vattenlagen, Hälsoskyddslagen samt Miljöbalken. Föreskrifterna för vattenskyddsområdena kan innehålla restriktioner vad gäller schaktningsarbeten, bergvärme, spridning av gödsel och bekämpningsmedel, uppställning och tvättning av fordon, spillvatten- och dagvattenhantering med mera. Idag finns vattenskyddsområden för hela eller delar av Fågelmara, Jämjö, Holmsjö, Lyckebyån, Spjutsbygd och Tving.

För Lyckebyåns del innebär skyddsområdet en 100 meter bred zon på vardera sidan om huvudfåran inom Karlskrona kommun. Motsvarande skydd längs med ån finns ej i kommunerna uppströms, det vill säga Emmaboda och Lessebo kommuner, utan utgörs endast av skyddsområden i anslutning till respektive vattentäkt.

Övriga områdesskydd

Det finns även andra typer av områdesskydd såsom Natura 2000. Mer om dessa står under Riksintressen.



Befolkning och boende

I det här kapitlet beskrivs de demografiska förutsättningarna för Karlskrona kommun. Bland annat beskrivs hur kommunens befolkning är sammansatt samt hur befolkningen är fördelad i kommunen. Det går även att läsa om bostadsbeståndet och invånare kopplat till olika delar i kommunen.

Befolkningstillväxt

Karlskrona kommun hade 66 515 invånare i slutet av 2020. I kommunen bor 55% i centralorten (Stadsbygden), 16% i serviceorterna (Jämjö, Rödeby, Nättraby) och 29% bor i övriga tätorter, på landsbygden eller i skärgården.

Under åren 2010–2020 har Karlskrona haft en befolkningstillväxt på 3,9% vilket är snabbare än Blekinge i övrigt men långsammare än Sverige som helhet samt Kalmar och Växjö. Främst centrala Karlskrona har andelsmässigt vuxit mest. Östra kommundelen och norra kommundelen är i stort del oförändrade. Rödeby och Ramdala växer i dessa kommundelar medan övriga områden inom dessa kommundelar minskar.

Det är framför allt utrikesfödda som har bidragit till befolkningstillväxten. Koncentrationen av utrikesfödda har ökat i de centrala kommundelarna, men samtidigt bor utrikes födda mer utspritt än tidigare. Invandringen har haft en stor betydelse för befolkningstillväxten och utan den hade befolkningstillväxten avstannat. För inrikes födda finns det ingen stor skillnad mellan antalet inflyttande och utflyttande. Karlskrona kommun förväntas ha en befolkningsökning på 2–4% de närmsta åren.

I Karlskrona kommun finns idag ett underskott på bostäder. Antalet färdigställda bostäder ökar i kommunen, vilket är en positiv utveckling. Dock har Karlskrona kommun en relativt låg byggtakt i jämförelse mot riket och andra städer. Under det senaste året har det byggts fler hyresrätter än småhus, vilket är en tydlig svängning mot tidigare då det främst var nybyggnation av småhus.

Framtida befolkningstillväxt

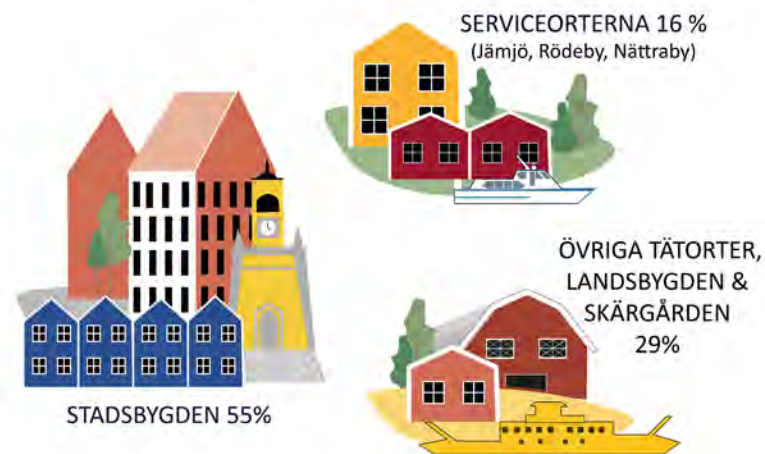
De senaste åren har det färdigställts 3 gånger så mycket bostäder per år som för några år sedan i Karlskrona kommun. I hela Blekinge och även Karlskrona är det fortfarande en lägre byggtakt än i många andra delar av landet. Jämfört med de närliggande städerna Växjö och Kalmar, som har haft en mycket högre byggnationstakt går det tydligt att se hur det där har byggts mer vilket också har genererat en större tillväxt i dessa städer.

Karlskrona kommuns tillväxtmål om en ökning på 1,5% per år innebär ett behov av 500 bostäder varje år. För att möta detta behövs en ännu större planeringsinsats. Detta innebär att kommunen antar ett proaktivt arbetssätt i strävan mot långsiktiga mål i stället för ett reaktivt förhållningssätt till befolkningsökningen. För att fortsätta främja för ett blandat bostadsbestånd och ett ökat bostadsbyggande är det viktigt att kommunen har en god markreserv och går från planberedskap mot planeringsberedskap. Det innebär att Karlskrona kommun ska sträva efter att kunna säkerställa att detaljplaner som tas fram blir till verkligt bostadsbyggande. För att genomföra en plan behövs det i de allra flesta fall kommunala investeringar, vilket kan vara exempelvis inköp av mark, projektering eller utbyggnad av gata och VA.

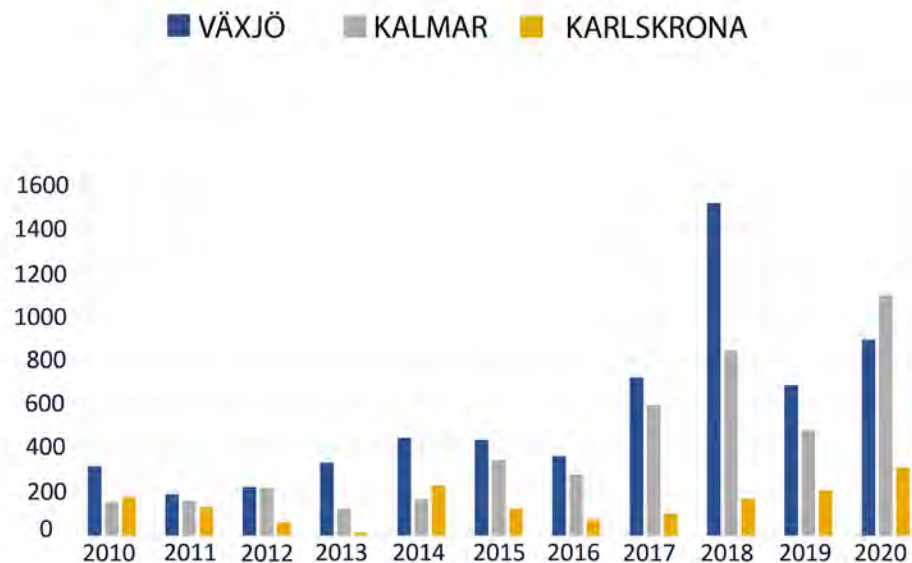
BEFOLKNINGSTILLVÄXT

År	Befolkning			
	VÄXJÖ	KALMAR	KARLSKRONA	RIKET
2010	83 005	62 815	64 032	9 415 570
2015	88 108	65 704	65 380	9 851 017
2020	94 129	70 329	66 515	10 379 295
Förändring	+11 854	+7 514	+2 483	963 725
Tillväxt i %	+14,3%	+12,0%	+3,9%	+10,2%

ANDEL I BOENDEORTER



ANTAL BYGGDA BOSTÄDER



BOSTÄDER SOM BYGGTS I KARLSKRONA

År	Bostäder			Totalt
	Hyresrätt	Bostadsrätt	Småhus	
2010	126	0	49	175
2011	0	0	132	132
2012	0	1	59	60
2013	0	0	15	15
2014	169	0	60	229
2015	48	0	75	123
2016	0	0	71	71
2017	21	18	62	101
2018	22	81	65	168
2019	4	130	71	205
2020	139	86	86	311
Totalt	529	316	745	1590

Att erbjuda attraktiv mark och lokaler är väsentligt för nyetablering och utveckling. Kommunen behöver långsiktigt rusta sig för framtida markförsörjning och planarbete. Tillgången drar också till sig investeringar.

Det är viktigt att se till att unga vuxna i kommunen finner kommunen attraktiv att bo kvar i eller återvända till. Dessutom är unga vuxna mer mobila än äldre grupper, och därav är det viktigt att se till att Karlskrona kommun är en attraktiv plats för unga vuxna att slå sig ned i. I och med Blekinge Tekniska Högskolas campus Gräsvik och Försvarsmaktens marinbas är det många unga vuxna som flyttar till Karlskrona därför är det viktigt att främja för bostäder till denna målgrupp. Unga vuxna efterfrågar främst så och billiga bostäder i närhet till högskolan och centrala Karlskrona. Samtidigt går det att se att åldersgruppen 24-36-åringar i stor utsträckning lämnar kommunen. Det är en grupp som till stor del består av framtida kompetens, arbetskraft och skatteintäkter och är en nyckelgrupp för Karlskronas framtid. Sverige har en åldrande befolkning, vilket medför att i framtiden är det färre som ska kunna försörja fler.

Dagens unga vuxna är en stor generation som även tenderar till att vara mer inriktade på familjelivet än tidigare generation. Under en längre period har fler flyttat från än till de större städerna, vilket kan bero på dyrare bostadspriser i storstäderna och ökad efterfrågan på småhus. Karlskrona kommun har en stor kvalitet i att till ett billigare pris än i anslutning till storstäderna, kunna erbjuda attraktiva boenden nära både stad, land och skärgård. Enligt undersökningar är en även trygg närmiljö och närhet till naturen det som är mest attraktivt när vi väljer boendeort, och genom att visa att dessa kvalitéer finns i kommunen stärks kommunens attraktivitet. Här finns dessutom vår attraktiva skärgård.

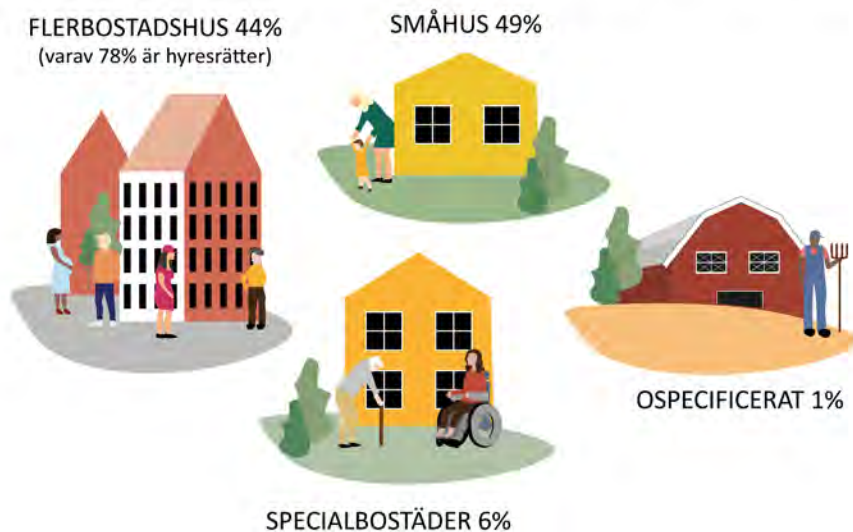
Bostadsbeståndet

För hela kommunen gäller 2020 att 49 % av bostäderna finns i småhus, 44 % i flerbostadshus, 1, % i övriga hus och 6 % är specialbostäder. Av de boende bor 62 % i småhus och 37 % av befolkningen bor i flerbostadshus. Av lägenheterna i flerbostadshus är 78 % hyresrätter i Karlskrona kommun, vilket är högre andel än för riket i genomsnitt som har ca 60 procent hyresrätter.

Den inrikes födda befolkningen i Karlskrona har en hög andel av de generationer då stora årskullar föddes i Sverige, såsom 90-talister, 60-talister och 40-talister. Den utrikes födda befolkningen har en jämnare befolkningsstruktur där ingen årskull är lika markant. Andelen utrikesfödda i arbetsför ålder har ökat markant sedan år 2010.

Generellt går det att se att barnfamiljer placerar sig utanför tätorten, ofta i områden med mycket småhus. Unga vuxna bor mer generellt i stadsbygden och i flerbostadshus. Personer mitt i livet bor i södra stadsbygden och utspritt i kommunen. I stadsbygden bor även en lägre andel äldre som i övrigt är relativt utspridda i kommunen. Det förväntas en ökning av individer i familjebildande fas och unga vuxna att öka. Även antalet äldre antas öka.

ANDEL BOENDE I OLIKA BOENDEFORMER 2021



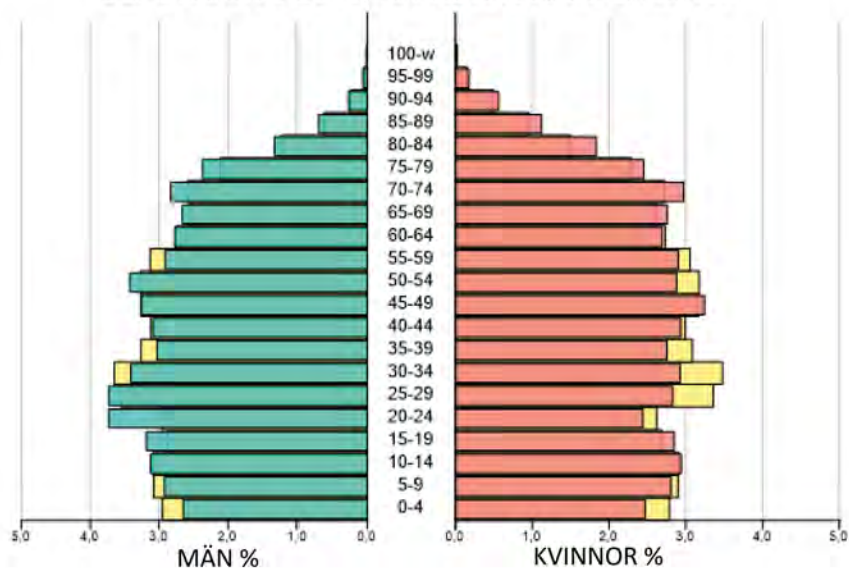
PENGLING



BOENDEORT EFTER ÅLDER



BEFOLKNING 2020, KARLSKRONA OCH RIKET



Vem bor var?

I Karlskrona kommun bor 10 % av invånarna i områden med socioekonomiska utmaningar. Flera bostadsområden är homogena genom en koncentration av antingen lägenheter i flerbostadshus eller av småhus. I en av Hyresgästföreningen genomförd kartläggning över segregationen i Sverige placerades Karlskrona kommun som den näst mest segregerade kommunen i Sverige. Forskning visar att en blandning av bostadsutbud och upplåtelseform på stadsdelsnivå ökar integration och jämlikheten i samhället. Det homogena bostadsområdet i de olika stadsdelarna kan vara en förklaring till segregationen.

Exempel på homogena områden är Galgamarken, Annebo, Marieberg, Kungsmarken och Gräsvik som består av en hög andel hyresrätter i flerbostadshus. På grund av att det inte finns andra boendalternativ inom områdena är trenden att de som bor inom området ofta flyttar därifrån när de får en bättre ekonomisk situation. De kan helt enkelt inte göra bostadskarriär inom sitt hemområde. Konsekvensen är att området i sig inte lyfts ut ur segregationen utan blir kvar i samma status. Genom att möjliggöra för olika boendeformer tillåts en bostadskarriär inom området.

En annan form av homogena områden är exempelvis Bastasjö, Ringö och Västra Gärde som består till en stor del av småhus där det bor barnfamiljer. I dessa områden finns idag en väldigt låg andel äldre och singelhushåll. Många vill bo kvar i sitt närområde även när det behövs en ny boendeform efter exempelvis en separation eller vid åldrande.

Läs mer om social hållbarhet, blandade bostadsbestånd och segregation i Ställningstagande för Bostadsförsörjning.

Generellt för kommunen går det att se att i områden med småhus bor främst barnfamiljer och hushåll med utflyttade barn och en låg andel unga vuxna och äldre. Den låga andelen flerbostadshus kan vara en förklaring till att det bor en låg andel unga vuxna i områdena då de ofta har en mer begränsad ekonomi och/eller föredrar att bo närmare stadskärnan

och högskolan. Unga vuxna bor ofta i områden med en högre andel flerbostadshus med hyresrätt. Äldre är relativt utspridda i kommunen.

Stadsbygden

I norra stadsbygden bor många barnfamiljer med yngre barn och en låg andel unga vuxna år samt äldre. I norra stadsbygden finns en hög andel småhus och få flerbostadshus.

I mellersta stadsbygden finns både delområden med en uteslutande eller hög andel hyresrätter i flerbostadshus, men även delområden med främst eller enbart småhus. I de områden med en hög andel hyresrätter bor många unga vuxna medan denna grupp är lågt representerad i de delar som främst består av småhus. Områdena med småhus har en hög andel barnfamiljer och en lägre andel äldre.

I södra stadsbygden bor en stor andel unga vuxna och vuxna och en relativt liten andel äldre. Jämfört med kommunen i övrigt så är det en relativt liten andel som bor i småhus med äganderätt, desto fler bor i flerbostadshus med varierande upplåtelseformer.

Nättraby, Rödeby och Jämjö

I serviceorterna bor en hög andel barnfamiljer och en lång andel unga vuxna. Nättraby och Rödeby har en relativt låg andel äldre medan det i Jämjö bor en hög andel äldre. Det finns främst småhus i serviceorterna, men här finns även flerbostadshus av varierande upplåtelseformer.

Övriga tätorter, landsbygden och skärgården

Övriga tätorter, landsbygden och skärgården består av främst småhus men även gårdar och fritidshus finns i en högre andel än kommunen i övrigt.

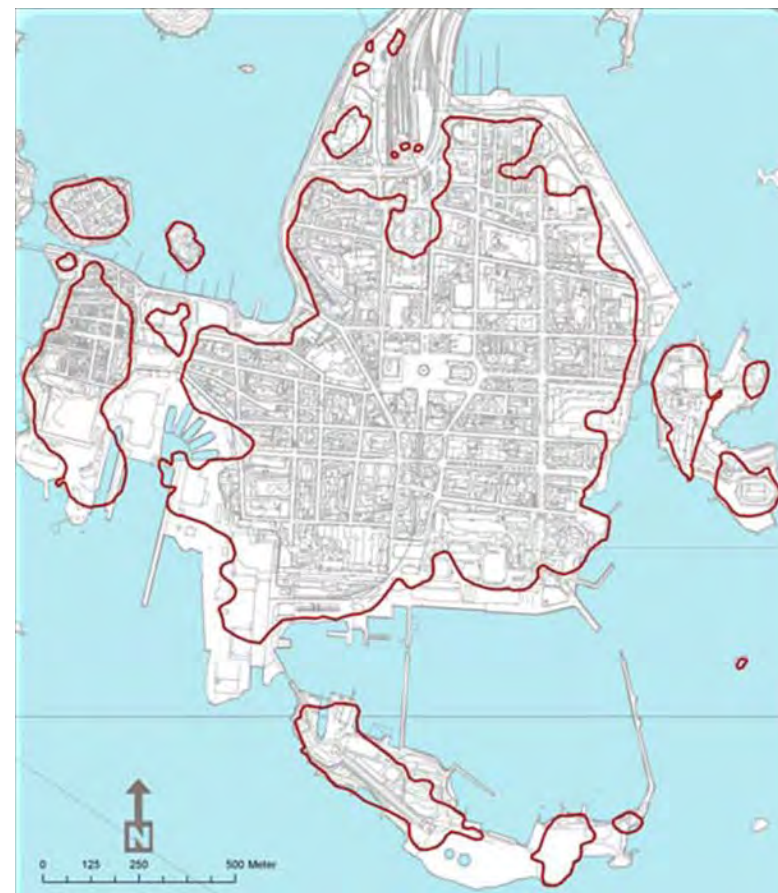
Miljö- och riskfaktorer

Miljön kan riskera att påverka eller påverkas av ny bebyggelse eller annan utveckling. Det är viktigt att vara medveten om olika miljö- och riskfaktorer i arbetet med planer och annan typ av utveckling. De miljö- och riskfaktorer som behandlas nedan är förorenade områden, farligt gods, farliga anläggningar, radon, geoteknik, skredrisk och erosion samt krisberedskap och civilförsvaret.

Förorenade områden

I Karlskrona kommun finns många områden som är förorenade med ämnen som kan vara skadliga för människors hälsa eller miljön. Föroreningar kan finnas i mark, ytvatten, grundvatten eller sediment. Många förorenade områden har uppkommit genom utfyllnader i havet och på de bergiga öar som idag utgör de centrala delarna av staden. Föroreningar kan också ha sitt ursprung i tidigare markanvändning t.ex. från utsläpp, deponering av avfall, spill eller olyckshändelser. Förorenade områden sammanfaller ofta med gamla industrier, verkstäder, deponier eller andra miljöfarliga verksamheter. I kommunen finns ca 35 nedlagda deponier.

De förorenade områdena i kommunen är i viss mån inventerade men kunskapen är fortfarande låg när det gäller utbredningen av föroreningarna och vilka föroreningar som förekommer. Ur bilden som visar 1600-talets strandlinje nedan går att utläsa var utfyllda områden finns inom Karlskrona centrum. I utfylld mark kan finnas områden som är misstänkt förorenade. En handlingsplan för de områden som kommunen själv är ansvarig för att sanera är under framtagande. Syftet med planen är att ge en detaljerad bild av föroreningssituationen samt presentera ett sätt att hantera föroreningarna.



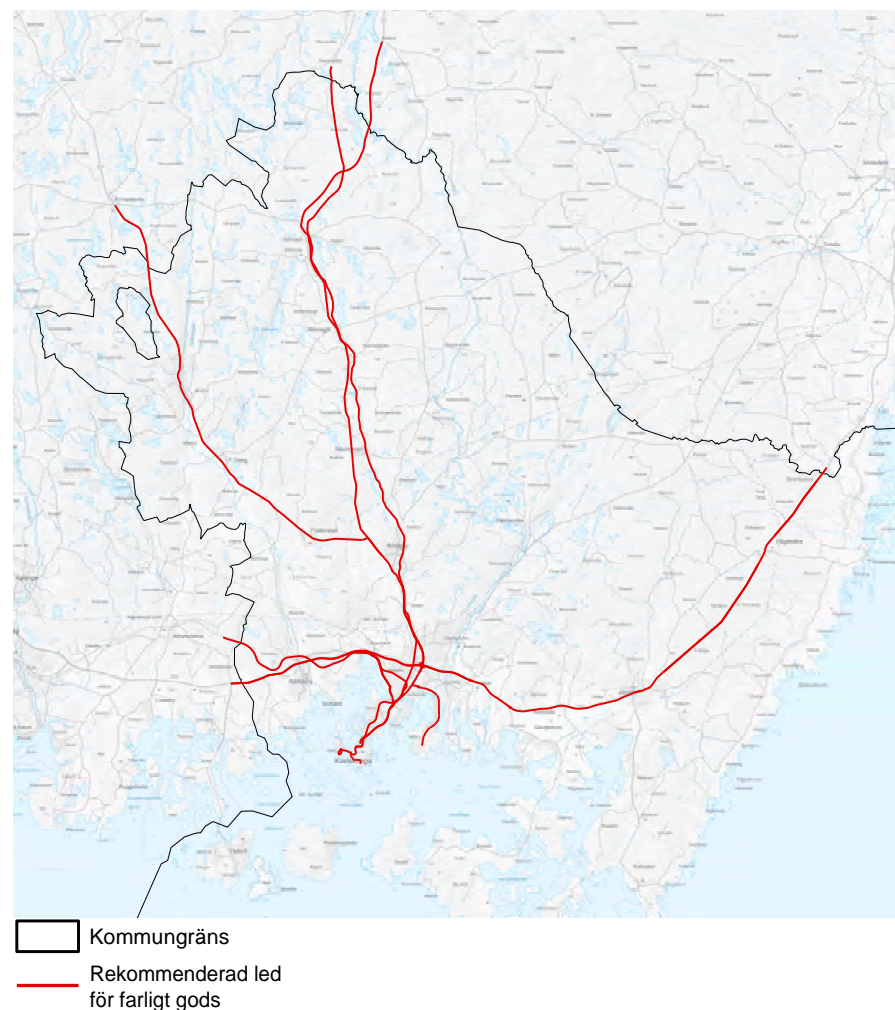
Bilden visar 1600-talets strandlinje.

Förorenade markområden och miljöfarlig verksamhet är extra känsliga för ökade vattenflöden då föroreningar kan lakas ut med vattnet från dessa områden. I arbetet med klimatanpassning behöver detta beaktas och ingå i en handlingsplan. Det kan vara aktuellt att genomföra en analys av vilka förorenade områden eller ytor med miljöfarlig verksamhet som sammanfaller med riskområden för högt vattenstånd från både havshöjningar och skyfall samt att skapa en handlingsplan för hantering av prioriterade områden. Föroreningar ska utredas och vid behov avhjälpas i samband med detaljplanering, bygglov och andra åtgärder som genomförs där mark, vatten eller sediment kan antas vara förorenade.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras på rätt sätt under en transport. Rekommenderade vägar för farligt gods är E22, riksväg 28, länsväg 122, Ronnebyvägen/Sunnnavägen, Österleden, Verkövägen samt sträckningarna längs Borgmästarekajen/Dockegatan/Amiralitetsgatan/Amiralitetstorget och Björkholmskajen/Utövägen. Det finns även två parkeringsplatser för fordon med farligt gods inom kommunen; en på Hattholmen och en längs Ronnebyvägen. Den parkering för farligt gods som finns på Hattholmen föreslås tas bort vid exploatering av bostäder och andra verksamheter på platsen. Det finns därmed ett behov av att hitta andra lämpliga platser för uppställning av farligt gods. Väg 725 är förbjudna vägar för transporter med farligt gods inom kommunen. Inga nya rekommenderade leder för farligt gods föreslås. Vid etablering av verksamheter som har behov av att transportera farligt gods är platsens närhet till rekommenderade leder för farligt gods av stor betydelse.

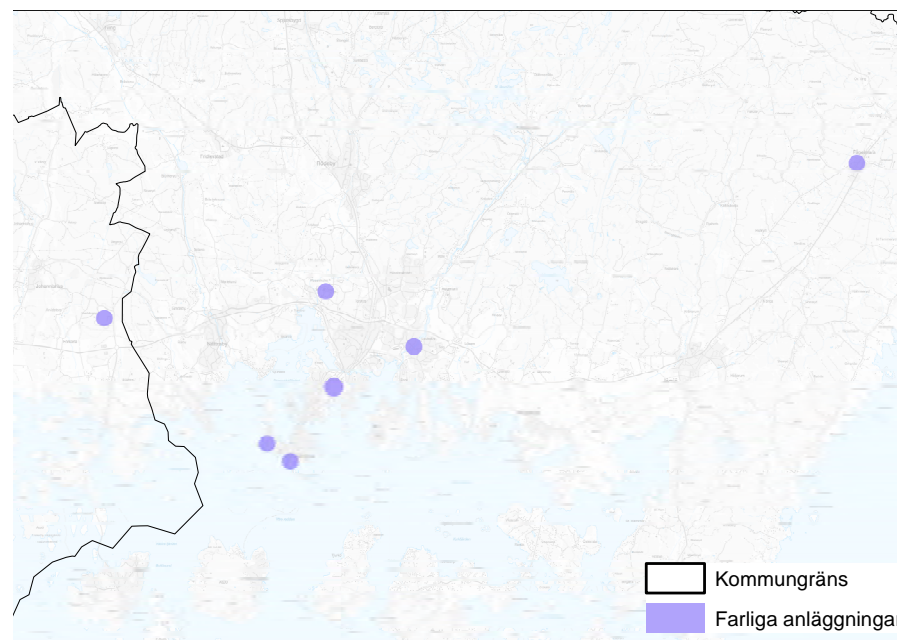
Järnvägen är ytterligare en rekommenderad led för farligt gods. För järnvägen finns ett säkerhetsavstånd som måste beaktas. Bebyggelse tillåts normalt inte inom 30 meter från järnvägen men bedömningen om lämplig lokalisering för bostäder, verksamheter eller andra användningar görs inom ramen för detaljplanprocessen eller bygglovsprövning. Med hänsyn till risker för olycka med farligt gods kan ytterligare säkerhetsavstånd krävas. Det samma gäller för ny bebyggelse längs med vägar som är rekommenderade leder för farligt gods. Sett till järnvägens utformning idag bör en direktaccess till Verkö för inkommande tåg från norr och väster tillkomma då tåg som ska ut till Verkö idag måste vända inne i centrala Karlskrona. Detta är inte optimalt om lasten innehåller farligt gods. Läs mer om detta under avsnittet i ställningstagande om trafik och kommunikationer.



Farliga anläggningar

En anläggning kan klassas som farlig om sådana ämnen eller objekt hanteras att de vid en olycka kan få en stor omgivningspåverkan. Inom och i närheten av Karlskrona kommun finns ett antal anläggningar som är klassade som farliga anläggningar. Vid efterföljande detaljplanering ska därför hänsyn tas till eventuella riskavstånd eller åtgärder genomföras för att minimera risken. Arbetet sker i samråd med räddningstjänst och/eller verksamhetsutövare. De platser som klassas som farliga anläggningar är:

- Orkla Foods Sweden AB, Fågelmara. Skyddsavstånd finns att förhålla sig till.
- Isverket, Saltö. Anläggning finns med anledning av fiskeriverksamhet. Ställer krav på skyddsavstånd och användningsmöjligheter på södra Saltö.
- Blekingesjukhusets helikopterplatta. Används för sjukhusets verksamhet och skapar krav på fri inflygningsväg bland annat. Möjlighet finns att omlokalisera till tak vid utveckling av Blekingesjukhuset.
- NKT-arena. Anläggning för att frysa isen som klassas som farlig på grund av det stora antal människor som kan vistas på platsen. Ställer krav på utrymningsvägar. Viss begränsning för utbyggnad åt väster.
- Verksamheter inom Marinbasen och varvsområdet, Trossö. Det finns flertalet anläggningar och/eller verksamheter på de södra delarna av Trossö som klassas som farliga anläggningar. Vid planer på förändrad eller ny bebyggelse i närheten av dessa områden konsulteras respektive verksamhet samt räddningstjänst för vidare utredning och behov av skyddsavstånd.
- Vambåsa bergtäkt, Ronneby kommun. Bergtäkten skapar skyddsavstånd som berör Karlskrona kommun på grund av sprängningsarbeten.
- Lyckebydammen i centrala Lyckeby. Dammen är klassificerad i klass 1 enligt RIDAS (kraftföretagens riktlinjer för dammsäkerhet). Ett dammhaveri kan medföra förlust av människoliv och risken för detta är inte försumbar.



Radon

Radon är en osynlig och luktfri radioaktiv gas som finns i mark, luft och vatten. Radon i bostäder kan komma från tre olika källor: marken under och runt om huset, byggnadsmaterialet och vatten som används i hushållet. Av dessa är marken den vanligaste radonkällan. Ny bebyggelse i Karlskrona kommun ska uppföras radonsäkert och årsmedelvärdet för radonhalten i en bostad får inte överstiga 200 Bq/m³.

Det är ovanligt med höga radonhalter i kommunalt hushållsvatten men vatten från bergborrade brunnar eller från kalkkällor kan innehålla radon.

Geoteknik, skredrisk och erosion

Inom Karlskrona kommun dominerar områden med fastmark och grundläggningsförhållandena är i huvudsak goda samt lättinventerade. Det kan dock lokalt finnas områden med sämre geotekniska förhållanden som kan påverka möjlig markanvändning. Undersökning av geoteknik hanteras rutinmässigt i detaljplaneskedet eller vid lovgivning.

Från Statens geologiska undersökning (SGU) har förutsättningar för skred i finkornig jordart (aktsamhetsområden) samt strändernas eroderbarhet studerats. Kartmaterialet som visar förutsättningar för skred i finkornig jordart är från 2018 medan kartmaterialet för strändernas eroderbarhet är från 2017.

Enligt kartmaterialet finns aktsamhetsområden på vissa ställen längs ådalarna. Detta gäller bland annat längs Nättrabyån, Silletorpsån och Lyckebyån. Det finns även aktsamhetsområden i andra delar av kommunen. Dock är dessa oftast kopplade till vattendrag, sjöar eller stora höjdvariationer. Aktsamhetsområdena är en kartläggning av jordarts- och höjdförhållanden på platsen vid inventeringstillfället och visar inte på risken eller sannolikheten för jordskred. Risken för skred är som störst i den östra kommundelen. Förutsättningarna kan förändras över tid och därför bör alltid mer noggranna geotekniska undersökningar genomföras vid misstanke om ogynnsamma grundläggningsförhållanden. I samband med framtagande av nya detaljplaner och förhandsbesked ska geotekniska säkerhetsfrågor avseende ras och skred samt erosion enligt PBL ska klarläggas.

Enligt SGI:s databas över inträffade skred, ras och övriga jordrörelser från november 2016 finns inga dokumenterade händelser inom Karlskrona kommun.

För stränderna inom kommunen är det generellt är det är högre risk för erosion längs Lyckebyåns och Nättrabyåns stränder även om vissa partier längs kusten även visar på en högre risk för erosion.

Buller

Buller definieras som icke önskvärt ljud. Samhällsbuller är ett utbrett miljöproblem och är den miljöstörning som berör störst antal människor i Sverige. En bullerfri miljö har betydelse för vår hälsa och möjligheten till en god livskvalitet. Besvär av buller kan leda till störningar av sömn och vila samt orsaka olika sjukdomar.

Buller har en mängd olika källor, till exempel trafik, industriell verksamhet, vindkraftverk, byggarbetsplatser, restaurangverksamhet samt ventilationsfläktar och klimatanläggningar. I Sverige är trafikbuller den störning som berör flest människor och trenden ökar. I Karlskrona kommun finns omgivningsbuller av bland annat från större vägar. Även järnvägen och mindre vägar kan påverka omgivande bebyggelse genom buller. Vid etablerande av ny bebyggelse utreds bullersituationen efter gällande riktlinjer.

Översvämningsrisk

Stigande havsvattennivåer är en klimatförändring som beror till stor del av termisk expansion, d.v.s. vattnet tar större plats när det är varmt än kallt. När landisar och glaciärer börjar smälta som en följd av varmare klimat får det stor betydelse för havsnivåerna. Havsnivån påverkas också av olika väderförhållanden så som kombinationer av långvarigt lågtryck, starka pålandsvindar och förhöjda flöden i Östersjön. Landhöjningen motverkar delvis havsnivåskillnaden. Medelvattenytan beräknas dock år 2100 vara ca 80 cm över 1990 års medelvattennivå i länet, när hänsyn tagits till lokal landhöjning. Den absoluta landhöjningen vid Kungsholmsfort är 0,14 cm/år, räknar man med den globala havsnivåhöjningen så innebär det att havet stiger ca 1,6 mm/år lokalt i Blekinge.

Enligt Länsstyrelsens rekommendationer bör samhällsviktiga funktioner och bostadshus ej byggas lägre än 3 meter över 1990 års medelvattennivå i låglänta områden. Det kan gälla exempelvis kraftvärmeverk, förskola/skola och brandstation. Stigande havsnivåer kan medföra stora konsekvenser för samhällsviktiga funktioner, exempelvis översvämmade byggnader, vägar och påverkan på energiförsörjningen. En annan viktig aspekt är att höjd havsnivå riskerar att ge stor påverkan på Blekinges kulturmiljöer, både snabba skadeförlopp som översvämnings- och långsamma som fuktskador och svamp. Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona kommer att påverkas av en stigande havsnivå och framförallt centrala delar av staden, låglänta områden kring nedre delen av Lyckebyån och Nättrabyån samt delar av Hasslö. Pottholmen, Hattholmen, Hoglands park, Tullparken och området mellan Björkholmen och Trossö ligger i riskzonen för höjda

havsnivåer. Vid en havsnivåhöjning på 3 meter kommer stora delar av Trossö att hamna under vattennivån.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tillsammans med Länsstyrelsen i Blekinge tagit fram en riskhanteringsplan för översvämningsrisk för Karlskrona. Karlskrona är ett av de geografiska områden som bedömts ha en betydande översvämningsrisk, detta med anledning av kustöversvämningsrisker. Riskhanteringsplanen behandlar översvämningsrisk från havet samt Lyckebyån och skyfall inom området centrala Karlskrona och Lyckeby. Syftet med riskhanteringsplanerna är att identifiera och prioritera nödvändiga åtgärder utifrån riskerna som identifierats i riskkartorna. Karlskrona kommun deltar i arbetet med riskhanteringsplanen.

Slutsatser i arbetet är att:

- Konsekvenserna av en översvämningshändelse från havet är större än för Lyckebyån.
- Det finns risk att dricksvattenförsörjningen påverkas vid extrema översvämningshändelser.
- Översvämningshändelser kan få stor negativ ekonomisk påverkan, med många drabbade bostäder och arbetsställen och översvämmad transportinfrastruktur.
- Stora delar av världsarvet som är utpekade av UNESCO hotas av översvämningsrisk till följd av höga havsnivåer.
- Det blir mycket allvarliga konsekvenser för framkomligheten till och i centrala Karlskrona vid extrema havsvattennivåer.

Det mesta som har framkommit genom arbetet med riskhanteringsplanen är sådant som kommunen och Länsstyrelsen redan känt till och till viss del hanterar genom kommunens klimatanpassningsplan och inom ramen för annan lagstiftning. Det finns ett behov av samordning och samverkan mellan olika aktörer i klimatanpassningsfrågorna. Vidare finns ett behov att utreda ansvarsfrågan kopplat till klimatanpassningsåtgärder.



Krisberedskap och civilförsvaret

Krisberedskap och civilt försvar handlar om att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera kriser och krig. Ansvar för uppgifterna delas mellan ett stort antal offentliga och privata aktörer som myndigheter, kommuner, regioner och företag. Totalförsvaret är all verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig. Totalförsvaret består av militärt försvar och civilt försvar. Det civila försvaret omfattar hela samhället, där många aktörer måste samverka och arbeta utifrån målet för det civila försvaret. Verksamheten bedrivs av många olika aktörer; statliga myndigheter, kommuner, regioner, näringsliv och frivilligorganisationer.

Sveriges riksdag har beslutat att målet för det civila försvaret ska vara att ha förmåga att:

- värna civilbefolkningen
- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna
- upprätthålla en nödvändig försörjning
- bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld
- upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och bidra till att stärka försvarsviljan
- bidra till att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fred, och
- med tillgängliga resurser bidra till förmågan att delta i internationella fredsfrämjande och humanitära insatser.

Under många år har det bedrivits ett begränsat arbete att planera och förbereda civilt försvar. Detta har sin grund i den hotbild och den inriktning för försvaret som följde efter det kalla krigets slut. I praktiken upphörde berörda myndigheters och andra aktörers planering för höjd beredskap eftersom det inte längre fanns något behov. De resurser som specifikt hade skapats för det civila försvaret under andra världskriget och det kalla kriget fram till åren kring 1990 har blivit inaktuella och kunnat tas ur drift. Endast avseende skyddsrummen, drift och vidmakthållande av vissa

reservfunktioner inom etermedia, elförsörjningen och upprätthållande av elektroniska kommunikationer har det även fortsättningsvis genomförts åtgärder för att upprätthålla viss specifik förmåga.

Skyddsrum ska ge skydd åt befolkningen i krig därför är det viktigt att dessa möjligheter inte byggs bort. Fastighetsägarna har ansvar för att det ställs i ordning och görs tillgängligt vid höjd beredskap. Myndigheten MSB kontrollerar att de skyddsrum som finns vårdas och underhålls så att de fyller sin funktion. Läs mer om skyddsrum och se vart kommunens skyddsrum finns på MSB - Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps hemsida.

Vid höjd beredskap kan en storskalig utrymning komma att genomföras för att skydda civilbefolkningen. På Trossö ligger en av Sveriges största marinbaser, tillsammans med försvarsindustri och varv, som i händelse av krig skulle kunna utgöra militära mål. Hotbilden mot dessa anläggningar överförs därför till omkringliggande civil bebyggelse. Arbetet med att öka motståndskraften inom särskilt områdena ordning och säkerhet, skydd av civilbefolkning, hälso- och sjukvård, livsmedel och dricksvatten, finansiell beredskap, transporter, energiförsörjning samt elektroniska kommunikationer och post behöver vidareutvecklas och stärkas. Hot-, risk- och handlingsplaner för dessa behov tas fram i andra samverkansprocesser utanför översiktsplanen.

