

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Planbeskrivning

Detaljplan för Svarven 1 m.fl.

– *En del av Framtidens skolor i Ronneby kommun.*

Granskningstid från den 28 januari t.o.m. den 18 februari 2019

Samrådshandling från den 8 oktober 2018 t.o.m. den 30 oktober 2018

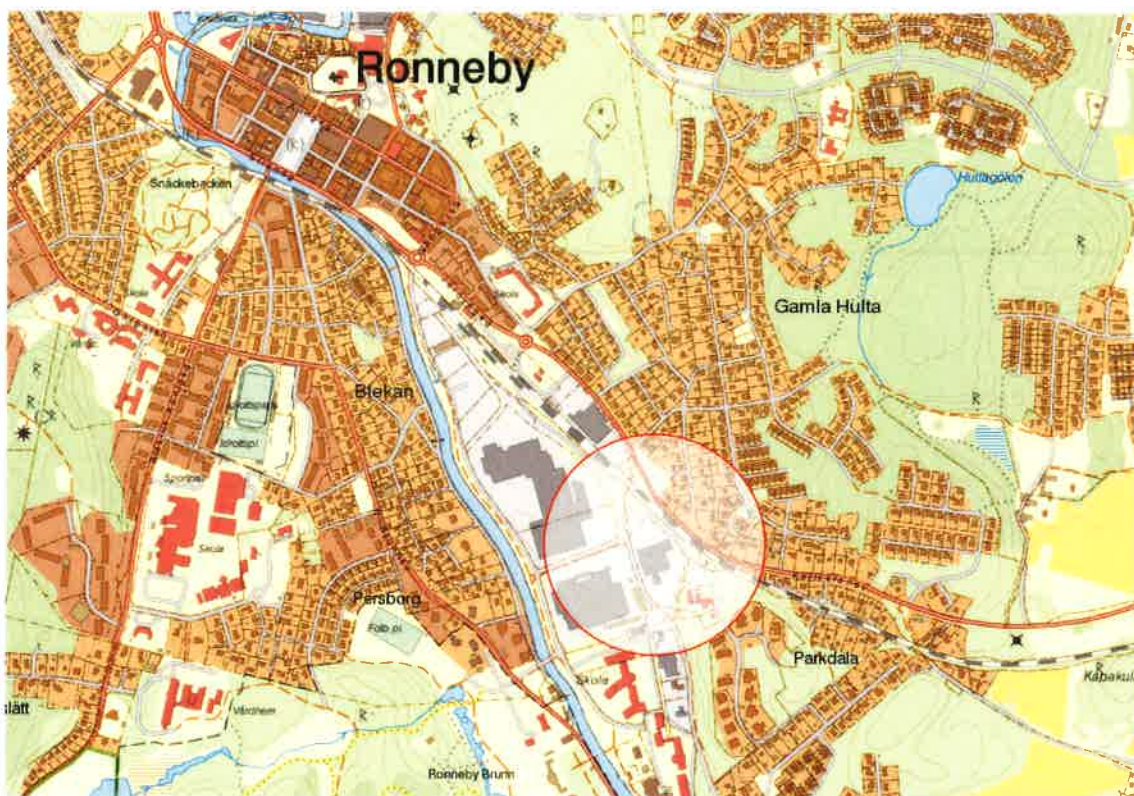


Bild: Orienteringskarta



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Innehållsförteckning

Förord.....	5	Offentlig och kommersiell service	22
Om detaljplan.....	5	Tillgänglighet	23
Planprocessen	5	Barnperspektiv	24
Planförfarande.....	5	Social konsekvensanalys med barnperspektiv	25
Planinfo.....	6	Lek och rekreation.....	26
Handlingar	6	Gator och trafik	28
Utredningar	6	Förslag på ny trafiksituation - gator och trafik	30
Inledning	8	Gång- och cykeltrafik.....	32
Syfte och huvuddrag	8	Trafiksäkerhet.....	32
Bakgrund	8	Förslag på trafiksituation – Gång- och cykel	34
Plandata.....	8	Kollektivtrafik	35
Lägesbestämning/Areal	8	Parkering	36
Markägförhållanden.....	8	Förslag på ny trafiksituation – parkering.....	37
Tidigare ställningstagande	9	Avlämning bil och buss	40
Översiktsplan	9	Förslag på ny trafiksituation – avlämning bil och buss	40
Detaljplan och planområdesgräns	9	Utfarter	41
Miljöbedömning	12	Omgivningsbuller.....	42
Lokala miljömål	12	Skydd mot omgivningsbuller	43
Miljökvalitetsnormer (MKN).....	14	Risker och störningar	47
Förutsättningar och förändringar ..	14	Vatten och avlopp.....	49
Mark och vegetation	14	El och tele.....	49
Geotekniska förhållanden	16	Värme	49
Förorenad mark.....	17	Solenergi	49
Klimatanpassning	17	Avfall.....	50
Miljöinventering inomhus.....	18	Organisatoriska frågor	50
Höga vattenstånd	18	Tidplan	50
Fornlämningar.....	18	Genomförandetid.....	50
Riksintresse	18	Huvudmannaskap	50
Bebyggelseområde.....	18		
Byggnadskultur och gestaltning.....	22		

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Ansvarsfördelning.....	50
Fastighetsrättsliga frågor.....	50
Fastighetsbildning.....	50
Fastighetsägare	51
Detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå	51
Ekonomiska frågor.....	51
Planeekonomi	51
Avtal mellan Miljöteknik och ABRI.....	52
Tekniska frågor	52
Vägar, belysning	52
Vatten och avlopp	52
Dagvatten.....	53
Fjärrvärme.....	53
El och opto.....	54
Avtal mellan Miljöteknik och ABRI.....	54
Övrigt	54
Planförfarande.....	54
Plantolkning.....	54
Medverkande tjänstemän	55

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Förord

Om detaljplan

Med en detaljplan reglerar kommunen hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar därför om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet.

En detaljplan visas som ett bestämt område på en plankarta. Till detaljplanekartan hör en planbeskrivning, som förklarar planens syfte och innehåll. Ibland ingår även andra handlingar, till exempel en illustrationskarta eller en miljökonsekvensbeskrivning.

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras. När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerade program.

Planförfarande

Förslaget till detaljplan kan handläggas med ett standardförfarande eller med ett utökat förfarande. Under vissa förutsättningar är det möjligt att tillämpa ett begränsat förfarande som endast innehåller ett kommunikationssteg. I vissa fall kan även ett samordnat förfarande tillämpas vilket innebär att detaljplaneprocessen enligt plan- och bygglagen samordnas med andra lagar.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Planinfo

Planarbetet påbörjades 2018-05-21 och hanteras enligt ett utökat förfarande eftersom detaljplanen bedöms vara av betydande intresse för allmänheten samt i övrigt av stor betydelse. I övrigt är planförslaget förenligt med översiktsplanen och förslaget kan inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen är en del av skolprojektet *Framtidens skolor* och beslutet om att upprätta en ny detaljplan för togs av Kommunfullmäktige 2017-09-28, § 310, tidplanen har reviderats i beslut av kommunfullmäktige 2018-04-26, § 92.

Samråd: 2018-10-08 – 2018-10-30



Figuren ovan illustrerar vilket skede detaljplanen befinner sig i.

Handlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Undersökning inför behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning
- Fastighetsförteckning
- Social konsekvensanalys med barnperspektiv

Utredningar

- Checklista åk 4-9 Funktionsprogram för skolgårdar i Ronneby kommun, 2018, *Ramböll*
- Detaljerad riskbedömning, del 1, *daterad 2017-12-19, reviderad 2018-09-05, WSP*
- Detaljerad riskbedömning, del 2, *daterad 2017-12-19, WSP*
- Funktionsprogram för skolgårdar i Ronneby kommun, 2017-01-03, *Ramböll*
- Förslag på VA inkl. dagvatten, R-51-1-001, *daterad 2018-06-01, WSP*
- Förslag på utemiljö, *daterad 2018-06-04, WSP*
- Gestalttningsprogram för Ronneby Stadskärna, råd och riktlinjer för utemiljön, *daterad 2012-09-27, Ronneby kommun*
- Kompletterande rapport till Miljöinventering – Radonmätning, *daterad 2018-01-31, WSP*
- Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik, *daterad 2017-12-13, reviderad 2018-08-28, WSP*
- Naturvärdesinventering av nyckelbiotop på fastigheten Ronneby 22:56, *daterad 2018-09-11, Skogsstyrelsen*
- Riskanalys Vibrationer inkl. bilagor, *daterad 2017-12-13, reviderad 2018-06-20, WSP*
- Sammanställning inomhusmiljö Svarven 1, *daterad 2018-03-08, WSP*
- Specifikt kvalitetsprogram Svarven, Cradle to Cradle®, *daterad 2018-03-02, Cefur*.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

- Tillgänglighetsgranskning av ombyggnad till skola, daterad 2017-11-08, JAARK
- Trafikutredning, daterad 2017-10-16, reviderad 2018-08-20, WSP
- Trafikbullerutredning inkl. bilaga 1-3, daterad 2017-11-30, reviderad 2019-01-22, ÅF
- Utlåtande tågpåkörning Svarven 1, daterad 2017-03-27, Tyréns
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, daterad 2018-11-01, WSP

Samtliga handlingar finns på <https://www.ronneby.se/svarven1>

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Inledning

Syfte och huvuddrag

Planens syfte är att i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900) möjliggöra för en centralt belägen grundskola i Ronneby stad samt en idrottshall. Vidare syftar detaljplanen till att säkra utrymmet för friyta som en tillgång för den pedagogiska verksamheten samt vara en plats för aktivitet och återhämtning. Detaljplanen möjliggör även för användningarna kontor och viss typ av verksamheter. Detta så att ett centralt beläget kvarter kan nyttjas mer flexibelt över en längre tidsperiod.

Bakgrund

Ronneby kommun växer och det finns ett stort behov av både förskolor och grundskolor i kommunen. I mars 2017 fattade kommunfullmäktige beslut om att Snäckebacksskolan (7-9 skola) skulle renoveras och Skogsgårdsskolan (F-6 skola) skulle byggas om till 4-9 skolor. Beslutet innebar att det bland annat skulle behöva ske en omflytt av elever till tillfälliga lokaler.

I sökandet av tillfälliga lokaler för att bedriva skolverksamhet framkom ett nytt alternativ vilket ledde till att kommunfullmäktige den 28 september 2017 fattade ett nytt beslut om skolverksamheten i kommunen. Beslutet innebar att ABRI:s lokaler inom kv. Svarven, byggs om till en permanent 4-9 skola (650-700 elever) inklusive tillagningskök och idrottslokaler. Beslutet innebar även att Skogsgårdsskolan inte byggs om till en 4-9 skola, medan Snäckebacksskolan renoveras och blir en 4-9 skola.

Utvecklingen av Ronneby kommuns förskolor och skolor går under arbetsnamnet *Framtidens skolor*.

Våren 2018 reviderades tidplanen för projektet av kommunfullmäktige, 2018-04-26, § 92, vilket innebär att beräknad uppstart av skolverksamhet inom kvarteret Svarven 1 beräknas ske i augusti 2020. Beslutet om att renovera Snäckebacksskolan kvarstår och skolan beräknas vara ombyggd våren 2022.

Plandata

Lägesbestämning/Areal

Planområdet ligger sydost om Ronneby stadskärna och gränsar till utvecklingsområdet Kilen i väster och till Karlskronavägen i nordost. Hela planområdet omfattar cirka 3,9 ha varav skolbyggnaden, idrottshallen inkl. utemiljön inryms inom cirka 1,85 ha.

Markägförhållanden

AB Ronneby industrifastigheter, ABRI, äger fastigheten Svarven 1 som är idag består av en tom industribyggnad med utrymme för industriproduktion samt kontor. ABRI är även ägare av fastigheten Telefonen 1. Ronneby Kommun äger Ronneby 25:16 omgivande mark vilken framför allt utgörs av vägar, parkering och natur. Trafikverket äger området närmast järnvägen, Ronneby 26:1. Fastighetsreglering kommer ske då Ronneby 25:20, Ronneby 4:208 samt Ronneby 25:16 genom fastighetsreglering överförs till Svarven 1.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Tidigare ställningstagande

Översiktsplan

I översiktsplan Ronneby 2035, antagen i KF 2018-06-20 § 142, ingår det aktuella området i ett större område över Ronneby tätort som omnämns som ett område för ny stadsbygd.

Bestämmelser om skola, kontor och viss typ av verksamheter överensstämmer med intentionen i översiktsplanen Ronneby 2035.

Detaljplan och planområdesgräns

För planområdet gäller idag ett antal planer, både stadsplaner och detaljplaner från olika tidpunkter. Flera av planerna är mindre delar från ursprungliga planer som har blivit kvar från tidigare planarbeten och ändringar i planområdet. För att skapa en tydlighet i området inkluderas dessa i Detaljplanen för Svarven 1 m.fl. I de fallen gällande detaljplaner omfattas av den nya detaljplanen är det mindre ytor som påverkas och avväganden har gjorts för att minimera intrånget. Planområdesgränsen följer till stora delar angränsande detaljplaners plangräns och i vissa fall fastighetsgränser.

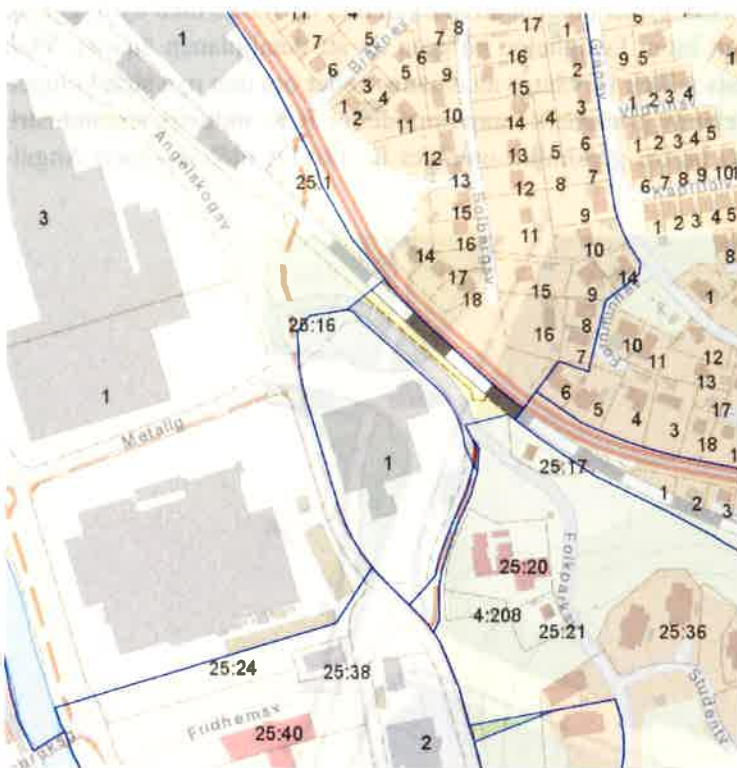


Bild 1. Blå linjer visar gällande detaljplaner som omfattas om Detaljplan för del av kv. Svarven 1 m.fl. I nordost är en del planlöst.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Upphävande av planer

I de fall detaljplanen för kv. Svarven 1 m.fl. omfattar en gammal plan upphör denna i sin helhet att gälla, alternativt upphör den del som berörs av den nya detaljplanen att gälla. Detta eftersom en yta enbart kan regleras med en detaljplan.

Gällande och berörda planer

För planområdet gäller idag i huvudsak detaljplanen Svarven 1 (plannummer 99), som vann laga kraft 1995-09-27, genomförandetiden för denna har gått ut. Befintlig bebyggelse regleras som industri och kontor, övrig mark får inte bebyggas.

I planområdets nordliga och västra delar berörs en del av detaljplanen för Ronneby 25:11 m.fl. (Kilen) (plannummer 413), som vann laga kraft 2016-05-12 och därmed har genomförandetid kvar. På grund av pågående stadsutveckling i norra planområdet inom Ronneby 25:11 m.fl. (Kilen) samt på grund av tillkommande verksamhet inom detaljplan för kv. Svarven 1 m.fl. behöver trafiksituationen utmed östra Metallgatan ändras. Det innebär att yta som idag är planlagd som JCK, industri, småindustri icke miljöstörande, centrum och kontor (prickmark) kommer att minska till fördel av en ny dragning av Metallvägen nordost mot en ny cirkulationsplats. Ytan är belagd med prickmark vilket innebär att marken inte får förses med ny byggnad, därmed påverkas inte byggrätten inom fastigheten på grun av att detaljplanen ändras. Ytan används idag som parkeringsplats vilken förväntas att ersättas söder om den nya sträckningen av Metallgatan. Även mindre delar av prickmark inom område för JCK, industri, småindustri, centrum och kontor (prickmark) berörs genom att området för GATA utökas utmed Angel-skogsvägen.

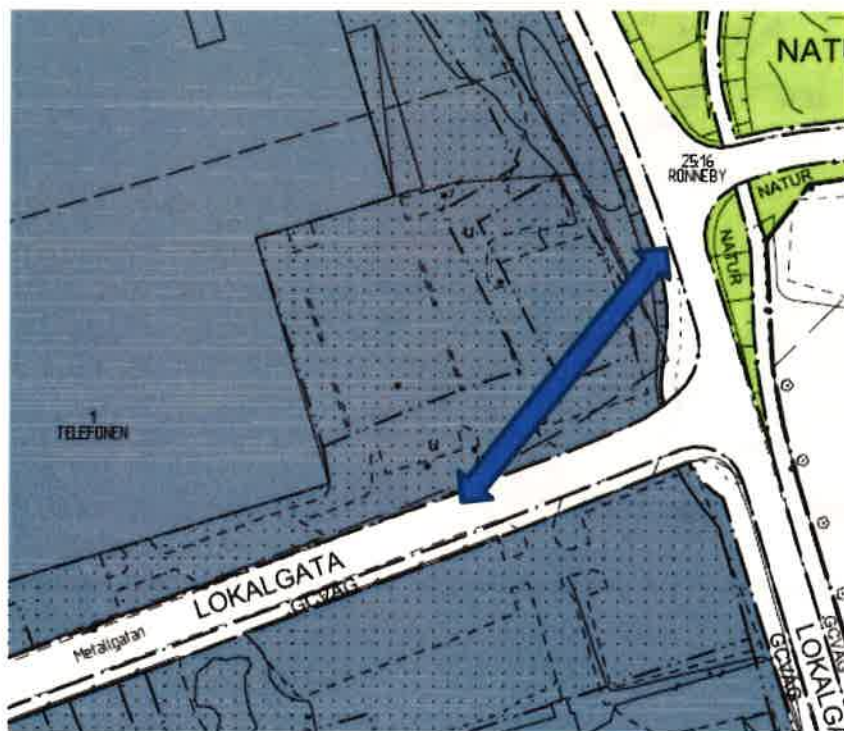


Bild 2. Delar av befintlig detaljplan som kommer ändras inom ramen för Detaljplan för kv. Svarven 1 m.fl.



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Delar av områden med NATUR på allmän plats påverkas genom att de planläggs som allmän plats P-PLATS eller allmän plats GATA. Även mindre delar av prickmark inom område för JCK, industri, småindustri, centrum och kontor berörs genom att området för GATA utökas utmed Angelskogsvägen. Åtgärderna krävs för att öka trafiksäkerheten och förbättra den generella trafiksituationen i området.

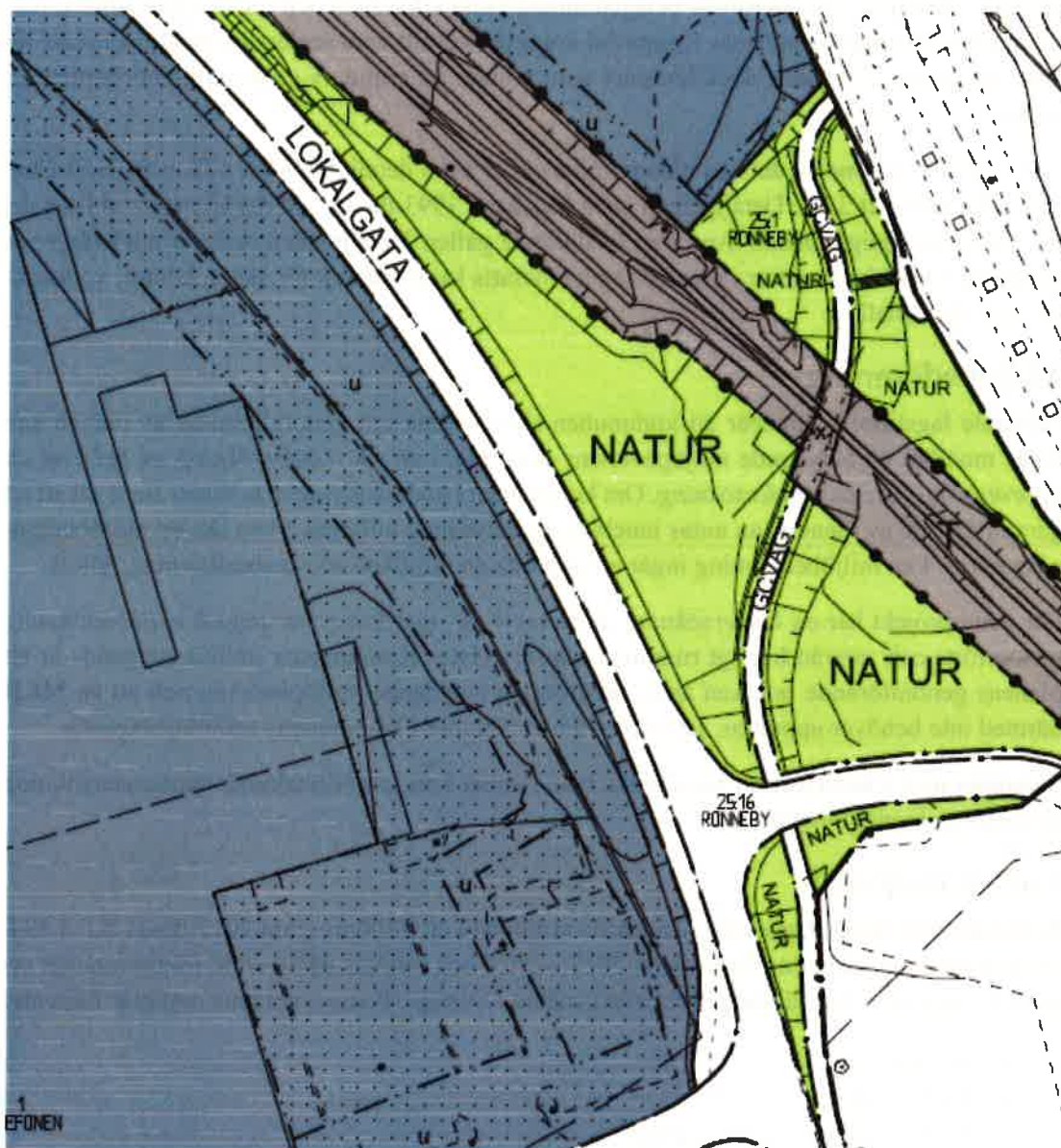


Bild 3. Delar av befintlig detaljplan (NATUR) som kommer ändras till P-PLATS och GATA inom Detaljplan för kv. Svarven 1 m.fl.

I de södra delarna av planområdet berörs detaljplan för Ronneby 25:34, Svarven 2 och 3 m.fl. (plannummer 84). Detaljplanen vann laga kraft 1999-12-16 och genomförandetiden har gått ut. Den del av detaljplanen som berörs reglerar allmän plats för gata och gång och cykel, vilket även i fortsättningen kommer regleras, dock med ett tillägg om dagvattenhantering.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

I de sydöstra/östra delarna av det nya planområdet gäller detaljplan för Ronneby 25:20 m.fl. (plannummer 87). Detaljplanen vann laga kraft 1999-06-09 och genomförandetiden har därmed gått ut. En mindre del av gällande detaljplan utmed Angelskogsvägen som idag reglerar natur, kommer genom detaljplan för Svarven 1 m.fl. regleras som idrottshall, samma sak gäller ett mindre område som idag regleras som bostäder och centrum med prickmark. En annan del av gällande detaljplan som berörs är belägen utmed Folkparksvägen och reglerar huvudgata, parkering och en mindre yta natur. Denna del kommer fortsatt vara reglerad som allmän plats för gata, parkering och natur, dock kommer gaturummet på grund av en ny cirkulationsplats att utökas.

I de sydöstra delarna av det nya planområdet gäller även detaljplan STÄ 675 m.fl. (Soft Center), (Plannummer 335). Detaljplanen vann laga kraft 1993-08-18 och det är enbart en liten del av den ursprungliga planen kvar som fortfarande gäller. Detaljplanen reglerar användningen lokalgata. Området kommer i planförslaget innefatta kvartersmark för skola, kontor, verksamhet och idrottshall.

Miljöbedömning

Gällande lagstiftning innebär att kommunen ska bedöma om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte, i en s.k. *Undersökning av behovet att upprätta en strategisk undersökning*. Om kommunen i undersökningen kommer fram till att ett genomförande av planen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras. I en miljöbedömning ingår att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

För detta projekt har en *Undersökning av behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning* genomförts och samråd har ägt rum med Länsstyrelsen. Kommunens ställningstagande är att planens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en MKB därmed inte behöver upprättas. Länsstyrelsen instämmer i kommunens ställningstagande.

Samrådet med Länsstyrelsen resulterade bland annat i att en miljöteknisk markundersökning genomförts inom planområdet.

Lokala miljömål

Kommunfullmäktige fastställde nya lokala miljömål i ett miljöprogram 2017-06-21 KF § 194. Programmet har planeringshorisonten 2017 – 2020 och inriktas på ett antal fokusområden utefter de nationellt fastställda miljökvalitetsmålen i Sverige. Fokusområdena omfattar följande:

- Klimat
- Giftfri miljö
- Hållbar bebyggelseutveckling
- Friskt vatten
- Biologisk mångfald.

Detaljplan för kvarteret Svarven 1 m.fl. omfattas av miljömålen för klimat, giftfri miljö, hållbar bebyggelseutveckling samt biologisk mångfald.

Förutom de lokala miljömålen kommer den planerade verksamheten inom detaljplanen att uppföras med koppling till konceptet Cradle to Cradle. Det innebär bland annat att hälsosamma

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

material används både vid byggnation och till inredning. Cradle to Cradle handlar inte bara om att minska människans negativa inverkan på sin omgivning, utan också om att vi ska ha en positiv effekt. Ta del av mer information om hur konceptet Cradle to Cradle integreras i projektet Specifikt kvalitetsprogram Svarven, Cradle to Cradle®.

Klimat

Detaljplanen för Svarven 1 m.fl. bidrar till att lokala miljömål uppnås genom att detaljplanen möjliggör för användning av förnyelsebar energi, solenergi, på befintlig bebyggelse, men också på planerad bebyggelse. Uppvärmning av byggnader sker via ett redan utbyggt fjärrvärmesystem. Planområdets placering nära kollektivtrafik och tätorten möjliggör för resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik, vilket kan bidra till lägre utsläpp av växthusgaser.

Giftfri miljö

En minskad användning av miljö- och hälsofarliga ämnen är en del i arbetet med konceptet Cradle to Cradle. Vid ändrad användning från J småindustri till S skola, K Kontor och Z verksamheter har den befintliga byggnaden undersökts, undersökningen visade att det förekommer vissa ohälsosamma byggmaterial vilka vid en ombyggnad ska tas bort samtidigt som ett ventilerat övergolv placeras på underliggande betong som gör att byggnaden förhindras direktkontakt med påträffat ohälsosamt material. Läs mer under rubriken *Miljöundersökning inomhus*.

Hållbar bebyggelseutveckling

Planområdet är beläget inom redan ianspråktagen mark och innebär en förtätning inom Ronneby tätort. Området är centralt beläget med ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät samt i närheten till kollektivtrafik vilket kan minska klimatpåverkande utsläpp från transporter. Vidare innebär en ändrad användning inom planområdet, från J småindustri till, till exempel, S skola att delar av markbeläggningen som idag är hårdgjord kommer bli mer genomsläppliga material som lämpar sig på en skolgård. Grönskan inom det redan ianspråktaga området kommer att öka då skolgården behöver förses med gröna ytor och träd. Skärmtak för cyklar och väderskydd kommer förses med sedum.

Den befintliga byggnaden kommer att vara kvar och byggas om till annan verksamhet, det innebär att en av områdets första industribyggnader bevaras och förädlas till annan verksamhet. Samtidigt kan mycket bebyggelsematerial återanvändas och platsens redan befintliga infrastruktur utnyttjas och utvecklas.

Biologisk mångfald

Idag består planområdet framför allt av hårdgjorda ytor och mindre ytor av klippt gräs samt skog i planområdets sydligaste delar, dit en idrottshall är lokaliserad.

Skogen söder om planområdet är klassad som nyckelbiotop, ädellövsnaturskog. Naturvärdesinventeringen som genomförts visar att nyckelbiotopen inte omfattas av planförslaget och att den inte, eller endast marginellt berörs av planförslaget och tilltänkt exploatering. Det är därför osannolikt att detaljplanens genomförande skulle få negativa konsekvenser för några naturvärden. Detta gäller dock under förutsättning att tre grova ekar i anslutning till fastighetsgränsen mot Ronneby 4:208 kan sparas. I genomförandet av detaljplanen ska hänsyn tas till skogen och

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

exploatering ske med minsta möjliga åverkan. Då inmätning av de tre berörda ekarna visar att de är utanför planområdets gräns görs ingen åtgärd i detaljplanen.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Enligt 2 kap. 10 § PBL ska MKN följas vid planläggning. MKN är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljökvalitet och är juridiskt bindande. Miljökvalitetsnormer finns för luft, omgivningsbuller och vatten, t.ex. grundvatten. Vad gäller detaljplanen för kv. Svarven 1 m.fl. är det relevant att hantera MKN för luftkvalité och delvis vatten, då MKN för omgivningsbuller utgår från större vägar än de som omgärdar planområdet¹ utgår den parametern i bedömningen.

Idag bedöms luftkvaliteten generellt som god i Ronneby kommun då alla miljökvalitetsnormer uppfylls, men någon luftmätning i anslutning till planområdet har inte genomförts. Planområdet är utsatt för luftföroreningar från biltrafik i form av kväveoxid och partiklar samt marknära ozon som bildas av kväveoxider och organiska ämnen vid inverkan av starkt solljus.

Trafikutredningen (Trafikutredning Kv Svarven, WSP, 180820) bedömer att skolverksamheten kommer alstra cirka 450-550 fordon per dygn vilket kan bidra till att luftföroreningar ökar i området. Vidare bedöms pågående stadsbyggnadsprojekt i nära anslutning till planområdet bidra till viss trafikökning inom planområdet.

Det väl utbyggda gång- och cykelnätet samt det kollektivtrafknära läget uppmuntrar till andra färdssätt än med bil, vidare är planområdet beläget i närhet av kollektivtrafik. Trafikutredningen föreslår hastighetsbegränsningar och cirkulationsplatser inom planområdet vilka kan påverka och minska utsläpp och skapandet av partiklar då trafiken sällan blir stillastående.

Vad gäller MKN för vatten bedöms dessa inte påverkas av detaljplanen. Utöver befintlig dagvattenhantering kommer fördröjning av dagvatten att tillkomma inom planområdet vilket leder till högre andel infiltration framför avrinning till Ronnebyån. Vidare kommer miljöfarliga ämnen att avhjälpas inom ramen för genomförandet av detaljplanen vilket gör att skadliga ämnen inte urlakas ur marken i lika stor utsträckning.

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

Planområdet omfattar till stora delar redan ianspråktagen mark och består idag av en stor industri/kontorsbyggnad, parkering, klippt gräsmatta och enstaka träd. Planområdets sydligaste delar omfattar ett skogsområde. Planområdet innefattar även vägnät för både biltrafik, järnväg och gång- och cykel. Planområdet är delvis kuperat då områdets ytterkanter i öst och söder släntar medan ytan där byggnaden står och dess närmsta omgivning är flack.

Området närmast järnvägen släntar kraftigt. På grund av omgivningsbuller som når planområdet kommer det att byggas ett bullerskydd/avåkningsskydd. Detta kommer följa landskapet och vara minst 3,5 meter högt. För att göra området estetiskt tilltalande kan bullerskyddet förses

¹ Naturvårdsverkets hemsida, Miljökvalitetsnorm för buller: <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Miljokvalitetsnorm-for-buller/>



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

med tilltalande material så som glas, grönska eller konstverk i form av målningar eller dylikt. För att lämna utrymme till bullerskyddet/avåkningsskyddet och följa bestämmelsen om dess placering en meter från fastighetsgräns gentemot Trafikverket samt ge utrymme för befintlig gång- och cykelväg utökas området för GATA utmed järnvägen.

Inom planområdet kommer den befintliga bebyggelsen att finnas kvar, men med annan användning. Användningen småindustri utgår och ersätts av användningarna Skola, kontor och viss typ av verksamheter. Den befintliga byggnadens yta kommer att utökas något i norr för att inrymma en tydlig entré till byggnaden. Vidare kommer de hårdgjorda ytorna som idag är parkering/lastkaj för varor minska för att övergå till yta för skolgård och då få mer inslag av grönska.

Detaljplanen möjliggör för byggnation av en idrottshall, denna kommer placeras inom planområdets sydligaste delar vilket delvis omfattar ett skogsområde. Precis söder om tilltänkt placering av idrottshallen är skogsområdet klassat som nyckelbiotop på grund av förekomsten av ädelskog. Planförslaget påverkar inte nyckelbiotopen då denna inte är belägen inom Ronneby 4:208. Det är därför osannolikt att detaljplanens genomförande skulle få negativa konsekvenser för några naturvärden. Detta gäller dock under förutsättning att tre grova ekar i anslutning till fastighetsgränsen mot Ronneby 4:208 kan sparas. Planförslaget innebär att delar av idrottshallens byggrätt, cirka 1000 kvm, hamnar inom skogsområdet.

Placeringen av idrottshallen innebär även att berg kommer behöva schaktas.

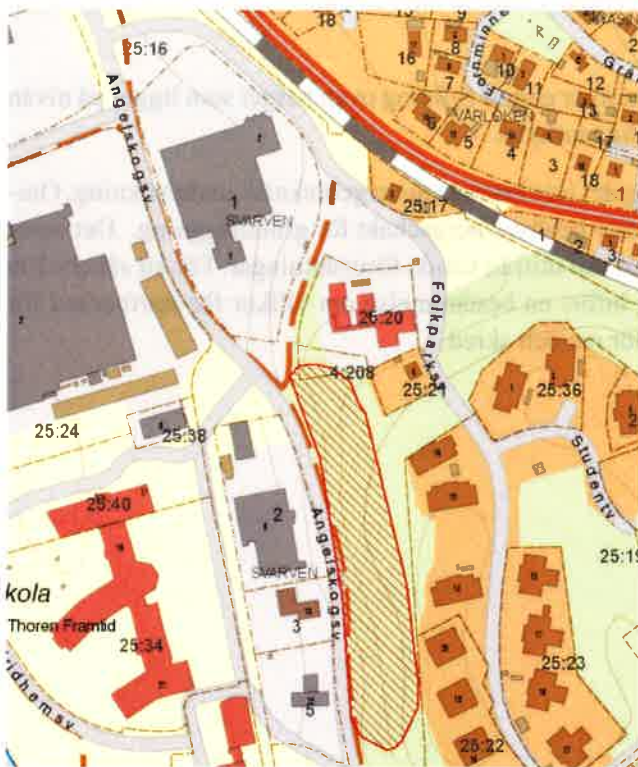


Bild 4. Röd markering visar ungefärligt område för nyckelbiotop, ädellövskog. Inventering av området har dock visat att nyckelbiotopen inte omfattar Ronneby 4:208.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Vidare kommer vissa ytor inom planområdet som idag är reglerade som natur att bli ytor för parkering. Dessa ytor är belägna alldeles intill järnvägsspåret och således inte lämplig mark för stadigvarande vistelse för människor varför parkering är lämplig här. Parkeringen planläggs som allmän plats. Redan idag har Trafikverket ett stängsel inom den egna fastigheten för att hindra vistelse inom spårområdet.

En ändrad användning inom planområdet gentemot tidigare reglering påkallar även ändringar vad gäller trafiksituationen inom planområdet. Detta beskrivs mer utförligt under rubrikerna *Gator och trafik, Gator och cykeltrafik, Kollektivtrafik samt Parkering.*

Geotekniska förhållanden

WSP har genomfört en geoteknisk undersökning (Handling 6.17 Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik) daterad 2017-12-13, reviderad 2018-08-28. Enligt denna består jorden i området huvudsakligen av fyllning på silt och lera ovan morän. Berg förekommer relativt ytligt i den sydöstra delen. Nedan beskrivs förhållanden översiktligt, för detaljerad information, se utvärderingar i bilagor och undersökningsresultat på ritningar.

Fyllningen består av ca 0,3 – 1,5 m grusig sand. I några undersökningspunkter var fyllningen också något lerig.

Under fyllningen består jorden av ca 2 – 12 m lera, silt och sand i oregelbundet växlande jordlagerföljd. Materialet är i huvudsak mer siltigt och sandigt överst i jordprofilen och övergår till mer lera på djupet. Leran bedöms vara överkonsoliderad med ca 20 kPa i den nordvästra delen och med minst 50 kPa i övriga delar.

I en undersökningspunkt (17W15) förekommer endast fyllning ovan berget som ligger på nivån +5, vilket motsvarar ca 1 m under befintlig markyta.

För idrottshallens läge mot berget bedöms det inte krävas någon geoteknisk undersökning. Området består av berg i dagen och det kommer behövas bergschakt för grundläggning. Det innebär att grundläggning för idrottshallen kan ske utifrån kända förutsättningar. För att säkerställa att marken är lämplig inför exploatering införs en bestämmelse om villkor för startbesked för idrottshall angående att avhjälpa risken för ras och skred.



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Bild 5. Röd markering visar område för risk för skred.

Förorenad mark

Utförd Översiktlig miljöteknisk markundersökning (WSP, 2018-11-01) visar att det inte finns något åtgärdsbehov på grund av hälsorisker. Däremot finns det låga halter PCB inom fastigheten Svarven 1, vilka på grund av känslomässiga skäl för att kunna förmedla till allmänheten att inga föroreningar förekommer på den blivande skolgården. I detaljplanen finns reglering om villkorat startbesked respektive marklov för att PCB ska vara avhjälpt innan startbesked respektive marklov kan ges för skola.

Klimatanpassning

Klimatförändringar och dess påverkan i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor påverkar den fysiska planeringen. Det är av vikt att förhålla sig till och möta effekterna av ett förändrat klimat.

Planförslaget innebär att planområdet kommer förses med nya dagvattenledningar vilka har möjlighet att hantera intensiv nederbörd. Samtidigt tillkommer platser för infiltration vilka även tillfälligt kan översvämmas utan att orsaka skada på omgivningen. Den befintliga byggnaden och den planerade idrottshallen är belägna på en höjd sett väster ifrån och i en slänt öster ifrån, vilket innebär att vatten i stor mån inte kommer bli kvar intill byggnaderna. Även andelen hårdgjord yta kommer att minska i direkt anslutning till skolan, däremot tillkommer hårdgjord yta i form av parkeringar, dessa kommer omges av diken eller makadam för att samla upp eventuell nederbörd.

På vissa platser i den bebyggda miljön kan det bli extra varmt vid soligt väder, så kallade värmeöar, höjda temperaturer och värmeböljor kan öka effekten av dessa. Värmeöar skapas ofta inom avgränsade ytor med hårdgjord markyta som till exempel parkeringsplatser, öppna torg- ytor eller större vägar. Planområdet och omgivningen är till stor del ett utsatt område då mycket yta är hårdgjord och består av verksamheter eller vägar. Utformningen av den planerade skolgården och omgivningen är viktig för att hantera effekten av höjda temperaturer. Skuggiga platser så som skärmtak och vegetation kan mildra effekten av värmeöar inom och i anslutning till planområdet. Vid placering av idrottshallen är det relevant att spara träd som kan ge skugga dels på byggnaden och dels utanför denna.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Miljöinventering inomhus

Med anledning av att befintlig byggnad inom kv. Svarven 1 har inrymt industriverksamhet har provtagning av inomhusluften i byggnaden genomförts i omgångar under hösten 2017 och vintern 2017/2018, Sammanställning inomhusmiljö Svarven 1, *daterad 2018-03-08, WSP*. Provtagningarna genomfördes på bottenplan då övervåningen endast bestått av kontor. Inventeringen visar att föroreningshalter i inomhusluften troligtvis inte utgör någon risk för planerad verksamhet i byggnaderna. Det förekommer vissa ohälsosamma byggmaterial vilka vid en ombyggnad ska tas bort samtidigt som ett ventilerat övergolv placeras på underliggande betong som gör att byggnaden förhindras direktkontakt med påträffat ohälsosamt material. Även låga halter PCB har påträffats, denna bedöms inte riskera människors hälsa. Övriga ämnen så som Asbest, PAH, blåbetong och tungmetaller har påträffats och åtgärdas vid ombyggnation.

Höga vattenstånd

Planområdet är beläget cirka 250 meter från Ronnebyån. Avståndet och den svaga lutningen upp mot planområdet gör att planområdet inte är i riskzonen vad gäller framtida havsnivåhöjningar.

Fornlämningar

Någon särskild arkeologisk utredning har inte gjorts. Skulle fornlämning påträffas vid markarbete ska arbetet avbrytas och Länsstyrelsen i Blekinge län kontaktas i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen, KML.

Riksintresse

Området omfattas av riksintresse för totalförsvaret enligt MB 3 kap 9 §. Området omfattas av influensområde nr 37 Ronneby flygflottiljplats, samt MSA-område och område med särskilt behov av hinderfrihet vilket innebär att inga höga byggnader får uppföras i området. Detaljplanen reglerar högsta byggnadshöjd till 15 meter vilket inte hindrar riksintresset för totalförsvaret.

Planområdet omfattar även till riksintresse för kommunikationer – järnväg enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Detaljplanen innebär inga förändringar vad gäller regleringen av järnvägen och Trafikverkets fastighet. Inom kommunens fastighet vilken angränsar till Trafikverkets fastighet kommer, i samråd med Trafikverket, ett bullerskydd samt skydd mot eventuellt läckage av farligt gods att uppföras. Bullerskyddet beräknas vara minst 3,5 meter högt och får inte placeras närmre än en meter till Trafikverkets fastighetsgräns.

Bebyggelseområde

Mitt i planområdet ligger den befintliga industribyggnaden som är uppförd under 1960-talet, då den inrymde en beskärningsindustri. Under 1990-talet renoverades och sanerades byggnaden och inrymde fortsatt industriverksamhet, men då av i form av elektroniktillverkning. År 2017 flyttade verksamheten från byggnaden som sedan dess stått tom. Byggnadens byggnadsarea är cirka 4200 kvm. Industribyggnaden består av en huskropp, men är indelad i en industri-del och en kontorsdel. Byggnaden är i delvis två plan med en total yta på cirka 5500 kvm.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Industridelen är en kvadratisk byggnad i ett plan beklädd med lättbetongplank. Kontorsdelen är mindre än industrilokalen och dess fasad består av tegel. Taket är delvis sågtandat och delvis svagt lutande sadeltak beklätt med takpapp. Byggnaden mäter cirka 12,5 meter vid högsta punkten vilket är vid fläktrummet. Befintlig byggnad är till stor del pålad då djupen till fast botten uppgår till mellan cirka 6-10 meter.

Byggnaden omgärdas idag av framför allt hårdgjord yta i form av parkeringsytor och ytor för på- och avlastning.



Bild 6. Planområdet och befintlig byggnad sett från västlig riktning.



Bild 7. Planområdet och befintlig byggnad sett från östlig riktning.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Bild 8. Planområdet och befintlig byggnad sett från sydlig riktning.

Planförslaget innebär att skolverksamhet kan bedrivas i den befintliga byggnaden. Detaljplanen möjliggör även för användningarna kontor och viss typ av verksamheter. Förslaget innebär att den befintliga byggnadens byggnadsarea kan utökas för att inrymma nya funktioner så som större entré, förråd och tekniska anläggningar. Den befintliga industridelen i byggnaden kommer förses med ett nytt våningsplan invändigt, vilket inte påverkar höjden på byggnaden. Lasterna från det nya bjälklaget inne i befintlig byggnad förs huvudsakligen ner via nya pelare. Byggnaden inklusive fläktrum på taket är cirka 12,5 meter hög och detaljplanen kommer reglera högsta byggnadshöjd till 15 meter.



Bild 9. Illustrationen visar skolan i befintlig byggnad. (ABRI i samarbete med Fogelberg arkitekter AB)

Förutom möjlighet till skola, kontor och viss typ av verksamhet reglerar även detaljplanen uppförandet av en idrottshall inom södra planområdet. Idrottshallen lokaliseras över befintlig gång- och cykelväg som går mellan Folkparksvägen och Angelskogsvägen och begränsar därmed framkomligheten här. För att skapa en tydlig siktlinje mellan skolbyggnaden och idrottshallen



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

placeras idrottshallen i höjd och i linje med befintlig byggnads östra vägg. Byggnaden kommer vara i två våningar, delvis i suterräng då byggnaden integreras i bergspartiet i öster. Beräknad höjd på idrottshallen är cirka 12 meter och detaljplanen kommer reglera högsta byggnadshöjd till 15 meter. Bestämmelsen R₁ Idrottshall omfattar cirka 2400 kvm vilket innebär att det utöver idrottshallen, vilken beräknas omfatta cirka 1500 kvm i ett plan, finns utrymme för t.ex. vistelseyta och cykelparkering i anslutning. Placeringen av idrottshallen bidrar till att skolgårdens begränsade yta inte tas i stort anspråk samtidigt som vistelseyta i anslutning till idrottshallen kompletterar skolgården. Idrottshallen omgärdas av ett befintligt naturområde söder om planområdet.



Bild 10. Visar planerad placering av idrottshallen.

De befintliga utemiljöerna kommer att arbetas om och bli vistelseytor för skolbarnen. Planområdet medger begränsade ytor för skolgård och omfattar knappt hälften av den yta som rekommenderas för en grundskola. Läs mer i avsnittet om *Lek och rekreation* samt *Social konsekvensanalysen med barnperspektiv* (SKA).

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

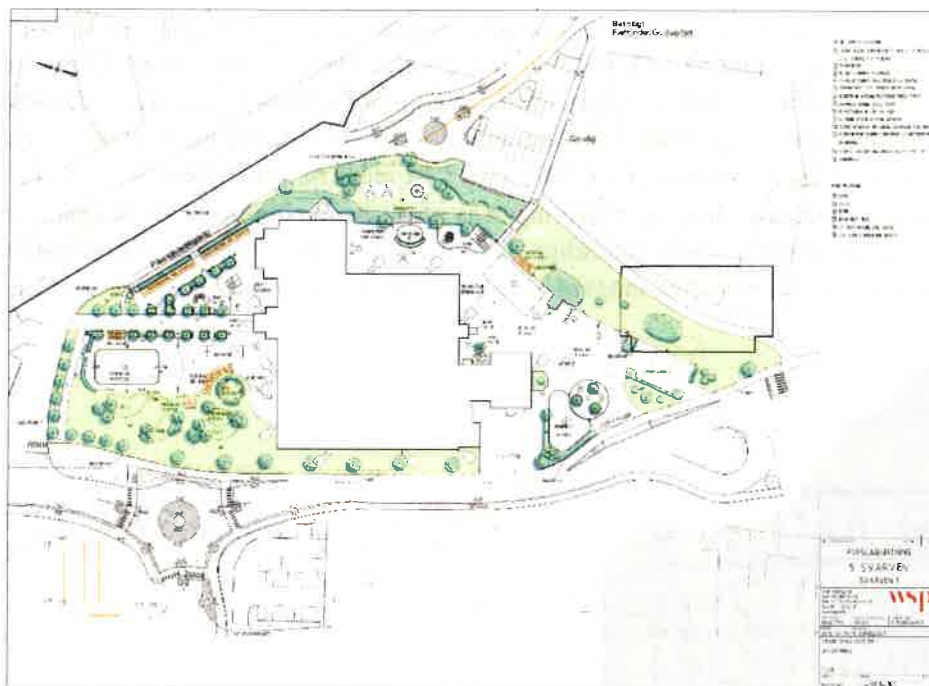


Bild 11. Illustrationen visar förslag till utformning av skolgården, 2018-06-04.

Skolgårdens norra delar, utmed Folkparksvägen/Angelskogsvägen kommer förses med ett bullerskydd. Skyddet bör utformas i samklang med skolbyggnaden och övrig omgivning. Vidare bör skyddet vara trygghetsskapande för skolelevna och samtidigt inte bidra till en otrygg och uteslutande miljö då skolans verksamhet inte pågår. Detaljplanen reglerar ett bullerskydd om minst 1,5 meter högt.

Byggnadskultur och gestaltning

Den befintliga byggnaden är tidstypisk för 1960-talet med dess kubiska form. Fasaden består av en del med plank av lättbetong samt en del med tegel. Ungefär hälften av taket är sågtandat, medan resterande del är svagt lutande sadeltak beklätt med svart takpapp.

Den befintliga byggnaden kommer byggas till för att inrymma funktioner så som entré. Tillbyggnaden kommer att göras inom samma formspråk som befintlig byggnad, det vill säga med kubiska former och cementskivor på fasaden. Vidare kommer byggnaden förses med brandtrappor från andra planet samt förses med fler fönster än tidigare, dessa kommer vara kvadratiska.

Med den befintliga byggnaden som utgångspunkt kommer idrottshallen som planeras i nära anslutning, utformas på ett sådant sätt att det finns ett samspel mellan dem. Genom materialval och form uppstår en tydlig fysisk koppling mellan byggnaderna där idrottshallen är en spegling av den befintliga byggnaden.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet ligger sydost om Ronneby stadskärna och det är cirka 1 km till Ronneby centrum där all form av service finns att tillgå. Från planområdet är det cirka 700 meter till tåg- och

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

busstationen. Utmed sträckan mellan planområdet och centrum alternativt tåg och busstation finns gång- och cykelväg.

Rekreation

Planområdet gränsar till ett skogsområde som är klassat som nyckelbiotop på grund av förekomsten av ädelskog, skogen kan vara en plats både för vistelse och rekreation. Vidare är Ronneby brunnspark belägen cirka 500 meter från planområdet och här finns goda möjligheter till rekreation.

I nära anslutning till planområdet finns även stadsutvecklingsprojektet Kilen – Ronnebys nya stadsdel, som när det är färdigt förväntas innehålla cirka 150 lägenheter samt ett äldreboende. Som en del av projektet ingår en ny park utmed Ronnebyån. Parken kommer koppla samman stationsområdet med Soft center och bli ett tillgängligt stråk för rekreation.



Bild 12. Illustrationen visar förslag till utformning av stadsdelen Kilen och parken på östra sidan av Ronnebyån.

Tillgänglighet

Tillgängligheten är oerhört viktig för en skolverksamhet och både bebyggelsen och markens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga prövas i bygglovet.

En tillgänglighetsgranskning är genomförd av JAARK, 2017-11-08. Genom att undvika nivå- och planskillnader i utemiljön och möjliggöra för god och säker framkomlighet vid trafikövergångar eller liknande ökar både tryggheten och tillgängligheten inom planområdet. Angöring och parkering med bil möjliggörs i nära anslutning till skolbyggnaden. Övrig parkering hänvisas till utmärkta platser utmed Folkparksvägen.

Tillgänglighet handlar även om placering av en verksamhet i förhållande till bostadsområden och kommunikationer, en skola som kan nås av många ökar mångfalden elever som går på skolan.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Barnperspektiv

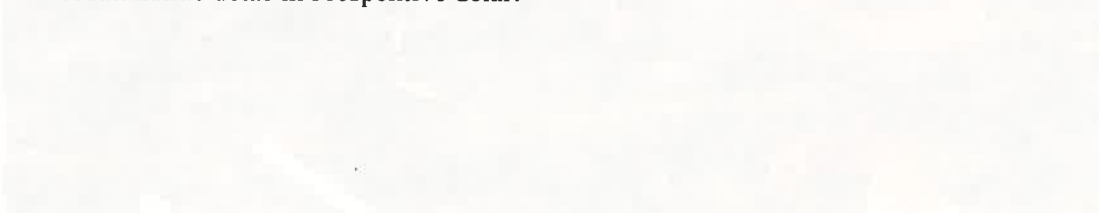
Detaljplanen reglerar möjligheten att bedriva skolverksamhet riktad till årskurserna 4-9. Det innebär att planområdet i stor utsträckning kommer befolkas av barn och ungdomar, det är därför av vikt att ha med barnens perspektiv i framtagandet av detaljplanen och i det kommande genomförandet av denna.

För detaljplanen har en Social konsekvensanalys (SKA) genomförts vilken integrerar ett barnperspektiv. Vidare har barn och framtida elever varit med och påverkat utformningen av den framtida skolans utemiljöer.

Dialog med elever

En viktig del för eleverna är utformningen av skolgården. Skissförslag har genom en etablerad referensgrupp av lärare visats för skolelever och elevråd på skolor i Ronneby kommun. Elever har därigenom själva och genom sitt elevråd engagerats att tycka till om skolgårdens utformning. Vid dessa tillfällen har det framkommit att de äldre eleverna tycker att skissförslaget tagit hänsyn till deras intressen, men att till exempel mopedparkering behövs inom skolområdet. Detta har beaktats i skissförslaget för skolgården.

Vid ett annat tillfälle har miljö- och byggnadsförvaltningen tillsammans med Kommunikationsenheten haft en workshop med en årskurs 6 på Espedalsskolan, Ronneby kommun. Kommunen anser att årskurs 6 representerar både låg och mellanstadiet då eleverna befinner sig just däremellan vad gäller mognad och intressen. Vid detta tillfälle fick eleverna inte se befintlig skiss utan fick istället lyfta fram vad som är bra respektive mindre bra med sin befintliga skolgård samt vad de önskar sig på en ny skolgård. Workshopen resulterade i ett gediget material som sedan kunde delas in i respektive delar:



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Dåligt med befintlig skolgård: <i>Delas in i fyra olika grupper, sport och underhåll, aktiviteter, socialt häng och underhåll och upplevelse av utemiljön.</i>	Bra med befintlig skolgård: <i>Delas in i tre grupper, sport, socialt häng och aktiviteter och nära naturen</i>
Sport och underhåll Trasiga fotbollsnet, trasiga basketkorgar, inga pingisrack, trasiga pingisbord.	Sport Stor fotbollsplan, bandyplan, många spelar tillsammans.
Upplevelse av utemiljön Ful utsikt, tråkiga färger, inga fina växter.	Nära naturen Gå och leka i skogen, närheten till skogen, kojor.
Socialt häng och underhåll Det saknas mysiga platser för häng, man vill ha fler gungor, fler bänkar, fler soptunnor.	Socialt häng och aktiviteter Bra med bänkar, gillar att prata med kompisar, gunga, tak som skydd om det regnar, kingrutorna är populära.
Aktiviteter Kingrutorna som är populära är placerade för nära skolbyggnaden så bollen hamnar ofta på taket.	

Under den sista delen av workshopen fick eleverna möjlighet att önska sig aktiviteter till en ny skolgård. Det resulterade i texter och bilder som bland annat beskrev häng med kompisar under tak, möjlighet till musik utomhus, wi-fi, grönska/träd, fotbollsplan, trampolin/studsmatta, fontän, stora gungor, kingrutor och fin graffitti på väggar.

I skissförslaget som är framtaget tillkom efter workshopen med eleverna bland annat fler platser med skärmtak för häng under flera årstider och Kingrutor.

Social konsekvensanalys med barnperspektiv

För att belysa planförslaget utifrån ett socialt perspektiv har en social konsekvensanalys med barnperspektiv (SKA) upprättats för detta detaljplaneförslag. Analysen tar avstamp i tre olika planeringsnivåer, platsen, kommunen och regionen. Platsen syftar till den enskilda byggnaden och det närmaste området runt omkring. Nivån kommunen syftar till att belysa stadsdelen som helhet och dess roll i kommunen. Slutligen den mest övergripande nivån där planområdets sätts i ett regionalt sammanhang som exempelvis planområdets relation till Blekinge i stort.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Varje planeringsnivå analyseras utifrån tre tematiska områden; Samspel, Vardagsliv och Identitet. Syftet med denna indelning är att analysen ska omfatta både direkt fysiska faktorer som påverkar integration, identitet, rumsliga samband och så vidare. Men ett annat syfte är också att fånga upp platserns olika sociala och kulturella betydelser. Detta kan till exempel innebära återberättade historier om en plats och hur dessa påverkat synen på området.

För att tydligare integrera barnperspektivet i den sociala konsekvensanalysen görs ett tillägg av ett tematiskt område om hälsa och säkerhet som syftar till att belysa barns tillgång till en hälsosam och säker miljö.

Resultatet av analysen är baserad på en sammanställning av nuläget samt innebörden av en ny användning inom området kvarteret Svarven 1 m.fl. Den sociala konsekvensanalysen med barnperspektiv för detaljplan för Svarven 1 m.fl. utgår från möjligheten att en grundskola med idrottshall lokaliseras inom planområdet.

Resultatet av SKA med barnperspektiv och föreslagna åtgärder är ofta inte möjliga att reglera i detaljplan. Det är av vikt att resultatet av SKA med barnperspektiv följs upp under genomförandet av detaljplanen.

Se dokumentet Social konsekvensanalys med barnperspektiv, daterad 2018-09-06, för att ta del av hela analysen.

Lek och rekreation

Lek är barns och ungas naturliga sätt att förhålla sig till omvärlden. Oavsett hur man väljer att definiera lek bidrar lek till barnets fysiska och psykiska utveckling, till hälsa och välbefinnande.

Som grund i utformningen av Ronneby kommuns skolgårdar finns *Funktionsprogram för skolgårdar i Ronneby kommun*, från 2018. Programmet är framtaget av konsulter och syftar till att ligga till grund för kommande ny- och ombyggnationer av skolor i kommunen, samt säkerställa viktiga funktioner i utemiljön och därigenom kvalitén på kommunens skolgårdar. Programmet grundar sig dels på dialog med en referensgrupp, studiebesök samt information från elevarbeten. Till funktionsprogrammet finns även en checklista som visar hur ett projekt förhåller sig till funktionsprogrammets riktlinjer.

Planområdet medger begränsade ytor för skolgård och omfattar knappt hälften av den yta som rekommenderas för en grundskola, det vill säga ungefär hälften av 30 kvm per barn. Det innebär att det ställs höga krav på den faktiska ytan som finns vad gäller t.ex. variation och grönska för att tillgodose behovet av fysisk aktivitet hos eleverna.

Barn med funktionsnedsättning går ofta i den vanliga grundskolan, vilket gör att dessa utemiljöer behöver vara tillgängliga. Många barn med funktionsnedsättning har svårigheter med att sortera sinnesintryck vilket leder till trötthet och koncentrationssvårigheter. Utemiljö behöver därför innehålla reträttplatser som erbjuder paus och återhämtning.



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Bild 13. Illustrationen visar förslag till utformning av skolgården, 2018-06-04, WSP.

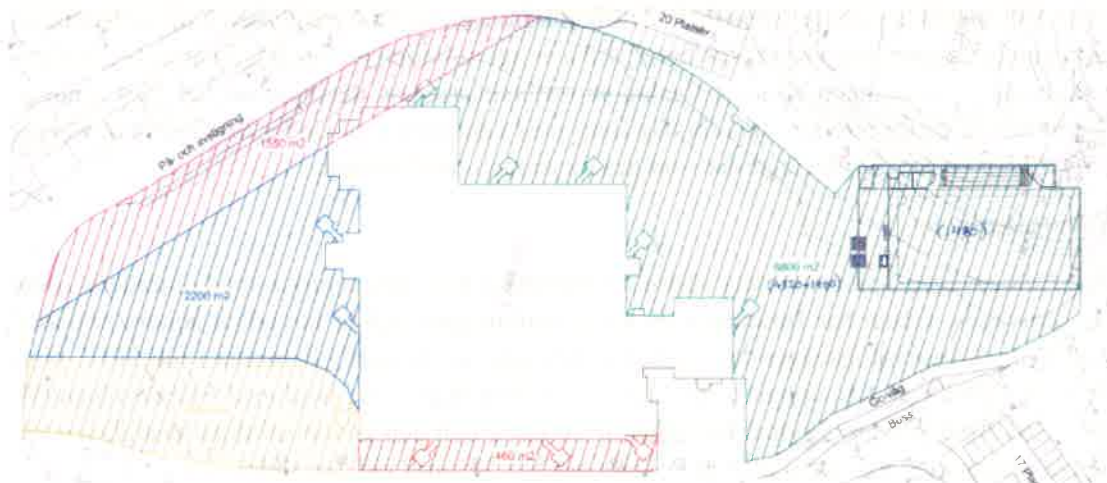


Bild 14. Illustrationen visar en zonindelning av skolgården där blå och grön zon bedöms vara lämplig för vistelse och pedagogisk verksamhet, (WSP).

Utemiljön och skolgården begränsas av att platsen omgärdas av led för farligt gods, närheten till järnvägen samt är utsatt för omgivningsbuller. Begränsningen innebär att viss yta som tillhör fastigheten inte får användas för att uppmuntra till stadigvarande vistelse. Det innebär att längre vistelse för pedagogisk verksamhet och lek inte är lämplig här. I förslaget till utformning av skolgården har detta beaktats och vissa zoner inom skolgården är tänkta att fungera som buffertzoner vid eventuell olycka samtidigt som det inte planeras för någon särskild aktivitet i dessa områden med hänsyn till t.ex. omgivningsbuller. Enligt skisserna ovan är skolgårdens yta cirka 10 200 kvm, varav 6500 kvm bedöms vara lämplig för vistelse och pedagogisk verksamhet. Utöver detta tillkommer cirka 700 kvm då parkeringsplatsen i öst minskas till förmån

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

för skolgården. För att åstadkomma en bättre och tryggare trafiksituation reglerar detaljplanen möjligheten till en cirkulationsplats i norra delen av skolgården. Denna bidrar till att cirka 200 kvm av skolgårdens yta tas i anspråk. Bedömningen är att cirkulationsplatsen bidrar till en bättre och tryggare trafiksituation och att den ianspråktaga delen av skolgården inte uppnått tillräckligt kvalitativ status med hänsyn till buller och avstånd till led för farligt gods. Läs mer om trafiksituationen inom detaljplanen i avsnittet *Gator och trafik*.

På grund av befintliga ledningar är den tillkommande ytan reglerad med prickmark och nya byggnader får inte tillkomma. Buller från omgivningen påverkar delar av ytan. I detaljplanen är skolgården indelad i olika bestämmelser för att lämpliga komplementbyggnader ska kunna uppföras där det är lämpligt med hänsyn till risk och buller. Det innebär att skolgården regleras dels med korsmark som innebär att komplementbyggnader så som förråd och väderskydd med skärmtak för cykel och moped är möjlig, dels med korsmark där väderskydd med skärmtak för umgänge är lämplig.

Läs mer om utemiljön inom detaljplanen i avsnittet *Omgivningsbuller*.

Gator och trafik

WSP har genomfört en trafikutredning över det aktuella planområdet, Trafikutredning kv. Svarven, daterad 2017-10-16, reviderad 2018-08-20, WSP. Trafikutredningen grundar sig på de förutsättningar som detaljplanen anger, det vill säga en grundskola för cirka 700 elever, cirka 100 anställda samt en idrottshall. Trafikutredningen beaktar möjligheten till användningsbara kontor och viss typ av verksamheter, vilka enligt utredningen inte påverkar trafikförslaget i sin helhet. Utredningen visar på förslag på trafiksituationen, detaljplanen har vägt samman fler intressen varför inte samtliga förslag finns med i detaljplanen. Under rubrikerna *Reglering i detaljplan* beskrivs vilka åtgärder som ges utrymme i detaljplanen.

Förutsättningar

Angelskogsvägen i planområdets västra del förbinder Ronneby centrum med områdena söder om järnvägen. Gatan har karaktären av en genomfartsgata och är huvudled genom området. Trafiken på Angelskogsvägen har mätts i två punkter av Ronneby kommun i juli 2017. Norr om Folkparksvägen (A) uppgick den till 6 203 fordon/dygn och i höjd med Blåbärsvägen (D) till 1 761 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 50 km/h och den genomsnittliga hastigheten vid den norra punkten har uppmätts till 55 km/h och till 50 km/h vid den södra.

Mitt för Kv. Svarven ansluter Metallgatan till Angelskogsvägen med väjningsplikt i en trevägskorsning. Metallgatan ansluter bl.a. verksamhetsområdena, skolorna och Ronneby Brunn som ligger i området väster om Angelskogsvägen. Trafiken på Metallgatan (B) har mätts av Ronneby kommun i juni 2017 och uppgick till 4 353 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 50 km/h och den genomsnittliga hastigheten har uppmätts till 44 km/h.

I norra och södra planområdet går Folkparksvägen vilken ansluter bebyggelsen i sydöst samt fungerar som anslutning till befintlig förskola. I väster ansluter gatan till Angelskogsvägen med väjningsplikt i en trevägskorsning strax norr om Metallgatans anslutning. Trafiken på Folk-

Tillägg Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-22 § 185, laga kraft 2019-11-20.



parksvägen (C) har mätts av Ronneby kommun i september 2016 och uppgick till 556 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 50 km/h och den genomsnittliga hastigheten har uppmätts till 34 km/h.

Tabell 1: Genomförda trafikmätningar med redovisning av trafikmaxtimme

Mätpunkter	Måttår	ÅDT	Maxtimme	Skyltad hastighet
Angelskogsvägen (A)	2017	6 203	757	50
Metallgatan (B)	2017	4 353	566	50
Folkparksvägen (C)	2016	556	84	50
Angelskogsvägen (D)	2017	1 761	216	50

Figur 1 och 2. Visar uppmätt lokal trafik 2016/2017 på angränsande gator, WSP 180820.

Trafikalstring inom planområdet - skola

Totalt bedöms planerad skolverksamhet alstra cirka 450-550 fordonsrörelser/dygn. För att vara på den säkra sidan har en trafikalstring på 600 fordonsrörelser/dag använts för dimensionerande beräkningar. Bedömningen av trafikalstringen i området grundar sig dels på barn- och ungdomars resvanor utifrån olika åldersgrupper (Barns och ungdomars resvanor – en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter, Trivector 2007), dels på Trafikverkets alstringsverktyg samt en bedömning från kommunen.

Trafikalstring skola	
Elever	Ca 350-400 fordon/dygn
Personal	Ca 100 fordon/dygn
Sammanlagt	Ca 450-550 fordon/dygn

Figur 3: Trafikutredning, WSP 180820.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Trafikalstring inom planområdet – idrottshall

Verksamheten i idrottshallen bedöms inte alstra trafik till planområdet under de timmar som skolan bedriver verksamhet. Däremot bedöms idrottshallen alstra trafik under kvällar och helger. En generell uträkning har gjorts baserat på ungefärligt antal träningsdeltagare (20 personer/hr), träningstillfällen (fem tillfällen mellan kl. 17-22) och antagna resvanor (cirka 40 % parkerar vid sporthallen, cirka 20 % blir avsläppta med bil och cirka 40 % kommer till fots eller med cykel). Uträkningen visar att idrottshallen förväntas alstra ungefär 160 fordon per dygn.

Trafikalstring sporthall	
Sammanlagt	Ca 160 fordon/dygn

Figur 4: Trafikutredning, WSP 180820.

Trafikalstring inom planområdet – andra faktorer

Planområdet angränsar till pågående utvecklingsområdet Kilen. Vid full utbyggnad förväntas Kilen-området innehålla cirka 250 bostäder vilket bedöms ge en trafikalstring om cirka 500 fordonsrörelser/dygn. Av dessa beräknas ungefär 60 % passera inom planområdet.

Kapacitetsberäkning

Det har genomförts kapacitetsberäkningar i korsningarna Angelskogsvägen/Metallgatan samt Angelskogsvägen/Folkparksvägen. Beräkningarna visar att belastningsgraden är låg vid korsningen Angelskogsvägen/Folkparksvägen räknat utifrån 2017 års trafik inkluderat ny skola. Även med 2040 års trafik bedöms belastningsgraden fortsatt låg och understiger nivån för att åtgärd ska genomföras. Vad gäller korsningen Angelskogsvägen/Metallgatan är belastningen något högre, men bedöms som låg utifrån 2017 års trafik inkluderat ny skola. Med 2040 års trafik är belastningsgraden högre och under en begränsad tid kan köbildning uppstå.

Förslag på ny trafiksituation - gator och trafik

För att uppnå ökad framkomlighet samt ökad trafiksäkerhet för såväl bilister som oskyddade trafikanter föreslår trafikutredningen en cirkulationsplats i korsningen Angelskogsvägen/Metallgatan. En cirkulationsplats skulle även fungera som en hastighetsdämpande åtgärd på Angelskogsvägen vilket skulle bidra till att säkerställa lägre hastigheter vid de intilliggande gång- och cykelpassagerna. Utöver de trafiksäkerhetshöjande aspekterna skulle en cirkulationsplats även ge kapacitetsmässigt utrymme för en framtida trafikökning.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Utöver cirkulationsplatsen och den hastighetsdämpande effekt denna har behöver Angelskogsvägen i övrigt kompletteras med fysiska åtgärder för att uppnå en hastighetssänkning till 30 km/h. En sänkning av hastigheten samt fysiska åtgärder för att uppnå detta gäller även för Folkparksvägen.



Bild 15. Visar föreslagna åtgärder för att dämpa hastigheten, skapa säkrare passager för gång- och cykeltrafikanter samt öka framkomligheten.



Bild 16. Visar förslag på cirkulationsplats i korsningen korsningen Angelskogsvägen/Metallgatan/Folkparksvägen.

Reglering i detaljplan

Detaljplanen medger utrymme för en cirkulationsplats i korsningen Angelskogsvägen/Metallgatan/Folkparksvägen. Förslaget innebär att Metallgatan delvis får en ny sträckning för att knyta samman med Folkparksvägen. Befintlig gång- och cykelväg utmed Metallgatan kvarstår och knyter an till den nya cirkulationsplatsen utmed Angelskogsvägen.

Cirkulationsplatsen bidrar till att cirka 200 kvm av skolgårdens yta tas i anspråk. Bedömningen är att cirkulationsplatsen bidrar till en bättre och tryggare trafiksituation och att den ianspråktagna delen av skolgården inte uppnått tillräckligt kvalitativ status med hänsyn till buller och avstånd till led för farligt gods.

Övriga åtgärder regleras i lokala trafikföreskrifter.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Gång- och cykeltrafik

Om en skola byggs i kvarteret Svarven kommer gång- och cykeltrafiken i området att öka kraftigt på gång- och cykelvägarna i området. För att gång- och cykeltrafikanterna ska kunna färdas till skolan på ett tryggt sätt är det viktigt att gång- och cykelvägnätet i området utformas på ett trafiksäkert sätt.

Förutsättningar

Det finns ett utbyggt gång- och cykelvägnät i området. Längs med Angelskogsvägen finns en gång- och cykelväg på den västra sidan från Ronneby centrum fram till anslutningen med Metallgatan. På den östra sidan av Angelskogsvägen finns en gång- och cykelväg utbyggd, vilken norr om Folkparksvägen via en gång- och cykelport under järnvägen ansluter till Karlskronavägen. En översyn av förväntade skolvägar förväntas ske i anslutning till att kv. Svarven 1 inrymmer en skola, där ingår passagen över Karlskronavägen.

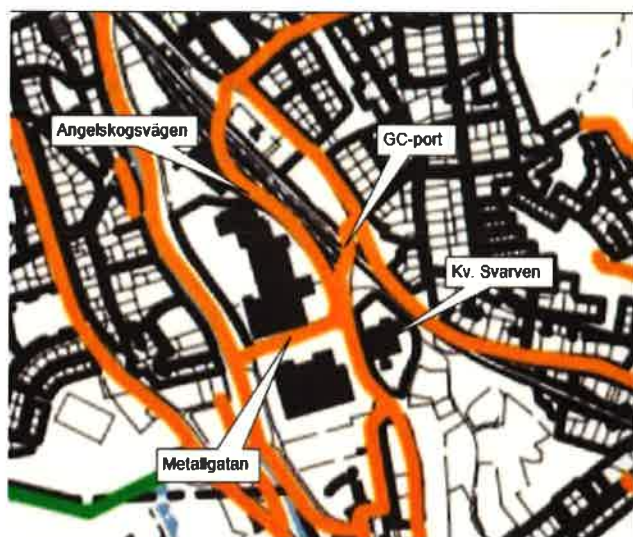


Bild 17 och 18. Befintligt gång- och cykelnät inom och i anslutning till planområdet. Grön markering visar planerad gång- och cykelväg, WSP.

Längs Metallgatan finns en gång- och cykelväg utbyggd på den södra sidan vilken i öster kopplar samman till GC-vägarna längs Angelskogsvägen. I väster ansluter den till gång- och cykelvägen längs Ronnebyån.

Längs Folkparksvägen finns en GC-väg utbyggd på gatans norra sida vilken ansluter till gång- och cykelvägen längs Angelskogsvägen strax söder om gång- och cykelporten under järnvägen.

Trafiksäkerhet

Angelskogsvägens norra del har idag en medelhastighet på 55 km/h vilket överstiger hastighetsbegränsningen. Gatan har norr om korsningen med Metallgatan en karaktär av genomfartsled utan intilliggande bebyggelse vilket lockar till höga hastigheter. Om en skola byggs i Kv.



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Svarven kommer andelen gång- och cykeltrafik i området att öka och en ny målpunkt för denna skapas, vilket gör att gång- och cykelpassagerna över Angelskogsvägen behöver förbättras. En skola innebär även att barn och ungdomar kommer att röra sig i området vilket i kombination med den höga hastigheten på Angelskogsvägen utgör en trafiksäkerhetsrisk. För att minimera denna behöver hastighetsdämpande åtgärder vidtas.

Trafiken på Metallgatan förväntas öka i framtiden samtidigt som gång- och cykelvägen längs denna kommer att användas av oskyddade trafikanter som ska ta sig till den nya skolan. Gång- och cykelvägen korsar två parkeringsutfarter från områdena söder om gatan. För att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna bör bilisterna på utfarterna göras mer uppmärksamma på gång- och cykelvägen, exempelvis genom bättre målning eller upphöjd gång- och cykelväg.

Folkparksvägen kommer få en ökad trafik om en ny skola byggs inom Kv. Svarven. Gatan kommer i hög utsträckning att användas som anslutning till skolan med en stor andel trafik som har skolan som målpunkt. Därtill ska gatan korsas och till viss del även nyttjas av gång- och cykeltrafiken som ska till skolan. Detta gör att antalet oskyddade trafikanter som rör sig över och i området kring gatan kommer att bli stort. För att minska trafiksäkerhetsriskerna behöver gatan utformas så att de oskyddade kan röra sig på ett trafiksäkert sätt. För att säkerställa detta bör hastigheten på sträckan hållas låg och säkra passager anordnas.

Inom planområdet är Blekinge kustbana belägen mellan Karlskronavägen och Folkparksvägen. Den separerade gång- och cykelvägen längs Karlskronavägen kommer tillsammans med gång- och cykelporten under järnvägen att användas för boende i östra Ronneby som ska ta sig till och från planområdet. För att undvika att människor uppehåller sig inom spårområdet har stängsling utmed järnvägen genomförts under 2017.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Förslag på trafiksituation – Gång- och cykel

För att de oskyddade trafikanterna ska känna sig trygga och kunna färdas på ett trafiksäkert sätt föreslås i Trafikutredningen ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

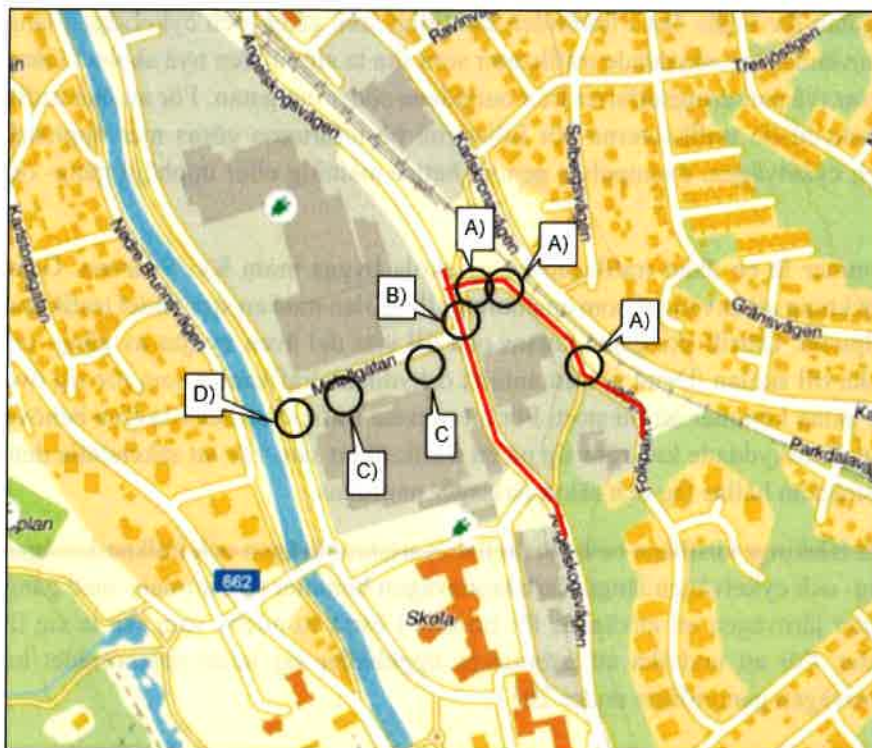


Bild 19. Föreslagna åtgärder på gång- och cykelvägnätet, Trafikutredningen sid. 22, WSP.

A) På Folkparksvägen föreslås hastigheten sänkas till 30 km/h. Antalet oskyddade trafikanter som rör sig i anslutning till gatan kommer att bli stort varför det är önskvärt med en låg hastighet. Den lågt skyltade hastigheten behöver kompletteras med fysiska åtgärder som tvingar bilisterna att dämpa hastigheten. Dessa kan med fördel kombineras med de passager som föreslås anläggas över gatan i anslutning till parkeringsytorna A och B samt med den befintliga gång- och cykelöverfarten öster om korsningen Angelskogsvägen/Folkparksvägen.

B) Direkt norr om korsningen Angelskogsvägen/Metallgatan föreslås en ny GC-överfart över Angelskogsvägen, för att GC-trafikanter som kommer norrifrån längs Angelskogsvägen ska kunna ta sig till skolan utan att först behöva korsa Metallgatan. GC-överfarten kompletteras med en hastighetsdämpande åtgärd för att reducera den höga hastigheten på Angelskogsvägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle det vara positivt om en cirkulationsplats byggs i korsningspunkten, vilken skulle bidra till att dämpa hastigheten.

C) På den södra sidan av Metallgatan finns en befintlig GC-väg vilken korsas av ett par parkeringsutfarter. Utfarterna är relativt breda och det saknas målning som visar att en GC-väg korsas. För att göra utformningen tydligare och bilisterna mer uppmärksamma på att de korsar en GC-väg föreslås GC-överfarter målas. Överfarterna skulle även kunna utformas förhöjda för

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

att ytterligare öka tydligheten. De förtydligade GC-överfarterna kompletteras med en tydligare skyltning av väjningsplikten ut mot Metallgatan vilken med fördel bör ske innan GC-vägen korsas.

D) I anslutning till korsningen Fridhemsvägen/Metallgatan finns en befintlig GC-överfart. När en ny skola byggs och GC-trafiken i området förväntas öka föreslås denna kompletteras med en hastighetsdämpande åtgärd.

Utöver förelagda åtgärder bör en generell översyn av förväntade skolvägar ske i anslutning till kv. Svarven 1 inrymmer en skola.

Cykelparkering

Det är viktigt att säkerställa att behovet av cykelplatser tillgodoses för att uppmuntra till att välja cykeln som färdmedel framför bilen.

För att cykeln ska vara det naturliga färdmedelsvalet är det viktigt att cykelparkeringsplatserna anordnas så nära skolan som möjligt och längs färdvägen. Beräkningarna visar att det i anslutning till den nya skolan finns ett behov på ca 350 cykelparkeringsplatser. För att tillgodose detta behov föreslås cykelparkeringsplatser, delvis under tak, både i norra och södra delarna av skolgården. Genom att anlägga cykelparkeringsplatser på flera ställen får dessa en naturlig placering för gång- och cykeltrafikanter från flera riktningar vilket är viktigt för att cykeln ska upplevas som ett attraktivt färdmedelsval.

Reglering i detaljplan

I detaljplanen lämnas utrymme för gång- och cykelvägar. För att lämna utrymme till barriären/bullerskyddet utmed järnvägen, den befintliga gång- och cykelvägen och samtidigt följa bestämmelsen om barriären/bullerskyddets placering en meter från fastighetsgräns gentemot Trafikverkets fastighetsgräns utökas området för GATA till Trafikverkets fastighetsgräns. Övriga åtgärder sker i genomförandet och hanteras i lokala trafikföreskrifter. Inom skolgården finns utrymme för väderskyddad cykelparkering.

Kollektivtrafik

Stadsbuss 4 trafikerar Angelskogsvägen och Folkparksvägen i en slinga med hållplatser ca 300 meter söder om Kv. Svarven.. Linje 4 trafikerar med 6 turer per dag och är en busslinje som drivs på initiativ av Ronneby kommun. Längs Karlskronavägen ca 150 meter norr om Kv. Svarven finns en hållplats som trafikerar av linje 150, 255, 256 och 600. Linje 150 trafikerar Ronneby-Karlskrona med timmestrafik och 16 turer per dag. Linje 255 och 256 trafikerar med två turer per dag i vardera riktningen. Linje 600 är en regionbuss med sträckan Karlskrona-Olofström.

Gångavståndet planområdet till Ronneby resecentrum som trafikerar av den övervägande delen av busstrafiken i Ronneby samt av Öresundstågen är cirka 600 meter.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Bild 20. Visar busshållplatser i närheten av planområdet, WSP.

Diskussioner med Blekingetrafiken gällande kollektivtrafiken i anslutning till planområdet pågår. Planförslaget innebär inte några ändringar vad gäller stäckning av kollektivtrafiken, men det kan bli aktuellt med säkrare busshållplatser i samband med passage över vägar.

Parkering

Förutsättningar

Biltrafik som kan komma att alstras inom planområde kan delas upp i två kategorier av bilister vilka har olika behov av parkering. Personal har behov av att kunna parkera i anslutning till skolan under hela dagen. Föräldrar har behov av att lämna och hämta elever i anslutning till skolan. Enligt trafikutredningen bedöms det finnas ett behov om cirka 50 parkeringsplatser till personalen. Utifrån skolans centrala läge med närhet till kollektivtrafik och ett utbyggt gc-vägnät görs bedömningen att det behövs ungefär 25 parkeringsplatser för avlämning och tillfälliga besökare.

Parkeringsbehov	
Personal	50 parkeringsplatser
Besökare	25 parkeringsplatser
Sammanlagt	75 parkeringsplatser

Figur 5. Parkeringsbehov, WSP, 2018-08-20.

Sporthallens verksamhet bedöms inte påverka behovet av antalet parkeringsplatser då den främsta verksamheten pågår utanför skolans verksamhetstid. Beroende på idrottshallens publikkapacitet kan publikgenerande evenemang öka behovet av antalet parkeringsplatser. Vid



Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

sådana tillfällen kan eventuellt närliggande verksamheters parkeringar utnyttjas då dessa inte utnyttjas till fullo under helger.

Förslag på ny trafiksituation – parkering

De samlade ytorna i området är begränsade varav det inte är möjligt att inrymma en tillräckligt stor parkeringsyta på en plats. Det är även önskvärt att begränsa parkeringsytorna i direkt anslutning till skolan eftersom de tillgängliga ytorna till stor del behöver användas för skolgård. För att inrymma cirka 75 parkeringsplatser föreslås därför separata parkeringsytor. Ytorna är belägna utanför fastigheten Svarven 1, men i närheten till skolbyggnaden och cirka 60 meter från idrottshallen. Lokaliseringen av parkeringarna innebär att trafiksäkerheten behöver höjas inom området då vägar behöver korsas för att nå skolbyggnaden och utemiljön. Tre av parkeringarna innebär att en väg behöver korsas, därför rekommenderas dessa vara parkering för personal. Eftersom den parkering som ligger söder om Folkparksvägen inte innebär att någon väg behöver korsas kan denna med fördel användas som besöksparkering. Denna yta med sex parkeringsplatser behöver delas med den befintliga förskolan vilka inte heller ska behöva korsa Folkparksvägen vid hämtning och lämning.

Utifrån trafikutredningen och dialog med inblandade och berörda aktörer har följande skissförslag vad gäller parkeringsplatser tagits fram. Skisser visar att parkeringsplatserna är placerade i norra och östra planområdet och omfattar cirka 140 parkeringsplatser. Skisserna visar olika förslag på hur parkeringssituationen kan hanteras.

Enligt trafikverkets rekommendationer ska parkerade bilar placeras 15 meter från spårets mitt. Däremot är det tillåtet att ha körbar yta inom 15 meter från spårets mitt. Anledningen till kravet om 15 meter beror på att gnistor eller annat kan flyga från spårområdet och träffa parkerade bilar. Om skydd för till exempel buller finns mellan järnväg och parkering behöver avståndet inte vara 15 meter.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.



Bild 21. Förslaget med ytorna A, B och C omfattar totalt 105 parkeringsplatser, WSP.

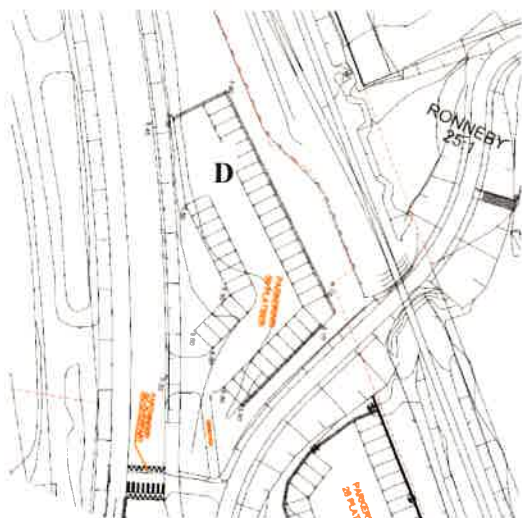


Bild 22. Illustrationen visar förslag D med parkeringsplats (39 platser) öster om Angelskogsvägen, norr om planerad skola och skolgård, WSP.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Alternativ A: Innebär att en del av allmän plats Natur istället blir Allmän plats P-PLATS för 26 bilar. Parkeringen ansluts från Folkparksvägen. Eftersom parkeringsytan ligger norr om Folkparksvägen behöver denna korsas på vägen mellan bilen och skolan. För att detta ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt behöver en gångpassage anläggas. Parkeringsytan bör främst användas som personalparkering.

Alternativ B: Innebär att mark som idag delvis är i planerad som parkering samt gång- och cykelväg planläggs som parkeringsplats, totalt 38 parkeringsplatser. I dess nuvarande utformning mynnar gång- och cykelvägen från söder ut i en gång- och cykelväg i nordlig riktning samt en i östlig riktning. Förslaget att anlägga en ny parkeringsplats innebär att den nordliga delen tas i anspråk till parkeringsyta då denna inte bedöms ha någon direkt målpunkt. Parkeringsytan inryms i anslutning till skolgården vilket gör att inga gator behöver korsas på väg till skolan. Parkeringsytan lämpar sig därför väl som besöksparkering, då besökarna många gånger kan antas komma i sällskap med barn. Parkeringsytan bör kunna samnyttjas av den nya skolan och den befintliga förskolan.

Alternativ C: Innebär att ett idag redan planlagt område för parkering utökas något för att inrymma 41 parkeringsplatser. Parkeringen ansluts från Folkparksvägen. Eftersom parkeringsytan ligger öster om Folkparksvägen behöver denna korsas på vägen mellan parkeringen och skolan. För att detta ska kunna ske på ett trafiksäkert krävs en gångpassage över Folkparksvägen.

Alternativ D: För att minska flödet av trafik förbi skolan via Folkparksvägen ges förslag på en parkeringsplats med 39 parkeringsplatser öster om Angelskogsvägen, norr om planerad skolgård och skola. För att nå skolan anläggs en gångväg mellan parkeringen och befintlig gång- och cykelväg. Parkeringsytan föreslås omgärdas av en mindre yta med makadam för att infiltrera vatten som rinner norrifrån. Vidare behöver Folkparksvägen korsas i likhet som för alternativ A. Parkeringsytan D är på grund av ett eventuellt minskat trafikflöde förbi skolan att föredra framför alternativ C.

Reglering i detaljplan

Alternativ A påverkas av tillkomsten av en barriär för avakning från järnvägen, därmed kan antalet parkeringsplatser bli något lägre än det som redovisas i förslaget.

Alternativ B kommer i detaljplanen minska till ytan till förmån för större skolgård. Det innebär att antalet parkeringsplatser blir sex stycken, dessa är även riktade till förskolans verksamhet. Förändringen av utformningen av parkeringsytan B, innebär att cirkulationsplatsen på Folkparksvägen förläggs närmre fastigheten Ronneby 25:17 och Trafikverkets fastighetsgräns. Infarten till parkeringsytan placeras mer söderut..

Alternativ C ingår inte i detaljplanen för Svarven 1 m.fl. utan regleringen av P-PLATS i detaljplan för Ronneby 25:20 m.fl. kvarstår.

Alternativ D regleras i enlighet med förslaget.

Parkeringarna A, B och D regleras i detaljplanen som allmän plats P-PLATS inklusive hantering av dagvatten.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Det innebär att mängden parkeringsplatser i detaljplanen uppgår till cirka 70 stycken. Det innebär att Alternativ C bör tillkomma för att antalet parkeringsplatser ska vara tillräckliga för verksamheten.

Då Metallgatans dragning ändras till förmån för en ny cirkulationsplats påverkas fastigheten kv. Telefonen 1. Det innebär att yta för parkering inom Telefonen 1 försvinner, dessa kommer delvis att ersättas inom en ny yta för parkering söder om Metallgatan i angränsning till fastigheten Ronneby 25:24.

Avlämning bil och buss

En avlämningsplats behövs dels för skolbuss och dels för lämning och hämtning med bil. Vid utformningen av avlämningsplatserna är det viktigt att de blir tydliga och lättförståeliga så att risken för oförutsägbart handlande och därmed riskerna minimeras. För att trafiksäkerheten ska bli hög för eleverna som släpps av bör avlämningsplatsen placeras på ett sätt så att eleverna inte behöver korsa några trafikströmmar eller vistas ute i gatan efter att de blivit avsläppta.

Förslag på ny trafiksituation – avlämning bil och buss

Då entrén till skolbyggnaden kommer ske i byggnadens norra del är det lämpligt att planera för avlämning för bil och buss i anslutning till denna, samtidigt som en tidig lokalisering av en yta för avlämning inom planområdet minimerar risken för avlämning och hämtning på olämpliga platser utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

Infart till avlämningsplatsen (A) sker från Folkparksvägen vilken har en relativt begränsad trafik och föreslås få en låg hastighet. Placeringen norrut på Folkparksvägen gör också att lämnings- och hämtningstrafiken får en kort körsträcka i området och risken för lämning och hämtning på andra platser minimeras.

För skolbussarna anläggs en separat busshållplatsficka längs Angelskogsvägen (B). Vändslinga (C) för buss planeras väster om Angelskogsvägen.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

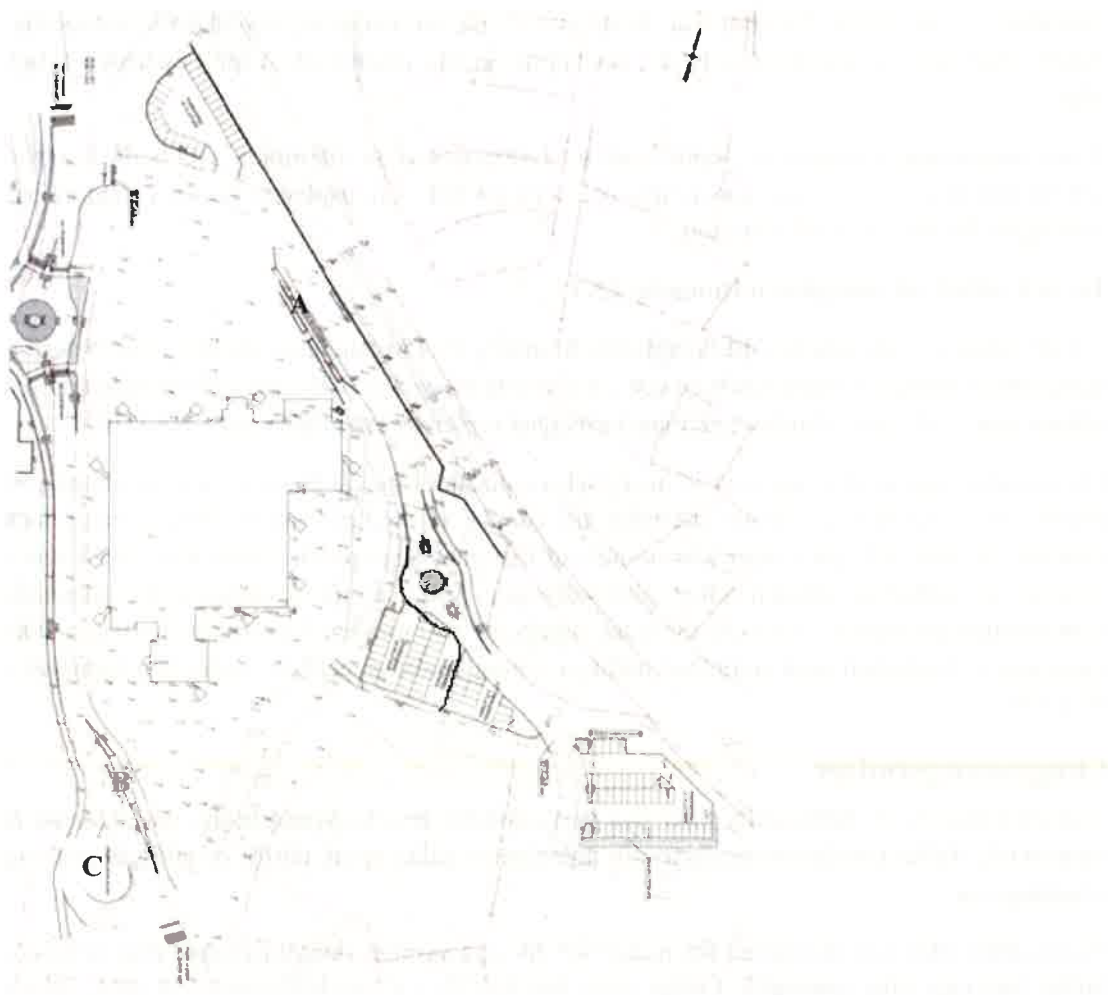


Bild 23. Platserna för A, B och C är på- och avstigningszoner för bil- och buss. Cirkulationsplatsen på Folkparksvägen leder inte till någon parkering, utan har endast funktion som vändslinga och hastighetsdämpare.

Förutom att inom planområdet hantera biltrafiken och av- och påstigning vid skolan pågår utredning om på- och avstigning även kan ske utmed Karlskronavägen med vilken skolområdet är anslutet till via en gång- och cykeltunnel. En sådan lösning skulle kunna minska trafikflödet inom planområdet då föräldrar från centrum, väster och norr inte skulle behöva köra över via-dukten (Angelskogsvägen) utan endast göra ett kort stopp utmed Karlskronavägen.

Reglering detaljplan

Detaljplanen medger i bestämmelser allmän plats GATA utrymme för på- och avstigningszoner för bil och buss. Cirkulationsplatsen utmed Folkparksvägen möjliggör för att kunna vända och återkomma till Angelskogsvägen. Förutom vändslinga uppmanar cirkulationen till lägre hastighet utmed Folkparksvägen.

Utfarter

Delar av gränsen mellan kvartersmark och Angelskogsvägen samt Folkparksvägen förses med bestämmelser om utfartsförbud samt ett bullerskydd vilket gör att in- och utfart inom dessa

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

områden inte är möjlig. Utfarter från kvartersmark liksom parkeringarna ska för trafiksäkerhetens skull ske vid anordnade platser, bestämmelser om utfartsförbud införs därför i detaljplan.

Inom planområdet kommer in- och utfarter att ändras och vissa tillkomma. Det beror framförallt på tillkomsten av parkeringsyta men också på att cirkulationsplatser tar yta i anspråk och möjliggör för säkrare trafiksituation.

In- och utfart till fastigheten Ronneby 25:17

För att säkra in- och utfarten till fastigheten Ronneby 25:17 planläggs området utanför fastighetsgränsen närmast Folkparksvägen och i anslutning till garage och ingång till fastigheten som allmän plats INFART. Området närmast järnvägen regleras som allmän plats NATUR.

Då området idag är planlagt som industri och en planändring till bostäder inte är lämplig på platsen finns det få kvarstående alternativ till lämplig reglering. Genom fortsatt dialog med enheten för park och gata anser kommunen att fastighetsägaren och kommunen kan komma överens om skötsel av infarten och att planändringen i praktiken inte kommer ändra nuvarande förhållanden på platsen. NATUR-området signalerar att området ska vara en buffert mellan järnvägen och infarten samt en buffert mellan eventuell parkeringsplats i söder och fastigheten Ronneby 25:17.

Omgivningsbuller

Vid planering av ny bebyggelse eller nya verksamheter är omgivningsbuller en faktor att ta hänsyn till. Buller kan få konsekvenser för människors hälsa och är därför en viktig aspekt vid planläggning.

Naturvårdsverket har riktvärden för ljudnivåer för nya skolors skolgårdar som exponeras för buller från väg- eller spårtrafik. Enligt dessa bör den ekvivalenta bullernivån 50 dBA, räknat som årsmedeldygn, underskridas på delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dBA underskridas på dessa ytor. Dessa nivåer motsvarar de nivåer som enligt 3 § i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör underskridas på en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att förebygga olägenhet för människors hälsa.

En målsättning kan vara att övriga vistelseytor inom skolgården har högst 55 dBA som ekvivalent nivå samt att den maximala nivån 70 dBA överskrids maximalt 5 ggr per genomsnittlig maxtimme.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA)
De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	50	70
Övriga vistelseytor inom skolgården	55	70*

* Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07-18).

Figur 6. Diagram över riktvärden, ÅF, 2018-11-13

ÅF Ljud & Vibrationer genomförde under hösten 2017 en trafikbullerutredning för det aktuella planområdet. Resultatet visade att kraven på ekvivalentnivå ≤ 50 dBA och maximal ljudnivå ≤ 70 dBA överskreds för största delen av skolgårdens yta. Kraven för övriga ytor om ekvivalentnivå ≤ 55 dBA och maximal ljudnivå ≤ 70 dBA överskreds också på stora delar.

Beräkningarna av järnvägsbuller har utgått från prognosår 2040.

Se hela bullerutredningen inkl. bilagor på <https://www.ronneby.se/svarven1>

Skydd mot omgivningsbuller

Utifrån resultaten i trafikbullerutredningen finns det krav om att åtgärder genomförs för att reducera bullret. Längs med järnvägen inom fastigheten Ronneby 25:16 uppförs ett minst 3,5 meter högt och absorberande bullerskydd, skyddet är även tänkt att fungera som avåknings-skydd för tåg. Mellan Folkparksvägen och Ronneby 25:17 medger detaljplanen för ett buller-skydd, 1,5 meter högt.



Bild 22. Visar utrymme för bullerskydd/avåkningsskydd mot järnvägen.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Det kommer även att uppföras bullerskydd, 1,5 meter höga, runt stora delar av skolgården. Skolgårdens norra och östra delar förses med bullerskydd för att skärma av trafikbuller från Angelskogsvägen, Folkparksvägen och järnvägen. Det kommer uppföras bullerskydd utmed skolgårdens norra och västra del för att skärma av trafikbuller från Angelskogsvägen och Metaltgatan. Även delar av skolgården mellan skolbyggnadens sydvästra del och idrottshallen kommer förses med bullerskydd. Samtliga bullerskydd är reflekterande bullerplank.

Bullerutredningen har även tagit hänsyn till dämpningen av buller som idrottshallen innebär.

Alternativ placering av idrottshallen

Vid placeringen av idrottshallen har alternativa placeringar undersökts för att se hur ljudnivån inom skolgården påverkas. Placeringen har tagit hänsyn till riskanalysen varför placeringen av idrottshallen endast är lämplig inom den södra delen av planområdet. Det innebär att idrottshallen fick en alternativ placering närmre Angelskogsvägen för att ge mer utrymme i östra delen av skolgården. Den alternativa placeringen gav viss effekt för ljudmiljön, men området där området lämplig för lek, vila och pedagogik, < 50 dB(A), hamnar i ett mycket kupperat område som inte bedöms lämpligt som skolgård av den anledningen.

Ekvivalentnivå

Beräkningar som är utförda baserat på att bullerskydden är uppförda resulterar i att cirka 4300 kvm av skolgården klarar Naturvårdsverkets krav på LAeq24h ≤ 50 dBA för delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. På resterande delar uppfylls kravet för övriga vistelsezoner LAeq24h ≤ 55 dBA eller så är den beräknade nivån över 55 dBA.

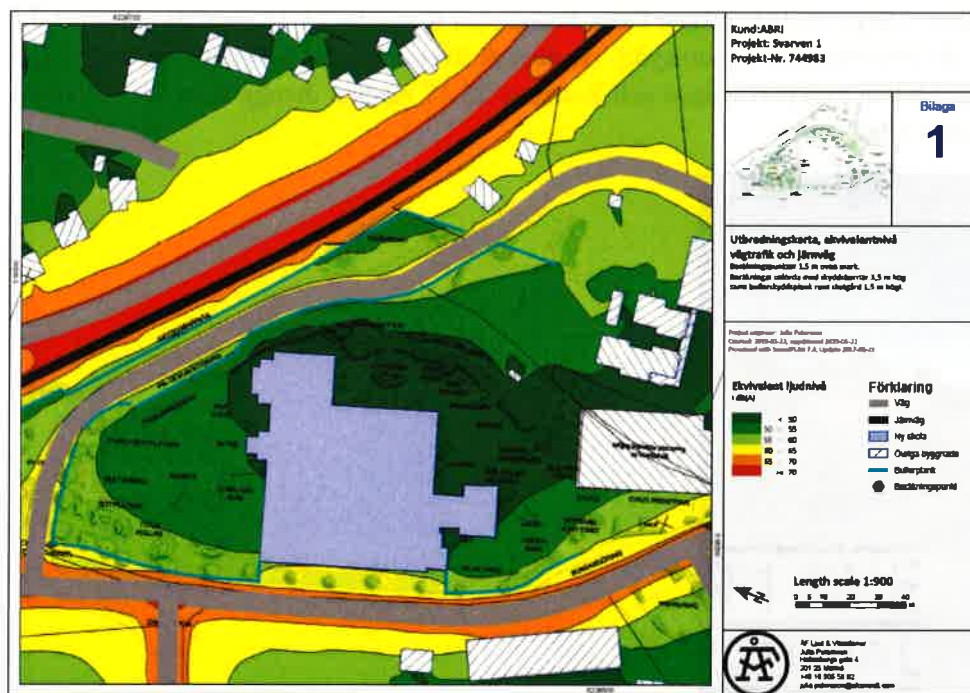


Bild 23. Visar bullernivåerna, ekvivalentnivå för vägtrafik och järnväg, inom delar av planområdet. Bilden illustrerar när skyddsåtgärder är genomförda, inkl. idrottshallen uppförd, 2019-01-22, ÄF.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Maximalnivå

Beräkningar som är utförda baserat på att bullerplanken är uppförda visar att Naturvårdsverkets krav på $L_{Aeq24h} \leq 70$ dBA för delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet innehålls på nästan hela skolgården, med avseende på tågtrafik. I det nordvästra hörnet av skolgården finns en yta där riktvärdet överskrids.

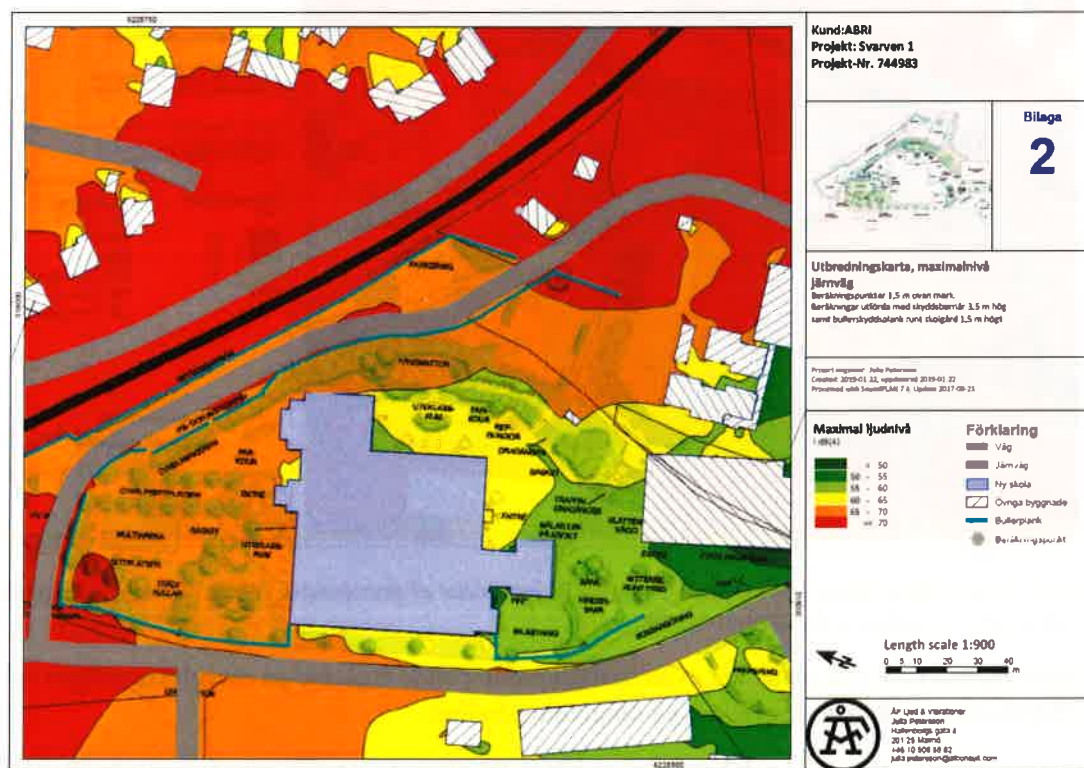


Bild 24. Visar bullernivåerna, maximalnivå för järnväg, inom delar av planområdet. Bilden illustrerar när skyddsåtgärder är genomförda, 2019-01-22, ÅF.

Vidare visar beräkningarna att Naturvårdsverkets krav på $L_{Aeq24h} \leq 70$ dBA för delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet innehålls på cirka 7300 av skolgården, med avseende på vägtrafik. I det nordvästra hörnet av skolgården finns en yta där riktvärdet överskrids. Det är i ytterkanterna av skolgården, nära vägarna där riktvärdena huvudsakligen överskrids.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

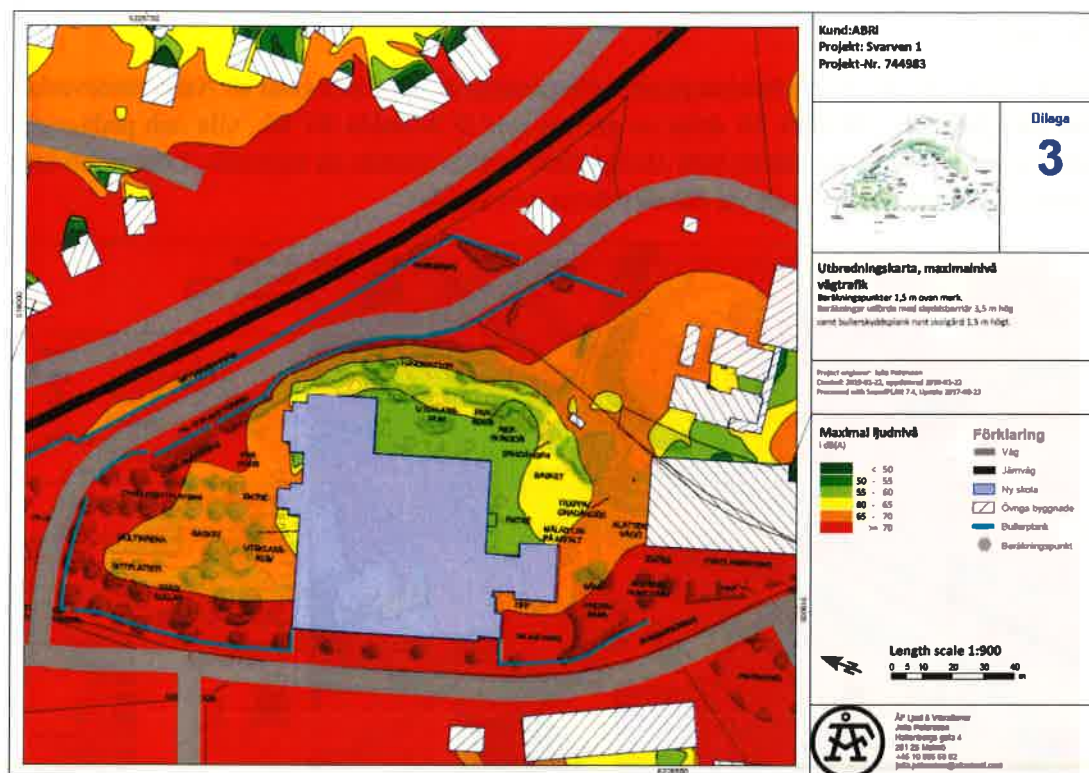


Bild 25. Visar bullernivåerna, maximalnivå för vägtrafik, inom delar av planområdet. Bilden illustrerar när utförda skyddsåtgärder är genomförda, 2019-01-22, ÅF.

Utöver åtgärder så som plank har även hastighetsdämpande åtgärder på Angelskogsvägen och Folkparksvägen dämpande effekter på omgivningsbullret.

Inomhus i lokaler för skola och barnomsorg bör bullernivån från trafik inte överskrida 30 dBA, ekvivalent ljudnivå, och 45 dBA, maximal ljudnivå, vilket anges i folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FOHMF 2014:13). Riktlinjerna gäller inomhus med fönster och dörrar stängda. Åtgärder så som bland annat ljudisolerade fönster och material på yttervägg bidrar till lägre ljudnivåer inomhus.

Reglering i detaljplan

Detaljplanen reglerar att bullerskydd/avskärningsskydd med en lägsta höjd av 3,5 meter respektive 1,5 meter uppförs. Bullerskyddet/avskärningsskyddet närmast järnvägen regleras även med en placeringsbestämmelse i förhållande till fastighetsgränsen. Bullerskyddet får inte försvåra för skötsel och tillsyn av Trafikverkets anläggning.

Detaljplanen villkorar även uppförandet av bullerskydd och riskreducerande åtgärder. För att tillåta passage för gc-väg behöver bullerskyddet runt om skolgården uppföras med möjlighet till passage samt tillgodose framkomst för räddningstjänsten. Bullerskyddet mellan fastigheten 25:17 och Folkparksvägen villkoras inte, då det inte har som syfte att minska bullret inom skolområdet utan istället syftar till att minska ljudnivån på fastigheten Ronneby 25:17. Då fastigheten inte ingår i planområdet utan är reglerad som Småindustri i gällande plan finns heller inga krav att uppnå en viss ljudnivå inom fastigheten.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Risker och störningar

Inom ramen för arbetet med detaljplanen har en Detaljerad riskbedömning för kv. Svarven genomförts, utöver denna har även en Riskanalys för vibrationer genomförts. Riskbedömningen beskriver riskbilden med syfte att möjliggöra en bedömning av detaljplanens lämplighet med avseende på liv och hälsa i enlighet med krav för markanvändning i Plan- och bygglagen, samt att vid behov föreslå riskreducerande åtgärder. Riskbedömningen belyser risker förknippade med urspårning och transport av farligt gods på Blekinge kustbana samt transporter av farligt gods på Karlskronavägen och Metallgatan. De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa. Bedömningen beaktar inte påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller eller luftföroreningar. De antaganden som har gjorts i riskanalysen är konservativt gjorda så att risknivån inom området inte ska underskattas.

Nordost om fastigheten löper Blekinge kustbana. Avstånd från Blekinge Kustbana till befintlig bebyggelse uppgår till ca 30 meter. Avstånd till planerad idrottshall uppgår till ca 100 meter. Inget farligt gods transporteras i dagsläget på sträckan men i enlighet med liknande ärenden utmed den aktuella banan tas höjd för eventuella förändringar och framtida rimliga inslag av farligt godstransporter inkluderas i riskbedömningen. Nordost om fastigheten dessutom löper Karlskronavägen och sydväst om fastigheten löper Metallgatan. Båda dessa vägar utgör primära transportleder för farligt gods. Avstånd mellan fastigheten och nämnda farligt godsleder är ca 20-40 meter. Parallellt med planarbetet pågår en uppdatering av vägnätet för farligt gods. Då planområdet är beläget nära verksamheter dit farligt gods fraktas innebär uppdateringen inga ändringar för detaljplanens utformning. Kring fastigheten finns i övrigt industriområde västerut och bostadsområde österut. I industriområdet finns inga farliga verksamheter enligt LSO 2 kap 4 § eller Sevesolagstiftningen.

Såväl individ- som samhällsrisknivån för planerad skolverksamhet inom fastigheten ligger inom ALARP². Den enskilt största anledningen till detta är närheten till Blekinge kustbana. Riskreducerande åtgärder ska vidtas i skälighetsomfattning.

De åtgärder som bedöms skäligen att vidta för fastigheten med hänsyn till risksituationen är:

- En barriär som motstår tågurspårning och motverkar läckage av farligt gods uppförs mellan järnväg och fastigheten.
- Fasader och tak (inom 25 meter från barriär) utförs i lägst brandklass EI 30 och med fönster i lägst brandklass EW 30. Detsamma gäller fasader och fönster inom 30 meter från korsningen Angelskogsvägen-Metallgatan.

² De risker som bedöms vara **acceptabla med restriktioner** behandlas enligt ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). Risker som ligger i den övre delen, nära gränsen för oacceptabla risker, accepteras endast om nyttan med verksamheten anses mycket stor, och det är praktiskt omöjligt att vidta riskreducerande åtgärder. I den nedre delen av området bör inte lika hårda krav ställas på riskreduktion, men möjliga åtgärder till riskreduktion ska beaktas.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

- Utrymningsmöjligheter tillses i riktning bort från järnvägen och korsningen Angelskogsvägen-Metallgatan.
- Friskluftsintag placeras högt och i riktning bort från järnvägen. Alternativt förses ventilation med nödavstängningsmöjlighet.
- Mark i de nordöstra delarna av fastigheten (inom 25 meter från barriär samt inom 30 meter från korsningen Angelskogsvägen-Metallgatan) utformas så att den ej uppmuntar till stadigvarande vistelse (skolgård och utomhusteater är ej lämpligt inom dessa ytor).

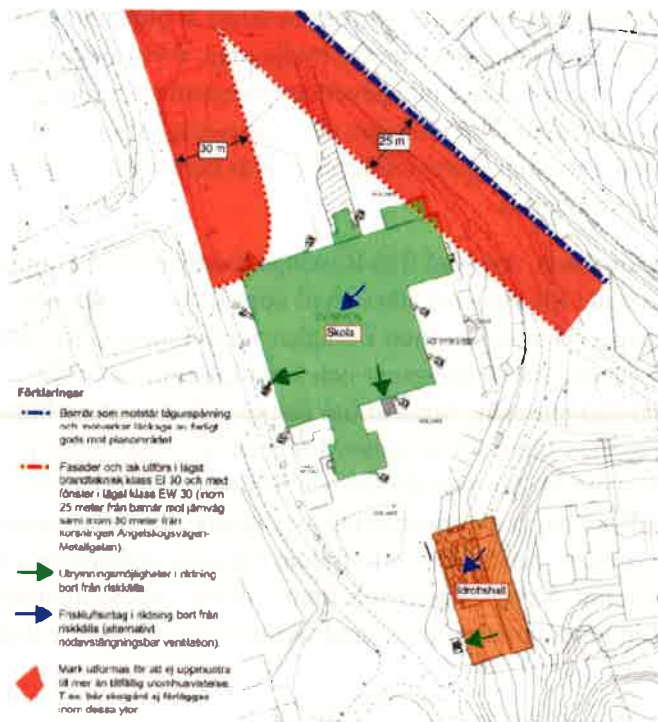


Bild 26. Visar rekommenderade riskreducerande åtgärder inom detaljplan för kv. Svarven m.fl. WSP.

I en annan undersökning som låtits göras av Tyréns framgår att det inte krävs någon barriär för att motstå en eventuell tågurspärning enligt nedan.

Byggnaden "Svarven 1" klassificeras som en klass A byggnad enligt Svenska tillämpningen av Eurocode, SS-EN 1991-1-7 tabell 4.3. Enligt SS-EN 1991-1-7 kapitel 4.5.1.4 behöver bärverk som hamnar i klass A inte kontrolleras för påkörningskrafter i fall bärverket ligger längre än 5m ifrån centrumlinje för närmast liggande spår. BFS 2015:6 ger inga ytterligare krav angående det horisontella avståndet. TDOK 2016:0204 'Krav Brobyggande' kapitel B.5.2.5e har som tillägg att påkörning ska beaktas upp till 10 meter från spårmitt. "Svarven 1" ligger på ungefär 31m ifrån spårmitt och behöver därför inte kontrolleras för påkörning av urspårande tåg.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Bedömningen enligt Eurocode tar inte hänsyn till platsspecifika förhållanden och utgår därför inte från förutsättningar på plats så som den sluttande topografin eller vilken användning som avses i de närbelägna byggnaderna och verksamheterna. Konsekvenser av att inte låta uppföra en barriär som motstår tågurspårning ingår inte i standarden.

Reglering i detaljplan

Med anledning av bedömningen i riskanalysen reglerar detaljplanen att utrymningsmöjligheter riktas bort från eventuell risk samt att friskluftsintag placeras högt och i riktning bort från järnvägen. Med bestämmelser om att marken inte får förses med byggnad alternativt enbart med komplementbyggnader regleras tillkomsten av eventuell ny bebyggelse och säkrar avstånd till väg och järnväg. Vidare utformas skolgården för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse inom bestämda avstånd. Utöver detta reglerar detaljplanen tillkomsten av bullerskydd utmed Folkparksvägen och Angelskogsvägen. Riskanalysen till detaljplanen kv Svarven 1 m.fl. som gjorts av WSP bedömer att det utifrån förutsättningar på platsen och hänsyn till risksituationen är skäligt att uppföra en barriär som står emot tågurspårning samt motverkar läckage av farligt gods mellan järnvägen och Folkparksvägen. Med hänsyn både till risk- och barnperspektivet medger detaljplanen utrymme för uppförande av en barriär som kan stå emot tågurspårning. Barriären ryms inom bestämmelsen GATA och detaljplanen reglerar så att barriären inte hamnar närmre än en meter till Trafikverkets fastighetsgräns.

Barriären mot järnvägen ska kunna hantera ett eventuellt läckage av farligt gods medan bullerskyddet utmed Folkparksvägen och Angelskogsvägen inte har någon verkan mot ett eventuellt läckage av farligt gods.

Vatten och avlopp

Planområdet är idag anslutet till det kommunala vatten- och avloppssystemet. Planförslaget innebär att det tillkommer bland annat nya ledningar för vatten och avlopp som syftar till att förse idrottshallen.

Miljöteknik ansvarar för skötseln av de ledningar som ägs av Miljöteknik, det vill säga stamledningarna. Servisledningarna äger inte Miljöteknik.

El och tele

Kvarteret är redan idag anslutet till el- och telenätet. Miljöteknik äger samtliga elledningar och Miljöteknik ansvarar för skötseln av de ledningar som ägs av Miljöteknik. Telenätet ägs av Skanova.

Värme

Planområdet är idag anslutet till det kommunala fjärrvärmenätet. Miljöteknik äger samtliga ledningar. Miljöteknik ansvarar för skötseln av de ledningar som ägs av Miljöteknik.

Solenergi

Planområdet har genom sitt läge mycket goda möjligheter att generera solenergi.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Avfall

Kvarterets centrala läge gör det enkelt att ansluta till den kommunala avfallshanteringen.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen hanteras enligt utökat förfarande och kan antas av kommunfullmäktige maj 2019.

- Beslut om samråd september 2018
- Samråd oktober 2018
- Beslut om granskning januari 2019
- Granskning januari/februari 2019
- Antagande i kommunfullmäktige maj/juni 2019
- Laga kraft juni/juli 2019

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Ansvarsfördelning

ABRI äger fastigheten med befintlig byggnad (svarven 1), ABRI äger även Telefonen 1. Ytor inom allmän plats ägs av Ronneby kommun.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Allmän plats

För att genomföra detaljplanen ska yta från Telefonen 1 överföras till allmän plats, GATA, inom Ronneby 25:16. Ansökan om fastighetsreglering görs och bekostas av Ronneby kommun då ändringen sker på initiativ av Ronneby kommun.

Kvartersmark

Vid genomförandet av detaljplanen krävs en fastighetsreglering som reglerar att del av Ronneby 25:20, Ronneby 4:208 och Ronneby 25:16 genom fastighetsreglering ska överföras till Svarven 1.

Ansökan om fastighetsreglering görs och bekostas av Ronneby kommun då ändringen sker på initiativ av Ronneby kommun.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Fastighetsägare

Planförslaget omfattar två fastighetsägare, dels Ronneby kommun som ägare av allmän plats och dels ABRI som äger Svarven 1.

Detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå

Svarven 1 (ABRI)

För att Svarven 1 ska vara en ändamålsenlig fastighet krävs fastighetsregleringar som innebär att Svarven 1 utökas till att omfatta delar av omgivande fastigheter.

Svarven 1 kommer bestå av kvartersmark med användningarna S, K, Z₁ samt R₁. Det innebär att del av fastigheten Ronneby 25:16, del av Ronneby 25:20 och del av Ronneby 4:208 kommer överföras till Svarven 1. Befintligt E-område lämnas oreglerat med möjlighet att söka ledningsrätt till.

Befintlig ledningsrätt för VA, lantmäteriakt 1081-95/1.2 som är belägen inom Svarven 1 är inte aktuell längre.

Ronneby 4:208 (Ronneby kommun)

Med anledning av att en del av Ronneby 4:208 kommer ges en byggrätt för idrottshall som tjänar som syfte för skolverksamheten kommer en del av fastigheten att övergå till Svarven 1. För att få en bättre fastighetsbildning kan resterande del av Ronneby 4:208 övergå till Ronneby 25:16.

Ronneby 25:16 (Ronneby kommun)

Fastigheten Ronneby 25:16 är en omfattande fastighet som innefattar allmänna platser så som GATA och mindre delar NATUR. Med anledning av utrymme för skolgård och idrottshall övergår delar av Ronneby 25:16 till Svarven 1.

Ronneby 25:20 (Ronneby kommun)

Med anledning av att en del av Ronneby 25:20 kommer ges en byggrätt för idrottshall som tjänar som syfte för skolverksamheten kommer en del av fastigheten att övergå till Svarven 1.

Telefonen 1 (ABRI)

Med anledning av att det krävs mer utrymme för en mer hållbar trafiksituation i anslutning till Svarven 1 regleras en del av Fastigheten Telefonen 1 till fastigheten Ronneby 25:16. I och med justeringen kommer nuvarande markparkeringar inom Telefonen 1 att ersättas med en cirkulationsplats. I och med reglering utgår ingen ekonomisk ersättning. Avtal om överlåtelse av mark träffas mellan fastighetsägaren till Telefonen 1 och fastighetsägaren till Ronneby 25:16.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Ronneby kommun bekostar framtagandet av detaljplanen. ABRI bekostar samtliga utredningar som är till grund för planförslaget. Planavgift vid bygglov.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Avtal mellan Miljöteknik och ABRI

Miljöteknik ansvarar för skötseln av de ledningar som ägs av Miljöteknik. Vidare har avtal träffats mellan Miljöteknik och ABRI angående konsekvenser planförslaget får för befintligt ledningssystem inom kv. Svarven 1. Avtalet innebär att ABRI kommer att stå för de eventuella kostnader som kan uppstå framledes om ledningarna/ kablarna behöver flyttas eller på annat vis säkras för framtiden.

Tekniska frågor

Vägar, belysning

Befintligt vägsystem kommer behöva byggas och säkrare överfarter för gång- och cykel tillkomma. Attraktiviteten och orienterbarheten i området behöver öka samtidigt som skalan i området behöver minska. Åtgärder gällande belysning, markbeläggning och materialval bör ske i enlighet med gällande gestaltungsprogram, *Gestaltungsprogram för Ronneby stadskärna, råd och riktlinjer för utemiljön*.

Åtgärder för vägar och belysning bekostas av Tekniska förvaltningen.

Vatten och avlopp

Kvarteret är idag anslutet till det kommunala dricksvatten-, avlopps- och dagvattennätet. Det befintliga VA- systemet kompletteras för att hantera tillkomsten av sporthallen. Ledningar för VA regleras med u-område inom kvartersmark.

Befintliga samt tillkommande VA-ledningar inom kvartersmark regleras i detaljplanen med u-område. U-område regleras inte inom Inom allmän plats. U-område för VA-ledningar omfattar en yta om totalt 6 meter i bredd.

WSP har tagit fram ett förslag på hur VA inklusive dagvatten kan hanteras i detaljplanen. Planförslaget reglerar u-område inom kvartersmark för åtgärderna. Se hela förslaget på <https://www.ronneby.se/svarven1>

Flytt av ledningar och u-områden

På grund av idrottshallens placering behöver ledningar för VA flyttas. Det innebär att detaljplanen reglerar utrymme för ledningar (u-område) väster och norr om idrottshallen, R₁. Då skolan förses med utrymningsvägar från plan två vilka ska gjas i marken lämnar detaljplanen utrymme för ledningar (u-område) väster och norr om skolbyggnaden. Utrymmet väster om skolbyggnaden är smalt varför ledningar med fördel kan placeras inom GATA. Nordväst om byggnaden ska ett bullerskydd uppföras varför det inte är lämpligt att låta detta område vara u-område. Ledningar bör med fördel placeras inom GATA i samband med ombyggnation av korsningen Angelskogsvägen och Metallgatan. Utlagt u-område nordväst om byggnaden, där det även placeras bullerskydd är till för att vara en länk i kopplingen mellan Angelskogsvägen och Folkparksvägen. Denna del är inte försedd med prickmark för att bullerskyddet ska kunna uppföras.

U-områdena är dimensionerade för att i vissa fall både kunna hantera både VA, fjärrvärme och el och opto. För att säkra dessa områden och förse både skolbyggnaden och idrottshallen med

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

VA, fjärrvärme och el och opto regleras stora delar av den södra delen av skolgården som u-område samt prickmark. Marken får inte förses med byggnad, men aktiviteter för skolgården är tillåtet.

Dagvatten

Planområdet omfattas idag av kommunala dagvattenledningar. På förslag från WSP, 2018-06-01, kommer planområdet förses med nya dagvattenledningar, tillsynsbrunnar, dagvattenbrunnar med kupolsil, rensbrunnar samt nya dagvattenbrunnar. På vissa ytor anläggs bräddningsytor ovan mark, gräsytor med infiltration samt underjordiska dagvattenmagasin. Parkeringsyta D som omgärdas av natur i nordost föreslås omgärdas av en mindre yta med makadam för att infiltrera vatten och hindra vattnet att nå hårdgjord yta. Inom yta D sker även ytlig avrinning till dagvattenbrunn. Ytlig avrinning till dike och dagvattenbrunn föreslås på parkeringsyta A och B.

Vidare kommer det i kvartersmarkens norra område installeras dagvatteninfiltrering för bevattning av träd och buskar som bräddas i traditionella dagvattenledningar som sedan kopplas på befintliga ledningar.

Även åtgärder så som borttagande av hårdgjorda ytor och anläggande av fler gröna ytor bidrar till att dagvattnet infiltreras i marken. Utöver detta förses skärmtak och förråd på skolgården med sedumtak vilka har en fördröjande effekt för dagvattnet.

I detaljplanen ingår hantering av dagvattenhantering inom bestämmelser angående allmän plats och kvartersmark.

Fjärrvärme

Befintliga samt tillkommande ledningar för fjärrvärme inom kvartersmark regleras i detaljplanen med u-område. Inom allmän plats behövs inte u-områden. U-områdena för fjärrvärmeledningar omfattar en yta om totalt 4 meter i bredd.

Flytt av ledningar och u-områden

På grund av idrottshallens placering behöver ledningar för fjärrvärme flyttas. Det innebär att detaljplanen reglerar utrymme för ledningar (u-område) väster och norr om idrottshallen, R₁. På grund av tillbyggnad av skolans södra delar reglerar detaljplanen utrymme för ledningar (u-område) utanför tillbyggnaden. Då skolan förses med utrymningsvägar från plan två vilka ska gjutas i marken lämnar detaljplanen utrymme för ledningar (u-område) norr om skolbyggnaden.

U-områdena är dimensionerade för att i vissa fall både kunna hantera både VA, fjärrvärme och el och opto. För att säkra och förse både skolbyggnaden och idrottshallen med VA, fjärrvärme och el och opto regleras delar av den södra delen av skolgården som u-område samt prickmark. Marken får inte förses med byggnad, men aktiviteter för skolgården är tillåtet.

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

El och opto

Befintliga samt tillkommande ledningar för el och opto inom kvartersmark regleras i detaljplanen med u-område. Inom allmän plats regleras inte lu-områden. U-områden för ledningar för el och opto omfattar en yta om totalt 2 meter i bredd.

Flytt av ledningar och u-områden

På grund av idrottshallens placering behöver ledningar för el och opto flyttas. Det innebär att detaljplanen reglerar utrymme för ledningar (u-område) väster och norr om idrottshallen, R₁. På grund av tillbyggnad av skolans södra delar reglerar detaljplanen utrymme för ledningar (u-område) utanför tillbyggnaden. Då skolan förses med utrymningsvägar från plan två vilka ska gjutas i marken lämnar detaljplanen utrymme för ledningar (u-område) väster och norr om skolbyggnaden. Utrymmet väster om skolbyggnaden är smalt varför ledningar med fördel kan placeras inom GATA. Nordväst om byggnaden ska ett bullerskydd uppföras varför det inte är lämpligt att låta detta område vara ett rättighetsområde för ledningar. Ledningar bör med fördel placeras inom GATA i samband med ombyggnation av korsningen Angelskogsvägen och Metallgatan. Utlagt u-området nordväst om byggnaden, där det även placeras bullerskydd är till för att vara en länk i kopplingen mellan Angelskogsvägen och Folkparksvägen. Denna del är inte försedd med prickmark för att bullerskyddet ska kunna uppföras.

U-områdena är dimensionerade för att i vissa fall både kunna hantera både VA, fjärrvärme och el och opto. För att säkra och förse både skolbyggnaden och idrottshallen med VA, fjärrvärme och el och opto regleras delar av den södra delen av skolgården som u-område samt prickmark. Marken får inte förses med byggnad, men aktiviteter för skolgården är tillåtet.

Avtal mellan Miljöteknik och ABRI

Miljöteknik ansvarar för skötseln av de ledningar som ägs av Miljöteknik. Vidare har avtal träffats mellan Miljöteknik och ABRI angående konsekvenser planförslaget får för befintligt ledningssystem inom kv. Svarven 1. Avtalet innebär att ABRI kommer att stå för de eventuella kostnader som kan uppstå framledes om ledningarna/ kablarna behöver flyttas eller på annat vis säkras för framtiden.

Övrigt

Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt utökat förfarande.

Plantolkning

Detaljplanen för Svarven 1 m.fl. innebär att befintlig detaljplan för Svarven 1 (plannr 99), detaljplan STÅ 675 m.fl. (Soft Center), (Plannummer 335), Stadsplan för Frishemsområdet (plannummer 11), upphör att gälla i sin helhet. Delar av omgivande detaljplaner innefattas av denna nya detaljplan, det innebär att dessa delar delvis ges ny användning samt ny genomförandetid. Följande detaljplaner påverkas av ändringar, detaljplanen för Ronneby 25:11 m.fl. (Kilen) (plannummer 413), detaljplan för Ronneby 25:34, Svarven 2 och 3 m.fl. (plannummer 84) och detaljplan för Ronneby 25:20 m.fl. (plannummer 87).

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut 2019-05-23 § 185, laga kraft 2019-11-20.

Medverkande tjänstemän

Planförslaget har utformats av planarkitekt Hanna Faming och t.f. stadsarkitekt Peter Robertsson

Ronneby 2018-09-11,

reviderad 2019-01-22 och 2019-03-05



Hanna Faming

Planarkitekt



Peter Robertsson

tf. Stadsarkitekt

