

Planbeskrivning

Detaljplan för Huven 1 m.fl.

Ronneby kommun, Blekinge län



Datum för uppstart: Planarbetet startade 2025-05-22

Samråd: 2026-05-11 till och med 2026-06-01

Granskning:

Antagande:

Laga kraft:

Genomförandetid: 5 år från och med den dag då detaljplanen fått laga kraft

Planförfarande: Standardförfarande

Planbestämmelsekatalog: BFS 2020:5 (2022-11-01)

Innehållsförteckning

1	Förord om detaljplaner	3
	Om detaljplan	3
2	Planinformation.....	5
3	Detaljplanens syfte	6
	Syfte och huvuddrag	6
4	Planförslag	6
	Bakgrund.....	6
	Planområde.....	7
	Allmän plats	8
	Kvartersmark.....	8
5	Motiv till planbestämmelser	8
	Användning av allmän platsmark	8
	Användning av kvartersmark.....	9
	Egenskapsbestämmelser för allmän platsmark.....	10
	Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	11
6	Planeringsunderlag	14
	Detaljplan	14
	Översiktsplan	26
	Undersökning enligt 6 kapitlet 6 § plan- och bygglagen	27
	Utredningar	29
7	Förutsättningar och konsekvenser	32
	Riksintressen	33
	Mark, miljö och klimat.....	35
	Djur, natur och vegetation.....	45
	Kulturmiljö	48
	Bebyggelse och gestaltning	49
	Gator och trafik	53
	Hälsa och säkerhet	66
	Sociala förhållanden.....	71
	Service	73
8	Ansvar och genomförande.....	74
	Mark- och utrymmesförvärv	74
	Fastighetsrättsliga frågor.....	75
	Tekniska frågor	77
	Ekonomiska frågor	79
	Organisatoriska frågor.....	80
9	Medverkande tjänstepersoner	82

1 Förord om detaljplaner

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.

Olika typer av planförfaranden

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.

Valet av förfarande utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet, och regleras i plan- och bygglagens femte kapitel. I de flesta fall ska ett standardförfarande tillämpas. Förfarandet kan tillämpas när vissa villkor är uppfyllda, bland annat ska planförslaget vara förenligt med översiktsplanen. Ett utökat förfarande ska användas om:

- Planförslag är inte förenligt med översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande.
- Är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse.
- Detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Planbestämmelsekatalog

Tillhörande Boverkets författningssamlingar finns planbestämmelsekataloger som tydliggör hur planbestämmelser ska skrivas och struktureras för att fungera i digitala sammanhang samt är till stöd vid tolkning av detaljplanen.

Processen att ta fram en detaljplan

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.

Samråd

Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget och överväga dessa i ett tidigt skede av detaljplanearbetet. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap om det aktuella planområdet. Under samrådet ges även berörda möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Efter samrådet sammanställs och besvaras alla synpunkter i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen ligger till grund för eventuella revideringar av planförslaget innan det ställs ut på nytt för granskning.

Granskning

När ett förslag till detaljplan har varit på samråd och kommunen bearbetat det utifrån information och synpunkter som framkommit ska planförslaget göras tillgängligt för granskning. Granskningens syfte är att visa det bearbetade planförslag som kommunen har för avsikt att anta och samtidigt ge berörda intressenter en sista möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter sammanställs och besvaras i ett granskningsutlåtande.

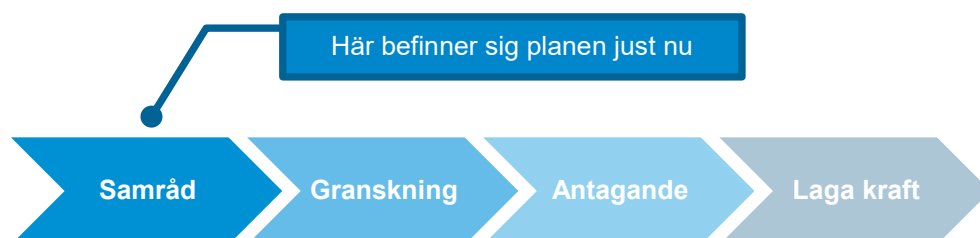
Antagande

En detaljplan får antas om marken anses lämplig för de användningar som planen reglerar. Beslutet att anta en detaljplan ska som huvudregel fattas av kommunfullmäktige, men vid standardförfarande kan fullmäktige i regel delegera beslutet till kommunstyrelsen.

Laga kraft

Ett beslut att anta en detaljplan får laga kraft tidigast tre veckor från den dag då beslutet eller justeringen av protokollet över beslutet har tillkännagetts på kommunens anslagstavla. Det förutsätter att ingen har överklagat beslutet under den tiden eller att länsstyrelsen inte har beslutat att pröva planen utifrån sina ingripandegrunder.

Vart i processen befinner sig planen just nu?



2 Planinformation

Diarienummer
KS 2024/612

Planförfarande
Planarbetet hanteras med ett standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) eftersom detaljplanen i första hand inte bedöms vara av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, i andra hand att planförslaget är förenligt med översiktsplanen samt i tredje hand att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Datum för uppstart
2025-05-22

Samrådstid
2026-05-11 –2026-06-01

Granskningstid
~~202x-xx-xx –202x-xx-xx~~

Datum för antagande
Datum för antagande: ~~202x-xx-xx~~. Antagandehandlingarna är daterade:
~~202x-xx-xx~~.

Datum för laga kraft
Detaljplanen får laga kraft 3 veckor efter protokollet för antagandet tillkännagetts på kommunens anslagstavla, förutsatt att detaljplanen inte överklagas.

Planbestämmelsekatalog
Detaljplanen följer Boverkets föreskrifter BFS 2020:5, 2020:6 samt 2020:8 och använder planbestämmelsekatalog daterad 2022-11-01.

Genomförandetid
5 år (60 månader) från och med ~~202x-xx-xx~~

Handlingar tillhörande planen

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Undersökning av behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning
- Dagvattenutredning, 2026-03-02
- Riskutredning, 2026-02-23
- Miljöteknisk markundersökning (2019-09-20)
- Miljöteknisk markundersökning MIFO Fas 2 (2017-05-31)
- Geotekniskt PM Sörbybäcken (1978)
- Geotekniskt utlåtande tryckbank (1988-05-11)
- Geotekniskt utlåtande tryckbank (1988-06-15)
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

3 Detaljplanens syfte

Syfte och huvuddrag

Syfte

Planens syfte är att i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) skapa förutsättningar för omvandling från industriändamål till ett område för handel och verksamheter med lämpliga komplement i ett strategiskt stråk vid stadens norra infart där planområdet bidrar till en representativ omvandling av bebyggelsen.

Huvuddrag

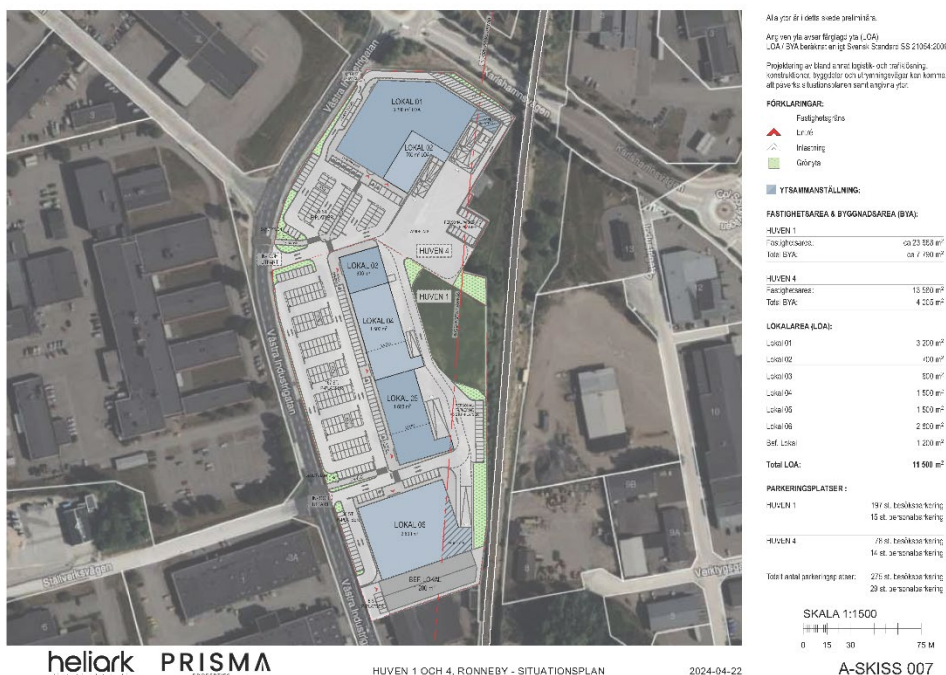
Detaljplanens huvuddrag innebär en stadsomvandling från industriellt betonad bebyggelse till mer besöksintensiva markanvändningar som handel och besöksanläggningar. Bebyggelsens karaktär förändras från en tidigare avskärmad och stängslad industriebesbyggelse till en entrésituation för staden. Omvandlingen innebär en större visuell kontakt mot Karlshamnsvägen och Västra Industrigatan. Samtidigt innebär den nya detaljplanen också ett bevarande Sörbybäckens stråk utmed den norra sidan av planområdet.

4 Planförslag

Bakgrund

Platsen som ursprungligen bestått av jordbruksmark utgör ett tidigare industriområde som under 1970-talet etablerades som ett virkesupplag. Verksamheten utvecklades efter hand till en trävaruindustri som efter nedläggning inhyst en variation av handel och sportanläggningar. Platsen har ett relativt centralt läge mellan Ronneby centrum och handelsområdet Viggen vilket gör den strategiskt intressant för utveckling av handels- och besöksfunktioner. Sedan 2007 års översiktsplan har ett långsiktigt strategiskt arbete gjorts för att omvandla Karlshamnsvägen från perifer industri till ett handelsstråk.

Under 2020-talet har etableringar av nya handelsverksamheter skett längs Karlshamnsvägen samtidigt som flera utbyggnadsetapper av handelsområdet Viggen har genomförts. Detta har kastat nytt ljus över den entrésituation för staden som finns utmed Karlshamnsvägen och Västra Industrigatan. Fastigheterna Huven 1 och Huven 4 har från 2018 – 2019 omvandlats till mer handels- och besöksanläggningar vilket skapt ett behov av ny detaljpaneläggning. Under 2024 inkom därför en ansökan om planbesked med syfte att undersöka vilka möjligheter som fanns för planläggning av handels- och besöksanläggningar.



Kartan visar den situationsplan som tillsammans med flera illustrationer utgjort underlag till ansökan om planbesked inför detaljplanarbetet.

Planområde

Planområdet ligger vid i en knutpunkt vid den norra infarten till Ronneby stad mellan Karlshamnsvägen, Västra Industrigatan och norrut mot anslutningen till Europaväg E22 och Riksväg 27. Planområdets yta uppgår till cirka 7 hektar. Bebyggelsen omfattar i huvudsak ett äldre industriområde under omvandling i ett strategiskt läge mellan Ronneby stad och handelsområdet Viggen.



Översiktskartan visar det preliminära detaljplanområdets geografiska läge i knutpunkten mellan Karlshamnsvägen och Västra Industrigatan i den norra delen av Ronneby stad.

Allmän plats

Ronneby kommun är huvudman för allmän platsmark. En allmän plats är ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten. Den allmänna platsmarken inom detaljplanen är GATA och NATUR.

Kvartersmark

Fastighetsägaren är ansvarig för åtgärder/genomförande inom kvartersmark. Med kvartersmark menas mark som enligt detaljplan inte är allmän plats eller vattenområde utan främst är avsedd för bebyggelse för enskilt ändamål eller allmänna verksamheter. Detaljplanen reglerar vilken användning som är tillåten inom kvartersmark. Kvartersmarken inom detaljplanen består av Centrum, Detaljhandel inklusive handel med livsmedel, Kontor, Idrottshall och Järnväg.

5 Motiv till planbestämmelser

Användning av allmän platsmark

I detta avsnitt listas motiven för detaljplanens regleringar av markanvändningen för allmänna platser i planområdet.

GATA

Kvarter behöver förses med tillfartsvägar där markanvändningen GATA används för att reglera Västra Industrigatan med dessa anslutningar till närliggande lokalgator som allmän plats för vägtrafik. Användningen är bred i sin betydelse och inrymmer mark för så väl vägbana, gång- och cykelbanor samt mindre hållplatser för kollektivtrafik.

GATA₁

Markanvändningen GATA₁ reglerare Karlshamnsvägen som allmän plats för huvudgata då denna vägsträcka avser en huvudsaklig tillfartsväg för Ronneby stad med ett för området större trafikflöde. Regleringen med användningen huvudgata avser inte att nya in- och utfarter ska tillskapas på vägsträckan utan i stället ansluta till cirkulationsplats Gamla Landsvägen.

NATUR

Delar av planområdet har reglerats som naturmark med syfte att ta tillvara på och skydda befintliga naturvärden samt avsätta områden inom allmän plats för ett naturligt flöde och infiltration av dagvatten. Regleringen med allmän plats för natur syftar också till att bidra med ett grönt inslag i stadsbilden samt att hantering av dagvatten ska kunna ske med en grön utformning. Regleringen avser också att i fråga om riskhantering för trafik skapa en

buffert av allmän plats mellan kvartersmark och Karlshamnsvägen som utgör huvudgata i planområdet. I detta sammanhang innebär regleringen också en begränsning av möjligheten till utfarter från kvartersmark mot Karlshamnsvägen då infart inte får anordnas över naturmark. Regleringen med naturmark innebär på så sätt att trafik från närliggande kvarter ansluter till cirkulationsplats Gamla Landsvägen där Västra Industrigatan och Gamla Landsvägen möter Karlshamnsvägen.

Användning av kvartersmark

I detta avsnitt listas motiven för detaljplanens regleringar av markanvändningen för kvartersmark i planområdet.

Centrum

Markanvändningen Centrum syftar till att skapa en variation av användningsområden i kvarteret och samtidigt möjliggöra förändringar och anpassningar över tid när markandskonjunkturer varierar. Bestämmelsens syfte är också att bidra till att skapa en stadsnära och central karaktär i kvarteret vid en punkt i staden med goda förutsättningar i fråga om trafikinfrastruktur. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för både större och mindre aktörer att bedriva kombinationer av handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och annan jämförlig verksamhet inklusive lämpliga komplement.

Detaljhandel

Ett av detaljplanens huvudsakliga syften är att omvandla ett före detta industriområde till ett handelsområde, vilket innebär att detaljhandel är en central markanvändning i detaljplanens syfte. Bestämmelsen syftar därigenom till att möjliggöra kvarter för handel med varor, livsmedel och tjänster. Även komplement till verksamheten detaljhandel ingår i användningen.

Kontor

Förslaget till ny detaljplan syftar till att omvandla ett tidigare industriområde till ett stadsnära handelsområde där markanvändningen Kontor syftar till att bidra till en mer varierad stadsmässighet i det nya handelsområdet. Markanvändningen kontor placeras i ett strategiskt läge i staden med god tillgång till trafikinfrastruktur.

Idrottshall

Detaljplanens stadsnära läge och tillgång till trafikinfrastruktur motiverar en preciserad markanvändning för besöksanläggningar i form av idrottshall. I stadsbilden bidrar en sådan användning till att aktivera platsen som görs tillgänglig för en större del av stadens invånare. Användningen bidrar också till att befolka platsen över en större del av dygnet och bidrar på så sätt till både trygghetsskapande effekter och en kvällsekonomi.

Järnväg

Utmed kvarteret Karossens östra sida löper Blekinge kustbana vilken regleras med markanvändningen Trafik som preciserats för ändamålet järnväg. Syftet med regleringen är att styra gränsdragningen mellan trafikområde och kvartersmark samtidigt som skyddsåtgärder kan regleras mellan användningarna utan att förläggas i planområdesgräns. Regleringen möjliggör på så sätt en sammanhängande sträcka för reglering av stängsling, utfart och andra skyddsåtgärder.

Teknisk anläggning

Samhällsutvecklingen ställer allt högre krav på tillgången till elförsörjning och därför avsätts kvartersmark för teknisk anläggning i form av transformatorstation. Syftet med regleringen är att säkra områdets tillgång till elförsörjning på både kort och lång sikt. Vidare syftar regleringen till att möjliggöra för eldistribution inom ett större område än inom en enskild fastighet.

Egenskapsbestämmelser för allmän platsmark

I detta avsnitt listas motiven för detaljplanens regleringar av egenskapsbestämmelser för allmän platsmark i planområdet.

Allé

Egenskapsbestämmelsen syftar till att skydda och bevara den befintliga alléplanteringen utmed Karlshamnsvägen. En ny alléplantering ska sättas i det fall att de befintliga träden skulle behöva fällas till följd av sjukdom, olycka eller annan oförutsägbar anledning. Bestämmelsen syftar också till att bidra med effekter för en bättre trafikmiljö, dämpa effekten av partiklar i luft, skapa skuggning och temperaturutjämning samt att befintliga och nytillkomna träd bidrar till hanteringen av dagvatten.

Markreservat för bro

Egenskapsbestämmelsen syftar till att reglera en befintlig järnvägsbro utmed Blekinge kustbana där järnvägen korsar Karlshamnsvägen. Vidare syftar bestämmelsen till att säkra rättigheten i detaljplan för att upprätthålla broförbindelsen i framtiden i enlighet med det riksintresse som omfattar Blekinge kustbana.

Strandskydd

Bestämmelsen om upphävande av strandskydd syftar till att det generella strandskyddet runt Sörbybäcken ska vara upphävd. Bestämmelsen syftar till att strandskyddet inte ska återinträda på platser där det tidigare inte funnits på platser med gällande äldre stadsplaner och detaljplaner. Då detaljplanen avser ett befintligt bebyggelseområde som tagits i anspråk för bebyggelse sedan tiden före strandskyddet instiftades, finns ett särskilt skäl för att även fortsättningsvis låta strandskyddet vara upphävt.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

I detta avsnitt listas motiven för detaljplanens regleringar av egenskapsbestämmelser för kvartersmark i planområdet.

Punktprickad mark

Detaljplanen har försetts med punktprickad mark där marken inte får förses med byggnad. Den punktprickade marken syftar dels till att skapa en enhetlig förgårdsmark i kvarteret utmed Västra Industrigatan och dels till skapa ett skyddsavstånd mellan gatutrafiken och nya byggnader.

Förgårdsmarkens bredd har anpassats utmed Västra Industrigatan med hänsyn till den nya bebyggelsens storskalighet, skyltning och orienterbarhet samt inverkan på stadsbilden. Förgårdsmarken skapar samtidigt ett avstånd mellan gaturummets alléplanteringar och den nya bebyggelsens fasader till förmån för krontäckning och siktlinjer.

Längs kvarterets östra sida utmed Blekinge kustbana har kvartersmarken försetts med förgårdsmark med en bredd om 4,5 meter med hänsyn till ett lämpligt byggnadsfritt avstånd för service och underhåll av den nya bebyggelsen. Genom att upprätthålla ett byggnadsfritt avstånd om minst tio meter eller mer behöver inte detaljplanen förses med utformningsbestämmelser till skydd för byggnader vid urspårning. Med en sådan förgårdsmark skapas dessutom utrymme för underhåll av den nya bebyggelsens fasader och tak som vänder sig mot järnvägsspåret. Denna del av förgårdsmarken minskar också behovet av särskilda servitut eller avtal för service och underhåll av bebyggelse.



Exempel på punktprickad mark från detaljplane kartans legend.

Regleringen med punktprickad mark har preciserats till att avse mark som inte får förses med byggnad medan begreppet byggnadsverk kan medges inom det punktprickade området. Byggnadsverk är en annan term än byggnad vilket innebär andra anordningar än byggnader så som exempelvis skyltar, vilket är en viktig aspekt vid etablering av ett handelsområde. Bestämmelsen syftar alltså att kunna medge en friare placering av skyltar och skyltpyloner än placering av byggnader.

Högsta nockhöjd

Byggnaders höjd begränsas genom en högsta tillåtna nockhöjd i syfte att nytillkommande bebyggelse inte ska bli för hög i förhållande till exploateringsgraden i planområdet. Vidare syftar höjdbegränsningen också till att begränsa bebyggelsens höjd i fråga om stadsbild, skuggning och inverkan från höga objekt i förhållande till flygtrafiken till och från Blekinge Flygflottilj.

Högsta totalhöjd

Bebyggelsens höjd inklusive byggnadsverk som exempelvis master, pyloner, och skyltanordningar begränsas i höjdded av en högsta tillåten totalhöjd i syfte att nytillkommande byggnadsverk inte ska bli för höga i förhållande till exploateringsgraden i planområdet. Vidare syftar höjdbegränsningen också till att begränsa byggnadsverkens höjd i fråga om stadsbild, skuggning och inverkan från höga objekt i förhållande till flygtrafiken till och från Blekinge Flygflottilj.

Vegetation

Inom detaljplaneområdet finns ett värdefullt inslag av vegetation på en kulle som i tidigare stadsplan reglerats som industripark. Vegetationens placering, uttryck och omfattning innebär estetiska värden för området men är också en värdefull tillgång vid naturlig hantering av dagvatten där marken inte är hårdgjord och vegetationen bidrar till att ta omhand nederbörd. Vidare bidrar vegetationsområdet också till viss temperaturutjämning, skuggning och mänskligt välmående med fördelar vid visuell kontakt med naturlig grönska i en stadsbild som annars domineras av hårdgjorda ytor.

Markreservat för bro

Egenskapsbestämmelsen syftar till att reglera en befintlig järnvägsbro utmed Blekinge kustbana där järnvägen korsar Karlshamnsvägen. Vidare syftar bestämmelsen också till att säkra rättigheten i detaljplan för att upprätthålla broförbindelsen i framtiden i enlighet med det riksintresse som omfattar Blekinge kustbana.

Markreservat för allmänna underjordiska ledningar

Egenskapsbestämmelsen syftar till att reglera ett befintligt stråk med underjordiska ledningar som bland annat berör Sörbyäckens kulvertering. Vidare syftar bestämmelsen också till att säkra rätten i detaljplan för upprätthållandet av ledningsrätter så att dessa inte försens med byggnader som försvårar åtkomst och underhåll av aktuella ledningar.

Avstängningsbar ventilation

Blekinge kustbana utgör en transportled för farligt gods och innebär då en potentiell källa till risk för bebyggelsen. Egenskapsbestämmelsen syftar därmed till att styra utformningen av bebyggelsens ventilationssystem för att skydda människors hälsa vid en olycka med utsläpp till luft.

Placering av friskluftsintag

Blekinge kustbana utgör en transportled för farligt gods och innebär då en potentiell källa till risk för bebyggelsen. Egenskapsbestämmelsen syftar därmed till att styra utformningen av bebyggelsens ventilationssystem för att skydda människors hälsa vid en olycka med utsläpp till luft.

Utfartsförbud

Egenskapsbestämmelsen syftar till att reglera utfart för allmän trafik där det av säkerhetsskäl inte är lämpligt att anordna utfart. Bestämmelsen syftar därigenom till att förhindra utfart för allmän trafik från kvartersmark till trafikområde avsett för järnvägstrafik. Bestämmelsen syftar inte till att förhindra trafikrörelser som avser underhålls- eller säkerhetsarbeten som för sina åtgärder behöver få åtkomst till området. Denna typ av trafik är inte att betrakta som allmän trafik och föregås av säkerhetsplanering eller räddningstjänst.

Stängsel

Egenskapsbestämmelsen innebär en säkerhetsåtgärd för människors hälsa genom stängsling i syfte att förhindra att obehöriga tar sig från handelsområdets kvartersmark till område avsett för järnvägstrafik.

Strandskydd

Bestämmelsen om upphävande av strandskydd syftar till att det generella strandskyddet runt Sörbybäcken ska vara upphävd. Bestämmelsen syftar till att strandskyddet inte ska återinträda på platser där det tidigare inte funnits på platser med gällande äldre stadsplaner och detaljplaner. Då detaljplanen avser ett befintligt bebyggelseområde som tagits i anspråk för bebyggelse sedan tiden före strandskyddet instiftades, finns ett särskilt skäl för att även fortsättningsvis låta strandskyddet vara upphävt.

Utnyttjandegrad

Regleringen av kvartersmarkens utnyttjandegrad syftar till att styra bebyggelsens täthet så att tillräckliga ytor finns för andra behov än byggnader så som hantering av dagvatten, trafik- och parkeringsytor, åtkomlighet för räddningstjänst med mera. Vidare syftar regleringen av utnyttjandegraden också till att styra tätheten i stadsbilden i förhållande till karaktären av ett handelsområde.

6 Planeringsunderlag

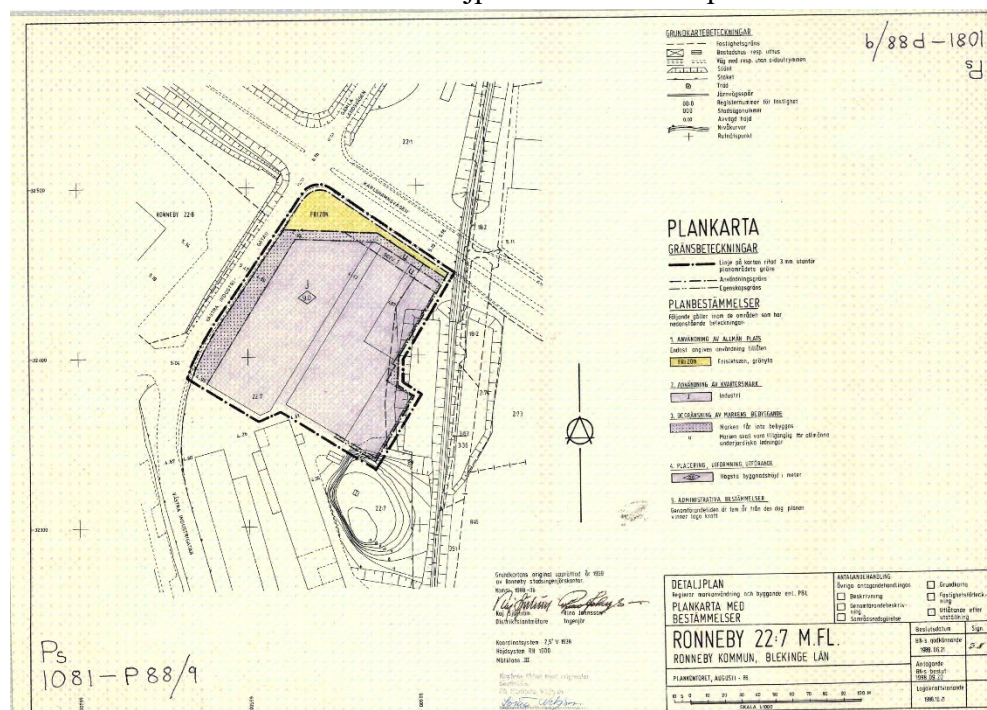
Med planeringsunderlag avses faktabetonat material som kommunen använder som underlag i detaljplaneringen. Det kan vara olika former av inventeringar, uppgifter om mark- och grundförhållanden, trafikförhållanden, VA-försörjning, ägostruktur, befintliga planförhållanden eller statistiska uppgifter.

Detaljplan

Området som detaljplanen avser omfattas i sin helhet redan av planlagda områden i form av flera äldre stadsplaner och detaljplaner. I detta avsnitt beskrivs det huvudsakliga innehållet i gällande stads- och detaljplaner.

Detaljplan nr. 126

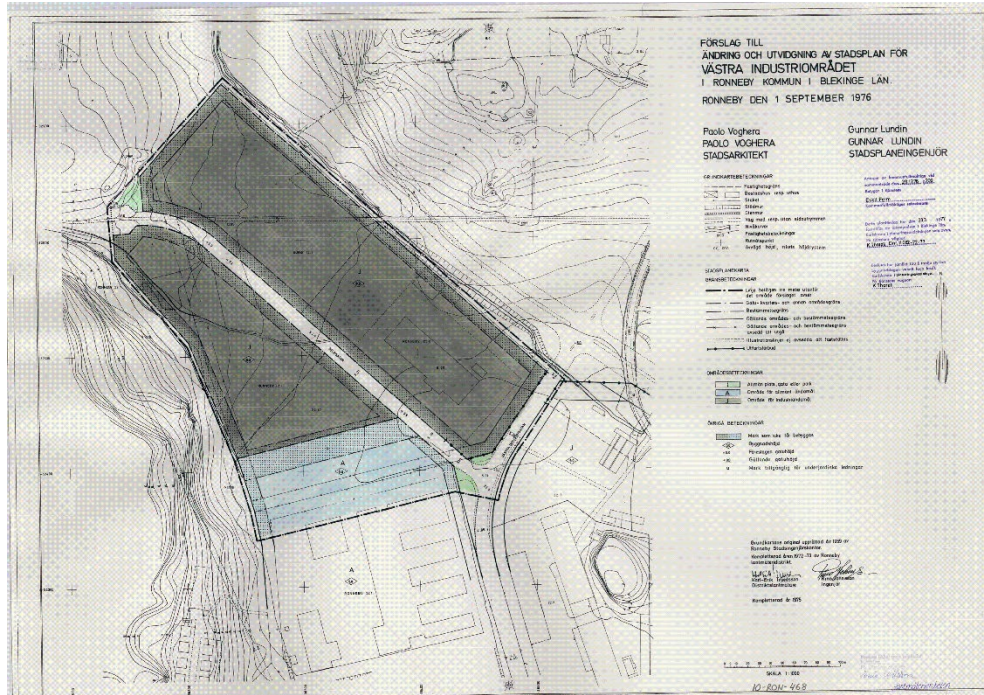
Den gällande detaljplanen nr. 126 som idag omfattar Huven 1 och en liten del av Ronneby 22:1 utmed Karlshamnsvägen antogs 1988-09-20 och fick laga kraft 1988-10-21. Detaljplanen reglerar kvartersmarken för industriändamål och utmed Karlshamnsvägen reglerarnas en frizon i form av en grönyta. Detaljplanen reglerar också en bredare förgårdsmark mot Västra Industrigatan och en smalare mot Karlshamnsvägens frizon. I den norra delen av planområdet regleras även u-område för underjordiska ledningar. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år och löpte ut 1993-10-21.



Plankarta till detaljplan nr. 126 över dåvarande Ronneby 22:7, numera Ronneby 22:1.

Stadsplan nr. 147

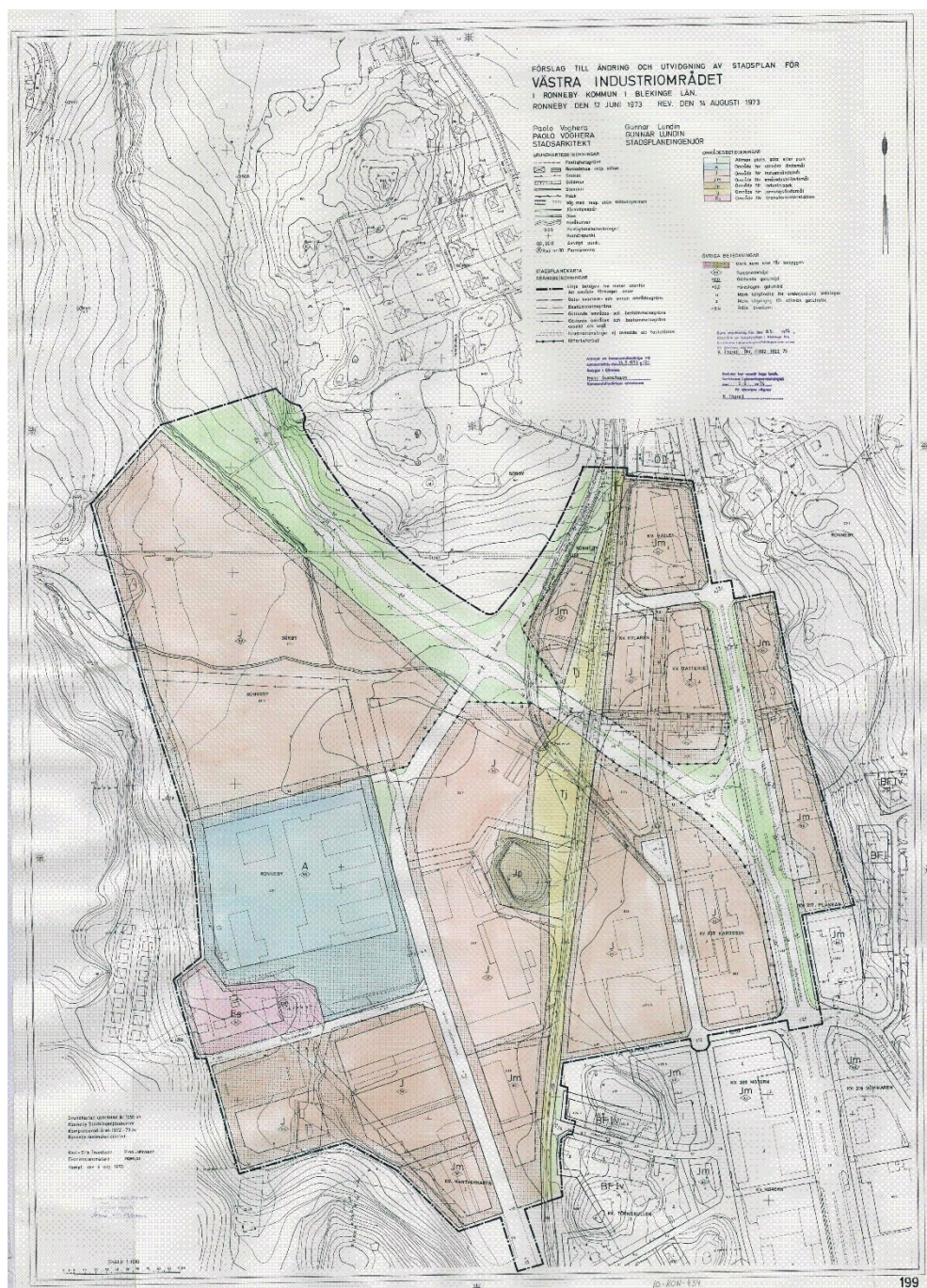
Västra Industrigatan omfattas delvis av stadsplan nr. 147 som antogs 1976-12-20 och fick laga kraft 1977-03-23. Stadsplanen utgör en ändring och utvidgning av tidigare stadsplan för Västra Industriområdet, reglerar Telegatan och en del av Västra Industrigatan som allmän plats för gata. Planen reglerar även kvarter för industriändamål med en bredare förgårdsmark. En del av planområdet har upphävts och ersatts med annan plan över kvarter för allmänt ändamål. Stadsplanen saknar genomförandetid.



Plankarta till stadsplan nr. 147 som ändring och utvidgning av tidigare stadsplan.

Stadsplan nr. 342

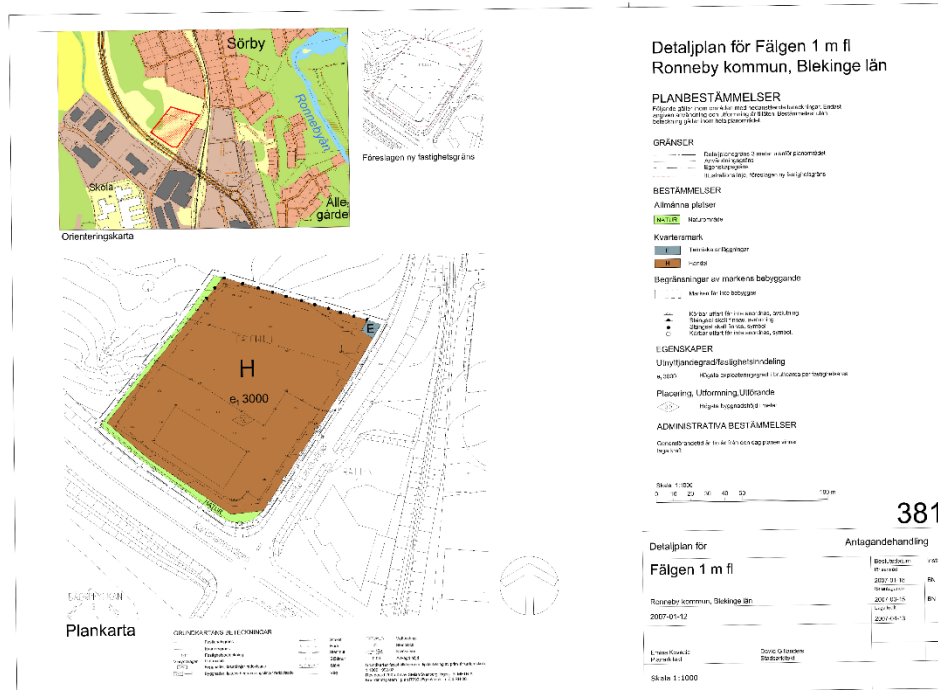
För den största andelen av det aktuella planförslaget gäller idag en äldre stadsplan nr. 342 som ursprungligen reglerade en ändring och utvidgning av stadsplanen för Västra industriområdet. Stadsplanen antogs 1973-09-24 fick laga kraft 1974-05-08. Stadsplanen var avsedd att reglera Västra Industriområdet i en större helhet och har med tiden upphävts och ersatts av nyare planer på flera platser. I det nya detaljplaneområdet reglerar stadsplanen kvarter för industriändamål tillsammans med järnvägsområdet utmed Blekinge kustbana samt Karlshamnsvägens korsning till Västra Industrigatan och Gamla Landsvägen. Stadsplanen saknar genomförandetid.



Den ursprungliga stadsplanekartan nr. 342 till ändring och utvidgning av stadsplan för Västra industriområdet.

Detaljplan nr. 381

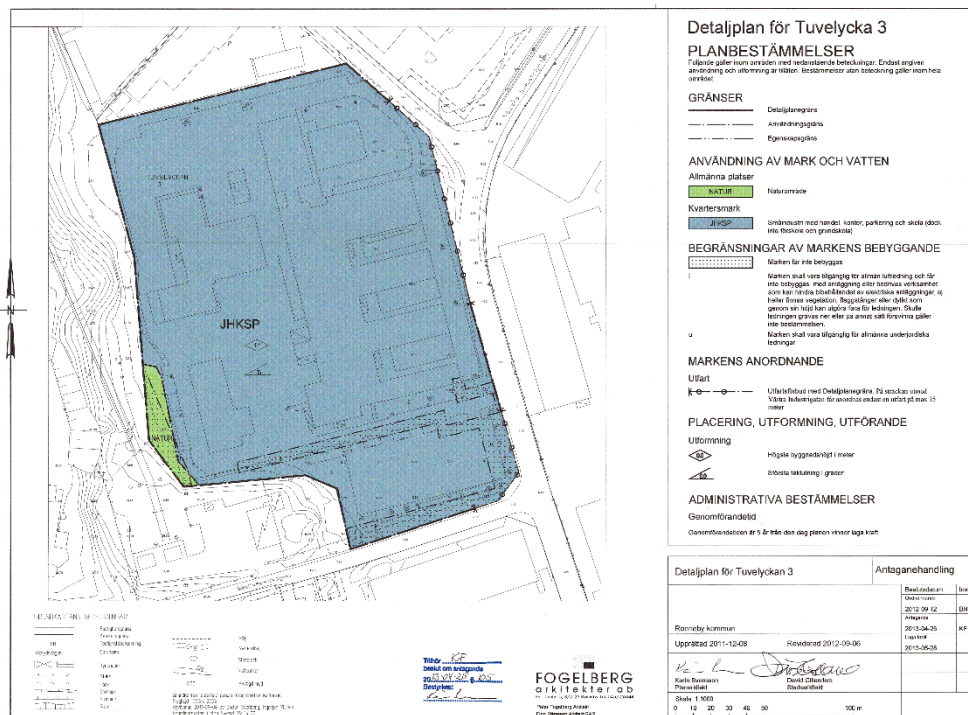
I norr ansluter den nya detaljplanen till detaljplan nr. 381 som antogs 2007-03-15 och fick laga kraft 2007-04-13. Detaljplanen reglerar ett handelskvarter i korsningen mellan Karlshamnsvägen och Gamla Landsvägen samtidigt som vägsrlänten mot Karlshamnsvägen regleras som allmän plats för natur. Inom kvarteret finns även avsatt yta för teknisk anläggning och en förgårdsmark som inte får bebyggas. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år och löpte ut 2017-04-13.



Detaljplanekarta till detaljplan nr. 381 över kvarteret Fälgen m.fl..

Detaljplan nr. 402

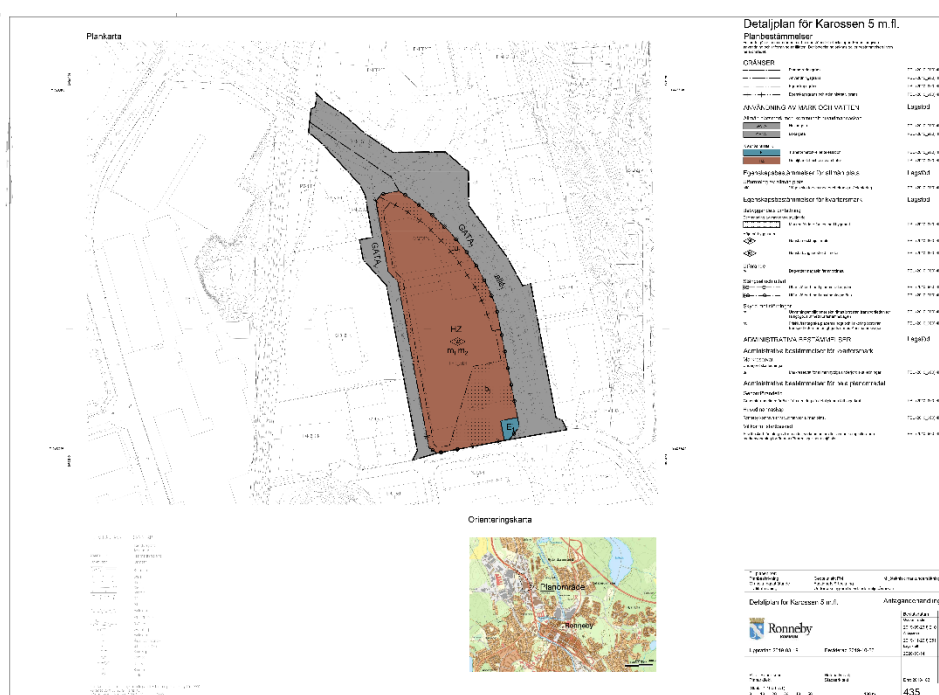
I väster angränsar det aktuella planförslaget till detaljplan nr. 402 i fastighetsgräns till Tuvelyckan 3. Detaljplanen antogs 2013-04-25 och fick laga kraft 2013-05-28. Detaljplanen reglerar i huvudsak ett större kvarter för småindustri, handel, kontor, parkering och skola, dock inte förskola och grundskola. Utöver kvartersmarken regleras områden för underjordiska ledningar samt ett mindre område allmän plats för natur. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år och löpte ut 2018-04-25.



Detaljplanekarta till detaljplan nr. 402 över kv. Tuvelyckan 3.

Detaljplan nr. 435

Vid järnvägsbron över Karlshamnsvägen angränsar den nya detaljplanen till detaljplan nr. 435 som antogs 2019-11-20 och fick laga kraft 2020-03-14. Detaljplanen reglerar kvarteret Karossen för detaljhandel och verksamheter med tillhörande förgårdsmark mot omgivande vägar. Detaljplanen tar hänsyn till Sörbybäckens sträckning genom ett bredare stråk av punktprickad mark och område för underjordiska ledningar. Kvarteret innehåller även ett område för tekniska anläggningar. Detaljplanen reglerar även Karlshamnsvägen som huvudgata med allé. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år och löpte ut 2025-03-14.



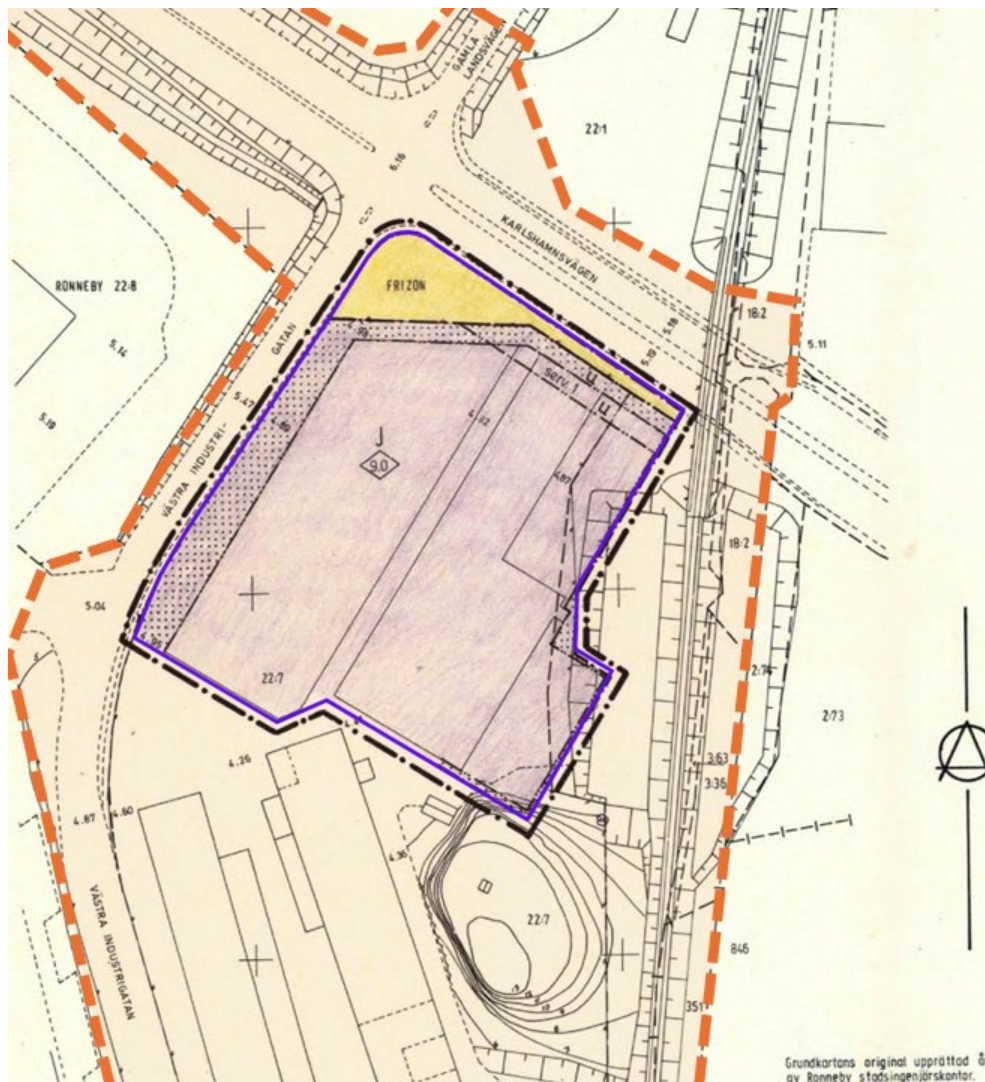
Detaljplanekarta till detaljplan nr. 435 över kvarteret Karossen.

Upphävande av gällande planer

Vid detaljplaneläggning utgår svensk lagstiftning från att det inte får gälla två detaljplaner över ett och samma område. Detta gäller även äldre stads- och byggnadsplaner som i detta sammanhang ska betraktas som detaljplaner. Detta betyder att när en ny detaljplan arbetas fram behöver kommunen redovisa vilka andra detaljplaner som kan komma att behöva upphävas helt eller i vissa delar.

Detaljplan nr. 126

Den gällande detaljplanen nr. 126 omfattas i sin helhet av det nya förslaget till detaljplan. Detta innebär att hela detaljplan nr. 126 kommer att upphävas och ersättas med ny detaljplan den dag då den nya detaljplanen fått laga kraft.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av detaljplan nr. 126 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Stadsplan nr. 147

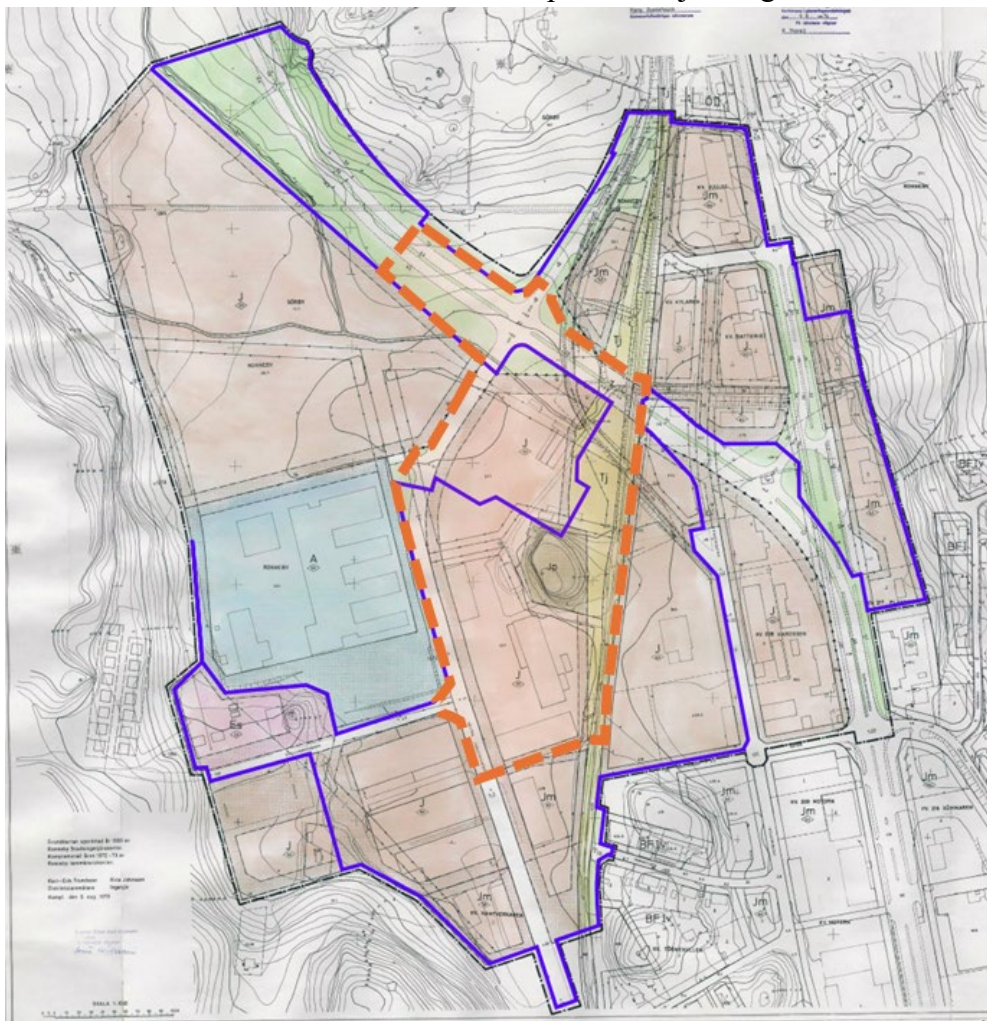
Förslaget till ny detaljplan omfattar en del av stadsplan nr. 147 utmed Västra Industrigatan som avser gatumark. Detta innebär att en begränsad del av stadsplan nr. 147 kommer att upphävas och ersättas med ny detaljplan den dag då den nya detaljplanen fått laga kraft. Övriga delar av stadsplan nr. 147 påverkas inte av något ytterligare upphävande eller ändring till följd av förslaget till ny detaljplan. Den nya detaljplanens planområdesgräns sammanfaller med fastighetsgräns för Bäckelyckan 3 vilket innebär att någon kvartersmark inte omfattas av förslaget till ny detaljplan och därmed inte heller något upphävande.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av stadsplan nr. 147 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Stadsplan nr. 342

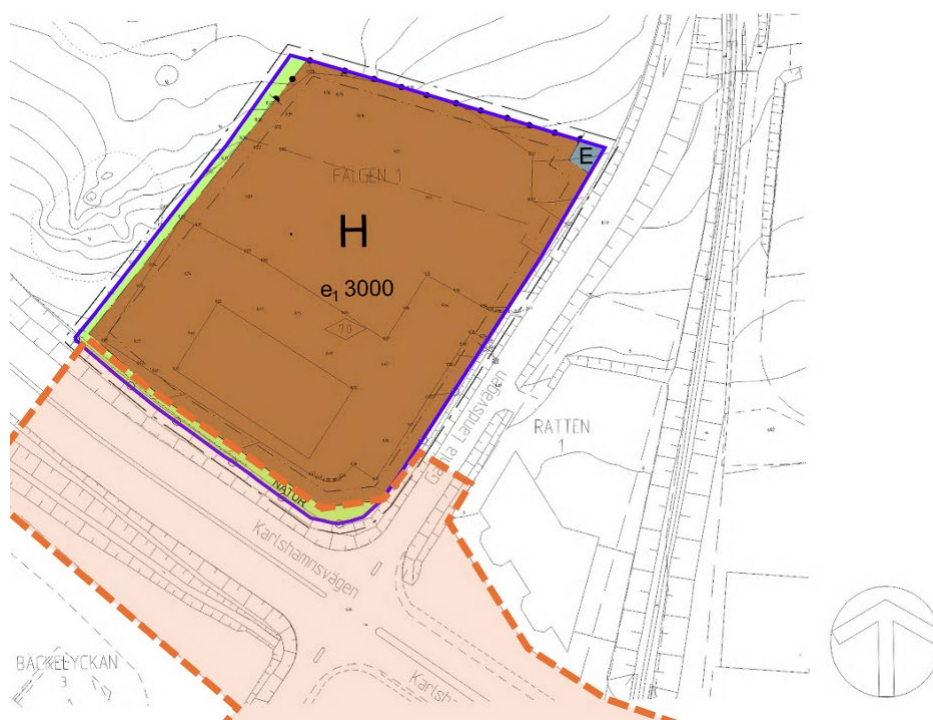
Delar av stadsplan nr. 342 har upphävts och ersatt med nyare planer vilket skapat en mosaikartad bild för stadsplanens kvarvarande delar. Den nya detaljplanen innebär att ytterligare delar av stadsplanen upphävs och ersätts med ny detaljplan den dag då den nya detaljplanen fått laga kraft. Delar av stadsplanen som upphävs avser allmän plats för gata eller park och kvartersmark för industriändamål, industripark samt järnvägsändamål.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av stadsplan nr. 342 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Detaljplan nr. 381

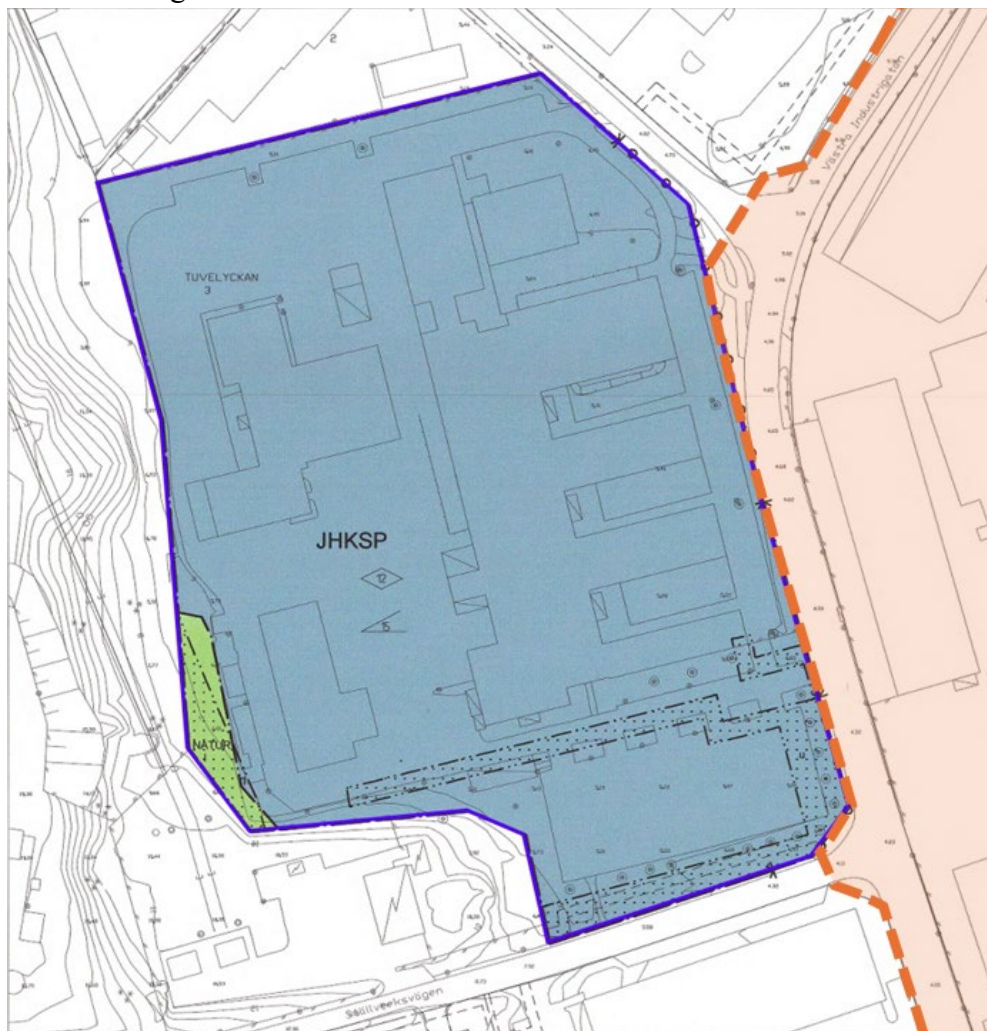
Förslaget till ny detaljplan omfattar endast en liten del av detaljplan nr. 381 utmed Karlshamnsvägen medan planområdesgränsen sammanfaller med fastighetsgräns utmed Gamla Landsvägen. Den nya detaljplanen innebär på så sätt att allmän plats för natur upphävs och ersätts med ny detaljplan den dag då den nya detaljplanen fått laga kraft. Den nya detaljplanens planområdesgräns sammanfaller med fastighetsgräns till kv. Fälgen 1 vilket innebär att kvartersmark i detaljplan nr 381 inte påverkas av förslaget till ny detaljplan.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av detaljplan nr. 342 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Detaljplan nr. 402

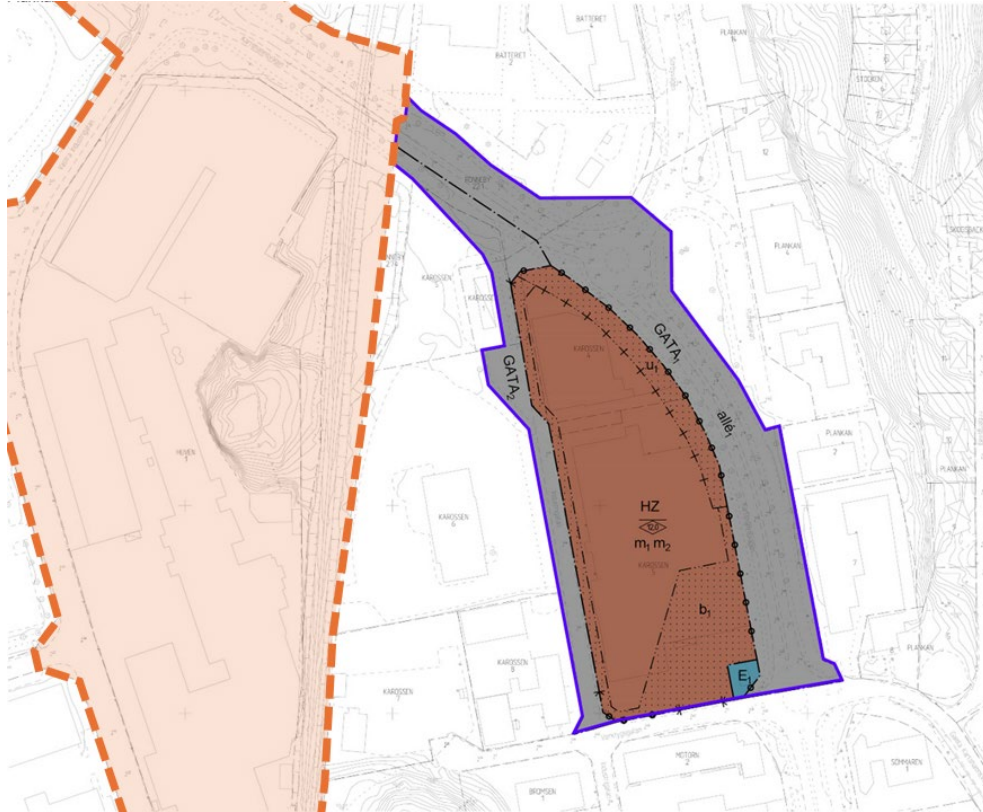
Förslaget till ny detaljplan angränsar till detaljplan nr. 402 i fastighetsgräns till fastigheten Tuvelyckan 3. Detta innebär att den nya detaljplanen inte föranleder något upphävande för detaljplan nr. 402 som i detta hänseende fortsätter att gälla i oförändrad form.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av detaljplan nr. 402 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Detaljplan nr. 435

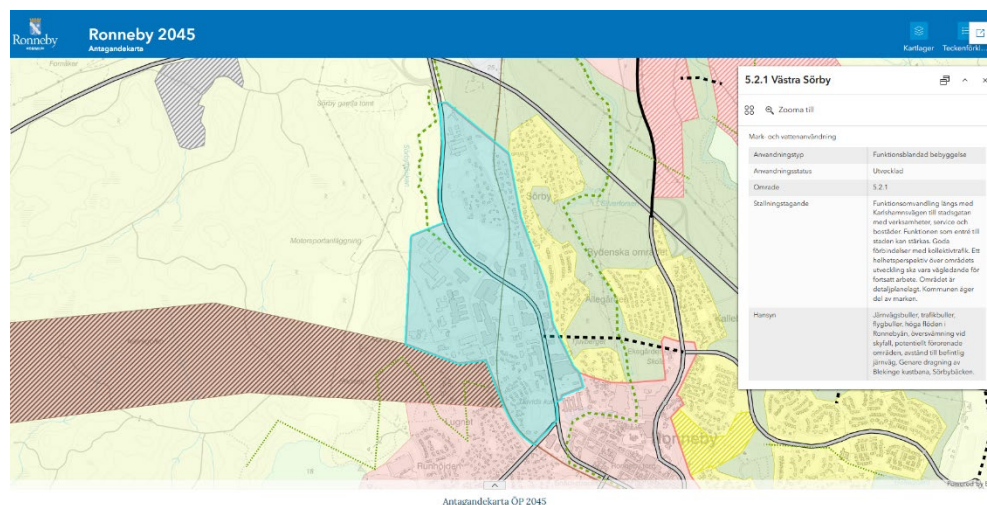
Förslaget till ny detaljplan angränsar till detaljplan nr. 435 i fastighetsgräns mellan Ronneby 22:1 och Ronneby 26:1 vid järnvägsbron över Karlshamnsvägen. Detta innebär att den nya detaljplanen inte föranleder något upphävande för detaljplan nr. 435 som i detta hänseende fortsätter att gälla i oförändrad form.



Kartan visar med blå heldragen linje de delar av detaljplan nr. 435 som fortfarande gäller vid framtagandet av ny detaljplan. Orange transparent yta med streckad linje anger de områden som upphävs och ersätts med ny detaljplan.

Översiktsplan

Översiktsplanen Ronneby 2045 anger delområdet 5.2.1 Västra Sörby som funktionsblandad bebyggelse.



Bilen visar ett utsnitt från den digitala översiktsplanen Ronneby 2045 med delområde 5.2.1 Västra Sörby markerat inom turkos transparent polygon.

Översiktsplanens ställningstagande

Översiktsplanen Ronneby 2045 beskriver området enligt följande:

”Funktionsomvandling längs med Karlshamnsvägen till stadsgatan med verksamheter, service och bostäder. Funktionen som entré till staden kan stärkas. Goda förbindelser med kollektivtrafik. Ett helhetsperspektiv över områdets utveckling ska vara vägledande för fortsatt arbete. Området är detaljplanlagt. Kommunen äger del av marken.”

Översiktsplanens identifierade hänsynsområden

Järnvägsbuller, trafikbuller, flygbuller, höga flöden i Ronnebyån, översvämning vid skyfall, potentiellt förorenade områden, avstånd till befintlig järnväg, Genare dragning av Blekinge kustbana, Sörbybäcken.

Detaljplaneförslagets överensstämmelse med översiktsplanen

Förslaget till ny detaljplan stävar efter och föreslår ett flertal nya markanvändningar vilket bedöms bidra till översiktsplanens intension om en funktionsblandad bebyggelse i stadsdelen. Att reglera delar av Karlshamnsvägen som huvudgata bidrar tillsammans med omvandlingen av kvarteret Huven till att stärka vägens funktion som entré till staden samtidigt som gatunätets representativitet stärks för större delar av vägsträckorna.

Förslaget till ny detaljplan beaktar även flera hänsynsområden som identifierats i översiktsplanen. Till detaljplanen har det därför tagits fram en

riskutredning som beaktar påverkas från Blekinge kustbana och en dagvattenutredning som undersöker både skyfall och vattensamlingar, men även risken för spridning av markföroreningar.

Sammantaget bedöms förslaget till ny detaljplan följa översiktsplanens intention och på flera sätt stödja och underbygga ett flertal faktorer i den avsedda bebyggelseutvecklingen.

Undersökning enligt 6 kapitlet 6 § plan- och bygglagen

Gällande lagstiftning innebär att kommunen ska bedöma om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte, i en så kallad *Undersökning av behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning*. 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 kommunens ställningstagande är att planens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en MKB därmed inte behöver upprättas. Bedömningen grundar sig på följande:

- En utbyggnad av planområdet medför *inte* någon betydande påverkan på området.
- Detaljplanen medför *inte* någon direkt eller indirekt negativ påverkan på riksintresseområden.
- Genomförandet av planen bedöms *inte* innebära några risker för människors hälsa.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten bedöms *inte* överskridas till följd av planen.

Utifrån ovanstående görs bedömningen att en miljökonsekvensbeskrivning inte behövs. Frågan beslutas formellt i samband med beslut om samråd av planförslaget.

Kommunen har haft samråd med Länsstyrelsen gällande *Undersökningen av behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning* och Länsstyrelsen i Blekinge län. Länsstyrelsen kunde dock inte ta ställning till om detaljplanen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan då frågan om hantering av dagvatten behöver undersökas ytterligare med hänsyn till risken för spridning av markföroreningar i förhållande till effekten på miljökonsekvensnormerna för vatten. Länsstyrelsen ansåg därför att beslut om miljöpåverkan lämpligen fattas i samband med samrådet av detaljplaneförslaget.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Frågan om betydande miljöpåverkan ska avgöras genom ett särskilt beslut. Om undersökningen kommer fram till att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan innebär det att en strategisk miljöbedömning ska tas fram.

Beslut enligt punkt 6.3 i kommunstyrelsens delegationsordning togs den **20XX-XX-XX**; Detaljplan för Huven 1 m.fl. bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 9 §§ miljöbalken bedöms därför inte vara aktuell.

Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kultureresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Riksdagens ambition var att alla mål skulle vara uppfyllda till år 2020. Då 2020 har passerat utgår numera Riksdagen från de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 vilka tar sikte på året 2030. Nästa hållpunkt för miljömålen är därför 2030.

Miljömålet God bebyggd miljö som berör aktuellt planförslag definieras följande:

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

För att nå miljö kvalitetsmålen har 28 etappmål antagits av regeringen. Dessa syftar till att tydliggöra var insatser behöver göras och anger steg på vägen för att uppfylla miljömålen. Precis som miljömålen ska etappmålen vägleda miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå.

Hållbarhetsstrategi 2022-2025

Kommunfullmäktige antog 2021-12-21 § 334 en hållbarhetsstrategi för Ronneby kommun från 2022 till 2025. Hållbarhetsstrategin har tagits fram för att säkerställa att vi inom kommunkoncernen arbetar tillsammans för en hållbar framtid för alla som bor, lever och verkar i Ronneby kommun idag och i framtiden. Strategin utgår från en tydlig politisk vision och inriktning om att Ronneby kommun ska vara en hållbar kommun.

Hållbarhetsarbetet i Ronneby styrs av:
Ronneby kommuns vision

- Visionen uttrycker kommunens långsiktiga ambitioner inom hållbarhet och utgör grunden för styrningen.

Strategiska målområden

- Tydliggör kommunens viljeinriktning inom hållbar utveckling.

Fokusområden i hållbarhetsstrategin

- Beskriver vad Ronneby kommun ska fokusera på.

Lagar, mål och riktlinjer

- Lagar, mål och riktlinjer som finns på lokal, regional, nationell och global nivå för hållbarhet.

Detaljplanen för kv. Huven 1 m.fl. bidrar till att uppnå Ronneby kommuns vision genom att stärka näringsliv och företagande, ge förutsättningar för en hållbar utveckling och hållbar samhällsplanering genom omvandling av ett befintligt bebyggelseområde i ett handelsstrategiskt läge. Detta bidrar även till målområdet om en cirkulär byggnation. Detaljplanen bidrar också till målområdet om en livskraftig natur och vatten som resurs genom att avsätta naturmark och undersöka eventuell spridning av markföroreningar.

Utredningar

Under processen att ta fram en detaljplan görs oftast flertalet utredningar för att säkerställa planförslagets lämplighet och identifiera aspekter som kan påverka förslaget. Nedan följer en sammanställning av de utredningar som hör till förslaget till detaljplan:

Översiktlig miljöteknisk markundersökning

Tidigare fastighetsägare har under 2017 låtit genomföra en miljöteknisk markundersökning av typen MIFO Fas 2 över fastigheten Huven 1. Markundersökningen täcker ett större område som idag även inkluderar fastigheten Huven 4 då fastighetsindelningen med tiden förändrats i kvarteret. Analysresultatet visade på att inga halter översteg Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Bedömningen gjordes att fastigheten kategoriserades som riskklass 3, måttlig risk, enligt metoden för inventering av förorenade områden.

Miljöteknisk markundersökning för platsspecifika riktvärden

Under 2019 genomförde WSP på uppdrag av fastighetsägaren en markundersökning med platsspecifika riktvärden för fastigheten Huven 1. Undersökningen låg då till grund för en ansökan om tidsbegränsat bygglov för idrotts- och eventanläggning, i första hand padelbana. Resultatet av undersökningen visade på att inga halter översteg de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM).

Dagvattenutredning

Till detaljplanen har en dagvattenutredning utarbetats under 2026 som undersöker hanteringen av dagvatten inom Huven 1 och Huven 4.

Utredningen syftar till att belysa hur dagvatten kan hanteras på ett säkert, tekniskt genomförbart och miljömässigt hållbart sätt.

För analys av översvämningsrisker har programmen Scalgo Live använts. StormTac har använts för att beräkna föroreningshalter, medan Scalgo Live har nyttjats för att analysera naturliga rinnvägar och identifiera områden med risk för ytlig översvämning.

Baserat på dessa analyser ges i rapporten förslag på lämpliga dagvattenlösningar för området. Förslagen syftar till att minska belastningen på det befintliga ledningsnätet, säkerställa en robust hantering av dagvatten och samtidigt bidra till en långsiktigt hållbar bebyggelseutveckling.

Vid dagvattenberäkningar har ett regn med återkomsttiden 30 år och klimatkraften 1,20 varit dimensionerande, för skyfallskarteringen har klimatkraften 1,40 använts. Fördröjning av dagvatten har beräknats med hänsyn till utsläppskrav på 10 l/s/ha vilket resulterar i ett totalt fördröjningsbehov på ca 1400 m³ vilket föreslås fördelas på 3 delområden. Regn, återkomsttider och fördröjningsbehov finns presenterade i rapporten. Dagvatten föreslås tas om hand i underjordiska magasin bestående av dagvattenkassetter.

Beräkning av föroreningshalter och föroreningsmängder för de föreslagna dagvattenanläggningarna visar att halter minskar efter föreslagna reningsanläggningar bestående av oljeavskiljare och dagvattenkassetter med strypt utflöde.

Skyfallsvatten, lågpunkter och vattnets rinnvägar vid skyfall har simulerats för planområdet och dess omgivande delar. Större lågpunkter och instängt vatten kan identifieras i södra delen av utredningsområdet i Västra Industrigatan, och sträcker sig in till fastigheterna då området befinner sig i en lågpunkt.

Detaljplanen anses genomförbar ur ett dagvattenperspektiv om dagvattenanläggningar för fördröjning anläggs och de uträknade fördröjningsvolymerna efterföljs. Beräkningar visar att med de föreslagna dagvatten- och reningsanläggningarna uppfylls kravet på rening enligt VA-plan Ronneby.

Geoteknisk utredning för omläggning av väg 15

Under slutet av 1970-talet planerades en omläggning av dåvarande Riksväg 15 som kom att påverka det som idag utgör Karlshamnsvägen. Arbetet som även innebar att Sörbybäcken förlades i kulvert sammanställdes i ett geotekniskt PM daterat 1978-11-13. Förutom undersökningsresultat från borrhov ger rapporten även geotekniska rekommendationer kring direkta

och indirekta effekter vid arbetets utförande samt behov av särskilt förslag om tätning och infiltration.

Geoteknisk utredning för tryckbank

Under slutet av 1980-talet fick J&W i uppdrag av SJ att utföra undersökningar av tryckbanken för Blekinge kustbana utmed planområdets östra sida. Undersökningarna gjordes inför planerade tillbyggnader inom Huven 1 på järnvägsbankens västra sida. Arbetet resulterade i två rapporter daterade 1988-05-11 respektive 1988-06-09. I rapporterna föreslogs åtgärder som bland annat innebar flytt av massor och att lägga upp en högre bank för att bibehålla tryckbankens hållfasthet.

Riskutredning

Som underlag till detaljplaneförslaget har det under 2025 upprättats en riskanalys som uppdaterades under 2026. Riskanalysen undersöker risker i samband med transport av farligt gods på järnväg utmed Blekinge kustbana och transport av farligt gods på väg längs bland annat Karlshamnsvägen. Utredningen konstaterade att risk förekommer främst vid mekanisk åverkan på järnvägen med urspärning som följd och att riskreducerande åtgärder krävs främst inom tio meter från järnvägsspåret. Om byggnader placeras tio meter eller närmare järnvägsspåret föreslår utredningen skyddsåtgärder som dimensionering av byggnadsstommar, skyddsvallar och stödmurar, att fasader utföra i icke brännbara material och placering av funktioner så som parkeringar närmast spårområdet med flera åtgärder.

7 Förutsättningar och konsekvenser

Kapitlet innehåller en redovisning av de planeringsförutsättningar, både innanför och utanför planområdet, som legat till grund till förslaget. Här beskrivs även vilka värden och karaktärsdrag som har haft betydelse för planen men också vilka risker och utmaningar som behöver hanteras i planarbetet. Under respektive rubrik finns även en redovisning av de konsekvenser som detaljplanen och dess genomförande medför. Att beskriva konsekvenserna är mycket viktigt för förståelsen av vad detaljplanen innebär, särskilt för olika aktörer som berörs av planen.

Markanvändning

Den dominerande markanvändningen i detaljplaneområdet regleras idag som industriändamål där kvarteret Huven till största delen tidigare utgjort en trävaruindustri. Efter att trävaruindustrin lagts ned har en stegvis omvandling skett med mindre etableringar av verksamheter i olika delar av kvarteret. Användningen av kvarteret är därför idag präglad av en variation bland de verksamheter som etablerats genom bygglov för ändrad användning. Marken inom kvarteret har privata fastighetsägare medan allmänna platser för gator och intilliggande natur ägs av Ronneby kommun. Marken utmed Blekinge kustbana är statligt ägd genom Trafikverket.



Ortofotot visar Västra Industriområdet tillsammans med delar av Karlshamnsvägen, delar av stadsdelen Lugnet och Ronneby stadshus. Längst ned till höger i bilden skymtas stadskärnan med Ronnebyåns karaktäristiska åkrök.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär att den huvudsakliga markanvändningen för industriändamål tas bort och ersätts med flera nya markanvändningar. En konsekvens av den nya detaljplanen blir då att det tillkommer markanvändningar för detaljhandel inklusive handel med livsmedel, centrumändamål, kontor och besöksanläggningar i form av idrottshall. Förslaget till ny detaljplan innebär på så sätt en omvandling från en dominerande verksamhet i planområdet till ett flertal verksamheter med varierat innehåll.

Förslaget till ny detaljplan innebär däremot inte någon förändring av kvartersmarkens utsträckning och förutsätter inte heller någon förändring av markägostrukturen inom kvarteret. Längs med den västra sidan av banvallen till Blekinge kustbana förändras inte heller markanvändningen för järnvägsändamål där den omfattar tryckbankar där Ronneby kommun är markägare.

Riksintressen

Trafikkommunikation

I Blekinge län finns ett flertal riksintresseområden för trafikkommunikation som binds samman av viktiga väg- och järnvägssträckor. Järnvägen Blekinge kustbana utgör ett av dessa riksintressen där en del av järnvägssträckningen ligger inom det föreslagna detaljplaneområdet. Blekinge kustbana utgör en del av riksintresset för kommunikationer i Blekinge län där järnvägen binder samman flera anläggningar av riksintresse. Den befintliga trafiken på banan beskrivs som godstrafik och långväga persontrafik. Den framtida planeringen för banan avser ny mötesstation mellan Karlshamn och Bräkne-Hoby och ett identifierat behov av kurvrätning.

Ett annat riksintresse är de olika delarna av Blekinge flygflottilj tillsammans med den civila flygplatsen Ronneby Airport. Riksintresset för flygplatsen har på ett indirekt sätt ett mer vidsträckt påverkansområde med hänsyn till flygverksamhetens karaktär, inte minst för flygtrafik i samband med start- och landningsförfaranden.



Kartan visar Blekinge kustbana som orange linje, europaväg E22 med grön linje medan Blekinge flygflottilj kan skönjas med ljusgrön rektangel i norr. Inflygningspassager till flygplatsen redovisas med blå linjer. Planområdet markeras med blå transparent yta.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär en omvandling av kvarterets användning till en högre grad av allmänt tillträde än vad den tidigare industriella verksamheten medgav som uteslutande avsåg en arbetsplats. Den nya detaljplanen tar därför hänsyn till eventuell inverkan på riksintresset för Blekinge kustbana genom att inte detaljplanelägga för nya byggnader inom tio meter från järnvägsspåret. Inom detta område detaljplaneläggs i stället för trafik i form av järnvägsändamål vilket kompletteras med punktprickad mark längs den anslutande kvartersmarken. Genom att upprätthålla ett byggnadsfritt avstånd om minst tio meter eller mer behöver inte detaljplanen förses med utformningsbestämmelser till skydd för byggnader vid urspärning. Utöver detta förses detaljplanen med utformningsbestämmelser gällande det tekniska utförandet för den nya bebyggelsens ventilation som skydd vid utsläpp till luft i samband med en olycka.

Detaljplaneområdet ligger i den direkta utkanten av den södra inflygningszonen till Blekinge flygflottilj och har därför försetts med bestämmelser om högsta tillåtna nockhöjd och högsta tillåtna totalhöjd. En konsekvens av dessa regleringar är att byggnaders respektive byggnadsverks höjd begränsas så att de inte ska innebära ett riskmoment för flygtrafiken. En ytterligare konsekvens är att behov av flyghinderanalys inte aktualiseras då föreskrivna höjder sätts i relation till föreskrivna höjdbegränsningar för byggnader och byggnadsverk inom tätort.

Totalförsvar

Planområdet ligger i anslutning till inflygningen för Blekinge flygflottilj som även utgör den civila flygplatsen Ronneby Airport. Flygflottiljen som anläggning utgör ett riksintresse för totalförsvaret och därför behöver frågan om indirekt påverkan på användningen av flottiljflygplatsen undersökas. Inflygningsområdet är därför relevant för att bedöma inverkan på möjligheten att använda riksintresseområdet.

Planområdets närhet till inflygningen aktualiserar frågan om riskmoment för flygtrafiken vid hög bebyggelse, master och torn samt skyltar inklusive belysning. För högre bebyggelse eller byggnadsverk än 20 meter behöver LFV remitteras i frågan om så kallad flyghinderanalys. Inom en radie av 80 kilometer kan även den enskilda flygplatsen behöva remitteras i fråga om hinderfrihet för den civila luftfarten.

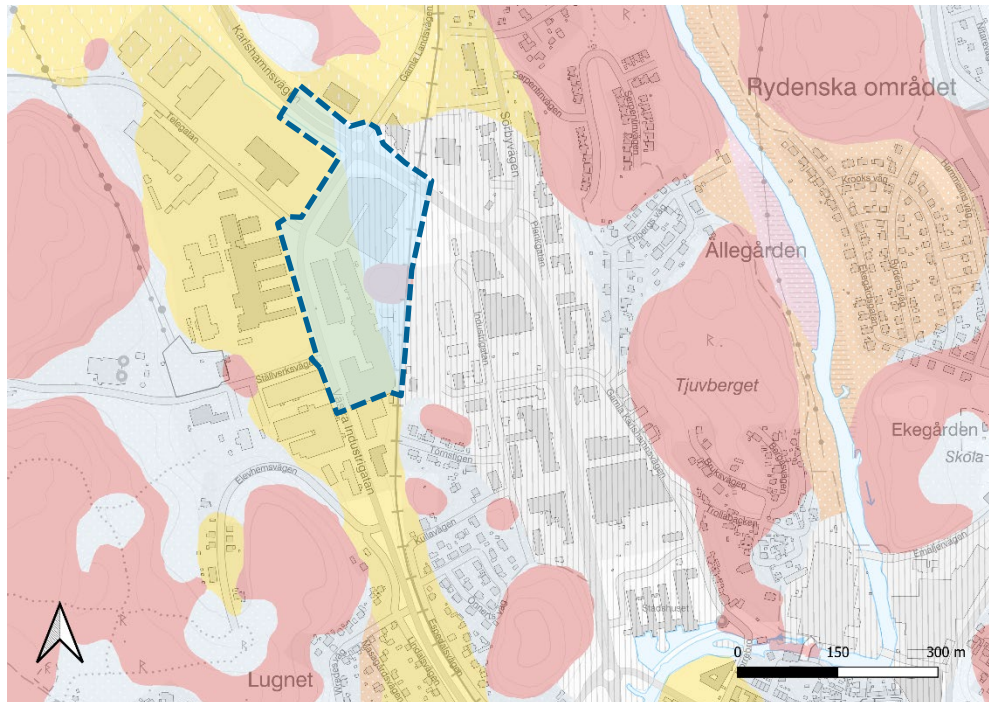
Konsekvenser

Detaljplaneområdet ligger i den direkta utkanten av den södra inflygningszonen till Blekinge flygflottilj och har därför försetts med bestämmelser om högsta tillåtna nockhöjd och högsta tillåtna totalhöjd. En konsekvens av dessa regleringar är att byggnaders respektive byggnadsverks höjd begränsas så att de inte ska innebära ett riskmoment för flygtrafiken. En ytterligare konsekvens är att behov av flyghinderanalys inte aktualiseras då föreskrivna höjder sätts i relation till föreskrivna höjdbegränsningar för byggnader och byggnadsverk inom tätort.

Mark, miljö och klimat

Geotekniska förhållanden

Områdets grundlager består till den större delen av lera och silt som ligger på botten av en långsträckt dalgång i nord-sydlig riktning. Kringliggande mer höglänta områden består omväxlande av berg och moränmark. Ett större sammanhängande område på de östra sidan av planområdet är kartlagt som fyllningsmaterial.



Kartan visar de geologiska grundlagen i området där berg redovisas i rött, morän i blått, lera-silt i gult samt fyllnadsmaterial med grårandig yta. Planområdet markeras med blå streckad linje.

Inom planområdet finns en mindre kulle bestående av berg. Inom planområdet och längs järnvägsbanken för Blekinge kustbana har geotekniska utredningar genomfört vid flera tillfällen. De utredningar som genomförts är följande:

- 1978-11-16 Geotekniskt PM vid omläggning av dåvarande väg 15 Karlshamns- Ronneby /Karlshamnsvägen
- 1988-05-11 Tryckbanksberäkning för järnvägsbank
- 1988-06-09 Ändring av befintlig tryckbank för SJ

Av de tidigare utförda geotekniska utredningarna framgår bland annat frågeställningar stabiliteten för järnvägsbanken längs planområdets östra sida. Geotekniken undersöktes också i samband med att Sörbybäcken delvis förlades i kulvert utmed Karlshamnsvägen. Områdets grundlager tillsammans med tidigare genomförda geotekniska utredningar pekar på att grundläggningsförutsättningarna skulle behöva undersökas vid byggnation av högre bebyggelse med större marktryck. Närheten till Blekinge kustbana gör även frågan om markvibrationer aktuell sett ur ett grundläggningsperspektiv.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär att de tryckbankar som anlagts på den västra sidan av banvallen till Blekinge kustbana även fortsättningsvis regleras som trafikområde för järnvägsändamål. I fråga om dessa

geokonstruktioner innebär detaljplanen således inte någon förändring jämfört med nuvarande förhållanden.

Förslaget till ny detaljplan kan innebära vissa förändringar av de geologiska förhållandena i samband med anläggandet av tekniska lösningar för hantering av dagvatten. Dock kvarstår en hög hårdgörandegrad i kvartersmark och liknande bebyggelsevolymmer som inte föranleder särskilda bestämmelser om grundläggning och andra geotekniska åtgärder.

Hydrologiska förhållanden

Detaljplaneområdets många hårdgjorda ytor skapar idag en snabb avrinning för dagvatten där dagvattenledningar i gatumark avleder delar av vattnet. Naturlig infiltration av nederbörden sker idag längs Sörbybäckens slänter och inom gräsytor i trafikmiljöer. Till viss del förekommer berg i detaljplaneområdet med begränsad förmåga att omhänderta dagvatten. Markens grundlager av lera och silt dämpar markens infiltrationsförmåga i ett stråk utmed Västra Industrigatan.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan kan innebära vissa förändringar av de geologiska förhållandena i samband med anläggandet av tekniska lösningar för hantering av dagvatten. Dock kvarstår en hög hårdgörandegrad i kvartersmark och liknande bebyggelsevolymmer som inte föranleder särskilda bestämmelser om grundläggning och andra geotekniska åtgärder.

En konsekvens av förslaget till ny detaljplan är att flera allmänna platser även fortsättningsvis regleras som naturmark. Detta innebär att vissa delar av detaljplaneområdet även fortsättningsvis får naturliga förutsättningar att infiltrera dagvatten. Detta innebär i sin tur att planförslaget inte medför någon påverkan på de hydrologiska förhållandena i dessa delar. Sammantaget innebär planförslaget också en minskad belastning vid skyfall på områdets hydrologi då hårgörandegraden kvarstår men det tekniska systemet för att hantera dagvatten utökas och får en större kapacitet. En konsekvens av detaljplanen blir då minskad hydrologisk belastning nedströms i avrinningsområdet vid till exempel skyfall.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnorm för luft

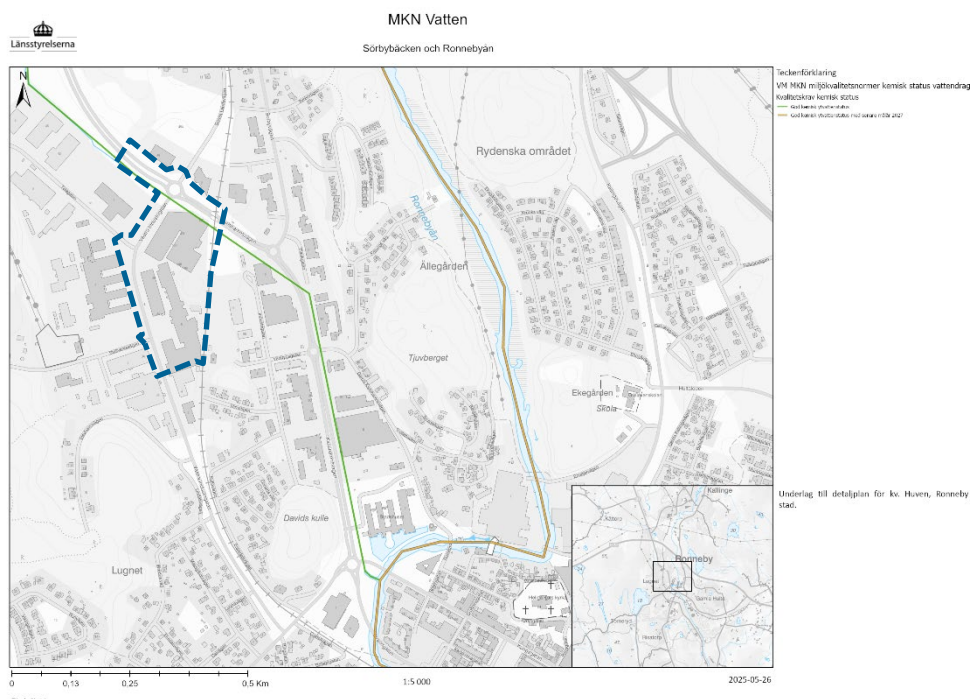
SMHI har upprättat en nationell modellering av luftkvalitet för 2023 som redovisar beräknade nivåer för NO₂ och halter för partikelstorlekarna PM₁₀ och PM_{2,5}. Genom modellen framträder en regional bild över Blekinge län med förhållandevis låga halter av NO₂. Partikelhalterna beräknas till något högre nivåer men samtliga halter ligger under Miljökvalitetsnormen 28 µg/m³ för luft och även det mer ambitiösa miljömålet 15 µg/m³.

Konsekvenser

En konsekvens av förslaget till ny detaljplan är en förändrad sammansättning av områdets fordonstrafik. I och med övergången från industriell karaktär med en högre andel tunga fordon till fler lättare fordon kan förändra områdets påverkan genom utsläpp av partiklar till luft. Detaljplaneförslaget innebär dock inte en sådan utökning av verksamhetsområdet att trafikens utsläpp av partiklar påverkas väsentligt. Istället bidrar förslaget till detaljplan till en bättre luftkvalité genom att skydda alléplanteringar och syfta till att utöka vegetationen i stadsbilden. Likaså bidrar etableringen av handel och målpunkter i ett trafikstrategisk läge med närhet till stadskärnan till ett minskat bilberoende och ökad tillgänglighet via cykel och kollektivtrafik. Sammantaget ett flertal faktorer som bidrar till minskade partikelutsläpp från företrädesvis personbilstrafik.

Miljökvalitetsnorm för vatten

Enligt länsstyrelsens kartdatabas VISS (*Vatteninformationssystem Sverige*) uppnådde Sörbybäcken nivåer för en måttlig ekologisk status 2016 – 2021. Vattendragets kemiska statusklassning identifierades som att det ej uppnår en god kemisk status under samma period. För framtida planering under perioden 2021 – 2027 har Sörbybäcken klassats ha potential för att uppnå en god kemisk och ekologisk status. I detaljplaneområdet finns dels historiska riskkällor för utsläpp till vatten från den tidigare träindustrin i kvarteret Huven, dels pågående utsläpp från väg- och järnvägstrafiken.



Utsnitt från Länsstyrelsens kartverktyg där Sörbybäcken anges som grön linje med god kemisk status och Ronnebyån med mörkgul linje där målsättning om god ytvattenstatus gäller för år 2027.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan påverkar inte miljökvalitetsnormen för vatten gällande Sörbybäcken då rinnvägarna från detaljplanens kvartersmark löper söderut i en dalgång som ligger åtskild från Sörbybäcken. Istället är det Ronnebyån och i dess förlängning Östersjön som är recipient områdets dagvatten. För att den nya detaljplanen inte ska inverka negativt på miljökvalitetsnormerna för vatten gällande Ronnebyån tar planen hänsyn till rening av dagvatten och har dessutom undersökt risken för lakning av markföroreningar. Resultatet av den tillhörande dagvattenutredningen pekar på att risk för lakning inte föreligger och att det finns tekniska möjligheter att hantera områdets dagvatten inklusive rening på ett sätt som gör detaljplanen genomförbar.

Miljökvalitetsnorm för buller

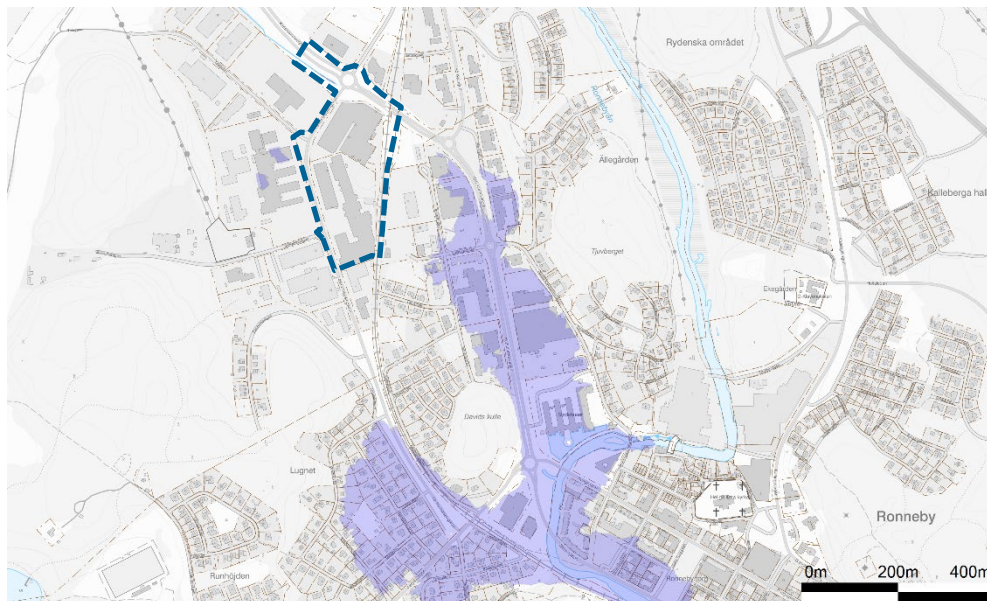
Vid detaljplanläggning ska inverkan på miljökvalitetsnormer utredas inom ramen för planarbetet. Beträffande miljökvalitetsnorm för buller så omfattar denna målsättningsnorm endast kommuner med 100.000 invånare eller fler, vilket innebär att Ronneby kommun inte omfattas av normen.

Konsekvenser

En konsekvens av förslaget till ny detaljplan är en potentiellt minskad omgivningspåverkan till följd av minskat verksamhetsbuller jämfört med tidigare trävaruindustri. Den nya detaljplanen innebär inte någon väsentlig förändring av inverkan från väg- och järnvägstrafik jämfört med nuvarande förhållanden.

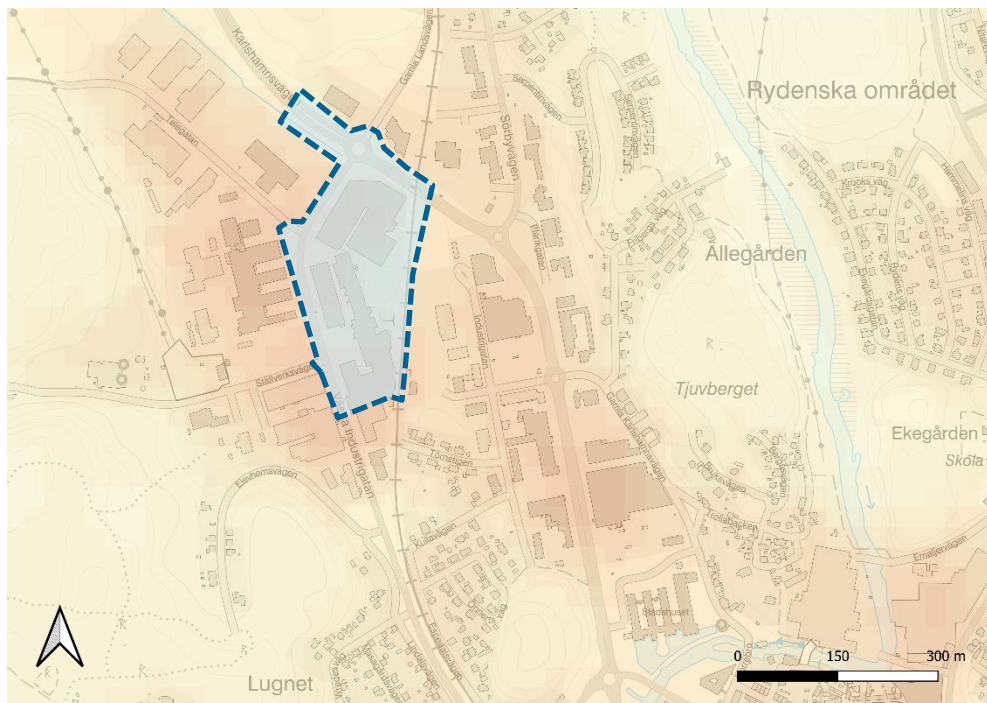
Klimatanpassning

Planområdet är beläget så pass högt i landskapet att det inte riskerar direkta översvämningar till följd av stigande havsnivåer. Indirekta effekter av stigande havsnivåer kan till exempel vara att flödena i Ronnebyån stiger nedströms Silverfallet i Ronneby stad. Detta innebär att dalgången öster om planområdet kan översvämmas vid stigande havsnivåer upp till 3,9 meter över nuvarande nivå. Detta innebär att tillfartsvägen via Karlshamnsvägen kan skäras av med vattenmassor. Även Västra Industrigatan kan översvämmas av samma anledning och därmed förhindra en tillfart söderifrån. Planområdets norra tillfartsväg via Karlshamnsvägen är dock opåverkad av dessa flöden.



Kartan visar stigande havsnivåer på upp till 3,9 meter över nuvarande nivå med blå transparent yta. Detaljplanens avgränsning har i kartan markerats med en blå streckad linje.

Platsen har idag ett utsatt lokalklimat med mycket hårdgjorda ytor och stor därmed stor variation i den lokala temperaturen. Värmekartering av området visar tydligt förhöjda temperaturer inom industriområdet som helhet jämfört med det kringliggande landskapet.



Kartan visar temperaturvariationer i landskapet där tydliga värmeöar framträder i industribebyggelsen som röda ytor i det omgivande landskapets svarar gula ytor.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär förbättringar gällande anpassningen av området till ett förändrat klimat. Detta sker främst genom en utökad möjlighet att hantera dagvatten vilket minskar konsekvenserna av översvämningar till följd av skyfall och ihållande regn. En konsekvens av detaljplanen är på detta sätt en minskad framtida belastning av dagvattenssystemet nedströms detaljplaneområdet tillsammans med minskade konsekvenser lokalt i planområdet. Placeringen av detaljplaneområdet och dess huvudsakliga tillfartsväg är i sig ett skydd för översvämningar till följd av stigande havsnivåer som påverkar Ronnebyån.

Förslaget till ny detaljplan innebär även fortsättningsvis en stor mängd hårdgjorda ytor men delar av trafikmiljön och Sörbybäckens sträckning regleras som allmän plats för natur. Att bibehålla dessa gröna områden bidrar till att jämna ut temperaturvariationer. En konsekvens av detaljplanen är också att regleringen av befintliga alléer bidrar till både skuggning och naturlig hantering av dagvatten. Planförslaget innebär också en viss utökning av dessa funktioner genom att föreslå att Västra Industrigatan förses med alléplantering.

Risk för översvämning

Detaljplaneområdet berörs inte av direkta effekter gällande riskområde för stigande havsnivåer men är delvis utsatt för vattensamlingar i samband med skyfall. Vid stigande havsnivåer kan tillfartsvägar söderifrån utmed Västra Industrigatan och Karlshamnsvägen påverkas till följd av att Ronnebyåns vattennivåer stiger. På så sätt kan indirekta effekter påverka tillfarten till planområdet till följd av stigande havsnivåer. Tillfart norrifrån utmed Karlshamnsvägen påverkas dock inte av stigande havsnivåer vilket säkrar en alternativ tillfartsväg.

I samband med skyfall kan delar av Västra Industrigatan belastas av vattensamlingar i den södra delen av planområdet. Om detta sker samtidigt som Ronnebyåns vattennivåer stiger på grund av förändrade havsnivåer kan en större del av Västra Industrigatan påverkas fram till korsningen mot Ställverksvägen. I planområdets norra del är riskerna för översvämning lägre där marken har större möjlighet att ta emot nederbörd. Kombinationen av gröna ytor och Sörbybäckens djupa bäckfåra gör att större vattenmängder kan hanteras än övriga delar av planområdet.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan har placerats i ett område som inte utgör riskområde för översvämning till följd av stigande havsnivåer där dessa påverkar nivåerna i Ronnebyån. Detaljplaneområdets huvudsakliga tillfartsväg från Västra Industrigatan via Karlshamnsvägen påverkas inte

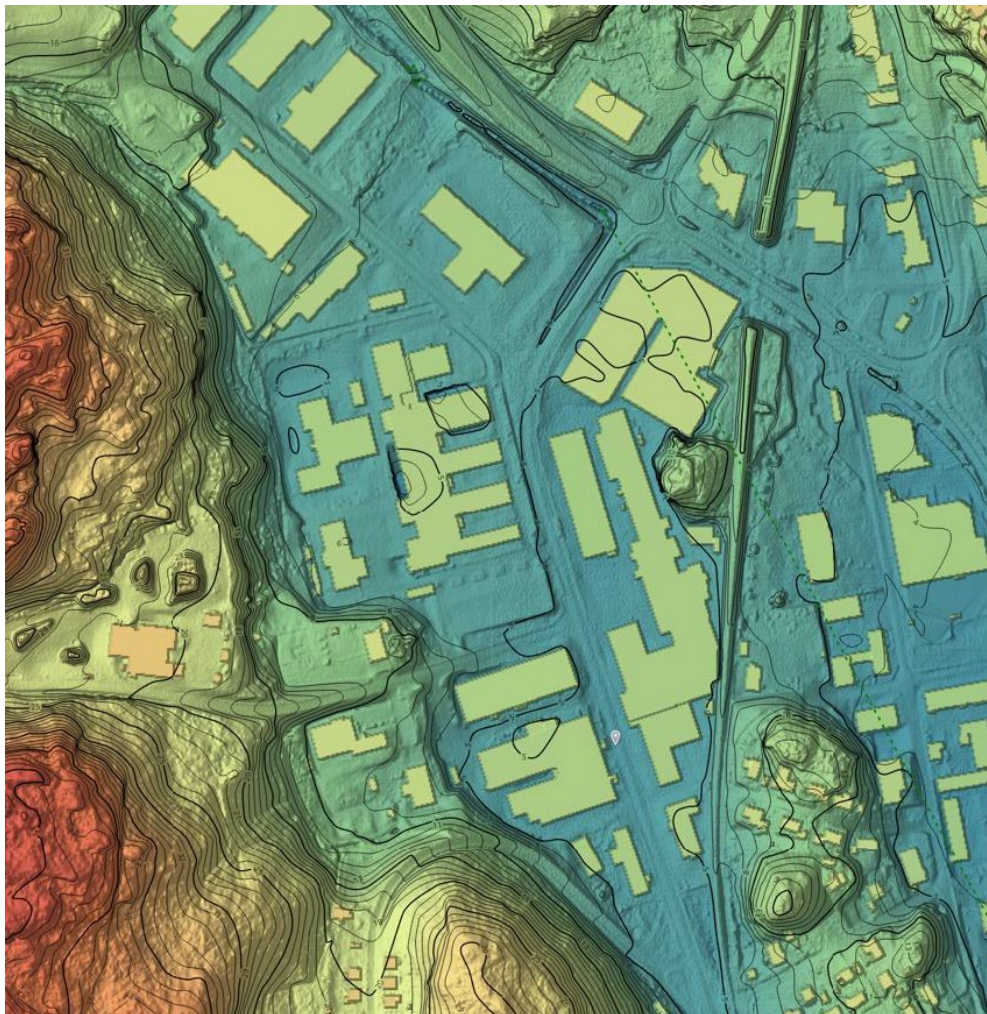
heller av sådana riskområden för översvämning. En konsekvens av detta är att detaljplaneområdet löper låg risk för denna typ av översvämning.

En konsekvens av detaljplanens utbyggnad är att områdets tekniska system för att hantera dagvatten utökas. Detta tillsammans med en höjdsättning inom kvartersmark minskar risken för översvämning till följd av skyfall och ihållande regn inte bara i planområdet utan minskar också belastningen på dagvattensystemet nedströms. Sammantaget innebär detaljplanen alltså en större förmåga att hantera översvämningar trots en fortsatt hög hårdgörandegrad av markytan.

Dagvatten

Detaljplaneområdet omfattas i sin helhet av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten från enskilda fastigheter och till största delen även av verksamhetsområde för dagvatten från gatumark. Den del av planområdet som inte omfattas av verksamhetsområde för dagvatten från gata avser Sörbybäckens sträckning väster om Västra industrigatan.

Till detaljplaneförslaget har det upprättats en dagvattenutredning som undersöker hur hanteringen av dagvatten kan ske inom fastigheterna Huven 1 och Huven 4 för att undvika negativa konsekvenser av översvämningar. Dagvattenutredningen ger även förslag på tekniska lösningar för hur det befintliga dagvattensystemet kan utvecklas och öka sin förmåga att hantera extrema nederbördsmängder till följd av skyfall och ihållande regn.



Topografisk karta över den aktuella dalgången där den föreslagna detaljplanen ligger (Dagvattenutredning - Detaljplan för Huven 1 & 4, daterad 2026-03-02 sid. 11).

Områdets topografiska förhållanden i en dalgång innebär att avvattnings sker med rinnvägar i södergående riktning mot stadsdelen Lugnet och slutligen Ronnebyån. Detta innebär också förutsättningen att kvarteret Huven inte avvattnas norrut mot Sörbybäcken utan dess rinnvägar löper i en parallell dalgång som har sitt utlopp nedströms från Sörbybäckens utlopp i Ronnebyån.



Kartan visar rinnvägar och vattensamlingar vid nederbördsmängder på 70 mm.
(Dagvattenutredning - Detaljplan för Huven 1 & 4, daterad 2026-03-02 sid. 22).

Vid stora nederbördsmängder belastas kvarteret Huven av vattensamlingar längs kvarterets västra sida mot Västra Industrigatan. Även vägbanan påverkas av vattensamlingar både inom planområdet och i södergående riktning längs vägen sträckning. Däremot belastas inte detaljplanens norra tillfart via Karlshamnsvägen i samma utsträckning vid nuvarande förhållanden.

Konsekvenser

Genomförandet av förslaget till ny detaljplan skulle innebära ökade möjligheter att hantera dagvatten både i detaljplaneområdet och nedströms från detsamma. Den dagvattenutredning som genomförts pekar på flera tekniska lösningar som underjordiska vattenmagasin i form av kassetter, flödesregulatorer och höjdsättning av marknivå. Detaljplanen bedöms som genomförbar med de föreslagna tekniska lösningar som föreslås i utredningen. Utöver de direkt nödvändiga tekniska åtgärder som föreslås pekar dagvattenutredningen också på alternativa lösningar för hantering av dagvatten vilket ytterligare skulle kunna utöka möjligheten att hantera dagvatten. Sammantaget skulle alltså ett genomförande av detaljplanen innebära förbättrade möjligheter att ta om hand dagvatten jämfört med befintliga förhållanden trots en fortsatt hög hårdgörandegrad.

Förutom fördröjning av dagvatten behöver även detta renas med hänsyn till den typ av markytor som avvattnas och potentiella markföroreningar som

tidigare undersökts. Genomförandet av förslaget till ny detaljplan innebär i enlighet med dagvattenutredningen att dagvatten kommer att renas i större utsträckning än idag. Beräkningar av föroreningshalten visar på en betydande minskning av dessa halter vid genomförandet av fördröjning- och reningsåtgärder. En konsekvens av detaljplanen blir på så sätt även en minskad föroreningsbelastning från kvartersmarken och därmed en indirekt förbättring av halterna nedströms planområdet.

Djur, natur och vegetation

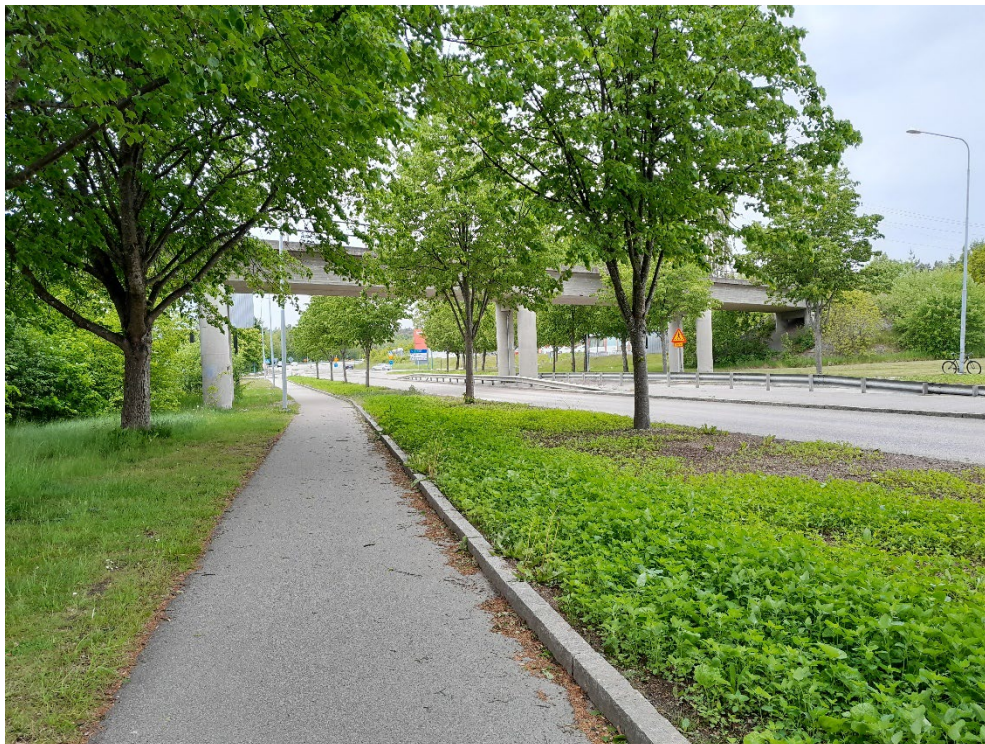
Grönområde

Detaljplaneområdet omfattar grönområden endast i mindre omfattning där områdena är förhållandevis otillgängliga. Ett mindre grönområde finns inom kvarteret Huven utmed Blekinge kustbana och utgörs av en brädbeklädd kulle som i äldre stadsplan reglerats som ”industripark”. Det lilla grönområdet ligger avskilt genom äldre industribebyggelse och är inte att betrakta som rekreationsområde.



Fotografi av den skogbeklädda kulle som finns inom kvarteret Huven utmed Blekinge kustbana. Foto Planenheten, 2025-05-27.

Ytterligare grönområden i detaljplaneområdet utgörs av de alléplanteringar som finns utmed Karlshamnsvägen. Då dessa utgör en del av en större trafikmiljö är de tillgängliga för gång- och cykeltrafik men inte utformade för rekreation eller mer stationär vistelse.



Exempel på alléplantering utmed Karlshamnsvägen vid järnvägsbron för Blekinge kustbana.
Foto Planenheten 2025-05-27.

Detaljplaneområdet omfattar ett ytterligare grönområde som avser Sörbybäcken väster om Västra Industrigatan. Även denna del av planområdets grönområden är förhållandevis otillgängligt och att betrakta som en del av en större trafikmiljö och inte avsett för rekreation. Intrycket av Sörbybäckens sträckning domineras istället av de trädkantade strandbankarna som skapar värdefull skuggning av bäckfåran till förmån för vattendragets lekande fiskbestånd.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan reglerar flera delar av Karlshamnsvägens alléplanteringar och delar av Sörbyböckens sträckning som allmän plats för natur. En konsekvens av planförslaget innebär därmed att Sörbybäcken för en delsträcka fortsatt utgör allmän plats men övergår från en äldre bestämmelse om "gata eller park" till natur. För Karlshamnsvägens alléplantering innebär den nya detaljplanen att flera delsträckor fortsatt utgör allmän plats men också övergår från en äldre bestämmelse om "gata eller park" till natur. Likaså ersätts en tidigare bestämmelse om "frizon" med bestämmelsen om allmän plats för natur och skapar en enhetlig reglering av allésträckningen.

Den skogbeklädda kulle som återfinns i kvarteret Huven skyddas i gällande äldre stadsplan med punktprickad mark och bestämmelsen "industripark". En konsekvens av den nya detaljplanen är att markanvändningen övergår från "industripark" till samma användningar som kvarteret i övrigt.

Samtidigt bibehålls skyddet med punktprickad mark som i sin geografiska utsträckning ändras så att den följer formen av kullen förutom i dess västra del för att möjliggöra breddning av en tillfartsväg. En ytterligare konsekvens av den nya detaljplanen är att kullens naturliga grönska förses med ett nytt skydd genom en gemenskapsbestämmelse där skogbevuxen vegetation ska bibehållas.

Skyddad natur

Hit hör en beskrivning av förutsättningar och konsekvenser kopplat till natur som är skyddad enligt svensk lagstiftning.

Biotopskyddsområden

I planområdets norra del rinner Sörbybäcken vilken omfattas av biotopskydd. Vid Västra Industrigatan är bäcken förlagd i kulvert fram till dess utlopp i Ronnebyån ungefär 900 meter sydöst om planområdet.



Fotografi av Sörbybäckens sträckning där bäckfåran möter Västra Industrigatan och övergår i kulvert. Foto Planenheten 2025-05-27.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär inte någon förändring av bäckens sträckning eller kulvert där rättigheter för underjordisk ledning kvarstår likt tidigare. En konsekvens av den nya detaljplanen är att delar av Sörbybäcken regleras som allmän plats för natur istället för en äldre bestämmelse i gällande stadsplan för ”gata eller park”. Förslaget innebär på så sätt inte någon förändring i regleringen som allmän plats medan markanvändningen blir entydig som natur.

Strandskydd

Området som den nya detaljplanen avser omfattas inte idag av det generella strandskyddsområdet på upp till 100 meter från Sörbybäcken då området planlagts före det att strandskyddet inrättades. Då detaljplanen avser ett område som redan tagits i anspråk för bebyggelse på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften i enlighet med 7 kap. 18 e § pkt. 1 Miljöbalken finns befintliga förhållanden som kan innebära ett särskilt skäl för att strandskyddsområde inte ska återinträda i det nya detaljplaneområdet.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär att det generella strandskyddet inte återinträder den dag då den nya detaljplanen får laga kraft.

Ekosystemtjänster

Området för den nya detaljplanen omfattar idag vissa ytor som bidrar med ekosystemtjänster inom både allmän plats och kvartersmark. Inom allmän plats bidrar området till försörjande ekosystemtjänster genom Sörbybäckens roll som vandrings- och lekvatten för fisk. Inom dessa områden finns också grönytor som i viss utsträckning bidrar till stödjande och reglerande tjänster som pollinering, vattenrening, fotosyntes, bildande av jordmån och vissa klimatutjämnande effekter. Även kulturella tjänster i form av ett grönare gaturum med estetiska värden tillsammans med en skogb eklädd kulle bidrar till målsättningen om krontäckningsgrad och synlighet av minst tre träd inom ett visst avstånd enligt principen för 3-30-300.

Konsekvenser

En konsekvens av den nya detaljplanen är att mer av områdets vegetation regleras som allmän plats för natur än tidigare. Likaså skyddas befintliga alléplanteringar och möjlighet skapas att utöka trädplanteringarna i gaturummet längs Västra Industrigatan. Detta kan stärka områdets ekosystemtjänster dels genom en ökad sammantagen mängd vegetation samt genom att utökade alléplanteringar som skapar nya eller förbättrade kopplingar mellan olika grönområden.

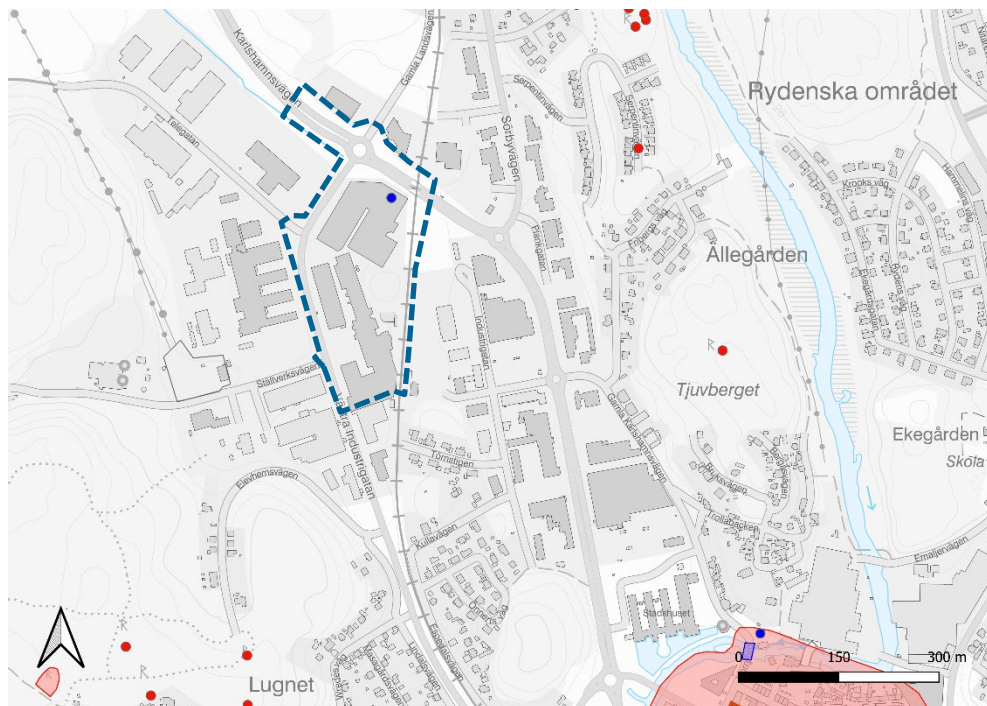
Kulturmiljö

Fornlämningar

I detaljplaneområdets norra del finns uppgifter om en övrig kulturhistorisk lämning RAÄ Ronneby 46:1 i form av en kallmurad stenbro av huggen sten. Riksantikvarieämbetets databas Kringla innehåller vissa uppgifter om lämningen genom en inventeringsbok från 1969. Lämningen sammanfaller med Sörbybäckens tidigare sträckningen men platsen för bron är idag bebyggd med industribebyggelse och bäcken har förlagts i kulvert.

Enligt planhandlingarna till gällande ändring och utvidgning av stadsplan nr. 342 (laga kraft 1974-05-08) beskrivs stenvalvsbron som tillhörande *Gamla*

Landsvägen och var vid det pågående planarbetet 1973 fortfarande väl bevarad. Bron är sannolikt byggd under 1800-talet medan den gamla landsvägens sträckning är betydligt äldre än så. Senare detaljplan nr. 342 för Karossen 4 som fick laga kraft 1988-10-21 ger inga uppgifter om hur den kulturhistoriska lämningen har hanterats.



Röda punkter anger fornlämningar medan blå punkter anger yngre övriga kulturhistoriska lämningar. Planområdet anger med en blå streckad linje.

Skulle fornlämning påträffas vid markarbete ska arbetet avbrytas och Länsstyrelsen i Blekinge län kontaktas i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen, KML.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan förändrar inte förutsättningarna som förlagd inom kvartersmark för den kulturhistoriska lämningen som sannolikt har grävts ur och plockats bort i samband med byggnationen på Huven 4 någon gång efter cirka 1975. Vid rivning av befintlig industribebyggelse och nybyggnation på platsen skulle eventuellt ny information kunna framkomma vid grävningsarbeten och hanteras då enligt gällande lagstiftning.

Bebyggelse och gestaltning

Stadsbild och gestaltning

Detaljplaneområdet består idag av bebyggelse som domineras av en industriell karaktär och storskalighet. Byggnadsvolymer och fasadmaterial återspeglar områdets tidigare industriella funktion tillsammans med en hög grad av hårdgjorda ytor och stängsling av industrins tidigare arbetsplatser. Gaturummen har två olika karaktärer där Karlshamnsvägen bearbetats och

utvecklats till mer av en stadsgata med alléplantering, kantstenar av granit och inslag av gatsten vid cirkulationsplatser. Västra Industrigatan har ett mer obearbetat intryck med en lång och rak sträckning, utformad för tunga transporter till den tidigare industriella verksamheten i området.



Exempel på Karlshamnsvägens utformning med cirkulationsplats Gamla Landsvägen i fonden. Foto Planenheten 2025-05-27.



Exempel på befintlig bebyggelse i kvarteret Huven med tydlig industriell karaktär. Foto Planenheten 2025-05-27.



Exempel på Västra Industrigatans industriella karaktär och utformning för industrins behov.
Foto Planenheten 2025-05-27.

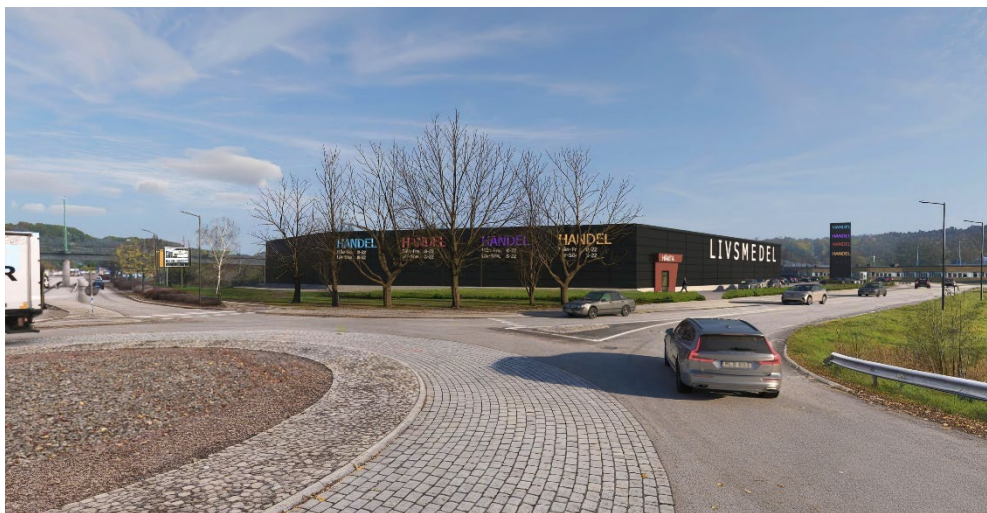
Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär en förändring av områdets gestaltning från en industriell karaktär till karaktären av ett handelsområde. Den nya bebyggelsen blir fortsatt storskalig men får en mer representativ placering tillsammans med ett mer välkomnande intryck i stadsbilden. Med nya refuger och förgårdsmark tillkommer viss vegetation i gatubilden som idag saknas och områdets orienterbarhet ökar genom ny skyltning och belysning till följd av handelsverksamheternas behov.



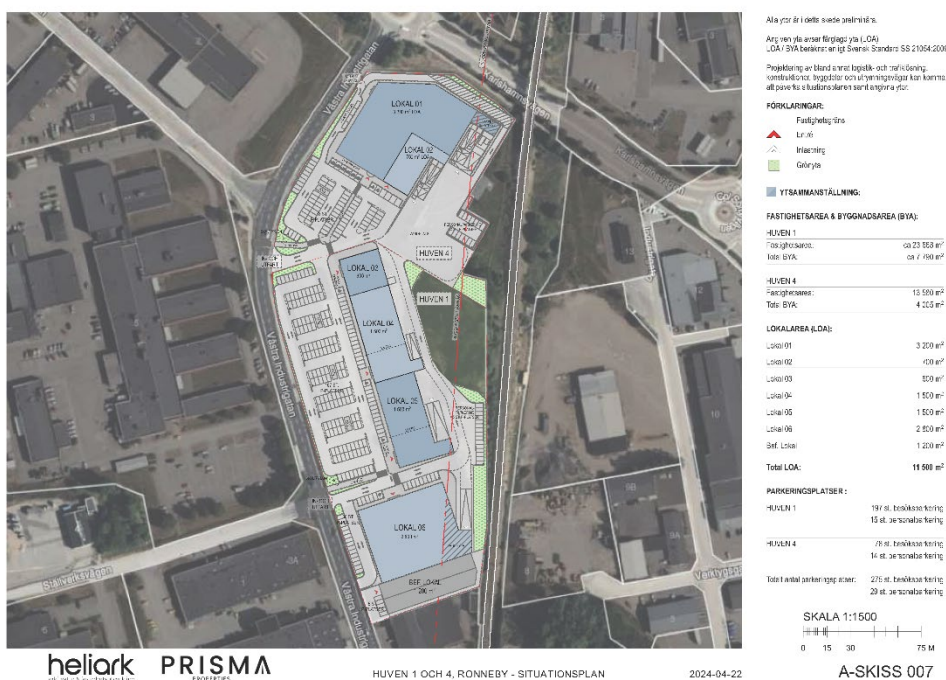
Fågelperspektiv över kvarteret Karossens gestaltning som handelsområde. Illustration ur ansökan om planbesked från 2024.

Förslaget till ny detaljplan innebär samtidigt att Ronneby som stad får en ny karaktär på sin norra entré utmed Karlshamnsvägen. Här sker en förändring från industribebyggelsens slutna och funktionsinriktade uttryck till en gestaltning som medvetet vänder sig mot cirkulationsplatsen och det strategiska skyltläge som detta innebär.



Exempel på ny gestaltning av bebyggelsen i kvarteret Huven vid Karlshamnsvägen och Västra Industrigatan. Illustration ur ansökan om planbesked från 2024.

En ytterligare konsekvens av den nya detaljplanen är att mycket av områdets vegetation blir kvar och utvecklas. Detta bidrar med estetiska kvalitéer i handelsområdets gestaltning samtidigt som detaljplanen skapar förutsättningar att omvandla Västra Industrigatans karaktär till en mer stadsmässig och representativ utformning.



Situationsplanen visar en övergripande bild av områdets omvandling till ny bebyggelse för handel och verksamheter med mera enligt beslut om planbesked KS § 271 2024-10-01.

Gator och trafik

Vägar och gator

Detaljplaneområdet domineras av två vägar i form av Karlshamnsvägen som huvudgata och entré till staden samt Västra Industrigatan med tydlig industriell prägel. Dessa vägar ansluter till andra lokalgator i närområdet som ligger utanför detaljplanens avgränsning men där trafik tillförs genom korsningar och cirkulationsplats. Ronneby kommun är väghållare för alla allmänna vägar i detaljplaneområdet.

Karlshamnsvägen

Denna vägsträcka består av två separerade körfält med planterade refuger och alléplantering. Vägen har en stadsmässig karaktär med kantsten av granit och omfattar cirkulationsplats Gamla Landsvägen. Vid cirkulationsplatsen ansluter Västra Industrigatan söderifrån och Gamla Landsvägen norrifrån. Karlshamnsvägen fortsätter dels norrut mot handelsområde Viggen och E22 och dels söderut mot Ronneby stadskärna.

Karlshamnsvägens körfält är fyra meter breda där respektive körfält är helt separerat från mötande trafik. På vägens norra sida löper en tre meter bred kombinerad gång- och cykelväg som helt avskils från körfälten av alléplantering. På vägens södra sida finns en två och en halv meter bred gångbana som även denna helt avskils från körfältet av en alléplantering. Gång- och cykelöverfarter finns på den östra och norra sidan av cirkulationsplats Gamla Landsvägen.

Trafiken utmed Karlshamnsvägen har uppmätts för en delsträcka fem hundra meter sydöst om detaljplaneområdet. Då trafikens huvudsakliga riktning är i nord-sydlig utmed Karlshamnsvägen bedöms denna mätning som relevant även för detaljplaneområdets delsträcka. Mätningen som utfördes 2020 visar på följande årsdygnstrafik:

- I södergående riktning en ÅDT på 3136 fordonsrörelser
- I norrgående riktning en ÅDT på 4305 fordonsrörelser

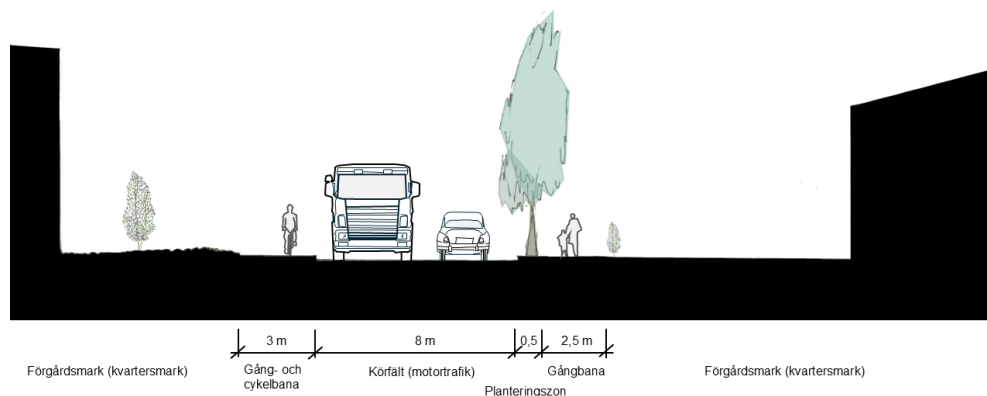
Västra Industrigatan

Längs detaljplaneområdets västra sida löper Västra Industrigatan som i norr ansluter till Cirkulationsplats Gamla Landsvägen och Karlshamnsvägen. Söderut fortsätter Västra Industrigatan utanför detaljplaneområdet in mot Ronneby stad och ansluter till Vierydsvägen. Standarden vid utformningen av Västra Industrigatan varierar utmed dess sträckning där dess södra delar vid Vierydsvägen utanför planområdet har en högre grad av stadsmässighet där vägen kantas av en enkelradig alléplantering och separerad gång- och cykeltrafik inom en parallellgata. Strax söder om detaljplaneområdet avtar denna stadsmässighet och vägens karaktär övergår till en industriell karaktär med två körfält utan mittseparering.

I detaljplaneområdet är körfälten åtta meter breda och åtskiljs av målade och streckade vita linjer. På vardera sidan om körfälten kantas gatan av två gångbanor som endast avskiljs från körfälten med heldragna vita målade linjer. Respektive gångbana är tre meter bred och i planområdets norra del viker den västra gångbanan av och ansluter till Telegatan. Norr om korsningen till Telegatan blir gångbanan därmed enkelsidig fram till Cirkulationsplats Gamla Landsvägen och Karlshamnsvägen. Däremot är standarden på denna gångbana något högre då den avskiljs från körfälten med betongkantsten. Trafiken utmed Västra Industrigatan har uppmätts under 2019 till en årsdygnstrafik på 4520 fordon rörelser.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär störst förändring för Västra Industrigatan som omvandlas från industrigata till en gata med mer stadsmässig karaktär och trafik. Förutsättningar skapas för ett mer grönt gaturum med höjd standard för gång- och cykeltrafik. Den nya detaljplanen innebär endast mindre förändringar för Karlshamnsvägen som likt tidigare kommer att utgöra allmän plats och bibehåller sin utformning med vegetation och alléplantering. Detaljplanen innebär dock en förändring genom regleringen av alléplantering i allmän plats vilket är en samstämmig reglering likt anslutande detaljplan nr. 435 utmed Karlshamnsvägen. Förslaget till ny detaljplan aktualiserar därmed inte någon förändring av utformningen för Karlshamnsvägen inom planområdet.



Exempel på enkelradig alléplantering utmed Västra Industrigatan. Sektion mot norr genom Västra Industrigatan vid fastigheterna Huven 1 och Hantverkaren 2.

Vid utformningen av gaturummet längs Västra Industrigatan medger fastighetsrättsliga förhållanden att den nya detaljplanen kan ge utrymme för en enkelradig alléplantering. Den nya detaljplanen styr inte på vilken sida av vägen som en allé planteras och den styr inte heller hur täta trädraderna behöver vara. Detaljplanen styr inte vilket trädslag som ska användas även om trädvalet behöver ta hänsyn till Västra Industrigatans roll som transportled för farligt gods med hänsyn till kronans form i förhållande till vägbanan och dess framkomlighet. Samtidigt syftar den nya detaljplanen till

ett grönare gaturum där en plantering kan bidra till att separera oskyddade trafikanter från motortrafik. Den nya detaljplanen syftar i första hand till ett grönare gaturum utmed Västra Industrigatan där befintliga gröna stråk binds samman. Med hänsyn till gaturummets bredd styrs inte vegetationens utformning där alléplantering kan utgöra ett av flera olika alternativ, då olika lösningar kan vara aktuella utmed vägsträckan med hänsyn till detaljerade behov och förutsättningar på respektive vägsnitt.

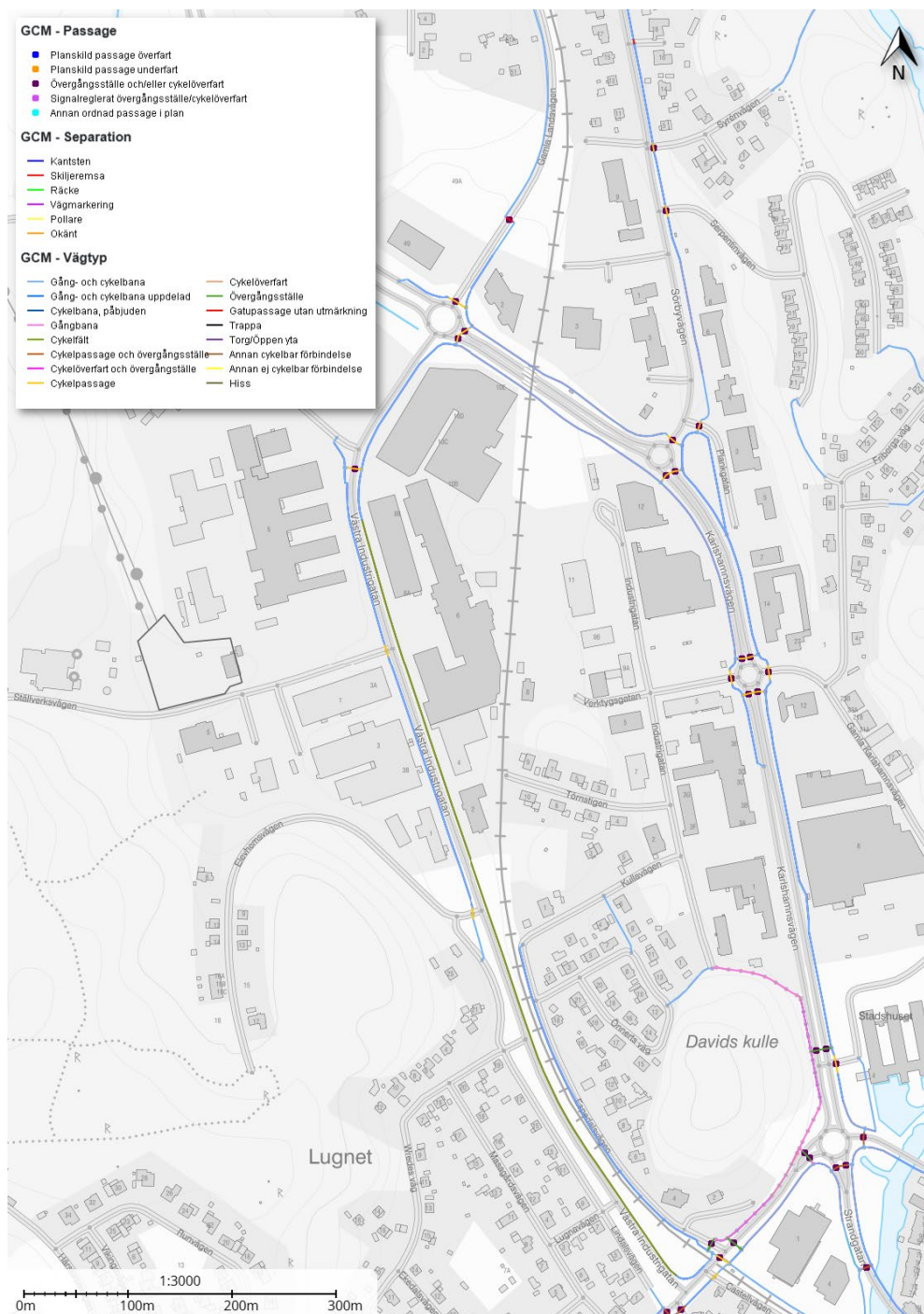
Gång- och cykel

Detaljplaneområdet ansluts idag till gång- och cykelvägnätet norrifrån längs Karlshamnsvägen och söderifrån längs Västra Industrigatan. Vid den norra anslutningen längs Karlshamnsvägen är gång- och cykelvägnätet väl utbyggt med en kombinerad gång- och cykelväg på Karlshamnsvägens norra sida och en gångbana på vägens södra sida. Vid anslutningen till Cirkulationsplats Gamla Landsvägen finns gång- och cykelöverfart på både Karlshamnsvägen och Gamla Landsvägen.



Exempel på Karlshamnsvägens separerade gångbana med kantsten av granit i anslutning till järnvägsbron över Karlshamnsvägen. Foto Planenheten 2025-05-27.

Utmed Västra Industrigatan finns gång- och cykelväg på båda sidor om gatan främst i den södra delen av gatans sträckning. Gång- och cykelbanan avskiljs från körfälten genom heldragna vita linjer från korsningen mellan Västra Industrigatan och söderut till korsningen mot Elevhemsvägen söder om planområdet. Norr om Telegatan finns gång- och cykelväg endast på en sida fram till anslutningen mot Cirkulationsplats Gamla landsvägen och Karlshamnsvägen.



Kartbilden visar en översiktlig situation av stadsdelens gång- och cykelvägnät. Nationella vägdatabasen (Trafikverket), hämtningsdatum 2026-03-06.

Konsekvenser

Den nya detaljplanen innebär Karlskronsvägens gång- och cykelvägnät kvarstår inom allmän plats för huvudgata och föranleder inte någon förändring av Karlskronsvägens utformning. Där emot innebär den nya detaljplanen en möjlighet att höja standarden för gång- och cykelvägnätet längs Västra Industrigatan där utrymme finns för kombinerad gång- och cykelväg. Den nya detaljplanen styr inte gaturummets exakta utformning utan lämnar medvetet ett utrymme att kunna anpassa utformningen beroende

på vart längs vägsträckan en åtgärd kan bli aktuell. Om gång- och cykelvägnätet kombineras med en enkelradig alléplantering finns utrymme för gångbana tillsammans med den enkelradiga allén. På motsatt sida kvarstår då utrymme för en kombinerad gång- och cykelbana utan alléplantering. Vilken sida som en plantering ska ske styrs inte i den nya detaljplanen utan kan anpassas utifrån behov.

Vid etableringen av ett handelsområde skapas fler nya målpunkter än tidigare vilket förväntas generera en ökad gång- och cykeltrafik. Den nya detaljplanen möjliggöra för en särskild markanvändning i form av idrottshall som kan vara av betydelse för just gång- och cykeltrafiken med hänsyn till dess offentliga funktion och breda målgrupp.

Motortrafik

Utmed Karlshamnsvägen har motortrafiken under 2020 uppmätts i båda färdriktningarna varav den södergående uppgår till en årsdygnstrafik (ÅDT) om 3136 fordonsrörelser medan den norrgående uppmätts till 4305 fordonsrörelser. Längs Västra Industrigatan har motortrafiken under 2019 uppmätts till 4520 fordonsrörelser. Kvarteret möjliggör idag minst 159 besöksparkeringar.

Konsekvenser

Sammantaget möjliggör detaljplaneförslaget för 280 besöksparkeringar och 20 personalparkeringar varav 5 av besöksparkeringarna utgör tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser. Sammanlagt innebär planförslaget anläggandet av 309 parkeringsplatser. Detta innebär en ökning av antalet parkeringsplatser i planområdet med 121 platser jämfört med nuvarandeförhållanden. Parkeringsplatserna väntas omsättas ca 4 gånger per dygn, det vill säga 8 fordonsrörelser per parkeringsplats och dag.

Inom fastigheten Huven 1 möjliggörs för totalt 202 besöksparkeringar vilket genererar en besöks trafik om 1616 fordonsrörelser. Inom fastigheten Huven 4 möjliggörs för 92 besöksparkeringar vilket genererar en besöks trafik om 736 fordonsrörelser. Detta sammantaget genererar en besöks trafik om 2349 fordonsrörelser jämfört med 1272 fordonsrörelser vid ett fullt utnyttjande av dagens befintliga möjligheter till biluppställning. En konsekvens av den nya detaljplanen är på så sätt en ökning av antalet fordonsrörelser med 1077 rörelser per dygn till kvarterets besöksparkeringar.

Utöver fordonsrörelserna till kvarterets besöksparkeringar tillkommer ett mindre antal rörelser per dygn till kvarterets personalparkeringar. I planområdet möjliggörs för 15 bilplatser för personal inom Huven 1 och ytterligare 14 inom Huven 4. Sammantaget genererar de sammanlagt 29 personalparkeringarna ytterligare 58 fordonsrörelser per dygn baserat på att en anställd anländer till sin arbetsplats och att fordonet förblir stationärt under arbetsdagen. Planområdets kollektivtrafiknära läge och anslutning till

ett gena och flacka sträckor för cykeltrafik gör att viss motortrafik eventuellt skulle kunna borträknas till förmån för arbetspendling på cykel.

Sammantaget skulle den nya detaljplanen generera en ökning med 1135 fordonsrörelser per dygn med motorfordon. Detta innebär en sammanlagd trafik till och från kvarteret om 2407 fordonsrörelser jämfört med 1272 fordonsrörelser vid ett fullt utnyttjade enligt dagens förutsättningar. Med en beräknad ökning av transportarbetet per personbilskilometer till följd av tillväxt fram till 2040 ökar siffran för Blekinge län med 1%. För detaljplanen skulle detta innebära en ökning från 2407 fordonsrörelser till 2431 fordonsrörelser år 2040.

Kollektivtrafik

Detaljplaneområdet försörjs med kollektivtrafik genom busshållplatser både vid Karlshamnsvägen och Västra Industrigatan. I den mittersta delen av planområdet finns en befintlig busshållplats kallad "Sörbycenter", placerad vid fastighetsgränsen till Huven 1. Detta innebär att det idag finns busshållplats inom 25-30 meter från fastighetens nuvarande entré. Utanför detaljplaneområdet finns ytterligare en hållplats längs Västra Industrigatan vid korsningen till Elevhemsvägen cirka 180 meter söder om planområdet. Utmed Karlshamnsvägen finns också en befintlig busshållplats kallad "Sörby" cirka 60 meter öster om detaljplaneområdet.

Genom planområdets anslutning till bussförbindelser kopplas detta även till Ronneby resecentrum med vidare anslutningar till både tågtrafiken på Blekinge kustbana och vidare anslutning med buss till Ronneby Airport eller med tåg till Köpenhamns flygplats Kastrup. Anslutningen till Ronneby resecentrum skapar även möjlighet att sommartid resa med båt genom skärgårdstrafiken ut i Blekinge skärgård.



Befintlig busshållplats "Sörbycenter" utmed Västra Industrigatan. Foto Planenheten 2025-05-27.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär att befintlig busshållplats "Sörby" utmed Västra Industrigatan kvarstår inom allmän plats för gatumark likt rådande planförhållanden. Genom den nya detaljplanens varierade markanvändning och ökat antal målpunkter kan underlag skapas för ett ökat resande med kollektivtrafik. Detta kan vara extra relevant vid byggande av en idrottshall som kan ha målgrupper inom barn och unga som i högre grad förlitar sig på kollektiva färdmedel än vuxna med tillgång till personbil. Detaljplanen kan på så sätt få en betydelse för att stärka kollektivtrafikens roll i stadsdelen.

Parkering

Detaljplaneområdet omfattar idag minst 57 parkeringsplatser för personbilar utan väderskydd varav två är tillgängligt placerade vid den tidigare huvudentrén till trävaruindustrin inom Huven 1. Till dessa räknas sedan ytterligare minst 96 platser under tak inom Huven 4 och ytterligare 6 st. inom Huven 1. Sammantaget medger dagens förutsättningar minst 159 parkeringsplatser.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan utgår ifrån det underlag som utgör grunden till ansökan om planbesked från 2024. Vid omvandlingen från industriell verksamhet med parkeringsplatser främst avsedda för verksamhetens personal utökas parkeringsmöjligheterna i proportion till handelns behov för en besöksinriktad verksamhet.

Huven 1

Inom fastigheten Huven 1 utgår planförslaget från underlaget till ansökan om planbesked från 2024. Detta redovisar ett förslag som möjliggör för 167 besöksparkeringar i fastighetens norra del samt ytterligare två mindre parkeringsytor i dess södra del med 30 respektive 5 platser vardera. Totalt möjliggörs för 202 besöksparkeringar inom fastigheten. Av dessa är tre tillgänglighetsanpassade och placeras i anslutning till entrésituationer där även cykelparkeringar placeras. Utöver besöksparkeringar möjliggörs för personalparkering med femton platser. Sammantaget möjliggörs för 217 parkeringsplatser inom fastigheten Huven 1.



Kartbilden visar ett utsnitt från situationsplanen till ansökan om planbesked 2024 med den aktuella parkeringslösningen för fastigheten Huven 1.

Huven 4

Inom fastigheten Huven 1 utgår planförslaget från underlaget till ansökan om planbesked från 2024. Detta redovisar ett förslag som möjliggör för 78 besöksparkeringar varav två tillgänglighetsanpassade som placeras vid entrésituationer tillsammans med cykelparkering. Av de 78 besöksparkeringarna utgör fyra platser så kallade e-handelsplatser för korttidsuppställning i samband med hämning av varor genom e-handel. Utöver besöksparkeringar möjliggörs för 14 platser för personalparkering. Sammantaget möjliggörs för 92 parkeringsplatser inom Huven 4.



Kartbilden visar ett utsnitt från situationsplanen till ansökan om planbesked 2024 med den aktuella parkeringslösningen för fastigheten Huven 4.

Sammanlagd förändring

Sammantaget möjliggör detaljplaneförslaget för 280 besöksparkeringar och 20 personalparkeringar varav 5 utgör tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser. Sammanlagt innebär planförslaget anläggandet av 309 parkeringsplatser. Detta innebär en ökning av antalet parkeringsplatser i planområdet med 121 platser jämfört med rådande förhållanden.

Tillgänglighet

Markens tillgänglighet är god i planområdet tack vare de flacka topografiska förhållandena samtidigt som dalgången i landskapet bidrar till en att underlätta platsens orienterbarhet i nord-sydlig riktning. Platsen är redan idag tillgänglig via personbilstrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. De sammanhängande, flacka och gena trafikstråken utmed Västra Industrigatan och Karlshamnsvägen bidrar till en ökad tillgänglighet inte minst för cykeltrafiken men underlättar även för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär en ökad tillgänglighet för gångtrafiken genom nya gångbanor inom kvartersmark som ansluter till det allmänna gång- och cykelvägnätet. De nya gångbanorna ligger på flera platser separerade från körfält för motortrafik och skapar genom refuger och kantstenar nya ledstråk för personer med nedsatt orienteringsförmåga. Nya gång- och cykelstråk inom kvartersmark bidrar också till en ökad tillgänglighet fram till butiksentréer där cykeltrafik premieras genom att cykelparkeringar placeras närmst entrésituationen jämfört med motortrafiken. Det är även i dessa lägen som tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser placeras för att underlätta för personer med nedsatt rörelseförmåga då de färdas med personbil eller andra lättare fordon. Dessa förbättringar gäller även andra grupper i samhället som i högre grad är beroende av kollektivtrafik så som exempelvis barn och unga. En förstärkt koppling mellan busshållplats och butiksentré med särskild gångbana ökar tillgängligheten för dessa grupper. Likaså förbättrar även tillkomst av nya cykelparkeringar och deras placering på motsvarande sätt.

Utfarter

Kvarteret Huven 1 och Huven 4 försörjs idag med två stycken utfarter som båda ansluter till Västra Industrigatan på kvarterets västra sida. Utfarterna korsar Västra Industrigatans gång- och cykelbana innan trafiken når respektive körfält eller kvartersgränsen. Utformningen för de båda utfarterna kvarstår från tiden då kvarteret utgjorde en arbetsplats i form av trävaruindustri. Den södra utfarten är placerad längs en raksträcka vid korsningen till Ställverkswägen och den norra utfarten i en flack kurva i anslutning till Telegatan.

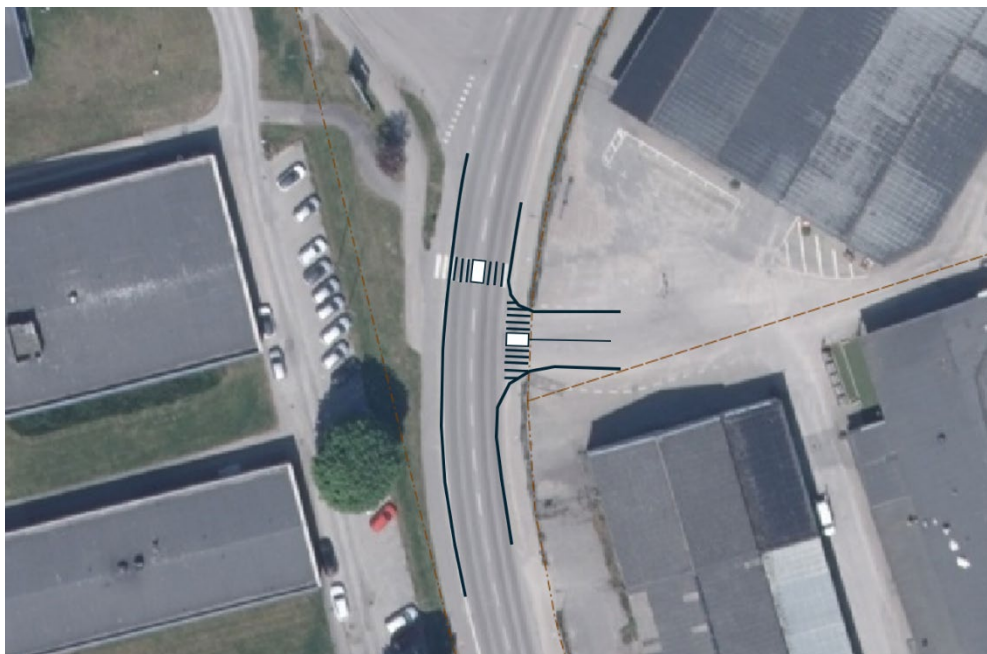


Fotografi av den södra utfarten från Kvarteret Huven 1 mot Västra Industrigatan. Foto Planenheten 2025-05-25.

Konsekvenser

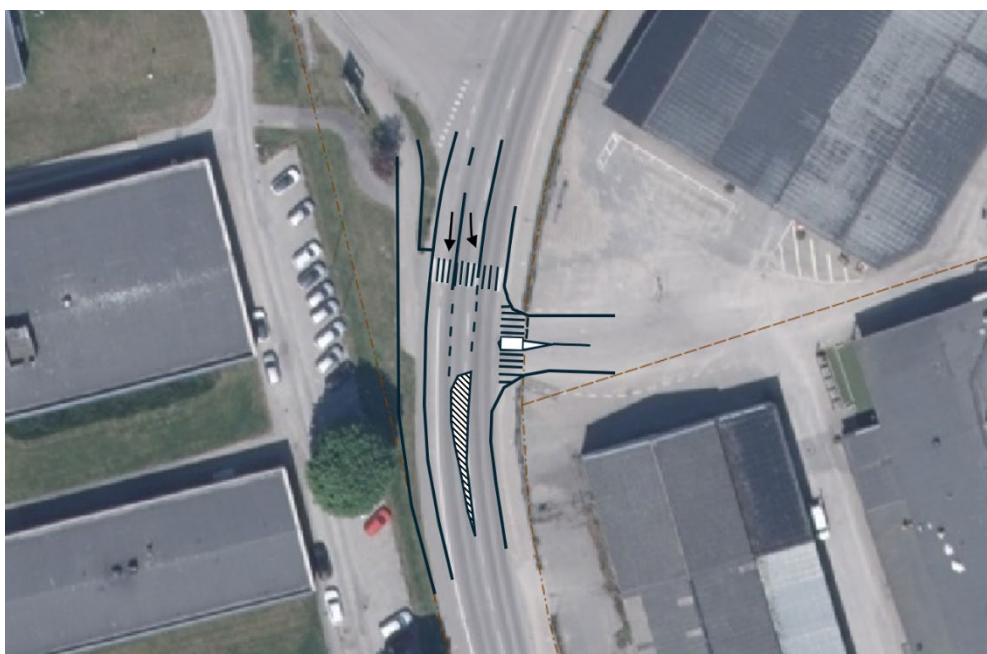
För att hantera en ökad mängd motortrafik föranleder den nya detaljplanen en förändring av utformningen för kvarterets utfarter till Västra Industrigatan. Förändringen avser i första hand trafiksäkerhetshöjande åtgärder kopplade till in- och utpasserande motortrafik där även säkerheten för oskyddade trafikanter inarbetas.

Den norra infarten till Huven 4 är förlagd till en flack kurva och utfartens utformning behöver därför ta hänsyn till detta för att uppnå en god sikt. Om utbyggnaden av detaljplanen skulle delas in i etapper kan det vara aktuell att stegvis omarbета utfarten för att hantera de nya trafikmängderna. Ett första steg skulle då kunna vara att se över bredden för utfarten och samtidigt förse den östra sidan av Västra industrigatan med övergångsställe. Korsningens samtliga övergångsställen rymmer i detta sammanhang refuger som säkerhetshöjande åtgärder där oskyddade trafikanter kan stanna och på så sätt kunna hantera ett körfält i sänder.



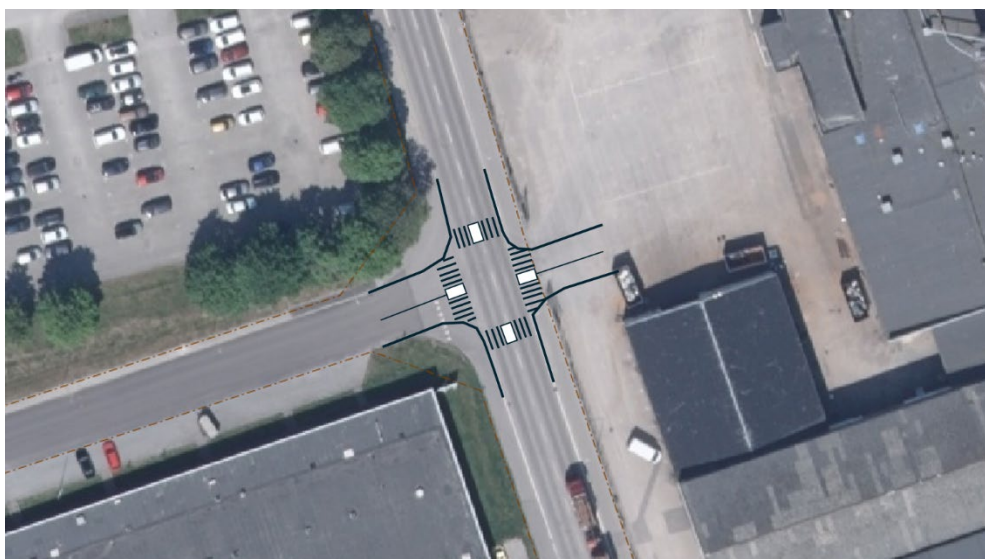
Ortofotot visar utfarten från fastigheten Huven 4 med en principiell skiss för placering av utfart och övergångsställen med mittrefug.

För att hantera ett fullt utbyggt kvarter kan motortrafikens vänstersvängar kräva ytterligare åtgärder för trafiksäkerhet och balanserade trafikflöden. Ett sätt att hantera detta är att inrätta ett nytt körfält för vänstersvängande fordon. Detta innebär att körfälten tillsammans behöver breddas i västlig riktning på den plats där delar av vägen utgör gång- och cykelbana med vit linjemarkering. En konsekvens av denna åtgärd blir då att gång- och cykelbana flyttas längre västerut mot fastighetsgränsen till Tuvelyckan 3. Detta skulle ge den positiva bieffekten med en genare och mjukare dragning av gång- och cykelbanan, främst till nytta för områdets cyklister.



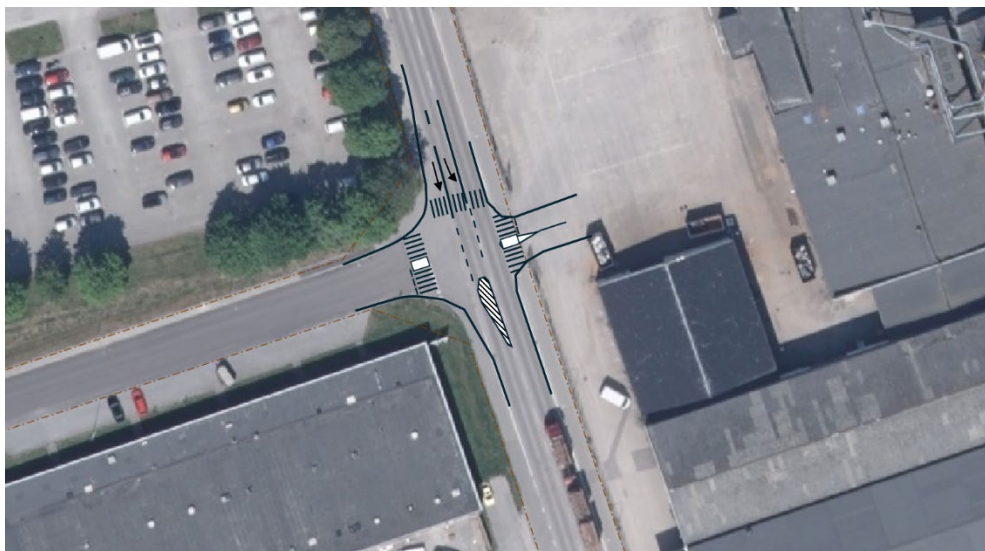
Ortofotot visar utfarten från fastigheten Huven 4 med en principiell skiss för placering och utformning för ett nytt körfält för vänstersvägande motortrafik.

Den södra in- och utfarten vid Huven 1 är idag placerad i en korsning mellan Västra Industrigatan och Ställverksvägen. Denna trafiksituation ställer fler krav utifrån sin komplexitet med flera mötande vägar vid den aktuella in- och utfarten. Likt för fastigheten Huven 4 kan olika lösningar för utformningen av in- och utfarten vara aktuella om detaljplanen skulle byggas ut i etapper. Det finns utrymme i detaljplanen för en traditionell stadsmässig fyrvägs-korsning med mittrefug för oskyddade trafikanter. Detta skapar utrymme för gående och cyklande att hantera ett körfält i sänder vid passage över vägen. Dock har denna typ av utformning sina begränsningar då mycket av komplexiteten med fyra mötande trafikflöden kvarstår, med eller utan trafikljus på anslutande gator så som Ställverksvägen.



Ortofotot visar utfarten från fastigheten Huven 4 med en principiell skiss för placering och utformning för en traditionell stadsmässig fyrvägs-korsning och övergångsställen med mittrefug.

För att hantera ett fullt utbyggt kvarter kan motortrafikens vänstersvägar kräva ytterligare åtgärder för trafiksäkerhet och balanserade trafikflöden. Ett sätt att hantera detta är likt för Huven 4 att inrätta ett nytt körfält för vänstersvägande fordon. På denna plats är utrymmet för att få plats med ytterligare körfält mer begränsat än längre norrut. Då breddningen av körfälten behöver göras västerut kan det krävas att gång- och cykelbanan utmed Tuvelyckan smalas ned till enbart en gångbana. En konsekvens av detaljplanen skulle då vara att möjligheten för cykeltrafik minskas från dubbelsidig trafik utmed Västra Industrigatan till att behöva korsa Västra Industrigatan till vägens östra sida, för att där fortsätta på cykelbana.



Ortofotot visar utfarten från fastigheten Huven 4 med en principiell skiss för placering och utformning för ett nytt körfält för vänstersvägande motortrafik.

Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

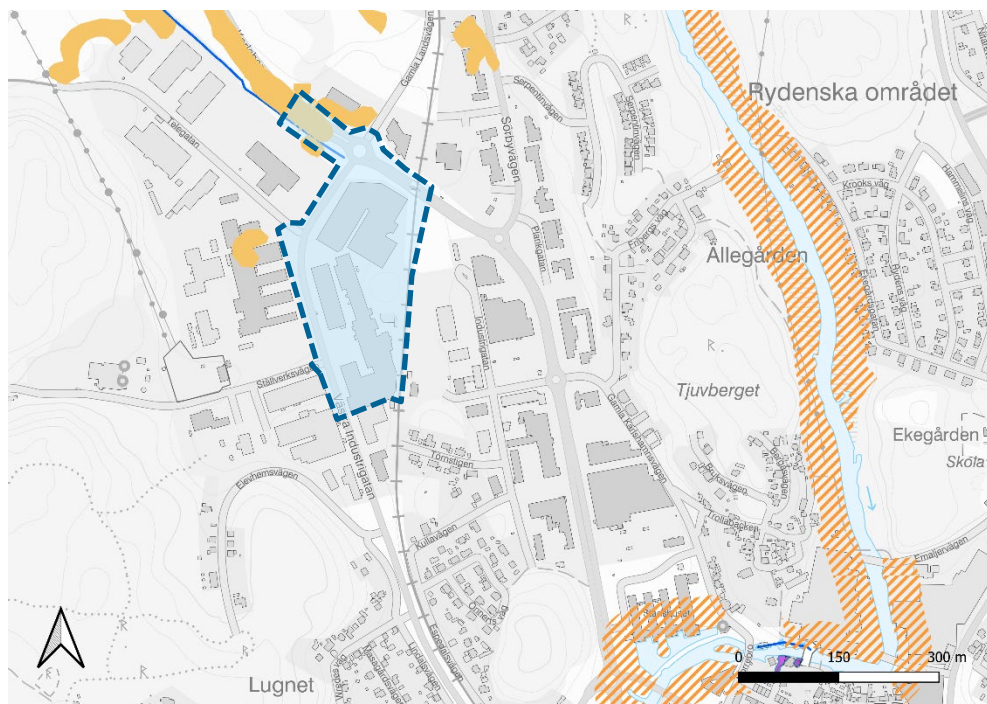
Förslaget till ny detaljplan omfattar inte ny eller befintlig bostadsbebyggelse och omfattas därigenom inte av förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Konsekvenser

Då förslaget till ny detaljplan inte avser bostadsändamål föranleder förslaget inte några konsekvenser på sådan markanvändning gällande omgivningsbuller i detaljplaneområdet.

Risk för ras och skred

Enligt geografisk information från *Sveriges Geologiska Institut* (SGI) förekommer inte någon risk för ras eller skred inom fastigheterna Huven 1 och Huven 4. Tidigare kartläggningar visade på risk för ras och erosion längs banvallen för Blekinge kustbana, men har i senare kartläggningar plockats bort. Den äldre karteringen utgick från en generell kartläggning där endast faktorer som grundlager och terränglutning sammanvägdes för att identifiera riskområden. Geokonstruktioner och liknande så som banvallen har därmed genom senare kartläggning plockats bort som riskområde då detta är en geoteknisk och konstruktionsmässig fråga.



Kartbilden visar aktsamhetsområde för ras och skred enligt data från *Sveriges geologiska Institut* (SGI) med gula områden respektive strandnära aktsamhetsområden med randiga ytor.

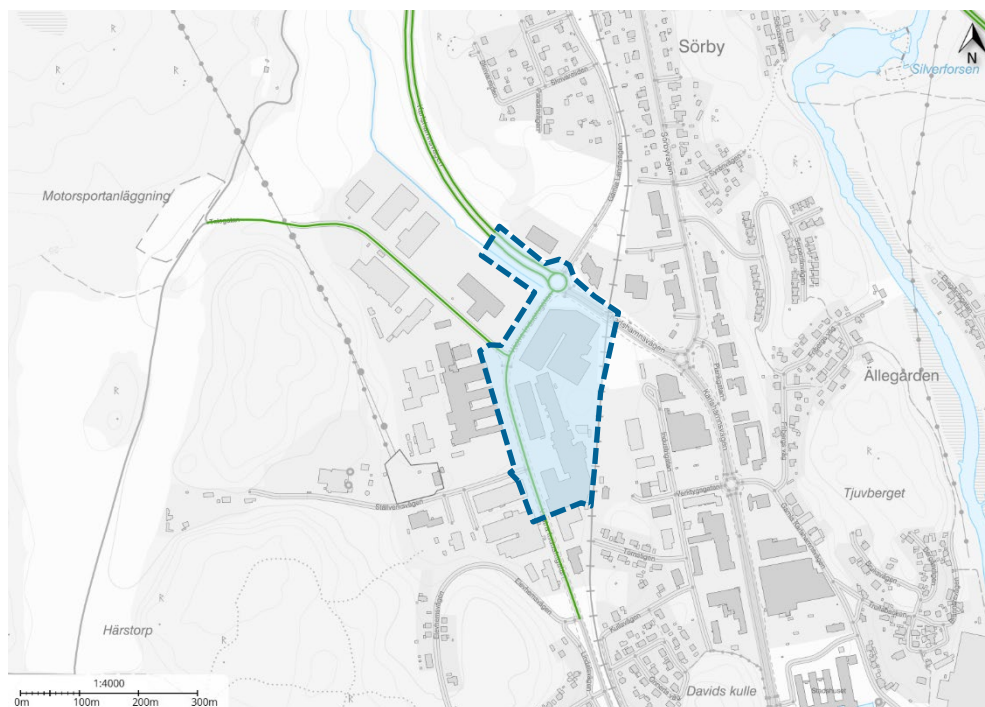
Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär inte någon förändring av de planläggningsmässiga förhållandena för geokonstruktionen utmed Blekinge kustbana. Likaså förändras inte heller regleringen av Sörbybäckens slänter som allmän plats även om en justering görs till en nyare bestämmelsekatalog. Sammantaget förändrar inte det nya detaljplaneförslaget platsens förutsättningar gällande risken för ras och skred.

Risk för olyckor

Detaljplaneområdet berörs på två sidor av olika riskkällor i form av Blekinge kustbana på den östra sidan och Karlshamnsvägen tillsammans med Västra Industrigatan på den västra. Dessa utgör transportleder för farligt gods på järnväg respektive primär led för transport av farligt gods på väg. Mot denna bakgrund har det till detaljplaneförslaget upprättats en riskanalys.

Både Västra Industrigatan och Karlshamnsvägen (fram till rondellen) anges som primär led för transport av farligt gods men i praktiken har dessa sträckor mer karaktär av en sekundär led för transport av farligt gods. Detta då ingen genomfartstrafik med farligt gods förväntas på aktuella vägvägnitt, utan endast transporter som har aktuellt industriområde som destination.



Utsnitt från den nationella vägdaten (NVDB) med rekommenderad transportled för farligt gods markerad med grön linje.

Utredningen identifierar att det inom 30 meter från järnvägen finns befintlig bebyggelse och att det också planeras för ny bebyggelse inom detta område. En fördjupad urspårningsanalys utifrån rådande planeringsförutsättningar har tagits fram i enlighet med UIC:s beräkningsmodell. Resultaten indikerar att risken för mer allvarlig påverkan på omringliggande bebyggelse till följd av en urspårningsolycka är väldigt låga på korta avstånd från banans spårmit, <10 meter. Resultaten indikerar att tillfredställande risknivåer kan säkerställas på så korta avstånd såsom inom 5 meter från banans närmsta spårmit.

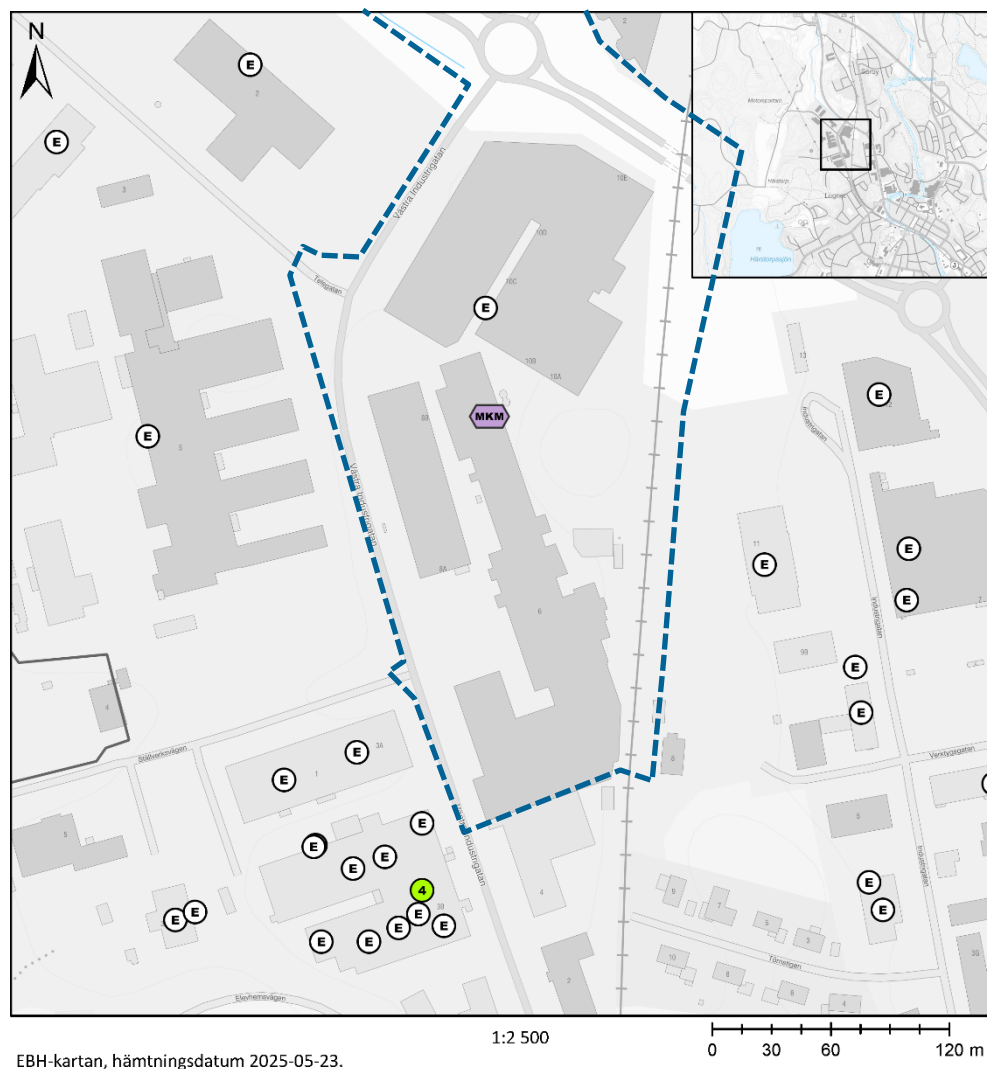
Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan innebär en högre grad av riskhantering än gällande äldre stads- och detaljplaner för kvarteret Huven. Den nya detaljplanen får följande konsekvenser för områdets bebyggelse:

- Riskområde inom 10 meter regleras inom mark för trafik för järnvägsändamål.
- Riskområdet kompletteras med punktplockad mark så att utrymme för fastighetsunderhåll kan genomföras inom kvartersmark.
- Byggnaders tekniska egenskaper regleras i den nya detaljplanen beträffande placering av friskluftsintag och avstängningsbar ventilation.

Förorenad mark

Inom detaljplaneområdet har två punkter identifierats som potentiellt förorenad mark och dessa finns registrerade i registret enligt det så kallade Efterbehandlingsstödet, EBH-stödet. En punkt har identifierats inom fastigheten Huven 4 med id nr. 185156 vars status är identifierad som möjligt föroreningsområde. Den andra punkten med id 109396 återfinns inom fastigheten Karossen 1 vars status omfattas av en delåtgärdad förorening. Inom kvarteret Huven 1 och Huven 4 utfördes 2017 en översiktlig miljöteknisk markundersökning som senare under 2019 följdes upp av en miljöteknisk markundersökning med platsspecifika riktvärden. Inom Karossen 1 avsåg föroreningspunkten 109396 bland annat föroreningar från den tidigare träindustrin på platsen som haft kar för doppning vid träimpregnering på fastigheten.



Utsnitt från kartdatabasen till efterbehandlingsstödet, EBH-stödet.

Konsekvenser

Då den nya detaljplanen avser omvandlingen från ett industriområde till ett nytt handelsområde berör planförslaget mindre känsliga markanvändningar.

Planförslaget uppnår därigenom tidigare utförda saneringsnivåer inom fastigheten Huven 1. Den nya detaljplanen tar även hänsyn till risken för lakning av markföroreningar genom dagvatten vilket belyses i den dagvattenutredning som genomförts till planförslaget. Ett resultat av den nya detaljplanen blir därigenom möjligheten att utföra en ny teknisk hantering av dagvatten med både fördröjning och rening. En konsekvens av den nya detaljplanen skulle då innebära att ett renare dagvatten från kvarteret än dagens förutsättningar.

Radon

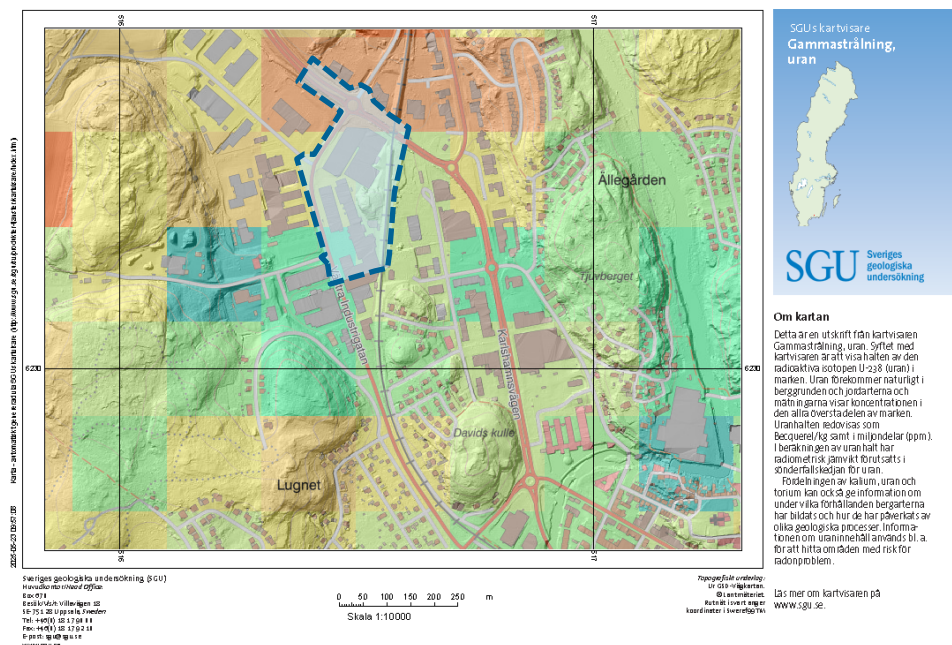
Ronneby kommun har sedan tidigare utfört kommunövergripande kartläggning av radon (Svensk geofysik AB), Kartbilaga 1 och 3 ID-nr. 96700, 1997-10-15. Kartläggningen visar att området som berörs av detaljplaneläggning omfattas av ett område som i huvudsak består av berggrund och moränmark med låg till normal radiumhalt (vitt). Planområdet angränsar i nordväst till ett område (gulskrafferat) med i huvudsak finsand, mjåla eller lera med låg risk för markradon.



Utsnitt från Ronneby kommuns radonkartläggning (Svensk geofysik AB), Kartbilaga 1 och 3 ID-nr. 96700, 1997-10-15. Planområdets läge redovisas inom streckad och transparent figur.

Enligt SGU:s undersökning beträffande gammastrålning för uran visar ett omland kring planområdet på vissa variationer gällande uppmätta strålningshalter. Norr om planområdet förekommer något högre halter medan de södra delarna uppvisar lägre halter i omlandet som hehet. Inom planområdet uppvisar mätningarna dock förhållandevis lägre halter från 43 Bq/kg (ljusgult) till 25 Bq/kg (ljusgrönt). Längs Karlshamnsvägens möte med Sörbybäcken är rutnätet något grovmaskigt där grundlager av morän

och berg förekommer norr om Karlshamnsvägen. Detta gör det sannolikt att nivåerna för gammastrålningen härrör från grundlagren norr om Karlshamnsvägen.



Utsnitt från gammastrålningsundersökningen som utförts av SGU (Sveriges Geologiska Undersökning). Planområdet markeras med blå streckad linje.

Sociala förhållanden

Barnrättsperspektiv

Ett barnrättsperspektiv innebär att alla besluts- och arbetsprocesser är barnrättsbaserade, det vill säga att en barnkonsekvensanalys och eller en prövning av barnets bästa har gjorts. I en prövning av barnets bästa (artikel 3.1) ska flera aspekter utredas och sammanvägas inför beslut.

Från och med 2021 är ett av Ronneby kommuns strategiska mål Barn och ungas behov. Målet harmoniserar med barnkonventionen och uttrycker bland annat att barn- och ungdomsperspektivet prioriteras och är centralt i samhällsplanering och all kommunal verksamhet.

Barns tillgång till service

Vid stadsutveckling behöver barn och ungas perspektiv beaktas även vid utveckling av offentlig och kommersiell service. Ett skäl till detta är att ta hänsyn till barn och ungas möjlighet att själva ta sig till service och fritidsaktiviteter. Detaljplaneområdets läge i staden skapar förutsättningar för äldre barn och unga att själva ta sig till och från området till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Yngre barn berörs i lägre utsträckning av detaljplanen då de är beroende av målsmans sällskap för att röra sig genom stadslandskapet.

Barns rätt till god hälsa och utveckling berörs på flera sätt i detaljplanen dels genom områdets tillgänglighet i staden men också att detaljplanen möjliggör för etablering av idrottshall. Detta involverar även frågan om tillgång till en meningsfull fritid, lek och kultur. Även barns rätt till utveckling berörs genom etableringen av idrottshall.

Barns möjlighet till att uttrycka sin åsikt

Barn och unga ges möjlighet att uttrycka sin åsikt genom Plan- och bygglagens process för att arbeta fram en detaljplan. Regelverket utesluter inte någon samhällsgrupp och på så sätt inkluderas även barn och unga vid planprocessens olika skeden. På detta sätt undviks även frågan om diskriminering av enskilda samhällsgrupper.

Detaljplanens konsekvenser ur ett barnperspektiv

Den nya detaljplanen innebär positiva konsekvenser för barn och unga genom att ny service och idrottsfunktioner tillkommer inom gång- och cykelavstånd från stadens centralare delar. Detaljplanen innebär också en möjlighet att skapa trygga utemiljöer för vistelse båda dag- och kvällstid i anslutning till aktiviteter. En negativ konsekvens för barn och unga är den ojämna standarden på gång- och cykelvägnätet utmed Västra Industrigatan. Detta kan vid ett genomförande av detaljplanen innebära ett tidsmässigt glapp mellan tidpunkterna då standardhöjningar genomförs för olika delsträckor. Detta kan då upplevas som en mer otrygg trafikmiljö där motortrafik inte fullt separeras från gång- och cykeltrafiken.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan berör barn och unga och den grupp av barn som främst berörs är de som själva kan ta sig till och från målpunkter i staden. Etableringen av ett stadsnära handelsområde ökar tillgängligheten för barn och unga genom att minska behovet av att vara bilberoende och öka tillgängligheten via gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafik. Detta främjar barns rätt till en god hälsa genom att möjliggöra alternativa färdmedel så som exempelvis cykel bland vardagstransporterna. Även ambitionen att skapa ett sammanhängande grönt gaturum längs västra Industrigatan bidrar till bättre fysisk och mental hälsa i vardagslandskapet. En positiv konsekvens av detaljplanen är en ökad tillgång på stadsnära service för barn och unga samtidigt som projektet skapar trygghetsskapande resurser för utvecklingen av allmänna platser så som anslutande gaturum.

Barns rätt till fritid, lek och kultur tillgodoses bland annat genom möjliggörandet av en idrottshall i kvarteret. En bredare markanvändning skapar större möjligheter för flera olika grupper av barn att delta i stadslivet där en idrottshall kompletterar det kommersiella utbudet. Planområdets har goda fysiska förutsättningar för att uppnå en god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga vilket gäller både barn och vuxna. Genom att detaljplanen möjliggör en god tillgänglighet för flera

samhällsgrupper undviks samtidigt att olika grupper av barn skulle diskrimineras som en konsekvens av planförslaget. Barn och unga inkluderas i Plan- och bygglagens detaljplaneprocess och får möjlighet att uttrycka sin åsikt genom samråds- och granskningsskedet. I viss utsträckning är barn beroende av sina föräldrar för att uttrycka sin åsikt i detaljplaneprocessen. I detta sammanhang beaktas barn- och ungas åsikter i samma utsträckning som vuxna personers synpunkter på planförslaget.

Lek och rekreation

Detaljplaneområdets befintliga förutsättningar som industriområde innebär att det är förhållandevis långt till områden för lek och rekreation. Närmsta sammanhängande rekreationsområde är strövstigarna på Runhöjden cirka 500 meter sydväst om planområdet. Andra områden för rekreation och lek är Snäckebacken i Ronneby centrum ungefär en kilometer sydöst om planområdet.

Konsekvenser

Förslaget till ny detaljplan påverkar inte befintliga omkringliggande områden för lek och rekreation. Istället innebär planförslaget en förändring av markanvändningen från en sluten industriell verksamhet till en mer publik verksamhet med kommersiellt tillhandahållen rekreation samt idrottshall. Planförslaget innebär på så sätt en utökning av utbudet för lek och rekreation och kompletterar allmänna funktioner för lek och rekreation i staden.

Service

Offentlig service

Detaljplaneområdets placering i den norra delen av Ronneby stad skapar förutsättningar för att nå offentlig service inom ett cykelavstånd på 500 – 1000 meter. Utmed Karlshamnsvägen nås offentlig förvaltning så som Ronneby stadshus. Annan offentlig service så som vårdcentral, tandläkare och skola finns inom 1200 meter från planområdet.

Konsekvenser

Den nya detaljplanen har ett grundläggande syfte som omvandlingsområde till handelsområde med kommersiell service, men innebär samtidigt kompletterande offentlig service så som exempelvis idrottshall. I den detaljplan får kvartersmarkens huvudman regleras vilket innebär möjligheten till offentlig service inom idrottshallens område. Även markanvisningar som kontor och centrumändamål möjliggör för viss offentlig service. Sammantaget innebär den nya detaljplanen inte bara en utökning av den norra stadens kommersiella service utan skapar även möjligheter till offentlig service.

Kommersiell service

Detaljplaneområdet utgör i sig självt en del av handelsstråket utmed Karlshamnsvägen där ytterligare kommersiell service finns i Ronneby centrum cirka en kilometer sydöst om planområdet. Även norr om planområdet återfinns ytterligare kommersiell service inom handelsområdet viggen cirka en och en halv kilometer norr om planområdet.

Konsekvenser

Omvandlingen från industriområde till ett handelsområde med varierade verksamheter skulle stärka handelsstråket utmed Karlshamnsvägen och bidra till att binda samman handelsområdet Viggen vid Europaväg E22 med stadskärnan. Den nya detaljplanen skulle på så sätt bidra till ett mer varierat kommersiellt utbud inom ett tillgängligt geografiskt avstånd för en stor del av stadens befolkning. Detaljplanen innebär möjligheten att etablera detaljhandel men även detaljhandel med livsmedel vilket följer en strategisk utveckling längs Karlshamnsvägen och som särskiljer sig från inriktningen för handelsområdet Viggen som mer avser sällanköpshandel.

Posttjänster

Den samhällsomfattande posttjänsten innebär bland annat att placering och standarder finns för mottagande av post i samhället. Det är därför viktigt att posten ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare.

Konsekvenser

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus tas posten emot i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon. Det är positivt om rundkörsel möjliggörs inom kvartersmarken för att undvika backande fordon. Vid planens genomförande ska PostNord kontaktas i god tid för dialog gällande postmottagningen.

8 Ansvar och genomförande

Mark- och utrymmesförvärv

Förslaget till ny detaljplan aktualiserar inte utrymmesförvärv gällande kvartersändamål då föreslagna användningsgränser för kvartersmark följer gällande fastighetsgränser för Huven 1 och Huven 4. Inom mark för järnvägsändamål ägs sedan tidigare marken för Blekinge kustbana av Trafikverket medan tryckbankarna på spårområdets västra sida ägs av Ronneby kommun. Förslaget till ny detaljplan följer på så sätt rådande markägoförhållanden och förutsätter inte nya mark- eller utrymmesförvärv. Skulle däremot frågan aktualiseras i framtiden om att överföra del av

Ronneby 22:1 som idag ägs av Ronneby kommun till Ronneby 26:1 som ägs av Trafikverket, förhindrar inte den nya detaljplanen ett sådant markförvärv inom kvartersmark för järnvägsändamål.

Fastighetsrättsliga frågor

Till gruppen sorteras sådant som berör fastighetsrättsliga frågor, i första hand fastighetsindelning och rättigheter så som servitut och ledningsrätter.

Förändrad fastighetsindelning

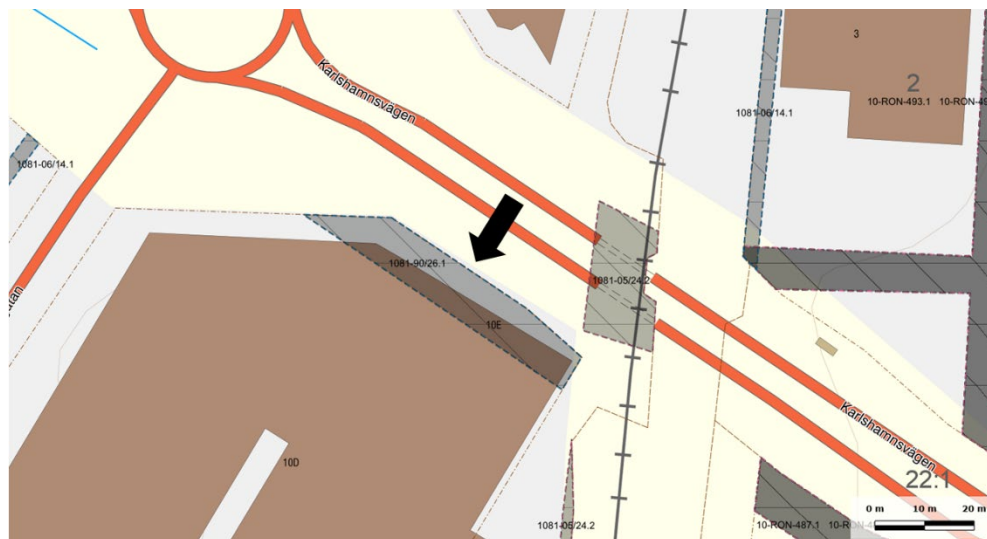
Förslaget till ny detaljplan följer gällande fastighetsgränser och aktualiserar på så sätt inte en förändrad fastighetsindelning för att kunna genomföras.

Rättigheter

Inom detaljplaneområdet finns flera rättigheter där det den nya detaljplanen tar hänsyn till befintliga rättigheter så att rättigheternas utsträckning och funktion ska kunna kvarstå.

Rättigheter inom Huven 4

I den norra delen av fastigheten Huven 4 finns ett rättighetsområde för underjordiska ledningar som bland annat avser Sörbybäckens kulvert. Den nya detaljplanen tar hänsyn till rättighetsområdet genom att reglera detta inom kvartersmark med gemenskapsbestämmelse gällande markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Bestämmelsen kompletteras med punktprickad mark där byggnad inte får placeras för att möjliggöra åtkomst och underhåll av ledningarna i rättighetsområdet.

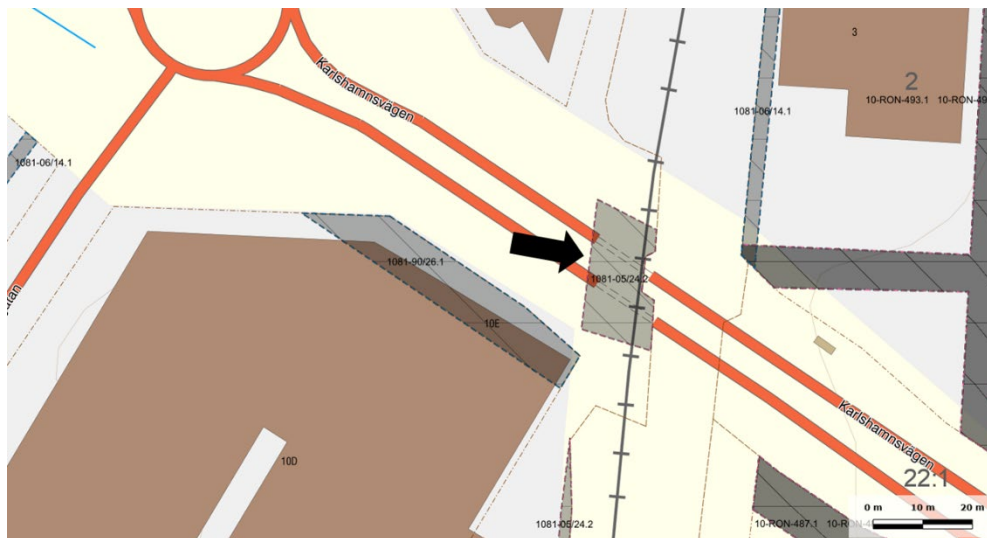


Kartbilden visar kv. Huven 4 där det aktuella rättighetsområdet markerats med svart pil.

Rättigheter inom Ronneby 22:1

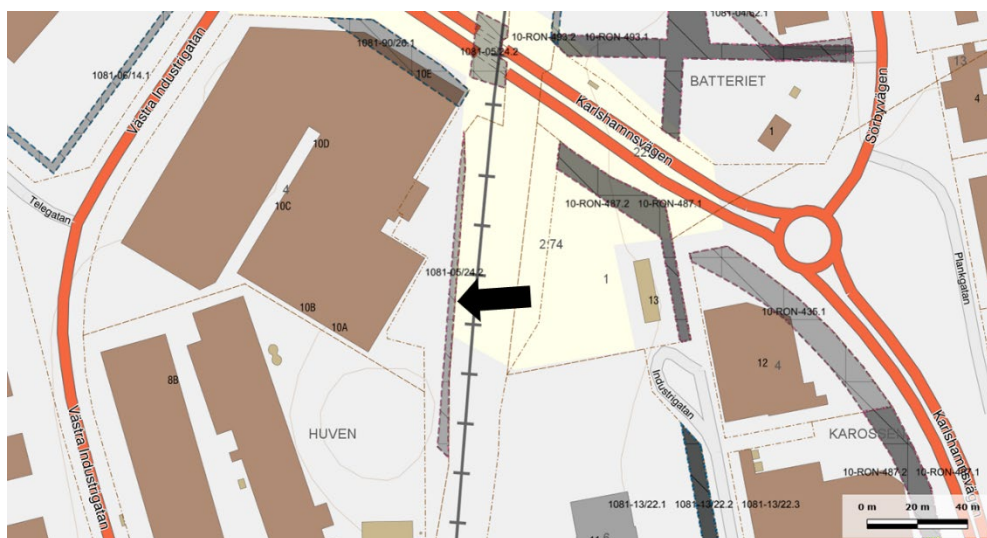
Inom fastigheten Ronneby 22:1 berörs rättighetsområdet längs med Blekinge kustbana på två platser. I den norra delen av detaljplaneområdet finns en rättighet gällande järnvägsbro. Rättigheten kom till i samband med att järnvägsbron flyttades efter att kustbanan breddats till normalspårig

järnvägstrafik. Brons placering kom då att hamna utanför fastigheten Ronneby 26:1 som ägs av Trafikverket. Den nya placeringen kom då att föranleda behovet av ett rättighetsområde för järnvägsbron. Förslaget till ny detaljplan tar hänsyn till detta rättighetsområde som inom Ronneby 22:1 förläggs allmän plats för huvudgata med egenskapsbestämmelsen om markreservat för bro för allmännyttig trafik.



Kartbilden visar kv. Huven 4 där det aktuella rättighetsområdet för bro till Blekinge kustbana markerats med svart pil.

I detaljplaneområdets mellersta del finns ytterligare ett rättighetsområde utmed den västra sidan av Blekinge kustbana. Detta rättighetsområde tillika ett officialservitut avser rätten att begränsa vegetation och träd till maximalt två meter över rälsens överkant samt beskärning av grenar närmare än fem meter från strömförande anläggningsdelar. Rättigheten innebär också en begräsning då byggnader eller anläggningsdelar inte får uppföras så att järnvägsanläggningen äventyras.

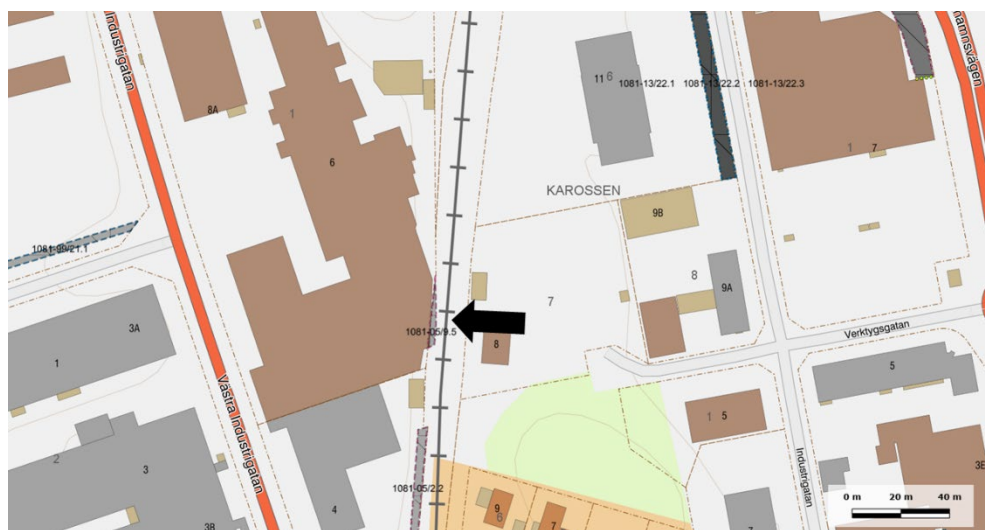


Kartbilden visar den södra delen av kv. Huven i anslutning till Ronneby 22:1 och Ronneby 26:1 där aktuellt rättighetsområde för beskärning av vegetation och restriktioner för placering av bebyggelse utmed Blekinge kustbana markerats med svart pil.

Den nya detaljplanen tar hänsyn till rättighetsområdet som i sin helhet placeras inom kvartersmark för järnvägsändamål. Den nya detaljplanen tar även ytterligare hänsyn till frågan om åtkomst vid underhåll av bebyggelse inom kvartersmark där förgårdsmark regleras med syfte att möjliggöra ett rimligt utrymme för underhåll av kvarterets bebyggelse utan att behöva inverka på järnvägsanläggningen.

Rättigheter inom Ronneby 26:1

Inom fastigheten Ronneby 26:1 finns en rättighet att underhålla och vid behov förnya skärmtak inom det aktuella rättighetsområdet. Då den nya detaljplanen avser en omvandling av bebyggelsen kan även behovet av rättighetsområdet förändras. Förslaget till ny detaljplan utgår ifrån att delar av den tidigare industribebyggelsen rivs och ersätts med ny bebyggelse för bland annat detaljhandel. Detta innebär att ny bebyggelse placeras längre ifrån spårområdet än nuvarande bebyggelse och att rättighetsområdet därmed kan komma att behöva ses över i proportion till vilken befintlig bebyggelse som sparas eller inte.



Kartbilden visar Ronneby 26:1 i anslutning till kv. Huven 1 där det aktuella rättighetsområdet för bro till Blekinge kustbana markerats med svart pil.

Tekniska frågor

Till gruppen hör de delar av genomförandet av detaljplanen som avser anläggningar och infrastruktur av teknisk karaktär inklusive projektering av exempelvis allmän plats.

Tekniska åtgärder

Detaljplaneområdet är sedan tidigare anslutet till teknisk infrastruktur så som el-, tele-, fiberanslutning, fjärrvärme, dricksvatten- och spillvattennät. Den

nya detaljplanen förutsätter dock ytterligare tekniska åtgärder för dagvattenssystemet. Tekniska anläggningar för fördröjning, reglering och rening av dagvatten behöver anläggas inom kvartersmark för att hantera framtida skyfall och översvämningssituationer. Ytterligare tekniska åtgärder kan komma att vara aktuella även inom allmän plats för gata i samband med genomförandet av ombyggnader utmed Västra Industrigatan.

Vid en ökad användning av elfordon kan en förstärkning av elnätet komma att bli aktuellt i samband med en framtida utbyggnad. Hur mycket och på vilket sätt påverkas av en eventuell etappindelning av utbyggnaden mellan Huven 1 och Huven 4. För att kunna förse kvarteret med elförsörjning i ett större perspektiv avsätts en del av kvartersmarken för teknisk anläggning i form av transformatorstation. Även tillkommande belysning kan föranleda tekniska åtgärder för områdets elnät.

Utbyggnad allmän plats

Allmänna platser så som gatumark och naturmark är sedan tidigare utbyggda i detaljplaneområdet. Den nya detaljplanen aktualiserar en utveckling av framför allt gatumark till följd av en ökad trafikbelastning i korsningssituationer. Detaljplanen föranleder också andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder av teknisk natur så som exempelvis kantstenssättning av gång- och cykelbanor. En utbyggnad av allmän plats skulle kunna etappindelas tillsammans med åtgärder även utanför planområdet längs Västra Industrigatan, men den nya detaljplanen förutsätter inte att en utbyggnad delas in i etapper.

Utbyggnad vatten och spillvatten

Detaljplaneområdet omfattas sedan tidigare av kommunalt verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten och är anslutet till det kommunala nätet dricksvatten- och spillvattennätet. Områdets översvämningssituationer till följd av skyfall påverkar främst dagvattenssystemet då hantering av dagvatten sker separat från spillvattennätet.

Utbyggnad dagvattenssystem

Fastighetsägaren ansvarar för anläggande av framtida dagvattenanläggning inom den egna fastigheten. Ronneby kommun ansvarar för anläggande av dagvattenanläggningar inom allmän platsmark. Ronneby Miljö och Teknik AB är kommunens VA-huvudman och ansvarar för anläggande av nödvändiga dagvattenledningar som ingår i det kommunala VA-nätet.

Utbyggnaden av dagvattenssystemet inom kvartersmark innebär att nya fördröjningsmagasin behöver anläggas tillsammans med flödesregulatorer. Enligt den dagvattenutredning som upprättats till detaljplanen placeras nya magasin i form av kassetter under nya parkeringsytor för besöksparkeringar. Enligt dagvattenutredningen föreslås också en grov höjdsättning av markens nivå för att styra vattnets flödesriktningar.

Renhållning

Planområdet ansluts till det kommunala systemet som Ronneby Miljö & Teknik AB ansvarar för. För att avfallshanteringen ska ske ändamålsenligt utformas den i dialog med Miljöteknik och kommunens bygglovshandläggare, samt i enlighet med *Föreskrifter om avfallshantering för Ronneby kommun* och bilaga 1 och 2 i *Handbok för avfallsutrymmen - Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation* (framtagen av Avfall Sverige).

Förutsättningar för solenergi

Detaljplaneområdet bedöms ha goda naturliga förutsättningar för produktion av solenergi. Då detaljplanen avser omvandlingen till ett handelsområde med möjlighet för stora takytor finns också förutsättningar för solcellsanläggningar på tak. Detaljplaneområdets närhet till inflygningsområdet för Blekinge Flygflottilj kan innebära begränsningar för monteringen av solceller. Dock är planområdet i sin helhet förlagt utanför Försvarsmaktens påverkansområde för buller eller annan risk.

Ekonomiska frågor

Gruppen avser frågor av ekonomisk karaktär som har inverkan på genomförandet av detaljplanen och dess fortsatta förvaltning. Här hör även beskrivning av ekonomiskt ansvar för olika delar av genomförandet.

Planekonomisk bedömning

Framtagandet av den nya detaljplanen inklusive tillhörande utredningar bekostas enligt planavtal. Genomförandet av detaljplanen innebär kostnader för rivning, ombyggnad och nybyggnad inom kvartersmark och kan även föranleda ombyggnader av gaturummet längs Västra Industrigatan. Den nya detaljplanen innebär en betydande samhällsekonomisk vinst då befintliga markresurser återanvänds för ett nytt syftet i ett geografiskt strategiskt läge med befintlig infrastruktur.

En sammanfattning av detaljplanens samhällsekonomiska vinster är:

- Hushållande med befintliga markresurser. Jungfrulig mark behöver inte tas i anspråk för handel och service.
- Resurshushållning med historiska investeringar i infrastruktur.
- Befintlig bebyggelse med relativt lågt nyttjande omvandlas för nya ändamål med högre grad av nyttjande för fler samhällsgrupper.
- En ökad tillgänglighet till handel och service inom gång- och cykelavstånd för stadens invånare.
- Trygghetsskapande åtgärder genom ökad trafiksäkerhet, belysning och gröna gaturum.

- Utökade möjligheter att ta omhand dagvatten uppströms i ledningsnätet. En samhällsvinst med mindre konsekvenser vid översvämning och skyfall för befintlig bebyggelse nedströms i systemet.
- En ny rening av dagvatten bidrar till förbättringar av vattendragens kemiska status, däribland Ronnebyån.
- Detaljplanen bidrar till en ny stadsentré utmed Karlshamnsvägen vilket kan bidra till trygghetsskapande och sociala värden.

Planavtal

Detaljplanen har arbetats fram genom planavtal daterat 2025-05-20 mellan Ronneby kommun och Prisma Construction AB. Ronneby kommuns kostnader för att utarbeta detaljplanen har därför bekostats enligt planavtalet. För lovgivning enligt detaljplanen tas därför inte ut någon planavgift.

Drift allmän plats

Ronneby kommun är huvudman för allmänna platser i detaljplaneområdet och ansvarar för driften av dessa.

Drift vatten och spillvatten

Detaljplaneområdet omfattas av kommunalt verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. Det är den kommunala VA-huvudmannen Ronneby Miljö & Teknik AB som ansvarar för drift av vatten- och spillvattennätet inom dessa utpekade verksamhetsområden.

Drift dagvatten

Fastighetsägare ansvarar för drift och underhåll av dagvattenledningar och -anläggningar som finns belägna inom kvartersmark. Detta innefattar exempelvis rännalar, brunnar, ledningar och eventuella fördröjningsmagasin som är kopplade till den egna fastigheten.

Ronneby kommun ansvarar för drift och underhåll av dagvattenanläggningar inom allmän platsmark, i den mån dessa inte omfattas av det kommunala VA-kollektivet.

Ronneby Miljö och Teknik AB, som är kommunens VA-huvudman, ansvarar för drift och underhåll av de dagvattenledningar och anläggningar som ingår i det kommunala vatten- och avloppsnätet och är belägna inom allmän platsmark.

Organisatoriska frågor

Denna grupp avser hur genomförandet av detaljplanen är organiserat. Det kan exempelvis handla om frågor kring ansvar för genomförandet, avtal och tidsramar.

Ansvarsfördelning

Genomförandet av detaljplanen innebär följande ansvarsfördelning fördelat på respektive aktör.

Ronneby kommun

- Detaljplaneläggande myndighet
- Mark- och exploateringsfrågor
- Utbyggnad inom allmän plats

Ronneby Miljö & Teknik AB

- Utbyggnad av vatten och avlopp inom allmän plats
- Utbyggnad av elnät
- Utbyggnad av fibernät

Exploatör

- Nybyggnads-, ombyggnads och rivningsarbeten inom kvartersmark
- Utbyggnad av dagvattensystem inom kvartersmark

Tidplan

Planen hanteras enligt ett standardförfarande och kan antas av kommunstyrelsen under första kvartalet 2027.

- Beslut om samråd, kvartal 2, 2026
- Samråd, kvartal 2 – 3, 2026
- Beslut om granskning, kvartal 3, 2026
- Granskning, kvartal 3 – 4, 2026
- Beslut om antagande, kvartal 4, 2026
- Laga kraft, kvartal 1, 2027

9 Medverkande tjänstepersoner

Vid framtagandet av detaljplanen har planarkitekt Peter Robertsson, planarkitekt Karla Hentzel, stadsarkitekt Helena Revelj och planchef Kristina Eklund medverkat tillsammans med representanter för Ronneby Miljö & Teknik AB samt Mark- och exploateringsenheten.

Peter Robertsson
Planarkitekt

Kristina Eklund
Planchef