

## **Detaljplan för Ronneby 25:11 m.fl (Kilen) Ronneby kommun, Blekinge län**

### **GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2**

Detaljplaneförslaget, upprättat 2015-05-18 och reviderat 2015-08-27 samt 2015-10-22 har varit utställt för granskning under tiden den 11 december 2015 t.o.m. den 31 december 2015. Myndigheter och berörda fastighetsägare m.fl. har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget. Detaljplanen handläggs enligt normalt planförfarande. Detaljplanehandlingarna fanns under granskningstiden tillgängliga på kommunens webbplats, Plan- och byggenhetens expedition och Ronnebys bibliotek. Planförslaget annonserades i lokaltidningarna den 11 december.

Yttranden har inkommit från **Länsstyrelsen, Kommunstyrelsen, Skanova, Trafikverket, Miljö- och hälsoenheten, Miljöpartiet de gröna, Ronnebyhus** samt **Ronny Pettersson**.

**Skanova och Miljö- och hälsoenheten** har inget att erinra mot planförslaget.

Förutom Länsstyrelsen yttrande som redovisas i sin helhet, följer nedan en sammanfattning av inkomna yttranden.

#### **Länsstyrelsens samlade bedömning och synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning**

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig över planförslaget, senast 2015-10-27. Länsstyrelsen hade då erinringar beträffande planens hantering av frågor om markföroreningar och risker för översvämning och erosion. Kommunen har bearbetat planförslaget på dessa punkter, på ett sådant sätt att länsstyrelsens erinringar inte längre kvarstår.

I övrigt gäller yttrandet daterat 2015-10-27.

#### **Motiv för bedömningen**

##### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

##### **Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion**

###### *Förorenad mark*

Kommunen har tagit fram en åtgärdsutredning för efterbehandling av föroreningar. Utredningen innehåller mätbara mål för avhjälpandeåtgärder samt bedömning av lämpliga metoder för avhjälpande. Kontroll av efterbehandlingen sker genom tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen anser att kraven på sanering av markföroreningarna har förtydligats på ett sådant sätt som krävs enligt Plan- och bygglagen. Planbestämmelsen a1 på plankartan bör hänvisa till relevant utredning (Riskbedömning och åtgärdsutredning för kv. Kilen i Ronneby kommun, WSP 2015-12-07).

### *Översvämning och erosion*

Kommunen har uppdaterat planhandlingarna sedan föregående granskningstillfälle bl.a. med den senaste versionen av översiktlig översvämningsskartering för Ronnebyån (2015). Den tidigare allvarliga riskbilden där översvämningssområdet vid högsta beräknade flöde nådde in över området med kvarterersmark i har därmed förbättrats betydligt. Enligt den nya översvämningsskarteringen för Ronnebyån beräknas översvämningssområdet inte nå lika högt utan lämnar en ca 10 m bred marginal till kvarterersmarken. Länsstyrelsen bedömer detta som ett betryggande avstånd med hänsyn till erosionsrisk vid högsta beräknade flöde för Ronnebyån och därmed att erosionsrisken inte behöver utredas vidare innan planen antas. I planhandlingarna beskrivs temporära vallar som en möjlighet att skydda mot tillfälliga översvämningar upp till 4-5 meter över havsnivån. I geotekniskt PM för Kv. Kilen Ronneby (2011-12-01) konstateras att jordmaterialet i planområdet har låg stabilitet vilket medför att all tillförd last orsakar sättningar. Det är därför lämpligt att erforderliga stabiliseringsåtgärder genomförs innan skyddsvallar uppförs.

#### **Kommentar:**

**Planbestämmelsen a1 ändras och får lydelsen: Bygglov får ej ges till åtgärder som innebär en väsentlig ändring av markens användning förrän markföroreningar har avhjälpits i enlighet med mätbara åtgärds mål i rapporten "Riskbedömning och åtgärdsutredning för kv. Kilen i Ronneby kommun, WSP 2015-12-07".**

**Kommunstyrelsen** anser att planbestämmelse f1 *Tillbyggnader till Röda Magasinet särskilt skall beakta byggnadens karaktärsdrag* skall utgå för att göra planen mera flexibel.

#### **Kommentar:**

**Planbestämmelse f1 *Tillbyggnader till Röd Magasinet särskilt skall beakta byggnadens karaktärsdrag* föreslås utgå. Avsnitt *Byggnadskultur och gestaltning i planbeskrivningen* revideras med anledning av att planbestämmelse f1 utgår.**

**Trafikverket** bedömer att kommunen har beaktat och tillgodosett flera av våra synpunkter. Trafikverket vill utifrån den nya granskningshandlingen framföra följande:

#### **Tillgänglighet**

Trafikverket ser positivt på att detaljplanen medger en förbindelse (bro) över järnvägsanläggningen för att tillgodose god tillgänglighet mellan Kilenområdet och stationen. Ytterst är det kommunen som ansvarar för att området får en god och trafiksäker tillgänglighet till viktiga målpunkter för området. Detaljplanen är inte styrande för bostäder utan möjliggör flera olika användningsområden där det av handlingarna framgår att marknaden är styrande för vad som kan bli aktuellt. Trafikverket har inte fått några signaler om att det i nuläget är aktuellt att planera vidare för en broförbindelse över järnvägen utan tolkar det som att behovet får utvisas utifrån vilket huvudsakligt ändamål området kommer att få. Trafikverket anser att det bör göras en mer övergripande analys av Kilenområdets och angränsande områdens behov och tillgänglighet till viktiga målpunkter i staden där även möjlighet att ersätta nuvarande plankorsning nordväst om stationen bör utredas. Trafikverket medverkar gärna i en sådan dialog men anser att det är kommunen som måste initiera och driva frågan utifrån stadens utveckling och behov. Precis som Trafikverket har framfört i tidigare yttrande ses Kilenområdets tillgänglighet till stationen vara godtagbar med rimliga gångavstånd även utan en ny

broförbindelse. Trafikverket noterar att den planerade gång- och cykelförbindelsen mellan Kilenområdet och Fredriksbergsbron har utgått utan vidare motivering eller vad det får för konsekvenser för områdets tillgänglighet. Trafikverket anser att denna förbindelse bör återinföras i planen. Med hänsyn till ovanstående resonemang anser Trafikverket att det i nuläget inte är motiverat att skriva fram en avsiktsförklaring avseende ny broförbindelse över järnvägen. Kommunen får initiera frågan när genomförande är aktuellt där vidare dialog får föras kring förutsättningar, genomförbarhet, nyttor, kostnader och finansiering etc. där avtal kommer behöva upprättas.

### **Stängsling**

Det är mycket viktigt är att hela järnvägsområdet säkras mot spårspilling genom uppförande av panelstängsel. Trafikverket ser positivt på att plankartan har kompletterats vad gäller bestämmelsen att stängsel ska finnas men anser att detta måste gälla även för det område som medger bro, liksom för området under Fredriksbergsbron där bestämmelsen för stängsel saknas. Trafikverket anser att plankartan måste revideras i detta avseende. För att möjliggöra för en broanslutning kan tilläggas en bestämmelse om att öppning för broanslutning får ske.

En förutsättning för exploatering enligt detaljplanen är att stängsel/plank uppförs *innan* byggnation. Trafikverket anser att detta ska framgå av plankartan. Enligt Trafikverkets krav ska stängsling ske i form av ett 2 meter högt panelstängsel. Kommunen hänvisas att kontakta Trafikverkets projektledare underhåll, Ola Malmberg, tel: 010-123 90 15, avseende stängslets utformning, omfattning, uppförande och finansiering.

### **Buller**

Enligt Trafikverkets tolkning av regeringens beslut om nya riktvärden för trafikbuller ska alla planer som påbörjats innan den 2 januari 2015 framtas enligt proposition 1996/97:53. Vi vidhåller således tidigare bedömning att eftersom arbetet med aktuell detaljplanen påbörjades innan 2015-01-02 är det infrastrukturproposition 1996/97:53 som ska följas avseende riktvärden för trafikbuller inom planområdet. Om kommunen ändå väljer att planera utifrån de nya riktvärdena måste detta tydligt framgå av både planbeskrivningen och plankartan. Trafikverket anser att planen måste kompletteras i detta avseende och att bestämmelse dB(A) "Gällande riktlinjer för buller skall följas" ändras till "Gällande riktlinjer för buller enligt förordning 2015:216 skall följas".

Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

### **Cykeltrafik**

Trafikverket noterar att gång- och cykelförbindelsen mellan Kilenområdet och Fredriksbergsbron har utgått ur planen. Trafikverket ställer sig frågande till detta då det försämrar tillgängligheten för gående och cyklister samt innebär en sämre koppling mellan Kilenområdet och andra stadsdelar inklusive station och bussterminal. Trafikverket anser att förbindelsen bör återinföras i planen.

### **Markreglering**

Av detaljplanen framgår att kommunen önskar förvärva en del av Trafikverkets fastighet Ronneby 26:1 för parkeringsändamål. För vidare information och upprättande av fastighetsregleringsavtal hänvisas kommunen att kontakta Trafikverkets markförhandlare Christoffer Gustafsson, tel: 010-123 90 37.

**Kommentar:**

**Kommunen är överens med Trafikverket att det bör göras en mer övergripande analys av Kilenområdets och angränsande områdens behov och tillgänglighet till viktiga målpunkter i staden där även möjlighet att ersätta nuvarande plankorsning nordväst om stationen bör utredas. Planbeskrivningen revideras med hänsyn till detta. Plankartan revideras inte med hänsyn till den borttagna gång- och cykelvägen. Kommunen är också överens med Trafikverket om stängsling av järnvägen. Plankartan revideras. Kommunen är inte överens med Trafikverket om tolkning av tidpunkten för när bullerbestämmelser enligt SFS 2015:216 började gälla men förtydligar bullerbestämmelsen med lydelsen ”Gällande riktlinjer för buller enligt förordning 2015:216 skall följas” Kommunen återkommer till Trafikverket avseende köp av mark intill Frediksbergsbron.**

**Miljöpartiet De Gröna i Ronneby** har ett antal detaljsynpunkter, bl.a. att Röda Magasinet skall förses med solceller, att nybebyggelse i området skall utföras som trähus, att ett antal studentlägenheter skall byggas samt att tak som inte får solceller skall utföras som ”gröna tak”.

**Kommentar:**

**Synpunkterna påverkar inte utformningen av detaljplanen. Vissa frågor ex vis solceller och gröna tak inryms i de C2C-mål som tagits fram för Kilen. Andra frågor ex vis trähus avgörs i exploateringsavtal som upprättas i samband med försäljning av mark.**

**Ronnebyhus** anser att varsamhets- och skyddsbestämmelserna avseende Röda Magasinet är väldigt detaljerade och kan innebära begränsningar och svårigheter att transformera byggnaden till en lokal som uppfyller dagens behov. Planbeskrivningen bör hållas mer öppen för att istället kräva att sakkunnig medverkar i projektering- och bygglovsprocess. Det kan regleras i exploateringsavtal. Då ingen utredning ännu genomförts av det Röda Magasinets byggnadsantikvariska värde kan rivningsförbudet ses som en väldigt hämmande bestämmelse. Rivningsförbudet bör tas bort. Utredning bör istället göras för att stärka hanteringen av varsamhets- och skyddsbestämmelserna. Ronnebyhus delar Länsstyrelsens bedömning att markstabilitet och vibrationsförhållanden bör utredas mer i planförfarandet och inte överlämnas till exploateringskedet. Det är av vikt att framtida exploatörer initialt ser hur markstabilitet och vibrationsförhållanden är som helhet inom hela ytan för kvartersmark BCDHKRS. Ronnebyhus anser vidare att borttagandet av ny plankorsning indikerar kommunens ställningstagande att lämna tanken på en aktiv koppling till järnvägsstationen. Detta ändrar totalt förutsättningarna för att skapa den knutpunkt med kollektivtrafik, förbindelsestråk, och rörelseflöden i området som samrådshandlingarna möjliggjorde. En bro, dessutom väldigt hög för att komma över elledningar, över järnvägsområdet kommer aldrig fungera som de rörelseflöden en övergång i markplan kan åstadkomma. Enligt samrådsredogörelsen framkommer det att Trafikverket anser det nödvändigt att frågan ”bör studeras i ett helhetsperspektiv ” innan de kan fatta ett slutligt beslut i frågan om t. ex. bygga ny, förändra eller slopa plankorsning. Ronnebyhus tycker att det är anmärkningsvärt att denna så fundamentala del av detaljplanen lämnas därhän utan prövning. Nuvarande förändringar i detaljplanen innebär på ett dramatiskt sätt att helt andra åtgärder för att ”aktivera området” måste tillskapas. Under rubriken *planeekonomi* framgår det inte klart om kommunens kostnader för dessa åtgärder kommer belastas exploatören.

**Kommentar:**

Planbestämmelserna som reglerar om- och tillbyggnaden av Röda Magasinet anses vara tillräckligt flexibla för att hantera framtiden för magasinet. Planbestämmelse f<sub>1</sub> föreslås dock tas bort för att öka planens flexibilitet. Det anses inte nödvändigt att utreda markstabilitet och vibrationsförhållanden mer innan detaljplanen antas. Borttagandet av ny plankorsning indikerar inte på något sätt kommunens ställningstagande att lämna tanken på en aktiv koppling till järnvägsstationen. Naturligtvis ändras förutsättningarna men närheten till stationen och resecentrumet innebär nog att flödet av fotgängare m.m. från de nya bostäderna samt verksamheterna i närområdet kommer att skapa mötesplatser. Kommunen behöver arbeta med framtida exploatörer för att ”aktivera området”. Priset kommunen tar för marken avgörs i förhandlingar mellan kommunen och framtida exploatörer.

**Ronny Pettersson, Panfljoten 1 cirka 1300 meter från Kilenområdet**, anser bl.a. att det inte kan vara rimligt att låta utvecklingen av ett strategiskt bostadsområde vara helt beroende av bevarandet av Röda Magasinet. Han undrar vilka hinder det finns att göra den ”Nya” Fridhemsvägen till en gårdsgata. Han tvivlar på att en detaljplan skall ta upp frågor om fördelning av kostnader exvis för fastighetsförrättningar m.m. Han anser även att det nya bostadsområdet inte kommer att nå sin fulla potential om inte en enkel kommunikationsled (dvs en enkel plankorsning) till stationsområdet kan etableras. Att då i detaljplanen frånskriva sig möjligheten till en plankorsning förefaller mindre klokt. Han tycker att kommunen skall ta upp en ny diskussion med Trafikverket för att finna en kompensatorisk lösning innebärande att en befintlig plankorsning byggs om och ”kvittas” mot denna nya. Han påminner sig att motsvarande lösningar gjordes i samband med att den nya järnvägsbron byggdes varvid två plankorsningar försvann. Han tycker att formuleringen ”nya byggnader i området byggs i enlighet med principerna i konceptet Cradle to Cradle®” är för kategoriskt formulerat. Under förverkligandet av detaljplanen kan det finnas intresserade exploatörer som har andra idéer hur man kan bygga minst lika miljömässigt och efter principer som bär andra namn än Cradle to Cradle®. Han anser att hans synpunkter måste anses vara av så allvarlig art att förslaget till detaljplan dras tillbaka i avvaktan på resultat från överläggningar med Trafikverket.

**Kommentar:**

**Kommunens bedömning är att utvecklingen av området inte störs av framtida planer för Röda Magasinet. Detaljplanen utgör inget hinder att göra ”nya Fridhemsvägen” till gågata. Planbeskrivningen skall ge bl. a. lantmäteriet riktlinjer om hur detaljplanen skall genomföras. Trafikverket är bestämt i sin inställning till övergångar över spåren. Principerna i Cradle to Cradle® utgör inga hinder för andra idéer om hur man bygger hållbart. Synpunkterna föranleder inga ändringar i detaljplanen.**

**SAMMANFATTNING:**

Detaljplanen föreslås revideras enligt följande:

**Plankarta**

- **Planbestämmelsen a1 ändras och får lydelsen: Bygglov får ej ges till åtgärder som innebär en väsentlig ändring av markens användning förrän markföroreningar har avhjälpats i**

enlighet med mätbara åtgärds mål i rapporten ”*Riskbedömning och åtgärdsutredning för kv. Kilen i Ronneby kommun, WSP 2015-12-07*”.

- Plankartan revideras avseende sträckning längs järnvägen som avses stängslas.
- Planbestämmelsen utfart och stängsel revideras och får ny lydelse: *Stängsel/plank ska finnas. Grind/öppning får anordnas för in/utfart till spårområdet samt uppgång till bro vid stationsområdet.*
- Planbestämmelsen f<sub>1</sub> *Tillbyggnader till Röda Magasinet särskilt skall beakta byggnadens karaktärsdrag* utgår.
- Bullerplanbestämmelsen får ny lydelse: ”*Gällande riktlinjer för buller enligt förordning 2015:216 skall följas*”

#### Planbeskrivning

- Avsnitt *Planekonomi* revideras och får ny lydelse: *Planen möjliggör en ny bro över järnvägen intill stationen. Bron innebär även att perrongen behöver breddas vilket i sin tur innebär att spår 2, 3 och eventuellt även 4 måste flyttas. En avsiktsförklaring som ger inriktning för ansvar och kostnader tecknas mellan Trafikverket och kommunen efter kommunen genomfört en analys av Kilenområdets och angränsande områdens behov och tillgänglighet till viktiga målpunkter i staden där även möjlighet att ersätta nuvarande plankorsning nordväst om stationen utreds. Avsiktsförklaringen ligger sedan till grund för ett medfinansieringsavtal som tecknas när åtgärden är aktuell för vidare projektering och genomförande.*
- Avsnitt *Byggnadskultur och gestaltning* i planbeskrivningen revideras: *Planen skall tolkas så att man även ska kunna bygga till ”Röda Magasinet ex vis enligt den skiss som ALoCo tog fram under arkitektuppdraget (se nedan). Som man ser av skissen tar ALoCo upp en del av byggnadens karaktärsdrag i sitt förslag. En sådan tillbyggnad regleras med bestämmelserna i 2 kap 6 § PBL.*

Planförslaget har ändrats efter granskningsutställning. Ändringen bedöms inte vara av sådan art att ny granskning behövs.

Följande anses vara behöriga sakägare och har synpunkter mot förslaget som kvarstår: **Leif Zagerholm (Zebra 3 och 14)** samt **Per och Jessica Petersson (Vallmon 4)**.

Följande anses inte vara behöriga sakägare och får beslutet att anta detaljplanen för kännedom: **Fastighetsägarna** samt **Ingrid & Thomas Persson (Eken 23)**, **Ronny Pettersson (Panflöjten 1)** samt **Ronnebyhus**.

Följande har inkommit med synpunkter under planprocessen och bedöms inte ha några erinringar mot detaljplanen och får beslutet att anta detaljplanen för kännedom: **Naturskyddsföreningen i Ronneby**, **Hyresgästföreningen**, **Miljöpartiet de Gröna**, **Birgitta och Jan Lanvin (Ålen 12)**, **Magnus Melin och Cornelia Olsson (Ödla 4)** samt **Trafikverket**.

Ronneby 2016-01-14

David Gillanders  
Stadsarkitekt