



Planprogram för ny förskola (Hoby 19:1)

Ronneby kommun, Blekinge län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planprogramsförslaget, upprättat 2020-09-08 har varit utställt för programsamråd under perioden 2020-11-06 - 2021-01-29. Myndigheter och berörda fastighetsägare med flera har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget. Detaljplanen handläggs enligt standardförfarande.

Detaljplanehandlingarna fanns under samrådstiden tillgängliga på kommunens webbplats, Plan- och byggenhetens expedition och Ronneby stadsbibliotek. Planförslaget annonserades i lokaltidningarna fredagen den 6:e november 2020 och fredagen den 18:e december 2020.

Yttranden har inkommit från **22 varav**

Kommunstyrelsens arbetsutskott och Räddningstjänsten har inget att erinra mot planförslaget.

Redovisning av yttranden

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

Länsstyrelsen Blekinge län

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Ronneby kommun har upprättat en checklista för att bedöma behovet av att upprätta en strategisk miljöbedömning. Kommunens ställningstagande är att ett genomförande av planprogrammet inte bedöms få betydande miljöpåverkan och att en MKB enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) inte krävs. Länsstyrelsen har inget att erinra mot omfattning och innehåll i undersökningen.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att den befintliga miljön inte har sådana värden eller en sådan sårbarhet och att planens storlek och dess risker för människors hälsa och miljön inte är av en sådan omfattning att denna kan väntas leda till betydande miljöpåverkan.

Planprogrammet utgör inte heller en del i ett sådant större utbyggnadsprojekt där de olika delprojekten sammantaget kan innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning och samråd med länsstyrelsen har härmed skett.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Blekinge kustbana är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Om kommunen väljer att gå vidare med något av de alternativ som ligger i närheten av järnvägen kan Trafikverket, av säkerhetsskäl, komma att kräva stängsling av järnvägen.

Planområdet omfattas även av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB och berör MSA-område, stoppområde höga objekt samt influensområde för väderradar. Då planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ronneby flygplats är Luftfartsverket samt Försvarmakten sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser. Före byggstart (då bygglov eller miljötillstånd finns) ska också blanketten *flyghinderanmälan* enligt (Luftfartsförordningen SFS 2010:770) skickas in till Försvarmakten.



Flyghinderanmälan avser byggnader och andra föremål (högre än 45 m och belägna inom tätort, högre än 20 meter utanför tätort). För vidare information se www.forsvarsmakten.se där blankett finns.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat risken för olyckor översvämning och erosion (PBL 2 kap. 5 §). Enligt PBL ska Länsstyrelsen överpröva kommunens beslut om detaljplan ifall planen kan antas innebära att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (PBL 11 kap. 5§).

Dagvatten

Hantering av dagvatten behöver beskrivas tydligare vid nästa skede i detaljplaneprocessen. Detta särskilt med anledning av att platsen ligger inom vattenskyddsområde.

Buller

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att bullerutredningar krävs i det fortsatta planarbetet.

Förorenade områden

Inom det aktuella området finns tre potentiellt förorenade områden. Länsstyrelsen samstämmer i kommunens bedömning är att ingen av de utpekade potentiellt förorenade områdena ligger så pass nära att de skulle utgöra en risk för en framtida förskola. Placeringen bör däremot även vara så att spridningsrisken från de förorenade områdena till grundvattentäkten undviks.

Länsstyrelsen delar även kommunens bedömning om vidare markprovtagning i detaljplaneskedet för att försäkras sig om att marken är giftfri.

Vattenskyddsområde

En del av planområdet ligger inom den yttre skyddszonen i Bräkne-Hoby grundvattentäkt. Det är mest fördelaktigt att placera förskolan utanför vattenskyddsområdet. Men bedömningen är att planprogrammet, med endast en ny förskola, i sig inte medför någon betydande miljöpåverkan. Så länge den placeras långt ifrån de förorenade områdena så att inte föroreningarna kan spridas till grundvattentäkten via schaktning.

Det kommer krävas en ny detaljplan som ersätter den gamla. I det skedet kommer det, beroende på detaljplanens utformning, att krävas en ny bedömning om det är betydande miljöpåverkan eller inte. Det som påverkar bedömningen gällande grundvattnet i detaljplanen är dagvattenhanteringen, minskade infiltrationsmöjligheter och hur den förorenade marken hanteras.

Det som är viktigt att notera är att det krävs dispens från vattenområdets skyddsföreskrifter för att få schakta och att göra andra markarbeten enligt 17 § inom den yttre skyddszonen. Så dispens måste sökas i god tid innan anläggningsarbetet påbörjas. I beslutet om dispens kommer det att villkoras olika skyddsåtgärder för att minimera risken att grundvattnet förorenas och att grundvattnets miljö kvalitetsnormer inte riskeras att försämrats.

MKN

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning. Miljö kvalitetsnormer är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljö kvaliteten och är juridiskt bindande, fastställda av regeringen utsedd myndighet. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, vatten och buller.

”Frisk luft” är ett av riksdagens uppsatta miljö kvalitetsmål, där luften ska vara så ren att människors hälsa och djur, växter och kulturvärden inte skadas. För att uppnå detta mål är miljö kvalitetsnormer ett av styrmedlen. Kommunerna har ansvaret att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna.



För ytvattnen finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status (kvicksilver, TBT m.m.) och ekologisk status (bottenfauna, fisk m.m.). För grundvattnen finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status (dvs. att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvattnen). Länsstyrelsen anser att text om MKN bör utvecklas i det kommande planarbetet.

Miljö kvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Den gäller även omgivningsbuller från vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det med tanke på planområdets läge inte bedöms finnas någon risk för att någon miljö kvalitetsnorm ska överskridas.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Planförslaget bedöms inte påverka mellankommunala eller regionala förhållanden.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Enligt gällande Översiktsplan Ronneby 2035 är området markerat som utredningsområde för förtätning av befintlig stadsbygd. I översiktsplanen beskrivs området:

Förtätad bebyggelse skapar boende i centrala lägen. Exploateringen kan med genomtänkt utformning och lokalisering stärka kvalitéerna i de öppna grönytorna. Frågor så som närhet till genomförande av projektet. Kommunen äger stora delar av marken.

Planprogrammet bedöms ligga i linje med gällande översiktsplan. Länsstyrelsen har ingen erinran om detta.

Naturmiljö

I Sanden-områdets västra del finns förekomster av ett par rödlistade arter, bl a backsippa som även är fridlyst (backsippan växer ungefär vid lokaliseringsalternativ 6). Området innehåller även ett stort antal skyddsvärda träd, främst i de södra och östra delarna (främst inom lokaliseringsalternativ 5). Påverkan på skyddsvärda träd behöver undersökas ytterligare för att bedöma planens påverkan på naturmiljön. Utgångspunkten i planarbetet bör vara att inga skyddsvärda träd ska behöva avverkas. Byggnader bör placeras så att intilliggande träd i framtiden inte riskerar att bli riskträd. Om skyddsvärda träd kan komma att påverkas kan åtgärden behöva utredas ytterligare och försiktighets-/kompensationsåtgärder behöva tas fram. Detta kan utredas inom ramen för detaljplan eller separat som en anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Det finns fynd av skyddsvärda arter och arter som indikerar höga naturvärden i området och intilliggande område, bland annat flertalet fynd av ekoxe. Kommunen kan använda sig av artportalen för att undersöka vilka arter som finns i området.

Det finns i dagsläget inga registrerade fynd av några EU-listade invasiva främmande arter i området, dock finns förekomst av vresros och blomsterlupin i västra delarna av området. Invasiva främmande arter finns i större utsträckning ute i vår natur än vad som är registrerat. Kommunen bör därför ha eller ta fram en plan för hur de planerar att hantera invasiva främmande arter (IAS) som uppmärksammas under planprocessen. För information kring IAS hänvisas kommunen till länsstyrelsens hemsida: <https://www.lansstyrelsen.se/blekinge/natur-och-landsbygd/invasiva-frammande-arter.html>

Information om skyddsvärda träd

Grova, gamla eller ihåliga träd har en mycket stor betydelse för olika djur- och växtarter. Förekomsten av sådana träd är i många fall avgörande för många hotade arters överlevnad. Generellt gäller att ju äldre och grövre ett träd blir desto fler arter kan det utgöra livsmiljö för. Med tiden får ett träd en mängd olika miljöer, till exempel grov bark, solexponerad ved och håligheter som utgör grunden för



trädens stora biologiska mångfald. Eken är det trädslag som hyser flest arter, över 1500, varav mer än 500 arter utgörs av hotade arter.

Information om registrerade skyddsvärda träd hittar ni på Länsstyrelsens webbGIS – Länsfakta Blekinge. Sök på ”skyddsvärda träd” i lagerlistan och tänd båda lagren med skyddsvärda träd.
<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=4fa7cefe078a451caf94fe5d07f73771>

Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom planområdet. Ur kulturmiljösynpunkt har länsstyrelsen ingen erinran. Om fynd påträffas vid markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta beskrivs i planhandlingarna. Länsstyrelsen anser att detta är tillräckligt och har inget att invända mot dess innehåll.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området, till exempel om ökad nederbörd kan medföra översvämning från höga flöden i närliggande vattendrag, om intensiva värmeböljor kan innebära problem med överupphettning i tätbebyggda områden eller om en havsnivåhöjning kan medföra en permanent översvämning av hela eller delar av planområdet. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Länsstyrelsen vill göra kommunen uppmärksam på de nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som kommer av EU:s energiprestandadirektiv. Parkeringsytor bör förberedas med laddstationer för elfordon. Laddning av elfordon är ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL) som infördes den 15 maj 2020. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad laddningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen (PBF). Se mer i Regeringens Lagrådsremiss:

<https://www.regeringen.se/48de6c/contentassets/24ffd5c2a3324fb4bceb9cf16bab8332/200109-lrr-genomforande-andringsdirektiv-byggnaders-energi-prestanda-inkl-bilaga.pdf>

Lagen trädde i kraft den 15 maj 2020.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Barnkonventionen blev en del av svensk lagstiftning från den 1 januari 2020. Länsstyrelsen vill därför understryka vikten av att ha barnperspektivet i åtanke i det fortsatta planarbetet. Det är även viktigt att trygghet och säkerhet implementeras i arbetet med detaljplanen. Dvs trygghet till/från busshållplatser, till skola m.m. för att ingen, såväl unga som äldre ska känna sig otrygga. Det är även av vikt att områden som är allmänna tillgängliggörs för funktionshindrade.

Energihushållning

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap 3§ att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

I samband med planering påverkas möjligheterna till hållbar energianvändning på främst tre sätt:



- Möjligheten till effektiva transporter, genom t.ex. lokalisering och infrastruktur.
- Möjligheten till hållbar energianvändning i byggnader genom effektiv användning och användning från förnybara källor.
- Möjligheten till produktion av värme eller el från förnybara källor.

Faktorer att beakta är bland annat lokalisering, exploateringstal, parkeringsnorm, avstånd till kollektivtrafik och turtäthet, möjligheter att försörja den nya bebyggelsen/anläggningen med fjärr-/närvarme och solvärme, tillgång till service samt funktionsblandning.

Förutsättningar för solenergi

Länsstyrelsen rekommenderar generellt att detaljplaner utformas på ett sätt som skapar bra förutsättningar för solenergi. Vägledning kan hämtas i rapporten "Solceller i samhällsplanering" http://elforsk.se/Rapporter/?download=attachment1&rid=11_75

Elektronisk kommunikation

Den digitala infrastrukturen ska enligt 8 kap. 4 § punkt 10 PBL ingå som en del i planbeskrivningen. Där står det att "Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om bredbandsanslutning". Där det är lämpligt kan rekommenderade anläggningsmetoder ingå.

I 3 kap. 20a § plan- och byggförordningen (PBF) preciseras hur PBL:s bestämmelser avseende detta egenskapskrav ska användas. Vidare har Boverket tagit fram nya allmänna råd (2017:1) om bredbandsanslutning. Det anges också i 3 kap. 20a § PBF att

1. En byggnad som innehåller bostäder eller arbetslokaler ska vara projekterad och utförd på ett sådant sätt att lägenheterna lätt kan anslutas till ett höghastighetsnät för elektronisk kommunikation.
2. Ett flerbostadshus ska vara utrustat med en accesspunkt i eller utanför byggnaden.

Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att redogöra för den digitala infrastrukturen i planhandlingarna i kommande planprocess.

Trafikfrågor

Se under rubrikerna Riksintresse och Buller.

Redovisning av detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå

Enligt 4 kap. 33§ PBL ska konsekvenserna på fastighetsnivå för organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder framgå av detaljplanens planbeskrivning. I ett kommande detaljplaneplanarbete ska konsekvenserna på fastighetsnivå redovisas så att varje fastighetsägare lätt kan utläsa hur den egna fastigheten påverkas.

Kommentar:

Förskolan och dess berörda ytor/funktioner kommer placeras längre ifrån spåret än 30 meter. Hantering av dagvatten kommer utredas i detaljplan och beskrivas tydligare i detaljplanens planbeskrivning. Även bullerutredning och markprovtagning kommer ske i samband med detaljplanens framtagande. Med hänsyn till Länsstyrelsens, Miljötekniks och boendes yttranden bedöms alternativ 3 inte längre vara ett lämpligt lokaliseringalternativ.

Kommunens utgångspunkt är att inga skyddsvärda träd ska behöva avverkas. Tillgängligheten till förskolan kommer prioriteras. Om det innebär nya busshållplatser är för tidigt att säga men gång- och cykeltrafiknätet kan med fördel byggas ut i anslutning till förskolan.

Samtliga områden bedöms ha bra förutsättningar för produktion av solenergi. Förskolebyggnadens placering är det främsta sättet att reglera detta i en detaljplan. Det är även viktigt att skapa ytor med skugga då barn är extra känsliga för solstrålning.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yrkanden

Ordförande Roger Fredriksson (M) yrkar på att arbetsutskottet inte har något att anmärka mot förslaget. Då samrådstiden enbart sträcker sig till 29 januari stannar beslutet i arbetsutskottet.

Propositionsordning

Ordförande Roger Fredriksson (M) ställer proposition på framfört yrkande och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott har inget att anmärka mot förslaget.

Kommentar:

Noterat.

Utbildningsnämnden

Bedömning

I arbetet med att upprätta programförslag för området Sanden i Bräkne-Hoby, har utöver planarkitekt och stadsarkitekt från Miljö- och byggnadsförvaltningen, även förskolepersonal och rektor för förskolorna i Bräkne-Hoby medverkat. Deras bedömning är att alternativ 1 är att föredra och det är den bedömning som ligger till grund för utbildningsförvaltningens förslag till yttrande i ärendet.

Förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår Utbildningsnämnden att framhålla alternativ 1 som det mest önskvärda alternativet för en ny naturnära förskola i Bräkne-Hoby.

Beslut

Utbildningsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteförslaget att framhålla alternativ 1 som det mest önskvärda alternativet för en ny naturnära förskola i Bräkne-Hoby.

Kommentar:

Den tidiga dialogen väldigt värdefull. Vi kommer ta med er bedömning av alternativ 1 i den fortsatta dialogen.

Teknik- fritid- och kulturnämnden

Teknik-, fritid- och kulturförvaltningen anser att planprogrammet ger en överskådlig bild av förslagen och bedömer att alternativ 3 har lämpligast placering då det genererar minst trafikarbete i området. En förskola med 120 barn beräknas innebära en trafikökning med cirka 480 fordon/dygn. Medelhastigheten i området kan befaras bli högre, då en bredare väg inbjuder till högre hastighet.

Förskolans parkeringsplats ska rymma behov för både personal och besökare. Finns inte tillräckligt med parkeringsplatser blir risken för trängseln och därmed olyckor större, i synnerhet på morgonen då de flesta skjutsande föräldrar kommer samtidigt.

I det fortsatta planarbetet är det angeläget att påpeka vikten av ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät till förskolan. Det är även viktigt att planera för bra parkeringsmöjligheter för cyklar och barnvagnar i anslutning till förskolan, vilket gör det möjligt att på ett enkelt sätt gå eller cykla till förskolan. Det bidrar även till att minska flödet av fordonstrafik till och från förskolan.



Kommentar:

Erforderliga ytor för parkering, servicetrafik samt hämtning och lämning kommer säkerställas i detaljplaneskedet. Planprogrammet utgår från att serviceytor, parkering och ytor för hämtning och lämning motsvarar ungefär 1500 m² för en förskola för 6-8 avdelningar. Denna yta kan göras större, i vissa fall även utan minskad yta för förskolegård.

Som ni nämner inbjuder breda vägar till högre hastighet. En lösning som gynnar både boende och eventuell förskola kan vara att ta en del av den breda vägen i anspråk som gång- och cykelväg. Det smalnar av vägen fordonstrafik vilket kommer ge en hastighetsdämpande effekt samtidigt som gång- och cykeltrafik gynnas inom orten. Bedömningen av alternativ 3 kommer revideras inför antagande..

Kommunledningsförvaltningen

Synpunkter barnrättsperspektiv

Planprogrammet inkluderar på ett bra sätt ett barnrättsperspektiv vilket lyfts utifrån barnkonventionens grundprinciper. Av de fyra grundprinciperna lyfts inte artikel 2 *Varje barn har samma rättighet och lika värde, ingen får diskrimineras* på ett likvärdigt sätt som de andra principerna 3, 6 och 1.2. Under rubriken utemiljö lyfts dock vikten av att säkerställa att området är tillgängligt för barn med olika funktionsnedsättningar.

I planprogrammet framkommer inte hur barn använder och tar del av de olika lokaliseringalternativen idag. Till exempel kommer val av lokaliseringen påverka barns rörelsemönster, mötesplatser/naturområden/lekställen som är viktiga för barn och unga idag? En eventuell negativ påverkan på dessa aspekter skulle kunna vara ytterligare en värdering för val av lokalisering av förskola. Alternativ 3 är exempel på ett område som ligger i mellan bostadsområden och som kan ha dessa värden för barn

Synpunkter Miljö

Sveriges miljö kvalitetsmål är förlängda och gäller till 2030. Så fungerar arbetet med Sveriges miljömål - Sveriges miljömål (sverigesmiljomal.se) (Fjärde stycket)

Lokaliseringalternativen i planprogrammet bedöms bidra till minskad klimatpåverkan genom att utformning av förskolemiljön ska göras i enlighet med Cradle to cradle (C2C)- principer, vilket förutsätter ett cirkulärt kretslopp. Det känns lite långsökt att hänvisa till C2C-principer men ska det stå kvar behöver det förklaras hur ett cirkulärt kretslopp bidrar till minskad klimatpåverkan. Finns en starkare koppling till att fördelen om förskolan ligger i anslutning till gång- och cykelvägar.

De lokala miljömålen har 5 fokusområden, lägg till biologisk mångfald som ett eget avsnitt. Klimatanpassning bör vara ett eget avsnitt och inte kopplas ihop med biologisk mångfald under miljöprogrammet då miljöprogrammet inte behandlar klimatanpassning. Inom klimatanpassning bör det lyftas att små barn är sårbara för höga temperaturer och hur det därmed ska beaktas.

Miljö kvalitetsnormerna för vatten bedöms goda i och med att höjdförhållandena inom området är gynnsamma samt att mycket mark sparas för naturlig infiltrering och rening av dagvattnet. Vad hör höjdförhållandena med vattnets miljö kvalitetsnorm att göra? För vilket vatten är det som bedöms? Vilken kommer vara dagvattenrecipienten och hur är dess status?

Förutsättningar för solenergi kunde gärna få lyftas fram i planprogrammet.

Alternativ 3 kan ha en negativ inverkan på den gröna infrastrukturen i området.



Kommentar:

Planprogrammet kommer kompletteras med beskrivning av hur områdena används av barn idag och kommer vägas in i den slutliga värderingen. Alternativ 3 bedöms inte längre som ett lämpligt område. Se Länsstyrelsens och Miljötekniks yttrande.

Räddningstjänsten

Från räddningstjänstens sida finns ingenting att erinra angående planprogrammet under förutsättning att följande beaktas:

Planprogrammet lyfter fram riskerna gällande närheten till järnvägen och det faktum att delar av områdets utgörs av vattenskyddsområde. Även riskerna rörande ras och skred har belysts och kommer att hanteras vidare i detaljplaneskedet.

Räddningstjänsten ser gärna att man i tidigt skede i detaljplaneprocessen ser till att byggnaden planeras göras åtkomlig för räddningsinsatser.

Om sprinkler avses installeras bör infrastruktur gällande vattenledningar tas med i planeringen i ett tidigt skede

Kommentar:

När detaljplan tas fram kommer åtkomlighet för räddningsinsatser möjliggöras.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Planprogrammets syfte är att utreda möjligheterna att planlägga för en ny naturnära förskola i Bräkne-Hoby genom framtagande av olika lokaliseringsalternativ.

Blekinge kustbana är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen.

Om kommunen väljer att gå vidare med något av de alternativ som ligger i närheten av järnvägen kan Trafikverket, av säkerhetsskäl, komma att kräva stängsling av järnvägen.

I det fortsatta detaljplanearbetet behöver en bullerutredning göras.

Kommentar:

Förskolebyggnad och förskolegård kommer inte placeras inom 30 meter från järnväg. Bullerutredning kommer tas fram i detaljplanestadiet. Om bullernivåer eventuellt skulle överskridas kan exempelvis stängsling utformas bullerskyddande. En sådan lösning skulle troligtvis vara dyr men kan gynna i stort sett hela Sanden-området.

Lantmäteriet

Planprogrammet berör endast indirekt Lantmäteriets kommande arbete. Kommande detaljplan/-er kommer innebära att fastighetsindelningen kommer att behöva förändras eller att fastighetsanknutna rättigheter (servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar etc.) kommer att behöva bildas. Omfattningen av dessa behov kommer dock att konkretiseras i senare skeden. Lantmäteriet har därför inga synpunkter i nuläget.



Kommentar:

Noterat.

Miljöteknik

Miljöteknik har valt att fokusera på lokaliseringsalternativen 1, 2 och 3 då dessa redan anses som mest fördelaktiga. Sammantaget anses alternativ 2 vara mest lämpligt följt av alternativ 1. Minst lämpligt anses alternativ 3 eftersom det ligger inom vattenskyddsområdet.

VA

Lokaliseringsalternativ 1 och 2 ligger idag utanför beslutat verksamhetsområde för samtliga va-tjänster medan område 3 redan är inkluderat. Va-ledningar ligger i anslutning till samtliga områden, men det skiljer i arbete med att bygga fram serviceledningar. Område 3 ligger innanför vattenskyddsområdet, vilket gör att detta området ses som minst lämpligt ur VA synpunkt.

ELNÄT

Samtliga lokaliseringsalternativ ligger utanför Miljötekniks koncessionsområde.

FJÄRRVÄRME

Fjärrvärme är inte utbyggt till något av lokaliseringsalternativen 1, 2 eller 3. Miljöteknik behöver göra intresseförfrågan i området innan utbyggnad kan motiveras.

FIBER

Fiber är utbyggt till lokaliseringsalternativen 1, 2 och 3. Anslutning är möjlig.

RENHÅLLNING

För att avfallshanteringen ska ske i enlighet med Föreskrifter om avfallshantering för Ronneby kommun behöver man se över hur hämtning av avfall ska ske från fastigheten som man avser tillskapa. Backning bör undvikas p.g.a. olycksrisken. Erforderlig vändmöjlighet ska finnas.

Kommentar:

Noterat.

Boende i Bräkne-Hoby #1

Jag anser att det är viktigt att förskolan placeras så att även de som inte hämtar/lämnar sina barn med bilen ska kunna lösa detta på ett smidigt sätt. Bristen på förskoleplatser gör att tillgängligheten för så många som möjligt bör prioriteras. Därför går alternativ 1 bort, anser jag.

För att ha kvar naturvärdet för barnen skulle därför alternativ 2 vara bättre, enligt mig. Närmre kollektivtrafiken, samt nära skogen.

För så stor tillgänglighet för så många som möjligt vore alternativ 3 det bästa. Dessutom nära till kollektivtrafiken och bra cykel- och gångvägar. Det är, enligt mig, det alternativ med bäst bredd (sett från det stapeldiagram som finns i förslaget) och därför tror jag att detta vore det mest lämpliga.

Kommentar:

Tillgängligheten har varit en viktig aspekt vid framtagande av lokaliseringsalternativen. Från alternativ 1 är det cirka 1000 meter till järnväg och 900 meter till busshållplats (vid Gustavsbergsvägen) för gående och cyklister. Från alternativ 2 är det cirka 900 meter till järnväg och 800 meter till busshållplats, det skiljer sig således 100 meter för gående och cyklister mellan de båda alternativen. För biltrafiken blir avståndet något längre vilket beror på att bilarna inte kan ta den genare vägen genom aktivitetsparken. Vi bedömer att hundra meter extra inte utgör någon



väsentlig skillnad för bilisten, det handlar snarare om vilka områden som påverkas av ökad biltrafik. Inom detaljplanen kommer trafiksituationen utredas närmare.

Tillgång till naturlig lekmiljö ses som viktigt i detta projekt. Av de föreslagna områdena bedöms samtliga ha goda lek-kvaliteter.

Lokaliseringsalternativ 3 är, som du skriver, det lokaliseringsalternativ som ligger mest centralt (av alternativ 1-3) och är därmed det alternativ som har bäst förutsättningar för hämtning och lämning av barn, utan fordon. Däremot finns andra aspekter att beakta. Tomten är ganska kuperad med stora flyttblock, det kommer krävas markarbeten för att få en tillgänglighetsanpassad förskolegård (detta gäller förvisso samtliga lokaliseringsalternativ). Tillgänglighet är ett brett begrepp som innefattar många aspekter vissa av dessa aspekter behandlas inte i planprograms-stadiet utan i efterföljande skeden. Men vi anser precis som du att tillgänglighet är viktigt och vi ska försöka förtydliga och belysa vikten av tillgänglighet bättre i planbeskrivningen.

Lokaliseringsalternativ 3 har en något mer begränsad möjlighet för hämtning och lämning med bil samt att det ligger inom vattenskyddsområde. Efter inkomna samrådssynpunkter bedömer vi inte längre att alternativ 3 är ett lämplig lokaliseringsalternativ för förskola.

Boende i Bräkne-Hoby #2

Enligt den röda markeringen på kartan skulle den nya förskolan byggas längs med promenadstigen på Sanden. Det är verkligen synd att riva upp denna trädrika, lugna och fina stig om så är planen. Jag och många andra använder stigen dagligen för hundpromenader, cykelturer och motion. En förskola med härliga lekande barn är trevlig, men man måste också ta hänsyn till påverkan av trafiken till och från förskolan på villaområdet.

Det är synd när man river upp tysta, lugna, trädrika områden som verkligen används av folk för motion och återhämtning för att konstruera fler parkeringsplatser och asfalterade områden.

Med tanke på trafiken till och från förskolan hade det varit bättre att bygga förskolan någonstans i anslutning till gator som redan är någorlunda trafikerade istället för att förstöra gångstigar och leda mer trafik in på de lugna gatorna på Sanden som idag enbart används av de boende i området.

Kommentar:

Vi tolkar ditt yttrande som att du syftar på promenadstigen bakom lokaliseringsalternativ 2. De ytor som presenteras i illustrationen med samtliga lokaliseringsalternativ utgör inte någon absolut placering. Ytorna ska snarare ses som en generell indikation på mängden mark som behöver ianspråkta för en förskola med 6-8 avdelningar. Det finns således stora möjligheter att anpassa utformningen av förskolan och förskolegården utefter befintliga förhållanden. Vi strävar givetvis efter att lokaliseringen ska ha så liten påverkan på omgivningen som möjligt och tar gärna emot mer information om hur vi kan minimera påverkan vid en eventuell lokalisering inom lokaliseringsalternativ 2 eller andra alternativ för den delen.

Det är för tidigt att säga att en förskola skulle innebära stora asfalterade ytor. Det finns många lösningar, exempelvis armerat gräs, som kan användas för att minska mängden hårdgjorda ytor och underlätta hanteringen av dagvatten. Att en förskola ska placeras i Sanden är ett politiskt beslut och därför utreder vi nu vilka områden som har bäst förutsättningar, bland annat ur ett trafikperspektiv.



Boende i Bräkne-Hoby #3

Jag skulle vilja framföra mina synpunkter ang. Den nya förskolan som ska byggas i Bräkne-Hoby. Jag tycker platser som alternativ 3 och 4 inte alls är optimala med tanke på att verksamheten hamnar väldigt tätt inpå villorna runt omkring. Då jag själv bl.a. köpt hus för ett halvår sen på bergvägen skulle bli berörd på så vis att en av anledningarna till att vi köpte huset var våran baksida som nu är en lugn och insynsskyddad plats. Samt att ha en förskola direkt inpå tomten skulle ha en negativ inverkan på huset värde. Jag ser däremot plats 1 som den bästa platsen då minst antal boende runtomkring blir påverkade av verksamheten samt även minimalt påverkade av trafiken som kommer bli till förskolan.

Kommentar:

Som du skriver kan alternativ 3 och 4 hamna nära inpå villabebyggelsen men att det skulle ha inverkan på fastighetspriser är oklart. Gränserna i illustrationen med lokaliseringalternativ ska ses som schematisk och anger enbart hur mycket yta en förskola med 6-8 avdelningar skulle behöva generellt. Ytbehovet för en förskola beror också på hur den utformas, när det kommer till lektytor är t.ex. kvalitet att föredra över kvantitet.

För den som jobbar dagtid är närhet till förskola sällan ett stort problem då barnen hämtas och lämnas under normal arbetstid. Alternativ 1 skulle innebära minst påverkan på omgivningen av ovan nämnda alternativ.

Boende i Bräkne-Hoby #4

Alternativ 1

Detta alternativ ger tillfart utan att gå nära förbi befintlig villabebyggelse

Alternativ 7

Detta alternativ ger tillgång till stora grönområden. Nackdel att trafiken måste gå förbi befintlig villabebyggelse på Kvarnlyckevägen. Stor parkeringsplats finns.

Kommentar:

Att lokalisera förskolan vid alternativ 1 bedöms, som du skriver, ge något mindre påverkan för boende än vid övriga lokaliseringalternativ. Detta på bekostnad av något längre sträcka för biltrafiken.

Utöver det du skriver om alternativ 7 så ligger området även mycket nära järnvägen vilket riskerar att påverka utformning av förskolegård negativt. Områdets topografiska förutsättningar innebär även ett mer fuktigt och kallt lokalklimat då kall luft kan stängas in i dalgången under vissa meteorologiska förhållanden. Eftersom området även ligger inom ett vattenskyddsområde är det extra känsligt för exploatering. Området har därför bedömts som ett olämpligt lokaliseringalternativ för förskola. Se planbeskrivningen för mer information.

Boende i Bräkne-Hoby #5

Efter att ha läst igenom hela förslaget verkar det stå mellan alternativ 1, 2 och 3.

Det är några faktorer som jag tycker bör vara avgörande:

- närhet till kommunikationer- även de som kommer med tåg/buss ska ha lätt att ta sig dit



- säkerhet för barnen
- naturupplevelser

Alternativ 1 ligger långt bort, och har framförallt en stor nackdel- det ligger nära tåget. Som planen ser ut kommer lekdelen och utdelen för barnen att hamna på lägre mark än själva byggnaden. Eftersom många av de andra alternativen anses ligga för nära järnvägen anser jag att alternativ 1 försvinner. Alternativ 3 verkar kunna utgöra problem för byggandet, pga markens beskaffenhet, enligt förslaget. Men läget är det bästa av dessa tre.

Alternativ 2 anser jag är det bästa alternativet.

- närmre till kommunikationer
- bra utemiljö för barnen
- inga tågspår i närheten.
- närmre aktivitetsparken

Kommentar:

När det kommer till utformning av förskolegård och förskola är illustrationerna enbart schematiska och ska inte ses som någon absolut gräns. Det finns stora möjligheter att utforma förskola och förskolegård för att minimera störningar från t.ex. järnvägen. Ambitionen är att framtida utformning ska ha så liten störning på omgivningen som möjligt. Vi tar gärna emot mer information om hur vi kan minimera påverkan vid en eventuell lokalisering i områdena.

Gång- och cykelvägen till alternativ 1 är bara cirka 100 meter längre än till alternativ 2 och 3. För bilister är sträckan något längre men bedöms inte påverka möjligheten till lämning- och hämtning negativt. Sammantaget bedöms samtliga alternativ ha goda förutsättningar för hämtning och lämning. Alternativ 3 har dock något mer begränsad möjlighet till hämtning och lämning med bil än alternativ 1-2. Alternativ 3 ligger, som du skriver, geografiskt bra till men har samtidigt andra nackdelar i jämförelse med alternativ 1-2. Se planprogrammet för mer information.

Boende i Bräkne-Hoby #6

Vi vill framföra våra åsikter om förskola på alternativ nummer 1 Svedjevägen.

Vi bor på Splintvägen 1 och skulle få förskolan längs med hela vår tomt vilket vi inte alls gillar. Det är en stor förskola och trafiken skulle bli väldigt påtaglig för oss som bor här i området.

Ljudnivån från både bilar och barn på en förskola skulle påverka oss oerhört mycket. Känns väldigt tråkigt när man köpt ett hus i ett lugnt villaområde att helt plötsligt få en stor förskola precis jämte.

Det finns en grusväg mellan Bräkne-vallen och upp till Svedjevägen som många som bor norr om Bräkne-Hoby troligtvis kommer att välja om det skulle bli alternativ nr 1. Man hittar alltid närmaste väg och detta skulle innebära att de slipper köra igenom hela byn, över bommarna och upp i villaområdet. Det härs skulle innebära en stor ökning av bilar som passerar vår tomt.

Vi tycker att förskolan skulle hamna alldeles för nära vår tomt. Ser man på de andra alternativen så finns det inget hus som ligger så nära inpå som vårt.

Vi förstår inte varför man måste lägga det i ett bostadsområde när det finns så många andra platser i Bräkne-Hoby där man inte skulle behöva köra in i ett villaområde.

Varför beslutar man att det ska bli på Sanden??

Alla förskolor ligger på samma sida av järnvägen, varför inte placera en på andra så det blir jämnt fördelat med trafik. Ekbacken har stora grönområdet som förskolan brukar gilla att gå till. Här skulle man inte heller behöva köra in i ett villaområde. Även vid folkhögskolan finns stora bra grönområden.



Det här känns verkligen jättetrist för oss och vi hoppas att ni förstår hur vi känner och att det kan finnas andra bättre alternativ till en förskola.

Kommentar:

Vi förstår att det kan kännas jobbigt med en potentiell förändring i närheten av sin bostad. Att förskolan avses placeras i Sanden är ett politiskt beslut, oavsett vart förskolan placeras i Bräkne-Hoby så kommer det påverka någon. Givetvis vill vi minimera påverkan så mycket som möjligt och det finns ännu inget beslut om vart förskolan ska placeras. Vi tar gärna emot mer information om hur en eventuell lokalisering kan påverka omgivningen och strävar efter att eventuell påverkan ska bli så liten som möjligt. Vi har på sida 16 i planprogrammet påpekat att om det i framtiden beslutas att ytterligare en förskola behövs så bör en lokalisering fokusera på den västra sidan av orten. Vilket lokaliseringsalternativ som i slutändan väljs är även det ett politiskt beslut.

Gränserna i illustrationen med lokaliseringsalternativ ska ses som schematisk och representerar enbart volymbehovet hos en förskola med 6-8 avdelningar. Hur pass nära någons tomt förskola och förskolegård kommer att placeras går inte att säga i dagsläget. Vi kommer fortsatt utreda hur vägen mellan Bräkne-vallen och Svedjevägen kan påverka trafiksituationen.

Boende i Bräkne-Hoby #7

Ang nämnda alternativ av placeringar anser vi nr 6 och 7 vara av bästa placering.

Ang trafiken på Gustavsbergsvägen:

Vi har i flera skrivelser till kommunen försökt få till stånd hastighetsänkning alt farthinder men utan framgång. Trots det har ni sänkt hastigheter från Hagvägen in mot Gustavsbergsvägens nedre del. Av vilken anledning kan man ju undra när det är trångt och inte inbjuder till högre hastighet där? Men på en stor bred väg där boende sökt reducering av hastighet nekade detta? Hastigheten på Gustavsbergsvägen ligger redan nu på 60-100km/tim av flertalet bilar som passerar här. Er egen hemtjänst är en av de som ligger hårt på gaspedalen. Vi boende längs Gustavsbergsvägen ser inte fram emot den ökade trafik som kommer ske med ny förskola.

Ni på kommunen MÅSTE sänka hastigheten till 30 och sätta ut betonggrisar/hinder om det skall vara en säker gång och cykelväg för flertalet föräldrar och barn som kommer röra sig i området till och från förskola och skola. Gustavsbergsvägen är bred och inbjuder till hög fart, trots det vistas många vilda djur även på dagtid här. Vildsvin och rådjur ses dagligen här längs vägen. Flertalet katter och hundar samt många barn befinner sig dygnet runt på vägbanan och trottoarerna. Vi ser inte att det blir en säker väg till förskolan med dagens hastigheter och breda väg intakt. Ni måste justera trafikflödet och hastigheten kraftigt om det skall fungera. Därför föreslår vi en ny väg ner till Sandens aktivitetspark/plan om förskolan byggs där. Att den vägen i så fall påbörjas i höjd med Badhusvägen eller innan.

Annat alternativ är att sänka hastigheten och sätta upp farthinder längs Gustavsbergsvägen. De flesta föräldrar i dagens samhälle är tyvärr stressade vilket medför en högre hastighet till och från avlämning av barnen. Vi vill att ni tar hänsyn till denna redan nu farliga trafiksituation INNAN det tillstyrks en plats på Sanden för en ny förskola med flera hundra nya bilar/personer/cyklar/barnvagnar.

Kommentar:

Vi kommer ta med oss era synpunkter och kommer i detaljplaneskedet utreda ett eventuellt behov av säkerhetsförbättrande åtgärder. Anledningen till att detta inte görs innan en plats är vald är att olika lokaliseringar innebär olika behov av



trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Exempelvis kan trafikseparerade gångvägar användas i större utsträckning vid val av lokaliseringsalternativ 1 än vid val av lokaliseringsalternativ 2 eller 3.

Av den data som än så länge samlats in (period 6 augusti 2020 – 13 augusti 2020) uppgick medelhastigheten aldrig över 50 km/h, vid 11 tillfällen var den högre än 40 km/h. Högsta uppmätta hastighet under perioden var 63 km/h vilket också var den enda hastigheten över 60 km/h som uppmätts under perioden.

De topografiska förutsättningarna mellan Gustavsbergsvägen och aktivitetsområdet gör att en anslutningsväg från/innan Badhusvägen är svår att anlägga. Den kommer ta mycket stora delar av det södra aktivitetsområdet i anspråk för att få en bra lutning på denna tillfartsväg och kommer också innebära att områden som används som pulkabackar av barn och förskola försvinner. Kommunen har därför bedömt att en sådan lösning inte är lämplig. Mer information om detta finns i planprogrammet.

Boende i Bräkne-Hoby #8

Angående nya förskolans placering i Bräkne-Hoby.

Vi bor på Kvarnlyckevägen 7 sedan 1977 och motsätter oss placeringen nr 6 och nr 7. Kvarnlyckevägen är 6,40 m bred, med trottoar en sida. Vid snöfall och vägen plogas så blir utrymmet betydligt mindre för bilarna, och trottoaren måste vara väl underhållen. Även vid lämning och hämtning med cykel, blir utrymmet begränsat.

Miljöpåverkan blir större på Kvarnlyckevägen än till alternativ nr 1. Vid fuktig väderlek stannar fukt och dimma kvar länge i dalen. Vi tycker att alternativ nr 1 är en lämplig placering. Där är det hög terräng och möjligt att ansluta en gångväg ner till Sandens lekplats, via befintlig gångväg som passerar Spånvägens norra ände. Norrut finns mindre vägnät för promenader. Hästhagsvägen blir tillfart som är 9 m bred, som vid en förlängning bör kunna anpassas så, att hämtning och lämning kan ske utan att trafiken ska in på Svedjevägen. Lämpligen görs Hästhagsvägen till huvudled.

Kommentar:

Vi har bedömt att lokaliseringsalternativ 6 och 7 är olämpliga för lokalisering av förskola bland annat utifrån det du nämner ovan. Vi bedömer också att Kvarnlyckevägen inte har kapacitet att hantera den trafik som en förskola med 6-8 avdelningar genererar. Mer information om detta finns i planprogrammet. Vi kommer titta närmare på hur Hästhagsvägen kan anpassas för att minimera påverkan för de boende längs med Svedjevägen.

Boende i Bräkne-Hoby #9

Epost:

Översänder mina synpunkter vad det gäller en förskola i Bräkne-Hoby. Sammanfattningsvis så är jag mest orolig för den ökade trafiken som kommer att bli förbi skolan och jag vill att ni tittar på om man kan hitta en lösning för detta, det hade varit önskvärt med en lösning så att vi kan minska trafiken förbi där överhuvudtaget då det är ett ständigt problem som har varit svårt att få rätsida på, utan att för den sakens skull stänga av Häradsvägen för trafik. Det borde ju vara ett ypperligt tillfälle att titta på detta i samband med att man vill öka trafiken i området kan jag tycka.

Yttrande:

Jag är en av de boende på Sanden och kommer här med mina synpunkter i detta ärende.



Som jag har förstått det så är det alternativ 1, 2 och 3 som ligger närmast till hands för en ny placering.

Men jag skulle nog säga att jag tycker **placering 4** vore den bästa placeringen. Man behöver inte köra så långt in i bostadsområdet. Området verkar vara tillräckligt stort att de som bor på gatorna runtomkring fortfarande kan få ha lite träd bakom sina hus. Man borde kunna göra en anslutning till cykelvägen så att förskolan får en egen anslutning till cykelvägen inbjuder till att folk cyklar eller går för att lämna och hämta sina barn. Det är en mysig miljö med lite kuperad terräng. Det är nära till skogen och jättegrytorna. De kan ju dessutom få som en liten egen skog på gården eller precis i anslutning utanför som skulle kunna bli väldigt mysigt att vara i. Det är visserligen en del berg på denna plats men det känns som det skulle kunna vara hanterbart. Det känns även som verksamheten blir mer inkluderad i samhället och inte bara utkastad någonstans i en hörna men ändå så tror jag inte att det direkt kommer att störa så mycket det som finns runt omkring redan idag.

Placering 2 kan också vara ett bra alternativ en kortare sträcka att köra inne i området, det är nära till skogen, det "stör" inte så mycket det som finns runtomkring. Kan kännas som en naturlig fortsättning av utbyggnaden i det området. Man får väl fylla upp och förstärka marken, det är mindre med berg och stora stenar att få bort.

Placering 3, denna plats används idag som ett utflyktsmål för skolan, fritids och områdets barn, det är en plats med ett väldigt stort flyttblock och skog som inte bara är en massa sly så barnen kan leka där. Den ligger delvis på vattenskyddsområde så det kanske inte är helt lämpligt även ur denna synpunkt. Det är en del berg även här. Jag kan tycka att det är lite synd att ta bort ett av de härliga utflyktsställena barnen har i skogen som finns i närheten till skolan.

Placering 1, här ser jag en nackdel i att det en del störande buller från sågen periodvis, tar man bort mer av den skog som finns där så når ju även det bullret samt ljudet av järnvägen även till den övriga bebyggelsen där. Det är även en skog där vi som bor här låter våra barn vara att leka, är ni i området kommer ni se ett antal kojor där. (Det är våra barn som har byggt dessa så att trollen ska ha någonstans att bo på vintern ☺) Det är ett lagom stort område att låta dem vara i mellan stig, grusväg och vägen, de kommer inte vilse där. Det känns också som att den placeringen hamnar lite långt bort. Det kommer bli att folk hämtar och lämnar barnen med sina bilar istället för andra alternativ. Det är också ganska kuperat med berg och en del stora stenblock som ligger där. Det blir en ganska sluttande gård som jag ser det. Det kommer nog också bli trafik på grusvägen som kommer från idrottsvägen gissar jag. Det skulle väl i och för sig vara bra att den användes för att avlasta trafik genom området. Man kanske skulle göra den till en asfalterad väg i så fall. Blir det en placering här så önskar jag att gångstigen som går runt detta område får vara kvar, det används flitigt.

Placering 7 tycker jag också skulle kunna vara en mycket bra placering. Det är väl då att det ligger på ett vattenskyddsområde och har ingen lämplig tillfartsväg tyckte ni. Men kanske om man hade kunnat göra en ny väg från Backarydsvägen över järnvägen, det brukar inte vara så populärt att göra nya vägar som korsar järnvägen, jag vet. Men man kanske kan göra som så att man tar bort järnvägs korsningen vid Parkvägen och gör en ny för en tillfartsväg till ett dagis placerat i detta område. Då blir det ju inte fler korsningar. Då hade det ju inte stört trafiken alls på Sanden, Backarydsvägen sväljer ju trafiken utan större problem. Så behöver man ju inte göra en parkering för det finns ju redan en man kan nyttja. Gå inte det kan man kanske göra en ny väg från Hästhagsvägen ner i området mellan fastigheterna 19:82 och 19:83. Man hade fått en rätt så avskild plats som ändå hamnar mitt i på ett sätt, då det ligger precis vid samlingspunkten för uteliv i Sandenområdet. Där det ändå är en liten bit till Sandens lekplats så att det kan bli en utflykt och det är inga längre sträckor till skogen heller. Nära och bra till pulkabacke. Ett lugnt ställe för barnen att vara på. Hade varit ett bra alternativ om man kan lösa det med vägen och om det inte stör vattenskyddsområdet för mycket.



Jag sätter mig inte emot att det ska byggas en förskola i Hoby, tycker att det är positivt att kommunen vill bygga en ny förskola här. Jag var en av de som försökte få behålla den förskola som låg på Parkvägen för ca 10 år sedan.

Men det som oroar mig med en placering av en förskola på Sanden är den ökade trafiken, kanske inte så mycket i området, för det är som ni säger att Gustavsbergsvägen och Hästhagsvägen klarar nog av det. Men av erfarenhet så vet jag att är man på Sanden och ska ut mot E22:an så tar man Häradsvägen förbi skolan. Jag har suttit med i föräldrarådet på skolan under 7 år och det har varit en ständig fråga, det med trafiken runt skolan och jag ser ett stort problem där. Många som kommer från Sanden och ska släppa av barn vid skolan kör dessutom över vägen och parkerar i den gamla bussfickan precis utanför skolan i motsatt riktning.

Men nu när jag suttit och tittat på det så skulle det ju kunna finnas en väldigt bra lösning som avhjälper mot flera problem. Hade man kunnat göra en fortsättning på Hästhagsvägen så den går ut mot Ronnebyvägen så hade det ju kunnat lösa en hel del av dessa problem. De som har barn att lämna på skolan kan köra åt höger och antingen parkera på den stora parkeringen vid sporthallen och gå och lämna sina barn på fritids och har man större barn så skulle man kunna köra runt i "rondellen" nedanför parkeringen och bara släppa sina barn och sedan ut på Ronnebyvägen igen. De som inte behöver lämna barn skulle jag gissa tog det andra hållet ner på Gamla riksvägen och sedan ut mot E22:an. Detta skulle ju minska betydligt på trafiken förbi skolan. Det är en lösning som jag verkligen skulle vilja att ni tittade på. Kommer man från andra sidan järnvägen och ska in i Sanden området så kör man Gustavsbergsvägen, som ju klarar av mer trafik, men att ta sig in och ut från området om man ska mot/kommer från E22:an så lockar Häradsvägen mer och där vill vi inte öka på trafiken mer snarare minska den.

Kommentar:

Placering 4

Lokaliseringsalternativ 4 har i planprogrammet bedömts som ett lämpligt område. Det har liknande förutsättningar som alternativ 2 men ett läge som möjligen påverkar omkringboende i någon större utsträckning.

Placering 2

Lokaliseringsalternativ 2 och 4 är likvärdiga med varandra. Lokaliseringsalternativ 2 har något sämre markförutsättningar ur ett exploateringsperspektiv. Däremot så stör lokaliseringens alternativ 2 grannarna i samma utsträckning.

Placering 3

Med hänsyn till yttranden som inkommit under samrådet bedömer vi inte längre lokaliseringens alternativ 3 som ett lämpligt område för lokalisering av förskolan.

Placering 1

Skog och vegetation minskar ofta den upplevda bullernivån. Det krävs mellan 15-25 meter skog i ett plant område för att bullret märkbart ska dämpas. Vi bedömer att minst 100 meter skog kommer bevaras mellan spår och eventuell förskola. I ett sluttande område likt lokaliseringens alternativ 1 kommer spår ljudet till stor del "studsas" i den omkringliggande marken, denna sluttning ger en mer effektiv bullerdämpande effekt än träden. I synnerhet eftersom marken utgörs av så kallad "mjuk mark" som absorberar mer av ljudenergin. Områdets höjdskillnader är ur exploaterings synpunkt en av nackdelarna med just alternativ 1. Det kommer krävas en del markförberedande arbeten för att förskolegården inte ska luta för mycket. En eventuell placering här kommer inte påverka omkringliggande gångstigar, de kommer få vara kvar.



Placering 7

Området har flera nackdelar som du nämner. En väg över järnvägen är möjlig men kommer ur ett exploateringsperspektiv kosta väldigt mycket och skulle inte på ett trafiksäkert sätt kunna kopplas vidare på befintligt gatunät mot Sanden. Vi kan titta på alternativet med att förlänga hästhagsvägen i detaljplaneskedet.

Boende i Bräkne-Hoby #10

Yttrande:

Som boende i Bräkne Hoby, bostadsområdet Sanden, har det kommit till min/vår kännedom om Ronneby Kommuns planer att bygga en förskola. Vi anser att beslutet bör omprövas då vi som blir direkt berörda av en byggnation inte har fått yttra oss i saken.

I vår mening är ett byggande av förskola högst olämpligt. Som grund till antagandet anger vi följande faktorer som argument.

1. Störande ljud från verksamheten under dagtid. Ett av de grundläggande skälen till att jag med min familj valde att bosätta oss i Bräkne Hoby var att slippa störande ljud. Vi har tidigare bott i centrala Ronneby med allt vad det innebär ljudmässigt. Som skiftarbetande är det för mig av yttersta vikt att jag under dagtid kan tillgodogöra mig vila, syftet med det är att klara av arbetspass förlagda till sena kvällar/nätter. Störande ljud under dagtid omöjliggör vila under dagtid.
2. Ökad biltrafik på en gata i tätort. Den ökade biltrafiken kommer på ett avsevärt sätt störa de boendes närmiljö. Bilar som åker till och från förskolan kommer sannolikt innebära ökade utsläpp av avgaser, ökat buller, ökade mängder sand/dammpartiklar i luften som bilarna river upp. Alla dessa faktorer är starkt negativa för de boende på gatan, såväl vuxna som för barn. L tillägg så är planen att förlägga byggnaden i slutet av gatan, det innebär att bilar kommer köra både fram och tillbaka på gatans sträckning.
3. Den tänkta byggnaden kommer vid ett eventuellt uppförande placeras i närheten av vår befintliga bostad. Är alla gällande regler kring hur nära huskroppar placeras verkligen iakttagna? Finns det inga särregler när det gäller byggnader som skall hysa verksamheter så som förskola. Skall inte avstånden vara större än vad som anses normalt vid ett bostadshus uppförande? Är det inte också till barnens bästa om sådan verksamhet som förskoleverksamhet placeras i områden som inte är i direkt anslutning till grannfastigheter?
4. Byggnadens planerade uppförande ligger i ett naturområde som används i rekreationssyfte. Jag vi hävdar att med en byggnads uppförande i Jättegrytornas omedelbara närhet förspiller upplevelsen av naturområdet. Vill Ronneby Kommun verkligen låta en historisk plats som Jättegrytorna innebära tappa sitt besöksvärde genom uppförandet av förskolan? En skola som med större lämplighet skulle kunna byggas på en annan plats i samhället. Jag ser fram emot att Kommunens tjänstemän, och nämnder, ser över den planerade byggnationen. Som folkvalda representanter bör ni hålla i minnet att ni bör lyssna på vad vi kommuninvånare har för åsikter.

Kommentar:

Inget beslut om placering är fattat och ni har yttrat er under samrådstiden. Samrådet har skett i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900).

1. *I detaljplaneskedet kommer en bullerutredning tas fram.*
2. *Att säkerställa en trygg och väldimensionerad förskolemiljö för Bräkne-Hobys barn är ett allmänt intresse som väger tyngre än eventuell störning för närboende. Utsläpp,*



partikelhalter och trafikbuller är generellt högre inom en tätort. Lokala utsläpp och trafikbuller kommer troligtvis minska i takt med att fler fordon blir elektrifierade.

- 3. Illustrationerna i planprogrammet är enbart schematiska och det finns såldes stor möjlighet att anpassa utformning för att minimera störningar på närboende. Detta gäller samtliga utpekade lokaliseringalternativ. Det finns många gånger sociala fördelar med att placera förskolor i anslutning till bostadsområden. Det ger barn och äldre större möjlighet att interagera med varandra vilket är positivt ur en social aspekt för yngre så väl som äldre.*

Med egenskapsbestämmelser kan kommunen i en framtida detaljplan reglera placeringen av byggnadsverk för att klara angivna bullernivåer. Det är viktigt att dra nytta av platsen så att byggnadsverken placeras på de ur bullersynpunkt mest lämpliga platserna inom området. Skyddszoner kan bildas så att bebyggelse inte placeras i de mest bullerutsatta lägena utan istället i lägen där det bullrar mindre. Bestämmelser om placering kan också användas så att skyddade sidor eller gårdar skapas. Mindre känsliga verksamheter kan placeras som skydd mot känsligare. Till exempel kan miljöhus, lekstugor och förråd placeras som skydd för bostadsbyggnader.

- 4. Förskolans lokalisering, byggnadens placering, eller förskolegårdens utbredning har ännu inte bestämts. Dessa kommer placeras med hänsyn till sin omgivning.*

Boende i Bräkne-Hoby #11

Till att börja med vill jag poängtera att jag är positiv till en etablering av en ny förskola på Sandenområdet oavsett vilket av de presenterade alternativen som blir aktuellt. Personligen har jag dubbla intressen i det här ärendet – dels i egenskap av boende på Sandenområdet, där det föreslagna alternativ 3 ligger närmast min fastighet – dels i egenskap av mitt jobb som *Länsarkivchef* på Blekingearkivet (del av Arkivcentrum Blekinge på Tingsgården). Etableringen av Arkivcentrum Blekinge och den nu planerade utvecklingen av anläggningen är mitt ”skötebarn”. Jag har jobbat med det ”projektet” sedan i maj 1996, dvs i stort sett sedan min tjänst startade i juni 1995.

Jag var även projektansvarig för det projekt som genomfördes av Hoby GIF Fotboll med anläggandet av Aktivitetsparken på Sanden i Bräkne-Hoby. Där investerade jag ett stort antal ideella arbetstimmar under perioden 2014-2018.

Mot bakgrund av båda dessa ”projekterfarenheter” – Arkivcentrum och Aktivitetsparken – så är jag väl medveten om hur den här typen av etableringsprojekt brukar bemötas av boende i respektive närområde och hur viktigt det är med tydlig information och en god dialog. Därav vill jag ge förvaltningen en eloge för det digitala samrådsmöte som genomfördes på kvällen den 19 november. Ett bra möte med tydlig information och möjlighet till dialog.

Mitt yttrande avser endast synpunkter kring de kvarvarande lokaliseringar av ny förskola, som var aktuella vid Skype-samrådet den 19 november, dvs lokaliseringarna 1, 2 och 3.

Planprogrammets lokaliseringalternativ 1 är det som jag förordar. Det motiveras av att Gustavsbergsvägen och Hästhagsvägen har de bästa förutsättningarna för att hantera en ökad trafikvolym. Därtill så är lokalisering 1 det miljömässigt lämpligaste alternativet, då verksamheten skulle få god tillgång och närhet till skog och natur (detta gäller även för Alternativ 2) men även nära till Sandens aktivitetspark, lek- & parkområde. Det finns även bra möjligheter att bygga ut den befintliga gång- & cykelbanan som går genom Sandenområdet, så att en anslutning görs till en ny förskola vid lokaliseringalternativ 1.

Med en ny anslutning till den befintliga gång- & cykelbanan, så är det enkelt att förflytta sig gående eller med cykel mellan Alternativ 1 och byns centrala område vid tågstoppet via



Sandenplanen/Aktivitetsparken och över åsen (vid Pestkyrkogården), där Aktivitetsparkprojektet redan har anlagt ändamålsenliga stråk för passage till cykel- & gångbana.

I Planprogrammet (sid. 19) står det: ”Lokaliseringsalternativ 1 ligger i slutet av Hästhagsvägen. Mätt från järnvägsstationen ligger området cirka 300 meter längre bort än alternativ 2.” Men det stämmer inte, om vi tar det ovanstående i beaktan. Det stämmer möjligen om man utgår från att de aktuella sträckorna – järnvägsstoppet till alternativ 1 och 2 - ska färdas med bil.

Beträffande lokaliseringsalternativ 2, så håller jag med Planprogrammets analys av mycket bra villkor avseende tillgång till natur och bra lekvärde. Däremot anser jag inte att analysen stämmer avseende trafiksituationen för fordon, eftersom den sträcka av Gustavsbergsvägen som går från korsningen vid Hagvägen och ner till den tänkta lokaliseringen har sämre förutsättningar för den prognostiserade ökningen av trafikvolymen.

Både alternativ 1 och alternativ 2 erbjuder ytor för ytterligare utveckling av förskolan, om det skulle bli aktuellt med en utbyggnad i framtiden.

Beträffande lokaliseringsalternativ 3, så innebär det, precis som planprogrammet konstaterar, den placering som är närmast byns centrala delar och därmed finns bra tillgänglighetsvärden. Det gäller även avseende det befintliga vägarnas möjlighet att klara av en ökad trafikvolym. Alternativ 3 är lokaliserat på grundvattenskyddat område och terrängen för den tänkta lokaliseringen innehåller större flyttblock och en berghäll, som kommer att kräva sprängningsåtgärder, för att möjliggöra en anläggning av förskolan. Den nuvarande terrängen utgör redan idag ett populärt område för lek och naturupplevelser för den fritidsverksamhet, som idag bedrivs på Hobyskolan.

Man bör även beakta de erfarenheter som finns från förskoleverksamheten som idag bedrivs på Tingsgården, där lokaliseringen i en korsning mellan två lite större vägar i byn (Ronnebyvägen och Häradsvägen) inte har varit helt oproblematiskt – allra helst avseende utfart från förskolans parkering. Lokaliseringsalternativ 3 lär innebära en liknande situation, där den nya förskolans parkering antingen får utfart mot Gustavsbergsvägen eller Hästhagsvägen och i närheten av den korsning, som sammanlänkar dessa båda vägar.

Kommentar:

Det stämmer att avstånden är beräknade utefter biltrafiken. Planprogrammet kommer kompletteras med information om avstånd för gång- och cykeltrafikanter.

Gustavsbergsvägen har, som du skriver, sämre förutsättningar rent trafikmässigt än Hästhagsvägen. Alternativ 1-2 har dessutom bättre förutsättningar rent markmässigt än alternativ 3. Vi kommer komplettera planprogrammet med information om hur områdena används idag.

Boende i Bräkne-Hoby #12

Jag har invändningar mot byggnationer på område nr 7, av följande skäl.

Vattenskydds område

Nära järnväg

Stor belastning på liten villaväg Kvarnlyckevägen.

Dåligt med skog och lekytor.

Microklimatet. Fuktigt och rått vintern. Varmt och fuktigt på sommaren

Området har ju varit en gammal damm.

Kommentar:

Område 7 har bedömts som en ej lämplig lokalisering av förskola. För mer information se planprogrammet.



Boende i Bräkne-Hoby #13

Hej, vill lämna yttrande angående planprogram gällande förskola i Bräkne-Hoby.

Har invändningar mot en byggnation i område nr 7, då jag anser att detta inte är lämpligt på grund av följande:

- Vattenskyddsområde
- Ligger nära järnvägen
- För stor belastning på kvarnlyckevägen (redan ökad belastning och därav farthinder)
- Området är mycket fuktigt, och på sommaren kvavt och fuktigt och vinter kallt o rått (varit en gammal damm o notera särskild hur blöt fotbollsplanen är).

Kommentar:

Område 7 har bedömts som en ej lämplig lokalisering av förskola. För mer information se planprogrammet.

Frågor som ställdes under det digitala samrådsmötet

Varför väljer man att placera förskolan i ett bostadsområde?

Kommentar:

Det finns många fördelar med att placera förskolor i bostadsområden, bland annat sociala och miljömässiga. Det är ett politiskt beslut att lokaliseringen av eventuell förskola ska utredas inom Sanden.

Har ni tittat vidare på trafiken, tänker på att vi på sanden åker ju gärna förbi skolan och även den vägen kommer nog få mer trafik också, vilket inte är önskvärt. Har sett på att det på detaljplan 358 finns en fundering på att göra en väg från Hästhagsvägen ut mot grytvägen, är det något som man skulle kunna tänka sig att öppna upp för att minska trafiken förbi skolan?

Kommentar:

Vi har tittat översiktligt på trafiken främst på åtkomlighet och dimensionering för att säkerställa att områdena tål ökad trafikmängd. Kommunen kommer ta fram en fullständig trafikutredning när vi vet val av lokalisering. Val av lokalisering kan ha stor påverkan på trafikutredningens slutsatser.

Att öppna upp en väg mot Grytvägen hade varit ett väldigt bra sätt att avlasta trafiken från Gustavsbergsvägen och från skolan. Den del av detaljplan 358 som ni nämner gäller tyvärr inte längre. Den ersattes 2012 med detaljplan 396 som nu anger natur och kvartersmark (för bostäder) längs med sträckningen. Det kan ändå bli aktuellt att kolla på denna sträckning i den framtida trafikutredningen däremot bedöms det inte möjligt att anlägga en sådan koppling inom området för detaljplan 396.

Alternativ 1 ligger också nära järnvägen

Kommentar:

Alternativ 1 ligger cirka 100 meter från järnvägen och med en betydande höjdskillnad. Om förskoleområdet kommer närmre spåret än 30 meter kommer stängsling och eventuell ytterligare säkerhetsåtgärder krävas. Se Trafikverkets yttrande.



Alternativ 1 kommer också störas av en del ljud från sågen, har man tittat något på detta?

Kommentar:

Vi bedömer att industribullret inte är så omfattande att det kräver några plats specifika åtgärder. Vi kommer däremot utreda detta tillsammans med motortrafikbuller i en bullerutredning när vi går in i detaljplaneskedet.

Har ni tänkt på grusvägen som går från Bräknevallen upp till Svedjevägen, tänker att folk som bor norr om Br-Hoby kommer att välja den vägen eftersom den blir närmre alternativ 1.

Kommentar:

I detaljplaneskedet kommer en trafikutredning tas fram för att skapa en ändamålsenlig trafikstruktur.

Område 1 är också kuperat och har många stora stenar och stenmurar

Kommentar:

De västra av lokaliseringsalternativ 1 har många stora stenar. Ambitionen är att spara så mycket av denna natur som möjligt.

Varför är det mer begränsat med trafik för alternativ 2 gentemot alternativ 1? Området 3 används ju av skola och fritids idag. De går ofta dit.

Kommentar:

Vägarna till alternativ 1 har en högre kapacitet än vägarna till alternativ 2. Område 3 är efter inkomna samrådssynpunkter inte längre aktuellt.

I planprogrammet, sid 19, så tas en utgångspunkt från Järnvägsstationen. Och att lokalisering 1 ligger 300 meter längre bort än alternativ 2.... Men då måste det vara med utgångspunkt i att man förflyttar sig med bil, eller?? För vid förflyttning till fots eller med cykel från järnvägsstationen, så bör lokaliseringsalternativ vara närmare Jvstn. Om man går över åsen vid Pestkyrkogården, Aktivitetsparken och Sandenplanen. Lokaliseringsalternativ 1 vara närmare än alternativ 2 skulle det vara

Kommentar:

Beräkningarna i planprogrammet utgår från biltrafik. Vi kommer förtydliga avstånden för samtliga trafikanter. Det stämmer att gång- och cykeltrafikanter har kortare avstånd till järnvägsstationen jämfört med motortrafikanter.

Jag bor i direkt anslutning till alt. 3. Där är inte bara flyttblocken som måste sprängs där. Det är även sk "berg i dager"

Kommentar:

Alternativ 3 är inte längre aktuellt efter inkomna samrådssynpunkter.

Det är väl svårt att få till en övergång till över järnvägen, annars skulle ju det kunna vara ett alternativ att göra en väg från Backarydsvägen in till Sanden

Kommentar:

Övergångar över järnvägen är inte aktuellt.



SAMMANFATTNING

Detaljplanen föreslås revideras enligt följande:

Lokaliseringsalternativ

- Områden som är lämpliga för förskola döps om till område A, B, C osv för att undvika missförstånd då lokaliseringalternativ 1, 2, 3 kan upplevas rangordnande.
- Spår av barns aktivitet inom områdena beskrivs tydligare
- Lokaliseringsalternativ 3 bedöms inte längre som lämpligt, kommer ersättas av lokaliseringalternativ 4 (område C) som haft likvärdiga egenskaper som lokaliseringalternativ 2.

Planbeskrivning

- Tydligare beskrivning av vägar och gator
- Tydligare beskrivning av barnkonventionen
- Tydligare beskrivning av vägar och gator
- Lokaliseringsalternativen döps om till område A, B och C.

Ronneby 2021-04-15

Jens Löfqvist
Planarkitekt

Peter Robertsson
Tf. Stadsarkitekt