

Planprogram för Norra Aspan

Ronneby kommun, Blekinge län

PROGRAMSAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planprogramsförslaget, upprättat **2023-12-05** har varit utställt för programsamråd under tiden **2024-01-14** till och med **2024-02-04**. Myndigheter och berörda fastighetsägare med flera har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Planprogramshandlingarna fanns under samrådstitiden tillgängliga på kommunens webbplats, medborgarservice i stadshuset och Ronneby stadsbibliotek. Planförslaget annonserades i lokaltidningarna den **12 januari 2024**.

Yttranden har inkommit från *Länsstyrelsen, Trafikverket, Lantmäteriet, Räddningstjänsten Östra Blekinge, Skogsstyrelsen, Miljöteknik, Miljö- och byggnadsnämnden, Aspans vägsamfällighet och nio fastighetsägare*.

Miljö- och byggnadsnämnden har inget att erinra mot planförslaget.

1. Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att kommunen planerar för att utveckla bostadsbeståndet i kommunen. Kommunen har den 23 januari 2024 varit och föredragit planprogrammet på ett Tvärsektorieellt möte med länsstyrelsen. Flera olika intressen kommer att beröras i framtagandet av ett detaljplaneförslag.

För att förhindra segregation ställer sig länsstyrelsen positiv till om kommunen avser att bebygga området med både hyresrätter och bostadsrätter, för att ge möjlighet för många olika målgrupper att finna en bostad.

Länsstyrelsen redovisar nedan vad kommunen bör ta hänsyn till och utreda i kommande planprocess.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2019-02-28 § 71 att ge i uppdrag dåvarande organisation miljö- och byggnadsförvaltningen att upprätta ett planprogram för området. Handläggningen ligger numera på planenheten under teknik-, fritid-, och kulturförvaltningen.

Syftet med planprogrammet är att utreda hur norra delen av halvön Aspan kan utvecklas med attraktiva och variationsrika boenden i en naturnära miljö. Aspan utgörs främst av skogsmark av varierande karaktär. Planprogrammet redovisar områdenas förutsättningar. Delar av Aspanområdet omfattas av detaljplaner från 1974 (hamn- och industriverksamhet) samt från 2013 (bostäder, lokalgata, friluftsområde, natur).

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL

Riksintresse

Området omfattas av det geografiska riksintresset för kustzonen enligt 4 kap. 1 och 4 MB. Planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ronneby flygplats. Flygplatsen, Luftfartsverket samt Försvarmakten är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över kommande

detaljplan. 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 Försvarsmakten. 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, översvämning och erosion

Dagvattenutredning och VA-utredning.

Extremnederbörden beräknas öka framöver och enligt SMHI:s senaste analyser beräknas korttidsnederbördens intensitet öka med upp emot 50 procent fram till år 2100.

Det är därför viktigt att ta hänsyn till framtida ökad nederbördsintensitet vid utformning av dagvattenhantering i området, såväl avseende fysisk dimensionering som kapacitet för eventuellt reningsbehov. För nederbördsmängder som inte kan omhändertas av dagvattensystemet behöver tillfälliga magasineringsytor och avrinningsvägar undersökas och planeras.

Enligt planprogrammet har ingen VA- eller dagvattenutredning tagits fram. I kommande detaljplanprocess bör kommunen, tidigt i processen, ta fram en VA- och en dagvattenutredning. VA-utredningen ska redovisa möjligheterna att ansluta området till det kommunala nätverket. Dagvattenutredningen ska beräkna och beskriva dagvattensituationen före och efter exploatering. Även effekterna av klimatförändringar med avseende på skyfall. Utredningen ska även innefatta en beskrivning av vattenkvaliteten i berörd recipient, redovisning av relevanta miljömål inklusive dagvattenhanterings förhållande till dessa samt en utredning av effekterna till följd av ett förändrat klimat.

Översvämningsrisk från havet

Bebyggelsen och den nya broförbindelser planeras på en höjd över 3,9 m i RH 2000, vilket är tillräckligt högt för att minimera risken för översvämning fram till år 2150. Höjdsättningen av bron behöver kombineras med en höjning eller ett skydd av Heabyvägen hela vägen fram till Gövägen, för att säkerställa tillgängligheten till Norra Aspan. Heabyvägen översvämmas vid ett vattenstånd på 2,7 m i RH 2000, vilket är beräknad högsta nivå i havet vid ca år 2070–2080 (se bild).



Eftersom syftet med bron är att korta ner körsträckan till Ronneby kan det vara värt att nämna att även tillfarten mot Hamnvägen och delar av Hamnvägen riskerar att översvämmas vid lågpunkter. Det räcker dock med att säkra en tillfartsväg.

Geoteknik

Länsstyrelsen instämmer med kommunen att det behövs ytterligare geotekniska utredningar för att undersöka de geotekniska förutsättningarna inom området och vilka ev. anläggningstekniska åtgärder som kan vara aktuella, då det är svårt att bedöma i nuläget.

Föreningar Länsstyrelsen har inte noterat att det finns några potentiellt förorenade objekt inom planområdet. Inom planprogrammets geografiska avgränsning, på andra sidan Angelskogsviken, finns dock ett potentiellt förorenat objekt i form av småbåtshamn (fastighet Angelskog 1:2). Detta bör kommunen uppmärksamma om markområdet planeras exploateras eller om markarbeten behöver utföras.

I samband med brobygge bör kommunen även uppmärksammas på att sedimenten i Angelskogsviken sannolikt är mer eller mindre förorenade. Beroende på brokonstruktion, och om det t.ex. behöver muddras, kan det bli aktuellt med sedimentundersökningar och åtgärder för att minimera föroreningsspredning.

Buller

Kommunen anger att en trafikbullerutredning ska tas fram. Länsstyrelsen anser generellt att i kommande detaljplaner behöver bullerutredningar tas fram för att klargöra konsekvenserna av prognostiserad trafikutveckling till planområdet minst 30 år framåt. Det behöver även utredas om verksamheten Tarkett kan ge någon bullerpåverkan på kommande detaljplan. Eventuella skyddsåtgärder bör så långt möjligt regleras med planbestämmelser på plankartan.

MKN

Enligt 2 kap. 10 § PBL ska miljö kvalitetsnormer (MKN) följas vid planläggning. Miljö kvalitetsnormer är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljö kvaliteten och är juridiskt bindande, fastställda av myndigheten som regeringen utsett. 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 ”ytvatten” finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status (kvicksilver, TBT m.m.) och ekologisk status (bottenfauna, fisk m.m.). För grundvatten finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status (dvs. att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvatten).

Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att gränsvärdena för MKN luft troligen kommer att skärpas från och med 2030. Kommunen bör därför redan nu börja arbeta för att de skärpta gränsvärdena inte ska överskridas. Läs mer via följande länk: <https://www.naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sverigemiljomal/fordjupad-utvardering-av-sveriges-miljomal-2023/narvimiljokvalitetsmalen/frisk-luft/>

Strandskydd Delar av området omfattas av det generella strandskyddet enligt 7 kap. 13 § MB. I kommande arbete ska en hänvisning och motivering göras till något av de särskilda skäl som anges i 7 kap 18 c p 1 - 6 MB vid ett ev. upphävande av strandskydd, alternativt att dispens ges för anläggandet av bron.

Vattenverksamhet

Småbåtshamn

Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om en mindre hamn för båtar planeras, i kommande detaljplan, dvs. upp till 10 båtar, krävs inte en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) endast anmälan om vattenverksamhet och en strandskyddsdispens.

Anmälan om vattenverksamhet 11 kap. 3 § MB

Vattenverksamhet omfattar alla åtgärder som syftar till att förändra vattnets djup eller läge genom muddring, grävning eller rensning, uppförande av anläggningar i vattenområdet genom utfyllnad, pålning eller gjutning, bortledning av grundvatten eller infiltration för att öka grundvattenmängden. Anmälan om vattenverksamhet görs i så fall via e-tjänsten på länken:

<https://www.lansstyrelsen.se/blekinge/miljo-ochvatten/atgarderoch-verksamheter-ivatten/vattenverksamhet/anmalan-omvattenverksamhet.html>

Länsstyrelsen har möjlighet att även pröva dispensen i anmälan om vattenverksamhet.

Bro

Om grävningsarbetet mm överstiger 3000 kvm är det Mark- och miljödomstolen som prövar vattenverksamheten och strandskyddet. Samråd ska dock hållas med länsstyrelsen om MKB.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Förslaget är förenligt med den kommunala översiktsplanen 2035 och länsstyrelsens granskningsyttrande

Jordbruksmark

För att bedöma om jordbruksmark kan tas i anspråk för annan användning behöver kommunen utreda om den jordbruksmark som tas i anspråk är brukningsvärd. Om jordbruksmarken bedöms som brukningsvärd bör kommunen även ta fram underlag och bedömning av om alternativa platser, på annan mark än jordbruksmark, på ett från samhällets synpunkt tillfredsställande sätt kan tas i anspråk i stället.

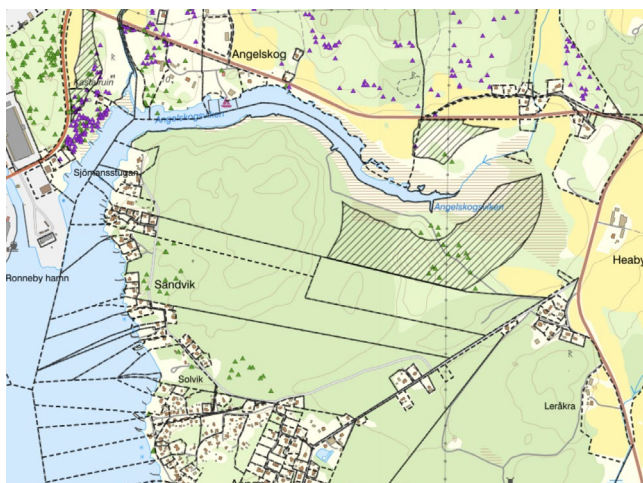
Naturmiljö

En naturvärdesinventering ska tas fram i det fortsatta arbetet.

Tätortsnära grönområden har en oersättlig betydelse för friluftsliv och rekreation i närmiljön till hemmet. Länsstyrelsen anser därför att det är mycket betydelsefullt att grönområden sparas både ur ett folkhälsoperspektiv och klimatperspektiv men också för att gynna den biologiska mångfalden genom att skapa goda förutsättningar för spridningseffekter för växter och djur. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om naturmiljö påverkas väsentligt krävs samråd enligt 12 kap. 6 § MB.

Efter NVI är genomförd kan det krävas mer nischade inventeringar och utredningar alternativt MKB för att utreda hur exploateringen kommer att påverka olika skyddade och hotade arter och grupper.

I närområdet finns det registrerat läderbagge och fladdermöss. Det är därför viktigt att inventeringen även tar upp skyddsvärda träd och hålträd som är livsmiljöer för båda grupperna. Om det är gamla och grova träd (över 80 cm i stamdiameter) samt träd med håligheter, behövs samråd med Länsstyrelsen om träden påverkas. Definitionen av skyddsvärda träd finns på länsstyrelsens hemsida: Åtgärd i naturmiljön | Länsstyrelsen Blekinge ([lansstyrelsen.se](https://www.lansstyrelsen.se)) Länsstyrelsen vill även upplysa om att det är viktigt att ta generell hänsyn till trädens rötter under byggprocessen, minst två meter utanför kronan, där man inte bör köra med tunga maskiner eller ställa upp tunga föremål/material. Marken runt träden bör inte heller fyllas upp.



Karta över registrerade skyddsvärda träd och utvidgat strandskydd.

Artskydd

Åtgärder som berör fridlysta arter, eller innebär att deras livsmiljöer skadas, kan kräva dispens från artskyddsförordningen. Exempel på sådana åtgärder är avverkning av grova ekar som kan utgöra livsmiljö för läderbaggen eller ekoxe.

Bro

Muddringar med sprängning och grävning kan medföra stora belastningar i marina miljöer, som förändrade hydromorfologiska förhållanden, förlust av bottensubstrat och habitat samt tillförsel av impulsivt och kontinuerligt ljud. Det bedöms finnas en del marina preciserade bevarandevärden (enligt nationella ramverket för marint områdesskydd) i Angelskogsviken och i anslutning till vikens smala mynning, så som ängar av kärllväxter, ålgräsängar, frilevande blåstång, essentiella länkar för vandrande fisk samt rekryteringsområden för kustlevande rovfisk, sik och sill. Samtliga preciserade bevarandevärden är mycket känsliga för muddring i grunda miljöer (<20m).

Det finns ett utpekade fredningsområde (Ronnebyån) som täcker hela Angelskogsviken. Allt fiske är förbjudet fr.o.m. den 15 september t.o.m. den 31 maj. Förbudet gäller inte yrkesfiskare som fiskar ål med stöd ålfisketillstånd och enskild rätt. Fredningsområdet avgränsas av en linje från Droppemålahalvöns östra spets i rak östlig riktning till fastlandet vid Åsplan. Syftet med bestämmelsen är att skydda fiskbestånden under och i anslutning till lekvandring och lekperiod.

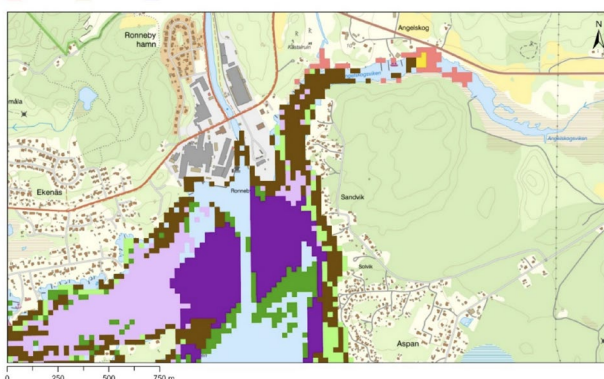
Enligt FINFO 2011:3 Kartläggning av lekområden för kommersiella fiskarter längs den svenska ostkusten finns det lekområde för sill i yttre delen av Angelskogsviken och lekområde för sik i anslutningen till viken mynning. Modelleringar visar även att det finns goda förutsättningar för yngel av gädda, abborre och mört.

Fredningsområde
Lekområden för fisk



Modelleringar visar att vegetationen i Angelskogsviken inre delar främst utgörs av axslinga samt mindre delar av hornsärv och blåstång. Det kan finnas en del vegetationsfria ytor i den inre delen av viken. Närmare mynningen visar modelleringar att vegetationen är tätare. Här utgörs vegetationen främst av blåstång och borstnate med höga täckningsgrader (>25%), skruvnating och hårsärv. Precis utanför Angelskogsvikens smala mynning visar modelleringar att det finns goda förutsättningar för ålgräsängar (>10% täckningsgrad). Ålgräs är en rödlistad art (sårbar) som hotas av en ökad fysisk exploatering. Småskalig exploatering som broar, bryggor och marinor samt ökad båttrafik med bland annat ankring på grunda bottnar kan påverka ängarna negativt. Under de senaste 50 åren har utbredning av ålgräs minskat med mer än 25%, i olika omfattningar i olika delar av Östersjön och sedan 2016 finns ett åtgärdsprogram för ålgräs i svenska vatten. De högsta värdena är kopplade till ängar med en täckningsgrad av 25–100% (Mosaic, ekosystemkomponenterna).

Hornsärv > 10% Ålgräs > 10% Skruvnating Hårsärv
Axslinga > 10% Blåstång > 25% Borstnate > 25%



Invasiva arter

Inom området finns flera rapporterade fynd av parkslide och vresros. Arterna är inte upptagna på EUs förteckning över invasiva främmande arter. Båda arterna är föreslagna för den nationella förteckningen över invasiva främmande arter. Arterna ska inte spridas då förekomsten av arterna starkt hotar och påverkar naturmiljö, boendemiljö och den biologiska mångfalden.

Kommentar:

Flyghinderanalys

Om en eventuell framtida detaljplan möjliggör för bebyggelse överstigande 20m över marken kommer kommunen ta fram en flyghinderanalys tillsammans med försvarsmakten och luftfartsverket.

Dagvatten- och VA-utredning

Om kommunen får uppdrag att ta fram en detaljplan kommer områdets dagvattenhantering studeras vidare avseende fysisk dimensionering, eventuella avrinningsvägar, magasineringsytor och kapacitet för eventuellt reningsbehov. VA-utredningen kommer studera hur VA-nätet kan dimensioneras och byggas ut. Vidare kommer utredningarna även bedöma påverkan på vattenkvaliteten i berörd recipient och hur relevanta miljömål berörs.

Översvämningsrisk

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer kommunen studera hur potentiella översvämningsområden kan hanteras och följaktligen även hur Heabyvägen kan skyddas mot översvämningsrisker.

Geoteknik



Vid ett uppdrag om detaljplan kommer kommunen ta fram en geoteknisk utredning. I samband med den geotekniska utredningen kommer även markföroreningar och eventuella föroreningar i sedimenten utredas i de lägen som bedöms kunna vara förorenade.

Buller

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer kommunen ta fram en bullerutredning avseende trafikbuller och verksamhetsbuller.

MKN

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer kommunen studera påverkan på miljö kvalitetsnormer vidare.

Vattenverksamhet

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer kommunen studera påverkan av ett småbåtshamnsområde vidare. Det är för tidigt att säga något om storleken på bryggor och antal båtar men om området uppnår en storlek som klassas som småbåtshamn kommer en MKB tas fram.

Naturmiljö

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer en naturvärdesinventering och eventuell artskyddsutredning tas fram

Bro

Vid ett uppdrag om detaljplan kommer bronns påverkan på de limniska miljöerna studeras vidare.

Övrigt

I övrigt noterar kommunen Länsstyrelsens synpunkter och kommer fortsatt beakta dem i en eventuell framtida detaljplaneprocess.

2. Räddningstjänsten Östra Blekinge anser att:

Översvämningar

Räddningstjänsten förutsätter att farbara vägar anpassas så att dessa inte översvämmas inom överskådlig tid. Tarkett, farlig verksamhet Aspan ligger öster om företaget Tarkett som är klassat som en farlig verksamhet enligt Lag om skydd mot olyckor 2 kap. 4§. Tarkett har ammoniak i sin process som vid en olycka kan komma att sprida sig till omgivningen. År 2020 gjordes en riskanalys som visar att farliga koncentrationer inte kommer att nå Aspan. Spridningsberäkningarna visar att livshotande koncentrationer ej kommer att uppstå utanför anläggningen. De koncentrationer som uppkommer vid den närmaste bebyggelsen (norr om Tarkett) kan visserligen i sällsynta fall ge upphov till allvarliga skador eller till och med dödsfall. Men då bebyggelsen består av enfamiljshus där det finns goda möjligheter att gå inomhus och med kort exponeringstiden bedöms exponeringen inte medföra allvarliga skador. Räddningstjänsten ser därför inga begränsningar för Aspan-området.

Insatstid för räddningstjänsten

Brandstationen i Ronneby är planerad att flyttas till ny placering norr om E22:an. Insatstiden kommer ligga på gränsen till 10 minuter för aktuellt område. Att bygga flerfamiljshus på Aspan där räddningstjänsten är en förutsättning utrymning är tveksamt. Beroende på utformning av vägar och bro kanske det trots allt går att klara 10- minutersgränsen. Detta behöver i sådana fall testas eller beräknas.

Ett alternativ är annars att bygga flerbostadshus med brandsäkra trapphus (Tr2-trapphus) där räddningstjänstens höjdfordon inte är en förutsättning. Exempel på sådana hus finns på kv Kilen i Ronneby. Fördelen med en sådan lösning är att det då inte krävs uppställningsplatser runt flerfamiljshusen och de boende förväntas vid en brand kunna utrymma på egen hand.

Räddningstjänsten förordar här en sådan lösning.

Åtkomlighet

Räddningstjänsten förutsätter att ny anslutningsväg med bro och väg över till Aspan dimensioneras så att den uppfyller kraven på räddningsväg enligt BBR (bredd, bärighet, utformning etc). Byggnaderna ska vara åtkomliga för räddningsinsatser. Avståndet mellan räddningsfordonens uppställningsplats och byggnadernas angreppspunkt ska understiga 50 meter. Om utrymning förutsätts ske med höjdfordon, ska avståndet från gatan, räddningsvägen eller uppställningsplats till husväggen vara högst 9 meter. Utanför fönster där bärbar stege är tänkt att användas ska marken vara anpassad för utrymning. Åtkomligheten för Räddningstjänsten skall beaktas, enligt kapitel 5:94 Boverkets byggregler (BFS 2006:12). Om gatunätet inte ger åtkomlighet för Räddningstjänstens fordon i samband med utrymning och släckinsats, skall en särskild körväg (räddningsväg) ordnas.

Brandvattenförsörjning

För att etablera flerbostadshus och radhus krävs att det finns tillgång till brandposter i anslutning till byggnaderna. I Svenskt vattens publikation Distribution av dricksvatten P114 finns rekommendationer på lämpliga flöden. Beroende på byggnadernas höjd krävs flöden på 10-20 l/s. Runt flerbostadshus och radhus bör det finnas brandposter var 150:e meter (konventionellt system) medan det fungerar med alternativsystem (räddningstjänsten hämtar vatten vid en prioriterad brandpost i området) för villabebyggelsen.

Kommentar:

Kommunen tar med sig räddningstjänstens synpunkter in i det fortsatta arbetet.

3. Skogsstyrelsen anser att:

Inom planerat verksamhetsområde finns två av Skogsstyrelsens formellt skyddade områden, en biotopskyddsytta, SK 1072–2005 och en naturvårdsavtalsytta N 990 – 2005. Där finns även tre nyckelbiotoper, N 2617– 2003, N 2622 – 2003 och N 2665–2003, två objekt med naturvärden N 2672 – 2003 och N 11920 – 1997 (se de bifogade beskrivningarna) och ett sumpskogsområde. Vissa av dessa bestånd nämns också i presenterat underlag. Inom utredningsområdet kan det finnas pågående områdesskyddsarbete. Kontakta oss om ni nu eller senare i processen vill veta var dessa finns. Om biotopskyddsområden beslutade av Skogsstyrelsen, berörs av åtgärder som riskerar att skada naturvärden inom dessa ska en ansökan om dispens skickas in till Skogsstyrelsen. Inom ett biotopskyddsområde får man, enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808), inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Skogsstyrelsen får ge dispens från förbudet mot att skada naturmiljön om det finns särskilda skäl. En sådan dispens ges efter prövning i det enskilda fallet. En ansökan om dispens ska, enligt 23 § områdesskyddsförordningen, vara skriftlig och åtföljd av en karta. Av ansökan ska det tydligt framgå vilka åtgärder som ska vidtas och en beskrivning av hur åtgärderna kan förväntas påverka naturvärdena i biotopskyddsområdet. Naturvårdsavtal är ett civilrättsligt ingånget avtal mellan markägaren och staten om att bevara naturvärden, vilket innebär att ekonomisk ersättning betalats till markägaren. Om naturvärden i ett naturvårdsavtal skadas kan krav om ekonomisk kompensation till staten bli aktuellt. Områdesskyddshandläggare på Skogsstyrelsen, Blekinges distrikt bör kontaktas för att utreda detta. Det är positivt att sumpskogen, som utgör en artrik biotop föreslås undantas från exploatering. Enligt presenterat underlag planeras att sumpskogens marker tillgängliggörs med spångar för att förstärka skogens rekreativa funktion och att utkiksplatser för fågelskådare samt gångförbindelse runtomkring Angelskogsviken skapas.

Det är också positivt att de skyddsvärda träden enligt planprogramsförslaget kan bevaras genom strategiskt placerade gröna kilar. Skogsstyrelsen vill uppmärksamma er på att iaktta försiktighet när åtgärder som marksanering, markutfyllnad och byggnation ska utföras nära träd. Ett träds rotsystem har ett lika stort omfång som trädets krona vilket innebär att det finns stor risk för att trädet skadas om dessa åtgärder utförs för nära inpå. Vi har för närvarande inga ytterligare synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta. Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Kommentar:

Kommunen tar med sig Skogsstyrelsens synpunkter in i det fortsatta arbetet.

4. Trafikverket anser att:

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg 660 (Heabyvägen) norr om planområdet samt väg 663 (Gövägen) öster om planområdet.

570 bostäder bidrar troligtvis till en avsevärd trafikallsträng. Ökad trafik kan medföra behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, i synnerhet i närliggande anslutningar till väg 660 och 663. Trafikmängd och flöden påverkar bland annat val av korsningstyp, behov av extra körfält etc.

För att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur våra anläggningar påverkas av planförslaget måste kommunen redovisa beräknad trafikallsträng och flödesfördelning. Av redovisningen ska framgå hur planförslaget påverkar det omgivande vägnätet och vilka åtgärder som kan krävas. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas.

Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. Om sådana åtgärder blir nödvändiga ska, innan detaljplanen förs till antagande, ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Om bron är en förutsättning för utbyggnaden måste bron säkerställas i planen.

Gång- och cykelväg

Väg 660 är utifrån trafiksäkerhet inte lämplig för cykling i blandtrafik. En gång- och cykelväg på väg 660 är därför en förutsättning för att kunna ansluta en bro med gång- och cykelväg.

Budgeten för cykelvägarna längs det statliga vägnätet bestäms i den regionala länstransportplanen för Blekinge som beslutas av Region Blekinge. Vilka cykelvägar som ska byggas bestäms tillsammans med kommunerna och pekas ut i Regional cykelplan för Blekinge. Kommunens önskemål om cykelväg längs väg 660 finns med i den cykelplan som Region Blekinge har ute på remiss. Huruvida det är möjligt att bygga en gång- och cykelväg längs väg 660 behöver utredas i en åtgärdsvalsstudie.

Kommunen kan i den fortsatta planprocessen beakta möjligheten att ta över väg 660. Om kommunen är väghållare för väg 660 har kommunen rådighet över t ex när och hur en gång- och cykelväg kan byggas.

Kommentar:

Vägar

Vi kommer titta närmare på trafikallsträng och flödesfördelning i en trafikutredning i kommande detaljplanprocess.

Gång- och cykelvägnät

Önskan om att bygga ut Heabyvägen med gång- och cykelväg har tagits med i den kommande regionala länstransportplanen. Möjligheterna att anlägga en sådan väg behöver dock utredas vidare. Övriga synpunkter från Trafikverket är noterade.

5. Miljöteknik anser att:

VA

Befintliga va-ledningar i området saknar kapacitet för föreslagen utbyggnad. Det nya området kommer att behöva försörjas med ny infrastruktur. Behovet får klargöras i kommande dagvatten och va-utredning. Däremot så bör kapaciteten i reningsverk och vattenverk räcka till. Ronneby kommun behöver tidigt i detaljplaneskedet meddela Miljöteknik om det finns ett behov av släckvatten.

FJÄRRVÄRME

Fjärrvärme är inte utbyggt i närhet till området.

FIBER

Befintligt fibernät kommer inte att räcka till för föreslagen bebyggelse. Nya ledningar behöver byggas ut till området.

ELNÄT

Befintlig elförsörjning i aktuellt område kommer inte räcka till för föreslagen bebyggelse. Ny infrastruktur behöver byggas ut till området. Behov och placering av nya nätstationer hanteras i detaljplaneskedet.

RENHÅLLNINGEN

Angelskogs avfallsanläggning är belägen norr om Angelskogsviken. Vid ogynnsamma vindar är det sannolikt att viss lukt kan förkomma från anläggningen. Oklart hur det kan påverka området. I detaljplaneskedet är det viktigt att hänsyn tas för hur avfallshanteringen ska fungera i området samt säkra tillgängligheten för renhållningsfordon.

Kommentar:

Kommunen tar med sig Miljötekniks synpunkter in i det fortsatta arbetet.

6. Lantmäteriet anser att:

PASSA PÅ ATT UTREDA OCH MÄTA IN FASTIGHETSGRÄNSER

För att få en snabb väg från planarbetets start fram till färdig byggnation är det viktigt att utreda om det finns samfälligheter eller andra fastighetsgränser som inte framgår av digitala registerkartan och om övriga gränser är osäkra inom planområdet. Genom att utreda, göra gränsutvisning och mäta in befintliga gränspunkter kan osäkra gränser identifieras tidigt i planprocessen. För gränser som därefter fortfarande är osäkra kan kommunen då ansöka om fastighetsbestämning och därmed ha möjlighet att få ett tydligt och klart underlag innan detaljplanen får laga kraft. Lyssna gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige där dessa frågor diskuteras. Du hittar podden till exempel via denna länk.

Kommentar:

Kommunen tar med sig Lantmäteriets synpunkter in i det fortsatta arbetet.

7. Miljö- och byggnadsnämnden anser att:

Beslut

Miljö- och byggnadsnämnden lämnar följande yttrande till kommunstyrelsen i ärende med diarienummer 2021/714: Miljö- och byggnadsnämnden har inga invändningar mot innehållet i förslag till planprogram för Norra Aspan. Beslutet justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har skickat ut ett förslag till planprogram för Norra Aspan i Ronneby kommun för samråd. Syftet med planprogrammet är att utforska möjligheterna för att utveckla den norra delen av halvön Aspan med attraktiva och varierade boenden inom en naturnära miljö. I samband med framtagande av förslag till planprogram gjordes det även en undersökning av behovet att upprätta en strategisk miljöbedömning. Resultatet av utredningen visade att planen inte förväntas ha någon betydande miljöpåverkan, varför det ansågs att en strategisk miljöbedömning inte behöver genomföras.

Bedömning

Nämnden bedömer att förslaget till planprogram för Norra Aspan är väl utformat och tar hänsyn till viktiga miljöaspekter i enlighet med gällande lagstiftning. Dessutom delar nämnden uppfattningen att det inte är nödvändigt att genomföra en strategisk miljöbedömning.

Barnrättsbedömning

Barnrättsbedömning saknas då barn inte bedöms påverkas av ärendet/beslutet.

Kommentar:

Noterat.

8. Aspans vägsamfällighet anser att:

Vi vill redan i detta tidiga skede lämna några synpunkter. Det handlar främst om den kommande trafiksituationen. Om bron byggs och vägsträckning genom bostadsområdet för att fortsätta ut på Sandviksvägen, tycker vi det verkar lite fel att ha genomfart genom bostadsområdet. Boende på Aspan som ska till Ronneby kommer att uppleva detta som en genväg över bron, vilket ökar trafiken mellan bostäderna. Vi funderar också om trafikanterna som ska till Aspan och omgivningarna kör över bron då de upplever detta lite kortare. Vi vill påpeka att Sandviksvägen och Aspanvägen är ganska smala och inte har asfaltsbeläggning utan s.k. tankbeläggning vilket inte är likas hållbart som asfalt. Vi kommer självklart att följa processen och återkommer om vi har synpunkter. Vi har också hört synpunkter att det skulle hellre byggas en gång o cykelbro istället för bilbro, då det redan finns fina cykelvägar från hamnen till Ronneby. Sitter man väl i bilen kör man till Ronneby på ca. 10min. idag. Styrelsen Aspans vägsamfällighet [REDACTED]

Kommentar:

Sandviksvägen

Vi förstår oron och vi vill förtydliga att det inte är vår avsikt att vägen mellan Sandviksvägen och Norra Nabbenvägen ska bli en genomfartsväg. Vi kommer kolla närmare på vart en eventuell vägsanlutning lämpligen ansluts mot Sandviksvägen i en trafikutredning och vilka åtgärder som krävs för en sådan anslutning. Trafikutredningen kommer tas fram efter planprogrammet om vi får beslut att påbörja en detaljplanprocess. Med hänvisning till synpunkterna från boende nedan har vi förstått att det finns många frågor om just anslutningens placering. Vi kommer givetvis ta med era synpunkter in i ett sådant utredningsarbete och hoppas vi kan hitta en eventuell lösning som är allmänt accepterad.



Samfällighetsföreningen kommer givetvis få vara med i en sådan process som representant för de boende.

Bro

När det kommer till bro-alternativen kommer vi utveckla vårt resonemang i planprogramsförslaget. En gång- och cykelbro vore en fantastisk koppling för de boende men den måste också vägas mot andra intressen och exploateringsekonomin. Vi kan konstatera att en bro för fordonstrafik och ny koppling mot Aspan kommer krävas, om området ska bebyggas, då den befintliga infrastrukturen inte skulle klara en stor ökning av antalet trafikanter. Skulle gång- och cykelbron separeras från bron för fordonstrafik finns det egentligen bara ett alternativ till placering på grund av den starkt privatiserade kusten och Natura2000-området norr om Aspan. Gång- och cykelbron skulle i så fall behöva gå från östra piren till fastigheten Leråkra 3:2 där det finns ett grönt obebyggt släpp mot kusten. Kommunen äger dock inte fastigheten Leråkra 3:2 och ska vi se till beräknade havsnivåhöjningar och Segelsällskapets verksamhet inne i viken skulle en sådan gång- och cykelbro behöva vara relativt högt belägen och öppningsbar. Dels för att vara lämplig på sikt, med de stigande havsnivåerna, och dels så att segelbåtarna kan passera. Ett sådant alternativ innebär att även Östra Piren skulle behöva omfattade åtgärder för att säkra bron och området mot översvämningar. I praktiken skulle det med andra ord innebära en väsentligt dyrare brolösning än bron för fordonstrafik. Kommunen gör därmed bedömningen att det är mer ekonomiskt hållbart att planera för en bro för både fordonstrafik och gång- och cykeltrafik kombinerat. Med det sagt finns det inget som i nuläget utesluter en framtida gång- och cykelbro.

9. [REDACTED] anser att:

Jag har tagit del av informationen i planprogrammet för Norra Aspan och som sommarstugeägare på Aspan så har jag några synpunkter.

Först och främst undrar jag hur en exploatering av Aspan går ihop med Ronneby kommuns miljömål att bli Sveriges första hållbara kommun.

Planerade bostäder på Aspan kommer ha långa avstånd till förskola, skolor, affärer och arbetsplatser vilket gör att majoriteten av boende kommer vara bilbundna. Att kommunen skall ha råd att täcka transportbehovet genom kommunal trafik är inte rimligt att tro.

Ronnebys handelsområden har dessutom vuxit och koncentrerats på raka motsatsen av staden under de senaste åren.

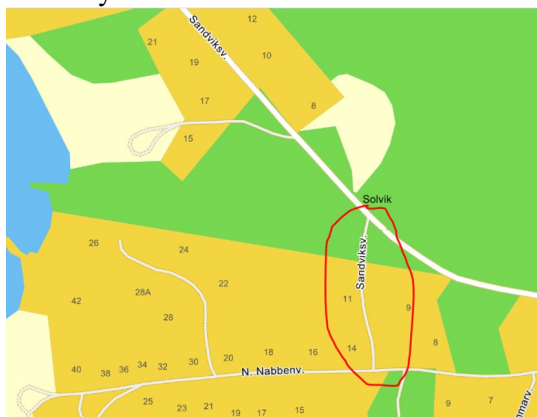
Mer specifika punkter från planprogrammet som jag skulle vilja lyfta.

Bilväg mellan Sandviksvägen och Norra Aspan

I planprogrammet finns det draget en bilväg mellan Sandviksvägen och Norra Aspan. Vägen ansluter till Sandviksvägen precis vid en mindre grusväg från sommarstugeområdet. Denna grusväg används idag främst som tillfartsväg till tre fastigheter längs med vägen och är inte lämpad som genomfartsväg för hela sommarstugeområdet.

Jag ser egentligen inget behov av en bilväg som förbinder det nya området med övriga Aspan över huvud taget. Det skulle leda om trafiken från befintliga området till vägar som inte är anpassade och det skulle ge en ökad biltrafik även genom det nya bostadsområdet. Tidsvinsten att köra genom det nya bostadsområdet skulle förmodligen bli minimal med tanke på hastighetsbegränsningar inom tätbebyggt område så de eventuella problemen med en bilväg överväger enligt mig nyttan.

Istället föreslår jag en cykelväg för att binda ihop hela Aspan. Det ger Norra Aspan tillgång till badplatser och befintliga områden på Aspan kan dra nytta av en kortare och säkrare cykelväg in till Ronneby.



Karta med ovan nämnda grusväg inringad.

Målpunkt/Noder

I planprogrammet nämns mötespunkter så som boulebanan och en brygga med bänkar och bra solläge. Samtliga gemensamma platser inom sommarstugeområdet (slätten med boulebana och fotbollsmål, båtbyggor, badbyggor och badplatser) är uppförda och underhålls helt och hållet av sommarstugeföreningen och boende i området. Kommer Kommunen ta över denna skötsel i framtiden? Det är helt orimligt att ett område skall skötas av sommargäster men nyttjas av 1000-2000 permanent bosatta på Norra Aspan.

Kommentar:

Hållbarhet



Faktum är att Blekinge har i dagsläget ett stort behov av att locka till sig arbetskraft, att möjliggöra för attraktiva boendemöjligheter är en av flera pusselbitar för att lyckas med det. Ronneby kommun har som du skriver ett mål att bli Sveriges första hållbara kommun. Det är en enkel slogan, men ett komplext mål, som kan brytas ner i olika aspekter. Vanligtvis brukar man prata om ekonomisk hållbarhet, social hållbarhet och ekologisk hållbarhet.

Fler bostäder krävs i kommunen och de behöver möjliggöras både på Aspan och på andra ställen i kommunen. Om de inte byggs på Aspan kommer de behövas byggas någon annanstans. Fördelen med just Aspan är att det är möjligt att samlokalisera en stor mängd bostäder i samma område istället för ett sporadiskt "duttande" med bostadsutbyggnad. Att samla bebyggelse är faktiskt ett sätt att spara mark och samla de resurser som krävs för en sådan exploatering till ett område. Det är både ekonomiskt hållbart och ekologiskt hållbart. Vidare kan ett område som Aspan visa på möjligheterna med hållbart byggande i form av materialval och god arkitektur. En exploatering av Aspan gör det också möjligt för kommunen att klimatanpassa området och jobba med lösningar för att minska risken för skador på befintliga bostäder och infrastruktur vid en klimatkatastrof eller extremvattensscenario. Det ökar områdets resiliens och kan också bedömas vara ett sätt att beakta ekonomisk och ekologisk hållbarhet i ett längre perspektiv.

En annan viktig faktor är social hållbarhet. När man planerar för ett så stort område som Aspan finns möjligheten att bygga för en större målgrupp av individer än vad en förtätning av ett villaområde kan åstadkomma. Det gör att man kan möjliggöra för ett område som passar fler människor, oavsett vilket stadie i livet de befinner sig på. Det finns flertalet studier som visar på att en blandning av målgrupper och bostadsformer leder till ett större socialt utbyte mellan de boende. Med det sagt har kommunen endast begränsade verktyg att styra upplåtelseformer och den fria marknaden kan ge andra resultat i upplåtelseform än vad som varit intentionen från början. I en detaljplan kan kommunen bland annat styra byggnaders placering, höjd, vad som är allmän platsmark och kvartersmark för att nå en så ändamålsenlig struktur på bebyggelsen som möjligt.

Avstånd till arbetsplatser, förskola etc.

Tanken är att möjliggöra för ett område med flexibel användning, med andra ord ett område som utöver bostäder kan möjliggöra förskola, seniorboende, affärer och arbetsplats. Det kan exempelvis gestalta sig i att ett kvarter används för förskola eller som en verksamhetslokal i en entréväning i ett bostadshus.

Brokoppling för mer än kollektivtrafik

Kommunen bedömer liksom du att enbart satsa på ett trafikslag inte är rätt väg att gå. Brokopplingen är följaktligen tänkt att vara avsedd för biltrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. De målgrupper som väljer sig att bosätta sig i ett område som Aspan är i mångt och mycket bilberoende och kommunen ser därför att det är nödvändigt att beakta det i planeringen av det nya området.

Bilvägen mellan Sandviksvägen och Norra Aspan

Anslutningen till befintligt vägnät på Aspan behöver studeras vidare i framtida trafikutredning. Det är inte säkert att en sådan anslutning blir av då det fortfarande finns flertalet osäkerhetsfaktorer. Kommunen kommer ta med och beakta dina synpunkter om vägkoppling in i utredningsarbetet. En av delarna i en sådan trafikutredning är att utreda om anslutning till Sandviksvägen är möjlig och i så fall vart. Kommunen bedömer att det med en sådan vägkoppling är möjligt att minska risken för översvämning av befintlig bebyggelse då vägen kan utformas för att hindra vatteninträning från sumpskogsområdet och möjligtvis från delar av Sandviksvägen. Detta behöver dock också studeras vidare.



När det kommer till tidsvinsten av en eventuell ny vägkoppling är det möjligt att den inte ger så stor skillnad i färdtid för de boende som färdas från Aspan. Det beror så klart vilken punkt man mäter resan ifrån och vilken målpunkt som avses. Man ska också komma ihåg att färdtiden inte är huvudorsaken till varför en ny väg och brokoppling krävs. Huvudanledningen är att dagens vägnät inte är utformat för mer än fritidshusbebyggelse, vägarnas utformning och anläggningsteknik tål inte en sådan ökad belastning och en ny vägkoppling krävs därmed för att inte belasta befintlig trafiknät mer än nödvändigt.

När kommunen planerar ett så stort område som Aspan kollar vi även på utryckningstider för räddningstjänsten till Aspan och eventuella hinder som kan påverka en eventuell räddningsinsats. Där det finns många boende är det givetvis extra viktigt att denna insatstid är så kort som möjlig. Räddningstjänstens mål är en insatstid på 10 minuter, vilket inte kan uppnås med befintlig infrastruktur på Aspan idag. Även vid en brokoppling kan insatstiden vara någon minut längre än 10 minuter för de södra delarna men där kan man jobba med tekniska lösningar i byggnaderna för att begränsa spridning av brand. Dom få minuterna som för en pendlare inte gör så stor skillnad kan vid en brand vara helt avgörande, även för de befintliga bostäderna. De nya vägarna möjliggör även att utbyggnad för infrastruktur för släckvatten kan göras samtidigt som övrig VA-, el- och fiberutbyggnad.

Kommunen kommer ta med dina synpunkter och jobba vidare med hur cykeltrafiken kan förbättras och gynnas. Med ett sammanhängande gång- och cykelnät längs med kusten, Ronnebyån och upp mot E22 kan ett mer hållbart resande och folkhälsan gynnas.

Målpunkter och noder

Hur de befintliga områdena är tänkt att skötas är för tidigt att säga i planprogrammet men det är något som man kollar på i detaljplaneprocessen. Kommunen kommer i dialog med samhällsföreningen och markägare titta vidare på skötselfrågan framöver.

10.

Varför måste alla skyddsvärda kustnära områden bebyggas?

anser att:

Vi fick information om att det finns tänkta planer på att bygga 500 bostäder utan att i stort sätt det skulle märkas och ej heller synas. Det är en utopi.

Vårt kulturarv som vi har fått i arv att förvalta för framtida generationer är inte bara byggnader, gravhögar, gamla boplatser och artefakter etc. Det är även naturen och denna skog som det nu är frågan om har aldrig blivit kalhuggen utan det har skett en gallring av enstaka träd.

Har området exploaterats går det inte att återställa så det gäller att tänka sig för.

Vi har under c:a 10 års tid haft en exploatering här på Aspan, [REDACTED], vilket innebar avverkning av skog, sprängning av berget (berg även här!), för att plana av tomterna och få ner vatten och avlopp. Sedan såldes det några tomter och då sprängdes det igen och detta har upprepats t.o.m. 2023. Nu är det 3 obebyggda tomter kvar. Sprängningar, grävmaskiner och lastbilar som körde sten och massor antingen drifran eller dit....

Det dagliga motorljudet från grävmaskiner och lastbilar fördärvar lugnet och välmåendet för dem som valt att bosätta sig här för att må bättre och komma bort från stadens hets.

Djurlivet förändrades avsevärt redan när detta lilla område bebyggdes och även biltrafiken ökade markant.

I verkligheten kommer det att bli likadant om kommunen väljer att exploatera även "Norra Aspan" eftersom man måste få ner vatten och avlopp och bygga vägar och hus.

Den skyddsvärda växtligheten kommer att försvinna. Djurlivet: havsörnar, älgar, rådjur, vildsvin, harar, grodor, fladdermöss o.s.v. alla som idag lever fredade här försvinner.

Vad gäller broförbindelsen så finns det andra båttyper än segelbåtar och de kan heller inte ta sig in i viken under den tänkta bron för att studera djurlivet eller fiska som man gör idag.

För att inte tala om kostnaden för en sådan bro! Kostnaden för att höja upp Heabyvägen!

Förtäta redan exploaterade områden längs kusten, Ekenäs, Droppemåla, Saxemara för att nämna några.

Det finns säkert flera. Är alla tomter sålda i de områdena? Ett område nära havet är Slättanäs och i Listerby finns redan både skola och förskola, som är nybyggda och där planeras även för en idrottshall.

Bygg på andra sidan Angelskogsviken, längs Heabyvägen t.ex.

I denna utredningen låter det som att ingen annan kan utnyttja Aspan för promenader och bad men det gör de. Det kommer många hit när vädret tillåter.

Bebygger man området så avgränsar man även det.

Gölandet har folk heller inga problem med att nå. Där är det också mycket folk som promenerar och badar.

Kommunen måste också värna den redan befintliga befolkningen på Aspan.

Lägg dessa pengar på att göra stadskärnan levande och attraktiv. Skaffa ett dragplåster -- bygg Ronneby Stadsmuseum med berättelsen om Ronnebys historia och berättelsen om Gribshunden!!

Kommentar:

Siktlinjer

Bebyggelsen kommer synas, men inte överallt. För att minska visuell påverkan kan kommunen jobba strategiskt med placering av bebyggelse för att sikten och karaktären utifrån upplevs densamma från landsidan. Från skärgården kommer området synas på grund av områdets topografi. Det beror också på att det längre avståndet gör att siktlinjerna förändras. Men på avståndet som gäller vid Östra piren och Heabyvägen kommer inte bebyggelsen sticka upp över trädtopparna så länge den håller sig under 6 våningar. Trädens



och markens höjd i 3D-bilderna överensstämmer med verkligheten då de baseras på väldigt exakta lasermätningar från Lantmäteriet.

Man får även komma ihåg att våra landskap är i ständig förändring, det som idag är skog har ofta varit jordbruksmark och betesmark tidigare. Skogen på Aspan är relativt ung, cirka 100 år där den är som äldst, och har tidigare varit i princip kalhuggen. Liksom tiderna förändras ändras även samhällets behov och därmed markens användning. Ett minskat beroende av vedeldning för värme och ett mer rationellt jordbruk har lett till att öar och skärgårdsmiljöer sedermera beväxats med ny skog och sly, liksom Aspan. Som ni skriver tar denna process lång tid att återställa och kommunen lägger därför stor vikt vid att anpassa förslag till befintlig natur och topologiska förutsättningar. Det är givetvis en balansgång, ju mer grönska som bevaras desto högre bebyggelse krävs för att få ekonomi i exploateringen.

Exploatering och hotade arter

Kommunen lägger som tidigare beskrivet stor vikt vid att bevara så mycket av miljön som möjligt. Givetvis kommer en exploatering anpassas för att inte konkurrera ut rödlistade arter. Genom att bevara ett stort grönstråk kring bebyggelsen kan exempelvis fladdermössarter som föredrar mörker fortsättningsvis födosöka och färdas genom området. De fladdermusarter som har mindre problem med ljusföroreningar kan till och med gynnas då de ofta födosöker i gränsområden mellan skog och bebyggelse där det artificiella ljuset från bostadsbebyggelse lockar till sig fler insekter än ett helt mörkt område.

Bro och fiske

Eftersom bron konstruktion inte är färdigställd är det i dagsläget svårt att säga hur den skulle påverka båttrafiken men utgångspunkten är att bygga en tillräckligt hög bro för att småbåtar ska kunna ta sig under den.

På grund av havsnivåhöjningar och klimatförändringar kommer brospannet behöva vara på en nivå motsvarande 4 meter över dagens normalvattenstånd. Kommunen bedömer därmed att väldigt många småbåtar även fortsättningsvis kommer ha möjlighet att ta sig in i viken. Om det är något vi behöver beakta i form av höjder eller placering tar vi gärna med oss informationen för att kunna utforma bron så att båttyperna ni beskriver även fortsättningsvis kan färdas in till de inre delarna av Angelskogsviden.

Kostnaden för utbyggnad av infrastruktur är som ni skriver stor, men den får även vägas i ett större perspektiv där kostnaden för en klimatkatastrof kan innebära ännu högre kostnader framöver. Det är viktigt för kommunen att bygga bort svagheter i infrastrukturen för att öka kommunens resiliens mot katastrofer. Det som idag är en halvö kommer på några hundra års sikt vara en ö. Utan proaktiv samhällsplanering kan fastighetsvärdet för befintliga fastigheter på sikt sänkas väsentligt och innebära stora privata kostnader för de enskilda fastighetsägarna. En bro och ny vägkoppling är en förutsättning för att biltrafiken även fortsättningsvis ska kunna fungera. Utan en bro skulle befintligt vägnät belastas väldigt hårt och det är inte en hållbar lösning på sikt. Så en bro och nya vägar kommer även på sikt vara nödvändigt för Aspan. Bygger inte kommunen bostäder intill infrastrukturen blir den investeringen mångdubbelt dyrare. Kommunen behöver därför möjliggöra för bostäder för att en brokoppling ska vara ekonomiskt försvarbart.

Besökare, promenader, bad

Givetvis lockar Aspan besökare idag, det är ett fint område med mycket karaktär och fina miljöer. Här kan vi behöva se över planprogrammet så att det framgår tydligt. Kommunen bedömer att en bättre tillgänglighet till halvön kommer förbättra möjligheterna för besök, bad och promenader. Hur denna besöksmängd kan hanteras så att den inte påverkar boende negativt får studeras vidare i en eventuell detaljplanprocess.

11. [REDACTED] anser att:

Vägdragning från nybygget i Norra Aspan till Sandviksvägen

Med tanke på ert mål att boende på Aspan ska störas i minsta möjliga mån, samt bevaring av den bestående naturliga miljön och skapa en trygg trafikmiljö föreslår jag att vägdragningen från Norra Aspan mot Sandviksvägen ses över.

Under de varmare månaderna är Aspan välbesökt. Många som bor där permanent får besök och fritidshusen får liv igen. Aspan är också känt för många Ronnebybor som gärna besöker området för att andas in lugnet. Detta innebär att det redan finns en trafiksituation där vägarna är väl trafikerade av motor-, cykel- och gångtrafik. De få parkeringsmöjligheterna räcker ofta inte till. Det finns två stränder som ligger intill Norra Nabbenvägen som nås genom väldigt enkla vägar och har antingen obefintliga parkeringsmöjligheter eller väldigt få. Slätten och vägen mot stränderna är vägar där det finns mycket lekande barn under högsäsongen.

Med detta i åtanke, innebär vägdragningen från Norra Aspan till Sandviksvägen, speciellt vid grusvägen mot Norra Nabbenvägen/Slätten bekymmersam. Norra Aspan kommer att ha cirka 2 kilometer till närmaste stränder, vilka förmodligen är de på Norra Nabbenvägen, det är ett avstånd som bjuder in till att ta bilen. Med 500 bostäder planerat bygge är det oundvikligt med förhöjd trafik men det går att uppmuntra till cykel och promenader och det borde vara ett trafik- och naturmål vid en udde som har en sådan fin natur med våtmarker.

Grusvägen från Sandviksvägen mot Norra Nabbenvägen/Slätten bör därför bli enkelriktad för motortrafik med endast ingång från Norra Nabbenvägen. Boende längs den grusvägen (3 hus) kommer att kunna nå bostäderna genom Norra Nabbenvägen. Bilar från Sandviksvägen måste runda vid Norra Nabbenvägen 1.

För övrigt ifrågasätts varför vägen från Norra Aspan mot Sandviksvägen överhuvudtaget måste vara en bilväg. Med den planerade bron, som är ett kriterium för bygget, finns det ingen tydligen anledning till varför det måste finnas en bilväg från Norra Aspan mot Sandviksvägen. Bron förbinds med en 70-väg vid Angelskog som gör att man snabbt kommer att kunna ta sig till Gövägen/Aspanrondellen. Vägen från Norra Aspan mot Sandviksvägen kommer förmodligen att vara en 30- eller 50-väg. Tid och framkomlighet är alltså inte ett argument till att göra en bilväg från Norra Aspan till Sandviksvägen.

Jag ser fram emot era svar på mina synpunkter och är självklart också tillgänglig per telefon:

Andra yttrandet:

Efter en andra sväng med tankar och lite efterforskning måste hela projektet ifrågasättas. Det är förstaeligt att nya bostäder behövs i länet men frågan är om folk som flyttar på grund av jobbmöjligheter överhuvudtaget väljer att bosätta sig i Ronneby och kommer att ha den finansiella situationen för ett nybygge. Hur har Ronnebys demografi spelat in i detta planbygge? Jag tänker främst på den åldrande befolkningen som väljer att inte bo kvar i villor som inte heller tas över av barn och barnbarn. Hur är det med bestående områden som redan har exploateras för bygge eller planeras att göras så? Jag tänker på torget, hjorthöjden, espehallen osv. Hur har detta bygge motiverats ur ett miljövänligt och hållbart perspektiv? Hur går det ihop med länets och kommunens miljömål?



Kommentar:

Trafikmiljö och besökande

Kommunen kommer ta med dina synpunkter in i en framtida trafikutredning om vi får beslut om att ta fram en detaljplan. Hur besökare använder området kommer behöva studeras vidare och tanken är givetvis att utforma trafiklösningar så att de inte påverkar boende negativt. Kommunen kan bland annat behöva jobba med skyltning (görs inte i detaljplaneskedet), vägheirakier och vart vägar anslutas för att minska eventuell påverkan på befintlig infrastruktur. Vi vill skapa en miljö som uppmuntrar att till gång och cykling som huvudalternativ. Vart en eventuell vägenslutning sker mot Sandviksvägen kommer behöva studeras vidare. Tanken är inte att befintlig grusväg ska användas som smitväg upp till huvudvägnätet och vi tar som sagt med synpunkterna och studerar dom vidare.

Är en vägenslutning verkligen nödvändig?

Tid och framkomlighet är inte de enda anledningarna till en eventuell vägenslutning. Kommunen har även möjlighet att jobba med klimatanpassade åtgärder och använda en vägenslutning som ett hinder för vatten vid extremregn och havsnivåhöjningar.

Andra yttrandet

Ja, kommunens demografi har studerats inför planprogrammet och befolkningsprognoser har tagits fram av JUNI Strategi och i strategi för bostadsförsörjning som ligger till grund för kommunens kommande bostadsförsörjningsprogram. Finns det inte möjligheter till goda bostäder kan kommunen inte heller locka boende att bosätta sig. Det finns givetvis ett glapp i behov och efterfrågan som kan vara svår att tajma in. Kommunen har tidigare stått inför situationer där efterfrågan uppstår, som inte kan mötas. Bostadsbyggande tar lång tid och utan strategisk planering och framförsikt kommer det ta lång tid för kommunen att möta ett behov. Följaktligen behöver kommunen jobba strategiskt med en planreserv för att kunna dra nytta av förändringar i behov och efterfrågan. Gör vi inte det finns risken att man väljer att bosätta sig i en grannkommun istället. Enligt JUNI Strategis beräkningar finns det ett fortsatt behov och efterfrågan på t.ex. villabebyggelse. Speciellt inom familjebildande ålder. Det är en av anledningarna till att förslaget så som det är utformat i planprogrammet har en stor mängd villabebyggelse (70 st).

Vad avser aspekter om hållbarhet och miljövänligt byggande hänvisar vi till kommunens svar på [REDACTED] synpunkter ovan.



12. [REDACTED] anser att:

- Flerfamiljshus passar inte in i området! Man har inte byggt det i Ekenäs så varför skulle man göra det på Aspan. Det är ändå fint att bevara den här känslan av ett sommarstugeområde med blandat boende i form av fritidshus/åretruntboende.
- Toppen med bättre kommunikation till staden i form av buss och cykelvägar men framförallt en bro för att öka tillgängligheten till detta fina område samt för att snabbare ta sig från Aspan till staden.

Kommentar:

Flerfamiljshus

Kommunen lägger stor vikt vid landskapsbilden i arbetet med planprogrammet och kommer givetvis göra så även fortsättningsvis. Genom placering av vägar och byggnader kan denna karaktär bevaras utifrån sett. När det kommer till karaktären inom Aspan föreslår inte kommunen några direkta förändringar inom befintliga bostadsområden. Karaktären där kommer med andra ord förbli densamma inom dessa områden. Se svar för yttrande 10 ovan om förklaring av siktlinjer och visuell påverkan.

Kommunikationsmöjligheter

Kul att du ser positivt på förbättrad kommunikation till Aspan. Vi tror att bättre infrastruktur kan gynna både de boende i området och besökare.

13. [REDACTED] anser att:

Hej.

Ägare av fastighet på sandviksvägen 8 på Aspan.

Min fastighet ligger nära vägen som är planerad att ansluta sandviksvägen med det nya området.

Jag tycker att vägen kommer för nära min fastighet och ansluts dåligt till en skogsväg som går till norra nabbenvägen.

Istället borde man ansluta vägen i korset norra nabbenvägen, vårvägen, sandviksvägen. . Då blir det en naturligt kors för bilister från Aspans nybyggda område samt alla fastigheter ner till havet (hela Norra Nabbenvägen).

Det blir också en fördel om man kommer från det tänkta området och vill exempelvis bada, för det finns ju flera badplatser.

Kommentar:

Väganslutning

Vi tar med oss dina synpunkter på hur en eventuell väg bör anslutas och kommer studera placering av väganslutning närmare i en trafikutredning.

**14. [REDACTED] anser att:
Avser planprogram för Norra Aspan, diarienummer: 2021/714.**

Skrivelse med synpunkter gällande planprogram för Norra Aspan, Ronneby kommun.

Jag heter [REDACTED] och har tagit över [REDACTED] sedan några år tillbaka. Denna plats har jag alltid älskat och under vår, sommar och höst varit på så ofta som jag haft möjlighet. Mina föräldrar köpte huset när jag var sju år gammal och det har sedan dess gått 45 år. Detta är en mycket fin och lugn och stillsam plats som är ganska unik i dagens Sverige.

Vid ert möte med oss fastighetsägare 240125 via teams berättades om att ett helt nytt bostadsområde skulle byggas i vår närhet. Jag har förståelse för att det behövs bostäder. I planprogram sägs att detta ska vara med respekt för den bebyggelse som finns sedan tidigare. Vid mötet berättade planarkitekt Jens Löfqvist att det nya området ska ligga endast 75 meter från Sandviksvägen. Detta är mycket nära vårt område vid Sandviksvägen vilket kommer medföra buller och synintryck. Ni skriver i er skrivelse att ” Det är viktigt att ny bebyggelse placeras på respektfullt avstånd från befintlig bebyggelse och att den samspelar med naturen runtomkring”. Jag anser att en liten trädremsa på cirka 75 meter inte är ett respektfullt avstånd till befintlig bebyggelse utan att detta avstånd borde vara åtminstone 150-200 meter. Jag tror vidare att detta är möjligt och att det bör gå att hålla detta avstånd emellan det nya området och den äldre bebyggelsen. Vad gäller den nya vägen som planeras till i närheten av området Solvik så kommer den att påverka den befintliga bebyggelsen kraftigt. En bättre lösning borde vara att dra ut vägen till det nya området längre ner mot den rondell Aspanvägen/Sandviksvägen som finns eller att låta den gå på någonstans i närheten av rondellen där det inte finns någon befintlig bebyggelse. Detta vore en bra lösning för att inte trafikstöra området mer än nödvändigt.

Frågan gällande en ev broförbindelse över angelskogsviken är den allvarligaste ur miljösynpunkt och i denna fråga vill jag utveckla mig mer.

Platsen där bron är planerad över är cirka 75 meter bred och i ligger mitt i gäddans lekområde. Jag har befunnit mig i Ronneby under vår, höst, sommar de senaste 45 åren och denna vik är troligen Ronnebys främsta lekvik och är oerhört viktig främst för gäddan men även för andra arter. Platsen där bron ska gå över är vid den ena sidan cirka bara 0.5-1 m djup med kraftig växtlighet. Vid den andra sidan är det ca 1.5 m djupt samt en liten led i mitten kanske 2-2.5 m djup. På denna sträcka ska läggas ner två brofundament och det talas om att det ska muddras och sedan säkerligen läggas sprängsten för att sen gjuta fast detta i botten. Efter denna plats fortsätter viken sedan ytterligare 150 meter in och smalnar av. Min upplevelse är att under hösten står en mycket stor mängd gäddor på en sträcka av 300 meter i denna vik och på våren samlas de här i ännu större antal för att genomföra sin lek. Saken är också den att Länsstyrelsen mycket tillfredsställande, har utsett hela Angelskogsviken till ett fredningsområde för att skydda främst gäddan under tiden 15 sep till 31 maj. Jag och mina söner fiskar en del i Ronneby skärgård och tycker oss se att gäddan så sakteliga är på väg tillbaka vilket är mycket glädjande. Dock gör dessa planer på att anlägga en bro mitt i detta känsliga område mig djupt orolig gällande gäddans reproduktion och existens.

Fakta om gäddans reproduktion:

Leken sker från mars till juni, i sjöar i anslutning till täta vassbälten och på översvämmade strandängar och vid kusten i vegetationsklädda grunda vikar där vattentemperaturen stiger snabbast under våren.

Vidare myllrar Angelskogsviken av sjöfåglar och ofta ser man tex. hägrar som befinner sig på denna del av viken där bron är tilltänkt. Jag vill göra er uppmärksamma på detta då jag tycker detta verkar mycket oroväckande att ni ens tänker på en sådan lösning. Självfallet har jag gällande min oro kring

detta kontaktat Länsstyrelsen i Blekinge med en skrivelse/orosanmälan. Jag har även kontaktat Hav och Vattenmyndigheten i samma ärende. Vidare har jag även informerat Sportfiskarnas generalsekreterare och chefsjurist som ska se över detta ärende.

Kommentar:

Respektavstånd och väganlutning

Vi tar med oss dina synpunkter om respektavståndet. Vi vill påpeka att inget är hugget i sten i och med planprogrammet och att flera justeringar kommer göras inför detaljplaneskedet. Med det sagt får framtida utredningar utvisa hur pass långt avstånd som krävs till befintlig bebyggelse med hänsyn till boende och befintliga arters behov. Det har även inkommit fler synpunkter på vart väganlutningen bör placeras, se synpunkter och kommentarer ovan. Kommunen kommer även titta närmare på vart en eventuell väganlutning lämpligen placeras i en trafikutredning om vi får beslut om uppdrag att ta fram en detaljplan. Vi vill ju så klart att utformningen av förslaget ska ha så liten påverkan på de befintliga boendemiljöerna som möjligt.

Broplacering och fiske

Det är viktiga synpunkter du framför om gäddans lekområde. Vi kommer studera områdets djurliv närmare i kommande naturvärdesinventeringar och artskyddsutredningar. Brons konstruktion kan behövas justeras för att inte påverka djurlivet allt för negativt. Brons utformning och konstruktion kommer även att studeras vidare i kommande trafikutredning under detaljplaneprocessen.

Vi tar gärna en dialog innan vi påbörjar eventuellt utredningsarbete för att få med oss så många aspekter som möjligt, våra kontaktuppgifter finns på hemsidan. Länsstyrelsen är med och granskar kommunens planarbete genom hela processen. Givetvis kommer kommunen även fortsatt ha tät dialog med Länsstyrelsen gällande projektets utformning och förslag.

Eventuella arter som identifieras i naturvärdesinventeringar och artskyddsutredningar kommer även rapporteras till Artdatabanken, se <https://www.artportalen.se/> för mer information och aktuella inrapporterade arter. I arbetet tittar vi även på data från VISS (Vatteninformationssystem Sverige) som är en databas om vattnets status som ajourhålls av Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten. Vi kommer även undersöka påverkan på bland annat vattnets miljö kvalitetsnormer som ovan nämnda myndigheter ansvarar för.

15. [REDACTED] anser att:

Hej [REDACTED]

Tack för brevet "Inbjudan till samråd om planprogram". Jag har gått igenom det och har några kommentarer:

Positiva aspekter:

- Byggandet av en bro över Agelskogsviken för att underlätta kommunikationen mellan Ronneby och Aspan är en utmärkt idé.
- Etablering av cykelvägar mellan Aspan och Ronneby över Agelskogsviken är en bra idé. Det möjliggör för dem som arbetar i Ronneby att cykla till jobbet och därmed minska utsläppen, vilket är positivt för miljön.
- Förbättring av bussförbindelserna mellan Aspan och Ronneby är en bra idé, då kollektivtrafik är mer miljövänligt.
- Det är viktigt att arbeta mot havsnivåhöjning och investera i stället för detta.

Negativa aspekter:

- **Byggandet** av lägenheter på Planprogram för Norra Aspan, Ronneby kommun Diarienummer: 2021/714, **innebär några problem:** Området runt Folkparksvägen och Ronneby har redan många lägenheter som står tomma och det kanske inte är miljömässigt hållbart att bygga ännu fler lägenheter i Aspan.
- Företaget Tarkett avger dåligt luktande luft, vilket är ett problem.
- Nya byggnader och lägenheter kommer troligen inte ha bra utsikt, med tanke på närheten till Tarkett.
- Byggande av flerfamiljshus i naturområdet kanske inte är den bästa idén.
- Byggande på berg kräver sprängning och kan leda till höga kostnader för kontroller före och efter sprängning inom en 2 kilometers radie från alla villor.
- En illustration över hur en havsnivåhöjning på 3,9 meter påverkar området skulle ge en bättre förståelse för framtiden och problem för Aspan.

Bevarande av naturlig miljö

- Det är viktigt att bevara det befintliga naturområdet för att bevara den biologiska mångfalden och främja ekosystemets hälsa.
- Jag vill påpeka att bevarandet av naturliga grönområden bidrar till att skapa en hälsosam livsmiljö för både människor och djur.

Estetiska värden

- Estetiska värdet av naturområdet bidrar till en högre livskvalitet för invånarna.
- Människor dras ofta till naturliga omgivelningar för rekreation och avkoppling, och bevarande av detta kan förbättra det lokala samhället.

Rekreation och fritidsaktiviteter

- Till ny fanns det möjligheten för lokalbefolkningen att använda naturområdet för olika fritidsaktiviteter såsom promenader, jogging, och picknick, vilket bidrar till hälsosamma och aktiva livsstilar.

Klimatpåverkan

- Att behålla naturområdet kan bidra till att minska klimatpåverkan genom att fungera som en kolsänka och bevara naturliga öppna ytor

Hållbar stadsplanering

- Vikten av hållbar stadsplanering genom att undvika överutnyttjande av naturområden och istället prioritera förtätning av bebyggelse inom befintliga urbaniserade områden.

Skydd mot naturolyckor

- Naturområden ofta tjänar som buffert mot naturolyckor som översvämningar eller jordskred, och att bevarandet av dessa områden kan bidra till samhällets motståndskraft mot sådana händelser.

Kommentar:

Positiva aspekter

Vi hoppas kunna förbättra kommunikationsmöjligheterna och infrastrukturen på Aspan.

Negativa synpunkter

Vi kommer beakta dina synpunkter i den fortsatta processen. Inget är i dagsläget hugget i sten och huruvida området bebyggs med flerfamiljshus eller villor är för tidigt att säga. Den fria marknaden har ofta det sista ordet och kommunen kan oftast bara jobba med att skapa möjligheterna. Se även kommentarerna för yttrande 9 och 11 ovan.

Bevarande av naturmiljö och estetiska värden

Kommunen lägger stor vikt vid att utforma ett förslag som beaktar den befintliga naturmiljön och djurlivet där.

Vi vill givetvis skapa ett område som främjar människors livskvalité och vi gör hela tiden en avvägning mellan bevarande och utvecklande, det är en balansgång.

Rekreation och fritidsaktiviteter, klimatpåverkan, hållbar stadsplanering och skydd mot olyckor

I förslaget har i försökt jobba med grönskan, ambitionen är att spara mycket av de befintliga naturområdena och bevara så mycket av den befintliga grönskan som möjligt.

Planprogramsförslaget följer de naturliga höjdryggarna i landskapet vilket minimerar behovet av sprängning och utjämnande markarbeten. Dalgångarna behålls gröna i förslaget och kan agera klimatutjämnande samt att de möjliggör lokalt omhändertagande av dagvatten. Naturen i dalgångarna fördröjer på så vis dagvattnet naturligt och minskar behovet av kostsamma tekniska lösningar. Vi kommer studera detta vidare i en mer detaljerad dagvattentutredning om en detaljplan ska tas fram för området. Utformningen av området möjliggör även att minska påverkan av översvämningar på Aspan.

Även om det inte presenteras i planprogramsförslaget har vi tittat på jordskredsrisken. Störst risk för skred finns det längs med strandkanten där sedimentet är som finast och lutningen som störst. Risken är beräknad utifrån datamodeller som tar i beaktning jordartsförhållanden, lutningar och tidigare skred. Inne på Aspan finns ingen sådan skredrisk enligt datamodellerna men det kommer studeras vidare i en geoteknisk utredning i detaljplaneprocessen.

SAMMANFATTNING

Detaljplanen föreslås revideras enligt följande:

Planprogramsbeskrivning och förslag

- Förtydliga behovet av brokoppling, hur broalternativen relaterar till vandra och hur miljöerna behöver utredas vidare i en detaljplaneprocess
- Förtydliga hur en eventuell koppling till Sandviksvägen behöver utredas framöver
- Förtydliga hur kommunen avser utreda naturmiljön och arter i en eventuell detaljplaneprocess
- Förtydliga kvarterens flexibla användning
- Förtydliga småbåtshamns inverkan på planprocessen
- Förtydliga hur antal bostäder/storlek på bebyggelse kan variera i framtida detaljplaneprocess och vikten av avvägning mellan olika former av bostäder

Utredningar som bedöms krävas i eventuellt framtida detaljplanearbete

- Dagvattenutredning
- VA-utredning
- Bullerutredning för trafik och verksamhetsbuller
- Geoteknisk utredning
- Markmiljöteknisk utredning
- Naturvärdesinventering
- Artskyddsinventering
- Trafikutredning
- Arkeologisk utredning

Ronneby 2024-02-07

Jens Löfqvist
Planarkitekt

Helena Revelj
Stadsarkitekt