

Innehåll

SAMRÅDSREDOGÖRELSE.....	3
Länsstyrelsen Blekinge län.....	4
Försvarsmakten	28
Trafikverket.....	30
Skogsstyrelsen.....	33
Tingsryds kommun.....	36
Naturskyddsföreningen	36
Emmaboda kommun	40
Karlshamns kommun.....	41
Karlskrona kommun	42
Skanova	43
E.ON Elnät	43
Räddningstjänsten Östra Blekinge	44
Region Blekinge.....	45
Blekinge museum.....	53
Tekniska förvaltningen.....	54
Miljö- och byggnadsnämnden.....	54
Utbildningsnämnden	55
Miljöpartiet de Gröna i Ronneby	56
Folkhälsorådet	58
Ronneby kommunstyrelsens miljö- och energiråd (MER)	60
Lunds stifts prästlönetillgångar	64
LRF:s kommungrupp i Ronneby.....	64
Ebba Boberg och Timmy Compier	65
Birgitte Gade Ernst.....	66
Dan Gyldmark	66
Nisse Mattsson	66
N-E Mattsson.....	66
Claes Wiberg.....	67
Lennarth Förberg.....	68
Thomas Thierfelder	68
Karl-Gunnar och Joakim Åkesson	69
Risanäs intresseförening.....	69

Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling	70
Jan-Erik Olsson	73
Göran Holgersson.....	73
Ronneby brukshundklubb	74
Ronneby pistolklubb	74
Åke och Ulla Persson	74
Ronnebyhus AB	75
Sammanfattade synpunkter från samrådsmöten.....	76
SAMMANFATTNING AV REVIDERINGAR I FÖRSALGET	81

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Översiktsplaneförslaget, upprättat april 2017 har varit utställt för samråd under tiden 2017-04-24 till den 2017-06-25. Myndigheter och berörda fastighetsägare m.fl. har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Översiktsplanehandlingarna fanns under samrådet tillgängliga på kommunens webbplats, Stadshusets foajé, Miljö- och byggnadsförvaltningen planutställning samt biblioteken och utlåningsstationerna i Ronnebys kommun. Planförslaget annonserades i lokaltidningarna den 2017-04-21. Inför samrådet skickades vykort med information till samtliga av kommunens hushåll.

Under samrådet genomfördes sex samrådsmöten.

4/5 Stadshuset, Kallingesalen

6/5 Eringsboda brunn, landsbygdsrörelsen

16/5 Kallinge, Folkets hus

17/5 Bräkne-Hoby, Hobyskolans matsal

18/5 Backaryd, Reginalokalen

23/5 Listerby, LIK klubbstuga

Synpunkter som framfördes vid dessa möten finns sammanfattade i slutet av dokumentet.

Yttranden har inkommit från **Luftfartsverket, Ebba Boberg och Timmy Compier, Dan Gyldmark, Nisse Mattsson, Claes Wiberg ordf. Eringsboda samhällsförening och Eringsboda servicepunkt, Miljö- och Energirådet, Lennarth Förberg, Försvarsmakten, Birgitta Gade Ernst, Miljö- och byggnadsnämnden Emmaboda kommun, Utbildningsnämnden, Sjöfartsverket, Trafikverket, Skanova, Karlshamns kommun, Kommunstyrelsen, Risanäs intresseförening, Länsstyrelsen, Ronneby brukshundklubb, Karl-Gunnar och Joakim Åkesson, Tingsryd kommun, E.ON, Räddningstjänsten, Blekinge Museum, Jan-Erik Olsson, Tekniska förvaltningen, Ronneby pistolklubb, Göran Holgersson, Lunds stift Prästlönetillgångar, Tomas Thierfelder, Ulla och Åke Persson, Skogsstyrelsen, Naturskyddsföreningen, Karlskrona kommun, LRF:s kommungrupp, N-E Mattson, Miljöpartiet, Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling, Region Blekinge, folkhälsorådet och Ronnebyhus AB.**

Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Kommunstyrelsen inget att erinra mot planförslaget.

Länsstyrelsen yttrande återges i sin helhet. Övriga yttranden är delvis sammanfattade.

Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att Ronneby kommun tagit fram en ny översiktsplan för kommunen. En översiktsplan skapar välbehövlig överblick över kommunens planeringssituation och tydliggör långsiktigt strukturella frågeställningar och utvecklingsstrategier.

Sammanfattning

Planförslaget

Förslaget till översiktsplan är väl förankrat och genomarbetat. Flertalet frågor som bör tas upp i en översiktsplan är utredda. Förslaget innehåller tydliga strategier och ställningstaganden som vägledning inför framtida beslut. Planförslaget inriktas på förtätning av och vid befintliga bebyggelsegrupper. Kommunen arbetar för att minska resursförbrukningen i samhället. Kommunen behöver redovisa tydligare hur den avser tillgodose och utveckla riksintressanta värden. Tillgången till dricksvatten har varit en viktig fråga i Ronneby på senare år och översiktsplanen behöver ange en tydlig strategi för hur tillgången ska säkras. Länsstyrelsen ställer sig bakom förtätningstrategin då det ger förutsättningar att minska behovet av transporter, transportmedel och miljöbelastning av sådana, samtidigt som det ger förutsättningar för en god social sammanhållning och utveckling i samhället. Förtätningen bör ske med beaktande av kvalitativa grönområden och samband och för möjliggörande av ekosystemtjänster inom tätorterna. Länsstyrelsen anser att det är mycket positivt att kommunen arbetar aktivt för minskad resursförbrukning.

Konsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att konsekvensbeskrivningen behöver utvecklas, se vidare sidan 21 i detta yttrande samt i flera andra stycken. De negativa effekter och konsekvenser som konstateras i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen, behöver beaktas och förses med kvalitetshöjande åtgärder i huvuddokumentet.

Allmänt om planförslaget

På sid. 7 beskrivs översiktsplaneringen i Ronneby kommun och man nämner pågående arbete med tematiskt tillägg gällande grönstruktur. Information om kommunens planer gällande havsplanering bör läggas till i detta stycke.

Kommentar: Översiktsplanen kompletteras med information.

Under rubrik Havet och kusten på sid 85, beskrivs arbetet med Blekinge Arkipelag samt pågående arbete med den mellankommunala havsplaneringen. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur man avser att planera för kusten, dvs. den sträcka innanför 300 meter (utökat strandskydd) som inte inkluderas i den mellankommunala havsplanen. På sid. 87 nämns detta som en framtida process ”Upprätta en fördjupad översiktsplan för kustzonen”. Denna information får gärna förtydligas tidigare i dokumentet förslagsvis på sid 71 där man skriver om planering av havet alternativt på sid 85 där man också skriver om havet och kusten. Karlshamns kommun uppger att även de har för avsikt att närmare studera kustzonen.

Kommentar: Den interkommunala havsplanen har avgränsats och omfattar endast havsområdet. Kommunen har för avsikt att göra en fördjupning av översiktsplanen för kustzonen efter att översiktsplanen är antagen. I det arbetet kommer den del av kusten som inte inkluderas i den mellankommunala havsplanen att ingå. Informationen om havplanearbetet förtydligas.

Samordning av statens intressen

Länsstyrelsen har fått yttranden över översiktsplanen från följande statliga och kommunala myndigheter: Luftfartsverket, Trafikverket, Statens geotekniska institut, Svenska Kraftnät, Post- och telestyrelsen, Försvarsmakten, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Emmaboda kommun och Karlshamns kommun. Följande myndigheter meddelar att de inte har någon synpunkt på planförslaget: Kustbevakningen, Energimyndigheten och Sjöfartsverket. Följande organisationer har beretts möjlighet att yttra sig över planen, men lämnar inget yttrande över planförslaget, till länsstyrelsen: Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Kalmar län, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Blekinge museum, Fortifikationsverket, Lantmäteriet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Region Blekinge, Riksantikvarieämbetet, Ronneby airport, Statens geologiska undersökning, Skogsstyrelsen, Tillväxtverket, Karlskrona kommun och Tingsryds kommun.

Riksintressen

Kommunen har angivit vilka riksintressen som finns och angivit att den avser tillmötesgå dem. Länsstyrelsen önskar att kommunen har en mer aktiv inställning till hur de riksintressanta värdena kan utvecklas och förstärkas. Små skador som ger kumulativ stor skada på riksintressena, får inte ske. Rubriken Avvägningar och ställningstaganden bör därför ange tydligare vilka åtgärder som inte kommer att tillåtas och vilka åtgärder som kan höja värdena.

Kommentar: Ställningstaganden under rubriken ”avvägningar och ställningstaganden” utvecklas och förtydligas.

Jordbruksmark

Jordbruksmark är en nationellt viktig resurs för såväl livsmedelsproduktion och ekonomiska intressen som för landskapsbildningen. Brukningsvärd jordbruksmark får inte tas i anspråk för exploatering annat än för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och det inte finns annan mark som kan tas i anspråk. Planförslaget anger att förtätning är viktig för att minska nyexploatering, men det är trots det stora arealer god åkermark som exploateras, ex runt Kallinge, Bräkne-Hoby och Järnavik. Planen bör ange i vilken utsträckning odlingsmark exploateras samt de tydliga skäl till att en sådan exploatering är nödvändig. Finns det andra alternativ?

Ronneby kommun har en hög andel sysselsatta inom jordbruk, skogsbruk och fiske. Det vore önskvärt med en tydligare strategi från kommunen, hur man avser förvalta och utveckla näringarna kopplade till lantbruk. På s. 25 anges förslag för att stimulera fritidssysselsättning med häst. Detta bör istället benämnas som förslag för att simulera hästnäringen.

Praxis och rättsfall visar att boende i lantliga miljöer måste tåla viss störning från djurhållning och annat lantbruk. Kommunens strategi att styra ny bostadsbebyggelse till befintliga samhällen, ger förutsättningar att undvika konflikter mellan bostäder och lantbruk. Konfliktrisen behöver beaktas vid koncentrisk utvidgning av befintliga samhällen. Även om forskning och riktlinjer visar på låg risk för spridning av allergener från djurhållning, kan en viss buffertzona mellan befintliga lantbruk (djurstallar, intensivt nyttjade rasthagar, gödselhantering och gödselspridning med beaktande av vindriktning) och nya bostäder göra att man undviker orosskapande konflikter.

I sammanhanget kan det även vara värt att planera för utrymme att producera livsmedel inom tätorterna. Kolonilotter och andra bostadsnära odlingsmöjligheter kan bidra till livsmedelsförsörjningen, integration, småföretagande och ekosystemtjänster.

Lantbruket är en viktig resurs för såväl livsmedelsproduktion och ekonomi, men även för naturvärden. Betande djur bidrar starkt till att bevara biologisk mångfald. Se även kommentarer under rubrik Naturvård, där det varierande, småbrutna landskapet framhålls som bevarandevärt.

Kommentar: Vissa av de områden som pekats ut på jordbruksmark i samrådsversionen har lyfts bort ur planen inför utställningen. Framförallt gäller det områdena för nya verksamheter i Kallinge och Listerby.

Ett fördjupat resonemang kring hur jordbruksmark vägs mot andra intressen införs i stycket "Innovativt näringsliv med hög sysselsättning- lantbruk" samt under kommunens ställningstaganden kring riksintressen.

Skälen till att jordbruksmark tas i anspråk tydliggörs. För att värna jord- och skogsbruksmark är en strategi i översiktsplanen att eftersträva förtätning av befintliga tätorter framför att planera bebyggelse på jungfrulig mark. Vid områden för ny stadsbygd har avvägningar gjorts mellan jordbruksverksamhet och boendemiljöer.

Avståndet har baserats på de aspekter som anges i Boverkets skrift "Ny vägledning för planering och djurhållning".

Kolonilotter finns på flera platser i kommunen, ytterligare områden för detta pekas inte ut i översiktsplanen.

Kulturmiljövård

En omfattande översyn av riksintressen för kulturmiljövården har skett de senaste åren och nya beskrivningar finns därför för Blekan - Ronneby brunn – Karön och Bräkne- Hoby i Ronneby kommun.

På s. 46: riksintresset för kulturmiljövården innefattar även stadsdelen Rönninge. På s. 53 står att riksintresse för Bräkne-Hoby är uppdelat i två delar (står även på s. 75). Länsstyrelsen vill poängtera att det är ett (1) geografiskt område. Länsstyrelsens förslag till ny motivering för området är: "Karakteristisk bebyggelse samt struktur speglade ett svenskt sockencentrum och dess framväxt till en förindustriell centralort och ett kommuncentrum. Ett flertal bevarade

offentliga byggnader från 1700-, 1800- och 1900-talen. Samhälle med rural skolmiljö med bevarade skolbyggnader från 1800- och 1900-talen. Skolmiljöer som förmedlar svenskt skolväsendes historia ur flera perspektiv, och återspeglar kvinnornas medverkan i samhällsutvecklingen. ”Den version kommunen fick var först uppdelad i två ”kategorier” men har sedan slagits ihop till en motivering (med både rural skolmiljö och centralbygd). Den omgjorda versionen har vi inte fått återkoppling på från kommunen, men bör givetvis förtydligas. Revideringen är skickad till RAÄ för beslut – osäker beslutstid.

S. 75 Riksintressena är inte bara ett urval av byggnader. Där ingår också fornlämningar och anläggningar. Riksintressena utgör ett urval av miljöer.

Kommentar: Synpunkterna noteras och översiktsplanen revideras.

Kommunikationer

Allmänt

En omfattande utbyggnad, framförallt om det gäller trafikallstrande verksamheter och bostadsexploateringar av större omfattning, kommer att få konsekvenser i vägsystemet, både det kommunala och statliga. För att gå vidare med planeringen av områden som sannolikt innebär ökade trafikflöden behöver trafiksituationen och kapacitetsutnyttjandet kopplat till utvecklingen utredas i ett större sammanhang. En utveckling av kommunen enligt översiktsplanens intentioner innebär att statliga anläggningar kommer påverkas. Trafikverket anser att det är rimligt att kommunen ansvarar för att utföra vidare trafikutredningar vid kommande planläggningsarbete samt att kommunen vid behov initierar åtgärdsvalsstudier med berörda aktörer för att utreda lämpliga åtgärder utifrån planerad utveckling. Trafikverket skriver att de behov av åtgärder i det statliga vägnätet som föranleds av kommunens utveckling och exploateringar ska bekostas av kommunen och/eller exploatörerna. Ronneby kommun bör ange i översiktsplanen hur den ställer sig till fördelningen av kostnader och medfinansiering.

På sid. 44-45 redovisas grunddragen i den planerade mark- och vattenanvändningen. Trafikverket anser att texten till rubrikerna ”Vägnät” och ”Utvecklat gång- och cykelstråk” bör förtydligas så att det framgår vilka länkar i vägnätet samt vilka huvudstråk för gång- och cykel som avses.

God ljudnivå bör i första hand uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder. Trafikverket förutsätter vidare att föreslagna utbyggnadsområden planeras så att gällande riktvärden för buller kan uppnås och att planeringen föregås av erforderligt underlag i form av bullerutredningar.

Kommentar: Kommunen avser genomföra erforderliga trafikutredningar i samband med mer detaljerad planering av utbyggnadsområdena. Kommunen kan inte i översiktplanens sked ta ställning till fördelning av kostnader eller medfinansiering. Detta måste klargöras efter mer detaljerade utredningar och i dialog med berörda parter.

Förtydligande av vilka sträckor och länkar som avses under rubrikerna "Vägnät" och "Utvecklat gång- och cykelstråk" finns i beskrivningen för respektive kärna. Rubriken ändras till "Behov av utvecklat gång- och cykelstråk" till utställningen.

Texten revideras så att det tydliggörs att erforderlig hänsyn ska tas till gällande riktvärden för buller i kommande detaljplaneskeden.

Väg

E22 mellan Björketorp och Nättraby anges som planerat riksintresse. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram för E22 Ronneby Öst - Nättraby, vilken ligger till grund för prioritering inom ramen för kommande nationella plan. I åtgärdsvalsstudien rekommenderas att vägen byggs om till motorväg enligt alternativet "nuvarande vägstråk" med nya trafikplatser i Listerby och vid Hasslö vägskal, där trafikplatsernas lokalisering kommer utredas vidare i vägplanen. Fram tills att vägplan upprättas, där en tydligare väglinje arbetas fram och beslutas, har kommunen och övriga berörda att förhålla sig till det område som anges som planerat riksintresse. Trafikverket kan inom detta område komma att avstyra eventuella förändringar med hänsyn till att de kan komma att försvåra en framtida ombyggnad av E22. Prövning sker i varje enskilt fall inom ramen för bygglov eller detaljplan.

En stor del av föreslagna utvecklingsområden för bostäder och verksamheter är lokaliserade utmed befintlig infrastruktur. Stationsnära och infrastrukturnära förtätning medför ofta en god hushållning av resurser och medger även en utökad mobilitet. Trafikverket vill i detta sammanhang påtala vikten av att kommunen i kommande planeringsprocesser beaktar rådande säkerhetsavstånd och byggnadsfria avstånd för statlig väg och järnväg och anser att dessa generella säkerhetsavstånd bör belysas i och framgå av översiktsplanen. För allmänna vägar gäller generellt en byggnadsfri zon på 12 meter från vägens vägområde. 50 meter gäller för E22 och del av Karlskronavägen samt 30 meter för Rv 27 och väg 122. I detaljplane- och bygglovsärenden som prövas enligt plan- och bygglagen ska bedömning om lämplig lokalisering och avstånd till infrastrukturen göras inom ramen för plan- eller bygglovsprocessen. Trafikverket anser att de byggnadsfria zonerna är en viktig utgångspunkt i planeringen, både utifrån trafiksäkerhet och människors hälsa där bullerfrågan är en viktig aspekt. För vägar av riksintresse ska såväl vidmakthållande som utveckling av dess funktion säkerställas där även riksintressenas influensområden behöver beaktas. Trafikverket är mycket restriktiv till åtgärder som påverkar framkomligheten, tillgängligheten och säkerheten negativt för vägar och järnvägar av riksintresse. Risker med hänsyn till farligt gods kan kräva större avstånd mellan infrastrukturanläggning och bebyggelse än de generella säkerhetsavstånden.

Planförslaget medger nya verksamhetsområden vid E22 i anslutning till trafikplats Ronneby Öst, där Trafikverket tolkar det som att även handelsetablering är aktuellt. Då verksamheter och särskilt externhandelsområden får en stor påverkan på trafikflödet anser Trafikverket att kommunen ska utföra en övergripande trafikutredning för att säkerställa att den ökade trafikallsträngen inte påverkar trafiksäkerheten eller framkomlighet för E22 eller trafikplatsen negativt samt vilka åtgärder i vägsystemet som kan krävas i samband med en exploatering.

Kommentar: Kapitlet "Hållbara kommunikationer" revideras med information om att rådande säkerhetsavstånd och byggnadsfria zoner för statliga vägar ska beaktas i kommande planeringsprocess.

Översiktsplanen pekar ut kommunens önskade framtida utveckling. Utredningar gällande trafik hänförs till kommande planarbete. Erforderliga trafikutredningar görs senast i samband med mer detaljerad planering av området när det är mer utrett och känt vilket typ av verksamhet som kan planeras på platsen samt i vilken omfattning detta kan påverka trafiksituationen på statliga eller kommunala vägar i området. Förtydligande kring detta görs i översiktsplanen.

Järnväg

För järnvägen är lokalisering av ny bebyggelse inte lämplig inom 30 meter från närmaste spårmitt. För Blekinge kustbana har en åtgärdsvalsstudie genomförts i syfte att kartlägga åtgärder för minskad restid och ökad robusthet. Planförslaget anger att kommunen i framtiden prioriterar en tågstation med både gods- och resandeutbyte i Kallinge, där området vid Bredåkra söder om flygplatsen pekas ut som förespråkad järnvägsstation. Då den åtgärdsvalsstudie som har genomförts prioriterar åtgärder för minskade restider är det i nuläget inte aktuellt att införa nya stationer med resandeutbyte. Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett nytt mötesspår i Kallinge tätort för att möjliggöra tågmöten och en effektivare trafikering. Några åtgärder för att möjliggöra tågstopp rekommenderas inte i åtgärdsvalsstudien i nuläget. En förutsättning för framtida tågstopp kräver också en understödjande bebyggelse för att åstadkomma tillräckligt resandeunderlag, vilket förutsätter en aktiv kommunal planering i samverkan med berörda aktörer. Enbart flygresenärer kan enligt Trafikverket inte utgöra grund för ett tågstopp. Förslaget logistikcentrum i Kallinge beskrivs i högre detaljeringsgrad i planens konsekvensbeskrivning än i själva planförslaget. Trafikverket rekommenderar att beskrivningen kompletteras i planförslaget då det ökar förståelsen för områdets tänkta funktion. Logistikcentrumet föreslås av kommunen få direktanslutning till järnvägssystemet. En sådan utveckling kräver vidare utredning.

Regionalt finns ett långsiktigt mål om att minska restiden mellan Karlskrona och Malmö till 2 timmar, vilket kräver omfattande investeringar i järnvägssystemet, bl a i form av rätningar och byggande av nya sträckningar. Den s.k. makrokurvan i Ronneby kan behöva rätas ut för att det långsiktiga restidsmålet ska vara möjligt att nå men i nuläget finns inte några beslut eller konkret underlag för lämplig sträckning. Trafikverket noterar i sammanhanget att kommunen anger en möjlig sträckning för ny järnväg i anslutning till E22:s korridor. I översiktsplaneförslaget anges vidare den föreslagna sträckningen utmed E22 som föreslaget godsspår. Trafikverket har inga planer på investeringar för separerade system eller att tillgodose enbart godstrafiken utan Trafikverkets åtgärder syftar till att tillgodose persontrafiken i första hand, men att banan även ska vara tillgänglig för gods.

På sid. 13 står att Kust-till-kustbanan innebär en direktförbindelse med tåg till Malmö och Köpenhamn. Trafikverket förmodar att det är Blekinge kustbana som avses. På den högra kartan på sid. 26 anges riksintresse järnväg men inga övriga riksintressen pekas ut. Järnvägen kanske i stället kan benämnas som viktigt järnvägsstråk.

Kommentar: Förslaget revideras med utgångspunkten att järnvägen syftar till att tillgodose persontrafik i första hand, men att banan även ska vara tillgänglig för gods. Kommunen förespråkar en uträtning av järnvägen i E22:ans sträckning och ser i framtiden snabb trafik längs det rakare spåret och pågatågstrafik samt godstrafik längs spårets nuvarande sträckning.

Kommunens förslag om ökat antal tågstopp avser främst utveckling av pågatågstrafik på Blekinge kustbana, dvs fortsatt trafik från Karlshamn till Karlskrona. Kommunen vidhåller önskan om ett mötesspår och i framtiden nytt tågstopp i Kallinge närmare flygplatsen. Området pekas ut i översiktsplanen men utredning gällande behov, finansiering och konsekvenser fortskrider utanför översiktsplanen arbetsram.

Förslaget kompletteras med en beskrivning av planerat logistikcentra i Kallinge.

Civilt flyg

Trafikverket tog under 2016 fram ett förslag till precisering av riksintresset för civilt flyg. Förslaget är ute på remiss till augusti 2017 och finns på Trafikverkets hemsida. Trafikverket vill påtala att den föreslagna lokaliseringen till stor del ligger inom både hinderfrihetsytan och markanspråket för riksintresset Ronneby flygplats. Detta markanspråk utgörs av den mark som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. Det är därför viktigt att en noga avvägning av markanvändningen görs så framtida expanderings av flygplatsen inte försvåras. Inom markanspråket har Trafikverket en restriktiv hållning till ny bebyggelse där det är viktigt att säkerställa att en visuell inflygning där piloten ser bana och inflygningsljus inte försämras. Detta är särskilt viktigt för det område som ligger i banans förlängning. Vidare ska verksamhet som innebär att människor uppehåller sig under lågt in- och utflygande flygplan helst inte lokaliseras inom markanspråket för flygplatsens riksintresse. Om byggnadsobjekt högre än 20 m planeras inom flygplatsens MSA-yta (ca 60 km radie) ska samråd ske med flygplatsen (Swedavia).

Kommentar: Logistikcentrats omfattning revideras och ändras till att kallas "utredningsområde för verksamheter". Området kräver mer utredning om vilka verksamheter som kan förenas med befintliga verksamheter, naturvärden och riksintressen.

Totalförsvaret

Riksintressena för totalförsvarets militära del är korrekt beskrivna i översiktsplanen. Remiss ska skickas till Försvarmakten för alla plan- och lovärenden inom influensområde för riksintresse. Det bör även framgå att alla höga objekt (högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse respektive 45 meter inom sammanhållen bebyggelse) ska remitteras till Försvarmakten. Externhandelsområdet på s. 23 samt platsen för eventuellt tågstopp (s. 28) utsätts för militärt flygbuller från den verksamhet som bedrivs vid Ronneby flottiljflygplats och hänsyn bör således tas till detta vid kommande planering. Delar av område Ro-12 & 13 är belägna inom influensområde för riksintresse för totalförsvarets militära del Ronneby flottiljflygplats. Inom influensområde kan till kommande störningskänslig bebyggelse komma att påtagligt skada riksintresset. Försvarmakten önskar således att gränsen för ny stadsbebyggelse följer gränsen för influensområdet. Även delar av Saxemara och Kallinge utsätts för militärt flygbuller och hänsyn bör tas till detta vid kommande planering.

Försvarmakten önskar att följande mening revideras: ”Kallinge flottiljflygplats används av både flygflottilj F17 och en helikopterflottilj samt är en civil flygplats. Meningen bör istället ersättas med följande: ”Blekinge Flygflottilj F 17 (Ronneby Flottiljflygplats) är en militär flygplats som drivs av Försvarmakten. Flygplatsen är upplåten för civil flygtrafik reglerat genom avtal mellan Försvarmakten och Swedavia.”

Kommunen bör förtydliga översiktsplanen och infoga en upplysning om att reglerna för bygglovsbefrielse ej gäller inom Försvarmaktens influensområde och att Försvarmakten skall remitteras samtliga ärenden som avser någon typ av bygglovsbefriade åtgärder enligt 9 kap. § 4a-c.

Kommentar: Förslaget kompletteras med information om remisshantering, höga objekt och att bygglovsfria åtgärder inte gäller inom Försvarmaktens influensområde.

Efter kompletterande yttrande från Försvarmakten kvarstår inte synpunkter på område Ro-12 och 13 och områdena är inte belägna inom influensområde för riksintresse för totalförsvarets militära del Ronneby flottiljflygplats. Beskrivningen gällande Saxemara och Listerby kompletteras med information om flygbuller.

MKN

På s. 81 anges att miljömålen är strängare än miljö kvalitetsnormerna (MKN). Denna iakttagelse må stämma men miljö kvalitetsnormerna är juridiskt bindande vilket miljömålen inte är. Kommunens beskrivning av MKN och miljömålen bör därför omformuleras och förtydligas.

Kommentar: Planförslaget förtydligas utifrån synpunkten.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Blekinge Luftvårdsförbund heter numera Blekinge Kustvatten och Luftvårdsförbund. Kommunerna genomför samordnade tätortsmätningar via Blekinge Kustvatten och Luftvårdsförbund. Mätningar pågår även under perioden 2016/17, men mätningar genomförs inte för alla parametrar som det finns MKN för.

Översiktsplanens genomförande får inte bidra till att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Miljö kvalitetsnormerna är ett steg på vägen för att nå miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Miljö kvalitetsmålet innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Om det finns risk för att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids bör det framgå på vilka platser detta gäller, samt förslag på åtgärder för att främja miljö kvalitetsmålet. Det är viktigt att värna luftkvaliteten för att främja folkhälsa. Även låga luftföroreningshalter påverkar människors hälsa. Länsstyrelsen välkomnar kommunens planer på att intensifiera ansträngningarna för att förbättra luftkvaliteten. Fortsatta mätningar bör genomföras för att följa utvecklingen av luftkvaliteten i kommunen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och förslaget revideras enligt synpunkterna. Frågan gällande MKN förs in i miljökonsekvensbeskrivningen.

Mellankommunal samordning

Ronneby kommun upprättar tillsammans med Karlskrona, Karlshamn och Sölvesborgs kommuner en interkommunal havsplan för Blekingekusten. Det finns en rad intressen som behöver beskrivas närmare i havsplanen och som även i framtiden behöver kunna samexistera. Fritidsbåtliv, landskapsbild, fritidsfiske, yrkesfiske, fiskodling, musselodling, vindkraft, sjöfart, naturskydd, kulturmiljö och försvarets intressen är några av de verksamheter som behöver beskrivas och prioriteras i förhållande till varandra. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den statliga havsplanen även beaktar intressen i de havsområden som ligger närmast kusten. En ökad samverkan kring detta synes vara aktuell även från HaVs sida.

På s. 85 bör flygplatsen uppmärksammas för dess betydelse för omkringliggande kommuner. Influensoområdet för flygplatsen sträcker sig över flera kommuner, varför åtgärder i andra kommuner såväl som på flygplatsen, kan påverka.

Ronneby kommun pekar ut Stensjön som LIS-område för bostadsbyggande och Tjurken som LIS-område för verksamheter. Dessa sjöar ligger på båda sidor om kommungränsen. Kommunen har även pekat ut områden nära kommungränserna som lämpliga för vindkraft. Härmed uppmärksammas behovet av framtida dialog med grannkommuner vid etablering av vindkraft, större anläggningar eller bebyggelse.

Besöksnäringen är en tillväxtbransch i Blekinge, där kommungränserna behöver osynliggöras. Karlshamns kommun uppger att den är positiv till Ronnebys arbete för att utveckla besöksnäringen. Länsstyrelsen ser en stor utvecklingspotential i besöksnäringen och anser att det finns mycket som myndigheterna kan göra för att underlätta branschen.

Karlshamns kommun ser, liksom Ronneby kommun, positivt på att Trafikverket i sin åtgärdsvalsstudie för kustbanan föreslår en ny mötesstation i Kallinge, vilket på sikt kan leda till en ny station. Ett tågstopp vid flygplatsen skulle skapa en bättre anknytning till Ronneby flygplats från en stor del av regionen. Karlshamns kommun stödjer även översiktsplanens intention att på andra sätt utveckla transportsambanden till noder i omvärlden. En utbyggnad av E22:an till motorvägsstandard genom Blekinge är viktigt för att säkra arbetspendling, kollektivtrafik och godstrafik.

Ronneby kommun föreslår inga stora exploateringar i den sydvästra delen av kommunen. Grannkommunen Karlshamn pekar dock ut flera områden för ökad bebyggelse, tätortsutveckling i närområdet. Karlshamns kommun avser även upprätta en fördjupad översiktsplan för Hällaryds och Åryds skärgårdar. En förtätad användning i Karlshamns kommun, kan komma att påverka vägar, infrastruktur och serviceunderlag även i Ronneby kommun. Kommunerna bör därför samarbeta om planeringen i detta område.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Förslaget revideras och förtydligar flygplatsens betydelse för regionen. De utpekade LIS-områdena är direkt inlyfta från kommunens gällande LIS-plan som tematiskt tillägg till översiktsplanen varför de sedan tidigare varit kända av grannkommunerna.

Hälsa och säkerhet, olyckor, översvämning & erosion

Översvämning och erosion

Geotekniska säkerhetsfrågor

Under rubriken Robust samhälle i ett förändrat klimat, redovisas översiktligt konsekvenser av klimatförändringar med bland annat ökad nederbörd och stigande havsnivå. Detta kommer att innebära ökade risker för ras/skred, erosion och översvämningar. Det är viktigt att notera att dessa risker kan finnas även för dagens förhållanden och bör beaktas i planeringen även på kort sikt. Ronnebyån lyfts fram som vattendraget med störst erosionsproblematik i kommunen och kort listas även områden med risk för översvämning. Planen bör redovisa eventuella motsvarande för områden med risk för ras och skred. SGI och SMHI har tagit fram en översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys för Blekinge län år 2012 som kan ligga till grund för översiktsplanen. Beskrivning av geologiska förhållanden för kommunen som helhet saknas, vilket SGI ser som en brist. Under rubriken Ras, skred och erosion listas vattenståndssänkning som en tänkbar orsak till skred. För att inte missa att även höjningar av vattenstånd, grundvatten, portryck kan orsaka skred bör det omformuleras till variationer i vattenstånd eller liknande, för att inkludera sänkning såväl som höjning. I planen bör framgå när de geotekniska säkerhetsfrågorna är styrande för markanvändningen, det vill säga områden där markens stabilitet kan orsaka svårigheter vid planläggning eller särskilt behöver utredas i samband med detaljplaneläggning eller bygglovgivning.

SGI anser att Kommunen bör ha en strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas. En sådan strategi bör innehålla: identifierade områden med osäkra förhållanden eller förutsättningar för försämrad säkerhet med hänsyn till skred och ras i jord och berg, erosion, översvämning, områden med begränsad byggbarhet till följd av komplicerade geotekniska förhållanden, identifiering av områden där det krävs detaljerade geotekniska utredningar inför detaljplanarbetet, riktlinjer för eventuella restriktioner mht geotekniska förhållanden, översiktlig bedömning av hur klimatförändringen kan påverka de geotekniska frågeställningarna. Avsikten med en strategi är att ange vad som ska utredas för att ha en beredskap för detta i samband med detaljplaneläggning. Det kan t ex påverka i vilken ordning man planlägger områden eller att man samordnar utredningar för flera områden. Strategin innebär också att de geotekniska säkerhetsfrågorna kommer med tidigt i planläggning och bygglovgivning vilket är ett stöd för att styra markanvändning mot ökad säkerhet och minskade kostnader.

SGI har i ett regeringsuppdrag om harmonisering av statligt framställda planeringsunderlag avseende ras, skred och erosion tillsammans med bl a MSB och SGU tagit fram en Vägledning ras, skred och erosion. Underlagen finns åskådliggjorda i en kartvisningstjänst: <https://eis.swedgeo.se/rasskrederosion/>. Informationen är från geoteknisk synpunkt värdefull vid strategiska val av lämplig markanvändning. För ytterligare information om, bland annat, hur geotekniska säkerhetsfrågor bör hanteras i planprocessen, se följande film: <https://www.youtube.com/watch?v=Aldfd98UopU>

Kommentar: Förslaget kompletteras med en beskrivning av de geologiska förhållandena i kommunen samt en utökad kartinformation gällande områden med risk för ras och skred. Beskrivning förs in gällande hur de geotekniska säkerhetsfrågorna ska beaktas i planering

och vid bygglov. Kommunen har för avsikt att arbeta vidare med frågorna i en kommunal riskanalys och handlingsplan.

Allmänna intressen enligt 2 kapitlet PBL

Sociala aspekter

I planförslaget nämns både behov av varierade bostadsformer och ett särskilt behov av bostäder för äldre. Bostäder ska förhoppningsvis ha lång livslängd och Länsstyrelsen vill därför påminna om att planera med mycket lång tidshorisont. Det behövs en generationsväxling i de flesta svenska städer. Nybyggande av bostäder bör passa plånboken både för unga som behöver sitt första egna boende men också för de äldre som kanske inte har så hög pension. Det finns grupper av utsatta människor som behöver boenden för en mindre summa. Utsatta kvinnor som flyttar från skyddade boenden och in i eget boende, psykiskt funktionshindrade som kanske inte har så stor ekonomi. Bostadsutbudet bör innehålla olika former av bostäder och framförallt ekonomiska förutsättningar att klara av att betala för en bostad. Det finns i ÖP:n en tanke om invandrare men det räcker inte för det behov som finns i övrigt.

Planförslaget anger planeringsstrategier för att uppnå en mosaik av attraktiva livsmiljöer och även Länsstyrelsen anser att det är en särskilt viktig roll för den fysiska planeringen. Bostadsområden behöver planeras så att det finns möjlighet att röra sig inom områdena i välplanerade cykelsystem. Cykelbanor mellan områden behöver hänga samman utan att brytas eller upphöra. Barn och unga utnyttjar cykelbanor mer än många andra. Inom bostadsområden behöver det finnas säkra miljöer för barn för att främja utomhusvistelse, att ta sig själv till skola och fritidsaktiviteter och möjligheten att utforska världen på egen hand. Rekreation i form av lekplatser och samlingsplatser för barn och familjer i bostadsområdena. Att kunna röra sig i ett område som upplevs som säkert i form av öppna, belysta ytor och välkomnande är viktigt för människor och för folkhälsan.

Bostäder och målpunkter behöver planeras så att det går att nå dem med kollektivtrafik inom realistiska restider. Erfarenheter från städer med omfattande externhandel, visar efter hand att centrum innehåller allt mindre handel och blir istället en plats att mötas och umgås, med restauranger och kulturella utbud. Livsmedelshandel i centralt läge är viktigt för att det är nära en stor mängd bostäder och arbetsplatser, samt för alla som inte har eller vill använda bil.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen utvecklas förslaget under rubriken "blandade boendeformer och social hållbarhet" till att tydliggöras behov av bostäder för att tillgodose befolkningens många olika behov.

Hushållning med resurser

Ekosystemtjänster

Länsstyrelsen välkomnar att planförslaget poängterar vikten av ekosystemtjänster vid planering och bebyggelse. Länsstyrelsen saknar en tydlig planeringsstrategi som är kopplad till ekosystemtjänster och hur dessa ska hanteras i planeringen. Om Kommunen ser eventuella behov av underlag i det arbetet, bistår länsstyrelsen gärna.

Kommentar: Inför utställningen tydliggörs planeringsstrategin ”Främja grönytor som kan ha många funktioner och en sammanhängande grönstruktur i tätorter” för att tydligare lyfta fram ekosystemtjänster.

Förnybar energi

Ronneby kommun arbetar för att hushålla med de resurser som används i samhället och för att minska den fossila energin. Solceller blir allt vanligare. Det vore bra om översiktsplanen innehöll en strategi för hur kommunen förhåller sig till montering av solceller på befintlig bebyggelse.

Kommentar: Kommunen ställer sig generellt positiv till en ökad utnyttjande av solenergi. En strategi kan vara intressant att ta fram inom kommunens pågående arbete med att främja solenergi, men ryms inte inom arbetet med översiktsplanen. Förtydligande kring planering för utvinning av solenergi genom fysisk planering har gjorts under rubriken ”Effektiv förnyelsebar energi”.

Dricksvattenförsörjning

Det är viktigt att planera så att de vattenförekomster som är viktiga för en långsiktigt hållbar dricksvattenförsörjning nu och i framtiden kan användas för uttag av vatten för dricksvattenproduktion. Det innebär både att man behöver se till att de inte förorenas av olika verksamheter och att de inte exploateras på annat sätt som försvårar nyttjandet av vattenförekomsterna som vattentäkter. Länsstyrelsen kommer skicka ut en remissversion av regional vattenförsörjningsplan i juni, där vattenförekomster som bedöms vara viktiga för dricksvattenförsörjningen pekas ut, och där information och råd ges för en långsiktigt hållbar och robust dricksvattenförsörjning. Detta underlag är viktigt att beakta som en planeringsförutsättning i översiktsplanen och i den vattenförsörjningsplan som kommunen påbörjat enligt uppgift på s 87.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Ekonomisk tillväxt

Besöksnäringen är en tillväxtbransch i Blekinge. Myndigheterna kan göra mycket för att underlätta besöksnäringen. Det som gör länet attraktivt som besöksmål, gör det ofta attraktivt även för permanentboende. Det finns problem med att rekrytera personal till näringsliv och arbetsplatser i Blekinge. Rekryteringsproblemen hämmar den ekonomiska tillväxten vilket på sikt kan ge svårigheter att upprätthålla samhällets service. För att undvika det är det därför viktigt att kommunerna arbetar för att göra Blekinge attraktivt att bo och verka i och att driva företag i.

Blekinge har fortfarande en alltför hög ungdomsarbetslöshet. En alltför stor del av länets tillgängliga arbetskraftsresurser är onyttjad. Ungdomsarbetslösheten är högre än arbetslösheten i resten av befolkningen. Sedan år 2000 har ungdomsarbetslösheten uppehållit sig på relativt höga nivåer. Mycket talar för att ungdomsarbetslösheten inte enbart är ett konjunkturproblem utan att det också finns strukturella orsaker bakom dessa nivåer. Högt ungdomsarbetslöshet motverkar uppbyggnaden av hållbar samhällsutveckling och regional

tillväxt för länet. Befolkningstillväxten har under kort tid byggt upp en stark efterfrågan på arbetsmarknaden. Länet arbetsmarknad står inför kraftigt ökade behov som måste kunna tillgodose krav på trygghet, utvecklingspotential och regional tillväxt. Blekinge behöver hantera uppgiften med att upprätthålla kompetensförsörjningen för länets egna och framtida behov. OECD-analysen av Småland Blekinge som genomfördes 2011 pekar bland annat på betydelsen av att skapa en förankring för länets ungdomar och att utveckla besöksnäringen. Förutom att skapa arbetstillfällen utgör besöksnäringen ett skyltfönster för Blekinge.

Arbetsmarknadsregionerna blir allt större och färre. Pendlingsmöjligheter får allt större betydelse för lokaliseringen av såväl arbetsgivare som arbetskraft.

År 2016 kom Blekinge att gynnas av en kraftfull sysselsättningstillväxt, vilken drivits på av en ekonomi i högkonjunktur och ökad befolkningstillväxt. Arbetsmarknaden kan sägas befinna sig i ett läge av positiv utveckling. Dock kan sysselsättningstillväxten inom den offentliga sektorn göra en tillfällig inbromsning. Fortfarande står utbildningssektorn för en betydande tillväxt av nya arbetstillfällen. Man räknar med sysselsättningstillväxt inom den privata tjänstesektorn, med eventuellt undantag för hotell- och restaurangbranschen och sektorn för Informations- och Kommunikationsteknik. Industrin kommer att fortsätta att bidra med ett positivt tillskott på arbetstillfällen under år 2017.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Bostadsbyggande

Från att under många år haft en relativt stabil och balanserad bostadsmarknad, har de senaste åren har ett alltmer ökande behov av bostäder i tätorternas centrala delar och stadskärnor varit tydligt märkbart. Bedömningar hos länets kommuner har dock inom loppet av bara några år helt kommit att förändras. BME 2017 redovisar ett Blekinge med mycket stort behov av fler bostäder. Bostadssituation har ytterligare kommit att försämrats under år 2016 i jämförelse med situationen för bara ett år tillbaka. Framför allt behöver Blekinge fler hyresbostäder med rimliga hyresnivåer.

Bostadsförsörjningsfrågan behöver tas på allvar. Det är positivt att fler och fler kommuner påbörjar arbetet med att ta fram bostadsförsörjningsprogram. I bostadsförsörjningsprogrammet samordnas fysisk bebyggelseutveckling med hänsyn till kommunens befolkningstillväxt och intentioner i översiktsplanen. Programmet ger en beskrivning av hur kommunen på ett hållbart sätt avser planera för bostadsutveckling - gärna illustrerat med tänkbara scenarier och målbilder. Programmet ger styrning och vägledning för samtliga aktörer inom bostadsmarknaden. Både den privata och offentliga tjänstesektorn kommer att bidra med nya arbetstillfällen under prognosperioden. Inför de kommande åren uttrycker länets näringsliv en fortsatt stark framtidsoptimism. Arbetskraften förväntas minska till följd av små ungdomskullar samt en ökad utflyttning från länet.

Ytterligare strukturella analyser av länets bostadsmarknad och efterfrågan på bostäder, finns i den Analys av bostadsmarknaden i Blekinge län, som länsstyrelsen publicerat 15 juni.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Hälsa och säkerhet

Magnetfält

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1 med ändring ELSÄKFS 2010:1. Invid en kraftledning sker en elektrostatisk uppladdning av föremål och personer som uppehåller sig i luftledningens närhet. Därför rekommenderar Svenska kraftnät att alla metalliska byggnadsdelar som är exponerade för kraftledningens elektromagnetiska fält ska skyddsjordas inom ett område av 20 meter från kraftledningens närmaste spänningssatta del.

Vid all nyprojektering av 220 kV- och 400 kV-växelströmsledningar i det svenska stamnätet tillämpar Svenska kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att de utgår från 0,4 mikrotiesla som högsta magnetfältsnivå vid bostäder eller där människor vistas varaktigt. I samband med att tillstånd omprövas för växelströmsledningar vidtar de ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder sig att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotiesla. Mer information om magnetfält finns på vår www.svk.se. De senaste 30 årens forskning har inte kunnat säkerställa några hälsorisker relaterat till magnetfält. Mer information finns på Strålsäkerhetsmyndighetens hemsida, www.ssm.se. Där finns bland annat en broschyr om magnetfält och hälsorisker.

Kommentar: Förtydligande om att säkerhetsavstånd ska beaktas görs i texten.

Farligt gods

Farligt gods i form av flygbränsle eller explosiva varor bör inte transporteras genom Kallinge samhälle. Det är ganska vanligt att riskfyllda eller farliga verksamheter som ligger strax utanför tätorter med tiden byggs in allteftersom orterna expanderar. Så småningom har man en farlig verksamhet mitt inne i centrum eller i ett bostadsområde. Detta behöver kommunen beakta när staden och tätorterna växer och förändras. Det är betydligt svårare att skapa skydd eller avstånd till farliga verksamheter när de sedan ligger omringade av annan bebyggelse.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Ingen förändring görs av planförslaget.

Förorenad mark

Översiktsplanen betonar i flera avseenden förorenade områdens effekter i samhällsplaneringen. Beträffande mål och avgränsningar vid avhjälpande av förorenade områden kan, på grund av en översiktsplans generella karaktär, inte detaljerad vägledning lämnas. En översiktsplan får dock redogöra för grundläggande principer för avhjälpande av förorenade områden som syftar till att göra marken lämplig för ett planerat ändamål. En grundläggande princip är att så långt möjligt undvika småskalighet i beslut om mätbara åtgärdsåtgärder t.ex. genom att tillåta högre resthalter under en kommande asfalterad yta, under en kommande byggnad eller liknande och endast fokusera på låga resthalter vid kommande grönytor, lekplatser och dylikt. Några skäl till att denna princip ska ges större betydelse är dels att de kommande beteendemönster man förutsätter i samband med planering inte kan garanteras fullt ut (t.ex. att det inte leks på parkeringsplatser, att asfalten bibehåller sin kvalitet m.m.) och dels att det i samband med framtida förändringar inte kan garanteras att

tidigare uppnådda efterbehandlingsmål fortfarande råder. Föreningar kan i olika utsträckning och på olika sätt (både naturligt och genom mänsklig aktivitet) spridas och kontaminera områden som inte är förorenade. Det saknas även i dagsläget ett system som kan hantera åtgärdsresultat som är tredimensionella och alltför småskaliga. En tredimensionell, småskalig mosaik av efterbehandlade volymer ska således undvikas så långt möjligt.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Ingen förändring görs av planförslaget.

Buller

De generella riktvärdena för buller höjs från 1 juli 2017, med 5 dBA. Ändringarna gäller ärenden som påbörjats efter 2 januari 2015.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Ingen förändring görs av planförslaget.

Infrastruktur

Kraftledning

Ledningsnätägare har ledningsrätt för kraftledningar. Svenska Kraftnät har ledningsrätt för de kraftledningar som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätt innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker ledningsnätägarens verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten. Byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Stora kraftledningar bör synliggöras i kommunens översiktsplan. Svenska Kraftnät kan på begäran skicka en karta. För närvarande utreds en ny 400 kV-förbindelse mellan Nybro och Hemsjö som tangerar den nordvästra delen av kommunen. Kommunen bör ta hänsyn till planerad kraftledningssträcka i kommande planeringssammanhang och sakägaren Svenska Kraftnät önskar ta del av framtida bygglov/detaljplaner som rör det aktuella utredningsområdet.

Kommunen bör ta motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade stamnätledningar som kraftnätägare gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkerställa att Svenska kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 130 meter från en 400 kV ledning.

Detta avstånd är baserat på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. Avståndet på 130 meter gäller då det är endast en ledning. För avstånd utifrån en lednings faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn, det vill säga 0,4 mikrotTesla. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till *Perspektivplan 2025 och Nätutvecklingsplan 2016 - 2025*. Dessa dokument finns publicerade via vår hemsida: <http://www.svk.se>.

Kommentar: Stora kraftledningar finns markerade i kartan som ger en övergripande bild av hänsyn till allmänna intressen som är viktigt att beakta vid detaljplanering och bygglov. I

texten görs en beskrivning som hänvisar till de hänsyn som ska tas till kraftledningar och magnetfält.

Tele- och datakommunikation

En robust och välutbyggd IT-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. IT är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd IT-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling och sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning måste IT-infrastrukturen in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte IT-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna.

Regeringens digitala agenda för Sverige anger att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Bredbandsstrategin "Sverige helt uppkopplat 2025" anger att det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023. Kommuner och myndigheter behöver därför verka för att underlätta utbyggnad av telekommunikationer. Vid nybyggnad är det viktigt att beakta möjligheten att förse byggnaderna med goda mobila och fasta telekommunikationer.

Gång- och cykelvägar

Förutsättningarna för att kunna cykla till och från viktiga målpunkter bör utredas i tidiga skeden av planprocesserna. Då kollektivtrafikförsörjningen lyfts som en viktig fråga i planförslaget ser Trafikverket gärna att kollektivtrafiknoder även tydliggörs i de kartor som visar förändrad markanvändning och att närheten till kollektivtrafiknoderna visualiseras med t ex buffertzoner med radie på 1-2 km. Detta skulle underlätta förståelsen för kopplingen mellan kollektivtrafik och ny bebyggelse. Planförslaget anger att det är angeläget att vidareutveckla kontakten till grannkommunerna genom sammanhängande cykelstråk utmed E22 och Rv 27. Trafikverket ser positivt på att kommunerna om möjligt knyts samman genom cykelstråk men att det är viktigt att utbyggnad av nya förbindelser prioriteras där det finns en potential för cykling. För vardagscykling har avståndet en avgörande betydelse för viljan att cykla till arbete och skola. Längre distanser är främst intressant för rekreations- och turismcykling, vilket är viktigt att beakta för besöksnäringen. Enligt den regionala cykelstrategin prioriteras i nuläget stråk som har stor potential för daglig pendling med cykel. Vid ombyggnader av det större vägnätet, exempelvis utbyggnad av 2+1 väg, ska i vägplanen utredas om det finns förutsättningar att skapa sammanhängande cykelstråk utmed stråket. Dessa förbindelser kan ha lägre standard och innebära längre sträcka än sedvanliga gång- och cykelvägar där sträckningen om möjligt sker på befintligt vägnät, parallellt med riksvägen. Utmed stora delar av Rv 27, som för närvarande byggs om till 2+1 väg, finns sådan cykelstråk.

Vägplan pågår för planerad gång- och cykelväg utmed väg 670 mellan Listerby och Johannishus, vilket skulle kunna nämnas i översiktsplanen.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras texten med kartor med buffertzoner till kollektivtrafik för att tydliggöra kollektivtrafikförsörjningen. Den planerade gång- och cykelvägen mellan Listerby och Johannishus finns beskriven i stycket om Johannishus.

Kollektivtrafik

På flera ställen i översiktsplanen anger kommunen att bebyggelseutvecklingen ska ske genom att befintliga bebyggelsegrupper ska förtätas. På så sätt utnyttjas befintlig infrastruktur bäst. Kommunen uppmärksammar också de förändrade kraven på service när fritidshus omvandlas till permanentboende. Ställningstagandet är att styra bebyggelse till redan ianspråktagna områden och förtäta. På så vis ökar underlaget för att kollektivtrafikförsörja områden.

Länsstyrelsen förespråkar en transporteffektiv samhällsstruktur och tror att det kan bli en utmaning att förse de föreslagna utbyggnadsområden Aspan och Järnavik med attraktiv kollektivtrafik. Besöksintensiva målpunkter bör placeras i kollektivtrafiknära lägen. Detta är särskilt viktigt gällande målpunkter för ungdomar, äldre, mindre bemedlade samt täta bostadsområden.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Kommunen delar Länsstyrelsen syn på en transporteffektiv samhällsstruktur. Dock ser kommunen en stor potential i att utveckla Järnavik och Aspan som boende- och besöksmål och detta medför även att bättre förbindelser kan skapas på sikt.

Hamnar

Fritidsfisket vid kusten ökar och kan förväntas öka ytterligare. Med ett ökat båtliv ökar behoven av fritidsbåtshamnar och sjösättningsramper. Kajplats bör finnas även för mindre fartyg, för att möjliggöra kustsjöfart. Översiktsplanen bör redovisa hur kommunen avser utveckla Ronneby hamn.

Kommentar: Beskrivningen av kommunens viljeinriktning för Ronneby hamn fördjupas.

Kommunalteknisk infrastruktur

I samband med klimatförändringar väntas temperaturen i marken öka och därmed påverkan på dricksvatten som distribueras i ledningssystem. Temperaturökningen brukar beräknas till ca 2 grader men det finns en osäkerhet i prognoserna som innebär att årsmedeltemperaturen kan bli ända upp till 12 grader varmare. Speciellt sommartid ökar bakterietillväxten i ledningar vid höga temperaturer. Detta behöver beaktas vid planering och anläggning av kommunala ledningsnät. Den kommunala VA-planen bör knytas till översiktsplanen.

Kommentar: Den kommunala dricksvattenförsörjningsplanen är under utarbetade varför den inte kan infogas i översiktsplanen. Hänvisning till denna görs dock i texten så att den kommande dricksvattenförsörjningsplanen lyfts som ett underlag vid framtida planering efter dess antagande.

Dagvatten

Kommunen har en genomtänkt och realistisk strategi för hur dagvatten ska hanteras. Mängden dagvatten förmodas öka i framtiden. Det är viktigt att hantera såväl stora mängder vid skyfall, som att ta tillvara vattnets goda egenskaper för naturvärden och ekosystemtjänster. Förtätning i tätorter har många fördelar ur miljösynpunkt men ställer samtidigt ökade krav på en väl genomtänkt dagvattenhantering.

Kommentar: Synpunkten tas som information.

Avfall

Länsstyrelsen är mycket positiv till att Ronneby kommun profilerar sig inom hållbarhet och arbetar aktivt för att minska avfall och förbrukning av resurser. Strategin när det gäller avfallshantering i översiktsplanen bör vara att minska behovet av transporter och främja möjligheten för hushållen att lämna avfall utan att vara beroende av bil.

Planeringsstrategi 18 (Införliva grundprinciper och tankesätt från cirkulär ekonomi i planering och utförande) kan påverka t.ex. vilka ytor som behövs för omhändertagande av avfall. Avfallshanteringens behov av ytor kan komma att öka i och med förändringar av bland annat sorteringsystem och ökad produktion/användning av biogas. Planen kan med fördel ange lämplig lokalisering av eventuell framtida biogasanläggning.

Kommentar: I översiktsplanen har ytor avsatts för framtida utökning av avfallshantering i Angelskog. Kommunen har i dagsläget inga konkreta planer på att bygga en biogasanläggning. Placering av en framtida sådan hänvisas därför till en framtida process utifall att ett sådant beslut fattas.

Kulturmiljö

Det är positivt att kommunen uttalar en strategi att utgå från kulturvärden i samband med bebyggelseutveckling och att översiktsplanens intention är att lyfta fram värdefulla kulturmiljöer och att förstärka deras värden. Länsstyrelsen håller med i beskrivningen att kulturarvet är en resurs som ska brukas. Det ska dock framhållas att bruket ska vara varsamt i syfte att behålla de antikvariska värdena och att upplevelsen av kulturmiljöer inte underordnas kommersiella intressen.

Länsstyrelsen är mycket positiv till att kommunen planerar att ta fram ett kulturmiljöprogram. Även ett sådant material bör antas politiskt för att få rätt status som planeringsunderlag. Kommunen har ett tydligt ställningstagande till vandringshinder i översiktsplanen. Vid många vandringshinder finns samtidigt värdefulla kulturmiljöer som inte minst är viktiga för kommunen för att skapa attraktiva livsmiljöer som gynnar både rekreation, turism och lokalt företagande. Här bör kommunen verka för lösningar som åtgärdar vandringshindren, men samtidigt bevarar kulturmiljöerna. Länsstyrelserna i Blekinge, Kronoberg och Skåne har tagit fram en rapport om kulturmiljöer längs med Bräkneån. Rapporten finns att ladda ner från länsstyrelsens hemsida.

Avsnittet kulturmiljö inom Ronneby stad framstår som tunt då det bara är kurorten och medeltiden som lyfts fram. Kulturmiljö är vidare än så. Kan vara bra att lyfta att stadens

årsringar med bebyggelse från olika årtionden kan ha värden som är viktiga att värna i planeringen. Det talas mycket om förtätningar vid byggandet av nya bostäder. Ibland rivs äldre bebyggelse för att ge plats åt ny. Ur kulturmiljösynpunkt är det förstås viktigt att riva så lite som möjligt och istället använda och utveckla befintlig bebyggelse. Lst vill också framhäva att delar av Ronneby innerstad är byggd på den medeltida föregångaren som delvis finns i det kultur-/stadslager som fortfarande finns bevarat under mark. Stadslagret (RAÄ Ronneby 214:1) är av ett högt historiskt värde då det rymmer resterna av Blekinges äldsta stad.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Texten om kulturmiljöer i vattendrag utvecklas. En utökad beskrivning gällande kulturmiljön i staden görs.

”I området mellan Ronneby och Kallinge där ny bebyggelse planeras finns ett kulturminnesvårdsområde med fornlämningar i exploateringsområdets östra del.” Området kan vara mindre lämpligt för exploatering för bebyggelse. Det är positivt att kommunen ser potential i att restaurera och utveckla områdets historia från kurortstiden som rekreationsområde även för framtiden.

S. 70 Under avsnittet Landsbygd-Kulturmiljö menas att huvuddelen av de forntida fynden främst förekommer i dalbygden. Det bör också betonas att skogsbygden rymmer ett rikt och komplext kulturarv med en mängd av torpbebyggelse med bevarade odlingslämningar som t.ex. fossil åkermark, linbearbetningsanläggningar och rotfruktsgröpar. Komplement till odling märks också genom skogsbrukslämningar som kolbottnar, tjärdalar och kojor mm. Längs vattendragen finns också kulturmiljöer som vittnar om åarna som betydelsefulla kommunikationsleder och resurskällor.

I de områden som nu planeras är det viktigt att genomföra arkeologiska och kulturhistoriska utredningar. Dels är det stor sannolikhet för att det finns okända fornlämningar under mark och där kräver lagen tillstånd för markingrepp. Dels finns det på många ställen övriga kulturhistoriska lämningar som stenmurar och husgrunder. Att få dessa kartlägga och använda dem i detaljplaneringen kan ge mycket attraktiva livsmiljöer.

Av de kända fornlämningar som finns inom områdena, finns det de som inte syns ovan mark och som främst har ett kunskapsvärde. Dessa kan oftast tas bort, men då fordras ofta arkeologiska insatser som bekostas av exploitören. Om detta tas med tidigt i planeringsprocessen underlättas både tid och ekonomi. Vissa lämningar syns ovan mark och dessa har förutom kunskapsvärdena pedagogiska och upplevelsemässiga värden. I de flesta fall är det betydligt viktigare att dessa sparas och integreras i bebyggelsen.

Följande lämningar inom de föreslagna utbyggnadsområdena är särskilt värdefulla: Ro-1 Kolerakyrkogård, Ro-5 Stensättning (grav), Ro-6 Domarring och skålgrovar, Ro-12 Stensättningar (gravar), Ro-15,16 gravrösen, Ka-3 Kaserngatan, militär övningsplats, Li-1 Stensättningar, Li-3 Stensättningar, Jä-1 Stensättningar och kulsprutevärn.

Kommentar: Inför utställningen görs en utökad beskrivning gällande kulturmiljö i landskapet. Det värde det kan medföra att exploatera i områden med fornlämningar beskrivs. Förtydligande görs kring de särskilt beskrivna utbyggnadsområdena.

Naturvård, Grönstruktur och Grön Infrastruktur

På flera ställen i förslaget till översiktsplan nämns att hänsyn ska tas till naturområden i samband med att de tilldelas stora värden för rekreation och friluftsliv. Detta är förvisso en viktig del av naturområdenas värde, men det som inte tydligt nämns i dessa sammanhang, är naturområdenas biologiska värden. Länsstyrelsen anser att hänsyn ska tas till natur även på grund av dess höga biologiska värden samt som fungerande ekosystem. I vissa sammanhang vore det klargörande att hänvisa till den Grönstrukturplan som kommunen håller på att ta fram. Länsstyrelsen ser gärna en samverkan mellan den kommunala grönstrukturplaneringen och länsstyrelsens planering av grön infrastruktur.

Bibehållen och utvecklad biologisk mångfald är inte endast avhängigt på att hitta spridningsvägar eller korridorer för arter. Även storleken samt kvaliteten på habitatet har stor betydelse för den biologiska mångfaldens bevarande och utveckling. Därmed finns även ett behov av att hitta områden och habitat med höga värden som eventuellt kan utökas arealmässigt, samt utvecklas kvalitetsmässigt genom aktiva åtgärder och skötsel. Denna vinkel bör tas med i kommunens allmänna inställning till biologisk mångfald. Länsstyrelsen i Kronoberg vill särskilt betona vikten av ett aktivt kommunalt arbete för att, t.ex. utmed vattendrag, binda ihop lövskogsområden i kommunen med de fina ädel- och triviallövskogsområden som finns i sydöstra delarna av Kronobergs län. Det gäller t.ex. i de skyddade områdena Älganäs, Stenfors, Grönvik, Hensjönäset och lövskogarna runt sjön Mien.

Som information, bör översiktsplanen nämna att det kan förekomma hotade och fridlysta arter i alla områden och att det kan krävas samråd, dispens och anpassning av exploateringar i ett senare skeden. Översiktsplanen bör nämna det generella biotopskyddet. Det bör också nämnas att nedtagning av grova träd kräver samråd med Länsstyrelsen. Även dispens från artskyddsförordningen kan bli aktuellt för ex läderbagge, sandödlö och backsippa som förekommer på flera platser inom kommunen. Generellt är Länsstyrelsen restriktiv med dispenser av detta slag, eftersom lagstiftningen är tydlig. Därför är det bättre att i tidigt skede anpassa åtgärderna så att arterna eller deras livsmiljöer inte skadas.

Kommentar: Inför utställningen förtydligas naturområdenas biologiska värden vid sidan om värden för rekreation och friluftsliv.

Exploateringsområde Ro-06 utgör ett mycket värdefullt odlingslandskap med stor variation och höga värden. Hela detta område bör utgå.

Kommentar: Inför utställningen revideras området till att omfatta ett större markområde och ges beteckningen "utredningsområde - ny tätortsbygd" istället för att specifikt peka ut ett avgränsat område som "ny tätort". På detta sätt ges möjlighet att i en noggrannare analys av ekologiska och kulturella värden i området bedöma vilka delar som bör bevaras och vilka som kan utvecklas. Inom området finns mycket naturvärden och kulturmiljövärden som kräver

en fördjupad inventering, värdering och utredning men området ses samtidigt som viktigt för att på sikt kunna utveckla tätorten.

Område Jo-02 i Johannishus hyser en värdefull torrmarksflora och den hotade skalbaggen gullrisbock. I område Jo-01 finns höga naturvärden knutna till ekar. Det är positivt att spara grönområdet öster om Johannishus, väster om naturreservatet Grindstugan, eftersom många grova ekar växer i sådana kantzoner, även om miljön innanför brynet är tätare skog. I Saxemara och Listerby finns kulturmiljövärden och friluftsvärden på mark som föreslås för utbyggd stadsbygd. Platsernas värden bör tillvaratas vid exploatering.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen förtydligas texten gällande kulturmiljövärden och friluftsvärden i Saxemara och Listerby.

På sidan 48 nämns att gröna stråk och förbindelser är viktigt. Länsstyrelsen konstaterar att flera grönområden dock "byggs in", exempelvis Ronneby Brunnsspark/Brunnsskogen som blir omringat av bebyggelse (RO-01-03). Andra exempel finns även i Listerby, Saxemara och Bräkne-Hoby.

Kommentar: Inför utställningen görs förtydligande i texten kring gröna områden i tätorterna.

Inom område KA-03, söder om Ronneby flygplats, finns planer på ett logistikcentrum med tågstation på öppen mark och på åkermark. I området finns starka motstående intressen. Området mellan flygplatsen och järnvägen är av riksintresse för naturvård (ingår i NK 11 Bredåkradeltat). I riksintressebeskrivningen framgår att området är en distalbrant i vars kant grundvattenströmmarna från Bredåkradeltat tvingas i dagen av underliggande tätare jordlager och bildar öppna kallkällor. De två källorna i området är idag de enda som återstår med permanent vattenflöde. Källmiljöerna utgör en viktig del av riksintresset, och har ett stort bevarandevärde. I området har avgränsats fyra mindre nyckelbiotoper, varav två innehåller de nämnda källorna. I sandmarker och torrängsytor inom området finns även två växtplatser för backsippa, vilken är fridlyst och omfattas av artskyddsförordningen. Här förekommer den sällsynta sandödlan på flera ställen. Även flera nyckelbiotoper finns inom de föreslagna områdena. Det är viktigt att man i detalj undersöker vilka möjligheter det finns att exploatera delar av området utan att de nämnda naturvärdena skadas, men också alternativet att i stället utnyttja det öppna området vid järnvägen öster om KA-04.

Kommentar: Inför utställningen minskas område Ka-03 till att omfatta området närmast Kallinge tätort. Området ges ändrad beteckning till att kallas "utredningsområde för verksamheter". Förtydligande görs att området kräver mer utredning om vilka verksamheter som kan förenas med befintliga verksamheter, naturvärden och riksintressen.

Dagvattenhantering i bebyggda miljöer är viktig för såväl bebyggelse som för ekosystemtjänster och naturvärden. Ett hållbart omhändertagande är nödvändigt, gärna något som kan komma till gagn för djurlivet i tätorter. Våtmarker fångar upp näringsläckage från åkermark och minskar risken för översvämning. Medel för anläggande av våtmarker finns att

söka inom LOVA-bidraget och Landsbygdsprogrammet. Kommunen har ett tydligt ställningstagande till vandringshinder i översiktsplanen. Vid många vandringshinder finns samtidigt värdefulla kulturmiljöer som inte minst är viktiga för kommunen för att skapa attraktiva livsmiljöer som gynnar både rekreation, turism och lokalt företagande. Här bör kommunen verka för lösningar som åtgärdar vandringshindren, men samtidigt bevarar kulturmiljöerna. Såväl Ronnebyån som Bräkneån har sina källområden i Kronbergs län. Vattenkvaliteten från källområdena påverkar hela sträckan nedströms. Översiktsplanen kan lämpligen redovisa risker som kan påverka vattenkvaliteten och statusklassningen för Miljökvalitetsnormerna negativt.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen revideras miljökonsekvensbeskrivningen till att omfatta frågan gällande risker för negativ påverkan på vattenkvalitet och statusklassning redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Beskrivningen om kulturmiljöer i vattendragen fördjupas.

Miljömål

Det är glädjande att Kommunen förankrar översiktsplanen i miljö- och hållbarhet. Det är vidare intressant att man lyfter kopplingar mellan företag och cirkulär ekonomi. Sveriges Riksdag har i bred enighet beslutat att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Miljömålen har satts upp för att bedöma om miljöpolitiken får förväntad effekt i samhället, naturen och utvecklingen. Sveriges miljömålssystem innehåller ett generationsmål och sexton miljökvalitetsmål.

Som miljömål för Blekinge gäller de nationella miljömålen, förutom målet om storslagen fjällmiljö. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. I varje relevant avsnitt av översiktsplanen bör det tydligt framgå vilka miljökvalitetsmål som påverkas och hur planen bidrar till att nå miljömålen. Om miljömålen påverkas i negativ riktning bör planen ange åtgärder som kan vidtas för att främja att miljömålen kan nås. Blekinges åtgärdsprogram för miljömålen har reviderats och är för närvarande ute på remiss. Syftet med åtgärdsprogrammet är att lyfta åtgärder som krävs i Blekinge för att uppnå generationsmålet och miljökvalitetsmålen.

Åtgärdsprogrammet ska utgöra underlag för länets strategiska utvecklingsarbete inom bl.a. fysisk planering. Ett av sex fokusområden i åtgärdsprogrammet är "God bebyggd miljö" och åtgärder föreslås gällande översikts- och detaljplanering, främjande av gång, cykel- och kollektivtrafik, kommunala kulturmiljöprogram, främjande av ekosystemtjänster, integrering av grön infrastruktur, frisk luft, miljöhänsyn vid byggnation och solenergi i fysisk planering. Flera fokusområden berörs av översiktsplanen t.ex. Friskt vatten. Kontrollera därför att översiktsplanen stämmer överens med Blekinges åtgärder för att nå miljömålen, åtgärderna har tagits fram i samverkan mellan regionala aktörer. Översiktsplanen bör dessutom bidra till att nå Ronneby kommuns egna miljöprogram för perioden 2017-2020. Målsättningen från miljöprogrammet bör genomsyra hela översiktsplanen: "Vi ska bli Sveriges första hållbara kommun!"

I översiktsplanen bör kopplingen till de globala målen och Agenda 2030 framgå. De globala målen och Agenda 2030 syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Läs mer på:

<http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/>.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen kompletteras med koppling till de globala miljömålen och Agenda 2030.

Mosaik av attraktiva livsmiljöer

Viktigt att barn och ungdomar vid förskolor och skolor har tillgång till skugga. Det är viktigt att det finns tillgång till skugga även på andra ställen där människor vistas mycket. Risken för hudcancer ökar om man bränner sig, speciellt i unga år. Stora hälsovinster kan göras om antalet personer som bränner sig minskar ytterligare. Tillgång till grönytor vid skola/förskola och i närhet av bostaden har många positiva effekter på hälsa och luftkvalitet.

Hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen

Bra att kommunen lyfter cirkulär ekonomi i översiktsplanen. Viktigt att efterleva miljöbalkens hushållningsbestämmelser att jordbruksmarken inte ska bebyggas, detta för att säkra vår framtida livsmedelsförsörjning. Bra att bebyggelse, verksamheter och företag med mycket personal eller många kunder lokaliseras nära kollektivtrafik och gång- och cykelstråk.

Hållbara kommunikationer

Bra att kommunen lyfter att gång-, cykel och kollektivtrafik ska vara normgivande i tätorter. Viktigt att detta är tydligt så att det får genomslag i detaljplaneringen.

Rik gröonstruktur

Bra att tydliggöra kommunens ställningstagande till vandringshinder i översiktsplanen. Viktigt att arbetet fortgår med att undanröja vandringshinder för vattenlevande djur. Markområden behöver avsättas för att återskapa våtmarker som fångar upp näringsläckage från åkermark och minskar risken för översvämning. Medel för anläggande av våtmarker finns att söka inom LOVA-bidraget och Landsbygdsprogrammet.

Teknisk infrastruktur och energi

När fjärrvärmeverken är helt fossilfria (senast år 2020) bör kommunen verka för att återföra aska till skogen. Aska från skogsbränsle har en syraneutraliserande förmåga och innehåller näringsämnen som förts bort från marken när du tagit ut skogsbränsle ur skogen.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen kompletteras texten gällande utemiljöer med behov av skugga.

Konsekvensbeskrivningen

En miljökonsekvensbeskrivning är normalt uppbyggd som så, att den redovisar utgångsläget, nollalternativet (framskrivning i tid), planförslagets åtgärd, de effekter som åtgärden beräknas

ge, de konsekvenser som effekten beräknas ge, andra åtgärder t.ex. förebyggande eller kompensatoriska åtgärder för att minska eventuella negativa konsekvenser, samt hur de genomförda åtgärderna ska följas upp. För åtgärder och uppföljning ska anges vad som ska göras och vem som har ansvar för att det sker, eventuellt hur och till vilken kostnad de ska utföras. Föreslagna åtgärder ska vara rimliga. I miljöbalkens (1998:808) 6 kapitel 12 § samt i MKB-förordningen (1998:905) anges också riktlinjer för miljökonsekvensbeskrivningar. Konsekvensbeskrivningen till planförslaget är översiktlig och en mer detaljerad konsekvensutredning behöver göras för varje planerad åtgärd. Konsekvensbeskrivningen behöver översiktligt ange motiven till bortvalda ställningstaganden och bortvalda alternativa utformningar. Konsekvensbeskrivningen kan med fördel ange de behov av ytterligare utredningar, på såväl stor som mindre skala, som planförslaget konstaterar behövs.

Enligt Miljöbalkens 6 kap 12 § ska en miljökonsekvensbeskrivning beskriva hur miljömålen har beaktats i planen. Men det är framförallt viktigt att miljömålen lyfts fram redan på planeringsstadiet och kommunen ställer sig frågan - Hur kan planen bidra till att miljömålen nås? Istället för som den idag ofta ställs - Hur påverkas miljömålen av planen? Om miljömålen påverkas i negativ riktning bör planen ange åtgärder som kan vidtas för att främja att miljömålen kan nås. En kommun kan välja att skriva civilrättsliga avtal med exploatören i samband med upprättande eller genomförande av detaljplan om vilka utredningar och åtgärder som krävs för att kunna använda marken som planerat.

För att kunna nå klimatmålet måste vi ändra våra vanor och beteenden bl.a. gällande minskade flygresor. Samtidigt är det viktigt att förbättra kollektivtrafiken till- och från flygplatsen samt driva på utvecklingen så att flyget får mindre negativ miljöpåverkan. När så är möjligt uppmana till digitala möten för att minska transportbehovet. Kommunen och dess bolag bör där föregå med gott exempel.

Mosaik av attraktiva livsmiljöer

Fler tätortsnära naturområden än bara Ronneby Brunnsplan behövs i stadsbygden både för den biologiska mångfalden och människors hälsa och välbefinnande. Bra att framhålla hållbara alternativ till konstgräsplaner.

Hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen

Vid förtätning är det viktigt att välja vilka ytor som har en funktion för ex.v bullerdämpning eller dagvattenrening, och vilka ytor som inte har några stora värden ur natursynpunkt. Vid detaljplanering av områden bör man lyfta blicken och se till helheten. Ett viktigt underlag är den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur som håller på att tas fram. Viktigt att genomföra beteendepåverkande insatser för att öka andelen som går, cyklar och/eller åker kollektivt.

Innovativt näringsliv med hög sysselsättning

Det är viktigt att styra om till fossilfria bränslen och anlägga möjlighet för lastbilar att tanka detta på lämpligt sätt. En ökad besöksnäring innebär ökade transporter. Även besökares personbilar bör kunna tankas med förnybara drivmedel på ett smidigt sätt. Viktigt att jobba aktivt med ett hållbart företagande för att bibehålla naturens attraktionskraft.

Hållbara kommunikationer

Positivt att förstärka gång- och cykelnätet samt öka tillgängligheten på kollektivtrafiken. Möjlighet att cykla mellan orter på ett trafiksäkert sätt bör finnas. För att få folk att gå, cykla och/eller använda kollektivtrafik behövs aktivt arbete med beteendepåverkan.

Rik grönstruktur

För att behålla höga naturvärden behövs skötsel av områden. Den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur som håller på att tas fram bör beaktas vid genomförandet av översiktsplanen och i detaljplanering. Det är viktigt att beakta ekosystemtjänster och översiktsplanen kan bli tydligare med hur detta ska ske.

Länsstyrelsen kan bistå kommunen med underlag till hur ekosystemtjänster kan främjas.

Teknisk infrastruktur och energi, risker och säkerhet samt förorenade områden

Översiktsplanen behöver tydligt lyfta vikten av att skydda de kommunala dricksvattentäkterna för att säkra framtida vattenförsörjning. Inget avsnitt i konsekvensbeskrivningen har tagit med en kumulativ aspekt och dess påverkan över tid på de olika områdena eller värdena. Den kumulativa aspekten kan vara avgörande i fall där kommunen har haft, och genom översiktsplanen kommer att ha, en intention att göra exploateringar som "naggat i kanten" på områden eller värden som bör bevaras. Även om en åtgärd eller exploatering anses som mindre kan de sammantaget, och över tid, ge stora konsekvenser på miljöerna. Längst ner på s. 18 bör ändras till att om flygtrafiken byter drivmedel kan den väsentliga påverkan minskas. Flygtrafiken ger i dagsläget redan upphov till väsentlig miljöpåverkan.

Övrigt

Även miljökonsekvensbeskrivningen kan utvecklas vad gäller beskrivning av konsekvenserna av föreslagna utveckling. Text kan trafikanalyser behöva tas fram för de utbyggnadsförslag som förväntas generera ökad trafikflöden och påverkan på det statliga vägnätet.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Inför utställningen görs en revidering av miljökonsekvensbeskrivningen.

Försvarsmakten

Riksintressena för totalförsvarets militära del är korrekt beskrivna i översiktsplanen, vilket är positivt. Texten bör dock kompletteras med att Försvarsmakten ska remitteras alla plan- och lovärenden inom influensområde för riksintresse. Det bör även framgå att alla höga objekt ska remitteras till Försvarsmakten.

Kommentar: Inför utställningen revideras planförslaget utifrån Försvarsmaktens önskemål om remisshantering. Förtydligande om remisshantering inom influensområde görs i stycket om Riksintresse för Totalförsvaret.

På sidan 79 finns Ryssjöns övningsfält uppräknat som ett riksintresseområde för totalförsvaret. I Ronneby kommun finns ett antal övningsområden som inte omfattas av riksintresse, men som ändå anses vara betydelsefulla övningsplaster ingående i den marina infrastrukturen. Försvarsmaktens övningsområden i Ronneby kommun, utöver riksintresseklassade Ryssjön är Gyö, Gökälv, Järnavik samt Almö. Kartan på sidan 43

åskådliggör områden med allmänna intressen. Försvarsmakten önskar gärna se att ovan nämnda övningsområden ska inkluderas i markeringen ”försvarsintressen”.

Kommentar: Inför utställningen revideras plankartan gällande Försvarsmaktens övningsområde till att omfatta även övningsområden.

Delar av Backarydsområdet (stora Skörjesjön) är beläget inom influensområde för ”övriga riksintresseområden”. Inom detta område kan plan- och byggåtgärder komma att påverka riksintressen för totalförsvarets som omfattas av sekretess. Inom influensområdet ska alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Försvarsmakten upplyser om att handelsområdet, det utpekade tågstoppet samt bebyggelseutveckling i Saxemara utsätts för militärt flygbuller från den verksamhet som bedrivs vid Ronneby flottiljflygplats och hänsyn bör således tas till detta vid kommande planering.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras förslaget med beskrivning av områden som kan utsättas för flygbuller.

Försvarsmakten önskar att följande mening revideras: ”Kallinge flottiljflygplats används av både flygflottilj F17 och en helikopterflottilj samt är en civil flygplats”. Meningen bör istället ersättas med följande: ”Blekinge Flygflottilj F 17 (Ronneby Flottiljflygplats) är en militär flygplats som drivs av Försvarsmakten. Flygplatsen är upplåten för civil flygtrafik reglerat genom avtal mellan Försvarsmakten och Swedavia.”

Kommentar: Inför utställningen revideras förslag enligt Försvarsmaktens synpunkt.

På sidan 42 och sidan 68 omnämns Järnavik som ett utvecklingsområde, både avseende ökade möjligheter för fler bostäder i området samt även för utveckling av turismen. Bland annat planeras utveckling av verksamheten kring småbåtshamnen. I direkt anslutning till småbåtshamnen och byn ligger Järnaviks övningsfält som är en mycket viktig stödjepunkt och terminalplats i den marina infrastrukturen. Bryggan utanför övningsområdet används för basering och utgångsgruppering av fartygsförband samt som terminalplats för lednings- och underhållsförband och det är viktigt att passagen in till övningsområdet hålls fri.

Området Almö är klassat som skyddsobjekt enligt skyddslagen (2010:305) och är tillsammans med området Järnavik särskilt viktiga som övnings- och stödjepunkter i den marina infrastrukturen. Försvarsmakten vill därför framföra att det, inom och i närheten av Järnavik och Almö samt inom övriga tidigare nämnda områden, är viktigt att åtgärder inte genomförs som riskerar att inskränka på Försvarsmaktens nyttjande och övningsmöjligheter.

Kommentar: Inför utställningen görs förtydligande kring detta i samband med beskrivningen om utvecklingen i Järnavik.

Försvarsmakten informerar om att reglerna för bygglovsbefriade åtgärder enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 9 kap, § 4a-c inte får vidtas utan bygglov inom eller i anslutning till sådana områden som avses i 3 kap 9 § andra stycket MB om det är fråga om flygplatser och övnings- eller skjutfält. Lag (2014:477). Således bör Ronneby kommun förtydliga översiktsplanen och infoga en upplysning om att reglerna för bygglovsbefrielse ej gäller inom

Försvarmaktens influensområde och att Försvarmakten skall remitteras samtliga ärenden som avser någon typ av bygglovsbefriade åtgärder enligt 9 kap. § 4a-c.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras översiktsplanen med upplysning om att regler för bygglovsbefrielse inte gäller inom Försvarmaktens influensområde samt information om remisshantering som avser dessa ärenden.

Trafikverket

Trafikverket ser generellt positivt på planförslagets ansats till en sammanhållen utveckling i form av förtätning i viktiga stråk och satsningar på att förstärka befintliga orter och deras samband.

Kommunen pekar i översiktsplanen ut riksintressen för kommunikationer. Angivna riksintressen överensstämmer med de riksintressen som Trafikverket har angett ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Trafikverket anser att översiktsplanen behöver tydliggöras i hur riksintressena och dess influensområden tas i beaktning vid den framtida utveckling som planförslaget föreslår.

Kommentar: Inför utställningen görs förtydligande under rubriken "avvägningar och ställningstaganden". Avväganden görs kring varje riksintresse för att tydligare ange hur riksintressena och deras influensområden tas i beaktande och ev. påverkas av föreslagen utveckling.

En stor del av föreslagna utvecklingsområden för bostäder och verksamheter är lokaliserade utmed befintlig infrastruktur. Trafikverket vill påtala vikten av att kommunen i kommande planeringsprocesser beaktar rådande säkerhetsavstånd och byggnadsfria avstånd för statlig väg och järnväg och anser att dessa generella säkerhetsavstånd bör belysas i och framgå av översiktsplanen samt att kartunderlaget ska justeras för de utbyggnadsområden som planeras i nära anslutning till berörda vägar. Risker med hänsyn till farligt gods kan kräva större avstånd mellan infrastrukturanläggning och bebyggelse än de generella säkerhetsavstånden.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras förslaget med information om vikten av att i kommande planeringsprocesser beakta rådande säkerhetsavstånd och byggnadsfria avstånd.

Trafikverket har tillsammans med länsplaneupprättarna tagit fram ett underlag och pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät som bedöms vara av särskild vikt för nationell och regional tillgänglighet (www.nvdb.se). För Ronneby kommun ingår E22 som nationellt och internationellt viktig väg, riksväg 27 som regionalt viktig väg samt delar av väg 669 (Gärestadsvägen) och del av Karlskronavägen som kompletterande regionalt viktiga vägar för kollektivtrafik. Trafikverket anser att utpekade vägar bör omnämnas i översiktsplanen.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras förslaget med beskrivning av det funktionellt prioriterade vägnätet i kommunen.

Föreslagen utveckling innebär att det statliga vägnätet och framförallt E22 samt Rv 27 kan komma att belastas av ökad trafik. För att gå vidare med planeringen av områden som sannolikt innebär ökade trafikflöden behöver trafiksituationen och kapacitetsutnyttjandet kopplat till utvecklingen utredas i ett större sammanhang.

Kommentar: Inför utställningen förtydligas översiktsplanen med att vid planering av områden i anslutning till E22 och RV 27 bör trafiksituationen och kapacitetsutnyttjandet kopplat till

utvecklingen utredas i samband med vidare planering av områdena när verksamheternas art och behov är mer kända.

På sid. 44-45 redovisas grunddragen i den planerade mark- och vattenanvändningen. Trafikverket anser att texten till rubrikerna "Vägnät" och "Utvecklat gång- och cykelstråk" bör förtydligas så att det framgår vilka länkar i vägnätet samt vilka huvudstråk för gång- och cykel som avses.

Kommentar: Förtydligande av vilka sträckor och länkar som avses finns i beskrivningen för respektive kärna.

En viktig aspekt att beakta i samband med exploatering i infrastrukturtäta områden är exponeringen för trafikbuller. God ljudnivå bör i första hand uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder. Trafikverket förutsätter vidare att föreslagna utbyggnadsområden planeras så att gällande riktvärden för buller kan uppnås och att planeringen föregås av erforderligt underlag i form av bullerutredningar.

Kommentar: Synpunkterna noteras och till utställningen förtydligas översiktsplanen med information om planering för god ljudmiljö.

För Blekinge kustbana har en åtgärdsvalsstudie genomförts i syfte att kartlägga åtgärder för minskad restid och ökad robusthet. Planförslaget anger att kommunen i framtiden prioriterar en tågstation med både gods- och resandeutbyte i Kallinge. Då den åtgärdsvalsstudie som har genomförts prioriterar åtgärder för minskade restider rekommenderar åtgärdsvalsstudien ett nytt mötesspår i Kallinge tätort för att möjliggöra tågmöten och en effektivare trafikering. Några åtgärder för att möjliggöra tågstopp rekommenderas inte i nuläget. Trafikverket anser därför att det är missvisande att kommunen pekar ut området vid Bredåkra för mötesstation och tågstopp i översiktsplanen, karta sid. 28. Förutsättningarna för eventuella nya stationer behöver utredas mer i detalj och kräver också en understödjande bebyggelse för att åstadkomma tillräckligt resandeunderlag. Trafikverket vill i sammanhanget framhålla att eventuella nya stationer ses som tillägg i systemet där i första hand berörd kommun bär ansvaret för såväl utredning som finansiering.

Kommentar: Kommunens håller fast vid önskemålet om att placera mötesspår som i framtiden kan möjliggöra ett tågstopp närmare flygplatsen. Området Ka-03 minskas till att endast omfatta området närmas Kallinge tätort. Detta områden ändras till att kallas "utredningsområde för verksamheter". Vidare utredningar kring möjligheten att anlägga mötesspår och tågstopp bedrivs utanför översiktsplanens arbetsram.

Regionalt finns ett långsiktigt mål om att ytterligare minska restiden mellan Karlskrona och Malmö till 2 timmar, vilket kräver omfattande investeringar i järnvägssystemet. Den s.k. makrokurvan i Ronneby kan behöva rätas ut för att det långsiktiga restidsmålet ska vara möjligt att nå men i nuläget finns inte några beslut eller konkret underlag för lämplig sträckning. I översiktsplaneförslaget anges vidare den föreslagna sträckningen utmed E22 som förslaget godsspår, vilket Trafikverket anser behöver justeras. Det finns inga planer på investeringar för separerade system eller att tillgodose enbart godstrafiken utan rekommenderade åtgärder syftar till att tillgodose persontrafiken i första hand, men att banan även ska vara tillgänglig för gods.

Kommentar: Till utställningen revideras förslaget och lyfter fram ett spårssystem för i första hand persontrafik men som även kan medge godstrafik.

Då kollektivtrafikförsörjningen lyfts som en viktig fråga i planförslaget ser Trafikverket gärna att kollektivtrafiknoder även representeras i de kartor som visar förändrad markanvändning och att närheten till kollektivtrafiknoderna visualiseras med t ex buffertzoner med radie på 1-2 km. I planförslaget anges att det ska vara möjligt att nå Ronneby flygplats med kollektivtrafik, vilket Trafikverket anser är rimligt.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras kartbilder med buffertzoner för kollektivtrafik som visualiserar närheten till kollektivtrafiknoder.

Vid ombyggnader av det större vägnätet ska i vägplanen utredas om det finns förutsättningar att skapa sammanhängande cykelmöjlighet utmed stråket. Dessa förbindelser kan ha lägre standard och innebära längre sträcka än sedvanliga gång- och cykelvägar där sträckningen om möjligt sker på befintligt vägnät, parallellt med riksvägen. Utmed stora delar av Rv 27, som för närvarande byggs om till 2+1 väg, finns sådan cykelmöjlighet där Trafikverket anser det missvisande att kommunen i översiktsplaneförslaget pekar ut att cykelstråk saknas utmed nästan hela sträckningen inom kommunen. Prioritering av gång- och cykelvägar sker i en gemensam dialog mellan Region Blekinge som upprättare av länsplanen, berörda kommuner och Trafikverket. Kommunen anger i översiktsplanen önskemål för nya gång- och cykelstråk men Trafikverket anser att det saknas vidare motiv för vilken potential för cykling som bedöms finnas. Vägplan pågår för planerad gång- och cykelväg utmed väg 670 mellan Listerby och Johannishus, vilket skulle kunna nämnas i översiktsplanen.

Kommentar: Inför utställningen justeras kartan gällande cykelmöjligheten utmed RV 27 till att benämnas "behov av utvecklat cykelstråk". Sträckan upplevs som mindre attraktiv, då cyklisten bland annat måste korsa RV 27 vid flertal tillfälle på sträckan mellan Backaryd och Ronneby. Den planerade gång- och cykelvägen utmed väg 670 finns beskriven i stycket om Johannishus.

Trafikverket vill påtala att den föreslagna lokaliseringen av ett logistikcenter söder om flygplatsen till stor del ligger inom både hinderfrihetsytan och markanspråket för riksintresset Ronneby flygplats. Det är viktigt att en noga avvägning av markanvändningen görs så framtida expanderings av flygplatsen inte försvåras. Vidare ska verksamhet som innebär att människor uppehåller sig under lågt in- och utflygande flygplan helst inte lokaliseras inom markanspråket för flygplatsens riksintresse. Redovisat område för nya verksamheter bör justeras så att den del som ligger i stråket för banans förlängning utgår ur planen.

Kommentar: Inför utställningen minskas området Ka-03 och benämns "utredningsområde för verksamheter".

Logistikcentrumet beskrivs i högre detaljeringsgrad i planens konsekvensbeskrivning än i själva planförslaget. Trafikverket rekommenderar att beskrivningen kompletteras i planförslaget då det ökar förståelsen för områdets tänkta funktion. Logistikcentrumet föreslås med flera verksamhetsområden få direktanslutning till järnvägssystemet. En sådan utveckling kräver vidare utredning kring behov, förutsättningar och kapacitet, vilket bör förtydligas i översiktsplanen. Nya anslutningar till järnvägssystemet kan vara möjliga men innebär inte någon garanti för att det finns tillräcklig kapacitet på banan.

Kommentar: Inför utställningen förtydligas förslaget med beskrivning av logistikcentret och behovet av vidare utredningar.

En utveckling av kommunen enligt översiktsplanens intentioner innebär att statliga anläggningar kommer påverkas. Trafikverket anser att det är rimligt att kommunen ansvarar för att utföra vidare trafikutredningar vid kommande planläggningsarbete samt att kommunen vid behov initierar åtgärdsvalsstudier med berörda aktörer för att utreda lämpliga åtgärder utifrån planerad utveckling. Trafikverket vill redan i detta skede vara tydlig med att de behov av åtgärder i det statliga vägnätet som föranleds av kommunens utveckling och exploateringar ska bekostas av kommunen och/eller exploatörerna. Planförslaget medger nya verksamhetsområden vid E22 i anslutning till trafikplats Ronneby Öst, där Trafikverket tolkar det som att även handelsetablering är aktuellt. Då verksamheter och särskilt externhandelsområden får en stor påverkan på trafikflödet anser Trafikverket att kommunen ska utföra en övergripande trafikutredning.

Kommentar: Synpunkterna noteras och inför utställningen kompletteras förslaget till översiktsplan förtydligas med behov framtida av trafikutredningar kopplat till planering av framtida exploatering.

Miljökonsekvensbeskrivningen kan utvecklas vad gäller beskrivning av konsekvenserna av föreslagen utveckling.

Kommentar: Inför utställningen revideras miljökonsekvensbeskrivningen.

Skogsstyrelsen

Mosaik av attraktiva livsmiljöer- punkt 5, 8, 9: Rent allmänt pekar skogsstyrelsen på risken med att fragmentisera alltför mycket genom att "kapa" grönytor och kanter av skogsområden, samt snäva in på gröna korridorer. De sociala värdena minskar om man upplever att man kommer för nära hus, och husägare har en tendens att snabbt "privatisera" areal utanför sina hus med biluppställning, komposter mm. Detta kan minska attraktiviteten i en del av de nu mest frekventerade områdena, och här har ofta sparats grova träd med höga naturvärden. I några av förslagen ligger bebyggelsen alltför nära nyckelbiotoper, som behöver ha en skyddszon med evighetsträd runt sig. Alltför ofta ges dispens för trädfällning av naturvärdesträd i anslutning till nyckelbiotoper, eftersom de nya husägarna vill ha sol, parabolkontakt mm. Stora träd är ofta nyckelbiotoper i sig, när de överstiger 80 cm i brösthöjd. Den trädinventering som gjorts i Ronneby och Kallinge är ett bra underlag för att få en balanserad expansion.

Kommentar: Inför utställningen ses områdena över utifrån skogsstyrelsens synpunkter. För Ronneby tätort förtydligas de viktigaste gröna stråken. Inom övriga nya föreslagna expansionsområdet förtydligas vikten av att bevara gröna stråk och grönområden även inom de ytor som pekas ut för ändrad användning.

Hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen LIS-områden: Skogsstyrelsen anser det vara en stor brist att en naturvärdesinventering av LIS-områdena inte finns med i underlaget för ny översiktsplan. En naturvärdesinventering av LIS-områdena bör göras innan man fortsätter med ytterligare planering. I strandnära områden finns ofta mycket höga naturvärden, vilket visat sig när andra kommuner i länet gjort inventeringar.

Kommentar: LIS-områdena är sedan tidigare fastslagna i kommunens LIS-plan från 2013. Behov av ytterligare inventeringar ses över när/om marken blir aktuell för exploatering.

Hållbara kommunikationer-järnväg: Skogsstyrelsen motsätter sig starkt en exploatering av området söder om flygstationen. Här finns lundar, alsumpskog samt känsliga torrängar med rödlistade arter, mycket gamla och grova ekar, biotopskyddad allé samt ett flertal utströmningsområden med mycket höga biologiska och hydrologiska värden. Området innefattar 3 nyckelbiotoper i nuläget. Man kan möjligen använda den plana delen närmast vägen och området väster därom utan att skada naturvärden. I området finns även värdefulla kulturvärden i form av grunder, växter och inte minst lindarna från tiden då regementet fanns på platsen.

Kommentar: Området ses som strategiskt för kommunens utveckling gällande logistik. Inför utställningen görs en revidering av området som istället benämns "utredningsområde" vilket tydliggör att djupare analyser och inventering krävs innan exakt inriktning fastslås och exploatering av området kan vara möjlig.

Rik grönstruktur med höga naturvärden: Då gång- och cykelvägar går i anslutning till nyckelbiotoper och skyddade områden måste samråd ske med Skogsstyrelsen. Även då man kommer i närheten av grova träd ska samråd ske, antingen med Skogsstyrelsen eller Länsstyrelsen. Här bör man tidigt kommande exploatering ha en dialog för att minimera negativ påverkan på värdefulla naturområden. Alltför ofta skadas skogliga naturvärden genom ovarsam trädfällning, kapning med felaktiga redskap. En långsiktig strategi för trädbeskränning och röjning i dessa områden behövs.

Värdekärnor samt natur- och rekreationsområde: Här menar Skogsstyrelsen att det pekas ut för få värdekärnor och att begreppet tolkas som att friluftslivet måste vara så utvecklat så att det finns anläggningar. I anslutning till tätorten finns till exempel närrekreationsområden Kallinge vattentorn, Skaftaskärv, Hultagölen, Härstorpsområdet och Lillasjön/Halsjön. I dessa områden vistas säkert mycket fler människor dagligen än i Brunnskogen och på Karlsnäs, fastän det inte finns några anläggningar. I dessa områden finns också ett flertal nyckelbiotoper och många skyddsvärda träd.

Kommentar: En fördjupning görs kring de gröna frågorna, både i texten generellt och för specifika områden.

Hänsyn: På kartan är det svårt att få en överblick över områden med natur-, kultur- och friluftslivsvärden. Skogsstyrelsen är osäkra på om alla nyckelbiotoper finns med i underlaget. Inventeringen av nyckelbiotoper är en ständigt pågående process och det är viktigt att Skogsstyrelsen och kommunen har en bra dialog med kontinuerlig uppdatering. Detta är speciellt viktigt för åtgärder i de utvecklingsområden som ligger lite längre fram i tiden.

Kommentar: Kartan och kartlagren ses över.

Användning: När man skiljer begreppet Landsbygd från begreppet Natur ska man vara medveten att det finns en stor mängd natur- och kulturvärden på mark som används för jord- och skogsbruk. De flesta markägare har idag gjort omfattande frivilliga avsättningar på 5-10% av sin produktiva skogsmarksareal. Ett par av utvecklingsområdena, Ka-01 och Ro-03, ligger helt eller delvis på privata fastigheter där det finns mycket höga naturvärden, speciellt på Ro-03 där tänkt bostadsbebyggelse går in i en större nyckelbiotop.

Kommentar: Områdesbeskrivningarna uppdateras.

Nedan följer några synpunkter på respektive utvecklingsområdet.

Ro-01: Delar av det planerade området inkräktar mycket på det rörliga friluftslivet och föreningsverksamheten (brukshundklubben). Antalet nya tomter bör begränsas med hänsyn till detta

Ro-03: Hela området ligger direkt intill naturreservatet Södra Brunnskogen och har samma karaktär som reservatet. En registrerad nyckelbiotop finns i område tänkt för bebyggelse, vilket är direkt olämpligt. Skogsstyrelsen anser att antalet tomter bör begränsas väsentligt och endast läggas i direkt anslutning till dalgångarna utanför redan bebyggda delar.

Ro-05: Tänkt bebyggelse ser ut att komma väl nära nyckelbiotop. Det är redan i dagsläget många problem med dispensärenden där villaägare önskar ta ner sk ”farliga” träd, oftast för att få sol på tomten. Runt varje nyckelbiotop behövs en skyddszon som är så stor att inte denna typ av samrådsärenden ökar onödigtvis.

Ro-11: Se ovan, här kommer husen även i närheten av område med naturvårdsavtal.

Ka-01: Området berör ett av de mest frekventerade grönstråken runt Ronneby. Slättgårdsskolans verksamhet utomhus bedrivs här i stor utsträckning. Bebyggelsen bör begränsas så att allmänhetens möjlighet att komma runt Skärsjön inte upplevs som begränsad. Vi tycker inte bebyggelse bör ligga närmare strandkanten än 100 meter, här finns höga naturvärden i enskilda äldre ekar, tallar och alar samt ett rikt fågelliv.

Ka-03: Här finns mycket höga naturvärden som tidigare nämnts. Utströmningsområden och källor ligger längs hela kanten mot järnvägen. Dessa miljöer är ett riksintresse att skydda. Ett flertal gamla grova ekar finns i området. I östra delen finns ett torrängsparti där bland annat den fridlysta backsippan växer. Den gamla allén och äldre trädgårdsväxter är en skyddsvärd del av det gamla regementet. Tre nyckelbiotoper och flera rödlista arter finns i området.

Br-0: Inom området finns en nyckelbiotop och partier med gamla grova tallar och ekar. Figuren verkar ganska schablonmässigt ritad och innan ytterligare planering förordar vi att en naturvärdesinventering görs.

Br-06: I anslutning till detta område finns en mycket känslig naturtyp med lundartad bokskog på översilningsmark. Det biotopskyddade området österut kan också påverkas negativt. Skogsstyrelsen bedömer att området är olämpligt för byte av markanvändning om det innebär någon form av schaktning och bebyggelse.

Sa-01- Sa-03: Den kustnära skogstypen med senväxande ek och avenbok, grov tall och mosaik av bördiga och bergiga partier hyser stora värden, denna naturtyp är unik för Europa och många ansvarsarter för Blekinge hör till denna naturtyp. Här finns även otaliga kulturspår från tidigare odling och bosättning. Vi tycker att exploatering av dessa områden ska undvikas i det längsta och göras så liten som möjligt. En naturvärdesinventering bör göras innan ytterligare planering görs.

Jä-01- Jä-02: Samma synpunkt som ovan, speciellt känsligt med tanke på närheten till naturreservatet.

Kommentar: Specifika områden har reviderats och översiktliga beskrivningar har gjorts av naturvärden kopplade till platserna. Problematiken med ny bebyggelse för nära exempelvis

nyckelbiotoper lyfts. Behovet av naturvärdesinventeringar inför fortsatt fördjupad planering i flertalet områden beskrivs. Vikten av gröna stråk och att den nya bebyggelsen inte skapar för stor fragmentering av befintliga grönytor belyses. Brukshundsklubbens intressen bemöts separat under deras yttrande.

Tingsryds kommun

Tingsryds kommun har framförallt tittat på hur översiktsplanen påverkar de mellankommunala intressena och anser inte att det finns några motstridiga intressekonflikter mellan Tingsryds översiktsplan och förslaget till Ronneby kommuns översiktsplan.

Många planeringsfrågor berör områden som sträcker sig över kommungränsen vilket leder till behov av kommunal samordning och samarbete. En sammanhängande grönstruktur är en förutsättning för att bevara och öka den biologiska mångfalden. För att upprätthålla ett robust ekosystem som kan anpassa sig till förändringar utan att dess funktioner försämras kräver stråk och korridorer som ger arter möjlighet att sprida sig. Dessutom erbjuder en sammanhängande grönstruktur höga värden för rekreation och friluftslivet. Det är viktigt att grönstrukturen fortsätter över kommungränserna och Tingsryds kommun anser att det är positivt att Ronneby kommun lyfter samarbete beträffande sammanhängande grönstruktur.

Kommentar: Synpunkterna noteras och Ronneby kommun delar Tingsryds kommuns resonemang.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen anser att det är bra att nya bostadsområden föreslås främst i kommunens kärnor och längs utvecklingsstråken. Det ger vinster med bla hushållning med värdefulla resurser och även möjlighet till ökat underlag för service mm. Att gång och cykelvägar samt kollektivtrafiken ska vara normgivande i tätorter är också mycket bra.

En förtätning kan också innebära ökad risk för buller och att de gröna områdena tas bort. De gröna områdena i tätorterna är viktiga för återhämtning och rekreation. I varje detaljplan är det därför viktigt att särskilt beakta den gröna infrastrukturen och hur transportlösningarna ska lösas utan att antalet personbilar och lastbilar ökar.

Kommentar: Vikten av att beakta gröna stråk förtydligas i dokumentet.

I LIS-områden är det viktigt att krav ställs på en långsiktigt hållbar lösning för dag- och spillvattenhantering så att inte bebyggelsen påverkar vattenkvaliteten negativt.

Kommentar: Till utställningen kompletterats förslaget med vikten av hållbara lösningar för dag- och spillvattenhantering vid bebyggelse intill LIS-sjöarna.

I knutpunkten mellan RV 27, flygplatsen och järnvägen vid Kallinge föreslås ett logistikcenter för bland annat omlastning och lager. Detta skulle i sådana fall ta mark i anspråk från Bredåkradeltat som är klassat som riksintresse för naturvård och därför föreslår vi att förslaget om ett logistikcenter tas bort.

Kommentar: Till utställningen ändras områdets omfattning och benämningen ändras från nytt område för verksamheter till att kallas ”utredningsområde för verksamheter”. Området är intressant för logistik, men fördjupade utredningar kring exempelvis naturvärden och

trafikflöden krävs. Vidare utredning kring möjligheten att anlägga mötesspår, tågstopp samt logistikcenter bedrivs utanför översiktsplanens arbetsram.

I översiktsplanen ges möjlighet för Viggen-området att expandera ytterligare med mer mark för verksamheter och företag (Ka-07 och Ka-04). Dessa områden gränsar till Moabackens naturreservat vilket innebär att handelsområdet kan utgöra en störning för ekosystemet i naturreservatet. Ska dessa verksamhetsområden utvecklas är det viktigt att det skapas en barriär eller form av buffertzoon mellan verksamhetsområdena och naturreservatet.

Kommentar: En buffertzoon mellan verksamhetsområdena och naturreservatet markeras i kartan.

Är verksamhetsområdet vid östra infarten (utgörs delvis av jordbruksmark) verkligen ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på annat sätt? Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser 3 kap 4§ får jordbruksmark tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt.

Kommentar: För att värna jord- och skogsbruksmark är en strategi i översiktsplanen att eftersträva förtätning av befintliga tätorter framför att planera bebyggelse på jungfrulig mark. I stor utsträckning har jordbruksmark sparats. Ett fördjupat resonemang kring hur jordbruksmark vägs mot andra intressen införs i stycket "Innovativt näringsliv med hög sysselsättning- lantbruk" och under kommunens ställningstaganden kring Riksintressen. Där jordbruksmark tagits i anspråk för nya områden har det närheten till befintlig infrastruktur och tätorter bedömts väga tyngre än jordbruksmarkens brukningsvärde.

I översiktsplanen bör man även belysa den negativa konsekvensen av turism i skärgården. Till exempel så medför båtlivet en stor påverkan avseende buller, gift från båtbottnfärger, utsläpp från motorer, nedskräpning samt anläggningarnas drift och underhåll.

Kommentar: Till utställningen kompletteras förslaget med information om negativa konsekvenser av turism i skärgården.

En rik grönstruktur med höga naturvärden

Naturskyddsföreningen saknar ett avsnitt om ekosystemtjänster i sötvatten och havet. De anser att det därmed finns en risk att deras värde inte värderas tillräckligt. Ekosystemtjänsten dricksvatten skulle behöva belysas med tanke på att kvantitet och kvalitet kan komma att förändras i och med klimatförändringar.

Kommentar: Kommunen bedömer att ekosystemtjänster i vatten beskrivs i planförslaget. Rent dricksvatten i sig ses inte som en ekosystemtjänst utan belyses i separat stycke om dricksvatten.

I översiktsplanen står det att utveckling av friluftsliv och turism inte står i motsatsförhållande till biologisk mångfald utan tvärtom kan naturturism vara ett sätt att öka kunskap och förståelse för naturvärden. Turism kan emellertid även innebära en risk för ökat slitage, störning av djurlivet och nedskräpning. Det är därför viktigt att turismen koncentreras till platser som inte är så störningskänsliga.

Kommentar: Synpunkten beaktas och planförslaget utvecklas med förtydligande i text.

Teknisk infrastruktur och energi

Naturskyddsföreningen föreslår en ändring i rubrik och text. Fossilfri energi ersätts med

förnyelsebar energi. Fossilfri energi innefattar såväl förnybar energi som energi från kärnkraft.

Kommentar: Planförslaget ändras enligt synpunkt.

De saknar även en planeringsstrategi som syftar till att säkerställa dricksvattenförsörjningen nu och framtiden. Det finns därmed en risk att andra intressen väger tyngre än dricksvattenförsörjningen i den framtida planeringen och att dricksvattenförsörjningen därmed inte får det skydd som behövs.

Kommentar: Till utställningen kompletteras förslaget till översiktsplan med ytterligare en strategi gällande behovet av säker dricksvattenförsörjning.

Kallinge

I Kallinge finns det inte mycket grönområde i centrum varför det är olämpligt att exploatera det stora ganska orörda området KA-01 och Ka-02. I dagsläget används de här områdena i skolornas undervisning t ex vid orientering och friluftsvärksamhet. Exploateras de här områdena fullt ut så måste skolorna bussa eleverna till andra platser för att genomföra dessa moment och detta kommer innebära en väsentlig extra kostnad för skolorna. Naturskyddsföreningen föreslår därför att område KA-01 minskas väsentligt i omfattning.

Kommentar: Området Ka-01 minskas inte i omfattning till utställningen. Det är dock inte tanken att hela området skall bebyggas. Området är stort och i fortsatt mer detaljerad planering krävs utredningar kring områdets användning idag och ett program för hur och vilka områden inom Ka-01 som ska skyddas mot exploatering för att skapa en helhet med gröna stråk, bevarade naturvärden och rekreativmiljöer.

Risker och säkerhet

Det har kommit en ny förvaltningsplan för Södra Östersjöns vattendistrikt med tillhörande åtgärdsprogram 2016-2021. Det innebär att avsnittet om miljö kvalitetsnormen för vatten behöver ses över och uppdateras.

Kommentar: Till utställningen uppdatera avsnittet miljö kvalitetsnormer för vatten.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen har väsentliga brister. Den är svårläst och det är svårt att förstå innebörden av de beskrivna konsekvenserna som lyfts i miljökonsekvensbeskrivningen samt hur hänsyn till dessa har tagits i översiktsplaneringen. Det är också svårt att få en tydlig bild av vad nollalternativet innebär. Ett förtydligande måste göras av den betydande miljöpåverkan och dess konsekvenser.

Kommentar: Till utställningen revideras miljökonsekvensbeskrivningen.

Natur- och kulturvärden

Som en övergripande synpunkt anser Naturskyddsföreningen att noggrannare inventeringar av natur- och kulturvärden måste göras innan mer detaljerad planeringen och byggnationen av områdena genomförs. Det är även väsentligt att planera så att Ronneby även i fortsättningsvis har god tillgång på rekreativsytor och att inte alla bostadsnära grönytor försvinner.

Kommentar: Till utställningen komplettera texten både generellt och för specifika områden med att behov av ytterligare genomgång av natur- och kulturvärden är en viktig del av de fortsatta planeringsprocesserna.

Naturskyddsföreningen anser att kartorna i planen är undermåliga om man ska se dem som underlag för att kunna urskilja de planerade områdenas läge och utbredning och därmed dess eventuella påverkan på olika intressen.

Kommentar: Till utställningen revideras kartmaterialet för att skapa en ökad tydlighet.

Synpunkter på vissa områden:

Området från Persborgsgölen ner till Risanäs är ett känsligt område med stor variation av terrängen, skog och med kulturlämningar. Det kräver extra stor hänsyn vid planering av byggnation. Dessutom har hundklubben sin verksamhet i de centrala delarna.

Kommentar: Beskrivningen av område Ro-01 kompletteras med information om platsens förutsättningar.

I området söder Påtorp finns ett mycket trevligt bokskogsområde, Blekingeleden går också genom området. För att inte dessa skall påverkas så mycket bör eventuell byggnation begränsas.

Kommentar: Till utställningen kompletteras planförslaget med en fördjupad beskrivning av gröna passager mellan Brunnsparken/Brunnskogen och naturområdena västerut samt kusten. Passagen där Blekingeleden går är ett av områdena som lyfts som viktig att bevara.

För boende i Kallinge och Kallebergahallar med omnejd är området från Skärsjön och norrut viktigt. Det måste sparas naturskog så att friluftslivet kan tillgodoses.

Kommentar: Texten förtydligas gällande Skärsjöns funktion som friluftsområde. Hänsyn till detta ska tas vid framtida planering i området.

När det gäller Bräkne-Hoby så bör Mölleskogsområdet och området söder sopstationen undvikas vid exploatering.

Kommentar: Området Br-01 är viktigt ur strategisk utveckling av Bräkne-Hoby. Inför mer detaljerad planering bör området inventeras mer för att viktiga natur- och rekreationsytor inom området ska kunna sparas och bidra till en god boende- och naturmiljö.

Övergripande synpunkter på nya verksamhetsområden som placerats på åkermark.

I planen finns det många exempel på där nya verksamhetsområden placerats på åkermark. Statusen på åkermarken inom den södra delen av kommunen är god och i de här områdena som pekas ut som nya verksamhetsområden kan man i de flesta fall säga att statusen är mycket god. Som exempel gäller det områdena Ka 04, Ka 06 och Ka07 i Kallinge och i Bräkne-Hoby Br 05 och Br 06.

Som nämnts ovan säger miljöbalkens hushållningsbestämmelser 3 kap 4§ att jordbruksmark får tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt. Naturskyddsföreningen anser att dessa fem nämnda områden ovan skall tas bort som nya verksamhetsområden och att de samhällsintressena av ytor för nya verksamheter kan tillgodoses på annan mindre värdefull mark eller ett bättre utnyttjande av befintliga verksamhetsområden.

Specifikt för de två områden Br 05 och Br 06 är det märkligt att man plottrar ut verksamhetsområden på åkermark som är underlag för lantbruksgymnasiets verksamhet och som dessutom är ekologiskt certifierad. Man nämner i texten för Bräkne-Hoby: ”Kyrkan och Tingsgården utgör landmärken och skapar ett ur landskapssynpunkt attraktivt skyltfönster mot väg E22. Detta öppna landskapsrum mellan väg E22 och samhället är viktigt att bevara obebyggt”. Ändå så läggs Br 05 ut just här.

Naturskyddsföreningen anser att området söder om gamla riksvägen skall förbli oexploaterat. Som alternativ föreslås mark för verksamhetsområde utmed gamla riksvägen österut från område Br 06 där skogsmarken tar vid.

Kommentar: En utgångspunkt i förslaget till översiktsplan är att de befintliga verksamhetsområdena ska utnyttjas på ett effektivt sätt och många områden kan utnyttjas bättre än vad de gör idag. Dock är det viktigt att ha beredskap för nya områden för verksamheter i strategiska lägen i kommunen. Dessa finns i huvudsak utmed de större transportstråken som RV 27, E22 och järnvägen utgör i kommunen. I skärningspunkter för dessa finns de mest strategiska platser för utveckling av nya verksamhetsområden. På dessa platser anses värdet av nya områden för verksamheter väga tyngre än det allmänna intresset som jordbruksmarken utgör.

Verksamhetsområden är viktiga för Bräkne-Hobys livskraftighet och utveckling. Det är viktigt att styra verksamheter till södra delen av samhället där de logistiska förutsättningarna är goda och att inte öka trafiken av tunga transporter genom samhället till verksamhetsområdena norr om samhället. Befintliga verksamheter i norra Bräkne-Hoby ligger även inom yttre vattenskyddsområde vilket innebär en risk. Område Br-05 bedöms inte i nämnvärd utsträckning påverka inblicken mot samhället med kyrkan i centrum då området ligger väster om detta ”fönster” och från sydväst skymts bakom Hoby kulle. Område Br-06 bedöms som ett möjligt område för verksamheter på sikt.

Verksamhetsområden Ka-06 och Ka-07 har minskats i omfattning. De kvarvarande områdena i Kallinge ligger mycket strategiskt längs RV27 och E22. De kommer att fungera som en utvidgning av nuvarande verksamhetsområde vid Viggen. Det strategiska läget gör att placeringen bedöms vara av betydande allmänt intresse och väga tyngre än andra intressen i områdena. En skyddszon mot befintligt naturreservat kommer att införas i utställningsförslaget till översiktsplan.

Emmaboda kommun

Ett område som är viktigt att hålla samman över kommun- och länsgränser är infrastrukturen. I ÖP omnämns särskilt ”Kust till Kustbanan” mellan Kalmar och Göteborg som viktig. Denna bana går via Emmaboda och där framför Emmaboda kommun i olika sammanhang tex i arbete med regionala infrastrukturplaner järnvägens betydelse, även för kringliggande kommuner, tex Ronneby.

Vattenfrågorna där avrinningsområde berör aktuella kommuner är viktigt att samverka kring, i syfte att nå god vattenkvalitet. Även Ronneby flottflygplats inflygnings luftrum berör Emmaboda kommun, med i vissa fall restriktioner på markanvändningen som följd. Samarbete och samråd mellan grannkommunerna kan med fördel ske löpande, i de ärenden och frågeställningar som uppkommer.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Karlshamns kommun

Karlshamns kommun ser positivt på att översiktsplanen lyfter de regionala projekt som gör att Blekinges kommuner tillsammans utgör ett attraktivt besöksmål. Det handlar bland annat om en ny båtlinje mellan gästhamnarna längs hela kusten samt nya leder för att cykla, vandra, paddla kajak, segla eller rida längs Blekinges kust. Karlshamns kommun tycker också att det är positivt att Ronneby kommun ser det som angeläget att vidareutveckla kontakten till grannkommunerna genom cykelvägar.

Karlshamns kommun ser, liksom Ronneby kommun, positivt på att Trafikverket i sin åtgärdsvalsstudie för kustbanan föreslår en ny mötesstation i Kallinge, vilket på sikt kan leda till en ny station. Ett tågstopp vid flygplatsen skulle skapa en bättre anknytning till Ronneby flygplats från en stor del av regionen. Karlshamns kommun stödjer även översiktsplanens intention att i på andra sätt utveckla transportsambanden till noder i omvärlden. En utbyggnad av E22:an till motorvägsstandard genom Blekinge är viktigt för att säkra arbetspendling, kollektivtrafik och godstrafik. Vidare instämmer Karlshamns kommun med Ronneby i att sydostlänken, en utbyggnad av järnväg mellan Blekinge Kustbana och Olofström, skulle innebära en positiv utveckling med nya möjligheter för regionen till godstransporter på järnväg.

På gränsen till Karlshamns kommun finns ett område som i samrådshandlingen pekas ut som lämpligt för vindkraft. Här ser Karlshamns kommun en möjlig konflikt då angränsande område i Karlshamns kommuns vinbruksplan, antagen 2015-05-04, redovisas som "yta ej lämplig för vindkraft". Detta är ett ställningstagande som grundar sig på att området ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Om en etablering av vindkraft nära detta område blir aktuell bör detta ske i samråd med Karlshamns kommun. Vindbruksplanen anger en skyddszon på 1000 meter runt områden av riksintresse för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv (miljöbalken 3 kap 6 §) samt att "vindkraftens gränsöverskridande påverkan medför att samråd bör ske med berörda grannkommuner i de fall etableringar av vindkraft eller ny bostadsbebyggelse planeras inom 1000 meter från kommungräns".

Kommentar: De utpekade områdena för vindkraft är överförda från kommunens gällande vindbruksplan. Inför utställningen kompletteras stycket gällande "Område för vindkraft" med information om behov av dialog med grannkommunen i de fall vindkraft ska etableras närmare kommungräns än 1000 m.

I Ronneby kommuns sydvästra del finns ett område, omfattande kustlandskap och hav, som redovisas som Natur. Detta stämmer huvudsakligen väl överens med Karlshamns kommuns översiktsplan, Karlshamn 2030, antagen 2015-05-04, som på andra sidan gränsen pekar ut två större områden, Östra mellan- och kustbygden samt Hällaryd och Åryds skärgård, med utvecklingsinriktningen Landsbygd och natur. Karlshamns kommun vill dock uppmärksamma att det i Karlshamns översiktsplan finns ett område nära kommungränsen, Åryd, Guövik och Köpegårda, som i Karlshamns översiktsplan har den huvudsakliga utvecklingsinriktningen Tätortsbebyggelse. Vidare finns intentionen att upprätta en fördjupad översiktsplan för Hällaryds och Åryds skärgård, för att i ett sammanhang kunna studera bebyggelsefrågor och allmänhetens tillgång till skärgården.

I övrigt ser Karlshamns kommun positivt på ett samarbete mellan kommunerna.

Kommentar: Synpunkten noteras. Ronneby kommun har för avsikt att upprätta en fördjupad översiktsplan för kustzonen.

Karlskrona kommun

Karlskrona och Ronneby kommuner utgör tillsammans en gemensam arbetsmarknadsregion och ett stort antal personer arbetspendlar mellan Karlskrona och Ronneby varje dag. Karlskrona kommun ser därför positivt på Ronneby kommuns vilja att arbeta för förbättringar för kollektivtrafikresandet, exempelvis på Blekinge kustbana och för den regionala busstrafiken. Även satsningen på en framtida tågstation vid flygplatsen i Kallinge ligger i linje med denna viljeinriktning och kommer att stärka Blekinges attraktionskraft som bostads- och arbetsmarknadsregion och skapa nya förutsättningar för företagsetableringar.

Karlskrona kommun instämmer i Ronneby kommuns bedömning att det är viktigt med satsningar på väginfrastrukturen för att få ett mer trafiksäkert och effektivt transportsystem. För Karlskrona kommuns del är en utbyggnad av E22 till motorvägsstandard mellan Nätraby och Ronneby Öst och ombyggnad av riksväg 27 av särskild vikt eftersom E22 och riksväg 27 är länken mellan Karlskronas hamn på Verkö, som är av riksintresse, och västkusten.

Karlskrona kommun delar Ronneby kommuns uppfattning om att cykelpendling ska prioriteras. Kommunerna bör tillsammans arbeta för att reducera saknade länkar mellan viktiga målpunkter i de olika kommunerna. Ett exempel är Hasslö, där Hasslovägen mellan Hasslö och E22 passerar genom Ronneby kommun. I samband med en fördjupning av Karlskrona kommuns översiktsplan för skärgården framfördes från medborgarna att det saknas en gång- och cykelväg för arbetspendling med cykel fram till E22. Längs med E22 finns sedan goda möjligheter att pendla med cykel såväl österut som västerut.

Kommentar: Ronneby kommun ser positivt på en cykelanslutning till Hasslö.

Östersjön som kustvatten är en gemensam resurs för bland annat att utveckla attraktiva boendemiljöer, för besöksnäringen och för friluftslivet. Eftersom vatten inte känner några administrativa gränser är detta en viktig fråga att arbeta kommunövergripande med och att vi gemensamt håller en hög ambitionsnivå för att kunna ha god kvalitet av vattnets status.

Grönstrukturen är en viktig gemensam fråga att samarbeta kring. Karlskrona kommun ser gärna ett förtydligande kring vilka stråk Ronneby kommun har identifierat som särskilt betydelsefulla, gärna i en kartbild, så att Karlskrona kommun kan beakta det i kommande planering.

Kommentar: Inför utställningen ses områdena över och förtydligande av de gröna stråken görs där det är möjligt. Därtill förtydligas vikten av gröna stråk och områden även inom de ytor som pekas ut för ändrad användning.

En robust dricksvattenförsörjning är en grundförutsättning för att en kommun ska kunna öka sin befolkning och utveckla nya boendemiljöer. Både Karlskrona kommun och Ronneby kommun använder Johannishusåsen som infiltrationsanläggning för dricksvatten. I samrådsförslaget saknas en beskrivning av vilken kapacitet och livslängd Johannishusåsen har som infiltrationsanläggning. Det är viktigt att Karlskrona kommuns och Ronneby kommuns ambitioner med ökad befolkning inte begränsas av tillgången till dricksvatten.

Kommentar: I förslaget till översiktsplan ges endast en övergripande bild av dricksvattenförsörjningen i kommunen, då det samtidigt pågår ett arbete med att ta fram en kommunal dricksvattenförsäljningsplan.

Kompetensförsörjningen är en stor utmaning för kommunerna i länet och Karlskrona kommun instämmer i Ronneby kommuns bedömning att det är viktigt med en bredd av utbildningar i regionen. Vidare bedömer Karlskrona kommun att detta är en ytterst relevant rubrik i översiktsplanen och att det är en viktig fråga att lyfta i ett strategiskt planeringsperspektiv. En bild av vilka utbildningar som finns, var de ligger geografiskt i förhållande till boende och arbetsplatser kan utgöra viktigt underlag för infrastruktursatsningar, kollektivtrafik och andra strategiska frågor som är gemensamma för vår region. För att kunna leda fram till förslag på åtgärder behöver en sådan analys fördjupas, till exempel i perspektivet av hur robust regionen är i hur vi möter omvärldsförändringar.

Då Karlskrona och Ronneby utgör gemensam arbetsmarknadsregion finns det flera olika verksamhetsområden där det är till gagn för hela området att samverka, exempelvis kring etableringsfrågor för såväl handel som näringsliv. Även frågor kring friluftsliv och turism är områden som kan ses i ett vidare samband.

Karlskrona kommun konstaterar avslutningsvis att det finns åtskilliga områden att samverka kring och att utbyten inom flera strategiska områden är viktiga för hela vår region.

Kommentar: Inför utställningen fördjupas beskrivning av den regionala arbetsmarknaden och möjligheten till utbildning i regionen.

Skanova

Skanova har tagit del av förslaget och meddelar att de önskar medverka tidigt i uppstarten av detaljplaner. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

E.ON Elnät

E.ON Elnät har tagit del av översiktsplan och som ger en intressant vision för Ronneby kommun. E.ON Elnät har nätkoncession inom stora delar av Ronneby kommun och är enligt ellagen skyldiga att ansluta nya elanläggningar. Vid byggnation och bygglov eller annan exploatering nära en elanläggning medför det att vissa restriktioner kan komma att införas i markanvändningen i det aktuella området. Det är därför viktigt att vi kontaktas för samråd vid exploateringar och i samband med bygglov.

Eftersom negativa hälsoeffekter från magnetfält inte kan uteslutas rekommenderar ansvariga myndigheter i Sverige att försiktighet tillämpas.

E.ON Elnät har inom kommunen ett regionalt ledningsnät för elförsörjning, både inom kommunen men även vidare till angränsande kommuner och regioner. Detta ledningsnät består av 130 och 50 kV ledningar samt fördelningsstationer i Ekfors (EFS- 130 kV), Djupafors (DFS- 130 kV), Hakarp (HAKP 50 kV) och Hasselstad (HAS- 50 kV). Hjorthålan (HJN- 50 kV) och Klåvben (KBN- 50 kV) ägs av Kraftringen AB. Därutöver finns ett förgrenat distributionsnät för den lokala elförsörjningens behov.

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationer har stor betydelse för regionen yrkar E.ON Elnät på att dessa ska redovisas såväl i planens verbala del som i dess kartdel, se bifogad karta över anläggningar i kommunen.

Kommentar: Inför utställningen görs förtydligande på karta och i text gällande regionnätets ledningar.

För skötseln av luftledningar används helikopter för flygbesiktning. Det är därmed viktigt att vid nytillkomna vindkraftverk/master följer Transportstyrelsens rekommendationer för att upprätthålla en god flygsäkerhet vid besiktningar. Förändringarna av plan- och bygglagen och miljöbalken med syfte att undanröja dubbelprövningen vid vindkraftsetablering innebär bland annat att vindkraftverk som prövas enligt 9 eller 11 kap. miljöbalken inte omfattas av bygglovsplikt. Regeringen framför med anledning av detta i prop. 2008/09:146 att en aktuell och väl underbyggd översiktsplan eller motsvarande underlag bör ges stor betydelse vid en tillståndsprövning enligt miljöbalken om att uppföra och driva vindkraftverk. Med anledning därav yrkar E.ON Elnät på att kommunen för in Transportstyrelsens avstånd och försiktighetsmått i översiktsplanens tematiska tillägg gällande LIS och vindkraft, se informationsblad.

E.ON Elnät vill redan i ett tidigt skede bli kontaktade för samråd då master eller vindkraftverk uppförs inom 250 meter från våra luftburna kraftledningar.

Kommentar: De tematiska tilläggen gällande LIS och vindkraft revideras inte i arbetet med översiktsplanen. Översiktsplanen förtydligas med information om att nytillkommande vindkraftverk och master följer Transportstyrelsens rekommendationer för att upprätthålla en god flygsäkerhet vid besiktningar.

Räddningstjänsten Östra Blekinge

Räddningstjänsten konstaterar att planförslaget pekar ut bland annat boendemiljö, kommunikation och näringsliv som utvecklingsområden samtidigt som många olyckor sker i just dessa miljöer och att förändring innebär nya risker som måste hanteras.

Räddningstjänsten föreslår därför att ledorden för översiktsplanen kompletteras med **trygghet och säkerhet**. Räddningstjänsten påpekar vidare att social hållbarhet är mycket betydelsefullt för att minska olyckor då socioekonomiskt svaga grupper löper större risk att råka ut för olyckor såsom drunkning, bränder och trafikolyckor.

Kommentar: Ledorden för översiktsplanen utgörs av de så kallade framtidsbilderna. En av bilderna "Livskvalitet i stad och på landsbygd" innefattar begreppet social hållbarhet. I detta anses trygghet och säkerhet inrymmas.

Brandstationen i Ronneby anges för tillfället ha en god placering men vara utom utvecklingsmöjligheter. Med nya förbindelser inom Ronneby tätort ser Räddningstjänsten en möjlig placering i Sörbyområdet och föreslår att mark reserveras på lång sikt. Räddningstjänsten är positiv till nya förbindelser i Ronneby tätort som minskar trafikintensiteten genom tätorten och som förbättrar möjligheten till snabba utryckningsinsatser.

Kommentar: Översiktsplanen pekar ut nya verksamhetsområden i Sörbyområdet där det är möjligt för Räddningstjänsten att i framtiden etablera en ny brandstation.

Plan för vilka vägar som rymmer transporter av farligt gods bör tydliggöras i översiktsplanen. Räddningstjänsten bedömer att mängden farligt gods från polenfärjan genom Ronneby kommer att öka när RV 27 är färdigställd. Räddningstjänsten förordar att man inför buffertzoner på 30-50 meter vid nyetablering intill kommunikationslederna E22 och RV 27.

Kommentar: I förslaget till översiktsplan beskrivs de transportvägar som avses för farligt gods. Inför kommande planarbete beaktas aktuella skyddsavstånd.

Räddningstjänsten påpekar att fyrfilig motorväg bör eftersträvas på E22 för att säkerställa god framkomlighet vid olyckor samt att tågstopp i anslutning till flygplatsen bör kunna bidra till bättre tillgänglighet för resenärer men bör planeras så att risker minimeras i förhållande till flygverksamheten.

Räddningstjänsten lyfter risker kopplade till klimatförändringar och belyser vikten av ytor där dagvatten kan breddas i fördröjningsmagasin. I yttrandet påpekas också att en god servicenivå är svår att upprätthålla i glesbygdsområden och att minskad befolkning i de mindre orterna kan innebära att nya lösningar kan behövas, exempelvis ett ökat ansvar för sin egen säkerhet hos den enskilda. Målet är enligt lag att kommuninvånare ska ha ett likvärdigt skydd mot olyckor oavsett var man bor.

Utveckling av turism och rekreation ställer krav på goda kommunikationer.

Räddningstjänsten framhåller att Ronneby kommun har goda förutsättningar att utveckla säkra transportnoder i och med europaväg, hamn, flygplats och järnväg. Kollektivtrafikens utveckling kommer sannolikt att öka behovet av planseparerade korsningar, något som räddningstjänsten förordar att kommunen börjar arbeta med tidigt.

Räddningstjänsten påtalar att områden för industrietableringar med särskilda risker för människor och miljö bör ingå i planen. I yttrandet påpekas också att riskerna med ammoniakanläggningen på Tarkett kommer att utredas och eventuella åtgärder vidtas inklusive fastställande av riskavstånd till omgivande verksamheter och bostäder.

Kommentar: Synpunkterna noteras. I förslaget till översiktsplan pekas inga områden ut för industrietableringar med särskilda risker. I dagsläget är det i huvudsak andra typer av företag som etablerar sig i kommunen varför mark som passar handel och lättare industri har prioriterats.

Region Blekinge

Allmänna synpunkter

Vi ser i det stora hela väldigt positivt på samrådsversionen till översiktsplan för Ronneby kommun. Samrådsversionen känns väl genomarbetad, särskilt planeringsstrategierna för att uppnå framtidsbilderna, samt dokumentet är lätt att läsa och att överblicka.

Planupplägget i kapitlet "Så planerar vi!" på sidorna 40-42 är överskådligt redovisat med kärnor, stråk och noder som beskriver sammanhangen på ett förtjänstfullt sätt.

I remissversionen nämns på sidan 38 att klimatförändringarna är en utmaning för dricksvattenförsörjningen, exempelvis vad gäller förändrade mönster för avrinning, avdunstning och grundvattenbildning. I ett torrare klimat och med risker för

saltvatteninträngning i många enskilda brunnar anser vi att en utmaning framöver även kommer att vara försörjning av dricksvatten till kommunens invånare, samt livsmedelsproduktionens vattenbehov. Dessa aspekter beskrivs endast översiktligt i texten, men inte hur utmaningen ska mötas. Faktum är att vatten redan är en brist sommartid. Kan användningen av vatten effektiviseras? Kan användningen av vatten totalt effektiviseras, kan spillvatten användas på annat sätt, kan saltvatten avsaltas? Hur kommunen möter den förväntade vattenbristen i ett torrare klimat anser vi behöver belysas bättre.

Kommentar: Inom kommunen pågår just nu ett arbete med att ta fram en dricksvattenförsörjningsplan och med anledning av detta beskrivs den aktuella frågan endast översiktligt i översiktsplanen. Inför utställningen kompletteras dock beskrivning under kapitlet "Robust samhället i ett förändrat klimat". Därtill fogas en planeringsstrategi gällande dricksvattenförsörjning till de övergripande planeringsstrategierna för kommunens utveckling.

Blekingestrategin: Region Blekinge tar som regionalt utvecklingsansvarig fram en regional utvecklingsstrategi, även kallad Blekingestrategin, för länets utveckling och för att samordna de insatser som krävs för att strategin ska bli verklighet. Förslaget till översiktsplan ligger väl i linje med Blekingestrategins fyra prioriterade områden; Bilden av attraktiva Blekinge, Livskvalitet, Arbetsliv samt Tillgänglighet. Blekingestrategin omnämns i översiktsplanen på sidan 10, under rubriken "Regionen". Vi ser positivt på att kommunen i kapitlet "Ronneby och omvärlden" blickar ut och ser på Ronneby i förhållande till omvärlden, då vi allt mer är beroende och påverkas av vårt omland. Dock ser vi gärna att texten kring Blekingestrategin på sidan 10 ändras till de fyra prioriterade områdena (se stycket ovan) och inte hänvisar till Region Blekinges tre verksamhetsområden.

Kommentar: Inför utställningen revideras texten gällande Blekingestrategin.

I inledningen på sidan 7 under rubriken "Vad är en ÖP?" saknar vi dock kopplingen till Blekingestrategin och även andra regionala strategier och styrdokument. I texten nämns bara "Att bidra till att nationella, regionala och lokala miljömål uppnås". Kopplingen mellan kommunala översiktsplaner och regionala utvecklingsstrategier är något som PBL trycker på och enligt lagen bör sammankopplas. Detta anser vi borde läggas till i inledningstexten. Det är också önskvärt med en skrivning i dokumentet av hur de globala målen (Agenda 2030) beaktas i samhällsplaneringen. Vi hade gärna sett att ett stycke kring detta läggs till på lämpligt ställe i dokumentet inledningsvis.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras stycket om Mål och Styrdokument med information om regionala, nationella och internationella mål och strategier.

Kompetensförsörjning: För strategisk långsiktig utveckling är strukturer för livslångt lärande en mycket viktig del. Det handlar om allt ifrån ett rikt näringsliv med företag som är innovativa och utvecklas på orten till en glädje från unga år och uppåt att vilja lära och utvecklas. I samrådsversionen beskrivs skolan i ett stycke på sidan 18 och kompetensutveckling för verksamheter i ett annat stycke på sidan 25.

Vi hade gärna sett en tydligare skrivning kring ett strategiskt förhållningssätt som beskriver vikten av en bra grundskola och gymnasium, sätt och former att bygga på sin utbildning efter

intresse eller via sin arbetsgivare. Det livslånga lärandet är en mycket viktig grund i samhället.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras "Ronneby och omvärlden" med ett stycke om utbildning.

Näringsliv Region Blekinge driver tillsammans med alla kommuner i Blekinge och länsstyrelsen ett arbete för att på ett strategiskt långsiktigt sätt ska skapa bättre förutsättningar för att attrahera investeringar till Blekinge. Ett av de fokusområden som pekats ut i det arbetet är vattenskarning. Industri och vattenskarningsföretagen står omnämnda i ingressen i kapitlet "innovativt näringsliv med hög sysselsättning" på sidan 23. Vi saknar dock lite mer detaljer över hur översiktsplanen tar hänsyn till den potential som finns inom den branschen. Under stycket "Externhandel" på samma sida står det om östra infarten där man planerar ett nytt område. Inrymmer det enbart handel eller kan det utvecklas ytterligare med koppling mot exempelvis vattenskarning och industri?

I stycket "Mellankommunala och regionala intressen" på sidan 86 står det omtalat att kommunen är positiv till mellankommunala samarbeten. Där under är ett antal områden uppräknade bl.a. "Handel och näringsliv". Som en följd av det utvecklingsarbete som Region Blekinge driver inom investeringsfrämjandet (Business Blekinge) och där Ronneby är en aktiv part, skulle vi gärna se ett tydliggörande av vikten med samverkan mellan kommunerna såväl som mellan kommunerna och regionen. Detta i syfte att på ett proaktivt sätt kunna arbeta med att öka möjligheterna till fler etableringar inom utpekade styrkeområden såsom vattenskarning.

Kommentar: Inför utställningen kompletteras texten i stycket om "Näringslivet växer" med information om vattenskarningsbranschen samt vikten av samverkan mellan kommunerna och regionen tydliggörs.

Digital infrastruktur

Digitaliseringens frammarsch har redan börjat. En digital infrastruktur som når samtliga kommuninvånare och företag är en förutsättning för att inte skapa ett digitalt utanförskap. Den nationella bredbandsstrategins direktiv är att år 2020 bör 95% av Sveriges hushåll och företag ha tillgång till höghastighetsbredband (dvs >100Mbit/s). År 2025 är motsvarande mål 100%. Den regionala bredbandsstrategin revideras just nu med avsikten att använda samma mål som den nationella strategin.

I förslaget till översiktsplan anges bredbandsmålet till år 2030 vilket är kraftig avvikande jämfört med ovanstående. Vi ser att en justering av målbilden för bredbandsutbyggnad på sidan 36 behöver justeras till att gå i linje med de nationella målen för att främja den digitala utvecklingen i Ronneby kommun.

Vi anser även att behovet av en väl utbyggd digital infrastruktur också bör belysas på flera ställen i översiktsplanen, förslagsvis i respektive stycken där den är av väsentlig vikt för att främja utveckling. Det kan exempelvis vara inom vård, skola, omsorg, näringsliv, landsbygdsutveckling och besöksnäring etc. Samtliga aktörer är beroende av en väl utbyggd digital infrastruktur, annars riskerar kommunen halka efter i utvecklingen, minska i attraktion och ge kommuninvånarna en sämre förutsättning att verka och leva.

Kommentar: Inför utställningen har målbilden för bredbandsutbyggnaden uppdaterats till att följa de nationella målen.

Infrastruktur och kollektivtrafik

Effektiva och hållbara transporter är en förutsättning för en långsiktig hållbar utveckling i Blekinge. Förslaget till översiktsplan har ett tydligt fokus på hur bebyggelse och verksamheter ska planeras i syfte att transporterna ska kunna vara hållbara genom en god kollektivtrafikförsörjning. Det ger förutsättningar för att kommande mer detaljerad planering kan ske på ett sätt som gör att vi kan erbjuda en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Strategin med att tänka i kärnor och i utvecklingsstråk är god och ger möjlighet att bygga starka kollektivtrafikstråk. Det är viktigt att vid planeringen av nya områden redan från början ta höjd för fullständiga investeringar i infrastruktur samt även kostnader för eventuell utökad kollektivtrafik.

I kapitlet om "Mosaik av attraktiva livsmiljöer" anges ett avstånd för hur långt man är beredd att gå för att nå ett grönområde. Under rubriken "Offentlig och kommersiell service" på sidan 18 bör också anges ett avstånd för vad som är önskvärt för att nå kollektivtrafik. Vid nyetableringar är det önskvärt med max 400 meter, men vid byggnation av enbart villor kan ett något längre avstånd vara acceptabelt. Extra viktigt med korta och attraktiva avstånd till kollektivtrafiken är det vid flerfamiljshus och bostäder för äldre.

Kommentar: Inför utställningen görs förtydligande kring avstånd till kollektivtrafik i stycket om hållbara kommunikationer.

Cykel

På sidan 24 omnämns förstudien för den kustnära turismcykelleden genom Blekinge som Region Blekinge gjorde 2014 tillsammans med Trafikverket och kommunerna. Efter redovisningen av förstudien för en kustnära cykelled ställde sig Region Blekinge och berörda kommuner, däribland Ronneby kommun, positiva till att arbeta vidare för att förverkliga intentionerna i förstudien. Avsikten är att leden ska få nationell status och vara en viktig länk i ett sammanhängande nationellt cykelstråk som binder samman Sydostleden med den kustnära turismcykelleden genom Blekinge och vidare utmed Mörekusten till Ölandsleden. Vi ser gärna att översiktsplanen understryker betydelsen av den kustnära turismcykelleden mer i texten.

Gång- och cykeltrafik beskrivs i översiktsplanen på sidan 27. Stråk lämpliga för att cykla, både mellan olika orter och till målpunkter, kan bestå av både vägar där detta ses som rimligt och separata cykelvägar. Separata cykelvägar är givetvis att föredra, särskilt där trafikflödena är stora och där också antalet cyklister är stort. Utbyggnaden av cykelvägar måste vara motiverat ur ett behov av en sådan åtgärd som står i rimlig proportion till den samhällsekonomiska kostnaden på samma sätt som annan infrastruktur. Att utveckla cykelväg med kontakt till Karlskrona ligger nära tillhands då planerad cykelväg Ronneby-Listerby sedan ansluter till cykelvägen utmed E22. Att förbättra kontakterna med Tingsryd genom att cykla kan bara vara ämnat ett fåtal med tanke på avståndet. Det samma gäller även mot Karlshamns kommun även om avståndet inte är lika långt.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Text och karta utvecklas.

Blekinge Kustbana

Tågtrafik ger möjligheter till en kort restid jämfört med bilen och ger också fördelar i form av att restiden kan utnyttjas till arbete eller till vila. Om vi med hjälp av tågtrafiken ska uppnå dessa fördelar krävs dock att trafiken och infrastrukturen är uppbyggd på rätt sätt. I Region Blekinges Trafikförsörjningsprogram finns ett mål om en restid på 2 timmar mellan Karlskrona och Malmö. Det innebär att restiden från Ronneby, både inom Blekinge och för vidare resande, behöver kortas ner rejält. Det ger stora fördelar i form av att tillgängligheten ökar markant och det blir möjligt att pendla längre avstånd. Stora satsningar i Skåne ger förutsättningar för att vi ska närma oss vårt restidsmål. Målet kräver dock även stora investeringar i Blekinge i form av att banan behöver gå i en ny rakare sträckning. Nya stationsuppehåll är en åtgärd som motverkar detta målet. Läs vidare under rubriken Kallinge längre ner för våra synpunkter kring nytt tågstopp.

För sträckningen av Blekinge Kustbana genom Ronneby kommun finns den största möjligheten till restidsförkortning på sträckan mellan Bräkne-Hoby och Ronneby, där järnvägen idag går en stor omväg jämfört med den optimala sträckningen. Biltrafiken, längs väg E22, har en betydligt kortare och genare sträckning. Tågtrafikens stora konkurrensfördel är att den angör respektive stadskärna på ett effektivt sätt och därför ska naturligtvis persontrafiken fortsatt vara kvar vid Ronneby resecentrum.

Den sträckning som järnvägen har idag mellan Bräkne-Hoby och Ronneby bedömer vi måste förändras om vi ska uppnå våra restidsmål. Därför är det viktigt att bereda möjligheter för en ny sträckning av järnvägen i detta stråk och att ambitionen i översiktsplanen är att möjliggöra en kortare restid. Detta skapar möjligheter att bo i Ronneby och ta sig snabbt till omkringliggande arbetsmarknadsområden. I nuläget finns dock inga beslut om vilka eller hur dessa kurvor ska rätas ut men Region Blekinge har för avsikt att i samverkan med Trafikverket ta fram en långsiktig plan för hur målet ska uppnås. En lösning kan vara att det befintliga spåret genom Kallinge kompletteras med en ny genare dragning söder om E22. Det är önskvärt att kommunen i sin planering så långt möjligt håller öppet för att inte hindra en sådan regional utveckling. På sidan 13 i remissversionen står "Kust till kust-banan innebär en direktförbindelse med tåg till och Köpenhamn". Ändra till Blekinge kustbana, som är rätt benämning.

Kommentar: Ronneby kommun ser också att makrokurvan mellan Ronneby och Bräkne-Hoby kräver en förändrad sträckning för att kunna korta restiderna på Blekinge kustbana. Kommunen har för avsikt att stödja denna utveckling och ett område markeras för ev. framtida omdragning av järnvägen.

Ronneby tätort

Alla nya utbyggnadsområden som förtätar stadskärnan är bra ur kollektivtrafiksynpunkt. Att kollektivtrafiken ska vara normgivande i tätorter är ett mycket viktigt påpekande som lyfts fram tydligt i planen. Detta kan vi exemplifiera med att åtgärder för framkomlighet för kollektivtrafiken behöver genomföras, bl.a. möjligheterna att köra genom centrum, att komma ut från resecentrum och en smidig angöring vid Stadshuset - ibland på bekostnad av biltrafiken.

För den bebyggelse som är tänkt söderut från Ronneby centrum bör ett tydligare stråk-tänk användas. Vi ser två tydliga stråk som bör användas. Först handlar det om område R12, R13 och R03 som alla ligger mycket bra till i ett tänkt stråk från centrum och ner mot Ekenäs. Ett

andra stråk är att fortsätta bebyggelsen från Hjorthöjden och söderut i områdena RO1 och RO2. Ny väginfrastruktur behövs dock genom området. Detta stråk kan med tiden förlängas till Saxemara. Det är viktigt att detta stråk börjar byggas norrifrån, så att det hänger samman med nuvarande linjesträckning till Hjorthöjden och att väginfrastrukturen planeras på så sätt att kollektivtrafiken kan vara genomgående söderut och eventuellt vidare mot Saxemara.

Vi ser vidare mycket positivt på att bygga en anslutning från Angelskogsvägen till Gärestadsvägen. Denna kan då trafikeras med nuvarande linje 150 och bidra till en bättre kollektivtrafikförsörjning i området runt Påtorp och Soft center.

Vi vill dock poängtera att planområdena R04 och R05 inte ligger bra i förhållande till stråktänkandet och att de blir svåra att kollektivtrafikförsörja. Det är viktigt att tänka på att även verksamhetsområden som innehåller många arbetsplatser och service behöver en god kollektivtrafik och att det är viktigt med gång och cykelvägar. Dessa områden kan utgöra en bra punkt för byte mellan transportslag. Viggen-området är t.ex. inte optimalt planerat med avseende på gång- och cykellänkar då det ej går att passera över vägen.

Kommentar: På Aspan finns det i dagsläget redan detaljplaner som omfattar ny bostadsbebyggelse och en ytterligare utökning med bostäder på Aspan kan ge underlag för effektiv kollektivtrafik. Den föreslagna bron som skulle förbinda Aspan med Angleskog innebär dessutom väsentligt kortare resväg till stadskärnan. Område Ro-05 kan planeras med anslutning till Rönnbärsvägen där det finns befintlig kollektivtrafik.

Vi saknar i remissversionen också grundläggande tankar om en parkeringsstrategi och tankar kring hur parkeringstal ska hanteras vid byggnationer, s.k. parkeringsnorm. Finns det en sådan i kommunen, och hur i så fall förhåller den sig till föreslagna utvecklingsområden i planförslaget, eller är detta något som kommer i den mer detaljerade planeringen framöver? Vi efterlyser också en uttalad strategi i remissversionen samt mål för minskat bilberoende och bilresande, t.ex. för kombinerat resande där byte mellan olika transportslag enkelt, tryggt och säkert kan ske, markområden för strategiska omlastningscentraler, infrastruktur för förnyelsebara drivmedel.

Kommentar: I dagsläget finns det ingen parkeringsstrategi i kommunen. Kommunen har dock för avsikt att i framtiden arbeta med en fördjupning över stadskärnan vilken kan komma att innefatta ett arbete kring parkeringsstrategi, parkeringstal mm.

Översiktsplanen uttrycker inget mål för minskat bilberoende men har flera planeringsstrategier för att stärka hållbara kommunikationer. En utgångspunkt i översiktsplanen är att skapa noder för kollektivt resande. I dessa noder ska kollektivtrafikens anläggningar utvecklas och det ska vara möjligt att byta mellan olika färd sätt. Bra parkeringsplatser för både bilar och cyklar är viktiga på dessa platser.

Kallinge

En utbyggnad i områdena Ka-O1 och K1-O2 är mycket intressanta ur kollektivtrafiksynpunkt. Förutsättningen för att det ska bli en lyckad lösning är att det redan från början planeras för en genomfartsled i området som utgår strax norr om Trafikplats Ronneby Norr och sedan blir en förläggning av Lindvägen/Almvägen. Denna lösning ger dels en genare och dels ett större resandeunderlag. I Kallinge behöver vi ur kollektivtrafiksynpunkt fokusera på ett huvudstråk, som från Ronneby och upp till Kallinge kyrka går öster om Ronnebyån och norr om kyrkan

går väster om Ronnebyån. Ur detta perspektiv ligger bebyggelse upp mot område KO8 inte optimalt då vi inte kan trafikera med vårt starka stråk i detta område. Det är viktigt att kollektivtrafikförsörja flygplatsen på ett effektivt sätt. Det gör vi dels med flygbusstrafik, dels med möjlighet att bygga ut stadstrafiken där vårt Kallingestråk kan förlängas till flygplatsen. Med regional flygbusstrafik anpassas turerna exakt till flygens ankomst och avgång. Med en utbyggd stadstrafik till flygplatsen löser vi det lokala resandet med en tät trafik till flygplatsen. Att kollektivtrafikförsörja flygplatsen med tåg kräver en hög turtäthet för att vara passa flygets avgång och ankomsttider, som ofta förändras. Den turtätheten som krävs har vi inte möjligheter att köra på Blekinge kustbana.

På sidan 28 i remissversionen nämns ett tågstopp vid flygplatsen, vilket vi vill poängtera inte finns förutsättningar för i nuläget. Huruvida flyget och Swedavia anser att en eventuell angöring i timmen med tåg som på något sätt kan kopplas till flyget är en bra lösning bör vara en fråga de primärt får bedöma. För att ett tågstopp vid flyget ska kunna få tillräckligt resandeunderlag krävs nya verksamheter som genererar resande till flyget. Det räcker inte med den trafik flyget genererar idag. Både alternativet med ett tågstopp intill flygplatsen som ligger utanför bebyggelsekärnan eller alternativet med ett tågstopp som ligger närmare bebyggelsen, gör det svårt att kombinera ett tågstopp som försörjer både flygplatsen och Kallinge tätort. Ett nytt tågstopp i Kallinge ligger enbart 4 km från Ronneby Resecentrum. Ytterligare tågstopp på Blekinge Kustbana ger effekter av förlängda restider, i motsats till vårt övergripande mål om kortare restid.

Åtgärdsvalsstudien för Blekinge Kustbana redovisar alternativet med ett mötesspår i Kallinge tätort som det mest kostnadseffektiva. En placering av en mötesstation söder om flygstationen visas i översiktsplanen som kombinerad med logistikfunktioner. Den kan tillföra värden som kommunen i sådana fall måste vara beredd att ta ansvar för att finansiera och utveckla. Region Blekinge förväntar sig av den nationella planen att mötesstationen kan byggas i främre delen av planperioden med ett genomförande kring 2022. I ett sådant läge måste ett annat läge än det på gamla stationsområdet vara utrett och säkerställt planmässigt och finansiellt för att vara möjligt.

Kommentar: Kommunen ser en stor potential i att öka kontakten med flygplatsen i Kallinge. Ett tågstopp i närheten av flygplatsen skulle medföra en större tillgänglighet för hela regionen. Kommunen har för avsikt att göra en fördjupad utredning kring möjligheterna till tågstopp i Kallinge utanför översiktsplanens arbetsram.

Backaryd och Hallabro

Vid planerade ombyggnationer av väg 27 behöver frågan om hur kollektivtrafikförsörjningen ska ske komma med i ett inledande skede och inte när övrig planering är klar. För att kunna tillgodogöra sig de investeringar som sker i väginfrastrukturen och kunna uppnå en kortare restid (konkurrenskraftig mot bilen) i relationen Ronneby - Växjö, inklusive Backaryd/Hallabro - Ronneby/Växjö behöver den nya vägen användas samtidigt som den byggs på ett sätt att den angör nära tätorterna med de bästa förutsättningarna att ta sig till hållplatsen. Vid tidigare planering har denna fråga kommit in i ett alldeles för sent skede. De stora resandeströmmarna i stråket, som ger underlag för kollektivtrafiken, passerar förbi Backaryd och Hallabro och därför är det extra viktigt att angöringspunkterna vid nya vägdragningar planeras på ett bra sätt så att även Backaryd och Hallabro kan dra nytta av den snabba trafik som finns, både söderut och norrut. Enbart trafiken från Backaryd och Hallabro ger inte underlag för en tät kollektivtrafik, utan de behöver dra nytta av den trafik som passerar förbi i stråket och att denna integreras på bästa sätt och blir attraktiva noder för resande såsom beskrivs i översiktsplanen.

Eringsboda

Här anser vi att prioriteringen för kollektiva förbindelser bör vara mot Holmsjö och kopplingen till den täta tågtrafik som finns där idag. Detta ger kortare restid och möjlighet till att resa även norrut. Sett till det funktionellt prioriterade vägnätet så har väg 122 ingen funktion. Avsikten är att förbättringar på riksväg 27 ska medverka till att den används för t.ex. godstransporter med koppling till hamnen i Karlskrona. Det bör leda till att störningar av tung trafik genom Eringsboda minskar.

Kommentar: Synpunkt noteras.

Saxemara

Precis som vi redan har nämnt under rubriken Ronneby tätort, så anser vi att det eventuellt går att till få en bättre kollektivtrafikförsörjning genom att ny bebyggelse förlänger stråket från Hjorthöjden och vidare ut mot Risanäs och Saxemara. Vad gäller skärgårdstrafik så bedömer vi att Saxemara inte är lämpligt för genomgående skärgårdstrafik Karlskrona- Ronneby- Karlshamn. Det är inte heller möjligt att trafikförsörja med typ rundtursbåt då det ligger utanför E-område.

Kommentar: Synpunkter noteras. Kommunen anser att Saxemara kan vara lämpligt för skärgårdstrafik som främst är avsedd för turism- och besöksnäringen. Texten revideras med denna skrivning.

Listerby och Johannishus

Listerby är en av de platser i Blekinge (utanför de områden där det finns stadstrafik) med bäst möjligheter att pendla kollektivt. Det finns snabba förbindelser både mot Karlskrona, Ronneby och Karlshamn. Ny bebyggelse nära Listerby E22 får tillgång till mycket goda kollektivtrafikförbindelser. Precis som planen beskriver är det önskvärt en högkvalitativ bytespunkt vid Listerby E22. Framför allt vid en eventuell ombyggnation av väg E22, då kollektivtrafiken bör komma in tidigt i planeringen. Denna bytespunkt ska innehålla möjlighet till effektiva bytesmöjligheter mellan buss, cykel och bil samt möjlighet till säker och trygg parkering av cyklar och bilar. Den kan då försörja både Listerby och Johannishus.

Orterna Johannishus och Listerby knyts samman framöver med den planerade GC-väg mellan Johannishus och Listerby E22. När sedan E22 byggs ut (i framtiden) kommer det att innebära att kontakterna ökar mellan orterna då E22 passeras planskilt. Den barriär som vägen kan upplevas utgöra idag för oskyddade trafikanter försvinner då. Vi delar uppfattningen att nytillkommen byggnation i Johannishus bör ske söderut, precis som planförslaget beskriver. Avståndet ner till Listerby E22 blir då ungefär 2,5 km. För större delen av Johannishus är avståndet under 3 km ner till Listerby E22, där det finns mycket goda kollektiva förbindelser. En sträcka som t.ex. inte tar mer än 6-8 min på en el-cykel.

Det kan också finnas anledning att titta vidare på någon form av pendel från Johannishus och ner till Listerby E22. Avståndet från bebyggelsen runt Slättanäs är inte längre än att det går att cykla och gå till Listerby E22. Det finns dock även här förslag på alternativa lösningar, som dock båda kräver bygge av ny väginfrastruktur. Den första är att låta nuvarande linje 150 gå genom Yxnarum, men nuvarande väg mellan Leråkra och Yxnarum behöver då byggas om. Det andra alternativet är att låta bussen från Gö gå inom Slättanäs, vilket dock kräver en tvärväg mellan Helgövägen och Slättanäsvägen.

I remissversionen anges att det är en ambition att tåget på sikt ska stanna i Johannishus. Målen för att utveckla tågresandet – både restidsmålet och målet om två avgångar per timme - har till syfte att knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor för att förstärka arbetsmarknaden inom länet och med Sydsveriges övriga regioner. Allmänt är förhållandena så att centralorternas invånarantal och branschbredd inte är tillräckligt för att ensamt klara en tillväxt. Primärt är alltså att knyta samman dessa genom åtgärder på järnvägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Arkipelagrutten

Ambitionen med Arkipelagrutten är att binda ihop biosfärområdet Blekinge skärgård med bl.a. en båtled. Region Blekinge ser en möjlighet att binda ihop skärgårdstrafiken som idag finns i Karlskrona och Karlshamns skärgårdar i ett nav i Ronneby hamn. Där kan det då finnas direkta förbindelser både österut (mot Hasslö och Karlskrona) och västerut (mot Tjärö och Karlshamn). En sådan båtförbindelse över långa avstånd kräver snabba förbindelser och en kort resväg österut och västerut, vilket inte ligger i linje med tanken i planen att gå inom Saxemara. På Tjärö är dagens befintliga koppling till Järnavik viktig.

Kommentar: Kommunen anser att Saxemara kan vara lämpligt för skärgårdstrafik som främst är avsedd för turism- och besöksnäringen. Ronneby kommun ser positivt på cykelanslutning till grannkommunerna.

Blekinge museum

Blekinge museum har tagit del av planförslaget och har inget att erinra men framhåller att de ser positivt på att kulturarv och kulturmiljöer lyfts fram som värdefulla resurser för kommunens utveckling samt att utarbetandet av ett kulturmiljöprogram ytterligare kan bidra till att förstärka och utveckla kommunens kulturmiljöer.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Tekniska förvaltningen

Tekniska förvaltningen har lämnat följande synpunkter: Del 2 i översiktsplanen bör kortas ner betydligt eller övervägas att tas bort alternativt läggas som bilaga. Dokumentet i helhet behöver kvalitetsgranskas med avseende på språk, disposition, textinnehåll, rubriksättning och användandet av bilder. Målet bör vara en kort och kärnfull översiktsplan som är tydlig och enkel att följa. För att uppnå det bör det finnas ett tydligt syfte med det material som inkluderas i översiktsplanen. Översiktsplanen beskriver mycket nuläge i sin befintliga form. Det är önskvärt att detta perspektiv tonas ner och att fokus läggs på framtida strategier och planering. Tekniska förvaltningen har också synpunkter på kartorna utförande och relevans. Även specifika områden kommenteras.

Kommentar: Dokument och kartmaterial revideras för att öka läsbarheten. Inga nya områden läggs till inför utställningen.

Miljö- och byggnadsnämnden

Generellt bedöms förslaget till ny översiktsplan (ÖP) vara ett bra och väl genomarbetat dokument. Att beskrivning och viljeinriktning kring ekosystemtjänster, biologisk mångfald och andra ”gröna” frågor är kortfattad bör ses med beaktande av att tematiskt tillägg, grönstrukturplan, tas fram. Miljöenheten har gjort en närmare bedömning av de förslag till nya stadsbyggnadsområden och nya områden för verksamheter som utpekats i översiktsplanen. Några områden kommenteras nedan.

Som anges i förslaget till ÖP är jordbruksmarken en ändlig resurs som bör värderas på lång sikt och ställas i förhållande till framtida livsmedelsförsörjning. Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser får jordbruksmarken tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt. Trots detta noteras att relativt många föreslagna nya bebyggelse- och verksamhetsområden helt eller delvis tar i anspråk befintlig jordbruksmark. Resonemang kring avvägningar om detta saknas.

Kommentar: I arbetet med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för Ronneby kommun har bevarandet av jordbruksmark generellt värderats högt. För att skapa en hållbar bebyggelsestruktur med goda möjligheter till exempelvis kollektivt resande och närhet till service har dock jordbruksmark i vissa strategiska lägen nära kärnor, transportleder och noder i kommunen pekats ut som möjliga för etablering av bostäder och verksamheter. Resonemanget kring avvägningar förtydligas i dokumentet. Områden för nya verksamheter som lagts ut i Kallinge minskas i omfattning för att värna jordbruksmarkens värde.

Ronneby

RO-05. Stadsbyggnadsområde. Befintlig skjutbana behöver flyttas om ny bostadsbebyggelse ska etableras.

Kommentar: Ro-05 är ett attraktivt område för nya bostäder och en naturlig utveckling av stadens bebyggelse. Den befintliga skjutbanan har redan idag en problematisk placering med närhet till befintlig bebyggelse. Området kommer att behållas i förslaget till ny översiktsplan för Ronneby kommun.

Kallinge

Ka -03. Verksamhetsområde logistikcenter och tågstation. Området har hotade arter. Det är klassat som ekologiskt känsligt område. Det är angivet som riksintresse för naturvården. Etablering enligt förslaget medför en betydande påverkan på dessa intressen. Alternativa lokaliseringar behöver utredas.

Kommentar: Inför utställningen minskas område Ka-03 till att omfatta området närmast Kallinge tätort. Området ges ändrad beteckning till att kallas "utredningsområde för verksamheter". Förtydligande göras att området kräver mer utredning om vilka verksamheter som kan förenas med befintliga verksamheter, riksintressen och naturvården.

Ka-06, Ka-07. Verksamhetsområden. Etablering enligt förslaget innebär i sin helhet att jordbruksmark tas i anspråk. Om etablering ska ske behöver avgränsning av de nya verksamhetsområdena ske med särskilda hänsyn till den ekologiskt värdefulla Sörbybäcken. Redan i översiktsplanen bör grönytor för väl tilltagna kantzoner invid bäcken avsättas. Dagvatten behöver tas omhand så att direkt tillförsel till bäcken förhindras, exempelvis via uppsamlingsdammar med infiltration.

Kommentar: Det område som i samrådsförslaget benämndes Ka-06 utgår i sin helhet till utställningen. Området benämnt Ka-07 minskas till att omfatta den södra spetsen samt ett område utmed Västervägen.

Listerby

Li-01. Stadsbyggnadsområde. Befintligt grönområde är i stort sett det enda grönområde den befintliga bebyggelsen norr om E22 har direktkontakt med. Grönyta bör avsättas inom det föreslagna stadsbyggnadsområdet. Särskilt då även närmaste skogsområde österut föreslås tas i anspråk som nytt verksamhetsområde.

Kommentar: Beteckningen "stadsbygd" är ett samlingsbegrepp för en mosaik av funktioner som bostäder, handel och rekreationsytor som tillsammans utgör en välfungerande stads- eller tätortsbebyggelse. Inom områden utpekade som "ny stadsbygd" är det viktigt att den nya bebyggelsen planeras med utgångspunkt i att grönytor och gröna stråk bevaras och bildar en fungerande närmiljö med natur- och rekreationsvärden. Område Li-01 är ett strategiskt område för bostäder med närhet till service och kollektivtrafik. Området är tillräckligt stort för att rymma nya bostäder och en god närrekreationsmiljö. Vidare utredning sker i senare planeringssteg, såsom planprogram eller detaljplan. Till utställningen ändras ordet "stadsbygd" till "tätort".

Övriga synpunkter

Det kan vara svårt att orientera sig på kartorna, exempelvis karta sid 51 över utbyggnadsområdena mellan Kallinge och Ronneby, där sjöar som t ex Skärsjön försvinner i de färgmarkerade områdena.

Kommentar: Kartmaterialet revideras för att öka läsbarheten.

Utbildningsnämnden

Översiktsplanen är, sedd ur de uppdrag som utbildningsnämnden ansvarar för, väl balanserad ur ett socialt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv. Ur ett integrationsperspektiv krävs blandad bebyggelse för att möjliggöra liv och boende i livets alla skeden och förutsättningar.

Utbildningsnämnden ser det viktigt att planen lyfter frågan om utveckling av områden som ger ökad bosättning och att det då krävs förskola och skola på strategiska platser.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Miljöpartiet de Gröna i Ronneby

Näringslivet växer

Miljöpartiet de Gröna i Ronneby påtalar att hela energisystemet står inför stora omvandlingar i och med att kärnkraften kommer att minska och att el från sol och vind beräknas öka, med konsekvensen att elproduktionen blir mer ojämn beroende på väder. Ett sätt att styra elförbrukningen till lämpliga tider är en anpassad eltaxetariff. Kommunen har också möjlighet att driva på en utveckling där varmvattenberedare exempelvis värmer vattnet när elen är lätt att producera. Miljöpartiet de Gröna vill att kommunen genom sina nättaxor och som beställare och markägare ska påverka näringslivet i en långsiktigt hållbar riktning.

Kommentar: Frågan om länsgemensamt el-säljbolag hänvisas till andra kommunala forum och tas inte upp i översiktsplanen.

Hållbara kommunikationer

Miljöpartiet de Gröna i Ronneby påtalar att syftet bör kompletteras med möjligheten att köra näst intill fossilfritt med dagens dieseldrivna bilar medels HVO-diesel. En HVO-station föreslås i Ronneby under 2017. I yttrandet lyfts också att cykelförbindelsen längs den nybyggda delen av RV 27 är otillräcklig och cyklister ofta syns på den smala vägrepen inklämda mellan tung trafik och järnstaket. Vidare beskrivs behovet av att "ett antal samåknings P-platser anordnas vid de busshållplatser och korsningar som kommer att finnas, liksom att ett antal markerade övergångsställen också upprättas.

Kommentar: Kommunens arbete för en ökad användning av biobränslen står beskrivet i planen och bedöms inte behöva utvecklas mera. Anläggandet av ett tankställe för HVO-diesel hänvisas till kommunens pågående arbete med att öka andelen biobränsle och tas inte upp specifikt i översiktsplanen.

Kommentar: Kommunen har i översiktsplanen påtalat behovet av säkrare cykelvägar i anslutning till RV 27.

Miljöpartiet de Gröna förordar en uträtning av järnvägen med ny sträckning mellan Edestad g:a stationsläge och befintligt spår strax nordost om Bräkne Hoby med en framtida centralstation vid Viggensområdet. Nuvarande spårdragning föreslås utnyttjas för spårtaxi, bland annat till flyget. Ett nytt hållplatsläge vid flygplatsen idag framhålls däremot komma att försena moderniseringen av järnvägen. En uträtning beskrivs också ha fördelen att banvallen invid ån som idag är skredkänslig inte behöver stärkas upp.

Kommentar: Järnvägens sträckning är en angelägen fråga för framtiden. Det finns ännu inga utredning av frågan och därför är det svårt att ta en klar ställning vilken sträckning järnvägen skulle få. Ett område har dock markerats ut som reservat för eventuell framtida förändring av järnvägen.

Ronneby hamn beskrivs kunna utvecklas till en idyllisk turisthamn och locka en förväntad ökad ström av privatbåtar och husbilar.

Miljöpartiet de Gröna rekommenderar att begreppet Bandstad Blekinge med idéer om hur samarbetet mellan Blekinges fyra kustkommuner ska kunna öka exempelvis inom vattenledningar och ett gemensamt elsäljbolag.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Frågan om länsgemensamt el-säljbolag hänvisas till andra kommunala forum och tas inte upp i översiktsplanen.

Rik grönstruktur med höga naturvärden

I stycket om ekosystemtjänster förordar Miljöpartiet de Gröna solenergi genom exempelvis solmottagare på tak beskrivs och att ny bebyggelse byggs för att maximera möjligheterna till solenergi. Skrivande föreslår att den som investerat i en solanläggning inte ska riskera att denna skuggas genom exempelvis ny bebyggelse utan i sådana fall få ersättning.

Kommentar: Energiutvinning genom solmottagare på tak är inte en ekosystemtjänst och kommer därför inte att beskrivas under stycket om ekosystemtjänster. Däremot utvecklas stycket om "effektiv fossilfri energi" utvecklas med mer information om sol i planeringen.

Robust samhälle i förändrat klimat

I yttrandet upplyses om att det vid banvallen sydost om systembolaget föreligger rasrisk.

Kommentar: Informationen noteras.

Teknisk infrastruktur och energi

Skrivande trycker på kommunledningens och Miljötekniks ansvar för en hållbar utveckling av ökad styrning för när elenergi bör användas. Detta framhålls i yttrandet som särskilt viktigt med tanke på förväntad ökad andel "egen el" med solceller. Eltaxorna beskrivs också behöva förhålla sig till elektronikutvecklingen. Skrivande förespråkar också utveckling av större solcellsanläggningar i kommunen så vindkraftsutbyggnad till stor del hejdas av Försvarens intressen.

Miljöpartiet de Gröna understryker ytterligare behovet av en god utformning av elnätstaxan för att styra elanvändningen till tidpunkter då sol- och vindel producerar mycket el och förespråkar ett länsgemensamt el-säljbolag.

Kommentar: se ovan.

Synpunkter på delen Så planerar vi:

Miljöpartiet de Gröna ser Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg som de noder som tillsammans med region Blekinge kan upprätta ett samarbete inom konceptet Bandstad Blekinge med ökad samhällsnytta som följd. Bilden på sid 43 saknar bildtext och ett sjökort skulle kunna visa viktiga vattenområden.

Ronneby stad: Ortens karaktär bör redigeras så att det framgår att många småhus ligger nära järnvägen. En möjlighet vore en upphöjd sträckning av järnvägen så att gatan vi Söderbro och Vierydsvägen får planskilda korsningar.

Kallinge: Beskrivningen av ortens karaktär bör kompletteras med information om bildningen av marknära ozon runt Kallinge till följd av flyget.

Bräkne Hoby: Orten har ett strategiskt läge i skrivandes förespråkade Bandstad Blekinge.

Saxemara: Här ser skrivande viss risk kopplad till havsnivåhöjningar och flygbuller men stora kvaliteter i form av närhet till havet, det aktiva varvet och möjligheter att vara attraktivt för cykelturister.

Listerby/Johannishus: Lyfts som ett område med stora möjligheter.

Backaryd/Hallabro: Områden under infrastrukturell omvandling med potential att bli en stark nod.

Eringsboda: Viktig knutpunkt för omgivande landsbygd som kan dra nytta av tågstoppet i Holmsjö.

Kommentar: Synpunkter noteras. Översiktsplanen skall hållas på en översiktlig nivå och inte gå in i detalj på lösningar för specifika områden. Texten uppdateras där det bedöms relevant för översiktsplanens övergripande nivå. Bildningen av ozon från flyget bedöms vara försumbar jämfört med annan ozonalstrande verksamhet.

Folkhälsorådet

Översiktsplanen är ett viktigt strategiskt dokument för kommunen då den bygger på kommunala och regionala utmaningar, behov och förutsättningar samt omvärldsfaktorer. Faktorer som befolkningsutveckling, arbetsmarknad, bostäder och livsmiljöer påverkar människors levnadsvillkor. Goda levnadsvillkor är förutsättning för en god och jämlik folkhälsa, vilket är en förutsättning för ett hållbart samhälle och en hållbar utveckling. Därför har folkhälsofrågorna nära samband med sociala, ekologiska och ekonomiska frågor i en kommun. Social hållbarhet är en av grundpelarna i att bygga mer hållbara samhällen som innebär att planera utifrån allas behov. Målet är att skapa positiva sociala effekter som bland annat innebär att alla människor får chans att utvecklas och leva i en god livsmiljö.

Flertalet tematiska områden lyfter på ett bra sätt förutsättningar för en god och jämlik folkhälsa och social hållbarhet. Nedan kommenteras de sju tematiska områdena i planförslaget samt konsekvensbeskrivningen. Kommunens övergripande folkhälsomål och prioriterade målområden har varit en utgångspunkt i detta remissyttrande.

En mosaik av attraktiva livsmiljöer: Under temaområdet lyfts vikten av blandande boendeformer för en social hållbarhet. Detta är positivt eftersom boendemiljön och dess närområde är en förutsättning för social samhållning, människors tillit till varandra och för att främja integration och förebygga segregation och utanförskap i vårt samhälle.

Det är även positivt att tillgänglighet till grönområden och rekreation samt service framhålls. Det skapar förutsättningar för en mer jämlik hälsa bland befolkning. I varje enskild detaljplan bör tillgänglighet beaktas och då med hänsyn till ålder (barn, vuxna, äldre), kön, socioekonomi, sexuell läggning, funktionsvariation och etnicitet.

När kommande detaljplaner tas fram är det viktigt att människors behov och livsmiljöer tas till vara. En förutsättning för detta är berördas delaktighet och inflytande. Under planarbetet har medborgardialoger genomförts brett över 2017-06-26 KS 32 2(4) kommunen och riktats till olika grupper i befolkningen, vilket är positivt. Barn och unga är en målgrupp som bör få göra sin röst hörd i större utsträckning. Att hitta metoder och verktyg för detta är ett utvecklingsområde, som kan kopplas till kommunens arbete för barn och ungas rättigheter.

Barn och ungas åsikter och behov tenderar annars att inte lyssnas till och värderas lägre än vuxnas. Exempel på det är vid exploatering i närheten eller av grönområden. I planen föreslås bland annat bebyggelseutveckling i Kallinge av befintliga grönområden, vilket kan leda till att viktiga livsmiljöer försvinner eller att barriärer skapas.

Kommentar: Samråd gällande översiktsplan och detaljplan sker enligt PBL. Kommunen arbetar för att ta del av synpunkter från olika grupper i samhället. Förtydligande om rekreativsvärden i Kallinge görs till utställningen i planförslaget.

En hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen: Förtätning föreslås för att skapa glesa tätorter mer sammanhållna och för att knyta service, handel och kollektivtrafik närmre orten. Det är viktigt att på detta sätt göra det mer attraktivt att bo, arbeta och leva på orten och landsbygden. Detta främjar i sin tur värden som integration och trygghet.

Vid förtätning är det dock viktigt att ta hänsyn till människor livsmiljöer och hur de påverkas (se även *En mosaik av attraktiva livsmiljöer*). Vid bebyggelse av bostäder, förskolor, skolor, trygghetsboenden m.fl. samt exploatering i närhet av dessa är det viktigt att ta hänsyn till bullernivåer. Buller och vibrationer av t.ex. fordonstrafik utgör ett folkhälsoproblem. Till exempel barn, äldre och hörselskadade är känsliga grupper.

Ett innovativt näringsliv med hög sysselsättning: Översiktsplanen föreslår förtätning av stadsbyggnad och ny stadsbyggnad i bland annat Ronneby centrum. Det är positivt att förstärka viktiga stråk i stadskärnan och skapa nya och tydliga mötesplatser där det saknas. Detta då det främjar naturliga möten mellan människor i olika åldrar och med olika bakgrund. Att satsa på icke kommersiella mötesplatser kan även leda till att ekonomiska och sociala skillnader motverkas.

I planen ges möjlighet för ytterligare expanderingsområde av Viggen-området. Vid utveckling av externhandel är det viktigt att ta hänsyn till allas lika möjlighet att nå dessa platser.

Kommentar: Till kapitlet gällande utveckling av externhandel knyts strategi nr 9 om gång- och cykelstråk till målpunkter.

Det är positivt att planen lyfter företagande utifrån cirkulär ekonomi. Att Uppnå motståndskraft genom mångfald är en del som kan anses bevaka den sociala dimensionen. Fokus anses dock ligga på den ekonomiska och ekologiska delarna av hållbarhet. Den sociala dimensionen bör förstärkas. Se även kommentarer kopplade till förtätning under *En hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen*.

Kommentar: De tre grundprinciperna beskrivs i dokumentet och då vävs den sociala dimensionen in i principen; Uppnå motståndskraft genom mångfald – Biologisk, kulturell och ekonomisk mångfald bidrar alla till motståndskraft mot olika hot.

Hållbara kommunikationer: Det är positivt att översiktsplanen prioriterar utbyggnad av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Det främjar både tillgänglighet och fysisk aktivitet. Negativt är att trafiksäkerheten inte beaktas tillräckligt för gång- och cykeltrafik på landsbygden. Detta leder till ojämlika villkor och är även negativt utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv. Se även kommentarer kopplade till buller och vibrationer under *En hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen*.

Kommunikationer: Trafiksäkerhet och jämlik tillgänglighet är viktiga frågor. Strategin i översiktsplanen är att säkra passager för oskyddade trafikanter skall finnas till målpunkter; såsom skola och fritidsintressen, i och kring tätorterna.

En rik grönstruktur med höga naturvärden: Under temaområdet framhålls ekosystemtjänster vilket är positivt. Ekosystemtjänster har ett viktigt syfte kopplat till människors hälsa och livskvalitet. Ett rikt och tillgängligt friluftsliv är av betydelse för människors välbefinnande och bör göras tillgängligt för alla oavsett ålder, funktionsvariation, etnicitet eller ekonomiska förutsättningar.

Kommentar: Förtydligande kring detta görs i texten om "Rikt och tillgängligt friluftsliv".

Ett robust samhälle i ett förändrat klimat: Ett förändrat klimat och då en förhöjd temperatur har stora konsekvenser för folkhälsan. Att planera för goda utemiljöer såsom skuggade platser blir viktigt. Hälsoeffekter handlar också om hur dricksvattenkvaliteten förändras och ökad spridning av smittsamma sjukdomar.

Kommentar: Förtydligande görs om vikten av skugga samt kring problematiken kring dricksvatten.

Teknisk infrastruktur och energi, risker och säkerhet samt förorenade områden och deponier

Vid exploatering av vindkraftverk bör människors livsmiljöer tas i beaktan. Beröras delaktighet och inflytande är då väsentligt.

Konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivning lyfter endast på ett övergripande sätt eventuella sociala konsekvenser samt viktiga värden ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Den anses därför inte tillräcklig för att säkerställa eventuella konsekvenser av planförslaget. Därför är det av största vikt att kommunen i kommande detaljplaner använder sig av en social konsekvensanalys för att säkerställa sociala värden.

Denna bör förslagsvis innehålla en rad faktorer som är viktiga att ta hänsyn till i fysisk planering och stadsplanering: Livsmiljö, Trygghet, Integration, Jämställdhet, Jämlikhet, Samhörighet, Hälsa, Möten, Fritid, Vardagsliv, Säkerhet, Tillgänglighet, Rättvisa, Delaktighet, Försörjning och Barnperspektiv

Kommentar: Konsekvensbeskrivningen omarbetas och förtydligas inför utställningen.

Ronneby kommunstyrelsens miljö- och energiråd (MER)

Ronneby kommunstyrelsens miljö- och energiråd (MER) anser att det är mycket positivt att hållbarhet är en röd tråd genom översiktsplanen. Det är positivt att både hållbart byggande med goda inomhusmiljöer och att flexibel användning av anläggningar förespråkas.

Mosaik av attraktiva livsmiljöer

Förtätning är positivt då det inte tar jungfrulig mark i anspråk och minskar transportbehoven, men det finns risker för att det förhindrar den gröna infrastrukturen och en ökad risk för buller. De gröna områdena är också viktig för rekreation och återhämtning. Det är därför viktigt att i varje detaljplan särskilt beakta den gröna infrastrukturen utifrån ett större perspektiv och hur transportlösningarna ska lösas utan att antalet personbilar och lastbilar

ökar. I avsnittet Utemiljö och tillgänglig bostadsnära natur föreslås att även en ökad biologisk mångfald inkluderas i texten.

Kommentar: Synpunkten noteras och texten om biologisk mångfald fördjupas.

Hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen: I avsnittet om att stärkta bebyggelsekärnor nära befintlig infrastruktur trycks det på att det ska finnas drivmedelsförsörjning i kärnorna och MER föreslår att det förtydligas att det ska finnas tillgång till flera olika förnyelsebara drivmedel i kärnorna.

Kommentar: Synpunkten noteras och texten förtydligas.

I LIS-områden är det viktigt att bebyggelsen inte påverkar vattenkvaliteten negativt, vilket ställer krav på en långsiktig hållbar lösning för dag- och spillvattenhantering.

Kommentar: Hantering av dag- och spillvatten regleras i gällande lagstiftning vilket styr att ny bebyggelse i LIS-områden inte ska påverkas vattenkvaliteten negativt. Texten förtydligas med vikten av långsiktigt hållbar lösningarna.

I avsnittet kustbebyggelse är det bra att problematiken med att fler väljer att bosätta sig permanent i fritidshusområdena konstateras, men hur ska denna problematik lösas? För att vi ska få en hållbar samhällsutveckling måste transporterna bli hållbara och däri är kollektivtrafiken en nyckelaktör. Det är bra att styra bebyggelse till redan ianspråktagna områden längs med kusten. Utöver de goda anledningar som anges i översiktsplanen är det också viktigt utifrån kommande klimatförändringar då det längs med kusten kan komma bli svårt med tillgången på dricksvatten på grund av saltvatteninträngning.

Kommentar: Översiktsplanen uttrycker inget mål för minskar bilberoende men har flera planeringsstrategier för att stärka hållbara kommunikationer. En utgångspunkt i översiktsplanen är att skapa noder för kollektivt resande. Problematiken kring dricksvattenfrågan fördjupas till utställningen av översiktsplanen.

Innovativt näringsliv med hög sysselsättning: I översiktsplanen ges möjlighet för Viggenområdet att expandera ytterligare med mer mark för verksamheter och företag. Dessa områden gränsar till Moabackens naturreservat vilket innebär att handelsområdet kan utgöra en störning för ekosystemet i naturreservatet.

Kommentar: En buffertzonen mellan verksamhetsområdena och naturreservatet förtydligas i kartan. Område Ka-07 minskas också i omfattning så att bara den östra delen gränsar till Moabackens naturreservat.

Lokalisering av externhandel utanför staden får konsekvensen ett ökat bilberoende. Även om Viggenområdet är trafikerat med kollektivtrafik krävs det att området förbinds med gång- och cykelvägar. Detta bör förtydligas i översiktsplanen eftersom densamma anger att gång- och cykel- och kollektivtrafik ska vara normgivande i planeringen.

Kommentar: Till kapitlet gällande utveckling av externhandel knyts strategi nr 9 om gång- och cykelstråk till målpunkter.

Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser 3 kap 4 § får jordbruksmarken tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt. Är verksamhetsområdet vid östra infarten verkligen ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på annat sätt?

Kommentar: I arbetet med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för Ronneby kommun har bevarandet av jordbruksmark generellt värderats högt. För att skapa en hållbar bebyggelsestruktur med goda möjligheter till exempelvis kollektivt resande och närhet till service har dock jordbruksmark i vissa strategiska lägen nära kärnor, transportleder och noder i kommunen pekats ut som möjliga för etablering av bostäder och verksamheter. Områdena med jordbruksmark som tas i anspråk minskas till utställningen och resonemanget kring avvägningar förtydligas i dokumentet.

Det finns negativa konsekvenser av turism i vår skärgård som också behöver belysas i översiktsplanen. Till exempel så medför båtlivet en stor påverkan avseende sonar-ljud, buller, gift från bottenfärger, utsläpp från motorer, nedskräpning samt anläggningarnas drift och underhåll.

Kommentar: Synpunkten beaktas och texten förtydligas.

Det är positivt att översiktsplanen lyfter Företagande utifrån cirkulär ekonomi.

Hållbara kommunikationer: Det är väldigt positivt att översiktsplanen anger att gång-, cykel och kollektivtrafiken ska vara normgivande i och mellan tätorter.

En rik grönstruktur med höga naturvärden: Beskrivningen av ekosystemtjänster belyser inte ekosystemtjänster i sötvatten och havet. Med de många sjöar och vattendrag samt den långa kustlinjen är det en risk att deras värde inte värderas tillräckligt. En ekosystemtjänst som skulle behöva belysas är dricksvatten, särskilt med tanke på kommande klimatförändringar som kan komma förändra både kvantiteten och kvaliteten på dricksvatten.

Kommentar: Synpunkten beaktas. Texten utvecklas och en strategi införs gällande dricksvatten.

I översiktsplanen står det att utveckling av friluftsliv och turism inte står i motsatsförhållande till biologisk mångfald utan tvärtom kan naturturism vara ett sätt att öka kunskap och förståelse för naturvärden. Givetvis finns dessa fördelar med naturturismen men turismen innebär också en risk för ökat slitage av naturen, störning av djurlivet och nedskräpning. Det är viktigt att turismen koncentreras till platser som inte är lika störningskänsliga.

Kommentar: Synpunkten beaktas och texten förtydligas.

Robust samhälle i ett förändrat klimat: En konsekvens av förhöjd temperatur kan medföra en försämrad kvalitet på råvattnet till dricksvattenproduktionen.

Teknisk infrastruktur och energi: Det är skillnad mellan fossilfri energi och förnyelsebar energi. Fossilfri energi innebär förnyelsebar energi och energi från kärnkraft och därför föreslår vi en ändring till förnyelsebar energi både i rubriken och i övrig text i översiktsplanen.

Klimatmålen i Sverige är att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045. I Ronneby har vi valt tuffare mål än, här ska det inte ske några nettoutsläpp av växthusgaser år 2035.

Kommentar: Under rubriken "Effektiv förnyelsebar energi" har texten kompletterats med Ronneby kommuns mål gällande nettoutsläpp av växthusgaser.

Att säkerställa en hållbar dricksvattenförsörjning är en nödvändig uppgift för kommunen står som inledande mening i avsnittet om säker dricksvattenförsörjning. Detta tyder på att det är oerhört viktigt att skydda denna ekosystemtjänst, men ändå är det inte någon planeringsstrategi som syftar till att säkerställa dricksvattenförsörjningen nu och i framtiden. Det finns därmed en risk att andra intressen väger tyngre än dricksvattenförsörjningen i den framtida planeringen och att dricksvattenförsörjningen därmed inte får det skydd som behövs. Att skydda vattenförekomster för dricksvattenförsörjning medför positiva konsekvenser även för flera av miljömålen till exempel levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, giftfri miljö, hav i balans och en levande skärgård och myllrande våtmarker.

Kommentar: Texten fördjupas kring problematiken kring dricksvatten. Översiktsplanens planeringsstrategier utökas med en ny strategi där dricksvattenfrågan lyfts.

Till avsnittet avfall som resurs borde det finnas med en illustration av avfallstrappan för att visa hur prioriteringar i avfallshanteringen görs.

Kommentar: I avsnittet finns hänvisning till kommunens avfallsplan som även inkluderar avfallstrappan.

Under temaområde Teknisk infrastruktur och energi behövs ett avsnitt om drivmedelsförsörjning som berör både fossila drivmedel (bensin och diesel), förnyelsebara drivmedel (t.ex. E85, HVO, RME och biogas/fordonsgas) och laddinfrastruktur för elbilar ingå.

Kommentar: Under rubriken "hållbara kommunikationer" finns en beskrivning kring ett miljöanpassat transportsystem.

Ronneby stad: Utbyggnad av verksamhetsområde vid Östra infarten innebär en exploatering av jordbruksmark. Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser 3 kap 4 § får jordbruksmarken tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt. Är verksamhetsområdet vid östra infarten verkligen ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på annat sätt?

Kommentar: Se tidigare kommentar sid 58.

Kallinge: Föreslagna verksamhetsområden (Ka-07 och Ka-04) gränsar till Moabackens naturreservat. Ska dessa verksamhetsområden utvecklas är det viktigt att det skapas en barriär eller form av buffertzonen mellan verksamhetsområdena och naturreservatet.

Kommentar: Se tidigare kommentar sid 58.

Risker och säkerhet: Konsekvenserna av en eventuell olycka som förorenar en dricksvattentäkt kan bli oerhört kostsamma. Det är därför viktigt att åtgärder för att skydda dricksvattentäkterna prioriteras.

Kommentar: Se tidigare kommentar samma sida.

Under avsnittet behandlas buller generellt samt som vägbuller, järnvägsbuller och flygbuller. Men buller från båtar behandlas inte. Detta skulle behöva belysas eftersom det har en påverkan på djurlivet i havet t.ex. tumlare är väldigt känsliga för denna typ av störningar.

Kommentar: Under avsnittet Risker och säkerhet har buller i havet beskrivits. Vidare arbete kring detta kommer att ske i det fördjupning av översiktsplanen för havet som sker genom ett interkommunalt samarbete.

Det har kommit en ny förvaltningsplan för Södra Östrasjöns vattendistrikt med tillhörande åtgärdsprogram 2016-2021. Det innebär att avsnittet om miljö kvalitetsnormen för vatten behöver ses över och uppdateras.

Under vattenfrågor radas de vattenvårdsförbund och vattenråd som kommunen är medlemmar i, det heter Blekinge kustvatten- och luftvårdsförbund och inte Blekingekustens vattenvårdsförbund.

Kommentar: Texten uppdateras enligt synpunkter.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig och den betydande miljöpåverkan och dess konsekvenser behöver förtydligas. Då det är svårt att få en tydlig bild av vad nollalternativet innebär, gör att miljökonsekvensbeskrivningen blir svår att läsa samt ta till sig. Det är svårt att förstå innebörden av de beskrivna konsekvenser som lyfts i miljökonsekvensbeskrivningen samt hur hänsyn till dessa har tagits i översiktsplaneringen.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen revideras.

Lunds stifts prästlönetillgångar

Lunds stifts prästlönetillgångar äger mycket mark i kommunen och har synpunkter på att ett område som rymmer Vitavatten, Vitavattsgyl och Sävsjön väster om Backaryd är utpekade som natur i användningskartan baserat på att området av Länsstyrelsen är utpekade som ekologiskt känsligt område. Företrädare för Lunds stifts prästlönetillgångar beskriver att området består av granskog i produktion och bör avskrivas som "ekologiskt känsligt område".

Kommentar: Efter kontakt med Länsstyrelsen konstateras att aktuellt område kan undantas från förteckningen i översiktsplanen.

LRF:s kommungrupp i Ronneby

LRF har lämnat följande synpunkter: Planen är gjord för en starkt expanderande kommun och gruppen har svårt att se att all utbyggnad kan bli verklighet. Därför önskas att det kan ske ytterligare förtätningar av redan exploaterade områden så att inte mer åkermark tas i anspråk. Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser 3 kap 4§ får jordbruksmark tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på annat sätt. Vidare anses att innan man går vidare med planerna för byggnation måste en noggrann inventering av natur och kulturvärden ske. Det är också viktigt att det finns tillgång till rekreationsområden i nära anslutning till bebyggelsen.

Kommentar: Översiktsplanen medger förtätning i redan exploaterade områden. Vissa områden pekas ut för förtätning medan andra kan komma till stånd även utan att pekas ut i översiktsplanen. I arbetet med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för Ronneby kommun har bevarandet av jordbruksmark generellt värderats högt. För att skapa en hållbar bebyggelsestruktur med goda möjligheter till exempelvis kollektivt resande och närhet till service har dock jordbruksmark i vissa strategiska lägen nära kärnor, transportleder och noder i kommunen pekats ut som möjliga för etablering av bostäder och verksamheter. Till

utställningen minskas områdena som lagts ut för nya verksamheter i Kallinge. Resonemanget kring avvägningar förtydligas i dokumentet. Ytterligare genomgång av natur- och kulturvärden är en viktig del av de fortsatta planeringsprocesserna.

Hållbar bebyggelsestruktur i hela kommunen: Det är viktigt att jordbruket kan utvecklas med tillhörande byggnader för att få ett öppen och levande landsbygd. I de markerade LIS-områdena är det viktigt att det finns långsiktigt hållbara lösningar för vattnet så att bebyggelsen inte påverkar vattenkvaliteten negativt.

Kommentar: Hantering av dag- och spillvatten regleras i gällande lagstiftning vilket styr att ny bebyggelse i LIS-områden inte ska påverka vattenkvaliteten negativt.

Teknisk infrastruktur och energi: Det är positivt att energin skall vara både fossilfri och förnyelsebar. Bra vatten är livsnödvändigt. Det är också viktigt med en god kommunikation med de som blir drabbade av inskränkningar i brukandet av jord och skog och att relevanta ersättningar sker.

Rik grönstruktur med höga naturvärden: Att riva alla gamla dammar i åarna förstör de kultur och naturvärden som finns idag samtidigt som många sociala värden försvinner. För fiskens vandringsmöjligheter är det viktigt att söka alternativ som omlöp mm.

Miljökonsekvensbeskrivningen är svårläst.

Kommentar: Synpunkter beaktas. Miljökonsekvensbeskrivningen revideras.

Ebba Boberg och Timmy Compier

Ebba och Timmy har åsikter kring områden Ha-02 som till fullo ligger inom fastigheten Västra Hallen 1:170. Fastigheten används idag om hästgård och blir enligt ovanstående värdelös om detta område tas i anspråk för bostäder i framtiden. Två specifika frågor ställs: Finns det något hinder om man vill anlägga en paddock (ridbana) på området Ha-02? Skulle kommunen kunna genomföra s.k tvångsköp av området för att genomföra förslaget med ny stadsbygd? Fastighetsägaren ser helst att området Ha-02 stryks helt från översiktsplanen. Området används idag som hästhage och omges av lövskog. Byggnadsprojekt i detta område skulle förstöra den idylliska känslan som idag finns längs Vierydsån och promenadstråket på den gamla banvallen.

Kommentar: Promenadstråket längs Vierydsån är av stort värde för många boende i Hallabro. Miljön i sydvästra delen av samhället är mycket pittoresk och bidrar till att skapa ett positivt intryck av Hallabro tätort. Området närmast söder om skolan, Ha-02, är samtidigt ett attraktivt område för nya bostäder, utökad service eller samhällsfunktioner i Hallabro.

Området är i kommunens gällande översiktsplan utpekade som detaljplanelagt för bostäder och omfattas av en äldre detaljplan. Utpekandet som "ny stadsbygd" i förslaget till ny översiktsplan för Ronneby kommun förtydligar hur kommunen ser på markanvändning i området men innebär inte någon förändring i sak.

Att området Ha-02 pekade ut som ny stadsbygd bekräftar den användning som detaljplanen inrymmer för området, vilken överensstämmer med kommunens bild av utvecklingen för Hallabro. Det innebär dock ingen förändring i sak eftersom ev. framtida bygglov prövas mot gällande detaljplan. Vid bygglovsprövning är det många faktorer att ta hänsyn till exempelvis

placering, utformning samt användning och därför kan inga generella svar lämnas på om exempelvis en ridbana kan anläggas på fastigheten.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande och ger inte kommunen någon automatisk rätt att ta markområden i anspråk. Dock ger översiktsplanen kommunen stora möjligheter att få till stånd expropriation och motsats sämre förutsättningar om området inte är utpekad i översiktsplanen. En översiktsplan är således inte tvingande men väger tungt vid eventuell expropriation.

Området Ha-02 utgår inte ur förslaget till ny översiktsplan för Ronneby kommun med ett förtydligande görs om värdet av natur- och rekreationsstråket längs Vierydsån.

Birgitte Gade Ernst

Birgitte anser att det är av stor betydelse att Järnaviks historia och natur bevaras för kommande generationer. De ställer frågan om den föreslagna bebyggelsen placeras utanför naturreservatets gränser och Natura 2000-området så att naturen bevaras.

Kommentar: Det föreslagna området för ny bebyggelse ligger utanför gränsen för både naturreservat och Natura 2000-området.

Dan Gyldmark

Dan har lämnat synpunkter på tryggheten i Ronneby kommun. Han upplever att staden har blivit otrygg med upprepade bråk, skottlossningar, droghandel och annan kriminalitet.

Kommentar: Trygghet i samhället är en mycket viktig fråga i stadsplaneringsssammanhang. I förslaget till ny översiktsplan beskrivs vikten av att minska segregation genom att utveckla en blandning av bostadsformer inom varje område. För att motverka segregation är det också viktigt att den fysiska miljön främjar möten mellan olika grupper. Dessa frågor berörs i de planeringsstrategier som arbetats fram inom förslaget till ny översiktsplan för Ronneby kommun och som skall ligga till grund för den kommunala planeringen.

Nisse Mattsson

Nisse har lämnat synpunkter kring den vetenskapliga synen på begreppet ”energi”. I den gällande översiktsplanen från 2006 användes begreppet ”Exergi” (energins användbarhet, dess ”kvalitet”) på ett enligt Nisse bra sätt. Nisses förhoppning är att arbetet med översiktsplanen ska fortsätta på den inslagna vägen från 2006 års ÖP och under rubriken *teknisk försörjning* beskriva begreppet ”Exergi” även i ÖP-2035.

Kommentar: Översiktsplanen är ett översiktligt dokument som beskriver kommunens långsiktiga utvecklingsvilja för mark- och vattenanvändning. I översiktsplanen ligger i kapitel ”teknisk infrastruktur och energi” fokus på att beskriva vikten av omställningen från bland annat fossila till förnyelsebara energikällor. Exergi är som fysikaliskt begrepp intressant och precist men kommunen bedömer att det på översiktsplanens övergripande nivå räcker att använda det mer generella ordet energi som fler personer känner igen.

N-E Mattsson

N-E har lämnat synpunkter kring behovet av en god utformning av elnätstaxan för att styra elanvändningen till tidpunkter då sol- och vindel producerar mycket el. Skrivande ger Sollentuna Energi AB:s nättariffer som exempel på ett hållbart system. Skrivanden förespråkar att ett länsgemensamt el-säljbolag och beskriver att han fått stöd för förslaget hos

Region Blekinge med passusen att berörda parter bör driva frågan. Skrivanden anser också att kommunen bör upprätta en kommunal energiplan som enligt lag (1977:439) skall upprättas.

Kommentar: Kommunen har för avsikt att påbörja upprättandet av en ny kommunal energiplan, dock inte inom arbetet med översiktsplanen. Upprättandet av ett länsgemensamt el-säljbolag är en fråga som kan komma att bli aktuell framöver eventuellt i den kommande energiplanen.

Claes Wiberg

Claes är ordförande i Eringsboda Samhällsförening och Eringsboda Servicepunkt, har lämnat följande synpunkter gällande trafiken genom samhället.

Det behövs hastighetsdämpande åtgärder för att komma till rätta med långtradartrafiken som passerar byn ofta i kolonner på väg till och från färjeläget i Karlskrona. Tidigare har hastighetsdämpande åtgärder föreslagits från samhällsföreningen. Trafikverket, Länsstyrelsen och Ronneby kommun måste vidta diverse åtgärder för att säkra genomfartstrafik genom samhället.

Kommentar: För att skapa en trygg och tillgänglig närmiljö är det viktigt att oskyddade trafikanter kan röra sig tryggt genom tätorten och till målpunkter. Problematiken med tung trafik genom tätorten har lyfts i texten och markerats i kartan i förslaget till ny översiktsplan för Ronneby kommun. Trafikverket yttrat att efter ombyggnad av RV 27 är förhoppningen att huvuddelen av den tunga trafiken ska gå utmed denna väg istället för längs väg 122. Kommunen ställer sig positiv till att en rastplats mm. anordnas i anslutning till Nordensköldsparken.

Det beskrivna joggingspåret måste naturligtvis rustas upp men samhällsföreningen har ytterligare förslag på åtgärder som kan försköna byn. Dessa är att anlägga ett promenadstråk runt Togölen som skulle ge både boende och den kommunala verksamheten i byn tillgång till en promenadslinga och ett utflyktsmål. Markägarna i området är positiva till åtgärden. Området kräver röjning och anläggande av stig och broar mm.

Kommentar: Det markerade gröna stråk som joggingspåret utgjorde i Eringsboda undantas till utställningen. De gröna stråken utgör endast markeringar inom tätortsbebyggelse. Kommunen ställer sig positiv till ett promenadstråk runt Togölen men konstaterar att åtgärder på den östra sidan kräver strandskyddsdispens. Kommunen ställer sig också positiv till att park och dansbana vid Byahuset rustas upp. Dock ryms inte dessa åtgärder att beskrivas inom översiktsplanearbetet.

Vid Nordensköldsparken vill samhällsföreningen anordna en rastplats med bänkar och bord, lekplats och även ett par ställplatser för husbilar. Här finns även förslag från Hembygdsföreningar att göra en skeppssättning för att symbolisera de 39 byarna i Eringsboda socken.

Norra infarten till byn på väg 122 bör bli mer välkomnande med någon form av symbol för tidigare verksamheter i byn, anslag om vad Eringsboda står för idag och i framtiden. Området bör även röjas för att skapa bättre siktförhållande. Samhällsföreningen anser vidare att utsmyckningen av platsen ska komma från byborna.

Vid Byahuset (f.d folket hus) önskar samhällsföreningen upprusta och iordningställa den park med dansbana som en gång funnits där. Området behöver röjas och rustas upp med fler parkbänkar, informationstavlor och renovering av dansbanan.

Kommentar: Synpunkterna beaktas och kommunen ställer sig positiv till utvecklingsförslagen. Dock ryms dessa inte inom arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen.

Lennarth Förberg

Lennarth har lämnat synpunkter kring den markerade cykelleden utmed E22. Det är mer attraktivt att cykla i den av Region Blekinge föreslagna sträckningen som förbinder vägarna söder om E22 från Östranäsvägen i Listerby genom gamla vägen till Saltäng söder om Förkärla och sedan vidare över Vambåsa till Tromesunda och vidare till Nätraby. Denna förbindelse skulle relativt enkelt kunna byggas och skapa en attraktiv och naturskön cykelväg. Denna sträckning saknas på kartan.

Kommentar: Sträckningen läggs in i kartbilden över sträckor där cykelvägar saknas

I södra Listerby har ny bebyggelse skett och sker fortfarande. Slättanäsvägens nordligaste del är trång och kurvig och tål inte ytterligare trafikmängder. När det nya området anlades i Slättanäs planerades en anslutning till Kuggebodavägen. Denna kom aldrig till och ska man i framtiden fortsätta att exploatera området bör denna väg byggas. Dessutom går det inte att förse området med kollektivtrafik om inte denna genomfart finns. Den gröna kil som är markerad på kartan ligger på det område där vägen bör byggas och skulle därmed omöjliggöra denna vägdragning.

Kommentar: Denna vägsträcka finns med i den gällande detaljplanen för området, vilket innebär att vägsträckan kan byggas ut.

Thomas Thierfelder

Thomas har å Bussemålas vägnar författat ett yttrande. I yttrandet beskrivs Bussemåla gård mellan Södra Brunnskogens naturreservat och Busseviken som omfattar 50 hektar och enligt skrivande är ett modernt jordbruk med omfattande investeringar gjorda i närtid och en bred verksamhet inkluderande äppelodlingar, trädgårdsmästeri, kravmärkt fårbesättning, övernattande turister och ett skogsbruk baserat på hyggesfria åtgärder och optimering av biologisk mångfald. Skogen beskrivs som mycket variationsrik och ett värdefullt exempel på småskalig kontinuitet rymmandes höga landskaps- och naturvärden, exempelvis solexponerade åldriga ekar med stora bestånd av ekoxar.

I yttrandet beskrivs också Bussemålas kvaliteter som en övergång mellan land och hav där de höglänta skogsmiljöerna med boreala inslag successivt övergår i brukade och betade strandmiljöer till Östersjön via skärgårdsmiljöerna på Funkön och Gåsfeten. Gradienten borde enligt skrivande bedömas i ett landskapsperspektiv i samarbete mellan kommun, Länsstyrelse och brukare. Markägarna beskrivs vara oroade över att deras mark pekats ut som exploateringsområden för nya bostäder och önskar med sitt långa engagemang för platsen vara delaktiga i diskussionerna kring hur eventuell utveckling ska se ut.

I yttrandet beskrivs att bebyggelse är olämpligt på det så kallade Kiselberget där höga naturvärden och biotopskydd finns liksom i områden som av Skogsstyrelsen och Komet-initiativet (initiativ för bevarande av särskilt skyddsvärda naturmiljöer) klassas som värdefulla naturmiljöer. Vikten av att värna habitat för mnemosynefjäril beskrivs också.

Skrivande beskriver en oro för att Ronneby kommun prioriterar exploatering av höglänt terräng med utsikt över havet högre än tillräddligt och uttrycker att kommunen saknar biologisk och ekologisk hänsyn i sin översiktsplanering. Skrivande kritiserar också att de utpekade områden i oproportionellt hög utsträckning förlagts till privat mark utan att ta hänsyn till privata investeringar och initiativ som gjorts samt utan lokal förankring.

Kommentar: Översiktsplanen är en samlad bild av kommunens utvecklingsvilja. Det innebär inte att översiktsplanen är genomförandeinriktad utan vägledande vid kommande utveckling av kommunen. Kommunen har möjlighet att markera markområden som inte kommunen äger i översiktsplanen.

Bebyggelse i området kommer att föregås av mer detaljerad planering. Kommande detaljplaner föregås av erforderliga utredningar bland annat gällande naturvärden så att dessa inte går förstörda i samband med exploateringen. Ett förtydligande görs i texten. Planförslaget utvecklas gällande resonemang kring naturvärden

Karl-Gunnar och Joakim Åkesson

Karl-Gunnar och Joakim tycket att dialogen och informationen till markägarna och näringsidkarna som berörs av planförslaget har varit dålig.

Skrivande bedriver ett aktivt jord- och skogsbruk på fastigheten Levalunda 7:1 och behöver den marken som de förfogar över. Därför vill de inte att någon mark som tillhör Levalunda 7:1 sak finnas med i kommunens översiktsplan som ändrad markanvändning.

Kommentar: Kommunen ser att det aktuella området är strategiskt för kommunens framtida utveckling gällande verksamhetsområde. Därför kommer området omfattas av översiktsplanen. Översiktsplanen är vägledande för kommunens framtida utveckling, men inte bindande.

Risanäs intresseförening

Intresseföreningen har vävt in synpunkter på både grönstrukturplanen och översiktsplanen i yttrandet över översiktsplanen.

Föreningen anser att grönstrukturplanen är mycket bra och viktigt att bygga vidare på vid planeringen. Beskrivningen av Risanäshalvön och kopplingarna norrut är intressant.

Sammanfattningsvis anser man att stadsbyggnadsområdena Ro-01 och Ro-02 måste tas bort för att säkerställa att Risanäshöjdryggens övergripande kvalitet bevaras. Vissa delområden har också särskilt värdefull natur som kan hotas. Östra Varevägen kan inte bevaras med större delar av sin sträckning liggande centralt i en stadsbygd, vilket skulle varen kulturhistorisk katastrof. De båda områdena måste också tas bort därför att de i området finns platser där mnemosynefjärilen har funnits tidigare och därför har varit lämpliga miljöer men som antagligen bara har vuxit igen för mycket. Dessa miljöer borde därför vara särskilt intressanta att återställa. Föreningen tycker att återställandeåtgärder borde vara en riksangelägenhet och att det vore en skandal om inte åtgärden genomförs. En stark och livaktig population av fjärilen kan också bidra till besöksnäringen i kommunen.

Ett område med bevarade lertäcker förefaller ligga inom angiven stadsbygd med hör bättre hemma inom natur- eller grönområde. Deponierna som med stor sannolikhet innehåller farligt avfall hör inte hemma i kommunen och bör lämpligen utredas och undersökas.

Kommentar: Områdena Ro-01 och 02 är mycket strategiska för Ronnebys framtida utveckling gällande bla bostäder. Kommande planering av området ska ta hänsyn till de värden som finns i området gällande kulturhistoria och natur- och landskapsvärden. Med anledning av detta infogas en beskrivning till utställningen om att mer detaljerade inventeringar och underlag tas fram inför kommande detaljplaneprocess, så att natur och kulturmiljövärden bevaras. Erforderlig undersökningar av förmodade förorenade områden bör också kartläggas och behandlas på lämpligt sätt.

Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling

Arbetsgruppen har lämnat följande yttrande med fokus på Bräkne-Hobys och Järnaviksskärgårdens utveckling. De är en arbetsgrupp som är sammansatt av representanter från ett flertal föreningar i Bräkne-Hoby med omland och Järnaviksskärgården, med syfte att lämna en gemensam bild av förslaget till översiktsplan. De är även angelägna om en fortsatt diskussion för att förverkliga framtida visioner om bygdens utveckling. Man tycker dialogplaneringen som kommunen bedrivit i översiktsplanarbetet är bra och önskar en fortsättning på denna planeringsform även i kommande arbete. Gruppen efterlyser en ytterligare precisering av utvecklingsförslagen så att de verkligen kan påverka den framtida etableringen av verksamheter, boenden och besök. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument men de upplever att det kanske är en alltför översiktlig nivå på förslagen.

Kommentar: Översiktsplanen är ett dokument som sammanfattar kommunens strategiska utvecklingsvilja och inte är genomförandearbetad på samma sätt som tex en detaljplan. De områden som pekas ut ses som strategiska för den framtida utvecklingen av kommunen, men hur dessa ska utformas och bebyggas hänförs till kommande planering i form av fördjupade översiktsplaner eller detaljplaner.

Gruppen uppskattar den framtidsoptimism som finns i dokumentet och delar huvuddelen av översiktsplanens tankar avseende Bräkne-Hoby och Järnaviks utveckling. Man menar att landskapet i Bräkne-Hoby och dess omland är viktigt både för de som bor och besöker platsen. Bräkneåns dalgång är ett riksintresse för natur och kulturvärden och är en resurs som bör utgöra en ryggrad i den kommunala utvecklingen i översiktsplanen.

Gruppen har angett ett par punkter som man gemensamt jobba vidare kring.

- Man bör gå ifrån att beskriva Bräkne-Hoby och Järnavik separat och istället se Bräkne-Hoby men omland i ett vidare geografiskt perspektiv från Strångamåla i norr och Järnaviksskärgården i söder. Därmed skapas mer sammanhållna stråk och starkare samhällsenheter. Det ger mer uppmärksamhet gentemot satsningar för att förbättra infrastrukturen som bil- och cykelstråk. Det bör även innefatta nätverk med promenadvägar, som bör få större tyngd i diskussioner kring framtida investeringar.

Kommentar: Kommunen delar gruppens uppfattning om att det är intressant att se utvecklingen även utanför kärnorna som en del i en större helhet. Dock är det främst i de så kallade kärnorna som ny bebyggelse föreslås i större sammanhang. Detta för att på bästa sätt kunna utnyttja befintlig infrastruktur, service och även skapa bättre underlag för detta.

- Norrut kan tidigare järnvägen till Dönhult bli ett nytt viktigt kompletterande stråk som samtidigt anger intressanta lägen för mindre husgrupperingar. Dessa berörs inte i förslaget. söderut i Bräkne-Hoby blir det viktigt att mentalt ”känna saltstänket” redan

inne i Bräkne-Hoby. Samhället har historiskt alltid hängt ihop med kusten och denna koppling är viktig att hålla levande och stäkra. E22 och järnvägen blir barriärer i detta avseende och lokala stråk som anger riktningen mot havet med sikte på Järnavik, Gyön, Garnanäs och Bräkneåns mynning.

Kommentar: Översiktsplanen beskriver kommunens samlade utvecklingsvilja i de områden som pekats ut som kärnor. Kommunen är även positiv till ny bebyggelse på landsbygden på det sätt som beskrivs vid Dönhult, men enskilda områden beskrivs inte i översiktsplanen.

- I kustbandet blir det viktigt att på ett likdanande sätt förbättra flödet av människor och verksamheter som stimulerar samverkan. På liknande sätt är det viktigt att stimulera permanentbosättning även i ute i den yttre delen av skärgården för att komplettera den befintliga sommarbosättningen. Ny bebyggelse bör delas upp i flera mindre enheter i den inre skärgården så att inte alltför stora bebyggelsegrupper som skapar en känsla av anonymitet bildas.

Kommentar: För att åstadkomma en hållbar utveckling av kommunens bebyggelse planeras huvuddelen av den nya bostadsbebyggelsen i anslutning till kommunens nio kärnor. Kommunen är också positiv till kompletterande bebyggelse på landsbygden. Vid detaljplanering av områden är det viktigt att utgå från platsens identitet och att skapa unika boendemiljöer så att inte anonyma och otrygga platser skapas.

- Gruppen är i stora drag nöjda med beskrivningen av Bräkne-Hoby som samhälle i samrådsversionen. Man vill dock ytterligare belysa skolornas viktighet i samhället och även naturbruksskolans verksamhet är viktig. Även kulturkvarteret med Bräknebygdens kulturhus, Svenmanskaparken och hembygdsmuseet borde ges mer beskrivning vid sidan av det kommersiella centrumet och Ekbacken. Det är en viktig del av samhällets identitet och hit förläggs många av aktiviteterna i samhället. I det fortsatta arbetet med en fördjupning av översiktsplanen anser gruppen att ytterligare beskrivningar av Bräkne-Hobys identitet ska framgå. Även de viktigaste bebyggelsegrupperna och byarna kring Bräkne-Hoby ska inkluderas i denna beskrivning.

Kommentar: Kommunen delar gruppens åsikt om att det finns många intressanta miljöer i Bräkne-Hoby, men då översiktsplanen är av övergripande karaktär görs inga mer djupgående beskrivningar.

- I sammanhanget vill gruppen särskilt belysa vikten av att tillräckligt stimulera nybyggnation. Det råder stor brist på lägenheter för äldre, men även för unga som vill bosätta sig i samhället. Under flera årtionden har det funnits önskemål om fler tomter och billiga smålägenheter i de centrala delarna av byn. Gruppen stödjer det området i väster som är utpekad i översiktsplanen som skulle öka samhällets kontakt med Bräkneån. Förslaget är dock diffust och skulle man vilja tolka det illvilligt så skulle det kunna leda till en alldeles onödigt hård exploatering. Området är välanvänt som rekreationsområde samt är det enda större skogsområde som är tillgängligt för skolor och förskolor i centrum. Dock är gruppen övertygad om att det går att både exploatera området med bostäder samtidigt som grönområden av tillräckligt storlek bevaras.

Punkthus nära centrum bör prioriteras på kort sikt men på ett sådant sätt att entrér till skogen och gångstråk stärks. Längre västerut ses tomter av varierande storlek som attraktiva för att stimulera till inflyttning. Gruppen ser dock en risk i att nya kompakta villaområden skapas utan att det ska finnas plats för trädgårds-, natur-, och hästälskaren i området.

Som ett första incitament bör gång- och cykelstråk byggas ut som strukturerar området och ger en känsla närhet till Bräkneån. Görs detta på ett skickligt sätt bör man samtidigt som exploateringen sker kunna få känslan av att naturen ökar i mängd och kvalitet. Samplanering med Länsstyrelsen krävs då man rör sig inom eller i kanten av skyddade områden med Natura 2000 och riksintresse för friluftsliv och naturvård. Samtidigt så bör huvuddelen av den nuvarande skogen "Häradshövdingbacken" och östra delarna av "Mölleskogen" med anslutande jordbruksmark vara kvar för framtiden.

Kommentar: Kommunen delar gruppens åsikter gällande ökat bostadsbehov samt möjligheten att öka tillgången till naturen för de boende i tätorten. Inför utställningen förtydligas behovet av naturområden inom områdena som pekas ut för ny stadsbygd.

Även samhällets östra delar föreslås för ny bebyggelse genom förtätning. Gruppen är tveksamma till detta förslag. Låt de boendemiljön har kvar känslan av att bo mitt i naturen. Bebyggelsen som enhet inger samtidigt för mycket av att det är "världens ände". Alla vägar, med undantag för genvägen under järnvägen, slutar här. Genom att bygga gång- och cykelvägar som fortsätter österut och ansluter vid jättegrytorna och den tidigare skjutbanan med sikte på Lillasjön och Salsjön skulle tillföra området stora värden.

Kommentar: Kommunen anser att det är ett område med möjlighet förtätad bebyggelse. Inför utställningen kommer områdena Br-02 och Br-04 att slås samman till ett större område som kallas "utredningsområde". Inom denna plats finns ytor som genom varsam förtätning skulle kunna rymma mer bebyggelse. Det ger en effektiv utbyggnad av samhället då befintlig infrastruktur kan utnyttjas i hög grad.

Järnaviksskärgården ses som en av Blekinges och Ronneby kommuns viktigaste skärgårdslandskap och nämns även i Blekinge Arkipelags strategiska dokument som en utpekad knutpunkt längs Blekingekusten. Gruppen ser dock en risk i att Järnavik bara blir en stor parkeringsplats för Tjäröbåten. Avsaknaden av utbyggt vatten- och avloppsnät tillsammans med låg kapacitet på vägarna ut mot Gyön och Biskopsmålandet har bidragit till att utvecklingen av området hållits tillbaka. Om några år bör vatten- och avloppsfrågan vara löst och många räknar därmed med stor efterfrågan på tomter samtidigt som antalet besökare till område har ökat mycket de senaste åren. Förbättrade vägar österut från Järnavik och cykelvägar mellan Garnanäs och Järnavik skulle stärka flödet av människor och samverkan mellan verksamheter. Detta tror gruppen på sikt skulle generera fler boende i området.

Kommentar: I Järnavik föreslår översiktsplanen mer bebyggelse både för bostäder och besökare. I ett första skede föreslås en starkt koppling mellan Bräkne-Hoby och Järnavik, men det utesluter inte att i framtiden göra vidare kopplingar från Järnavik till bla Garnanäs.

- I översiktsplanen beskrivs att det behövs fler industritomter av liknande typ som i Ronneby. Gruppen är inte säkra på att detta och upplever en skillnad i att placera dessa i anslutning till staden eller ett mindre samhälle. De tycker inte att den typen av bebyggelse hör hemma i ett litet samhälle utan ser heller att dessa koncentreras till Sörby. I samhällen som Bräkne-Hoby gäller det istället att företag integrerar sig i samhället och tar tills sig dess identitet i positiv bemärkelse. Gruppen anser därför att det bästa är att optimera användningen av det befintliga verksamhetsområdet som ligger centralt i samhället vid gamla sågverksområdet och lämna övriga områden orörda. Det i översiktsplanen föreslagna verksamhetsområdet intill gamla landsvägen, ger en sannolik kvalitetsförsämring precis intill huvudstråket mellan Bräkne-Hoby och Lillasjön-Salsjön.

Det andra förslaget till verksamhetsområde intill avfarten till E22 har gruppen med styrka avslagit och betraktar som helt olämpligt. Det skulle inkräkta direkt i det centrala skyltfönstret i mötet med samhället. Detta används ofta som förebild i hur en avfart och ett samhälle möte som nämns ofta som den vackraste avfarten i länet.

Kommentar: I översiktsplanen föreslås de befintliga verksamhetsområdena förtätas och utnyttjas mer effektivt. Med en framtidshorisont till 2035 tror kommunen att mer mark för verksamhetsområden kommer att krävas. De mest strategiska områdena i kommunen är de utmed de övergripande transportstråken E22, RV 27 och järnvägen. I dessa områden anses värdet av nya verksamheter väga tyngre än jordbruksmarkens värde. De utpekade nya områdena för verksamheter kommer att kvarstå i förslaget till översiktsplan.

Jan-Erik Olsson

Jan-Erik har genom LRF konsult lämnat synpunkter på planförslaget. Olsson är mjölkbonde och berörs av område Li-06 och Li-02. Områdena berör jordbruksmark som behövs för foderproduktion. Enligt yttrandet skulle förlusten av jordbruksmark innebära allvarliga ekonomiska konsekvenser, alternativt konkurs, i och med att tillräckligt med foder inte längre kan produceras på gården och att gårdens gödselmängd blir för stor i förhållande till arealen åkermark. Olsson förespråkar därför att expansion i Listerby inte görs genom ianspråktagande av jordbruksmark.

Kommentar: Jordbruksmarken inom området Li-06 undantas från översiktsplanen då det finns möjlighet till vidare expansion av ett framtida verksamhetsområde på skogsmark norrut från E22. Området Li-02 undantas från förslaget till ny stadsbygd då det redan är ianspråktaget och faller istället in under befintlig stadsbygd.

Göran Holgersson

Göran med mjölkgård i Listerby har synpunkter på att hans gård inklusive 5 hektar åkerbetesmark är markerat som befintlig stadsbygd i kartan. Han jämför det med ridskolan i Johannishus som är markerad som verksamhet. Holgersson har också synpunkter på att område Li-03 placerats bara 150 meter från hans gödselbrunn vilket påpekas är alldeles för nära. Skrivande är orolig för jordbrukets existens om området bebyggs och vill att det skall tas bort.

Kommentar: Området för gårdscentrum justeras till verksamhetsområde. Området Li-03 justeras så att ny stadsbygd föreslås placeras ca 350 meter från gårdscentrum och gödselbrunn. Det finns inga fasta riktlinjer för hur lång från jordbruk och djurhållning som

bostadsbebyggelse får placeras, utan hänsyn ska tas i varje enskild fall. I detta fall är topografi och vegetationen avskiljande samt att den förhärskande vindriktningen är från sydväst. Det innebär att avståndet anses som tillfredställande så att inte lägenheter ska uppstå från den verksamhet som bedrivs på gården. Förtydligande görs även i texten gällande hänsyn till jordbruk under rubriken ”allmänna intressen”.

Ronneby brukshundklubb

Brukshundklubben har lämnat synpunkter gällande att verksamheten som klubben bedriver kommer att orsaka störningar för nya boende i dess närhet så som förslaget till översiktsplan är utformat. Klubben vill därför minska området Ro-01 och bedömer att ett avstånd på 200-300 meter mellan bostäder och Brukshundklubbens område är lämpligt för att minska risken för störningar. Klubben bedriver mycket verksamhet i området vilket genererar trafik samt ljud från skall och skott. Klubbens mål är att kunna fortsätta utöva tränings-, utbildnings-, tävlings- och testverksamhet inom Brukshundklubbens regi utan att störa de boende i området. Det kan man göra om avståndet mellan bostadsområdet och hundverksamhet ökas tillräckligt.

Kommentar: Området ses som mycket strategiskt för utveckling av Ronneby tätort. Vid planering av bostäder är avståndet till kollektivtrafik, befintlig infrastruktur och befintlig offentlig service viktiga utgångsfaktorer. Detta tillsammans med att Ronneby kommun, och framförallt Ronneby tätort, har stora områden där det i dagsläget inte är möjligt att uppföra nya bostäder pga Försvarmaktens influensområde gör området vid Risatorp attraktivt för ny stadsbygd. Det innebär att området Ro-01 och Ro-02 inte kommer att minskas i utställningsförslaget. I första hand kommer framtida planering ta hänsyn till brukshundklubbens verksamhet så att denna kan samexistera med bostäder. Skulle det inte vara möjligt kan omlokalisering vara en mer långsiktig lösning.

Ronneby pistolklubb

Pistolklubben har lämnat synpunkter gällande klubbens verksamhet på fastighet Forsanäs 1:3. Föreningen är mycket aktiv med ökande medlemsantal och förutom av klubbens medlemmar används anläggningen för kompetensskjutningar och grundutbildning av polismyndigheten, kustbevakningen och säkerhetsföretag med rätt att bära vapen. Ronneby pistolklubb understryker att de önskar att planering av framtida bebyggelse tar hänsyn till klubbens nuvarande och eventuellt i framtiden utökade verksamhet.

Kommentar: Området ses som mycket strategiskt för utveckling av Ronneby tätort. Vid planering av bostäder är avståndet till kollektivtrafik, befintlig infrastruktur och befintlig offentlig service viktiga utgångsfaktorer. Detta tillsammans med att Ronneby kommun, och framförallt Ronneby tätort, har stora områden där det i dagsläget inte är möjligt att uppföra nya bostäder pga Försvarmaktens influensområde gör området vid Påtorp attraktivt för ny stadsbygd. Det innebär att området Ro-05 inte kommer att minskas. För att kunna utveckla samhället på ett ändamålsenligt sätt kan omlokalisering av skjutbanan vara ett alternativ på sikt för att även minska bullerstörningen för befintliga bostäder i området.

Åke och Ulla Persson

Åke och Ulla motsätter sig det förslagna industriområdet Br-05 söder om Bräkne-Hoby samhället. De är oroliga för påverkan på boendemiljön, värdeminskning av fastigheten samt tycker det är dåligt att exploatera jordbruksmarken. De anser att det finns impediment mark

att tillgå utmed E22:ans sträckning mellan Hoby och Ronneby. Att etablera företag på känslig mark borde dessutom påverka företags möjligheter vid ev. miljöcertifiering.

De anser vidare inte att det ”synligt läget” är avgörande för gott företagande i kommunen utan kunnig arbetskraft är viktigare. Redan 1972 togs i riksdagen beslut om riktlinjer för att betona jordbrukets stora betydelse för samhällsekonomin och miljön. Högvärdig jordbruksmark bör inte bebyggas om en likvärdig lösning kan åstadkommas på mark som är mindre värdefull för jordbruket. Det senare finns det gott om öster om det tänkta området. Jordbrukets har fortsatt stor betydelse för samhällets möjlighet till livsmedelsproduktion.

Kommentar: I översiktsplanen föreslås de befintliga verksamhetsområdena förtätas och utnyttjas mer effektivt. Med en framtidshorisont till 2035 tror kommunen att mer mark för verksamhetsområden kommer att krävas. De mest strategiska områdena i kommunen är de utmed de övergripande transportstråken E22, RV 27 och järnvägen. I dessa områden anses värdet av nya verksamheter väga tyngre än jordbruksmarken.

Ronnebyhus AB

Ronnebyhus har inget att erinra mot föreslagna tematiska områdena och planeringsstrategier.

De geografiska utvecklingsförslaget har den långsiktiga intentionen att illustrera områdena, platserna och stråken dit kommunen vill kanalisera utvecklingen. Bärande är att kommunen pekar ut nio av tätorterna som kärnor. Kärnorna skall fungera som centrum för samhällsservice i kommunen. Det är i huvudsak i kärnorna som ny bebyggelse planeras och möjlighet till service och handel kan stärkas.

Ronneby Stad

Ronnebyhus delar uppfattningen om att ny bostadsbebyggelse placeras söderut från stadskärnan och att övrig utveckling bör ske genom förädling och förtätning av befintligt stadslandskap. När fördjupade studier genomförs bör det studeras huruvida den traditionella småhusplaneringen kan kompletteras med en högre exploateringsgrad med inslag av bostadsbebyggelse med lägenheter och kanske också centrumfunktioner.

Området Ro-01, Ro-02, Ro-03, Droppemåla-Ekenäs bör samstuderas med ett vidare utredningsperspektiv enligt ovan. Vidare ser också Ronnebyhus att en möjlig koppling mellan Hjorthöjden och Ro-01. Idag kan Hjorthöjden upplevas som en isolerad enhet ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Längst ut – längst bort. Det bör studeras huruvida Hjorthöjden kan integreras i bebyggelseutvecklingen söderut med tillgänglighet av olika slag för motorfordon, GC – väg, promenadstigar etc. och också hur Hjorthöjden kan angöras från fler ställen. Norrifrån eller via Ro-01 etc. Ronnebyhus gärna ser en naturlig koppling mellan befintlig bebyggelse på Hjorthöjden och dem nya planerade områdena kring Persborgsgölen och Risatorp.

Bräkne-Hoby

Ronnebyhus delar uppfattningen om förtätning av centrum med möjligheter till mer bostadsbebyggelse. Vidare är området Br-01 mycket bra ur strategiskt perspektiv med fin koppling till Bräkneåns dalgång.

Johannishus

Ronnebyhus delar uppfattningen om utvecklingsområdet Jo-01. Bra koppling till handel

Eringsboda

Ronnebyhus delar i stort uppfattningen om utvecklingsområdet Er-01. Områdets geografiska utspridning bör justeras med att den norra delen av detta område tas bort. Då kan de fina landskapsvyerna från befintlig bebyggelse hållas intakta. I övrigt inget att erinra.

Avseende orterna Kallinge, Saxemara, Listerby, Backaryd, Hallabro och utvecklingsområde Järnavik har Ronnebyhus inget att erinra.

Under rubriken Fortsatt arbete. Bra med program eller fördjupningar av översiktsplanen för de större exploateringsområdena och också bra att stadskärnan får en fördjupad studie.

Kommentar: Inför utställningen förtydligas behovet av att studera kopplingen mellan Hjorthöjden och de nya föreslagna områdena söder därom, område Ro-01. I Eringsboda har områdena i den norra delen till viss del redan utbyggd infrastruktur vilket skapa möjlighet att utöka bebyggelsen i tätorten på ett effektivt sätt. Därför kommer område Er-01 inte att minskas i omfattning. Dock görs ett tillägg beskrivningen av området att hänsyn ska tas till utsikten från befintlig bebyggelse vid planering och exploatering av framtida områden. Övriga synpunkter noteras.

Sammanfattade synpunkter från samrådsmöten

Samrådsmöte i Ronneby 4/5, 27 personer deltog

Vid samrådsmötet framkom synpunkter på att kartorna i dokumentet var för små och otydliga. Vidare uppfattades hantering av dagvatten som en viktig fråga, då diskuterades möjligheten till avrinning från främst Blekanområdet till Ronnebyån.

Många ansåg att gatumiljön i Ronneby tätort kan bli bättre. Gatorna är trånga med många fartdämpande åtgärder vilket skapar ett rörigt intryck. Frågan och önskemål om ett stadsmuseum lyftes. Man såg även en risk i att stadskärnan skulle utarmas om fler verksamhetsområden förläggs utanför stadens centrum.

Området vid Skärsjön mellan (Ronneby och Kallinge) beskrevs som ett värdefullt rekreationsområde med många stigar. Det är viktigt att denna kvalitet bevaras även i framtiden om området ska exploateras. Någon tyckte det var bra att dalgången i Saxemara har lagts ut som grönområde för att säkerställa att inte området bebyggs i framtiden.

I området söder om flygplatsen är utpekad som logistikcenter finns en källa precis söder om vägen.

Kommentar: Inför utställningen förtydligas kartorna och området vid Skärsjön ges en utökad beskrivning. Dagvattenfrågan hanteras under rubriken "Robust samhälle i ett förändrat klimat". Området som pekas ut som logistikcenter söder om flygplatsen justerat i omfattning.

Samrådsmöte i Eringsboda i samband med Landsbygdmässan den 6/5, 5 personer deltog

Det gamla joggingspåret vid skolan i Eringsboda är förfallet och behöver rustas upp om det ska fungera som motionsspår. Samhällsföreningen vill hellre ha en slinga runt Togölen. Det pågår redan ett arbete mellan kommunen och samhällsföreningen kring detta.

Peka ut affären och macken som verksamhetsområde. Det finns även en snickerifabrik på Hällamålavägen mot Gäddegöl.

Eftersom kollektivtrafiken är knuten till respektive kommun bli det dyrt att åka över kommungränsen. Det vore bra med en mindre buss som trafikerar Eringsboda till Holmsjö.

I Backaryd borde äldreboendet utvecklas. Då skulle många lägenheter och mindre boenden frigöras för yngre och inflyttare.

Det behövs fler cykelbanor både norr och söder om Eringsboda.

På mässan kom markägaren till Er-01 och berättade att hen inte är intresserad av att ha sitt markområde inritat i ÖP för ny stadsbygd. Det är den bästa jordbruksmarken i området. Det finns annan mark upp mot brunnen som är av sämre kvalitet och där han vet markägare som är intresserade av att sälja. Han äger även mark ner mot sjön Stora Blanken där de har djurbete. Detta område vill han ej exploatera. Han efterfrågar en kartläggning av jordbruksmarken i kommunen.

Kommentar: Många av de synpunkter som diskuterades på mötet finns besvarade under Claes Wiberg yttrande sid 64.

Markområdena Er-01 och Er-02 ses som strategisk för tätortens utveckling. Er-01 omfattas i dagsläget av en äldre detaljplan och Er-02 är utpekad som LIS-område. Områdena kommer inte att justeras inför utställningen.

Samrådsmöte i Kallinge 16/5, 20 personer deltog

Det behövs en bättre trafikkoppling inom Ronneby tätort i öst-västlig riktning. Norra länken borde byggas.

Det är viktigt att kollektivtrafiken fungerar utmed RV 27 även under skolloven. Även kollektivtrafik till kyrkogården i Bredåkra är viktig.

Det behövs cykelbana från Bredåkra till Hasselstad. Det är en sträcka som är extra farlig eftersom flyget låter så mycket att man som gångtrafikanter inte hör bilarna. Denna cykelbana borde sträcka sig upp till Karlsnäsgården. Det kanske kan anläggas en cykelbana där man går fram med de nya vattenledningarna mellan Karlsnäs och Brantafors.

Det är viktigt att skylta upp cykelvägar tydligt så att inte bilar kör där.

Viggenområdet och framförallt området vid rondellen diskuterades. Det är svårt att ta sig över vägen som gångtrafikanter. Om man ska bygga ännu mer där blir det ännu viktigare att göra trafikmiljön bättre för gång- och cykeltrafikanter samt att utöka möjligheten för kollektivtrafiken.

Kommentar: Betydelsen av goda kollektivtrafikförbindelser lyfts i översiktsplanen. Sträckan från Bredåkra till Hasselstad har varit en pågående diskussion under flera år. Frågan tas inte upp separat i förslaget till översiktsplan. Det anses finnas möjlighet att cykla mellan Kallinge och Karlsnäs på mindre vägar som också har mindre trafik. I förslaget till översiktsplan belyses problematiken för gång-, cykel- och kollektivtrafik till Viggenområdet.

Samrådsmöte i Bräkne-Hoby 17/5, 28 personer deltog

Vägen mellan Backaryd och Bräkne-Hoby är viktigt och bör prioriteras bättre. Den bör få bättre standard och vinterunderhållas mer.

Vi ska vara rädda om järnvägsstationen och det borde kunna finnas en buss som går mellan Hallabro/Backaryd och Bräkne-Hoby.

Avfarten från RV 27 till Bräkne-Hoby är katastrofal.

Området Br-05 ligger framför kyrkan och skulle bli alldeles för dominant om det bebyggdes med verksamheter. Området är oproportionerligt stort vilket skulle störa kyrkan som landmärke. Hellre jobba vidare med verksamheter norr om samhället. Både Br-05 och Br-06 ligger på åkermark vilket är helt fel. Det finns kanske bättre områden längre österut, öster om Br-06 där det är sämre mark. Br-06 är en gammal skjutbana och denna känns möjlig för verksamheter även om det skulle påverka naturbruksgymnasiet. Det kan även finnas ytor för ny bebyggelse i gamla vägverkets område norr om samhället. För att hitta bättre områden för verksamheter föreslogs en dialog med det lokala näringslivet.

Förtydliga att vi ska vara stolta över kulturvärdena och naturvärdena och kanske poängtera det tydligare i planen.

De grönområden som föreslås för bebyggelse i Sanden är det som gör området väldigt attraktivt. Bräkne-Hoby vore strategiskt för enkla bostäder för de som pendlar med tåg. Enklare och billigare bostäder efterfrågas.

Förbättra kartorna med tydligare underlag.

När väl kommunalt vatten och avlopp byggs ut till Järnavik kommer området att utvecklas. Man tror att många kommer att vilka bygga och många kommer vilja sälja mark.

Utred ”Område med lågt bakgrundsljud” i översiktsplanen.

Se inte Bräkne-Hoby bara som ett samhälle utan som ett samhälle med omland. Likadant med Järnavik.

Satsa inte bara på en plats utan på flera vid Järnavik och i skärgården.

Cykelväg mellan Rödbby och Bräkne-Hoby.

Kommentar: I översiktsplanen presenteras de viktigaste transportstråken i kommunen och vägen mellan Bräkne-Hoby och Backaryd ingår inte i detta. I översiktsplanen behandlas inte frågan om ny sträckning för kollektivtrafiken.

Gällande nya verksamhetsområden se kommentar till Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling, sid 65.

Gällande området Sanden, se kommentar till Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling, sid 70.

Inför utställningen kommer kartorna förtydligas.

Inför utställningen kommer kommunen inte kartlägga ”områden med lågt bakgrundsljud”.

Gällande området utveckling av Järnavik, se kommentar till Arbetsgruppen för Bräkne-Hobys utveckling, sid 67.

Behovet av nya cykelvägar behandlas översiktligt i kapitlet om hållbara kommunikationer.

Samrådsmöte i Backaryd 18/5, 6 personer deltog

Ba-01 är ett fint område för bostäder. Området kan även utökas söderut.

Lyft fram cykelstråken mer i planen. Cykelvägen längs RV 27 är undermålig. Den gamla järnvägsbanken kan användas för cykelväg. Det är viktigt att kunna cykla mellan Backaryd och Hallabro.

Kommentar: Ba-01 kommer inte att ändras i omfattning till utställningsförslaget, då utpekade områden anses tillräckligt i ett första skede. Behovet av nya cykelvägar behandlas översiktligt i kapitlet om hållbara kommunikationer.

Samrådsmöte i Listerby 23/5, 16 personer deltog

Vilken påverkan har riksintresset för framtida vägar på området? Vad får fastighetsägarna göra på sina fastigheter? Läger Riksintresseområdet en död hand över området?

Idag används området LI-04 till parkering och det är ofta fullt med bilar där. Det finns inga andra parkeringsplatser till skolan. Vad händer om detta område bebyggs?

Området Li-03 ligger 150 m från gödselbrunn. Vad händer om de nya boende klagar? Det kan bli dödsstöten för lantbruket.

En del av Li-06 är jordbruksmark. Bonden vill inte att detta tas i anspråk för annat. Kan man inte lägga en del av verksamhetsområdet söder om E22 också?

Cykelvägen mellan Listerby och Johannishus bör gå längs vägen och inte längs ån. Det är viktigt att inte förstöra miljön längs ån.

Listebyån bör inte alls "lyftas fram" och bli mer tillgänglig. Man måste vara varsam med naturen och man får inte ta bort alla träden längs ån. Det stör fågellivet.

När ett område pekas ut i ÖP läggs en död hand över området och folk får inte göra som de vill där.

Kommentar:

Kommentar: Området utmed E22 behöver förhålla sig till det utpekade riksintresset. Enligt den åtgärdsvalsstudie som har tagits fram för E22 Ronneby Öst – Nättraby rekommenderas att vägen byggs om till motorväg enligt alternativet "nuvarande vägstråk" med nya trafikplatser i Listerby och vid Hasslö vägskäl, där trafikplatsernas lokalisering kommer utredas vidare i vägplanen. Åtgärden finns inte med i nuvarande nationella plan utan ligger för prioritering inför kommande plan för perioden 2018-2029. Fram tills att vägplan upprättas, där en tydligare väglinje arbetas fram och beslutas, har kommunen och övriga berörda att förhålla sig till det område som anges som planerat riksintresse. Trafikverket kan inom detta område komma att avstyra eventuella förändringar med hänsyn till att de kan komma att försvåra en framtida ombyggnad av E22. Prövning sker i varje enskilt fall inom ramen för bygglov eller detaljplan.

Vid förändringar och förtätning i ett samhälle behöver stor hänsyn tas till befintliga funktioner så att dessa inte försämras. Område Li-04 anses dock som en mycket strategisk plats för att skapa en central punkt i samhället. Vid förändring i området krävs andra platser för att tillgodose behovet av parkeringsplatser i tätorten. Strategin för planeringen är dock att minska antalet bilresor och istället öka andelen kollektiva resor och/eller resor med cykel.

Både område Li-03 och Li-06 justeras med hänsyn till jordbruket och dess intressen. Se kommentar sid 69.

Inför utställningen justeras beskrivningen av Listerbyån.

Översiktsplanen är vägledande och inte genomförandeinriktad på samma sätt som en detaljplan. Det innebär att pågående markanvändning och även förändringar av denna kan komma till stånd. Dessa förändringar prövas genom bygglov eller detaljplanering.

SAMMANFATTNING AV REVIDERINGAR I FÖRSALGET

Översiktsplanen föreslås i huvudsak revideras enligt följande:

- Förtydligande kring hur kommunens riksintressen ska tillgodoses och utvecklas.
- Förtydligande kring hur kommunen jobbar med att säkerställa dricksvattenförsörjningen.
- En ny strategi införs gällande att säkerställa tillgången på dricksvatten.
- Ett fördjupat resonemang kring hur jordbruksmark vägs mot andra intressen införs i stycket "Innovativt näringsliv med hög sysselsättning- lantbruk" och under kommunens ställningstaganden kring riksintressen.
- Förslaget med separerade järnvägsspår för gods- och persontrafik undantas från förslaget.
- Förtydligande görs kring att erforderliga trafikutredningar ska föregå detaljplanering av nya exploateringsområden som påverkar det statliga vägnätet.
- Område Ka-03 minskas och benämns "*utredningsområde verksamheter*" och beskrivningen av logistikcentralt utvecklas i planförslaget.
- Det område som i samrådsförslaget benämndes Ka-06 utgår i sin helhet till utställningen. Området benämnt Ka-07 minskas till att omfatta den södra spetsen samt ett område utmed Västervägen.
- Utbredning av enskilda områden för ny stadsbygd och nya verksamhetsområden revideras för område Li-03 och Li-06 med hänsyn till jordbrukets intressen.
- Område Li-02 undantas som område för ny stadsbygd och faller istället inom befintlig stadsbygd. Resonemanget kring trafiknoden förs in i texten.
- Område Ro-06, Br-02 och 04 utökas i omfattning och ges beteckningen "*utredningsområde – ny stadsbygd*".
- Strategi nr 4 omformuleras och innefattar även behov av att utveckla sociala mötesplatser.
- Strategi nr 5 omformuleras och innefattar även behov av sammanhängande grönstruktur.
- Strategi nr 8 omformuleras och innefattar även att främja ekosystemtjänster.
- Revidering av mål för IT-infrastruktur
- Buffertzonen till Moabacken från nya verksamhetsområden
- Hänsynskartan förtydligas och flyttas till sista delen av översiktsplanen, under rubriken *planeringsunderlag och riksintresse*.
- Användningen *stadsbygd* ändras till att benämnas *tätort*.

Dessutom görs förtydligande kring:

- Mål och styrdokument
- Kommunen ska planera bostäder för alla
- Behov av skugga i utemiljöer för barn och äldres hälsa
- Hantering av dag- och spillvatten i LIS-områden
- Maximalt avstånd till kollektivtrafik
- Behov av grönområden i de områden som pekats ut som stadsbygd
- Planering för utvinning av solenergi genom fysisk planering
- Områden som utsätts för flygbuller

- Topografiska och geologiska förhållanden
- Rekommendationer för fysisk planering och befintlig bebyggelse
- Säker dricksvattenförsörjning
- Negativ påverkan av turism i skärgården
- Vindkraft i förhållande till grannkommuner och Transportstyrelsens rekommendationer
- Militärens intressen
- Buller i havet
- Områden med risk för ras, skred och erosion
- Natur och Kulturmiljöer
- Ekosystemtjänster
- Magnetfält
- Arkitektur, formgivning och design
- Utveckling av Ronneby hamn
- Vägledning för kärnornas bebyggelseutveckling
- Kartor uppdateras och förtydligas
- Redaktionella ändringar i text och kartor

Miljökonsekvensbeskrivningen revideras enligt följande:

- Dispositionen för miljökonsekvensbeskrivningen ändras
- Koppling till miljö kvalitetsmål och folkhälsomålen förtydligas
- Påverkan på sociala värden beskrivs
- Konsekvensbeskrivningen utvecklas och tydliggörs

Ronneby 2017-10-27

Kristina Eklund

Planarkitekt

Petra Skarmyr

Landskapsarkitekt