



Stadsarkitektavdelningen

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Sölvesborg 4:9 och del av
Sölvesborg 4:5 (Malborkplatsen), Sölvesborg,
Sölvesborgs kommun

Hur remisserna har bedrivits

Ärendet handläggs med ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen 2010:900.

Samrådet har enligt byggnadsnämndens beslut 2019-11-07 § 107 genomförts under tiden 2019-11-18 till 2019-12-09. 22 yttranden inkom, vilka sammanställdes i en samrådsredogörelse daterad 2020-05-04.

Granskning har enligt byggnadsnämndens beslut 2020-05-14 § 46 genomförts under tiden 2020-06-08 till 2020-06-30. Myndigheter och förvaltningar samt berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen har beretts tillfälle att yttra sig genom att planhandlingar har översänts till dem. Planförslaget har varit tillgängligt på Stadshuset och på kommunens hemsida under granskningstiden.

Sammanlagt 16 skriftliga yttranden inkom under granskningstiden, varav 12 med synpunkter eller invändningar mot planförslaget.

Inkomna yttranden

Utan erinran

E.ON Energidistribution AB	2020-06-05
Polismyndigheten	2020-06-08
Räddningstjänsten	2020-06-29
Sölvesborg energi	2020-06-30

Med erinran eller andra synpunkter

Regionala och statliga instanser

Länsstyrelsen	2020-06-26
Lantmäteriet	2020-06-22
Trafikverket	2020-06-23
Blekinge museum	2020-06-30

Kommunala nämnder och bolag

VMAB	2020-06-18
Miljöförbundet Blekinge Väst	2020-06-30

Intresseorganisationer, föreningar och övriga

HSB Brf Ålen i Sölvesborg	2020-06-20
HSB Brf Järnvägen i Sölvesborg	2020-06-25
Sölvesborgs och Listers fornminnesförening	2020-06-28

Sakägare, bostadsrättshavare m.fl. (redovisas endast med initialer)

LA och MA	2020-06-18
SA	2020-06-23
PG	2020-06-30

Regionala och statliga instanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig över planförslaget under samrådsskedet. Kommunen har tillmötesgått flera synpunkter. Några kvarstår dock. Se länsstyrelsens synpunkter nedan.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Förslaget bedöms inte aktualisera några frågor som kan föranleda prövning enligt plan- och bygglagen, PBL, 11 kap. 10 § vad gäller riksintressen, MKN, mellankommunala frågor, strandskydd, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen anser dock att frågor som berör hälsa/säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

Enligt bullerutredning och planbeskrivning behöver lågfrekvent buller beaktas vid utformning av fasad, detta bör säkras upp med en planbestämmelse. Planbestämmelsen b1 är kapad i planbestämmelsen, detta behöver korrigeras.

Vid de fasader som utsätts för höga momentana ljud när godståg passerar bör en god ljudmiljön för boende och besökare till verksamheterna eftersträvas. Även om det inte krävs för att kunna anta detaljplanen är det viktigt för upplevelsen av området.

Dagvatten

Länsstyrelsen ser i stort positivt till föreslagna åtgärder för att fördröja dagvatten inom planområdet. Dock kvarstår några synpunkter:

Rening av dagvatten kommer ske via raingardens för grönytorna, men det planeras ingen rening av dagvattnet från parkeringsytorna, som är det mest förorenade. Med tanke på statusen i recipienten är detta vatten viktigast att rena. Det finns många lösningar för att rena oljerester och tungmetaller som inte tar stor plats.

Dagvatten från torgytan planeras att fördröjas i ett underjordiskt magasin. För att skapa bäst möjliga förutsättningar för träden på denna delen av detaljplanen är det en fördel om även dessa kopplas till dagvattensystemet via generöst tilltagna skelettjordar. Detta kommer dessutom göra träden friskare och skapa ett bättre intryck av området.

Översvämningsrisk

Utgångspunkten för all planering är att marknivån ska vara lämplig för ändamålet med hänsyn till bland annat risken för olyckor översvämning och

erosion (PBL 2 kap. 5 §). De nuvarande reglerna i plankartan. b3, anger att "byggnad ska utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten inte skadar byggnaden upp till en nivå på +3,0 meter". I planbeskrivningen anger kommunen att en grundläggningsnivå på minst +3,0 m över havet ska kunna uppbringas i entré våning för att klara stigande havsnivåer. En planbestämmelse som reglerar marknivån bör införas i plankartan, den kan exempelvis utformas som: "Lägsta grundläggningsnivå ska vara +3,0 RH2000".

Åtgärder för att skydda planerad bebyggelse i området får inte öka översvämningsrisken av befintlig bebyggelse. Precis som det står i skyfallskarteringen behöver den föreslagna utformningen och detaljhöjdsättningen studeras för att klargöra att översvämningsrisken inte ökar för angränsande bostäder. Det är också viktigt att se över utformning och höjdsättning vid de två garagedfarternas för att säkerställa att parkeringsgaraget inte översvämmas av markavrinnande vatten.

Länsstyrelsen vill igen påpeka att stigande havsnivå påverkar kustbandet runt hela Sölvesborgs stad med mycket befintlig bebyggelse och stora värden som riskerar att ta skada. Det vore därför lämpligt att utreda och hantera översvämningsrisken i ett större perspektiv än enbart från detaljplan till detaljplan.

Förorenade områden/Geoteknik

Länsstyrelsen råder kommunen att utföra kompletterande geotekniska undersökningar samt en detaljerad miljöteknisk markundersökning i enlighet med Tyréns rekommendationer i rapport Planeringsunderlag/Geoteknik och Miljögeoteknik i Sölvesborg 4:9, daterad 2020-01-10.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

Biotopskydd

Länsstyrelsen har tidigare påpekat att planen innebär att träd i biotopskyddade alléer planeras att avverkas. Länsstyrelsen vill återigen upplysa kommunen om att biotopskyddslagstiftningen är en förbudslagstiftning. Avverkning av berörda träd går emot gällande lagstiftning. Innan åtgärden kan påbörjas krävs dispens från lagstiftningen för aktuell åtgärd.

Länsstyrelsen vill lyfta att det är positivt att träd planeras in i det nya planförslaget. Vid planering av bebyggelse och träd i anslutning till varandra så är det viktigt att man i ett tidigt skede planerar för att träden ska kunna utvecklas och växa utan att de i framtiden utgör någon fara för byggnaderna på platsen. För att skapa säkra träd i stadsmiljö är det viktigt att tillse att det finns gott om infiltrationsytor kring träden och att de får möjlighet att utvecklas utan att bli riskträd. Enligt gällande lagstiftning

angående träd i allé omfattas träd i allé av skyddet när de uppnått en viss storlek alternativt ålder beroende på vad som kommer först. Samtliga träd som idag planteras i allé måste göras med tanke på gällande lagstiftning och kommer framöver att omfattas av det generella biotopskyddet oavsett närhet till bebyggelse.

Trafikfrågor

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

I plankartan saknas delar av planbestämmelse b₁, den behöver kompletteras så att den blir fullständig. Plankartan bör även kompletteras med en planbestämmelse om att i det fall det finns uteplats t ex balkong där bullerriktvärdena överskrids ska det erbjudas annan, gemensam uteplats, där bullerriktvärdena inte överskrids.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med att dagvatten från parkeringsytorna ska renas från oljerester och tungmetaller och att nedfarterna till det nedsänkta parkeringsplanet ska utformas så att det inte svämvas över.

Marknivån på torgytan regleras genom planbestämmelse till +3,0 meter. Det förtydligas att detta gäller i höjdsystem RH2000. Grundläggningsnivån regleras inte, men däremot ska byggnadsdelar under nivån +3,0 meter skyddas så att de inte skadas vid eventuell översvämning, vilket anges i planbestämmelse.

Kommunen har några planuppdrag som berör befintlig bebyggelse i låglänt terräng. En strategi för hur sådana områden ska hanteras kommer därför att tas fram och kopplas till översiktsplanen.

Dispens från biotopskyddet kommer att sökas och kompletterande utredningar angående markföreningar kommer att utföras innan planen antas.

Angående bestämmelser om bullernivåer, se kommentar till Trafikverket.

Lantmäteriet

Genomförandebeskrivning

Det är något otydligt huruvida markanvisning ska ske eller ej. Lantmäteriet vill påminna om villkoren i PBL 4:33/5:13 där det anges att avtalens huvudsakliga innehåll ska redovisas.

Grundkarta

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än tre månader. Aktuell grundkarta synes vara upprättad 2019.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med tydligare riktlinjer för kommande markanvisning.

Enligt Boverket ska grundkartan vara aktuell vid antagande. Någon angiven tid för hur gammal den får vara anges dock inte. Det är upp till kommunen att bedöma från fall till fall om beslutsunderlaget kan anses vara aktuellt när planen ska beslutas. I detta fall har inga förändringar skett inom planområdet sedan grundkartan upprättades och har inte ansetts vara i behov av uppdatering.

Trafikverket

I plankartan saknas delar av planbestämmelse b₁, den behöver kompletteras så att den blir fullständig.

Plankartan bör även kompletteras med en planbestämmelse om att i det fall det finns uteplats t ex balkong där bullerriktvärdena överskrids ska det erbjudas annan, gemensam uteplats, där bullerriktvärdena inte överskrids.

Kommentar

Planbestämmelsen b₁ ska lyda: "I lägen där riktvärdena för buller överskrids ska minst hälften av bostadsrummen i en bostad större än 35 kvm ha tillgång till en ljuddämpad sida." Bestämmelsen ändras till antagandet till en utformningsbestämmelse f₆ i enlighet med Boverkets rekommendationer, innebörden kvarstår.

Bestämmelse som anger att "Varje bostadslägenhet ska förses med balkong/uteplats (enskild eller gemensam) mot ljuddämpad sida" f₇ har införts på plankartan.

Blekinge Museum

Planområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövården, Sölvesborg K2, beläget mellan den äldsta delen av staden med bebyggelse från 1800-talet och Nya staden med mer blandad 1900-talsbebyggelse, som helhet präglad av välbevarad, i huvudsak småskalig bebyggelse. Utmed områdets västra sida passerar den allékantade Ungersgatan/Trädgårdsgatan mellan stationshuset och tingshuset.

Enligt planförslaget prövas möjligheten att uppföra bostäder i två till sju våningar. För att inte påverka den enhetliga stadsmiljön bör ny bebyggelse hålla traditionell småskalighet och anpassas i volym och skala varför maximalt fyra våningar bör tillåtas. Sju våningar riskerar att bli ett alltför

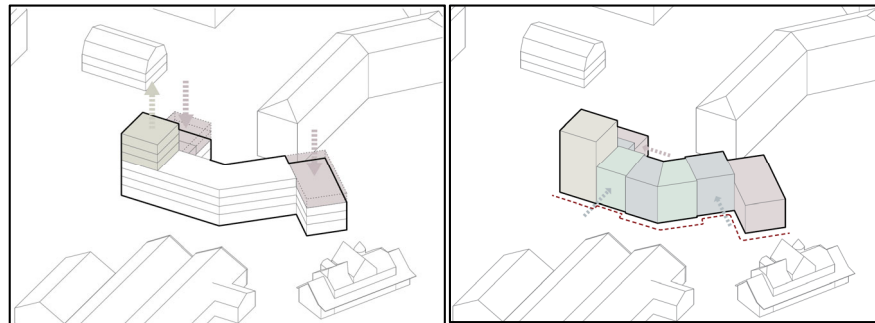
dominerande inslag. Genom anpassningar i materialval, färgskala och volym finns goda möjligheter att bevara och stärka kärnvärdena i riksintresset.

Det är positivt att förslaget lyfter fram siktlinje och allé mellan stationshuset och tingshuset. Dock är stråket som helhet sårbart för konkurrerande nytillskott som i skala och utseende bryter mot den befintliga.

Delar av planområdet är intressant ur ett arkeologiskt perspektiv då under mark dolda fornlämningsspår kan finnas bevarade. Exploatören bör därför i ett tidigt skede säkerställa om så är fallet.

Kommentar

Det är endast en mindre byggnadsvolym (ca 230 kvm av totalt ca 1320 kvm) i korsningen Järnvägsgata/Trädgårdsgatan som tillåts gå upp till nockhöjden + 27 meter. Syftet med detta är att poängtera själva korsningspunkten som en viktig och betydande plats i staden.



Ovan är två konceptskisser från tävlingsförslaget, vilken bifogades planhandlingarna. Till vänster visas hur våningarna trappas ner mot stationshuset och bostadshuset men tillåts vara högre mot det öppna rummet mot Järnvägsgatan. Till höger visas hur volymen har brutits upp i mindre byggnadsdelar för att skapa en småskalig känsla till skillnad från storskaligheten i intilliggande kvarter.

Den angivna höjden på planerad bebyggelse kan jämföras med befintlig bebyggelse i det intilliggande kvarteret Ålen där lamellhuset på Ålen 13, vilken har tagit föga hänsyn till stadens småskalighet, har en nockhöjd på +19 meter. Bebyggelsen på Ålen 9, Sparbankshuset, har en totalhöjd på +24 meter. Den planerade bebyggelsen utgör därmed inte någon väsentlig skillnad i höjdförhållandena. Planbeskrivningen uppdateras med tydligare information om befintlig bebyggelses höjd.

Till den framtida stadsbilden får också räknas den planerade byggnationen i Innerhamnen där den närmaste byggnadsvolymen i fem våningar endast ligger hundra meter sydost om nu aktuellt planområde. Befintliga silos kommer dessutom att ersättas av bostads- och centrumbebyggelse i upp till tjugo våningar. Nockhöjden här är inte reglerad utan beror på våningshöjden.

Så som alltid gäller att eventuella fyndigheter i samband med markutredningar, exploateringar eller anläggningsarbeten ska anmälas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har inte ställt några krav på arkeologisk undersökning inom området.

Kommunala nämnder, bolag m.fl.

VMAB

Det är viktigt att avfallshandlingen skall kunna utföras på ett säkert sätt. Om avfallsutrymmena ligger på husets baksida mot stickvägen från Järnvägsgatan så behöver det finnas en yta där stor nog att vända fordonet. Backning ifrån Järnvägsgatan är olämpligt, backning skall undvikas i områden där människor vistas dessutom korsas vägens infart av en gång- och cykelväg. Genomfart är inte möjligt då sista biten av vägen mot Trädgårdsgatan är en gångväg.

I övrigt har VMAB inga synpunkter på planen.

Kommentar

Det finns möjlighet för renhållningsfordon att köra genom parkeringen norr om planerad bebyggelse. På så sätt kommer backande rörelser att undvikas och genomfart ut mot stationshuset undviks.

Miljöförbundet Blekinge Väst

I planbeskrivningen, under rubriken förorenad mark, anges att vidare undersökningar kommer att utföras innan antagandet. Samt att en planbestämmelse införts om att startbesked inte får ges innan markföroreningar avhjälps (a₁). Detta inom den del av planområdet som avsatts för bostäder och centrumändamål.

Miljöförbundet har inget att erinra mot detta förfarande. Eventuellt kan plankartan förtydligas något så att det lättare framgår att a₁ gäller hela det gulmarkerade området (f och b-tecken upprepas på flera ställen men inte a. Så en ovan läsare kan tolka det som att bestämmelsen bara gäller i en del av det gulmarkerade området).

Inför de vidare undersökningarna bör en provtagningsplan skickas till miljöförbundet, i god tid innan provtagningarna påbörjas, för att vi ska kunna ge synpunkter på provtagningsplanen.

Önskad komplettering av planbeskrivningen

Miljöförbundet anser att följande information bör läggas till i planbeskrivningen: Förorenade schaktmassor som uppstår i samband med avhjälpande åtgärder eller i form av överskottsmassor i samband med anläggningsarbeten kräver särskild hantering. Schakt i förorenad jord är

anmälningspliktig. Innan schaktarbeten i förorenad mark får ske måste en anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt § 28 Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd göras till tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan arbetena startar.

Alla massor som schaktas bort från ett område räknas som ett avfall (Naturvårdsverket, 2010). Förväntas det uppkomma eller uppkommer överkottsmassor i anläggningsarbetet, som ska flyttas utanför området, så ska miljöförbundet kontaktas för samråd angående vidare hantering av massorna.

Även icke lovpliktiga åtgärder kan kräva anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899). Anmälningsplikt gäller för en avhjälpandeåtgärd som omfattar en föroreningskada och där åtgärden bedöms medföra en risk, större än ringa, för ökad exponering eller spridning av föroreningen. Exempelvis kan grävning inom ett förorenat område omfattas av anmälningsplikten. Detta gäller i hela planområdet. Inte bara inom den del som avsats för bostads- och centrumbebyggelse.

Kommentar

Villkorsbestämmelsen a1 är en administrativ bestämmelse som begränsas av administrativa gränser och användningsgränser. Egenskapsbestämmelser som f och b avgränsas av egenskaps- och användningsgränser. De två olika bestämmelsetyperna har därmed samma hierarki och det vore en ritteknisk felaktighet att sätta a-beteckningen på fler ställen. I planbeskrivningen anges att denna bestämmelse gäller inom hela användningsområdet för bostads- och centrumändamål.

Planbeskrivningen kompletteras enligt förslag.

Intresseorganisationer, föreningar och övriga

HSB Brf Ålen i Sölvesborg

Vidhåller det yttrande som skickades vid samrådet.

Vi har tagit del av planbeskrivningen och den kommer att påverka bostadsrättsföreningen på ett påtagligt sätt. Dels vad gäller utsikten för de som har fönster och balkonger mot söder, men för alla vad gäller parkeringsmöjligheter.

När Ålen byggdes fanns inte krav på parkeringsplatser utan man förlitade sig på de allmänna parkeringsmöjligheter som fanns för de få som då hade bil. När nu nästan alla har bil är det fortfarande så att de boende och verksamhetsutövare använder de allmänna parkeringarna. Vi har sju stycken garageplatser och det skall fördelas på tjugo lägenheter och fyra

verksamhetsutövare. Vi är alltså helt beroende av de allmänna parkeringarna. Därför måste vi tillförsäkras parkeringsmöjligheter i den nya planen och vi föreslår därför att det införs särskild boendeparkering på den parkering som ligger parallellt Järnvägsgatan.

Kommentar

MÖD konstaterar att områdets karaktär och förhållandena på orten måste tas i beaktande vid en prövning om detaljplanen kommer medföra betydande olägenheter. Toleransnivån är därför högre i vissa fall, se prop. 1985/86:1 s. 484. Boende i centrala delar av tätorter bör, enligt praxis, kunna förvänta sig en förtätning av området.

Planförslaget medför möjlighet att reservera och därmed säkerställa parkeringsplatser för de boende, vilket inte finns idag. Det är dock inget som kan göras i detaljplanen utan det får avtalas med berörd fastighetsägare, som idag är kommunen. Parkeringsytan kommer ingå i framtida markanvisning och därmed övergå i privat ägo inför genomförandet av planen.

Se även kommentarer till yttrandet i samrådsredogörelsen.

HSB Brf Järnvägen i Sölvesborg

Det har kommit till kännedom att en oro jäser bland boende i fastigheten Ålen 13, Järnvägsgatan 1. Flera har nu blivit allt mer varse om planerna angående byggnationen på Malborkplatsen och som för övrigt gick läsa om i det senaste utskicket av ritningar och skisser från er på stadsarkitektavdelningen.

Ännu större blev oron och därtill förvåningen när man mellan raderna kan läsa om att kommunen/arkitekterna fortsätter, i ett slags eufori, i vilken man tydligen vill förvandla Sölvesborgs stadskärna till ett pompöst storstadsdito genom att projektera för ett garage som till större delen ska ha sin belägenhet i underjorden. Jag vill även passa på att kasta ut en brasklapp och påtala att suspekta personer redan nu tagit kontroll över området från stationen och upp till Järnvägsgatan. Det blir ju då perfekt för dessa personer att ha tillgång till ett garage med tak att uppehålla sig i när det regnar!!

Vi är nu många boende som undrar varför inte själva uppförandet av huskropparna, ett underjordiskt garage och vad mer som behövs, kan koncentreras till Malborkplatsen. Det borde väl räcka med att vi får stå ut med en ny siluett bestående av de kommande uppförda byggnaderna. Att vi dessutom över tid skall behöva stå ut med ytterligare grävning och byggeri och vad som därmed följer i form av larm och nedsmutsning, kommer att kännas orättvist när ett underjordiskt garage nog borde kunna gå att projektera under fastigheten på Malborkplatsen.

Att överhuvudtaget ens tänka ut en plan för att göra något så befängt som ett nedsänkt garage för bilar genom att gräva upp en redan fungerande parkering för att ha möjlighet att utöka antalet P-platser, vilket med stor sannolikhet kommer att försämra varandet och levandet för flera hushåll i fastigheten Ålen 13, är i sig en skymf mot oss redan luttrade kommuninnevånare på andra sidan Järnvägsgatan.

När man som boende i brf. Järnvägen betalt ett varierande antal kronor för förmånen att bo på adressen Järnvägsgatan 1 ställer man sig från och med nu frågan vad som kommer att hända om allt detta blir allvar - blir det då baisse på lägenhetspriserna då spekulanter börjar hänvisa till att lägenheterna ligger för tätt inpå ett parkeringsdäck. Dessutom kan ju tänkas att lägenheter som är placerade på första våningen mot Järnvägsgatan kan löpa större risk att avgaser från bilar som parkeras över normal marknivå tränger in via genom öppna fönster.

Pendlarparkeringen på Bredgatan måste ju ses som helt perfekt för ändamålet för att kunna utöka antalet platser centralt eftersom där redan finns ca. 50 platser som bör användas - annars hade väl inte kommunen satsat stora pengar för att förverkliga den planen - eller???

Krasst sett skulle det då kunna finnas en total tillgång om 130 P-platser i närområdet: 50 platser på Bredgatan, 50 platser på Järnvägsgatan samt eventuellt då 30 platser i ett underjordiskt garage på Malborkplatsen. Fördelen med garage under Malbork måste ju vara att man då kan hitta på olika öppningar till ned- och uppfarter, samt kunna ha grindar som kan vara låsta för att hålla obehöriga utanför.

Att försöka frammana ett beslut om att flytta på lekplatsen och skateparken för att där anlägga parkering för ett riktigt Sölvesborgskt resecentrum är kanske en utopi, men visst vore platsen vid brofästet mycket bättre för anläggande av en ny lekplats/skatepark samt en ypperlig plats för föräldrar med lekande barn att vara.

Se där - där blev brofästet en plats där folk umgås och barns glada skratt ljuder över Sölvesborgsviken - istället för en kal och skriande tyst öken.

Kommentar

Syftet med den nedsänkta parkeringsanläggningen är att påverka på intilliggande bostadsbyggnation på Ålen 13 inte ska bli för stor. Genom att utnyttja befintlig parkeringsyta för en parkeringsanläggning kommer marken utnyttjas i högre grad. De tidiga skisser som är framtagna över parkeringsanläggningen visar att marknivån i söder endast skulle behöva höjas en dryg meter för att rymma ett undre plan, medan befintlig marknivå i norr bibehålls. Detta regleras även i detaljplanen som anger en höjd på +4.5 på parkeringsytan. Golvnivån i lägenheterna på första våningen mot Järnvägsgatan ligger på + 5,19, dvs fortfarande över det översta

parkeringsplanen. Höjden i plankartan har satts för att undvika direkt insyn i lägenheterna från parkeringen.

Ett underjordiskt garage under planerad bebyggelse är svårt att få till rent ytmässigt vad gäller antalet parkeringsplatser och nedfart.

Befintlig parkering inom planområdet används idag till stor del av pendlare. Då en parkering tas i anspråk för bebyggelse och övrig parkeringsyta blir enskild, med möjlighet att reservera platser för boenden, kommer pendlarna troligtvis att söka sig till parkeringen på Bredgatan. Möjligheten att skapa fler parkeringar och att kunna reservera dessa för boenden efterfrågas av andra i staden, se ex yttrande från HSB Brf Ålen och LA och MA.

Förslaget att anlägga en lekplats/skatepark vid brofästet är inget som hanteras inom nu aktuellt planärende, men har framförts till stadsarkitekten. Planer för ombyggnation av resecentrum finns och beskrivs kortfattat i planbeskrivningen.

Sölvesborgs och Listers fornminnesförening

Av föreningens under samrådsprocessen tidigare inkomna synpunkter har uppenbarligen inte något beaktats och således inte heller utmynnat i några som helst förändringar i planförslaget. Detta är knappast ägnat att väcka någon som helst förvåning. Såväl stadsarkitektavdelningens som byggnadsnämndens tidigare handläggning av "Vitahallsprojektet" bär i detta avseende syn för sägen.

Tillvägagångssättet får närmast tolkas som ett oblygt spel för galleriet, där en massiv folkopinions uppfattning utifrån explicit redovisade och sakligt grundade skäl, ändå lämnas utan avseende. "Det är ju bara de som är emot vårt förslag, som hör av sig", förklarar en ledande representant för etablissemanget denna skendemokratiska strategi.

Planfrågor, i fråga om människors närmiljö både i stad och på landsbygd, har med självklarhet blivit en allt viktigare angelägenhet i ett väl fungerande demokratiskt samhällsmaskineri. I synnerhet beträffande förslag om långsiktiga, ofta med irreversibla konsekvenser, större förändringar måste de närmast ansvariga lära sig att lyssna med båda öronen och, i den mån det inte ligger någon fara i dröjsmål, skynda långsamt. "Experterna", både tjänstemän och politiker, ligger ju mestadels steget före "vanligt folk" och har i tjänsten dessutom betalt för detta. Inte sällan anser sig de förra med referens till sina specialkunskaper veta bäst och mest. Det måste därför kraftigt understrykas att planförslag inte enbart är en teknokratisk produkt utan snarare i första hand en fråga om närvaron av en adekvat värdegrund, som med förtroende kan omfattas av det stora flertalet.

Mot denna bakgrund vill fornminnesföreningen här kort sammanfatta, vad vi med hänsyn till våra grundvärderingar och samhällssyn anser om aktuell detaljplan för "Malborkplatsen".

(1)

Det bör initialt understrykas att detaljplanen i huvudsak utgörs av ett vinnande tävlingsförslag från Liljewall arkitekter: "En karaktärsbyggnad här ("Malborkplatsen") skulle hela stadsväven samtidigt som en omsorgsfull utemiljö skulle fungera som en välkomnande mötesplats och port till innerstaden".

(2)

Förtätning av stadskärnor genom bebyggelse på befintliga grönområden eller övriga obebyggda tomter har länge setts som ett önskvärt moment i syfte att "utveckla" staden. I Sölvesborg har t.ex. "sjukhusparken" fått ge plats för ett varuhus och en parkeringsplats. Av de ursprungliga mer än hundra träden i Järnvägsparken återstår i dag bara ett enda! De tre nyplanterade är en gåva till kommunen från Lions. I den tätortsnära ädellövskogen i Vitahallsområdet kommer 95000 kvadratmeter natur- och kulturvärden att för all framtid "gå förlorade" (direkt citat ur planförslaget) i syfte att främja det "stadsmässiga".

Med hänsyn till den alltmer ökade globala klimatkrisen bör den rådande, tidvis nästan hysteriska, "förtättningsfilosofin" kunna utmönstras som närmast otidsenlig och kontraproduktiv. Det är för oss helt logiskt att planområdet inte alls skall bebyggas utan i närkontakt med en mycket grönare Järnvägspark transformeras till allmän plats natur.

(3)

Skulle likväl detta för oss försumbara kommunala "tillväxtprojekt" i praktiken genomdrivas, kan huskropparna i viss utsträckning sägas påminna om senmedeltidens hanseatiska tegelarkitektur. Någon sådan bebyggelse har dock aldrig funnits i Sölvesborg, men fasaderna bör ändå något kunna referera till stadens medeltida ursprung och historia.

Detsamma kan dessvärre inte påstås om den tilltänkta hörnbyggnaden med sin drygt 27 meters nockhöjd, som i denna kontext utgör en för helheten besvärande anomali. Planförfattaren menar frankt att detta torn "har förutsättningar att bli en av stadens framtida ikonbyggnader". Enligt vår uppfattning blir det tvärtom ett alltför dominant och artfrämmande inslag i stadslandskapet, markant avvikande från närmiljöns karaktär och kärnvärden. Profetian om tornets framtida ikonstatus kan kanske emanera från en ambition att så gott det går kunna marknadsföra sitt tävlingsbidrag som "en samtida tolkning av gamla Sölvesborg"?

För fornminnesföreningen är tornet på stadens sista återstående medeltida byggnad, S:t Nicolaikyrkan, den för överskådlig framtid enda självklara "höjdikonen".

(4)

Till yttermera visso torde sydfasadens många mot gaturummet utskjutande balkonger inskränka den nuvarande ostörda visuella länken mellan stationsbyggnaden och tingshuset. Den utmed Ungersgatan långsträckta husfasaden i kvarteret Kina har måhända med detta i åtanke från början fått indragna balkonger. Det nya huskomplexets balkongsvit i söder bör således helt utgå.

(5)

Gunnar Asplunds tingshus torde kunna ses som ett av denne framstående arkitekts mest betydande arbeten. Endast själva fastigheten är byggnadsminnesförklarad men icke desto mindre är det därutöver väsentligt att också i praktiken beakta hans vision om en av lövträd kantad linjerät axel mellan denna byggnad och stationshuset. Denna "mittaxel" skulle omgärdas genom en rad "av glest stående, klippta alléträd", en i nutiden för miljö och klimat värdefull tillökning, utmed hela den långa gatusträckningen. I Vård- och underhållsplanen för tingshuset betonas vikten av att Asplunds intentioner tillgodoses: "I området framför stationshuset har i dag inga sådana hänsyn tagits". På det planerade "Malborktorget" kommer inte heller några "sådana hänsyn" till synes.

(6)

Mittemot stationshuset skall "en social yta, som välkomnar resande till staden" etableras. Här utlovas "ett fantastiskt solläge". På baksidan blir det i skuggan av tornet troligtvis betydligt mindre utrymme för solsken. Vad värre är att "en avskild bostadsgård" inklusive del av en förlängd Järnvägspark "blir en del av ett större grönt rum ... där man träffas och umgås", som exklusivt skall reserveras för de boende. "Bostadsgården ligger på kvartersmark och kommer därmed inte vara allmänt tillgänglig"!

(7)

En bostadsparkering avses inrättas i norr. Det förutskickas att ett utökat antal platser för bilar kan tillskapas genom att bygga ett nedsänkt parkeringsdäck. Fornminnesföreningen är ytterst tveksam till detta projekt, som rimligtvis blir ett störande ingrepp i en stad, där småskalighet i övrigt betonas. Ett fruktbart koncept finns ju redan via den utökade, närbelägna och funktionella parkeringsytan för exempelvis dagpendlare, som nyligen tillskapats längs med Bredgatan.

(8)

Om eventuellt befintliga fornlämningar inom det egentliga planområdet har detaljplanen inte något substantiellt att redovisa. Det är för vårt

vidkommande sålunda ytterst angeläget att särskilt erinra om att lämningar efter ett medeltida kapell tillägnat stadens lokala skyddshelgon S:t Enevald kan vara lokaliserat till någon del av den för bebyggelse avsedda arean. Kapellet, vilket under senmedeltiden regelbundet torde ha besökts av såväl kunligheter som stora skaror pilgrimer, måste uppfattas som nära relaterat till den - trots de under ett århundrade ständigt återkommande diskussionerna i detta ämne - fortfarande inte utgrävda brunnen i Järnvägsparken. Att i planen inte erforderligt, sakkunnigt och seriöst inkludera närområdets potentiella betydelse för projektets genomförande är för oss nästintill obegripligt.

(Slutligen)

I sina kommentarer till vår tidigare granskning av "Malborkplanen" anför stadsarkitektavdelningen i "förtätningsfilosofisk" anda att en alternativ grön oas för oss alla inte skulle bidra "till stadsmässigheten". Begreppen stad och stadsmässig är annars ur semantisk och dessutom ur praktisk synvinkel i högsta grad mångtydiga termer, som naturligtvis betyder olika från människa till människa. Något monopol på en normerande definition äger som väl är inte någon.

I viss utsträckning framskyftar i planbeskrivningen också en något anakronistisk historieuppfattning om "det gamla Sölvesborg". Ännu omkring sekelskiftet 1900 utgjorde Sölvesborg en "agrar köpstad" där, som provinsialläkaren i Blekinge Carl Dahlberg 1898 konstaterade, "flertalet af stadens invånare äro landbrukare och staden alldeles öfverfull af stallar och ladugårdar". Sist av länets städer förbjöds här generellt svinhållningen först 1899. Att intala sig själv och andra att den medeltida staden Sölvesborg präglades av samma byggnadskultur och funktionsförutsättningar som de nordtyska hansestäderna är givetvis missvisande. Hosaby, som var den största byn på Listerlandet, hade under senmedeltiden sannolikt både fler invånare och en mer tät bebyggelse än staden.

I en annan kommentar, som tyvärr närmar sig att riskera överskrida gränsen för tendentiös användning av förhastade slutsatser, sägs: "En stad är i ständig förändring och måste hela tiden anpassa sig till nya tiders ideal och behov. Hänsyn måste tas till det befintliga samtidigt som nya visioner och arkitektur måste ges plats". Ja, vi delar till fullo denna tankestruktur, men den rymmer i sig inte några i sak klart redovisade eller trovärdiga skäl till varför just planförfattarnas verklighetssyn utgör den enda tänkbara. Allt väsentligt som står i strid mot denna torde därför kunna förväntas bli utmålade som att vara emot det som både vederbörandes personliga värderingar och det påstådda "tysta" flertalet för anser vara det enda rätta.

När väl det definitiva, "skarpa" förslaget till gällande detaljplan av stadsarkitektavdelningen expedierats till byggnadsnämndens ledamöter, kommer dess innehåll i alla sina delar under rådande ordning hemlighållas

för allmänheten intill dess byggnadsnämnden fattat sitt beslut och protokollet i detta ärende efter en vecka justerats, såvida nu inte kammarrätten i Jönköping förklarar sig vara av en annorlunda mening. Detsamma kommer givetvis även att bli fallet beträffande "Vitahallsprojektet".

Kommentar

Planområdet utgör ett stationsnära, centralt läge där behovet av bostäder kan tillgodoses genom medveten markanvändning och resurshushållning med ytor. Det är viktigt att värna stadens parker och grönområden och inte bygga igen dem men denna plats utgör till stor del hårdgjord mark med en öppen parkeringsyta, tidigare bensinmack med förorenad mark. Här finns en vänortsplats som dock tas i anspråk men det har bedömts viktigare för stadsbilden att knyta ihop ett utglesat gaturum, då staden har vuxit och sträckt ut sig. Det finns dessutom grönområden inom nära avstånd – Järnvägsparken, Ariel- och Grodparken.

Den angivna nockhöjden utgår från grundkartans nollnivå och inte marknivån. Se jämförelse av höjden med bebyggelsen i kvarteret Ålen och Innerhamnen i kommentarerna till Blekinge museum.

Användningsgränsen för planerad bebyggelse tar upp linjen för fastighetsgränsen längs med Ungersgatan. Eventuella balkonger kan komma att sticka ut över allmän plats för gång, cykel och torg. För att reglera så att de inte gör intrång på siktstråket regleras att de maximalt får sticka ut 1,4 m från fasad. I en förlängning norrut innebär det att siktlinjen påverkas för ungefär halva trottoaren på Ungersgatan. Trädgårdsgatan är idag breddad i den södra delen mot ICA till fördel för utökad trafik och större fordon till resecentrum och därmed har del av den markerade axeln tyvärr gått förlorad.

På kommande sida är två fotografier som visar siktstråket mellan tingshuset och stationshuset. Det översta fotot är taget österut i korsningen Ungersgatan/Nygatan medan det nedre är taget västerut från stationshuset. Planområdet ligger till höger i den undre bilden. Den stolpe med skylt för övergångsställe och väjningsplikt som står på höger sida om gatan i den undre bilden står utanför, söder om planområdet. Avståndet från stolpen till den föreslagna kvartersmarken är ca 4,5 m i vilket balkonger får sticka ut högst 1,4 m. Den tillkommande bebyggelsen bör därmed inte rimligen påverka siktstråket.



Alla bostäder behöver en mer privat zon för uteplats mm och den föreslagna bostadsgården är inte en grön park idag utan, en del av parkering och cykelparkering.

Behovet av arkeologiska utredningar i planarbetet har stämts av med länsstyrelsen som inte har sett något behov för detta. Om fyndigheter påträffas ska arbetet genast avbrytas och anmälas till länsstyrelsen. Information om

Genom att skapa parkeringsmöjligheter i flera plan kan mindre markyta tas i anspråk för bilen. Se kommentar till HSB Brf Järnvägen i Sölvesborg angående parkering.

Sakägare, bostadsrättshavare m.fl.

LA och MA

Vårt största problem som relativt nyinflyttad är att finna en p-plats i närhet av bostad. Tyvärr har inte vår bostadsförening reserverade p-platser vilket

hade underlättat väsentligt för oss. Det blir mycket körande i stan för att finna plats och lång väg att bära in kassar osv.

När nu detta bygge kommer igång är det av stor vikt för oss att få tillgång till fast p-plats i närhet av bostad.

Kommentar

Aktuellt planförslag ger möjlighet att reservera platser för boendeparkering, detta sker i samråd med markägaren.

SA

Härmed inkommer undertecknad ytterligare på den tilltänkta Hydrotomtens area/yta som benämns i Sölvesborg 4:9 och Sölvesborg 4:5 samt inkl Malborksplatsen som Vi vill ha orörd se mer info i [].

Småskalighet; Lageråsanda & kutym.., idyllen Sölvesborg utav naturliga skäl innebär för namne/SA Att så skall det förbli med sjöstaden vid kustrensans Eldo Rado på fortsatt struktur i Danskheten. Vi är och inte ska vara någon storstad typ Stockholm/Göteborg/Malmö eller liknande avart med sina fula ingrepp i centrummiljön, som helst anpassar närbelägen bebyggelse av etik/moral & vett/etikett utav utformning/stil/proportion etcetera. Jag ”köper” parkeringsdäckets helhet vid parkeringsplatsen bredvid det (vinklade) hyreshuset längs Järnvägsgatan/Köpmansgatan. Liksom även egenskaperna i personer som i olika beteenden skapar förutsättningar till framtida positiva möjligheter men helst av sunt förnuft med långlevande invånare på ökad ansträngning/ambitioner/engagemang i rätta avater... varpå rötterna förgrenas vidare i kulturhistoriska vibbar emot grova schabrakhus i sanitär olägenhet. Referensens utveckling finns noterat i stadsarkitektkontorets skrifter/dokument/handlingar & dylikt med vad Vi tycker & tänker om senaste tidens fyrkantigheter till lådbenygghelser med skyltfönster & negativ påverkan i samhällets norm. Vi önskar Oss i förhoppningarnas välsignelse Att Ni väljer Rätt väg via beslutet som helgar medlet i Kommunens regi på Att Mitt förslag passar mycket bättre in på bildens plats än det föreslagna nymodighets groteska ”skithus” som absolut inte skall få förekomma här i stan alls om Jag fick råda bot & bättringar i positionens rum som har snickarglädjens signum..! [Malborksplatsen vill Vi ha kvar på annan utsmyckning såsom en snapphanare med gevär i blicken].

Några frågor? Faktauppgifter? Anmärkningar? Synpunkter? Rekommendationer? Noteringar & dyl? Medsänder även utförligare utav PR-bladet; AO-Blankett-20 & AV för om Ni känner på att namnes/SA:s/undertecknads redovisning kan leda till dylikt arbete/jobbs/ tjänstgörande inom Byggbranschen, så är Vi everinnerligt mycket tacksam för en eller i annan beställning/uppdrag som möjliggör yrkets vägnars

inriktning på läst(en). Övrigt håller Vi stenhårt till tidigare överlämnad yrkad information..!

Kommentar

Till yttrande bifogades beskrivning av tjänster som den yttrandes företag kan bistå kommunen med samt beställningsbroschyr och allmänna villkor. Då detta inte berör planförslaget i sak har det inte tagits med i granskningsutlåtandet.

Se kommentarer till Blekinge museum angående förslagets anpassning till stadens småskalighet och volym.

PG

Idag är Järnvägsgatan Sölvesborgs mest trafikerade gata, vilket medför stort trafikbuller med avgaser och dålig miljö som påverkar närboende. Att bygga ytterligare parkeringsplatser och parkeringsdäck ökar problemen för buller och avgaser som leder till ökad ohälsa. Nu sommartid när det är varmt, så märks detta speciellt mycket vid vädring och öppet fönster p g a solvärmen. Antalet bilar ökar dessutom mycket under sommarmånaderna, då många med sommarbostäder passerar fastigheten järnvägen för att handla på bl a ICA och COOP. Vad jag kan se har det inte gjorts någon bullermätning juni-aug, ej heller för avgasutsläpp.

När det gäller att bygga högre än två våningar kommer att störa stadsbilden och förfula staden. Ny byggnad bör ej vara högre än ICA-butiken. Förtätning av byggnader skapar problem med ljusförhållanden förlorande av den pittoreska stadsbilden etc. Ta Kristianstad som varnande exempel avseende förtätning av stadsbebyggelse där Galleria Boulevard som förfulat stadsmiljön och anses som en av Sveriges fulaste byggnader numera.

Kommentar

Kommunen mäter kontinuerligt luftkvaliteten i staden. Mätningen sker vid korsningen Järnvägsgatan/Repslagaregatan där trafiken är intensivast. Kommunen har inte uppmätt några överskridna halter.

De högsta bullernivåerna inträffar när trafikintensiteten är som störst, det vill säga under rusningstrafik, mellan kl 7-9 på morgonen och 15-17 på eftermiddagen. Även om den totala trafikmängden ökar under sommarmånaderna är pendlingstrafiken till och från skola och arbete lägre och trafikrörelserna mer jämt utspridda under dagen. Trafikmätningen utfördes under maj och innefattar därmed rusningstrafiken.

Stor omsorg har lagts på planbestämmelserna som reglerar byggnadens utseende. Se även kommentarer till Blekinge museum gällande gestaltning och volymer.

Revidering av planförslaget

Inkomna synpunkter under granskningen har, förutom vissa redaktionella ändringar, medfört följande förändringar av planförslaget inför antagandet:

- Planbeskrivningen uppdateras angående hantering av förorenade massor och befintlig bebyggelses höjd.
- Planbeskrivningen förtydligas med riktlinjer för markanvisning.
- Planbestämmelsen b_1 har getts beteckningen f_6 .
- Bestämmelse som säkerställer uteplats mot ljuddämpad sida har införts på plankartan.
- Planbestämmelsen angående balkonger (f_2) har tydliggjorts att dessa får sticka ut över allmän plats.
- Planbestämmelse angående marknivå har förtydligats med angivande av höjdsystem.

Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda

Följande har kvarstående synpunkter från samrådet och/eller granskningen som helt eller delvis inte har beaktats:

- **Blekinge museum**, endast fyra våningar.
- **HSB Brf Ålen i Sölvesborg**, utsikten för de som har fönster och balkonger mot söder påverkas betydligt.
- **HSB Brf Järnvägen i Sölvesborg**, ingen parkeringsanläggning i två våningar.
- **Sölvesborgs och Listers fornminnesförening**, utnyttja marken som natur, planerad bebyggelse blir allt för dominant och utgör artfrämmande inslag, inte utöka antalet parkeringsplatser, inga balkonger.
- **SA**, bevara cykelparkeringarna och Malborkplatsen, bestrider nuvarande utformning, bygg punkthus istället.
- **GS**, tornbyggnaden förstör helhet och utsikt, stadens karaktär som småstad kommer att gå förlorad.
- **KL**, hänsyn tas inte till befintlig bebyggelse vad gäller hörnhuset höjd och artfrämmande utseende.
- **SN och RN**, putsade fasader och Lageråsfärger istället för tegel.
- **PG**, ökade bullernivåer, vibrationer och luftföroreningar. Sju våningar stör stadsbilden, skymmer befintlig bebyggelse, och påverkar utsikts- och ljusförhållandena.

Stadsarkitektavdelningen

Fredrik Wikberg
Stadsarkitekt

Anna Terning
Planarkitekt/Landskapsarkitekt