

CENTRUMPLANEN

Fördjupning av översiktsplanen
för Ljungby centrum

Antagen av kommunfullmäktige
den 1 september 2009 § 81



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	5
BAKGRUND.....	7
Ny centrumplan.....	7
Organisation.....	9
TILLÄMPNING AV CENTRUMPLANEN.....	10
BEFINTLIGA PLANER.....	11
ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR LJUNGBY CENTRUM.....	12
BESKRIVNING AV LJUNGBY CENTRUM.....	13
Orten Ljungby då.....	13
Staden Ljungby nu.....	13
Samhällsservice.....	15
Handel och service.....	15
Industri och verksamheter.....	16
Trafik och kommunikation.....	17
Grönytor.....	19
Stadskarakter.....	21
BEFOLKNING OCH NÄRINGS LIV.....	22
PLANFÖRSLAG.....	24
ETT LEVANDE CENTRUM.....	25
Den goda staden.....	25
Handel och service.....	25
Industri och verksamheter.....	25
En sammanhållen stad.....	25
Bebyggelsestruktur.....	26
Bostäder.....	26
Förnyelseområden.....	27
ETT ATTRAKTIVT CENTRUM.....	34
Parker och grönområden.....	34
Kulturmiljö.....	35
Stråk och mötesplatser.....	36
Stadsmiljöfrågor.....	38
Toalett.....	40

EN BRA TRAFIKMILJÖ	41
God tillgänglighet	41
Gator och allmänna platser	41
Gång- och cykeltrafik	41
Ny struktur i gatenätet	42
Parkering	48
Tillgänglighet	49
Planarbete för barn- och ungdomar	49
GENOMFÖRANDE	50
Kommunal mark	50
Allmän platsmark	50
Privatägd mark	50
Delområden	50
Teknisk försörjning	51
Prioritering	51
Ekonomi	53
Detaljplaner	53
Föreslagna åtgärder	53
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	55
Miljöbedömning	55
Trafikkonsekvenser	55
Sociala aspekter	58
Kulturmiljön	59
Ekologiska konsekvenser	59
Miljömålen	61
Nollalternativ	62
Sammanfattning	62
UNDERLAGSMATERIAL	63
Planer och utredningar	63
Bilaga 1	Illustration av järnvägsområdet
Bilaga 2	Illustration av stadskärnan
Bilaga 3	Illustration av ån Lagan m.m.
Bilaga 4	Karta över föreslagen markanvändning

SAMMANFATTNING

Fördjupning av översiktsplanen

Centrumplanen görs som en fördjupning av översiktsplanen för Ljungby centrum. Centrumplanen visar på hur kommunen ska utvecklas i framtiden. Den är inte juridiskt bindande men är vägledande vid bland annat detaljplanering, bygglov-givning och utformning av torg och gator.

Mål

Målsättningen med centrumplanen är att

- Ljungby ska ha ett levande centrum
- Ljungby ska ha ett attraktivt centrum
- Ljungby ska ha en bra trafikmiljö

Planförslag

Planförslagen finns redovisade kortfattat som bilagor i kartform sist i centrumplanen.

Järnvägsområdet

Järnvägsområdet utgör en möjlighet till ny bebyggelse. Det kommer även att hysa busshållplats och parkeringsplats. Detta gör att stadskärnan, kvarteren Garvaren och Hammaren binds samman.

Området söder om järnvägen

Området söder om järnvägen förnyas successivt under lång tid. Det handlar om bostäder, centrumverksamheter och icke störande verksamheter.

Kvarteret Aspebacken

Kvarteret Aspebacken med Stålgjuteriet är ett omvandlingsområde för företrädesvis bostäder.

Skånegatan

Skånegatan får ökad betydelse som infartsgata till centrum. Det sker genom att den ansluter direkt till Hammarrondellen och dras rakt fram vid Salutorget.

Fabriksgatan

Fabriksgatan förlängs till Stationsgatan.

Salutorget

Salutorget förblir platsen för torghandel.

Tydligare gångpassager

Det är viktigt att få ner hastigheten och skapa tydligare gångpassager. Det handlar om gångpassager vid bland annat "Posthörnan", längs med Drottninggatan och Stationsgatan.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar kompletteras och förbättras på enstaka platser i centrum, till exempel längs Skånegatan och Stationsgatan.

Stora Torg

Torget ska medge en flexibel användning för olika ändamål året runt.

Rune B Johanssons gata

Rune B Johanssons gata föreslås bli gårdsgata. Mellan Rune B Johanssons gata och Ågårdsvägen skapas möjlighet för att anlägga ny parkeringsplats.

Storgatan

Storgatan föreslås bli gårdsgata med större utrymme för fotgängare.

Ån Lagan

Tillgängligheten längs med ån Lagan förbättras vid bland annat kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet).

Stationsgatan

Stationsgatan förstärks som stadens stadsmässiga esplanad med bland annat trädplanteringar och smalare körbanor.

Kvarteret Långraden (mellan Olofsgatan och Stationsgatan)

I kvarteret finns en parkeringsplats som kan rymma ett nytt bostadshus med ungefär 20 bostäder.

Kvarteret Vallmon (vid Oxtorget)

Gårdsförbättring i kvarteret Vallmon kan skapa en gemensam gård för fastigheterna i kvarteret.

Kvarteret Kvadraten

I kvarteret Kvadraten längs med Drottninggatan kan en högre exploatering medges.

Genomförande

En del av förslagen är av kortsiktig karaktär, andra har en betydligt längre tidshorisont.

BAKGRUND

Centrumplanen ska visa hur Ljungby centrum ska utvecklas i framtiden.
Den görs som en fördjupning av översiktsplanen.

Ny centrumplan

Kommunens nuvarande centrumplan är från 1984. Den är till stora delar genomförd och sedan dess har nya planeringsförutsättningar tillkommit. Det aktualiserar behovet av en ny centrumplan.

Fördjupning översiktsplanen för Ljungby centrum

Centrumplanen görs som en fördjupning av översiktsplanen. Fördjupningen av översiktsplanen benämns centrumplanen i dokumentet. Kommunens översiktsplan, som antogs 2006, behandlar hela kommunen.

Plan- och bygglagen

Det är plan- och bygglagen som styr planprocessen för planen. Fördjupning av översiktsplanen handläggs som en översiktsplan enligt 4 kap plan- och bygglagen.

Syfte

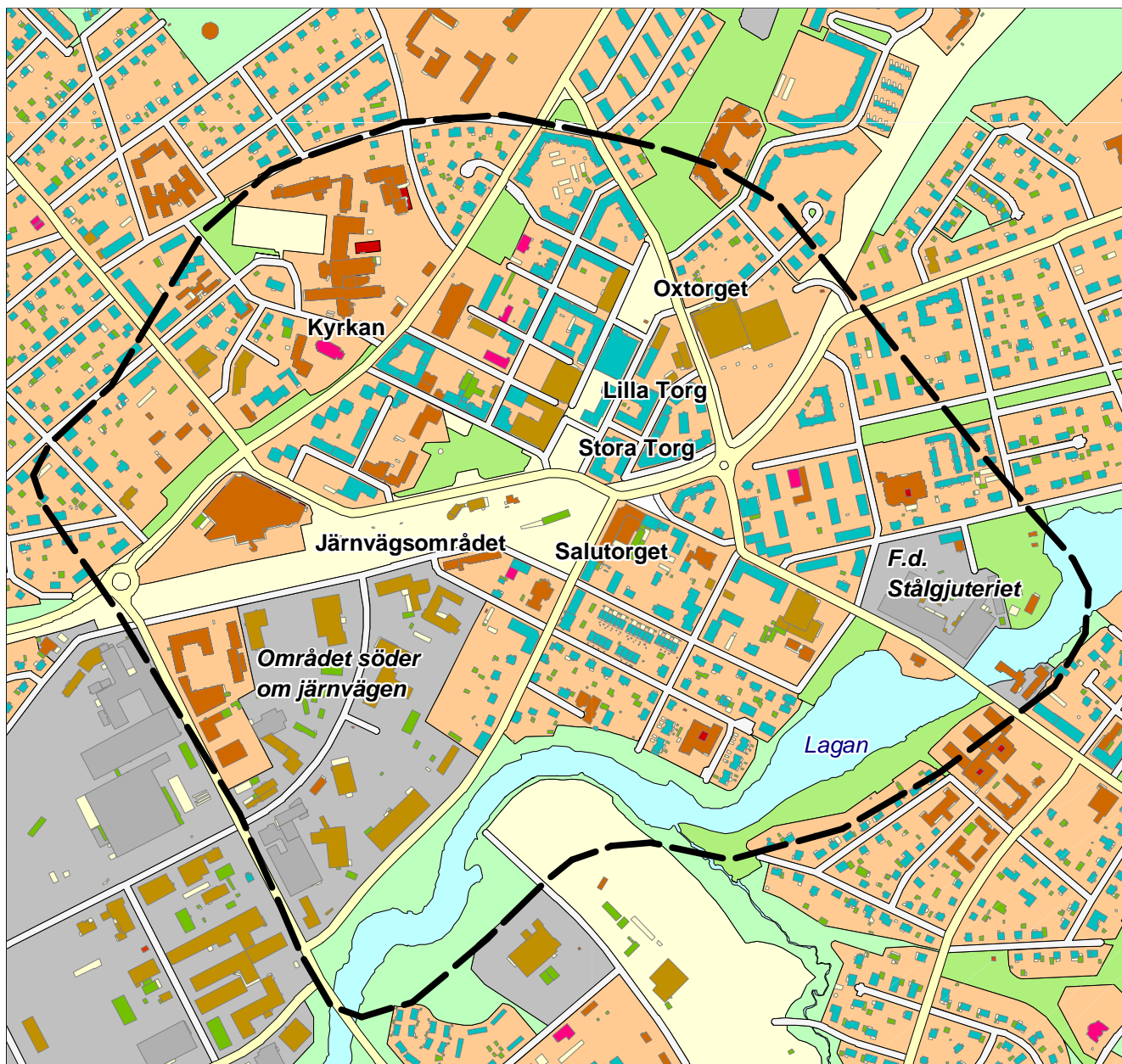
Centrumplanen visar hur kommunen ska utvecklas i framtiden.

Den är inte juridiskt bindande men den ska vara vägledande vid bland annat:

- upprättandet av detaljplaner
- bygglovgivning
- utformning av torg och gator

Omfattning

Centrumplanen omfattar de centrala delarna av Ljungby stad.



Kartan visar den geografiska avgränsningen av centrumplanen.

Tidsperiod

Centrumplanen omfattar perioden åren 2009 – 2025.

Nyttan med centrumplan

Planen kan användas som:

- ett beslutsunderlag för politiker
- en överenskommelse mellan stat och kommun
- en analys av Ljungby centrum i förhållande till dess omvärld
- ett handlingsprogram för Ljungby centrums utveckling.

Organisation

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd för arbetet med centrumplanen.

Styrgruppen

Kommunstyrelsens arbetsutskott, presidiet i miljö- och byggnämnden samt ordförande och vice ordförande i tekniska utskottet är styrgrupp för framtagandet av centrumplanen.

Centrumgruppen

Centrumgruppen är arbetsgruppen för centrumplanen. Den består av kommunala tjänstemän från tekniska kontoret och miljö- och byggkontoret.

Övriga

Samråd om centrumplanen kommer att hållas såväl internt som externt inom kommunen samt med andra kommuner och myndigheter.

TILLÄMPNING AV CENTRUMPLANEN

Allmänna intressen

I centrumplanen redovisas allmänna intressen som till exempel riksintressen.

Enskilda intressen kommer att vägas in vid den mer detaljerade planeringen och vid bedömningar av olika projekt.

Skapar möjligheter

Översiktsplanen är vägledande för kommunens planering av mark- och vattenanvändningen. Planen är ingen åtgärdsplan. Den ska istället förbereda och möjliggöra en tänkbar framtida utveckling.

Människor i alla åldrar ska känna sig välkomna och trivas i Ljungby centrum. Centrumplanen är inte juridiskt bindande. Planen skapar möjligheter men kan inte garantera ett genomförande av förslagen.

Avvägning mellan olika intressen

Centrumplanen är ett underlag vid en avvägning mellan olika intressen. En värdering och prioritering av olika intressen och värden kan ibland få vänta till en mer detaljerad planeringsprocess.

Ändrade förutsättningar

Förutsättningar för mark- och vattenanvändningen kan förändras snabbt. Konjunkturförändringar kan innebära ökad eller minskad efterfrågan på mark för boende och näringsverksamhet. Nya EU-direktiv och ny lagstiftning kan komma att förändra förutsättningarna för markanvändningen. Det innebär att kommunen måste ha en beredskap om översiktsplanens intentioner skulle bli omöjliga att genomföra. Kommunen behöver också ha en beredskap för att bebyggelsestrycket kan komma att öka. Denna beredskap gäller för bland annat markköp och planläggning.

BEFINTLIGA PLANER

Inom ramen för centrumplaneringen har ett antal planer tagits fram.

Kulturmiljöplanen för Ljungby centrum

Kulturmiljöplanen som antogs 2002 syftar till att lyfta fram bebyggelsens kulturvärden och tydliggöra dem.

Grönstrukturplanen för Ljungby stad

Grönstrukturplan för Ljungby stad som antogs 2002 syftar till att analysera de olika grönområdenas för staden.

Belysningsplan för Ljungby centrum

Belysningsplanen har som mål att se över den kommunala belysningen i Ljungbys centrala delar.

Ställningstagande

Kulturmiljöplanen, Grönstrukturplanen och Belysningsplanen fungerar som underlag i planeringen. Planeringen syftar till att väga olika intressen mot varandra, ibland motstående intressen. Det innebär att även om intressen/områden finns redovisade i olika antagna planer ges inte alltid dessa företräde i planeringen. I centrumplanen har en avvägning gjorts gentemot dessa befintliga planer.

ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR LJUNGBY CENTRUM

De övergripande målen fungerar som ledstjärnor i centrumplanens olika delar och förslag.

Ljungby centrum ska ha ett attraktivt centrum

- Centrum ska vara stadens finrum.
- Bebyggelse, gaturum och grönområden ska samverka till en tilltalande och bra miljö.
- Ljungby ska vara en trygg stad.

Ljungby centrum ska ha ett levande centrum

- Människor i alla åldrar ska känna sig välkomna och trivas i Ljungby centrum.
- Det ska finnas ett brett utbud av handel och service i centrum.
- Antalet bostäder i centrum ska öka.

Ljungby centrum ska ha en bra trafikmiljö

- Trafikmiljön ska vara bra och ha en god tillgänglighet.
- Vägnätet ska vara tydligt med bra orientering.
- Fler människor ska åka buss, gå eller cykla till centrum.

BESKRIVNING AV LJUNGBY CENTRUM

Kapitlet beskriver kortfattat Ljungbys utveckling.

Orten Ljungby då

Gästgivaregård

Lagadalen, området längs med ån Lagan, befolkades tidigt. Gästgivaregården vid Gamla Torg kom till under 1300-talet och utvecklade Ljungby till en viktig handels- och mötesplats för resenärer och ljunbybor.

Järnväg

1828 blev Ljungby köping i hård konkurrens med samhället Lagan. Under hela 1800-talet försköts centrumets tyngdpunkt från Gamla Torg till Storgatan och Stora Torg. Järnvägens tillkomst i slutet av 1800-talet bidrog, som i så många andra orter i Sverige, till en betydande expansion av Ljungby köping. Under de kommande årtiondena blev bebyggelsen mer stadsmässig som till exempel Storgatans ståtliga fasader. Ljungby hade, när staden fick stadsrättigheter 1936, ungefär 5 000 invånare.

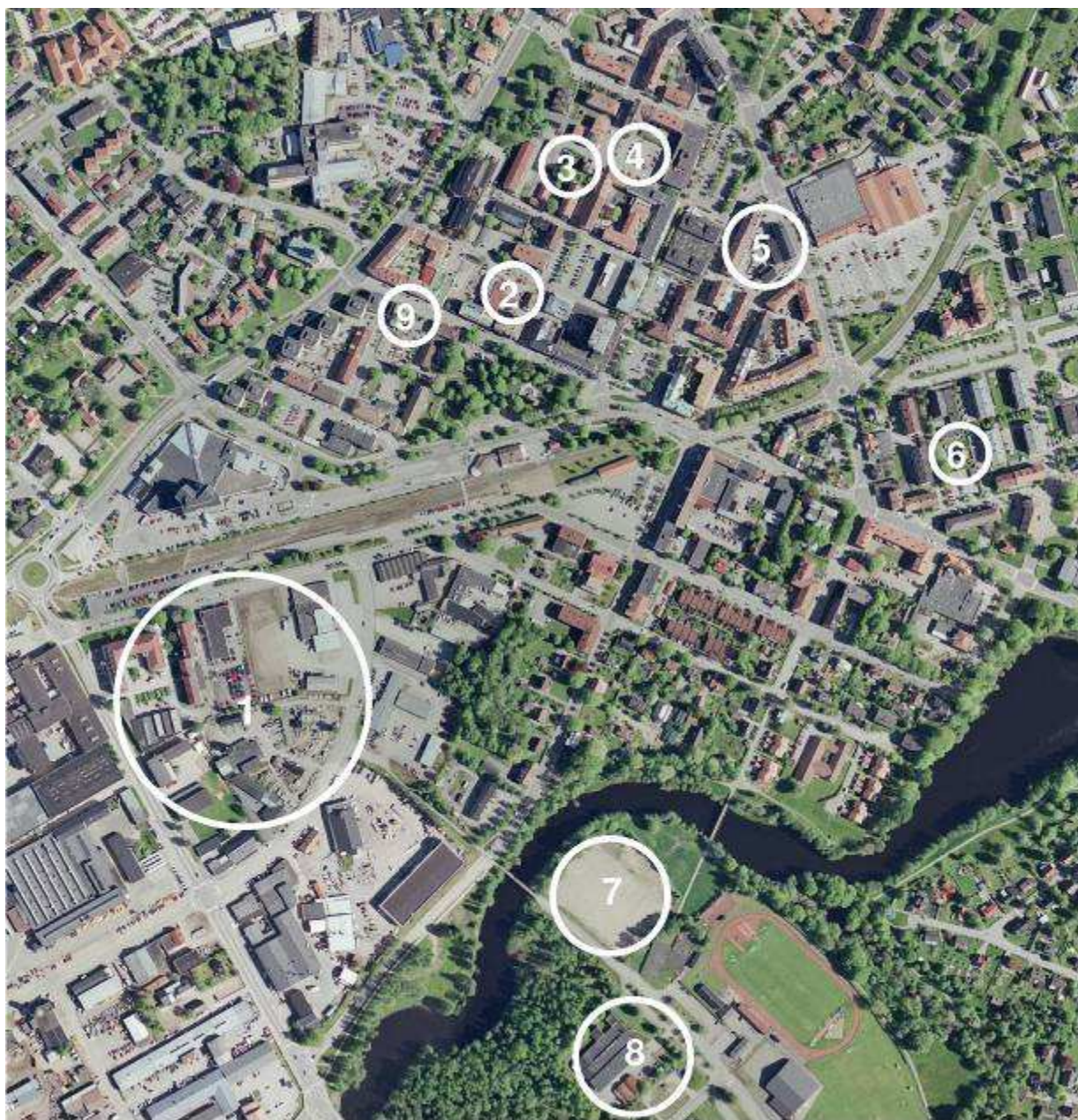
Stadsbrand

Den centrala delen av Ljungby domineras av tidstypisk 1950 och 1960-talsbebyggelse. Två bränder har bidragit till den moderna stadsbilden. Den stora stadsbranden 1953 ödelade stora delar av centrum. Stadshotellet brann 1960. Förutom tillskapandet av Lilla Torg förändrades inte kvartersstrukturen i centrum nämnvärt. Däremot kom staden, på grund av bränderna, att präglas av 1950- och 1960-talets arkitektur med byggnader i sten och betong.

Staden Ljungby nu

Plan- och byggprojekt

Under de senaste åren har flera byggprojekt kommit igång i centrum. Det handlar om obebyggda ytor eller förnyelse inom befintliga kvarter. I vissa fall har gällande detaljplan möjliggjort ny bebyggelse, i andra fall har en planändring varit nödvändig. Det finns även obebyggda byggrätter där gällande detaljplaner möjliggör byggnation.



Plan- och byggprojekt i Ljungby centrum		
Nr.	Område/kvarter	Användning
1.	Kvarteret Hammaren	Centrum m.m.
2.	Kvarteret Södra Ljungkullen	Bostäder, handel, kontor
3.	Kvarteret Biet	Bostäder
4.	Kvarteret Sländan	Bostäder
5.	Kvarteret Kometen	Bostäder och centrum
6.	Kvarteret Kvadraten (vid Missionskyrkan)	Bostäder
7.	Kvarteret Bandybanan (Grusplanen)	Bostäder
8.	Kvarteret Nälen	Bostäder
9.	Kvarteret Nedre Stenbacken	Kontor respektive handel

Samhällsservice

I Ljungby centrum finns en koncentration av såväl kommunal, regional som statlig service. Ljungby lasarett och vårdcentral ligger i direkt anslutning till centrum.

Under de senaste decennierna har stora effektiviseringar och centraliseringar inneburit att flera av dessa verksamheter har flyttat eller minskat sin verksamhet. Tingsrätten och BB är sådana exempel.

Utbildning

Inga grundskolor finns inom centrumområdet, däremot finns ett par förskolor. Under senare tid har en högskola med inriktning på informationslogistik etablerats på Garvaren, som är ett samarbete mellan Växjö universitet, Halmstad och Jönköpings högskolor samt näringslivet och kommunen. Även kvalificerade yrkesutbildningar huserar på Garvaren.

Fritid och nöjen

I centrum ligger flera restauranger, nöjesställen, kaféer och en biograf. Biblioteket ligger strax utanför centrum. Ljungbergsmuseet ligger längs med ån Lagan. Hållplats Hammaren, som ligger i kvarteret Hammaren, är en knutpunkt för föreningslivet i Ljungby.

Handel och service

Handelsutbudet är någorlunda varierat i Ljungby centrum och de flesta branscherna finns representerade. Det finns en blandning av lokala handlare och större kedjor. De familjeägda affärerna är fortfarande en viktig del i Ljungby centrum.

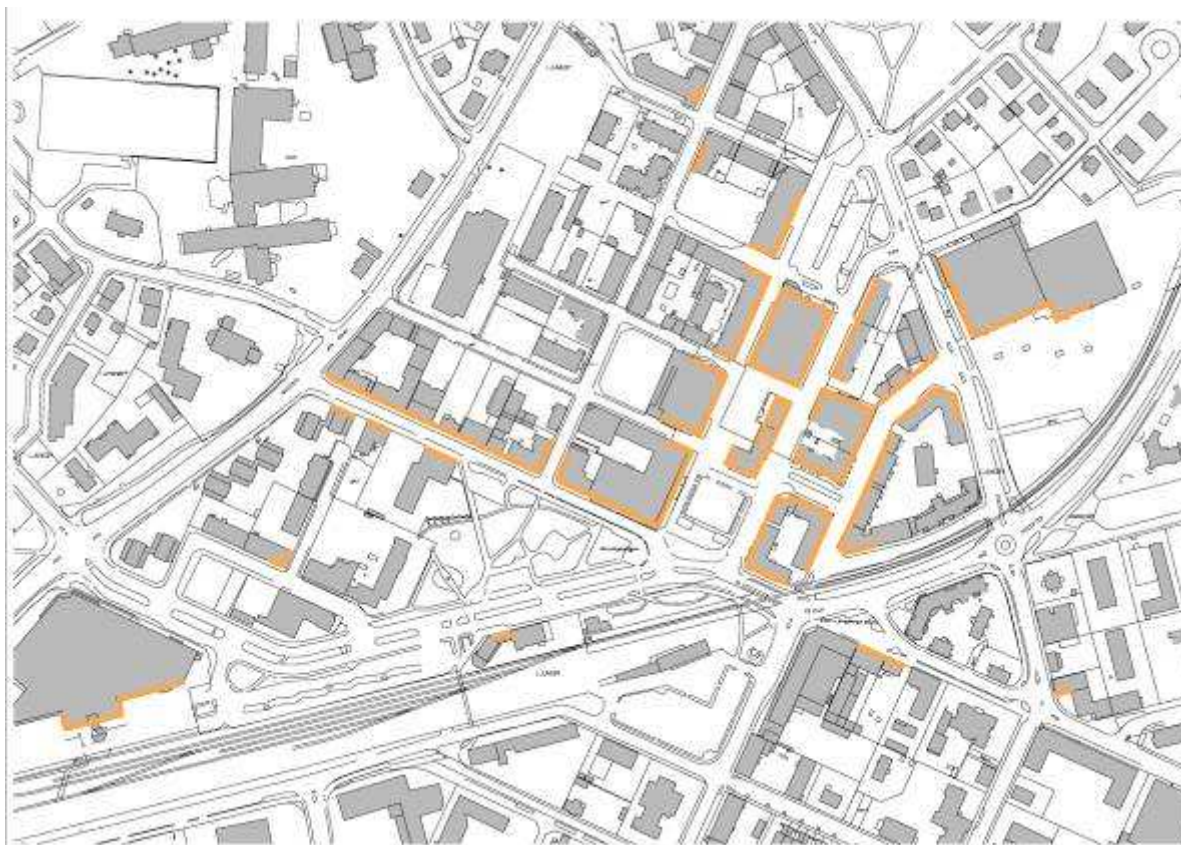
I Ljungby kommun är två av de största matvarubutikerna lokaliserade till Ljungby centrum, i kvarteren Violen (ICA Maxi) och Garvaren (Hemköp).

Det kommersiella centrumet är relativt utspritt. De kommersiella stråken löper från Storgatan genom gå- och gårdsgatorna till handelsområdet i kvarteret Violen. När byggnationen i kvarteret Kometen med nya butiker och bostäder blivit färdigbyggd kommer detta stråk att förstärkas.

Garvaren, som från början var tänkt som ett köpcentrum i centrala Ljungby, ligger för långt från centrum för att fungera som en integrerad del av det kommersiella centrumet.

Handelsindex

Ljungby kommun har ett utflöde av köpkraft. Utflödet är större för sällanköpsvaror (volymhandel och shopping) än för dagligvaror (livsmedel). Även om Ljungby kommun har ett utflöde av köpkraft, så har omsättningen för handeln ökat med nästan 20 procent den senaste fem åren.



De gulmarkerade områdena utgör idag viktiga kommersiella stråk i Ljungby.

Hårdnad konkurrens

Utvecklingen för detaljhandeln är tydlig i Sverige idag med en kraftig expansion av köpcentra och volymhandelsområden. Handeln i centrumkärnorna har däremot inte ökat lika snabbt. För Ljungby centrum har konkurrensen hårdnat de senaste åren med stora externa handelsområden i bland annat Växjö, Halmstad och Jönköping. Det planeras nu för externa handelsområden i Markaryd och Värnamo. Även i Ljungby, vid södra infarten, planeras det för ett extern handelsområde.

Industri och verksamheter

Av tidigare hantverk i centrala Ljungby finns inte mycket kvar. Däremot finns det industriverksamheter i direkt närhet till centrum, dels i kvarteret Aspebacken (stålgjuteritomten), dels i det stora verksamhetsområdet söder om järnvägen med skiftande innehåll. Här finns alltifrån handel och bostäder till tyngre industri. Dessa områden ligger centralt och attraktivt i Ljungby. Synen på närhet mellan industri och bostäder/centrum har över tid förändrats. Idag strävar kommunen efter att skilja mellan bostäder/centrum och industriverksamheter. Närheten kan medföra olägenheter i form av buller, lukt eller transporter.

Trafik och kommunikation

Biltrafik

Bilnehavet i Ljungby kommun är större än i jämförelse med riket i stort. Det kan förklaras med att Ljungby är en till ytan stor kommun. Trafikstrukturen är ett uttryck för Ljungbys framväxt och samhällets skiftande ideal. De centrala delarna av centrum utgörs av en kvartersstad med tydliga gaturum. Stationsgatan tillkom som ett tidstypiskt uttryck för att förstärka stadsmässigheten i staden längs med järnvägen. Drottninggatan, Stationsgatan och Märta Ljungbergsvägen, som omringar de centrala delarna, har under 1900-talets andra hälft utvecklats till storskaliga trafikrum med god framkomlighet för bilisterna.

Vissa viktiga gångpassager i centrum är otydliga. Det handlar till exempel om gångpassager mellan Stora Torg och Salutorget, mellan kvarteret Violen och stadskärnan samt över Stationsgatan.

Trafiksiffror

Drottninggatan, Märta Ljungbergsvägen och Stationsgatan är de mest trafikerade gatorna med 5 000 – 11 000 fordon per dygn. Framkomligheten längs gårdsgatorna är begränsad och trafiken därmed inte så omfattande.



Kartan visar ungefärlig trafikmängd per dygn i Ljungby centrum.

Järnväg

Tidigare var Ljungby en knutpunkt för järnvägen med två järnvägssträckor, Vislanda – Bolmens järnväg och Skåne – Smålands järnväg. Idag är järnvägarna nedlagda och förutom mot Värnamo är spåren borttagna. Järnvägen mellan Ljungby och Helmershus (Värnamo) lades formellt ner i början av 2009.

Europabanan är ett projekt med målsättningen att binda samman Hamburg med Stockholm med ett höghastighetståg. Projektet drivs av föreningen Europakorridoren AB i vilken bland annat Ljungby kommun ingår. Principen för sträckningen är Europabanan följer E4:an så nära som möjligt. Det bedöms inte som samhällsekonomiskt rimligt att planera för en tunnel genom centrum.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en förutsättning för en väl fungerande stad, kommun och region. I framtiden kommer behovet av en god kollektivtrafik med största sannolikhet att öka, dels för att verka för ett hållbart transportsystem, dels för att allt fler arbetspendlar. Ljungby busstation är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Skoltrafiken är en viktig del av bussresorna. Landsbygdstrafiken är omfattande. Även förbindelserna med Värnamo, Växjö, Markaryd och Halmstad utgör en väsentlig del av kollektivtrafiken. Lokaltrafiken inom Ljungby stad har en låg turtäthet. Fjärrbussar mellan bland annat Malmö och Stockholm angör Ljungby busstation.

Gång- och cykelnät

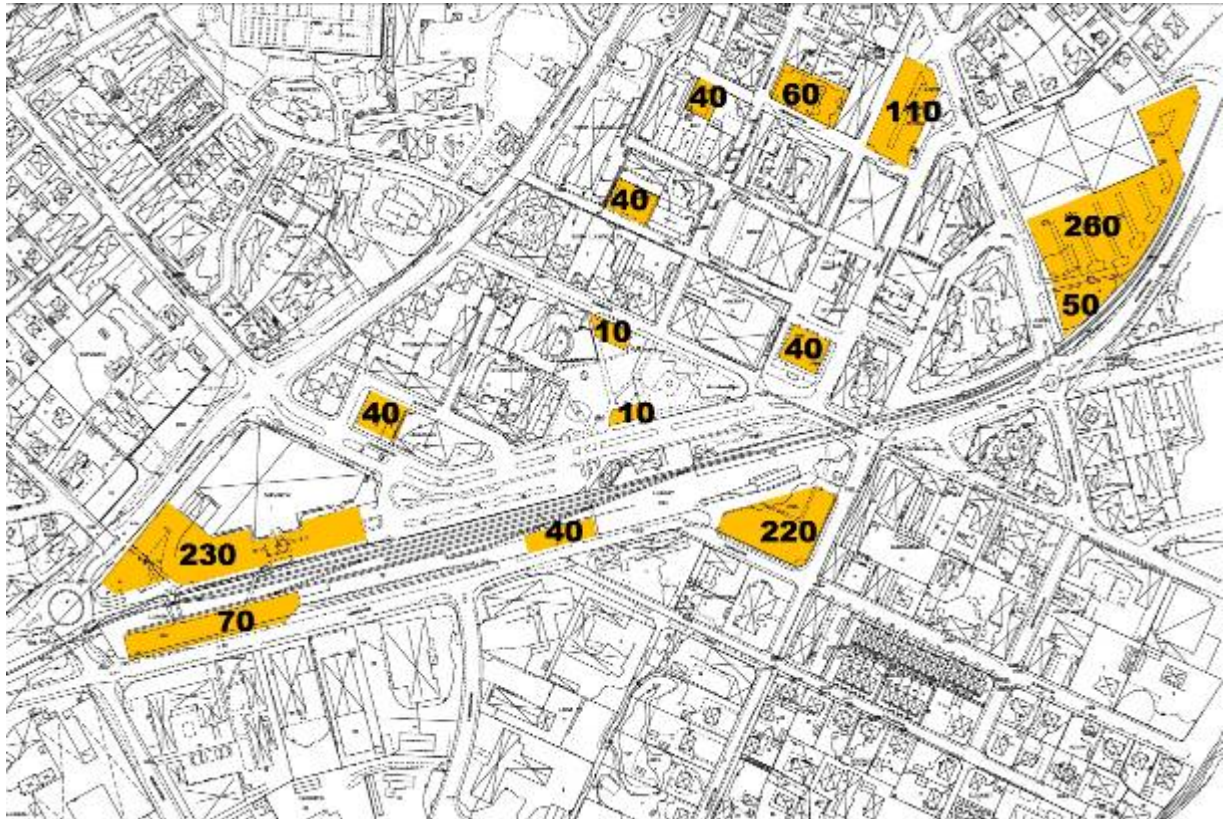
Ljungby planerade tidigt för ett sammanhängande gång- och cykelnät. Det är idag väl utbyggt med tydliga stråk och målpunkter. På flera gator i centrum samsas både bilar och cyklar i ett så kallat blandtrafiksystem eftersom målpunkterna är många och utrymmet är begränsat.

Parkering

Parkeringsfrågan är viktig för tillgängligheten till stadskärnan, i synnerhet i Ljungby som är en stor och glesbefolkad kommun. Oxtorget, Stora Torg, Salutorget, kvarteren Violen, Garvaren, Månen och järnvägsområdet utgör de viktigaste parkeringsplatserna i centrum. Utöver detta finns det ett antal mindre parkeringsplatser, parkeringsgarage samt parkering längs med gatorna. I de centrala delarna av centrum finns det ungefär 2 300 parkeringsplatser, varav ungefär 500 platser behövs för de boende enligt gällande parkeringsnorm.

Parkeringsutredning

Tekniska kontoret gjorde 2007 en parkeringsutredning. Enligt parkeringsutredningen är beläggningen av parkeringsplatserna inte särskilt stor. Utredningen visar att antalet parkeringsplatser mer än väl täcker behovet. Införandet av parkeringsskiva har bidragit till en ökad rotation på parkeringsplatserna.



Kartan visar större parkeringsplatser i Ljungby centrum.

Offentliga platser

Ljungby har flera torg eller öppna platsbildningar i centrum. Torgens användning har skiftat över tid. Stora Torg, Oxtorget och Salutorget används idag för parkering, även om Salutorget även används för torghandel. Lilla Torg är det enda torg som används som en bilfri mötesplats med uteservering, mobila kioskvagnar, bänkar och planteringar mitt i det kommersiella centrat.

Beläggning och nivåer på stadens gator varierar. Bland annat Stora Torg har nivåskillnader med en variation i markbeläggningen.

Grönytor

Parkmiljöerna är viktiga för möjlighet till promenader, motion och spontan idrott. De har även stor betydelse för trivsamteten i stadsmiljön med trädkantande gator, buskage och blomsterplanteringar.

Järnvägsparken är stadens ”finpark”. För några år sedan genomgick Järnvägsparken en rejäl upprustning. Då fick parken ny belysning och träd och buskar togs bort för att göra den ljusare och tryggare.

Månsabacken längs med Märta Ljungbergsvägen består av en grön kulle med en runsten. Vintertid används parken som pulkabacke.

Brunnsparken har stor betydelse för centrum och kringboende. Parken kan dock upplevas som ett grönt gång- och cykelstråk och inte som en park för lek och rekreation.

Hembygdsparken är en varierad park med äldre byggnader, samlingslokal, utomhusscenen, dansbana och lekplats. Däremot ligger den något undanskymd. Strax norr om en hembygdspark finns en mindre badplats med brygga. Längs med kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet) är tillgängligheten längs ån bruten.

Ljungby Gamla Torg och området kring kyrkan är gröna områden längs med Märta Ljungbergsvägen.

Ovanligt många gator i Ljungby stad är trädplanterade. Dessa utgör viktiga visuella inslag i stadsmiljön.

Ån Lagan

Ån Lagan bildar ett grönt stråk genom hela Ljungby stad. Utmed ån i de centrala delarna finns ett väl utbyggt nät med gång- och cykelvägar.



Ån Lagan är en grön tillgång genom Ljungby stad.

Trygghet

Trygghet handlar inte enbart om faktiska trygghetsrelaterade brott, utan i de flesta fall om en upplevd otrygghet i den fysiska miljön. Stadsplanering är en medverkande kraft för att öka tryggheten i samhällen. Brottsförebyggande stadsplanering handlar bland annat om att skapa befolkade rum, om att skapa över-skådliga rum och att skapa synlighet mellan offentliga rum och kvarter.

Bostäder

I Ljungby centrum bor det relativt många människor, ungefär 2 500 personer, varav hälften i området mellan Drottninggatan, Stationsgatan och Märta Ljungbergsvägen. På 20 år har befolkningen ökat med drygt 200 personer i denna del av centrum. I förhållande till stadens befolkning i stort, bor det många yngre vuxna och pensionärer i centrum.

Under de senaste åren har intresset ökat för bostadsbyggande i centrum. Med de byggprojekten och planerna i de centrala delarna är centrum i princip färdigbyggt. Målgruppen för bostäder i centrum är företrädesvis bostäder för yngre, studenter och seniorer. Barnfamiljer väljer däremot oftare att bosätta sig i markbostäder.

Stadskaraktär

Bebyggelsestrukturen i centrum karakteriseras av små kvarter med relativt breda gator. I stadskärnan återfinns den tätare kvartersstrukturen med tydliga gaturum och bebyggelse i linje med gatan.

Järnvägen präglar stadsmiljön, dels genom att den skär diagonalt genom bebyggelsestrukturen, dels genom att området skapar stora öde och oanvända ytor.

Området kring stadskärnan utgörs av en glesare bebyggelsestruktur med bland annat stora parkeringsplatser som i kvarteren Violen och Garvaren samt verksamhetsområden mellan järnvägen och ån Lagan. Större bostadsområden finns centralt i Ljungby med flerbostadshus, gruppbyggda småhus och enbostadshus.

Varierad bebyggelse

Bebyggelsen är framväxt under lång tid och är mycket varierande vad gäller ålder, utformning och höjd. Tidigare var Ljungby en sedvanlig småstad med tydliga kvarter med en gles och låg bebyggelse. Den bebyggelsen har ersatts av bebyggelse som är både högre och tätare. Våningshöjden i Ljungby centrum varierar, även om de flesta byggnaderna är uppförda i två till fyra våningar. Bebyggelsen i kvarteren Minerva (Hotell Terraza), Garvaren och Karybdis (vid biblioteket) är betydligt högre.

Kulturmiljö

Kulturmiljöer omfattar såväl enskilda byggnader som hela bebyggelsemiljöer. De vittnar om olika skeden och händelser i stadens utveckling. Kulturmiljöer är en viktig del i att skapa en attraktiv och varierad stadsmiljö.

BEFOLKNING OCH NÄRINGSLIV

I Ljungby kommun cirka 2 400 företag.

Befolkning

Ljungby kommun hade år 2007 drygt 27 000 invånare. Ungefär hälften av dessa bor i Ljungby stad. Ljungby kommun har stora årskullar i gymnasieåldern, runt 40- och 60-årsåldern.

Nya bostäder och industrier

Ljungby stad har under senare år planlagt många nya områden. Dels handlar det om förtätningar med företrädesvis flerbostadshus i centrum. Dels handlar det om nya bostadsområden, främst markbostäder, i den östra delen av staden. Nya industri- och verksamhetsområden planläggs främst i den västra delen av staden, längs med E4. Ett nytt handelsområde för volymhandel med butiksytor för ungefär 20 000 kvm växer fram vid Ljungby södra infart.

Utbildning

I Ljungby kommun finns 17 grundskolor, varav fem skolor ligger i Ljungby stad. Gymnasieutbildningen är förlagd till Sunnerbogymnasiet i norra delen av staden.

Näringsliv och service

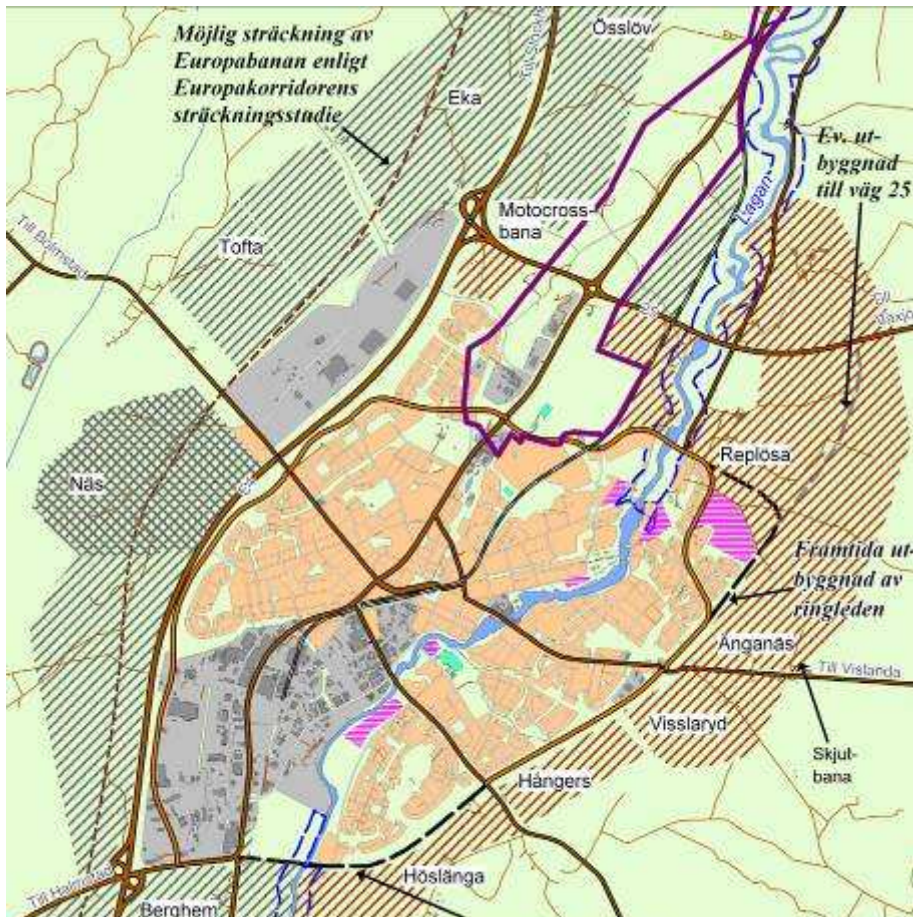
Det finns cirka 2 400 företag i Ljungby kommun. Tillverkningsindustrin är en viktig del av näringslivsstrukturen. Flera företag är internationellt kända tillverkare. Kommunen har en hög andel förvärvsarbete. Kommunen och landstinget är två andra stora arbetsgivare i Ljungby kommun.

Arbetspendling

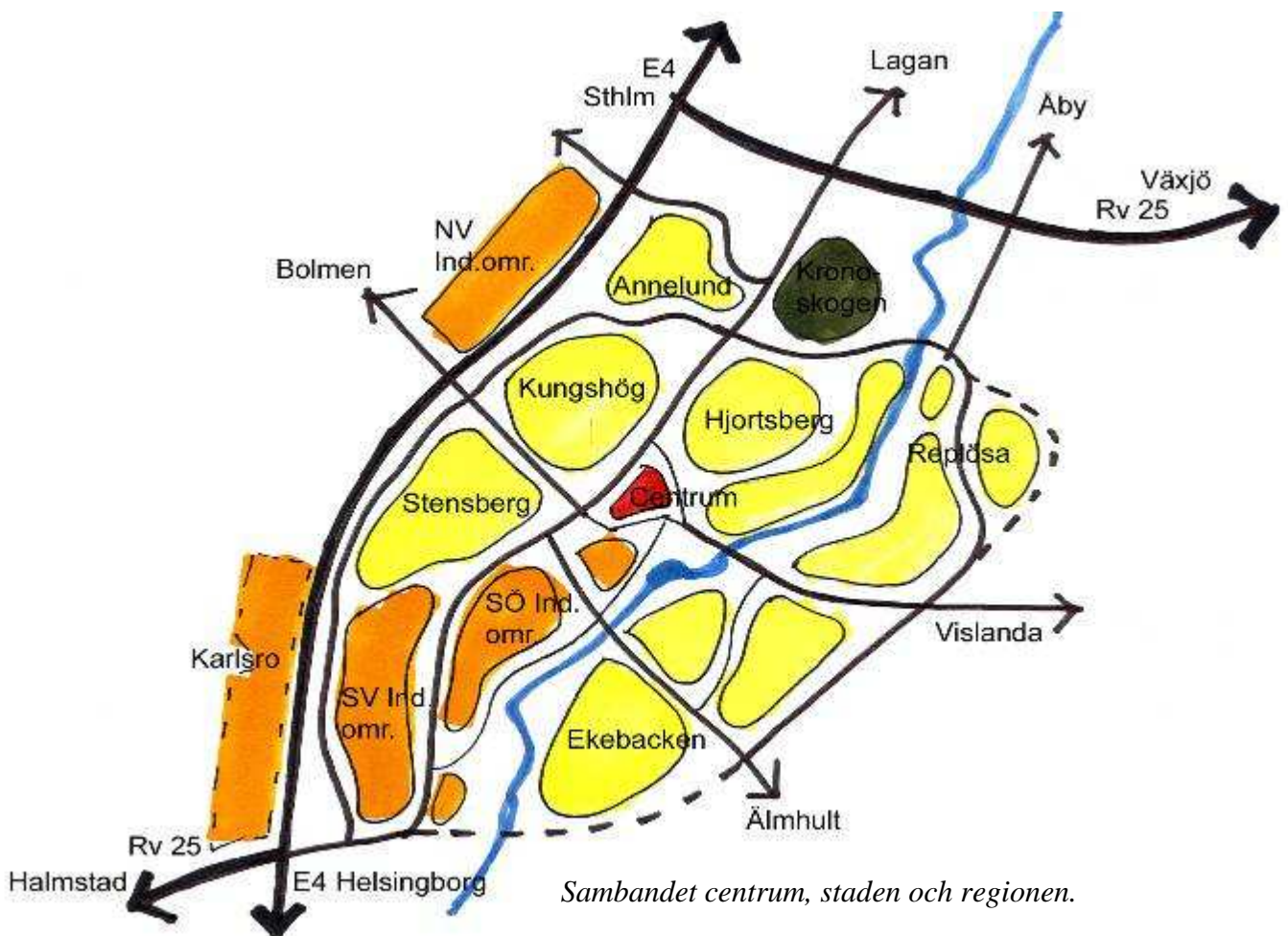
I förhållande till antalet förvärvsarbete är i kommunen är in- och utpendlingen över kommungränsen relativt låg. Ungefär 1 500 pendlar över kommungränsen för arbete i andra kommuner, ungefär lika många är inpendlare.

Turism

Turismen gav 2007 ungefär 340 årsarbetare och en tredjedel av omsättningen för turismen i Kronobergs län avsätts i Ljungby kommun. Sjön Bolmen, friluftslivet och fisket är viktiga faktorer för turismnäringen.



Markanvändningskarta från översiktsplanen.



Sambandet centrum, staden och regionen.

PLANFÖRSLAG

Planförslaget är en viljeyttring för hur kommunen vill att Ljungby centrum ska utvecklas i framtiden. Planförslaget är av översiktlig och principiell art, varför fortsatt arbete med detaljplanering, projektering av gator och torg samt strategiska markköp är en nödvändighet. Vissa av förslagen är kortsiktiga, andra är betydligt mer långsiktiga. Därav följer en skillnad i detaljeringsnivån.

Illustrationerna i planförslaget visar på en möjlig utformning och ger en uppfattning om hur det kan komma att se ut. Det är vid detaljplanering, bygglov och projektering som utformningen och användningen av gator, torg och bebyggelse bestäms.



Illustrationen visar på ett översiktligt sätt hur bebyggelsen på järnvägsområdet kan komma att utformas.

ETT LEVANDE CENTRUM

I Ljungby centrum finns goda möjligheter till att skapa ett tätare och mer sammanbundet centrum.

Den goda staden

Viktiga kännetecken för den goda och attraktiva stadskärnan är att den innehåller en mångfald av verksamheter. Det handlar om bostäder, handel, verksamheter, utbildning, turism, kultur, kommunikationer, parker och grönområden, nöjen och mötesplatser. Det är även viktigt att stadskärnan karakteriseras av en täthet vad gäller funktioner, byggnader och händelser.

Flexibel markanvändning

Kommunen ska eftersträva och möjliggöra en mångfald i markanvändningen i centrum. Därför ska nya och ändrade detaljplaner medge en flexibel användning.

Handel och service

Centrum ska vara en levande och attraktiv handelsplats. Viktiga samhällsliga funktioner ska om möjligt lokaliseras i centrum för att skapa ett levande och koncentrerat centrum.

I första hand ska befintliga kommersiella stråk utvecklas och förstärkas. Detta för att motverka ytterligare utspridning av den kommersiella stadskärnan.

Det är viktigt att regelbundet förnya stadens gator och torg för att visa på omsorg och bidra till en attraktiv stadskärna.

God tillgänglighet

God tillgänglighet med såväl buss och cykel som bil med goda parkeringsmöjligheter är en viktig förutsättning för en vital stadskärna och en levande centrumhandel.

Industri och verksamheter

Störande verksamheter lämpar sig inte för lokalisering i centrum. Det kan medföra olägenheter och konflikter mellan olika användningar.

Industrier som ligger centralt kan komma att upphöra eller väljer att flytta till utpräglade industriområden. Vid sådana tillfällen bör kommunen ha en beredskap för att köpa in och planlägga attraktiv mark för bostäder eller annan verksamhet.

En sammanhållen stad

Det finns flera skäl till att se över möjligheterna till att förtäta den befintliga stadsstrukturen. Det handlar om att oanvända eller dåligt använda ytor får en förnyad eller förbättrad användning. Det ger även fördelar genom att man drar nytta av befintlig kommunal infrastruktur såsom vatten och avlopp, gång- och cykelvägar, gator, elledning och fjärrvärme. En förtätning ger också ökat

underlag för service, kommunikationer och kultur i staden. En sammanhållen stad skapar även förutsättningar för ett minskat bilresande.

Bebyggelsestruktur

Strukturen på den nya bebyggelsen i centrala Ljungby bör så långt som möjligt ansluta till den kvartersindelade staden med byggnader i gatulinjen. Det skapar tydliga koncentrerade stråk och miljön blir mer överblickbar.

Utformning, stil och höjd på nya byggnader och kvarter kan variera, eftersom den befintliga bebyggelsestrukturen är väldigt skiftande. Även fasadmaterialet skiftar väsentligt med trä, puts, tegel, betongelement och plåt.

Nya byggnader ska utformas så att de bidrar till ökat liv och ökad trygghet i centrum. Det kan handla om att entréer är vända mot gatan eller att bottenvåningen innehåller verksamhetslokaler.

Bostäder

Fler bostäder i centrum gör att underlaget för handel och service stärks. Ett centrum med en blandning av funktioner gör det tryggare och det används under större del av dygnet.

Förnyelseområden

Inom centrum föreslås följande områden exploateras eller förnyas. Antal bostäder och parkeringsplatser är grovt uppskattade.

Nr.	Område	Området kan användas för	Uppskattat antal bostäder	Uppskattat parkeringsbehov
1.	Järnvägsområdet	Centrumverksamhet, bostäder, förnyad busstation, expansion för Garvaren och p-pl.	150 bostäder.	180 p-pl.
2.	Området söder om järnvägen	Omvandlingsområde till bostäder, service, handel, hantverk, föreningsliv och/eller icke störande verksamheter. På mycket lång sikt.	500 bostäder.	450 p-pl.
3.	Kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet)	Bostäder och centrumverksamheter.	150 bostäder.	140 p-pl.
4.	Kvarteret Långraden	Bostäder.	20 bostäder.	20 p-pl.
5.	Kvarteret Kvadraten (längs Drottninggatan)	Bostäder. Förnyelse av befintlig bebyggelse.	25 bostäder.	25 p-pl.
6.	Kvarteret Vallmon	Gårdsförbättring	---	---
7.	Kvarteret Torgtomterna (bakom musikskolan)	Anpassad förtätning	25 bostäder	25 p-pl

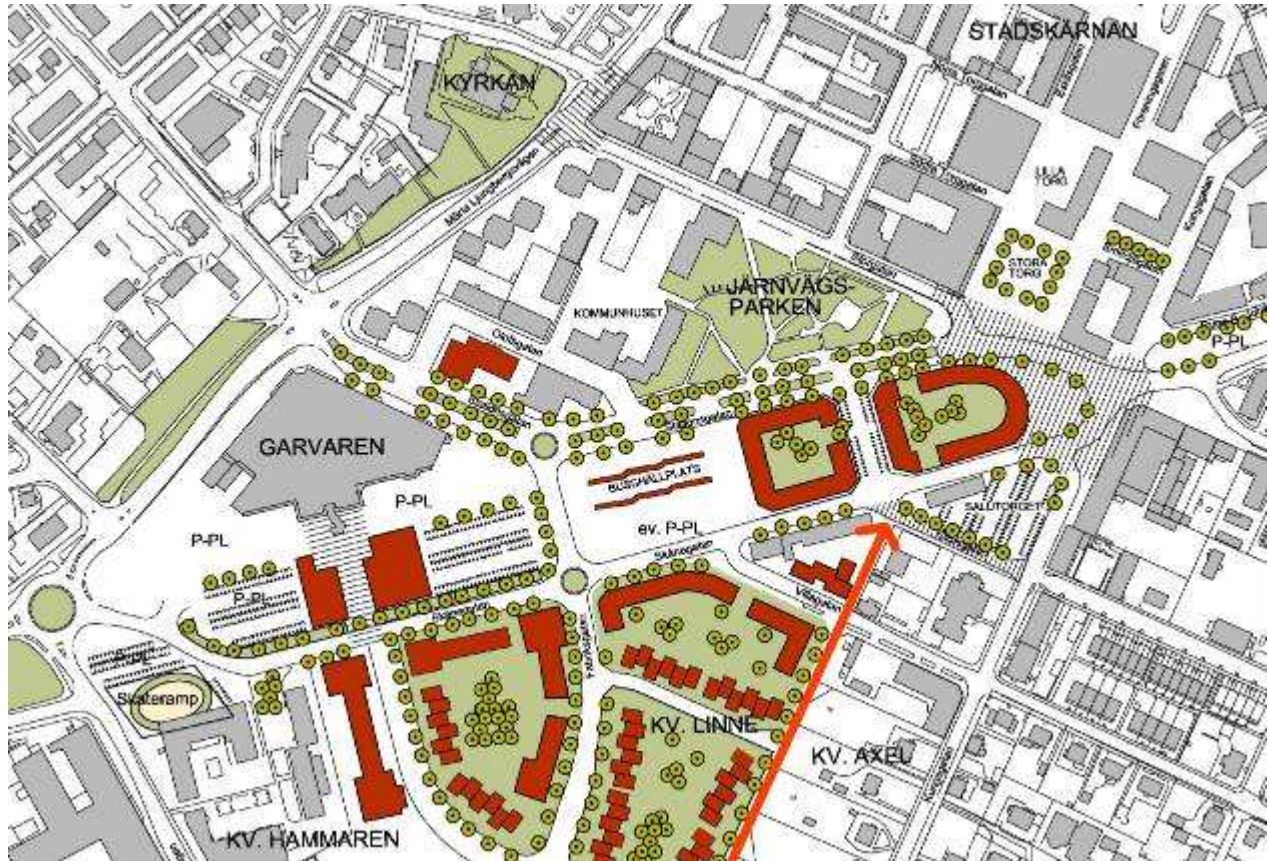
Med centrumverksamhet avses sådan verksamhet som bör ligga centralt. Det handlar om bland annat butiker, service, kontor, föreningsliv, restauranger, hotell och kultur.



Flygfotot visar på förnyelseområden i centrum.

Järnvägsområdet

Järnvägsområdet har en potential att utvecklas till ett tätare och mer sammanbundet centrum. Stadskärnan ska bindas samman med kvarteren Garvaren och Hammaren, som är strategiska målpunkter i centrum.



Illustrationen visar en möjlig förnyelse av järnvägsområdet. Det handlar om ny bebyggelse och en omformad busstation. Skånegatan får en ny betydelse som infartsgata till centrum och Fabriksgatan förlängs till Stationsgatan.

Ny bebyggelse

I området mellan den föreslagna busstationen och Stora Torg föreslås ny bebyggelse. Den nya bebyggelsen ska anpassas till stadskaraktären med tydliga kvarter och gaturum. Användningen ska vara företrädesvis bostäder med lokaler i bottenplan.

Vid området närmast Stora Torg skapas en platsbildning, ett torg, för att skapa en koppling mellan Stora Torg och Salutorget. Vissa större träd bör om möjligt sparas vid en exploatering.

Busstationen

Busstationen kommer även fortsättningsvis att vara centralt lokaliserad på järnvägsområdet.

Området vid kvarteret Garvaren

Järnvägsområdet söder om kvarteret Garvaren kommer att tillföra området en större parkeringsplats. Området kan även kompletteras med enstaka byggnader för till exempel utbildningsändamål.

Området vid kvarteret Hammaren

I kvarteret Hammaren ligger bland annat Hållplats Hammaren som är ett centrum för föreningslivet i Ljungby. Här kan det vara lämpligt att lokalisera en skateboardramp och parkering.

Järnvägsområde på kort sikt

Järnvägsområdet bör på kort sikt, innan exploatering, göras mer tilltalande.

Verksamhetsområdet söder om järnvägen

Omvandlingsområde

Området söder om järnvägen är på sikt ett omvandlingsområde för till exempel bostäder, handel, service, hantverk, föreningsliv och icke störande verksamheter. Före detta Hammarskolans lokaler ska vara ett centrum för föreningslivet i Ljungby. Mot bakgrund av den splittrade markägostrukturen och de skiftande verksamheterna, kommer förnyelsen med största sannolikhet att genomföras successivt under en längre tid. Förnyelsen bör först ske i kvarteren Hammaren och Linné längs med Skånegatan. Det blir en naturlig del i utveckling av centrum.

Kommunen ska verka för en strategisk förnyelse av området genom markköp och detaljplanering.



Illustrationen visar på ett område som är ett strategiskt omvandlingsområde på mycket lång sikt. En successiv förnyelse till mer centrumbetonad verksamhet och bostäder bör börja längs med Skånegatan.

Kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet)

Området är på sikt ett attraktivt område för bostäder med närhet till centrum och ån Lagan. Äldre kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bör bevaras vid en förnyelse av området. Det är en fördel om dessa byggnader kan inrymma verksamheter som utnyttjar den speciella arkitekturen. En exploatering i kvarteret Aspebacken bör föregås av en arkitekttävling eller parallella uppdrag (beställaren uppdrar åt flera aktörer att delta).

En målsättning blir också att göra hembygdsparken mer synlig och tillgänglig vid en förnyelse. Det ska ske genom en ny gång- och cykelväg längs med ån Lagan.



Illustrationen visar på en möjlig förtätning i kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet). Illustrationen utarbetad av Maciej Musial.

Kvarteret Kvadraten

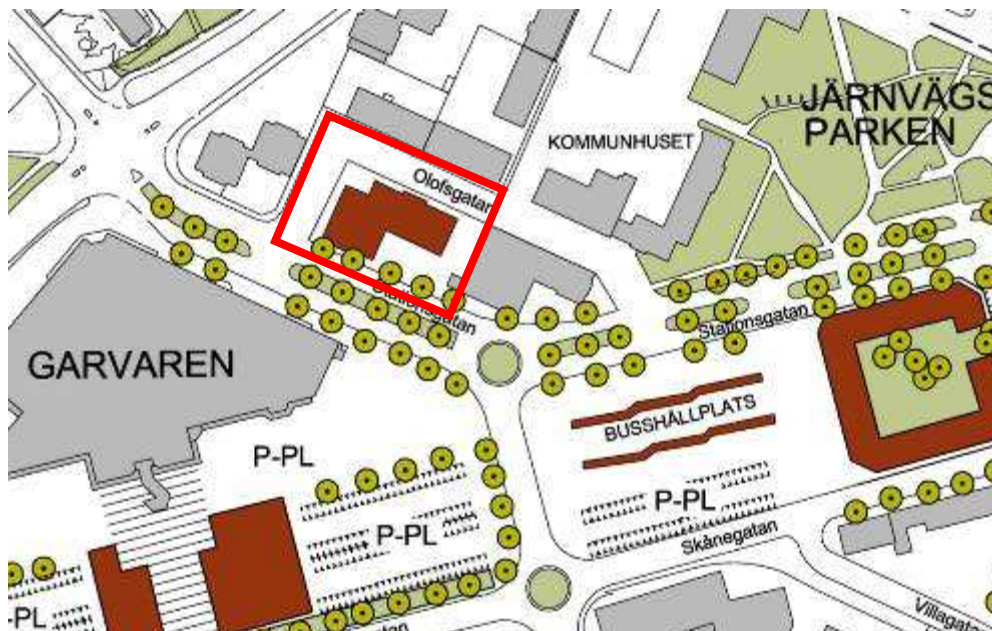
Kvarteret Kvadraten ligger centralt i Ljungby längs med Drottninggatan. Där kan en kvartersförnyelse genomföras för att få till stånd en högre exploatering. Vid en förnyelse bör den samordnas mellan fastighetsägarna. Det gula sekelskifteshuset omfattas inte av förslaget.



Flygfotot visar på ett område i kvarteret Kvadraten som kan få en högre exploatering.

Kvarteret Långraden

Parkeringsplatsen i kvarteret Långraden är en central obebyggd tomt som tidigare har varit bebyggd. En förtätning bidrar till centrala bostäder och en bättre stadsbild. Vid en exploatering av området måste parkeringsfrågan studeras närmare och ett parkeringsdäck bör övervägas. Skalan bör ansluta till omkringliggande bebyggelse.



Illustrationen visar på en möjlig förtätning i kvarteret Långraden



Illustration av Olofsgatan mot väster, vid kommunhuset, med komplettering i kv. Långraden.

Kvarteret Vallmon

Kvarteret Vallmon vid Oxtorget utgörs idag av en splittrad fastighetsstruktur där en gårdsförbättring kan vara lämplig.

Gårdsförbättring

Vinsten med en gårdsförbättring är bland annat gemensamma ytor för lek och utevistelse och samordning av sophantering. Gårdsförbättring berör flera fastighetsägare och måste samordnas.



Flygfotot visar kvarteret Vallmon där en gårdsförbättring kan ge en bättre gårdsmiljö.

Kvarteret Torgtomterna

I kvarteret Torgtomterna, bakom musikskolan, finns möjlighet till en viss förtätning som måste anpassas till omgivningen.



Flygfotot visar på kvarteret Torgtomterna.

ETT ATTRAKTIVT CENTRUM

Parker, torg och gator är viktiga inslag i den offentliga miljön som ska skapa möjlighet till möten och vistelse.

Parker och grönområden

I Ljungby centrum är tillgången till grönområden mindre än i rena bostadsområden. Därför ska Ljungby centrum ha en hög standard på parker och övrig grönstruktur. Det handlar om utformning, skötsel och material.

Järnvägsparken

Järnvägsparken ska fortsätta att vara stadens finpark med lummiga lövträd, vackra blomsterplanteringar och välsköta grönytor. Parken kan kompletteras med en lekskulptur, som används för lek och även blir en estetisk tillgång i parken. Parkeringsplatsen längs med Stationsgatan i Järnvägsparken föreslås bli park.

Alléer och gatuträd

Det är viktigt att vidmakthålla och utveckla alléer och gatuträd i Ljungby centrum.

Stationsgatan ska kompletteras med alléträd och utvecklas till en stadsmässig esplanad. Karaktären av esplanad kommer att förstärkas då järnvägsområdet bebyggs. Skånegatan, som blir en av de viktigare entrégatorna i Ljungby, bör kompletteras med alléträd där det saknas.

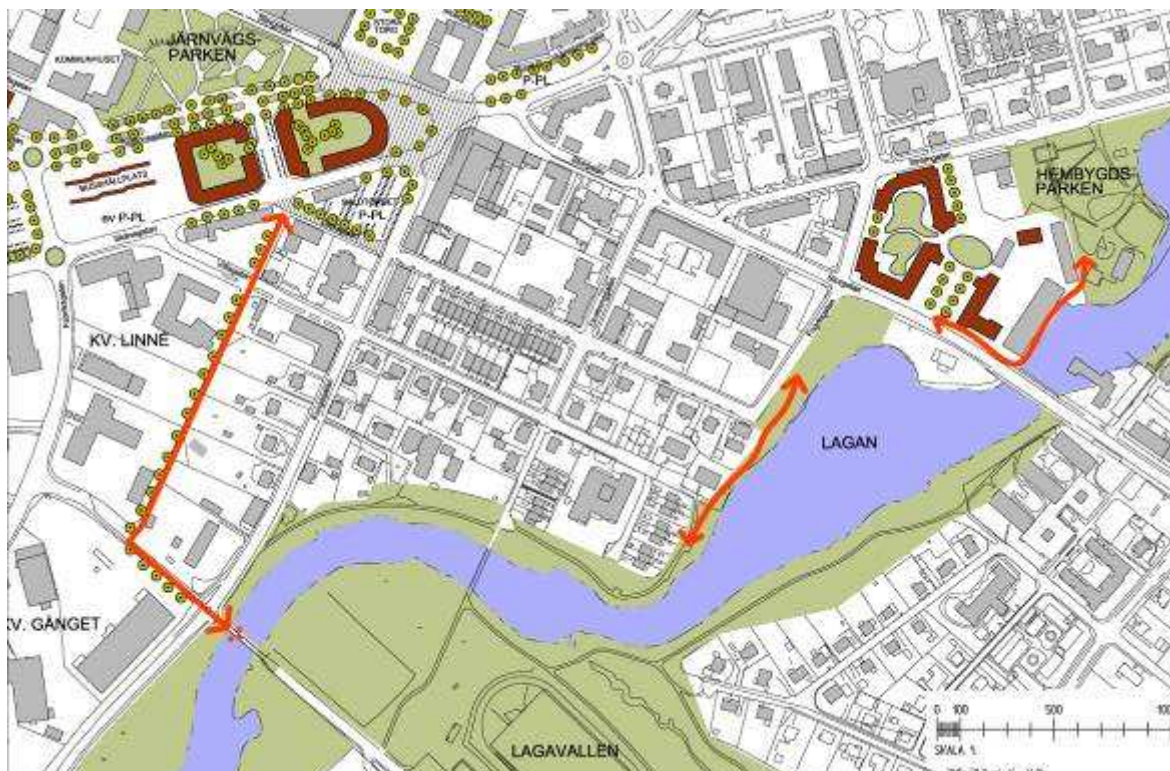
Träd bör planteras längs med gator i nya eller förnyade områden för att skapa en attraktiv stadsmiljö.

Ån Lagan

Det är av stor vikt att områden längs med ån Lagan är tillgängliga. Stråken längs med kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet) och området mellan Villagatan och Olofsgatan är brutna och ska göras tillgängliga.

Det är positivt att området längs ån Lagan fylls med liv och aktiviteter som höjer attraktionskraften. Det kan handla om mindre båtbygggar vid området strax norr om hembygdsparken och vid industribron. Samtidigt ska stor hänsyn tas till områdets biologiska värden och allmänhetens tillgänglighet.

För att skapa ett gent stråk från och till ån Lagan, kan en gång- och cykelväg anläggas från Salutorget till ån Lagan mellan kvarteren Linné och Axel vid Kungsgatan.



De röda pilarna visar på viktiga föreslagna stråk till och längs med ån Lagan.

Hembygdsparken

Hembygdsparken är en stor tillgång i centrala Ljungby stad. Vid en förnyelse i kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet) kan den synliggöras bättre.

Brunnsparcken

Brunnsparcken kommer att bli en allt viktigare park då det byggs och planeras för fler bostäder i centrum. Därför ska Brunnsparcken erbjuda en attraktiv parkmiljö och en tilltalande lekplats. Brunnsparcken kan utvecklas så att den inbjuder mer till vistelse och mindre till genomfart.

Kulturmiljö

Befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer ska ses som en resurs i stadsmiljön och om möjligt ska dessa bevaras och integreras vid stadsförnyelse. Ett stort antal byggnader och bebyggelsemiljöer finns utpekade i kulturmiljöplanen eller är skyddade i detaljplaner. Även andra byggnader än de som särskilt utpekats kan vara kulturhistoriskt intressanta och kan kräva särskild hänsyn vid förändring och underhåll.



Det före detta tingshuset i Ljungby är en vacker och kulturhistoriskt värdefull byggnad. Byggnaden vittnar om Ljungby som en tidigare tingsplats.

Stråk och mötesplatser

Det offentliga livet utgör en viktig del i stadens liv och identitet. Därför ska kommunen och andra aktörer bidra till att skapa attraktiva stråk och mötesplatser.

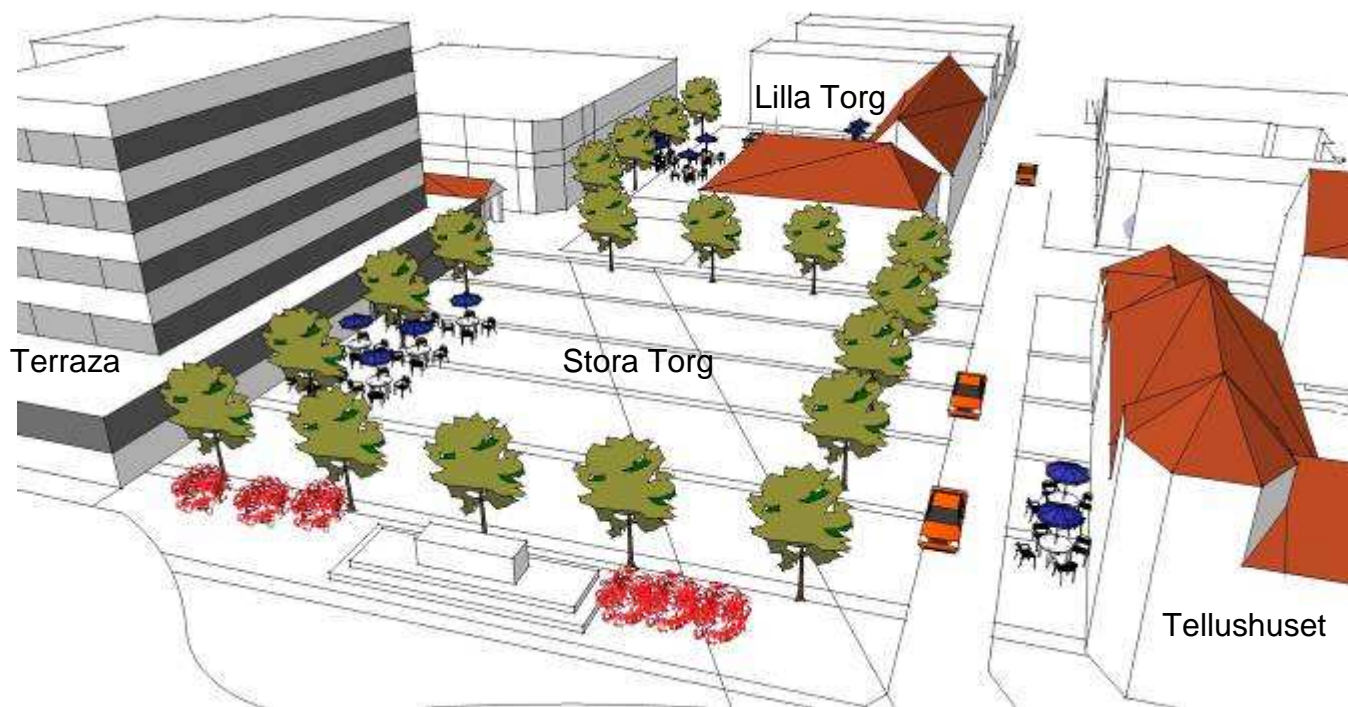
Stora Torg

Stora Torg ska i framtiden ses som en resurs för olika aktiviteter och händelser. Genom sin storlek kan det inrymma en mängd viktiga och ytkrävande stadsfunktioner. Det kan handla om festivaltält, skridskobana och annat som underlättar andra framträdanden. Även intilliggande restauranger med uteserveringar kan berika miljön på torget. Torget ska även kunna rymma parkeringsplatser när det inte används för annat ändamål.

Den breda användningen förutsätter en flexibel utformning av torget. Det handlar bland annat om att torget ska ses som en enhet utan nivåskillnader.

Lilla Torg

Torget har en potential att förstärka och utveckla karaktären av den kanske viktigaste offentliga mötesplatsen i centrum. Det kan utvecklas med till exempel restauranger och kaféer med uteserveringar och enstaka torgstånd. Även den offentliga miljön och möbleringen på Lilla Torg ska uppmuntra till möte och vistelse.



Illustrationen visar Lilla Torg och Stora Torg. Stora Torg ska ses som en resurs med en flexibel användning.

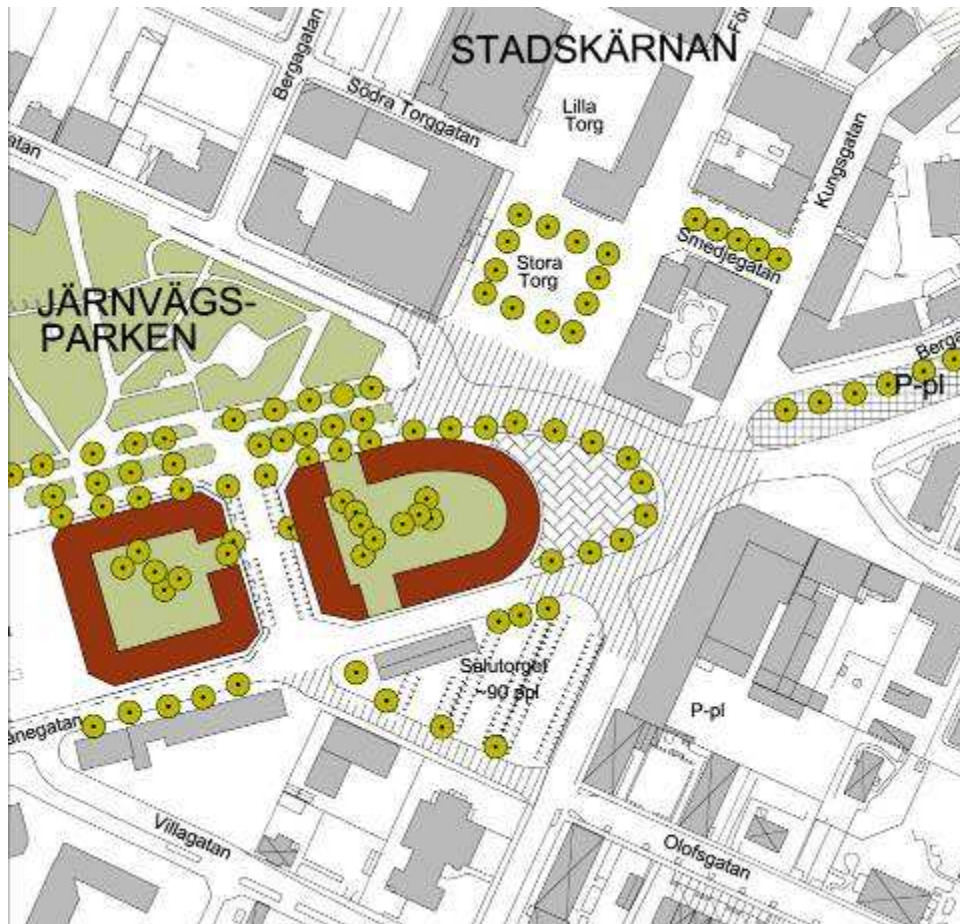
Oxtorget

Oxtorget fortsätter att vara en av de viktigaste parkeringsplatserna i centrum. Den del av torget som ligger i hörnet av Föreningsgatan och Drottninggatan bör förnyas genom att till exempel buskage tas bort. Även sambanden mellan kvarteret Violen och stadskärnan bör förstärkas.

Salutorget

Salutorget ska även fortsättningsvis vara centrum för torghandeln i Ljungby stad. Torghandeln är en mycket viktig tillgång för staden. Salutorget har goda möjligheter att erbjuda uppställning av skrymmande fordon och skapa god tillgänglighet för besökare.

Den nya gatustrukturen och exploateringen av järnvägsområdet gör att Salutorget delvis kommer att omdisponeras. Godmagasinet flyttas närmare torget och Skånegatan dras rakt fram vid Salutorget. Olofsgatan längs med Salutorget får en minskad betydelse för trafiken och ska utformas därefter.



Illustrationen visar Salutorgets utformning.

Stadsmiljöfrågor

Uteserveringar

Det kan bli fler uteserveringar i Ljungby centrum. Uteserveringar bidrar till en levande och attraktiv stadsmiljö under den varma delen av året. Uteserveringarna ska vara öppna och luftiga och uppfattas som en del av gaturummet. Då varje restaurang och lokal har olika förutsättningar för att skapa funktionella uteserveringar som fungerar på stadens gator och torg, går de inte att behandla generellt.



Illustrationen visar Rune B Johanssons gata, som föreslås bli gårdsgata. Uteserveringar vid befintliga restauranger och kaféer skapar liv och rörelse under den varma delen av året.

Markbeläggning

Gatans funktion påverkar markbeläggningen, det vill säga om det är körbana, gårdsgata, gågata eller gång- och cykelväg. För att hålla samman gator och allmänna platser, ska en enhetlig markbeläggning och ett gemensamt formspråk eftersträvas. Beläggningen ska överensstämma med de höga krav på kvalitet som stadsmiljön i centrum ställer.

Möbler

Offentliga möbler är till exempel bänkar, papperskorgar, belysningsarmatur, cykelställ, pollare och planteringskärl på gator och torg samt i parker. Vid en förnyelse ska en enhetlighet vad gäller form, volym, material och färgskala eftersträvas.

Belysning

Belysningen ska verka för att skapa trygga och vackra gator, torg och grönområden. Belysning ska även förstärka viktiga byggnader och konstnärliga utsmyckningar.

Belysningen på tvärgatorna mellan Eskilsgatan och Bergagatan är ett prioriterat område. Även dammen vid elverket och området längs med ån Lagan kan utvecklas och förstärkas med belysning. Även belysning av enstaka fasader och träd skapar en spännande ljusmiljö.

Offentlig konst

Offentlig konst är en viktig del i stadsmiljön. Vid nya konstprojekt ska den offentliga miljön berikas med bild- och formkonst av hög konstnärlig kvalitet.

Bassängerna vid Vikingatåget på Lilla Torg och Astrad och Götrad på Stora Torg är i dålig kondition och kommer därför att förnyas. Vid förnyelsen av Vikingatåget kan bassängen få en annan, mer tilltalande utformning.

Offentlig toalett

För att skapa ett attraktivt och tillgängligt centrum, är en offentlig toalett en viktig del. Den offentliga toaletten ska vara centralt placerad och lättillgänglig. Det är av största vikt att utförandet ges en medveten utformning både vad gäller arkitektur och funktion. Samtidigt ska toaletten placeras så dolda ytor undviks för att uppnå ökad trygghet.

EN BRA TRAFIKMILJÖ

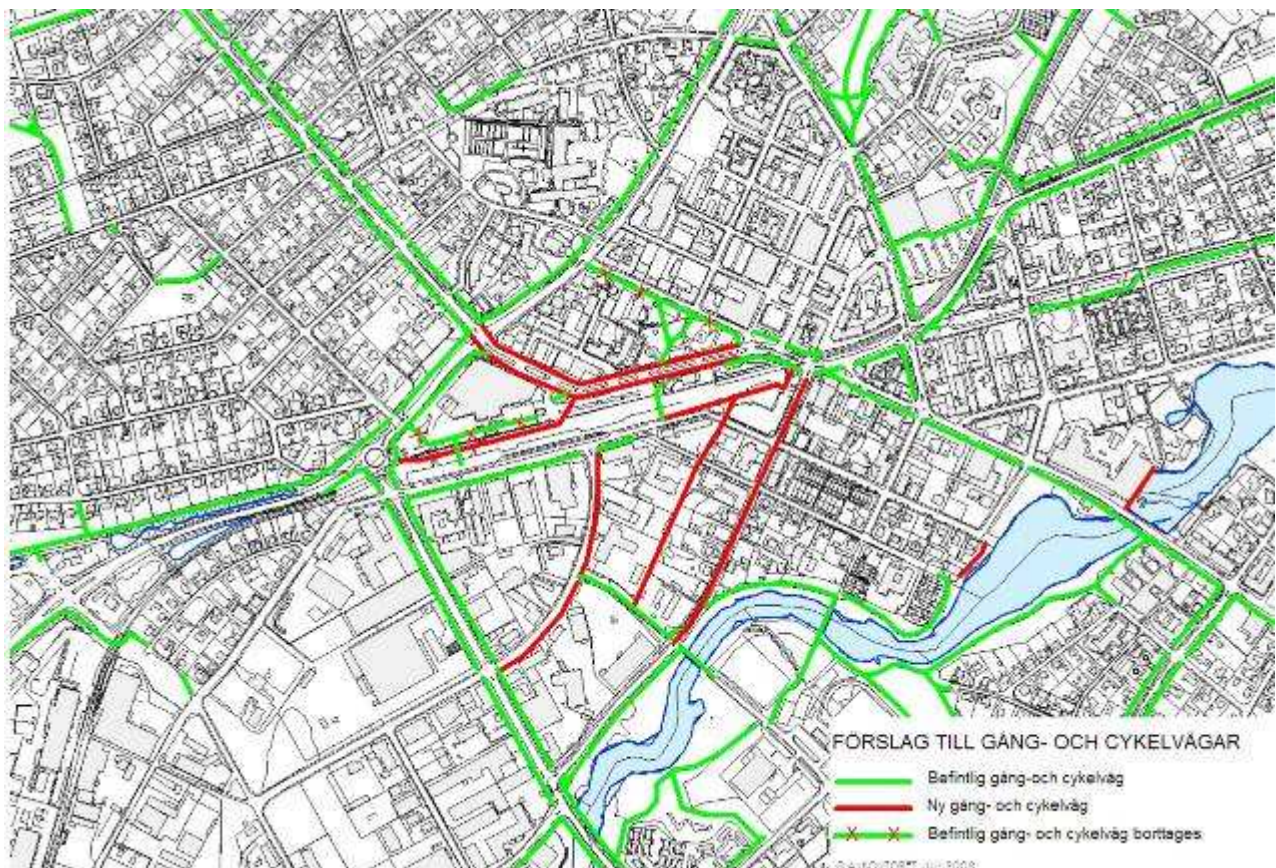
I centrum samsas alla trafikslag och trafikstrukturen ska anpassas därefter.

God tillgänglighet

Centrum ska ha god tillgänglighet för alla trafikanter – bilister, busstrafikanter, cyklister, fotgängare och funktionshindrade. Tillgängligheten är en förutsättning för att centrum ska fortleva och utvecklas. Därtill kommer en god tillgång till parkeringsplatser för att centrum ska kunna konkurrera som en attraktiv handelsplats. Trafikstrukturen ska anpassas och utformas så att alla trafikslag kan använda centrum på ett tryggt och tydligt sätt.

Gator och allmänna platser

I stadskärnan används gaturummet av såväl fotgängare och cyklister som bilar, tyngre fordon och bussar. Därför ska gaturummen utformas så att hastigheten hålls nere. Gatorna ska påminna mer om stadsgator och mindre om storskaliga vägar.

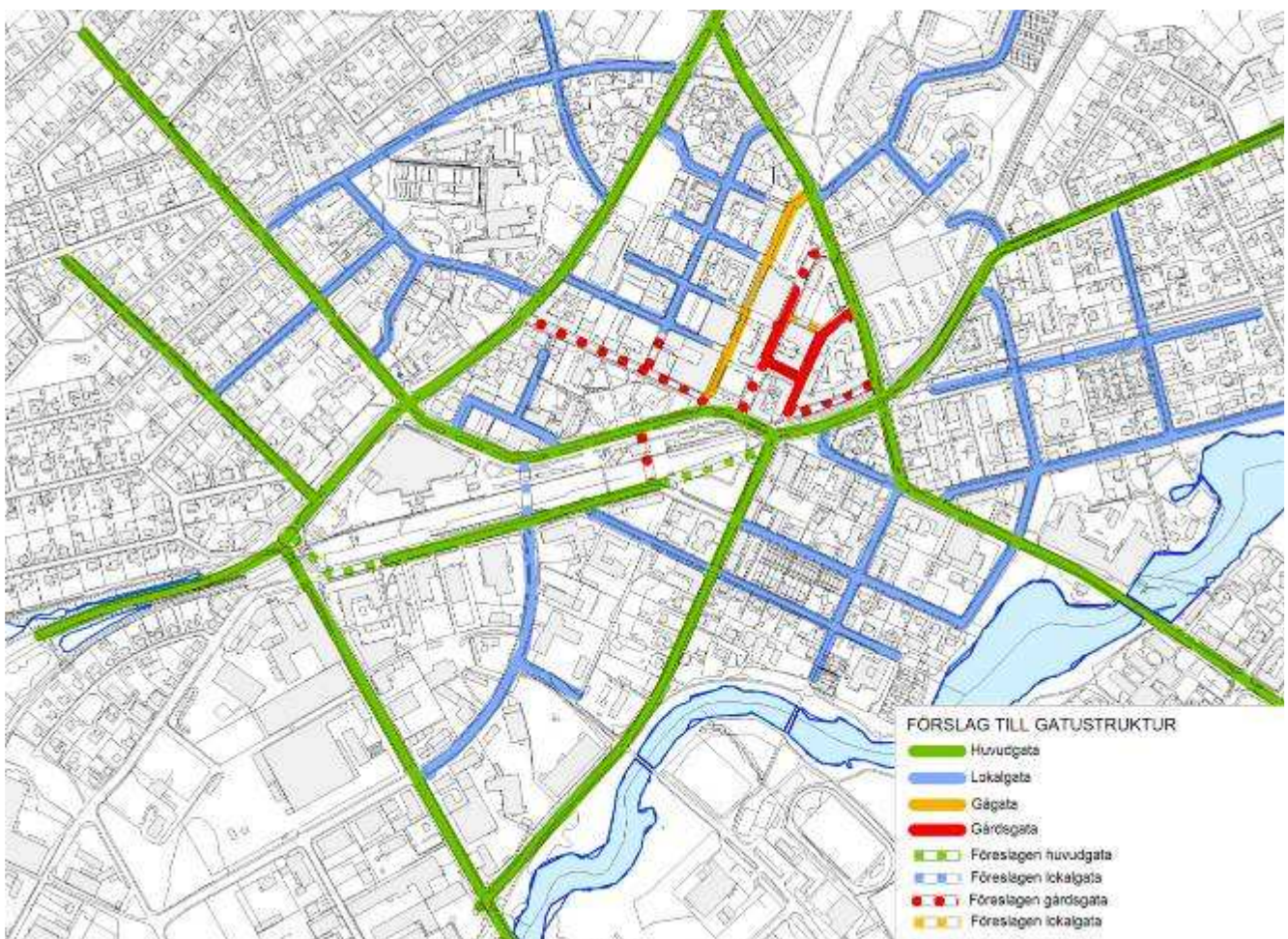


Kartan visar på föreslagna gång- och cykelvägar i centrum. En eventuell förlängning av gång- och cykelvägen eller komplettering med en trädrad längs med Kungsgatan kan bli aktuell först efter att de föreslagna förändringarna i trafikstrukturen har genomförts.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken i centrum ska underlättas och ges hög prioritet. Längs med större och starkt trafikerade gator bör separata gång- och cykelvägar finnas. På mindre gator och gårdsgator bör cykeltrafiken integreras i ett blandtrafiknät. Gång- och cykeltrafiken är idag väl utbyggd i Ljungby och enbart vissa kompletteringar krävs i centrum.

Stationsgatan behöver tydligare och avskilda gång- och cykelvägar. Skånegatan ska kompletteras så att en gång- och cykelbana löper längs med hela gatan. Även Fabriksgatan ska kompletteras med en gång- och cykelväg för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät. Cykelparkering ska finnas vid strategiska målpunkter i centrum.



Illustrationen visar på planerat gatunät.

Ny struktur i gatunätet

Märta Ljungbergsvägen, Drottninggatan, Stationsgatan, Kungsgatan, Storgatan, Gängesvägen och Helsingborgsvägen fortsätter att vara viktiga huvudgator i centrum. Trafikflöden ska fördelas på fler gator så att nuvarande och tillkommande trafik inte enbart koncentreras till ett fåtal huvudgator.

Skånegatan

Skånegatan får en ökad betydelse som infartsgata. Skånegatan ansluts direkt till Hammarrondellen. Trafikmiljön vid fyrvägs korsningen Skånegatan-Gängesvägen-Kännavägen kommer därigenom att förbättras. Stationsgatan avlastas genom att Skånegatan används som en parallell infart till centrum.

Skånegatan ansluter idag till Kungsgatan vid Salutorget. I förslaget föreslås att Skånegatan dras rakt fram vid Salutorget och ansluter direkt till Storgatan. Kungsgatan ansluts till Skånegatan. Utformningen vid "Posthörnan" är avgörande för att skapa en tydlig och trafiksäker trafikmiljö.

Fabriksgatans förlängning

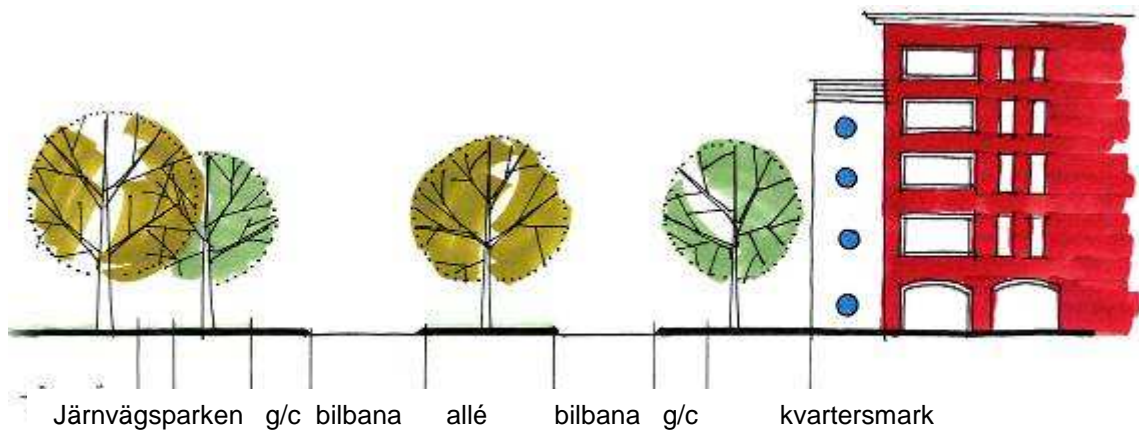
Genom att Fabriksgatan förlängs och ansluts till Stationsgatan ökar orienterbarheten och trafiken kan fördelas på ett större antal gator.

Stationsgatan

Stationsgatan är Ljungbys enda esplanad som härrör från tiden för järnvägens tillkomst. Stationsgatan blir en tydligare gata då järnvägsområdet exploateras. Stationsgatan ska kompletteras med träd så att båda körbanorna kantas av lövträd. Körbanorna smalnas av för att reducera hastigheten. Gång- och cykelbanor längs med båda körbanorna ska vara tydligt avskilda från körbanorna. Detta bidrar till en bättre trafikmiljö för cyklister.



Stationsgatan förstärks genom nya alléträd och genom bebyggelse på järnvägsområdet. Skissen har Tellushuset i fonden och den nya busstationen söder om Stationsgatan.



Sektionen visar på hur Stationsgatan med bland annat tydligare gång- och cykelvägar (g/c).

Söderleden

Byggandet av Söderleden kommer att avlasta centrum på trafik mellan väg 610 till Vislanda och väg 124 till Älmhult mot/från väg 25 och E4.

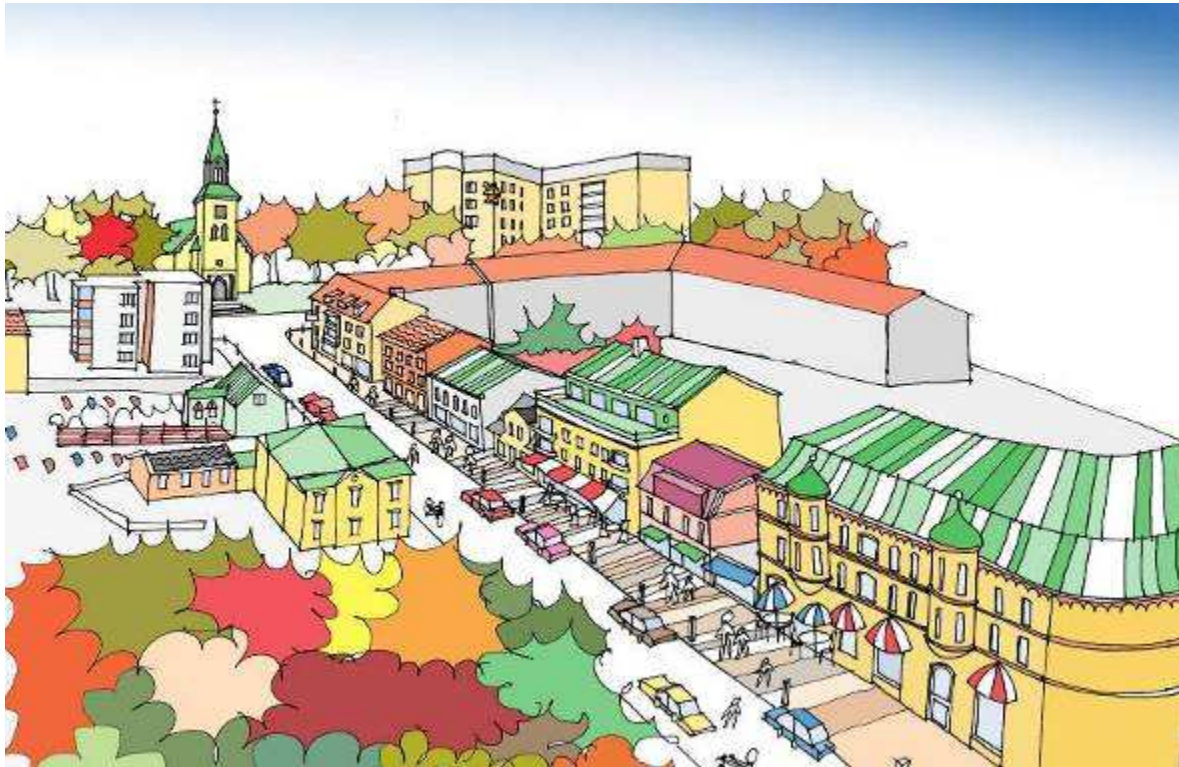
Gårdsgatorna

Föreningsgatan, Kungsgatan och Smedjegatan kommer även fortsättningsvis att vara gårdsgator. Även gatuavsnittet längs med Stora Torg föreslås bli gårdsgata.

Gårdsgatorna ska användas på ett självklart sätt av såväl fotgängare, cyklister som bilister. För att få ner hastigheten på gårdsgator bör körbanorna bli smalare med bland annat ökad möblering. Träden är en stor tillgång för gaturummen. Träd-kronorna bör inte dominera gatorna så att de upplevs som mörka. (Framöver kommer benämningen *gårdsgata* att ersättas av begreppet *gångfartsområde* i lagstiftningen.)

Storgatan

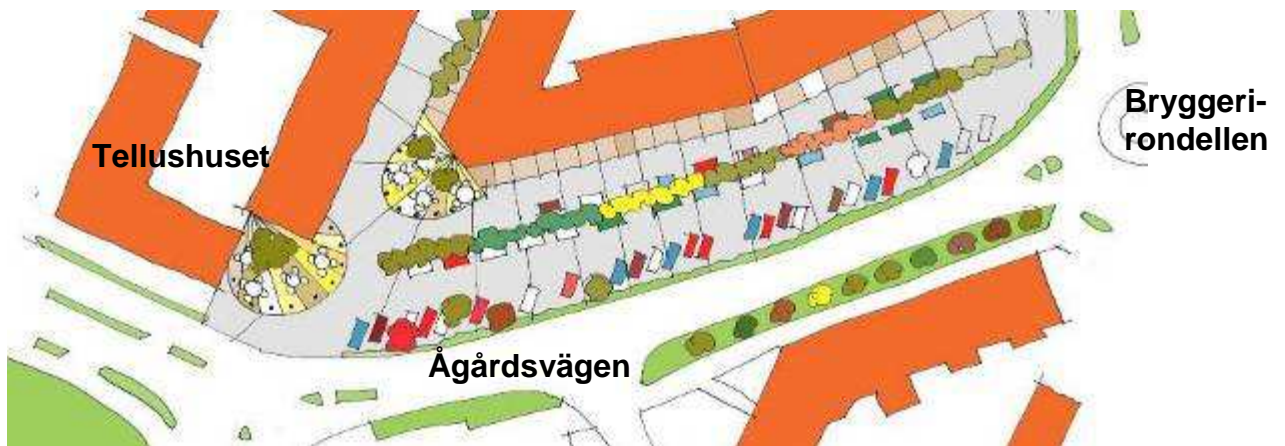
En förändring till gårdsgata innebär att fotgängare får större utrymme. Detta möjliggör större utrymme för uteserveringar. Den befintliga gång- och cykelvägen integreras i gårdsgatan. Gatan ska behålla karaktären av stadsgata och bör få en enkel och avskalad utformning vid förnyelse.



Illustrationen visar på Storgatan med kyrkan i fonden. Storgatan föreslås bli gårdsgata med större utrymme för fotgängare.

Rune B Johanssons gata

Rune B Johanssons gata föreslås bli gårdsgata. På järnvägsområdet intill finns utrymme för ungefär 30-40 parkeringsplatser. De större träden ska i huvudsak bevaras.



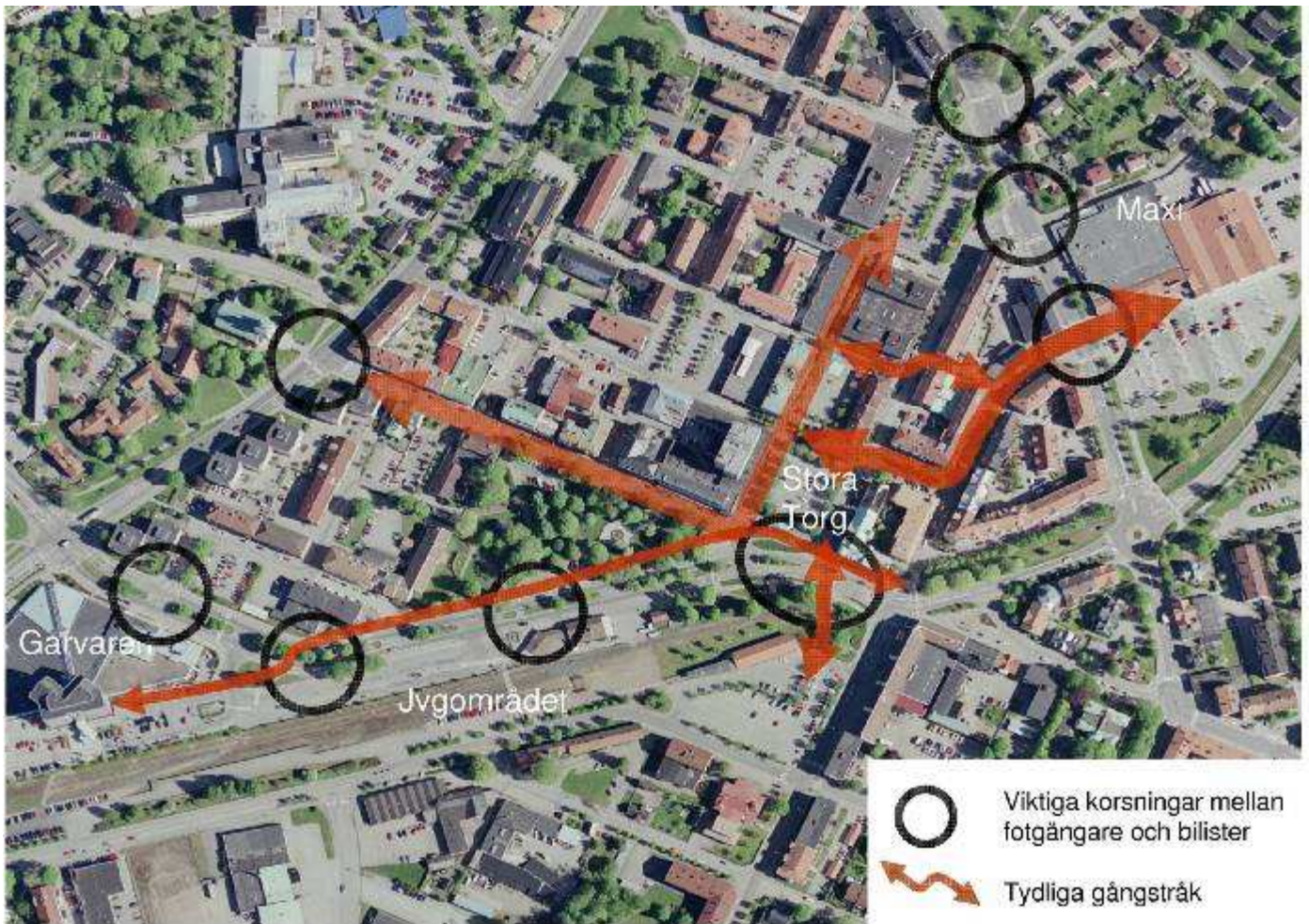
Illustrationen visar på hur en parkeringsplats på det befintliga spårområdet kan möjliggöras.

Gågatan Eskilsgatan

Vid en förnyelse av gågatan bör såväl gatubeläggning, fasader och skyltfönster som skärmtak ses över så att de bidrar till att gaturummet upplevs som mindre grått. Det kan göras genom ny gatubeläggning och förnyad möblering och genom att de utskjutande skärmtaken blir mindre dominerande.

Gångpassager

Trafiksäkerhetshöjande och hastighetsdämpande åtgärder bör vidtas vid strategiska gångpassager, till exempel avsmalnande, upphöjda körytor eller markbeläggning i ett avvikande material. Trafikmiljön ska vara självförklarande för att reducera hastigheten. Trafikområdena kan få karaktären av ett "trafiktorg". Förutom en förbättrad trafikmiljö bidrar sådana åtgärder till att reducera barriärer och minska mentala avstånd. I centrum handlar detta om gångpassager vid "Posthörnan", vid kyrkan, längs med Stationsgatan och Drottninggatan.



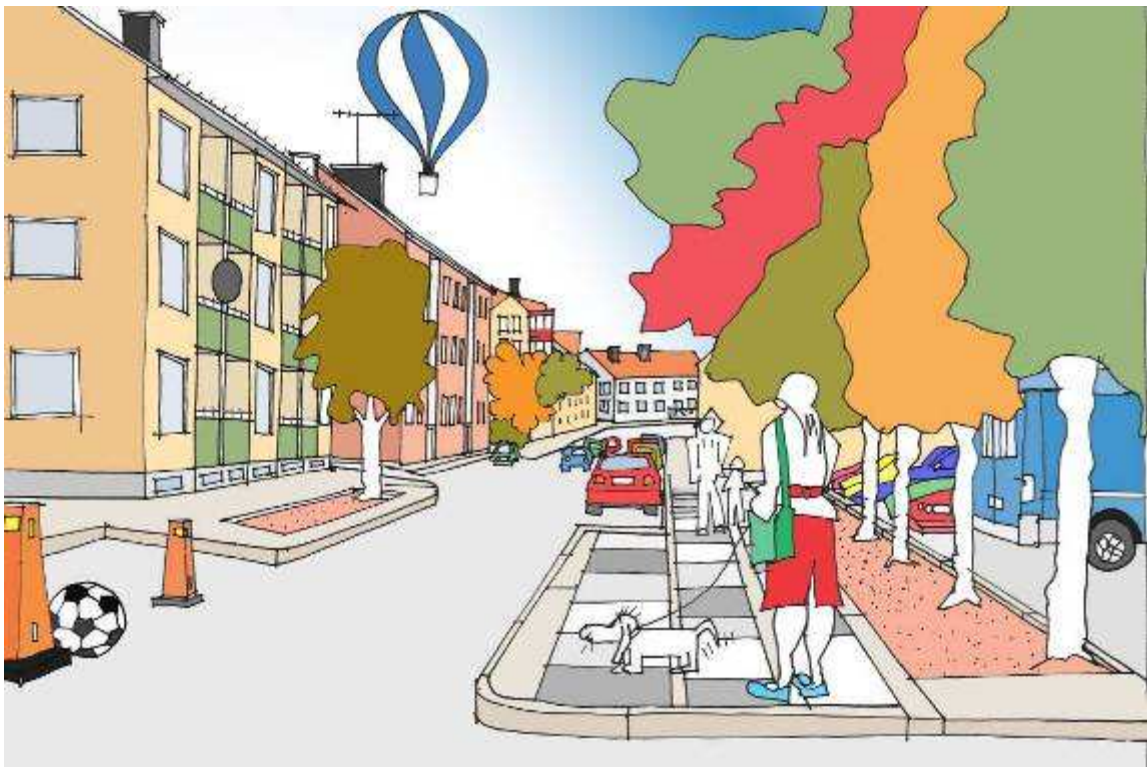
*Illustrationen visar på viktiga gångpassager där möte mellan fotgängare och bilister sker. Dessa bör omformas för ökad trafiksäkerhet. Illustrationen bygger delvis på Anna Sandórs c-uppsats, *Den fluktuerande staden*, 2007.*



Bilden visar på hur platsbildningen (Centralplan) och gatan i Värnamo ligger i samma nivå för att dämpa hastigheten och skapa ett trivsamt centrum.

Bergagatan

Bergagatan kommer att fortsätta att vara en lokalgata med blandtrafik. Gatan bör genom enstaka trädplanteringar och trafikreducerande åtgärder göras mindre framkomlig. Samtidigt ska karaktären av bakgata reduceras. Kontrasten mellan gågatan Eskilsgatan och tvärgatorna mot Bergagatan är idag stor. Vid en förnyelse ska övergången bli mindre iögonfallande.



Illustrationen visar hur enkla åtgärder kan göra Bergagatan mer trivsam och mindre lämplig som genomfartsgata.

Busstationen

Busstationen ska ha ett tydligt och centralt läge i centrum. Den kommer även fortsättningsvis att vara lokaliserad till järnvägsområdet.

Busstationen kommer främst att trafikeras via Skånegatan och Stationsgatan.

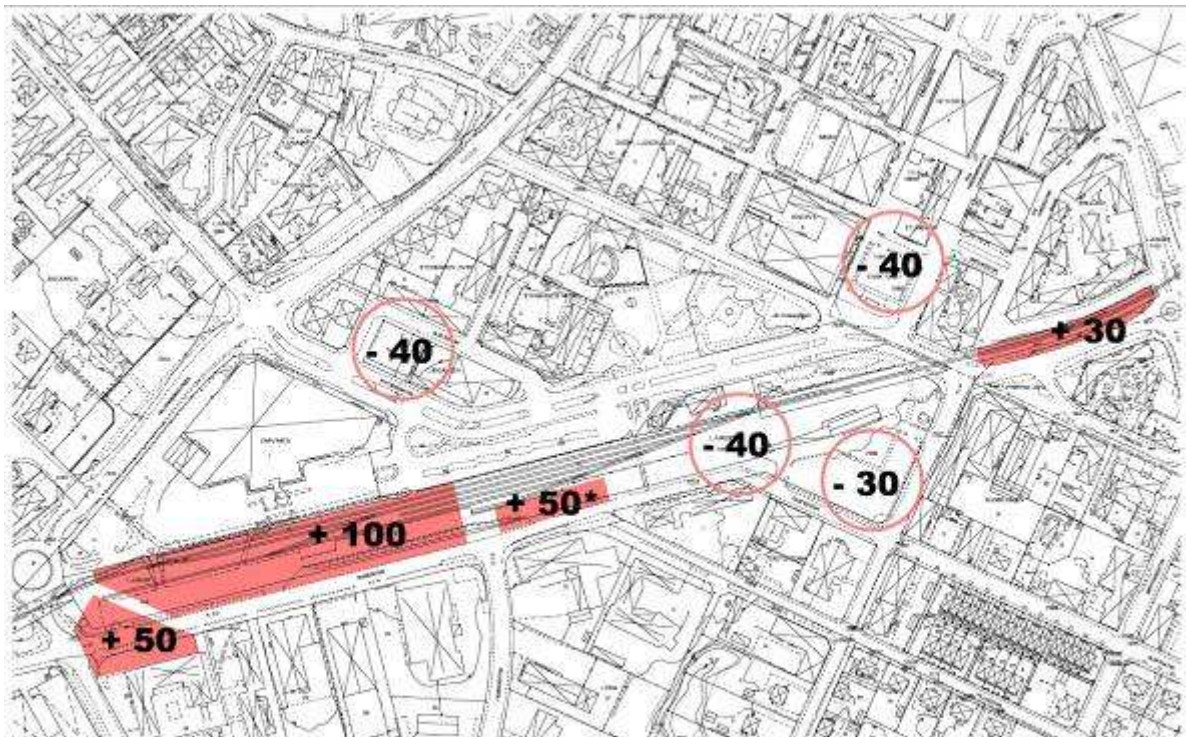
Busstationen bör omformas så att det blir två parallellställda perronger med sammanlagt tolv bussfickor. Bussgods, taxi och övriga funktioner som restaurang och kiosk kan inrymmas i de föreslagna kvarteren på järnvägsområdet.

Parkering

En förtätning av bebyggelsen i centrum leder inte enbart till att viktiga parkeringsplatser tas i anspråk, utan även att parkeringsbehovet ökar. För att möjliggöra förtätning i centrum kan nya byggnader innehålla parkeringsdäck och parkeringsgarage, för att om inte annat helt eller delvis täcka fastighetens egna parkeringsbehov.

Nya parkeringsplatser tillskapas på järnvägsområdet, vid Rune B Johanssons gata och vid kvarteret Hammaren. Det handlar om ett tillskott på ungefär 100 parkeringsplatser, även om parkeringsplatser på Stora Torg och på järnvägsområdet helt eller delvis försvinner.

Parkeringsplatser ska upplevas som överblickbara och ska delas upp i hanterliga enheter. Trädplantering och markbeläggning kan göra parkeringsplatser mer inpassade i stadsmiljön.



Figuren visar på uppskattat antal parkeringsplatser som kan komma att försvinna och tillkomma vid ett genomförande. *Antal parkeringsplatser beror på det utrymme som en förnyad busstation kräver.

Parkeringsnorm för Ljungby centrum

Parkeringsnormen används vid detaljplanering och bygglovgivning. Beräkningar enligt normen ska ses som ett riktvärde. Samutnyttjande, då parkeringsplatserna används för flera olika behov, är positivt då det minskar det totala parkeringsbehovet.

Varje fastighetsägare och verksamhet ska se till att parkeringsbehovet är tillgodosett. Parkeringsbehovet ska i första hand lösas inom den egna fastigheten.

Ny parkeringsnorm för Ljungby centrum	
Användning	Platser per 1000 kvm bruttoarea
Bostäder	9
Servicebostäder	5
Kontor	15
Butiker	35
Offentlig service, hotell, banker m.m.	25
Restaurang och samlingslokaler	50
Hantverk	12

Tillgänglighet

Allmänna platser och publika lokaler ska ha en god tillgänglighet. Fram till år 2010 ska enkelt avhjälpna hinder vara åtgärdade. Det ska vara möjligt för alla att lättare ta sig fram på gator och torg och enklare att besöka affärer, bibliotek och andra lokaler. Kommunen är ansvarig för allmänna platser medan fastighetsägare och verksamhetsutövare är ansvariga för publika lokaler.

Planarbete för barn- och ungdomar

I allt planarbete ska barns och ungdomars behov beaktas. Såväl barnkonventionen som plan- och bygglagen ger barn och ungdomar möjlighet att påverka sin omgivning. Plan- och bygglagen ställer krav på samråd och i lagen anges ingen åldersgräns för vilka som kan ha inflytande.

GENOMFÖRANDE

En del av förslagen i centrumplanen är av kortsiktig karaktär, andra har en betydligt längre tidshorisont.

Kommunal mark

Många av de åtgärder som föreslås i centrumplanen sker på kommunal mark. Det gör att genomförandet av centrumplanen kan underlättas. Då kan kommunen formulera förutsättningar i detaljplaneringen och i markanvisningsavtal.

Allmän platsmark

Gator, torg, gång- och cykelvägar samt park- och grönområden är alla exempel på allmän platsmark där kommunen är huvudman. Kommunen har därför det huvudsakliga ansvaret för genomförandet av ny och förnyad allmän platsmark.

Fastighetsägare och företagare i centrum är beroende av en attraktiv stadsmiljö. Därför ska genomförandet i stadskärnan ske i nära samarbete med dem. Genomförandet underlättas avsevärt när fastighetsägarna deltar ekonomiskt i genomförandet av åtgärderna. Därigenom ökar också möjligheterna att påverka.

Flera av projekten kan genomföras oberoende av varandra. Dock ska förnyelsen ses som en helhet vad det gäller utformning och gestaltning.

Privatägd mark

Flera av förslagen berör privat mark. Kommunens roll blir att initiera förslagen och föra en dialog med fastighetsägarna i syftet att genomföra dem.

Delområden

Järnvägsområdet

Genomförandet av järnvägsområdet kan etappindelas. Dock bör hela Skånegatans omdragning göras i en etapp för att uppnå önskad effekt.

Utformning av bebyggelsen

Exploatering av järnvägsområdet tillhör en av de större förändringarna i centrum under lång tid. Därför måste bebyggelsen bidra till och förstärka en attraktiv stadskärna. Det görs genom att kommunen avsätter tid och resurser för parallella uppdrag eller arkitektävling. (Parallella uppdrag innebär att beställaren ger flera arkitektföretag i uppdrag att utforma ett och samma projekt.)

Området söder om järnvägen

Större delen av området är privatägt, förutom några fastigheter i kvarteret Hammaren. Kommunen bör tillsammans med fastighetsägare och verksamhetsutövare inom området arbeta för en strategisk omvandling av området från tyngre industri till mer centrumbetonad verksamhet och bostäder. Ett genomförande bör utgå från att en omvandling börjar i fastigheterna längs med Skånegatan. Kommunen ska fortsätta arbetet med en ny detaljplan för kvarteret Hammaren. Även i övriga kvarter bör nya detaljplaner upprättas. För att området successivt ska kunna omvandlas ska kommunen vara aktiv med markköp och även i arbetet med att finna lämpliga nya lokaler och tomter för befintliga verksamheter inom området.

Kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet)

Det kommunala bolaget LUAB (Ljungby Utveckling AB) äger kvarteret Aspebacken. Centrumplanens förslag kan genomföras då befintlig verksamhet hittat en alternativ lokalisering. Verksamheten har tillstånd enligt miljöbalken till 2012.

Bilfritt torg

Ett bilfritt Stora Torg genomförs först då parkering längs med Rune B Johanssons gata på järnvägsområdet har anlagts.

Teknisk försörjning

Den tekniska försörjningen i form av vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme och elförsörjning belyses närmare i det fortsatta arbetet med detaljplaneringen. Sannolikt krävs omfattande renoveringsarbete på delar av ledningsnätet då det hör till det äldsta i Ljungby stad.

Prioritering





Hur lång tid det tar att genomföra centrumplanens olika delar bestäms utifrån Ljungbys utvecklingskraft, den allmänna konjunkturen och föreliggande behov.

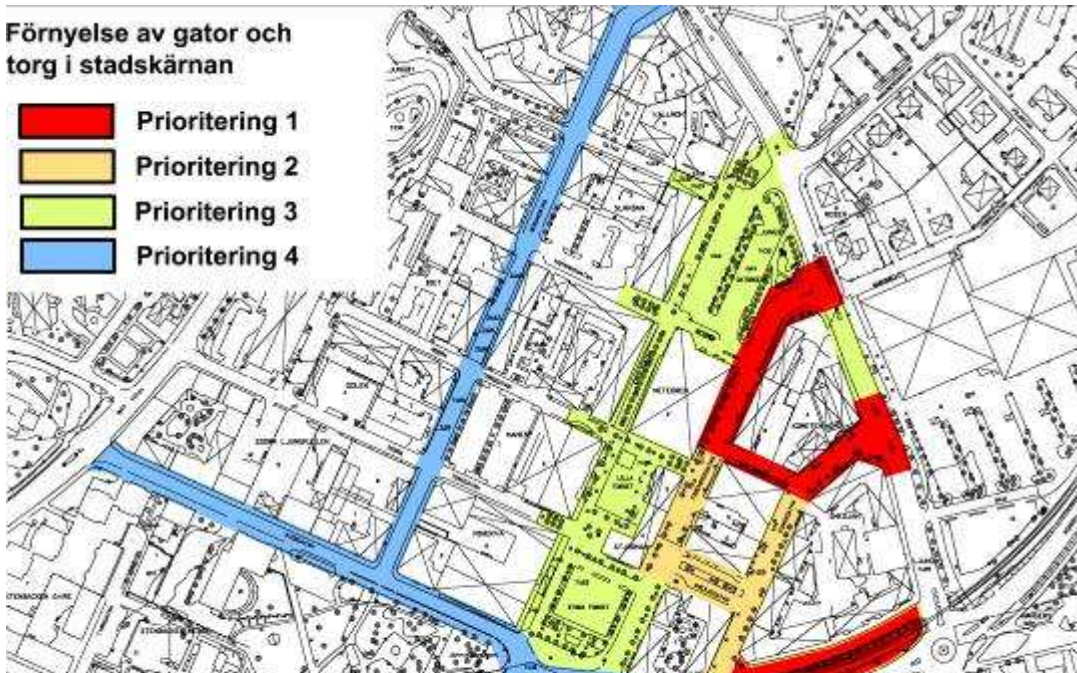
Stadskärnan

Förnyelsen av stadskärnans gator och torg ska ses som en kontinuerlig process och inte som en engångssatsning. Därför kan förnyelsen av allmän platsmark ske utifrån angelägenhetsgrad, omfattning och ekonomiska förutsättningar.

Figuren nedan visar en möjlig prioritering mellan åtgärder på gator och torg i stadskärnan. Prioriteringen kommer dock att påverkas av aktuella byggprojekt, fastighetsägarnas engagemang och andra faktorer.

Förnyelse av gator och torg i stadskärnan

-  Prioritering 1
-  Prioritering 2
-  Prioritering 3
-  Prioritering 4







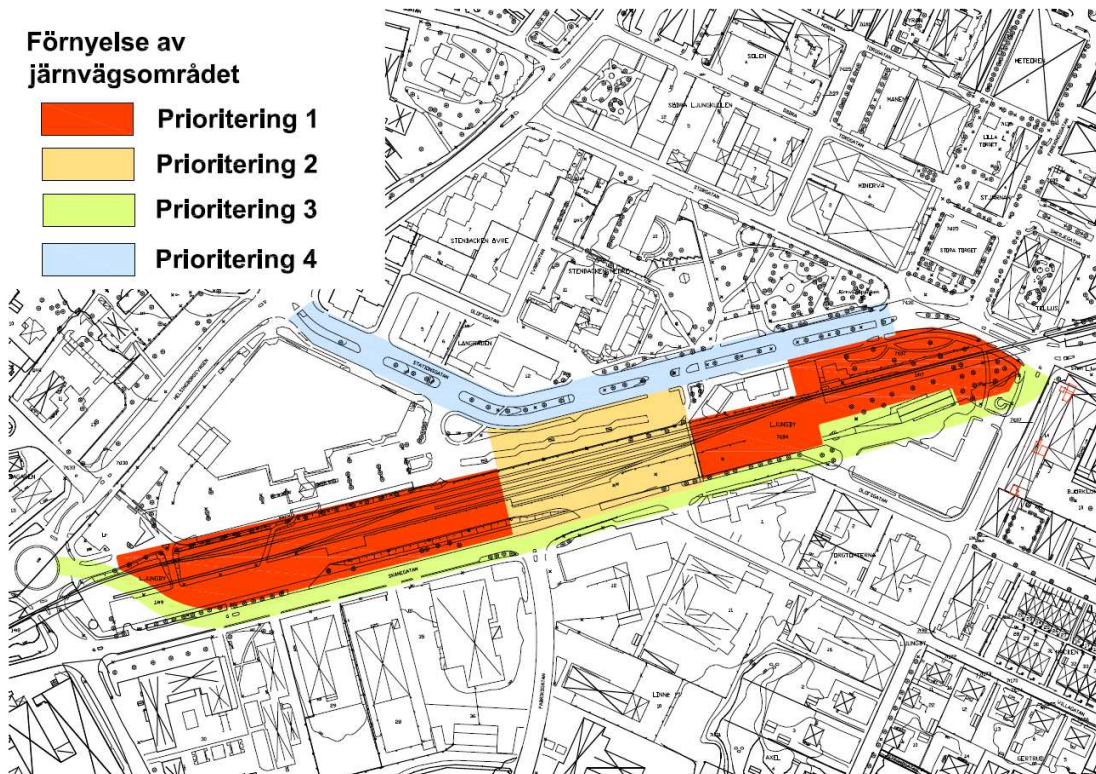
Förnyelsen av stadens gator och torg är en kontinuerlig process. Figuren visar hur man kan prioritera genomförandet i stadskärnan.

Järnvägsområdet

Järnvägsområdet ska iordningsställas så snart kommunen har rådighet över marken. Området kan utgöra ett grönområde i väntan på att det exploateras. I samband med att järnvägsområdet exploateras ska den nya gatustrukturen genomföras och busshållplatsen förnyas.

Förnyelse av järnvägsområdet

-  Prioritering 1
-  Prioritering 2
-  Prioritering 3
-  Prioritering 4



Figuren visar en möjlig prioritering vid förnyelse av järnvägsområdet.

Ekonomi

Kommunala investeringar och intäkter

Genomförandet av centrumplanen kräver kommunala investeringar. För allmän platsmark är kommunen huvudansvarig för att avsätta resurser till nödvändiga investeringar. Kommunala intäkter kan skapas vid försäljning av kommunal mark. Fastighetsägare ska vara med och både prioritera, påverka och finansiera ombyggnaden av centrum.

Exploateringen inom kvartersmark belastar exploatören. Gator, ledningar och parkeringsplatser inom kvartersmark är exempel på exploateringskostnader.

Kostnader för arkeologiska undersökningar och markundersökningar med påföljande eventuell marksanering kan också belasta exploateringskostnaden för exploatören.

Detaljplaner

Inom centrum finns ett stort antal detaljplaner. För de område som berörs av centrumplanen är detaljplanerna av varierande ålder och aktualitet och flera av detaljplanerna överensstämmer inte med centrumplanens förslag. Därför behöver flera nya detaljplaner upprättas.

Områden där nya detaljplaner behöver upprättas:

- Järnvägsområdet
- Området söder om järnvägen, kvarteren Hammaren, Linné och Gänget.
- Parkeringsplatsen längs med Rune B Johanssons gata.
- Kvarteret Långraden.
- Kvarteret Aspebacken.
- Kvarteret Kvadraten.
- Kvarteret Torgtomterna.

Föreslagna åtgärder

Nedan redovisas de områden som ingår i centrumplanen där resurser för genomförandet måste avsättas. I vissa fall ingår investeringen i exploateringskostnaden och belastar då exploatören.

Genomförandeorganisation

För att genomföra centrumplanen krävs en projektorganisation med en ansvarig samordnare/projektledare.

Åtgärdsprogram

Tekniska kontoret kommer att upprätta åtgärdsprogram som redovisar förslag på prioriteringar, tidsplan och investeringsbehov.

Stadskärnan

- Förnyelse av Oxtorget, Lilla Torg och Stora Torg.
- Förnyelse av gårdsgatorna Kungsgatan, Smedjegatan och Föreningsgatan.
- Gångpassager över Drottninggatan, över Stationsgatan, Märta Ljungbergsvägen, vid Stora Torg och kyrkan.
- Rune B Johanssons gata blir gårdsgata. Ny parkeringsplats.
- Ny gårdsgata på Storgatan mellan kyrkan och Stora Torg.
- Förnyelse av gatumiljön av Eskilsgatan och tillhörande tvärgator.
- Förnyelse av Bergagatan.
- Utveckla grönområdet och lekplatsen i Brunnsparken.
- Förtätning i kvarteret Långraden. (Exploateringskostnad)
- Förnyelse i kvarteret Kvadraten. (Exploateringskostnad)
- Förtätning i kvarteret Torgtomterna. (Exploateringskostnad)

Ån Lagan

- Exploatering i kvarteret Aspebacken (Delvis exploateringskostnad).
- Aktiviteter längs med ån Lagan, till exempel båtbyggor.
- Tillgängligheten längs med ån Lagan vid kvarteret Aspebacken och mellan Olofsgatan och Villagatan.
- Stråk mellan Salutorget och ån Lagan (mellan kvarteren Linné och Axel vid Kungsgatan).

Järnvägsområdet

- Fabriksgatans förlängning till Stationsgatan.
- Skånegatans anslutning till Hammarrondellen.
- Skånegatans omdragning vid Salutorget.
- Exploatering för bostadsbebyggelse på järnvägsområdet. (Delvis exploateringskostnad).
- Flytt av godsmagasinet, förnyelse av Salutorget och den del av Olofsgatan som löper parallellt med Salutorget.
- Ny busstation; nya perronger, lokaler för vänthall, restaurang, kiosk, taxi, bussgods etc. (Tillsammans med Länstrafiken).
- Nya gång- och cykelvägar längs med Skånegatan, Stationsgatan och Fabriksgatan samt genom Garvaren.
- Parkeringsplats på järnvägsområdet.
- Stationsgatans förnyelse.
- Strategisk förnyelse av området söder om järnvägen. (Delvis exploateringskostnad).
- Lekskulptur i Järnvägsparken.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

En fördjupning av översiktsplanen antas alltid medföra betydande miljöpåverkan. Därför ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Miljöbedömning

Om en plan kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska den miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. För översiktsplanen och fördjupningar av översiktplanen gäller att de alltid kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att översiktligt belysa de konsekvenser som följer av centrumplanen. På denna översiktliga nivå är det svårt att förutse alla miljökonsekvenser som följer av genomförandet. Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar de aspekter som bedöms vara viktiga att fokusera på vid ett fortsatt arbete med detaljplanering och projektering.

Avgränsning

Tyngdpunkten i miljökonsekvensbeskrivningen kommer att ligga på följande områden:

- Trafik
- Exploatering av järnvägsområdet
- Kulturmiljön
- Stadsbild
- Markföroreningar
- Skred, ras och översvämning
- Miljömålet ”God bebyggd miljö”

Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen sammanfaller med centrumplanens geografiska avgränsning, se sidan 8.

Trafikkonsekvenser

Fordonstrafik

Trafiken fördelas över fler gator då Skånegatan och Fabriksgatan får ökad betydelse. Detta medverkar även till minskade barriäreffekter och ökad orienterbarhet. Korsningen vid ”Posthörnan” kommer även fortsättningsvis att vara en komplicerad korsning. Detta ska beaktas vid utformningen av korsningen.

En tätare exploatering med bland annat bostäder kommer att medföra ökad biltrafik inom området.

Tung trafik bedöms däremot minska vid en successivt förändrad markanvändning med färre störande verksamheter i centrum. Dessutom förväntas den sista delen av ringleden, Söderleden, avlasta centrum från tung trafik som inte har centrum som målpunkt.

Tendens

Vid genomförandet av centrumplanen kommer Gängesvägen att förlora i betydelse till förmån för Fabrikgatan och Stationsgatan. Skånegatan kommer att få ökad betydelse och avlasta Stationsgatan som infart till centrum.

Drottninggatan kommer att bli en fortsatt betydelsefull gata i centrum, även om gatan delvis kommer att avlastas vid byggandet av en cirkulationsplats vid Fogdegatan, Ågårdsvägen och kvarteret Violens (IcaMaxi) parkeringsplats.



Kartan visar på en bedömning av trafiksiffror i centrum vid ett genomförande av centrumplanen. Trafiksiffrorna bygger på en Trafikutredning för Ljungby stad från Thyrens.

Farligt godstransporter

Idag är bland annat Strömgatan sekundärled för farligt godstransporter. Det kommer inte att vara aktuellt då markanvändningen i kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet) förändras.

Söderleden

Söderleden är det sista ledet i ett förverkligande av ett fullständigt ringvägssystem. Målsättningen är att skapa väg för såväl trafik inom Ljungby stad som genomfartstrafik företrädesvis mellan vägen mot Vislandavägen och vägen mot Liatorp (väg 124). Detta kommer främst att avlasta infartsvägarna Vislandavägen, Vadgatan/Gängesvägen österifrån och Helsingborgsvägen och Kungsgatan söderifrån. Söderleden förväntas användas av tung trafik och även farligt godstrafik som inte har centrum som målpunkt. Söderleden avses bli primärled för farligt godstrafik. Utbyggnaden medför att trafiken fördelas på flera vägar. Trafiken kommer att minska i centrum men relativt måttligt.

Trafikbuller

Förtätning och förnyelse av områden i centrum kommer att medföra ökat trafikarbete. På flera av gatorna i centrum kan de rekommenderade riktvärdena för trafikbuller överskridas. Däremot leder förtätning i centrum till att trafikarbetet blir mindre i förhållande till ny exploatering i randen av staden.

Eftersom planområdet har ett mycket centralt läge kan det inte uteslutas att framtida bostäder utsätts för vissa störningar från gatulivet. Det kan bli aktuellt att förlägga uteplatser, balkonger och sovrum mot en så kallad tyst sida och/eller införa bullerkrav på fasad. En tyst sida innebär att en högre bullernivå på en sida kompenseras genom en lägre bullernivå på den andra sidan. Även placeringen av huskroppar kan göra att bullerproblemen minskar. Buller studeras närmare i detaljplaneringen.

Bullerberäkning

Vid antal punkter i staden har trafikbuller beräknats med programmet Trivector bullerberäkning. Trafikbullret har beräknats vid husfasad.

Gata	Ekvivalent ljudnivå fasad
Drottninggatan vid kvarteret Kometen	60 dBA
Skånegatan vid musikskolan	61 dBA
Storgatan vid kvarteret Aspebacken	59 dBA

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalentnivå (medelljudnivå under viss tid) inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå (medelljudnivå under viss tid) utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Gång- och cykeltrafik

För att få ett sammanhängande och tydligt gång- och cykelnät kompletteras detta på enstaka platser.

Trafiksäkerhet

Flera trafik Korsningar och gång- och cykelpassager ges ny utformning med tydligare korsande gång- och cykelstråk. Detta förväntas leda till mer anpassad hastighet och ökad trafiksäkerhet.

Kollektivtrafik

Busstationen kommer även fortsättningsvis att vara centralt lokaliserad för att ha en fortsatt god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Parkering

Antalet parkeringsplatser kommer att öka till följd av planförslaget. Det är en viktig del i tillgängligheten för handel och service i centrum. Samtidigt kan flera parkeringsplatser i till exempel kvarteret Långraden och på Stora Torg försvinna till följd av genomförandet av centrumplanen.

Exploatering av järnvägsområdet

En exploatering av järnvägsområdet gör att framtida spårbunden trafik genom Ljungby centrum inte är möjlig. Att avsätta ett markområde för ett spårreservat skulle göra att den centrala marken förblir dåligt utnyttjad och att den önskade förtätningen av centrum uteblir.

Sociala aspekter

Stadsbild

Förslaget innebär en omvandling från dagens öppna och obebyggda ytor på järnvägsområdet till ett tätare och tydligare centrum. En ökad täthet i centrum gör att olika områden och funktioner byggs samman. Avstånden kommer därför att kännas kortare.

Området söder om järnvägen med en mycket splittrad användning och gles bebyggelsestruktur förvandlas successivt till en integrerad del av centrum.

Trygghet

Fler boenden och färre dåligt använda ytor leder sannolikt till att centrum upplevs som tryggare.

Handel och service

Fler boenden i centrum leder till ett ökat underlag för handel och service i centrum. En förnyelse av stadens gator och torg ökar attraktiviteten för stadskärnan som mötes-, boende- och handelsplats.

Kulturmiljön

Kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet)

Förnyelsen i kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet) är en naturlig utveckling i centrum. Utgångspunkten är att tre kulturhistoriskt värdefulla byggnader ska bevaras och integreras i den nya bebyggelsen om förutsättningar finns.

Järnvägsområdet

Järnvägsområdet kommer att få en delvis ny struktur. Dock kommer strukturen i form av Stationsgatan, Järnvägsparken och de ståliga fasaderna längs med Storgatan att tillsammans kunna påminna om den gamla järnvägsstrukturen. Även om godsmagasinet föreslås flyttas närmare Salutorget kommer det fortsättningsvis att utgöra ett viktigt inslag i miljön.

Ekologiska konsekvenser

Grönstruktur

Planförslaget medför inga större förändringar i den befintliga grönstrukturen. Den ska i huvudsak bevaras och utvecklas.

Luftkvalitet

I Ljungby kommun gäller miljökvalitetsnorm för utomhusluft, bland annat partiklar (PM10), bensen, kolmonoxid och kväveoxid). Mätningar av luftföroreningar sker i samverkan mellan kommunerna i Kronobergs län, och Kronobergs luftvårdsförbund för att visa att miljökvalitetsnormerna uppfylls.

Resultatet visar att utomhusluften i Ljungby är bra, förutom att halten av små partiklar (PM 10) är något hög. Det beror bland annat på att bakgrundshalten av partiklar redan är hög i södra Sverige. Det är främst trafiken i Ljungby och Lagans tätorter som bidrar till att ytterligare höja halten av små partiklar.

I förslaget till fördjupning av översiktsplan för Ljungby centrum är det svårt att fullt ut förutse konsekvenser för luftkvaliteten, där främst för PM10. Vid en beräkning utförd av kommunens miljökontor med dataprogrammet Simair av miljökvalitetsnormen för PM10, kväveoxid och Bensen framkom att miljökvalitetsnormerna inte överskreds. De gator som har beräknats är Drottninggatan, Skånegatan och Storgatan (kvarteret Aspebacken), eftersom dessa bland de mest trafikerade i stadskärnan samtidigt som gaturummen är något tätare.

Miljökvalitetsnormerna beaktas i efterföljande detaljplanering.

Markföroreningar

Med anledning av de skiftande verksamheter som bedrivs och har bedrivits på flera platser i centrum bedöms det som högst sannolikt att markföroreningar förekommer. Dessa aspekter behandlas närmare i kommande detaljplanering.

Länsstyrelsens inventering

Länsstyrelsen har genomfört en inventering av misstänkta förorenade områden.

Kvarteret Aspebacken

En miljöteknisk undersökning har genomförts och endast mindre oljeföroreningar i ett mindre område har kunnat konstateras.

Järnvägsområdet

Då järnvägsområdet sedan slutet av 1800-talet har använts för järnvägsändamål kan markföroreningar förekomma. Vid taxi har det legat ett tankställe.

Området söder om järnvägen

Området har under lång tid utgjorts av ett verksamhetsområde med skiftande verksamheter. Därför föreligger det, beroende på verksamhet och omfattning, risk för markföroreningar.

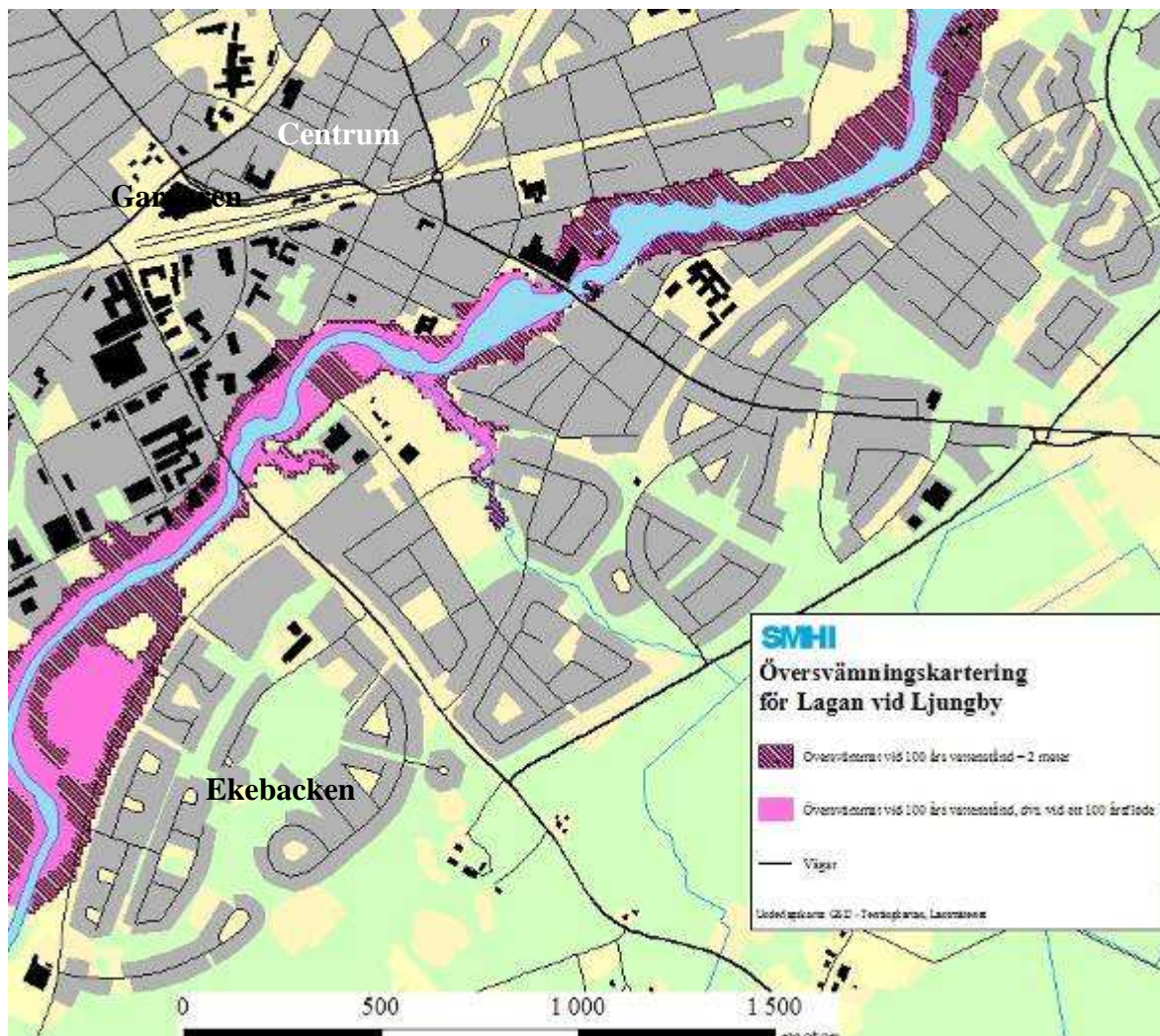
Verksamheter

Området föreslås att successivt omvandlas till en stadsdel med en blandning av centrum, bostäder och icke störande verksamheter. Integrering av bostadsbebyggelse och centrumverksamheter kräver samordning och beaktande av skyddsavstånd så att den nya användningen inte försvårar för nuvarande verksamheter.

Området söder om järnvägen omfattas av olika detaljplaner som medger storindustri, allmänt ändamål och handel. En successivt förändrad markanvändning förutsätter en ny detaljplan. Planeringsförutsättningarna ska då utredas så att olägenheter mellan bostäder/centrum och verksamheter inte uppstår.

Höga vattenflöden

SMHI gjorde 2004 på uppdrag av Räddningsverket en översiktlig över-svämningsskartering av ån Lagan mellan Värnamo och till havet. Dessa visar på två nivåer. Dels en nivå som motsvarar ett vattenstånd med 100 års återkomsttid. Dels en nivå som motsvarar ett vattenstånd med 100 års återkomsttid plus två meter. Inom områden som hotas av 100-årsflöden bör ingen bebyggelse alls tillkomma. Inom områden som hotas av 100-årsflöden plus två meter kan bebyggelse tillkomma men risker, konsekvenser och förebyggande åtgärder ska behandlas vidare i detaljplaneringen. Det kan handla om utrymme för preliminära skyddsvallar, lägsta golvnivå och andra byggnadstekniska krav.



Översvämningsskartering längs med ån Lagan i Ljungby centrum.

Skred och ras

Under 2004 genomförde WSP Samhällsbyggnad en översiktlig skredriskinventering. Där görs bedömningen att det inte finns någon akut risk för skred och ras i de inventerade områdena. Däremot bör vissa sträckor med relativt höga branter och sträckor, där strandbrinken utsätts för erosion, kontrolleras kontinuerligt. Detta för att minimera eventuella risker.

Miljömålen

Miljökonsekvensbeskrivningen ska även ange hur planen påverkar möjligheten att uppfylla de sexton miljömålen eller om målen motverkas. Fördjupningen av översiktsplanen berör flera av miljömålen. Länsstyrelsen har tagit fram regionala miljömål. Ljungby kommun antar 2008 en Policy för hållbar utveckling.

God bebyggd miljö

God bebyggd miljö är ett av de miljömål som främst berörs vid ett genomförande av centrumplanen. Även de andra miljömålen ska ligga till grund för framtida planering och beslut.

- Att förtäta och förnya dåligt utnyttjad mark får ses som en god långsiktig hushållning med mark.
- Rekommenderade nivåer för buller kan överskridas vid fasad.
- Busstationen, som fungerar som en knutpunkt i den västra delen av länet, får en central lokalisering i Ljungby stad.
- Gång- och cykelnätet förstärks för att bli gent och sammanhängande.
- Stadens offentliga platser och mötesplatser förstärks.
- Risk för höga flöden och översvämning kan beröras och ska beaktas i kommande detaljplanering.
- Ån Lagan utvecklas som en grön resurs i centrum.
- Förtätning och förnyelse ger ökat underlag för handel och service samtidigt som förutsättningar för en minskad bilanvändning ges.

Nollalternativ

Ett nollalternativ innebär en beskrivning av miljökonsekvenserna i ett läge då centrumplanen inte genomförs.

Järnvägen

Om inte centrumplanen genomförs innebär det att järnvägsområdet ligger kvar som idag med en järnvägskorridor mellan Ljungby stad och Värnamo. Det innebär att möjligheten kvarstår att återuppta järnvägen om förutsättningarna förändras. Däremot är spåren söderut upprivna. Samtidigt blir det en komplicerad trafik- och boendemiljö med järnväg genom Ljungby stad. Trafikmiljön vid till exempel Bryggerirondellen och den så kallade Posthörnan försvåras ytterligare.

Trafik och bebyggelse

En utebliven successiv förnyelse av centrums olika områden medför ett utglesat centrum med färre boende, som kan medföra ett mindre underlag för offentlig och kommersiell service. Samtidigt medför detta att centrum inte medverkar till att skapa ett levande och attraktivt centrum.

Fler boende i centrum innebär ökat trafikarbete i centrum med bullerproblematik som följd. Samtidigt så kan bilåkande motverkas genom fler boende i centrum där nära avstånd till kommersiell och offentlig service och närhet till kollektivtrafiken gör att bilen inte alltid behöver användas.

Miljömålet God bebyggd miljö kan vara oförändrat eller påverkas negativt.

Sammanfattning

Ett genomförande av centrumplanen medför en tätare och attraktivare stadskärna med ökat underlag för kommersiell och offentlig service.

Följande aspekter bör behandlas i det fortsatta arbetet vid till exempel detaljplanering: miljö kvalitetsnormerna, buller, stadsbild, verksamheterna i området söder om järnvägen, höga vattenflöden, skred och ras

UNDERLAGSMATERIAL

Som stöd i arbetet med centrumplanen har ett antal planer och utredningar använts.

Planer och utredningar

Det har utförts ett antal planer och utredningar som är relevanta för centrum och arbetet med centrumplanen. Dessa återges kortfattat här.

Centrumplanen, antagen, 1984

Kommunens tidigare centrumplan från 1984 är i stort sett genomförd.

Kulturmiljöplan, antagen 2002

Kulturmiljöplanen anger de byggnader och bebyggelsemiljöer som bör vara skyddade i plan.

Trygg planering – Bo Grönlund, 2003

Rapporten visar på olika miljöer i Ljungby stad som fungerar mer eller mindre bra ur trygghetssynpunkt. Författaren anger även ett antal exempel på mindre åtgärder som kan skapa en ökad trygghet.

Trafikutredning för Ljungby stad, Thyréns, 2001

Trafikutredningen beskriver trafikkonsekvenserna som följer av förslagen i "Vision Ljungby centrum 2015".

Grönstrukturplan för Ljungby stad, antagen 2000

Syftet med planen har varit att analysera de gröna områdenas betydelse för samhällets karaktär. Tonvikten har lagts på de sociala aspekterna.

Centrumvision, 1997

"Vision Ljungby centrum 2015" visar på ett antal idéer på hur Ljungby centrum kan förändras.

Översiktsplan, antagen 2006

Kommunens översiktsplan behandlar Ljungby centrum på ett översiktligt plan. Den fastslår behovet av en fördjupning av översiktsplanen för centrum.

Konsekvensanalys av projektet "Handelscentrum Ljungby shop stop", 2007

Rapporten presenterar en konsekvensanalys för centrumhandeln i samband planeringen av ett externhandelsområde vid Ljungby södra infart.

Handelsutredning Ljungby kommun, Nordplan AB, 2007

Utredningar syftar till att utreda handeln i Ljungby stadskärna och i kringliggande kommuner. Utredningen föreslår även vilken typ av handel som är lämplig med hänsyn till stadskärnan och konkurrenter.

Parkeringsutredning, 2006, tekniska kontoret

I parkeringsutredningen redovisas parkeringsberäkning, parkeringsbeläggning och behovsbedömning för Ljungby centrum.

Belysningsplan, antagen 2003

I planen utvärderas den kommunala belysningen i Ljungbys centrala delar. Åtgärder föreslås som ska bidra till att Ljungby upplevs som en vacker och trygg stad.

Policy för uteserveringar i centrum, 2006, tekniska kontoret

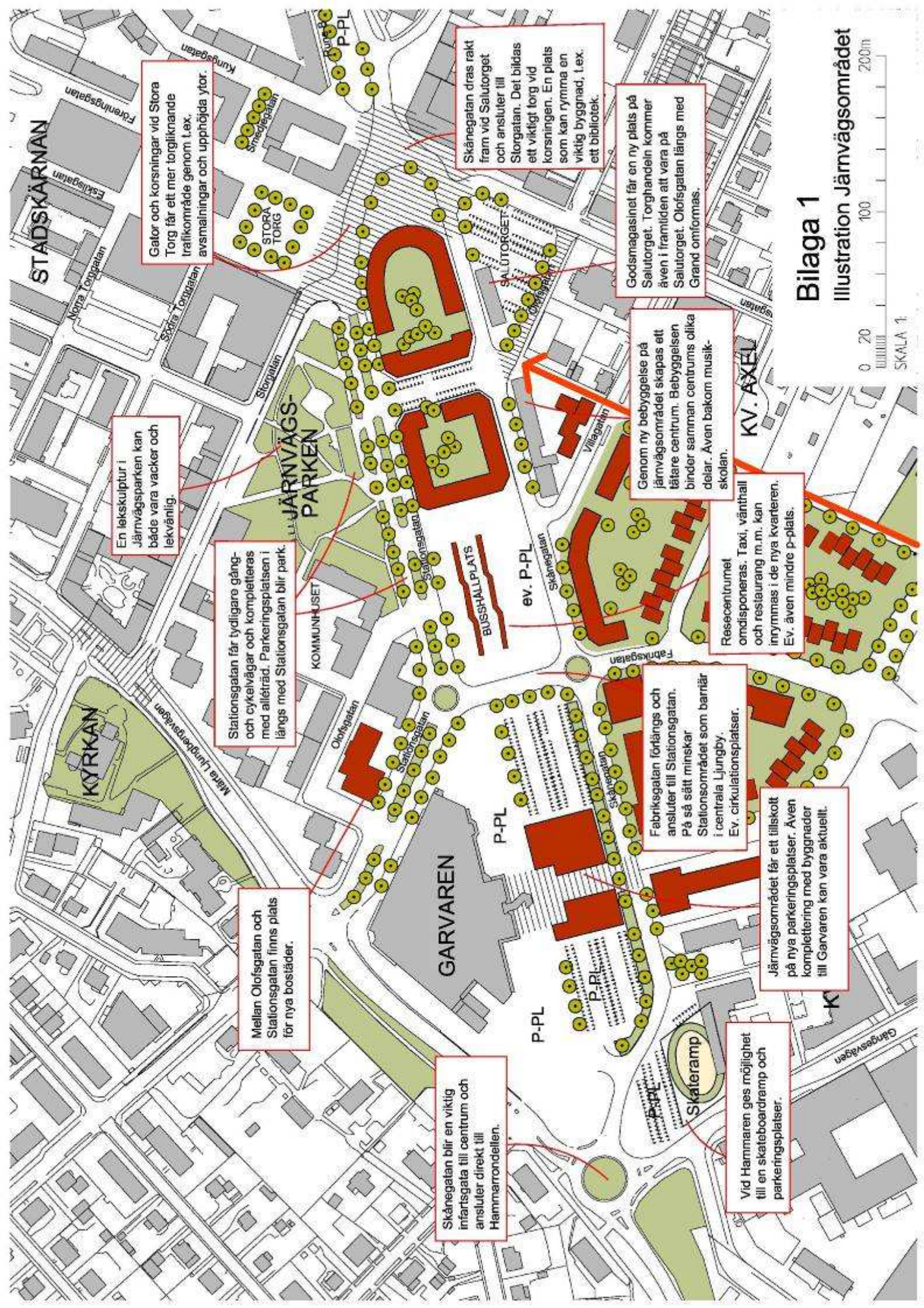
Policyn ger vägledning vid utformning av uteserveringar.

Ljungby kommuns handikapplan, 2006, tekniska kontoret

Syftet med handikapplanen är att ta hänsyn till funktionshindrade personers behov i den kommunala planering och verksamheten. Handikapplanen redovisar en åtgärds katalog.

Den fluktuerande staden, 2007, Anna Sandór

Uppsatsen Den fluktuerande staden – en fältstudie om Ljungbys tomma och livfulla stadskärna behandlar hur staden används över dygnet.



Gator och korsningar vid Stora Torget får ett mer torgliknande trafikområde genom t.ex. avsmalningar och upphöjda ytor.

En leksculptur i Järnvägsparken kan både vara vacker och lekvänlig.

Stationsgatan får tydligare gång- och cykelvägar och kompletteras med alléträd. Parkeringsplatsen i längs med Stationsgatan blir park.

Mellan Olofsgatan och Stationsgatan finns plats för nya bostäder.

Skånegatan blir en viktig infartsgata till centrum och ansluter direkt till Hammarrondellen.

Skånegatan dras rakt fram vid Salutorget och ansluter till Storgatan. Det bildas ett viktigt torg vid korsningen. En plats som kan rymma en viktig byggnad, t.ex. ett bibliotek.

Godsmagasinet får en ny plats på Salutorget. Torghandeln kommer även i framtiden att vara på Salutorget. Olofsgatan längs med Grand omformas.

Genom ny bebyggelse på järnvägsområdet skapas ett tätare centrum. Bebyggelsen binder samman centrumets olika delar. Även bakom musikskolan.

Resecentrumet omdisponeras. Taxi, vänthall och restaurang m.m. kan inrymmas i de nya kvarteren. Ev. även mindre p-plats.

Fabriksgatan förlängs och ansluter till Stationsgatan. På så sätt minskar Stationsområdet som barriär i centrala Ljungby. Ev. cirkulationsplatser.

Järnvägsområdet får ett tillskott på nya parkeringsplatser. Även komplettering med byggnader till Garvaren kan vara aktuellt.

Vid Hammaren ges möjlighet till en skateboardramp och parkeringsplatser.

Bilaga 1

Illustration Järnvägsområdet

0 20 100 200m

SKALA 1



Brunnsparken med lekplats utvecklas till en grön tillgång.

Miljön vid Oxtorget ses över.

Möjlig påbyggnad i kvarteren Månen och Meteor (KappAhl).

Tydligare gångpassager över Drotningsgatan med t.ex. ny markbeläggning och av-smalningar.

Ny cirkulationsplats längs med Ågårdsvägen, Fogdegatan och uifarten från IcaMaxi.

Förnyelse av gårdsgatorna. Enhetligare markbeläggning, lägre hastighet och trivsammare gaturum.

I kvarteret Kvadranten kan en kvartersförnyelse ske. Gula villan berörs inte.

Längs med Rune B Johanssons gata skapas en ny parkeringsplats. Gatan blir gårdsgata.

Gårdsförbättring i kvarteret Vallmon med gemensam gård.

Förnyelse av Bergagatan. Lägre fart, hastighets-reducerande ålgård och enstaka trädplanteringar.

Gågatan Eskilstogatan förnyas genom bl.a. ny markbeläggning.

Lilla Torg förnyas. Torget har potential att utvecklas med t.ex. fler uteserveringar.

Storgatan blir gårdsgata med större utrymme för servering och skyltning längs med norra sidan.

Stora Torg föreslås bli ett flexibelt torg i centrum för olika aktiviteter och ändamål.

Tydligare övergångsställen längs med Märta Lungbergsvägen vid kyrkan.

BUSSHÄLLPLATS

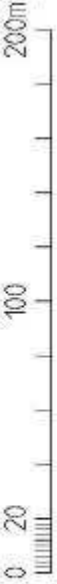
ev. P-PL

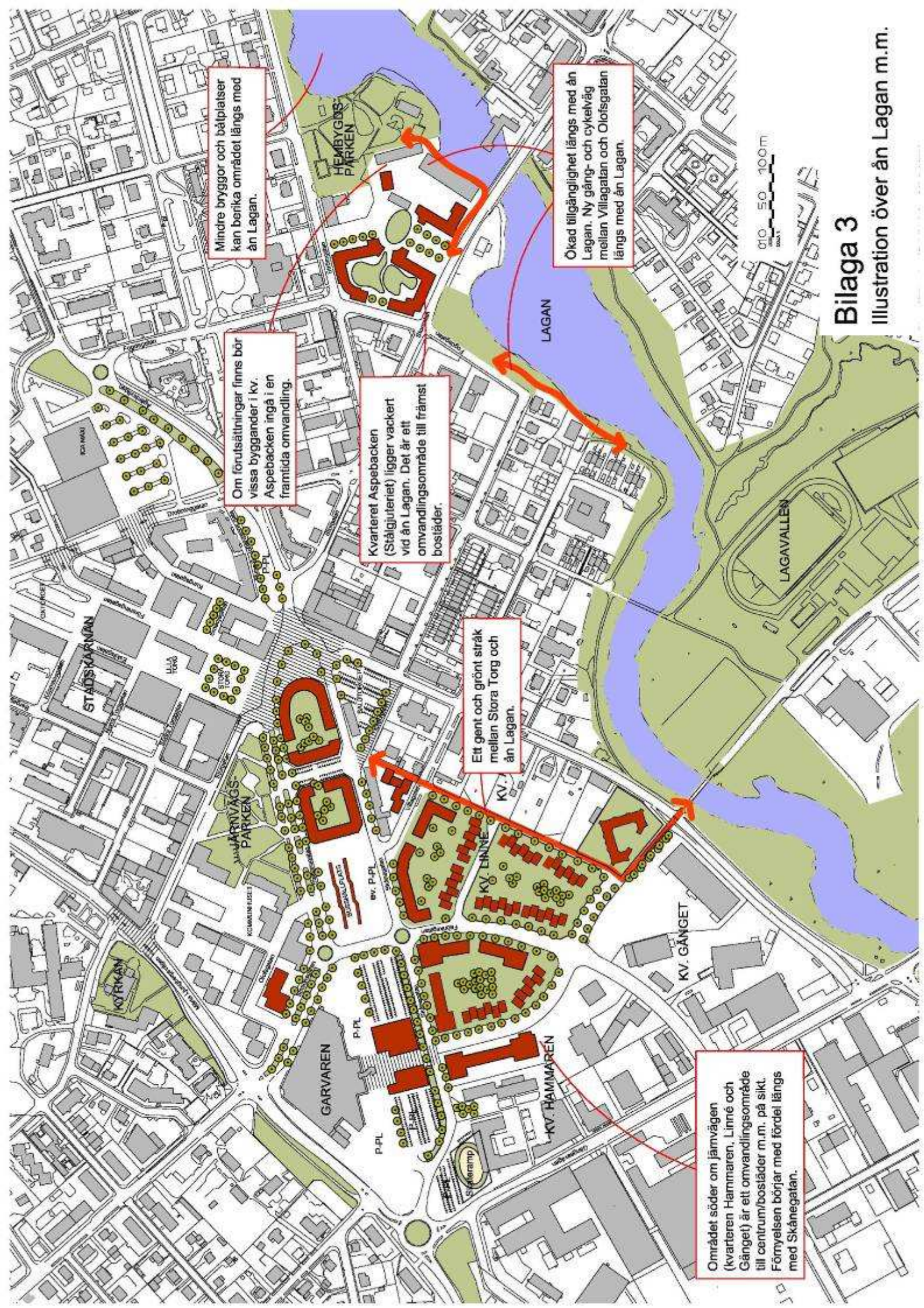
P-PL

REN

Bilaga 2

Illustration Stads kärnan





Mindre bryggor och bålplatser kan berika området längs med ån Lagan.

Om förutsättningar finns bör vissa byggbänder i kv. Aspebacken ingå i en framtida omvandling.

Kvarteret Aspebacken (Stålguteriet) ligger vackert vid ån Lagan. Det är ett omvandlingsområde till främst bostäder.

Ett gent och grönt stråk mellan Stora Torg och ån Lagan.

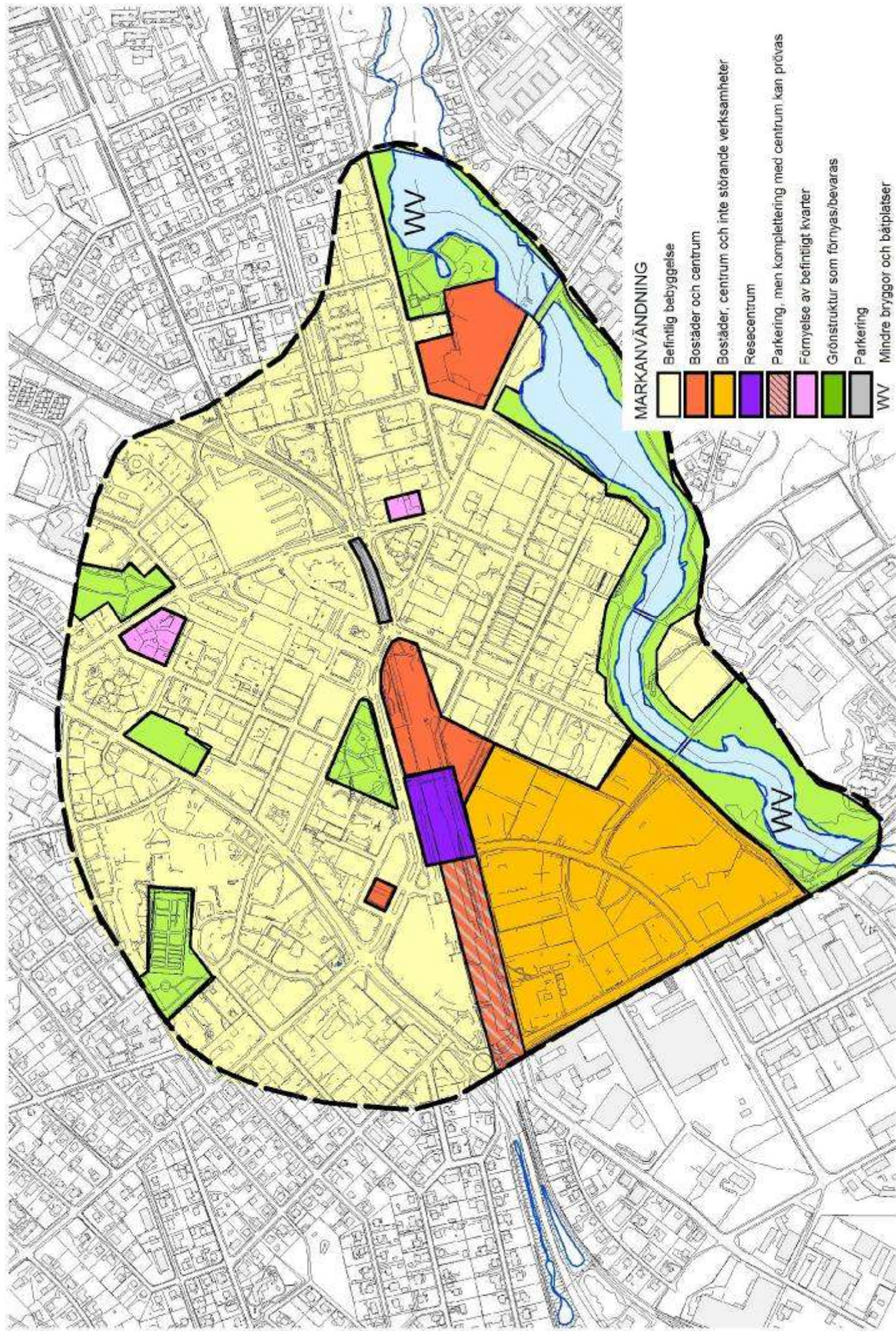
Ökad tillgänglighet längs med ån Lagan. Ny gång- och cykelväg mellan Villagatan och Olofsgatan längs med ån Lagan.

Området söder om järnvägen (kvarteren Hammaren, Linné och Gånget) är ett omvandlingsområde till centrum/bostäder m.m. på sikt. Förnyelsen börjar med fördel längs med Skånegatan.

0 50 100m

Bilaga 3

Illustration över ån Lagan m.m.



MARKANVÄNDNING

- Befintlig bebyggelse
- Bostäder och centrum
- Bostäder, centrum och inte störande verksamheter
- Resecentrum
- Parkering, men komplettering med centrum kan prövas
- Förmåelse av befintligt kvarter
- Grönstruktur som förnyas/bevaras
- Parkering
- WV
- Mindre bryggor och båtplatser



LJUNGBY
KOMMUN

Plankontoret, 341 83 Ljungby
Telefon 0372-78 90 00, Fax 0372-78 92 65
www.ljungby.se