



## ÖVERPRÖVNING/ÖVERKLAGANDE

Kommunfullmäktige antog den 27 april 2010 § 33, detaljplan för  
**Rosendal vid Ljungby södra infart, Ljungby kommun.**

## LAGA KRAFTBEVIS

Fört diarium visar att detta beslut inte överklagats. Beslutet har därför vunnit  
laga kraft den **27 maj 2010**.

LJUNGBY KOMMUN  
Plankontoret den 31 maj 2010

Ulla Gunnarsson  
Planhandläggare

Kopia för kännedom: Lantmäterimyndigheten, Ljungby  
Lantmäterimyndigheten, Växjö  
Länsstyrelsen, samhällsutvecklingsenheten  
Ljungby kommun, tekniska kontoret  
(teknisk chef + exploateringschef)  
Sökande och övriga enligt sändlista

Delgivning: Kommunfullmäktige  
Miljö- och byggnämnden



# Detaljplan för Rosendal (Ljungby södra infart) Ljungby stad, Ljungby kommun

## DETALJPLAN HANDLINGAR

Till detaljplanen hör

- Planbeskrivningen
- Genomförandebeskrivning
- Behovsbedömning
- Plankarta
- Illustration
- Samrådsredogörelse

## PROGRAM

Detaljplanen föregicks av ett programsamråd enligt 5 kap 18 Plan- och bygglagen (PBL) som visar på intentioner och utgångspunkter i grova drag. Redan i programsamrådet fick grannar, myndigheter med flera möjlighet att framföra sina synpunkter. Synpunkterna har sammanställts i ett dokument, *Samrådsredogörelse Planprogram, 1 juni 2009*.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen medger en bred användning av området med industri, handel, besöksverksamhet, bilservice, lager och kontor. Planläggningen bedöms bidra till en positiv utveckling för Ljungby stad och kommun i ett strategiskt läge vid Ljungby södra infart längs med E4:an och väg 25.05.

## PLANOMRÅDETS LÄGE

Planområdet ligger öster om E4 och söder om väg 25.05 vid Ljungby södra infart.

## AREAL

Hela planområdet omfattar cirka 28 hektar, varav 24 hektar utgör kvartersmark fördelat på två områden på ömse sidor om matargatan.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Berghem 1:7 och Berghem 18:1 ägs av kommunen.

Berghem 12:2 ägs av staten, Vägverket, (del av fastigheten förvärvad av kommunen).

Berghem 3:14, Berghem 16:1, Berghem 8:6 och Dalen 2:1 är i privat ägo.

## MILJÖBEDÖMNING

### Behovsbedömning

Kommunen bedömer att detaljplanens genomförande inte medför betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 11 – 18 §§ Miljöbalken. En särskild miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas. I behovsbedömningen redovisas miljöpåverkan som planen kan antas medföra, grundade på kriterierna i

bilaga 4 till miljökonsekvensförordningen samt även kriterierna i bilaga 2 till samma förordning, enligt 5 kap 18 § pkt 2 PBL. Behovsbedömningen utgör ett särskilt dokument bland planhandlingarna, se Behovsbedömning.

#### Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Miljökontoret har beräknat luftkvaliteten med dataprogrammet Simair. Beräkningarna har gjorts för partiklar (PM10), kväveoxid (NO<sub>2</sub>) och Bensen. Det föreligger ingen risk att gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, enligt 5 kap Miljöbalken, överskrids. Gaturummen är mycket glesa med låg bebyggelse även om vägarna är förhållandevis trafikerade. Följande vägar har beräknats avseende miljö kvalitetsnormer och miljömålen för luftkvalitet:

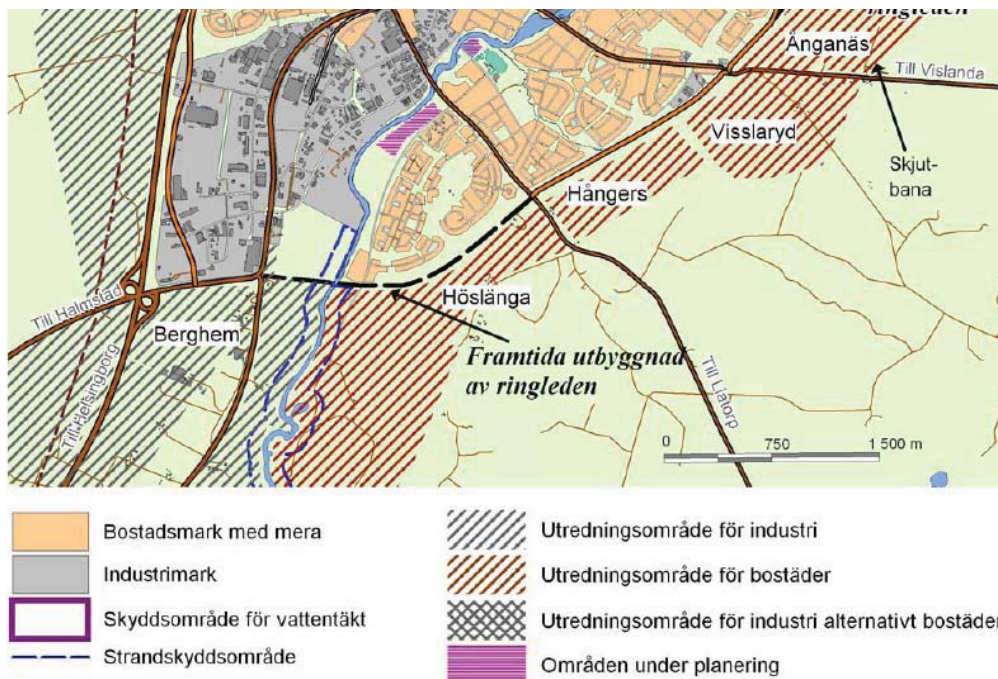
- Den sydligaste delen av Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljö kvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.  
**Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet en respektive två tiondelar.
- Väg 25.05 öster om Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljö kvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.  
**Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet med två tiondelar.
- Väg 25.05 väster om Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljö kvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.  
**Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet en respektive två tiondelar.

#### GOD HUSHÅLLNING MED MARK

Detaljplanen bedöms, ur allmän synpunkt, medföra god hushållning med mark enligt 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken.

#### GÄLLANDE PLANER

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan från 2006 där området utpekats som ett utredningsområde för industri.



Utdrag ur kommunens översiktsplan från 2006.

Inventering av nya områden för bostäder och industri, godkänd av Miljö- och byggnämnden den 30 april 2008 § 73, redovisar området som ett framtida industriområde med god exponering mot E4 och väg 25.

För planområdet finns inga detaljplaner.

För omgivningen gäller följande detaljplaner:

- P09/9 – Lagakraftvunnen den 18 juli 2008. Detaljplan för ett område vid Ljungby södra infart.
- P92/7 Lagakraftvunnen den 25 mars 1992. Detaljplan för kvarteret Lastaren.
- E247 Fastställd 28 september 1976. Detaljplan för del av Berghem 1:9.

#### KOMMUNALA BESLUT

Miljö- och byggnämnden gav 2009-02-04 § 7 plankontoret i uppdrag att upprätta en detaljplan för aktuellt område. Området överensstämmer även med den utredning för industriområden som Miljö- och byggnämnden godkände den 30 april 2008 § 73.

#### BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

##### Mark och vegetation

Marken inom den norra delen av området är relativt glest bevuxen med gran och inslag av tall omväxlande med mindre hyggen och stormfällan. Den södra delen av området består delvis av våtmarkskaraktär med delar av gammal odlingsmark och bevuxen med granskog med inslag av tall.

### Natur

Området omfattas inte av något skydd enligt 7 kap miljöbalken.

### Geologi/Geoteknik

En översiktlig geoteknisk utredning är utförd. En kompletterande geoteknisk utredning har gjorts för området och grundförhållandena för exploatering bedöms som goda.

Inom den norra delen består marken av sandjordar med inslag av blottat berg och övergår mot väster i morän. Den södra delen domineras i öster av ett ytligt jordlager av organisk jord. Inom den brantare delen utgörs jorden av morän.

### Förorenad mark

Tidigare markanvändning, inom det sen tidigare inte exploaterade området, föranleder ingen misstanke om att marken skulle vara förorenad. Däremot finns en befintlig verksamhet i planområdets södra del som finns redovisat på Länsstyrelsens karta för misstänkt förorenade områden i Kronobergs län. Området är identifierat men ej riskklassat.

### Riksintressen

E4 och väg 25 är av riksintresse för kommunikationsändamål, däremot inte väg 25.05 (del av väg 25 öster om E4:an). Planförslaget bedöms inte medföra påtagligt försvåra utnyttjandet av E4 och väg 25, såsom det är uttryckt i 3 kap 8 § MB.

### Fornminnen

I områdets närhet finns tre områden/objekt med fornlämningar:

- Längs med väg 25.05 finns en stenkammargrav, RAÄ-nummer Kåna 29:1.
- Strax söder om denna stenkammargrav, finns en stensättning, RAÄ-nummer Kåna 30:1. Avståndet mellan planområdet och fornlämningar är ungefär 150 – 200 meter.
- Sydost om planområdet finns ett större fornlämningsområde, Kåna högar, som är ett gravfält med ett större antal fornlämningar, RAÄ-nummer Kåna 24:1. Kåna högar ligger i direkt anslutning till det föreslagna planområdet.

Smålands museum har på uppdrag av kommunen lämnat yttranden på nya områden för industri och bostäder kring Ljungby för att belysa förekomsten av kulturhistoriska miljöer inom utbyggnadsområdena, bland annat det föreslagna planområdet. (Rapport Angående Ljungby kommuns framtida utbyggnadsområden, 2005-01-26, Smålands museum dnr 110-2004-00682.)

Smålands museum har förordat att det i delar av området genomförs en arkeologisk utredning i form av sökschaktsgrävning innan området kan exploateras (Angående arkeologisk utredning vid Berghem söder om Ljungby tätort, 2006-10-31).



En särskild utredning enligt 2 kap 11 § Lagen om kulturminnen med mera (KML) kommer att göras. En arkeologisk utredning enligt KML ska genomföras i syfte att genomföra exploatering i enlighet med planförslaget. Inom de markområden som kommunen inte äger, ska kontakt tas med Länsstyrelsen för att utreda erforderliga utredningar och tillstånd enligt Lag om Kulturminnen med mera (KML) innan bygglov kan ges (administrativ bestämmelse på plankartan). Det handlar bland annat om markområdet i sydöstra delen av planområdet, Berghem 9:6.

### Bebyggelse

Inom området finns ingen bostadsbebyggelse. En befintlig industri ligger i södra delen av det föreslagna planområdet. I direkt anslutning till industrifastigheten ligger en villatomt, fastigheten Dalen 2:5. I övrigt är det ungefär 200 meter till närmsta bostadsbebyggelse som ligger längs med den allmänna vägen mellan Ljungby och Kånna.

### PLANFÖRSLAGET

Planen bör medge en bred användning av området vilket kan bidra till en positiv utveckling för Ljungby stad och kommun i ett strategiskt läge vid Ljungby södra infart längs med E4:an och väg 25.

- Industri (J) är all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier, partihandel, lager och tekniska anläggningar ingår också i industri.
- Handel (H) omfattar köp och försäljning av varor och tjänster.
- Besöksverksamhet (R) innebär områden för upplevelser, aktiviteter och kulturella ändamål. Det kan till exempel vara turismcenter, utställningslokaler, aktivitetshus, museum med mera.
- Bilservice (G) omfattar bilförsäljning, uppställning och reparation av bilar samt för säljning av drivmedel och tillbehör. Toaletter, vägresterang och motell ingår också.
- Lager (U) är ett område avsett för lagring av material och varor, och även lagerbyggnader med tillhörande driftskontor.
- Kontor (K) innebär vanlig kontorsverksamhet samt även hotell, konferenslokaler och liknande.

Kvartersmarken närmast E4:an och väg 25.05 medger inte lager och industri. Detta mot bakgrund av områdets synnerligen trafikstrategiska läge vid E4:an och väg 25.

Kvartersmarken är uppdelad i två större områden på 10 respektive 14 hektar. Exploateringsgraden kan förväntas bli mellan 0,3 till 0,5, vilket utgör byggnader på 72 000 till 120 000 kvm BTA (bruttoarea).

För att utnyttja den planlagda marken på ett effektivt sätt föreslås byggrätten inte regleras utan styrs av det enskilda behovet av fria ytor inom fastigheten. Vägledande för byggrätten är möjligheten att ordna lastning och lossning samt parkering inom den enskilda fastigheten. Närmaste placering av byggnaderna från



fastighetsgränsen blir fyra meter för huvudbyggnaden och en meter för skärmtak och dyligt.

### Skyltar och upplag

Utformningen av fasader, tomtmark och naturmark mot E4 och väg 25 ska ske på ett ordnat sätt:

- Skyltar av blinkande eller så kallat växlande utförande synliga från E4:an får inte anordnas. Planbestämmelse p<sub>2</sub>.
- Stadigvarande upplag, synliga från E4:an, väg 25.05 och övriga gator, ska ägnas särskild omsorg för att ge ett bra helhetsintryck. Det kan handla om upplag är av avskärmade från insyn från E4:an och väg 25. Planbestämmelse f<sub>1</sub>.

Reklam som placeras mot E4 och väg 25 ska samordnas och en god helhetsverkan ska uppnås. Skyltningen ska bedömas både med hänsyn till trafiksäkerheten och ur estetisk synpunkt. Skyltpelare ska samordnas genom en gemensam skyltpelare. Vid entrén till Rosendal ges utrymme för en gemensam orienteringsskylt för på så sätt uppnå en tydlig vägledning om vilka verksamheter som finns inom området.

Informations- och orienteringsskyltar för arbets- och verksamhetsområdet bör samordnas för att vägleda besökande till området.

Skyltar inom planlagt område kräver bygglov.

### Arkitektonisk utformning

Planområdet har ett mycket exponerat område längs med E4 och väg 25 för ett stort antal förbipasserande. Området utgör även det första intrycket till Ljungby stad från söder och väster. Planområdet stora byggnadsvolmer ska ges en medveten utformning vad gäller fasadmateriell och färgsättning. Inte mindre viktigt är att medvetet behandla nattbilden av byggnaderna med belysning och fasadbelysning. Planbestämmelse f<sub>2</sub>.

### Skydd/Natur

Mellan E4, väg 25.05 och kvartersmark föreslås markanvändningen ”Skydd”. Begreppet skydd inrymmer skyddsanordningar såsom bullervall, bullerplank och plantering, men även gång- och cykelvägar. Inom natur- och skyddsområden får dagvattendiken och dagvattendammar anläggas. Skyddsområdena längs med E4 och väg 25 ska ges en medveten utformning vad gäller naturmarken med till exempel planteringar med extensiv skötsel. Nätstation och avloppspumpstation kan placeras inom skydd-/naturområde.

### Trafik

Området trafikmatas från väg 25.05 via en projekterad cirkulationsplats. Genom området anläggs en central matargatan, entrégata, med en vändplats i den södra delen av planområdet. Parallellt med entrégatan anläggs en gång- och cykelvägen. Mellan körbanan och gång- och cykelvägen ska en trädrad planteras.



Den befintliga industrin kommer att trafikförsörjas via den planerade matargatan. Utöver denna matargata kan gator inom kvartersmark, ”Ti” – lokalgator, anläggas i den takt behovet uppstår.

Detta gör att transporter till industrin försörjs från väg 25.05 genom planområdet istället för via Kännavägen med närhet till bostäder och Kånna högar.

Ett utökat förbudsområde råder mot E4 på 50 meter och mot väg 25.05 på 30 meter. I planförslaget föreslås avstånden minskas något vid avfarten från E4 och området längs med väg 25.05. Av trafiksäkerhetsskäl föreslås en sex meter bred zon som inte får bebyggas, så kallad prickmark, mot gatan.

### Trafikalstring

#### Nuvarande trafik

E4:an norr om Ljungby södra infart trafikeras med 10 900 fordon per ÅDT (årsdygnstrafik)

E4:an söder om södra infarten trafikeras med 10 400 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 öster om Ringvägen trafikeras ungefär med 3 100 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 väster om Ringvägen trafikeras med 6 300 fordon per ÅDT.

#### Ett fullt utbyggt handelsområde norr om planområde bedöms medföra att:

E4:an norr om Ljungby södra infart trafikeras med 11 400 fordon per ÅDT.

E4:an söder om södra infarten trafikeras med 10 900 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 öster om Ringvägen trafikeras ungefär med 4 300 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 väster om Ringvägen trafikeras med 6 300 fordon per ÅDT.

#### Trafikalstring planområdet:

Den trafikalstring som bedöms uppstå vid ett genomförande av planområdet är beroende av vilka verksamheter som etableras inom planområdet och planområdets exploateringsgrad; detaljhandel med till exempel elektronik är mer trafikintensiv än handel med till exempel möbler och bilförsäljning. Vid en mix av verksamheter med till exempel sällanköpshandel (15 000 BTA), bilservice och industri kan planen medföra ungefär 3 000 – 5 000 fordon per ÅDT, varav handeln står för den största trafikalstringen.

### Parkering

All parkering sker inom kvartersmark. Parkeringsbehovet för respektive projekt redovisas i samband med bygglov.

### Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar är utbyggt till området från bland annat centrum. Området avses att anslutas med gång- och cykelvägar genom en gång- och cykelport under väg 25.05. En central gång- och cykelväg som följer den centrala matargatan planeras. Kommunen bör fortsätta arbetet med att bygga ut gång- och cykelnätet genom bland annat genom att ansluta planområdets södra del med en gång- och cykelväg österut till banvallsleden mot Kånna. I samband med att Söderleden byggs ut (mellan väg 25.05 och väg 124 mot Liatorp) bör kommunen planera för



en gång- och cykelväg mellan Rosendalsrondellen och Söderleden för att kunna tillhandahålla en gång- och cykelväg från Ljungby stads områden öster om Lagan.

### Busshållplats

Vid cirkulationsplatsen, Rosendalsrondellen, vid korsningen väg 25.05 och Ringvägen ska utrymme skapas för att möjliggöra busshållplatser i båda färdriktningarna. Busshållplatsen kan anläggas antingen väster eller öster om cirkulationsplatsen. På sätt försörjs såväl befintligt handelsområde som föreliggande planområde. Även arbete pågår med att utöka busslinjen för stadsbussen att även försörja Ljungby södra infart.

### Störningar

De störningar som kan uppkomma är trafikbuller och luftföroreningar. Dessa störningar kan antas bli relativt blygsamma i jämförelse med vad de närliggande vägarna, E4 och väg 25, ger upphov till.

Den befintliga bostadsfastigheten, Dalen 2:5, ligger nära den befintliga industrin. En stor störning för bostaden i direkt anslutning till planområdet är transporter, vilket till stora delar avhjälpas genom en trafikförsörjning via det nya området.

Det är av största vikt att verksamheter inom planområdet tar hänsyn till omkringliggande bostadsbebyggelse. Tunga transporter är idag en störning som avsevärt förbättras genom den nya vägdragningen. Även placering av till exempel fläktar och belysning kan minska eventuella störningar. Det finns riktlinjer för såväl industri- som trafikbuller.

### Trafikbuller

Beräkning av buller från E4:an och väg 25.05 utifrån de trafiksiffror som kan planområdets genomförande kan komma att medföra:

- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med E4:an har beräknats till 62 dB(A) och maxnivån 66 dB(A).
- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med väg 25.05 väster om Ringvägen har beräknats till 61 dB(A) och maxnivån 69 dB(A).
- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med väg 25.05 öster om trafikplatsen vid Ringvägen till 60 dB(A) och maxnivån 69 dB(A).

Riktvärden för trafikbuller vid fasad vid arbetslokaler är 65 dB(A) och inomhus är 40 dB(A). Bullersituationen inom planområdet gör att eventuella uteplatser ska ordnas i ett bullerskyddat läge. Fasaderna mot E4 och väg 25.05 ska utföras så att bullernivån inte överskrider rekommenderade riktvärden inomhus (40 dB(A) inomhus).

### TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten- och avloppsledningar till planområdet byggs ut av kommunen.

### Befintlig dagvattenhantering

Dagvattenavrinningen från den befintliga industrin leds via interna dagvattenledningar till en på tomten belägen utjämnings- och branddamm med



strypt utlopp. Utloppsledningen ansluter till ett befintligt lednings- och dikessystem med avrinning österut till ån Lagan. Till detta dikessystem är även ett befintligt terrängdike från området väster om E4:an anslutet via den befintliga industrins interna dagvattenledning.

#### Föreslagen dagvattenhantering

Den redovisade dagvattenhanteringen förutsätter en centralt placerad långsgående gata inom planområdet. Dagvatten från planområdet föreslås att avledas med dagvattenledningar i gatan söderut till ett nytt dike längsmed södra delen av planområdet med avrinning österut. Till detta dike ansluts även det befintliga terrängdiket från området väster om E4:an. Det nya diket, vilket även tjänar som utjämningsmagasin, ansluter till det befintliga dikessystemet för dagvattenavledning från den befintliga industrin inom planområdet samt anslutande diken från omgivande terräng.

För att ej överbelasta det befintliga dagvattenavledningssystemet kommer dimensionen på dagvattenservisen till respektive tomt att begränsas. Det kan medföra behov av utjämningsmagasin inom den egna tomten.

Bedömningen är att den befintliga dikessektionen och de befintliga dagvattenledningarna med utlopp i ån Lagan kan bibehållas. Marken är dessutom mycket genomsläpplig.

I händelse av oljeutsläpp eller dylikt förses utjämningsmagasinen med avstängningsmöjligheter.

Dagvattenhanteringen ska lösas i samråd med kommunens tekniska kontor.

Fjärrvärme finns utbyggt till sydvästra industriområdet norr om väg 25.05 och planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet. En befintlig luftburen elledning markförläggs. Ljungby Energi AB ansvarar för fjärrvärme och eldistribution

En kompletterande geoteknisk utredning har genomförts av Sweco och grundläggningsförhållandena bedöms som goda.

Kommunen svarar för utbyggnaden av gator, gång- och cykelvägar och natur inom allmän platsmark.

Området kommer att massbalanseras och även terrasseras för att uppnå en ändamålsenlig struktur inom planområdet.

Nätstation och avloppspumpstation kan placeras inom skydds- och naturområden.

#### SOCIALA OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER

Planens genomförande kan tillföra Ljungby kommun ett antal arbetsplatser.

I dagsläget har Ljungby ett stort utflöde av sällanköpshandel, varför en utveckling av området kring Ljungby södra infart kan motverka en sådan struktur, inte enbart



genom att behålla köpkraften utan att även ta tillbaka en del av det utflöde som sker idag. Det är viktigt att handelsområdet komplettera centrumhandeln.

Till området finns utbyggda gång- och cykelvägar. Området har en trafikstrategisk placering vid E4 och väg 25 vid Ljungby södra infart. Kollektivtrafiken är utbyggd med bussar i regionaltrafik till den omkringliggande landsbygden, men även till Halmstad och Markaryd. Turtätheten är därigenom förhållandevis god. Ett stort antal av besökarna till området kommer att vara bilburna. Däremot finns förutsättningar även för alternativa transportmedel till området med cykel eller buss.

#### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden ska vara fem år från den dagen detaljplanen vunnit laga kraft.

Inom de markområden som kommunen inte äger, ska kontakt tas med Länsstyrelsen för att utreda erforderliga utredningar och tillstånd enligt Lag om Kulturminnen med mera (KML) innan bygglov kan ges. Administrativ bestämmelse på plankartan.

#### MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid upprättande av planbeskrivningen har samråd skett med exploateringschef Per-Olov Almqvist och stadsarkitekt Jan Svensson.

LJUNGBY KOMMUN  
Plankontoret den 8 februari 2010

Henrik Johansson  
Planchef

## Detaljplan för Rosendal (Ljungby södra infart) Ljungby stad

### GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

#### ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen handläggs som normalt planförfarande enligt 5 kapitlet 20 § plan- och bygglagen (PBL).

#### Tidplan

Samråd över planförslaget beräknas ske tidig höst 2009 och utställning vintern 2010. Därefter antas detaljplanen av kommunfullmäktige om inga hinder uppstår.

#### Genomförandetid

Genomförandetiden skall vara fem år räknat från den dag detaljplanen vunnit laga kraft.

#### Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

### FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Mindre del av fastigheterna Dalen 2:1, Berghem 3:14 och Berghem 16:1 behöver tas i anspråk för så kallad allmän platsmark (entrégata, skydds- och naturområde). Dessa kommer därför att lösas in av kommunen.

Kommunen har av Vägverket förvärvat del av Berghem 12:2 som ingår i planområdet.

Tomter kommer att styckas av i den takt utbyggnaden sker och behov uppstår.

Inga fastighetsplaner gäller för området och något behov av ny fastighetsplan föreligger inte för detaljplanens genomförande.

### EKONOMISKA FRÅGOR

Kommunen bekostar upprättandet av detaljplanen. Kommunen bekostar utbyggnad av gator, gång- och cykelvägar, ledningar och natur- och skyddsområden. Intäkter sker genom försäljning av tomter och anslutningsavgifter för vatten och avlopp.

### TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten- och avloppsledningar till planområdet byggs ut av kommunen.

#### Befintlig dagvattenhantering

Dagvattenavrinningen från den befintliga industrin leds via interna dagvattenledningar till en på tomten belägen utjämnings- och branddamm med strypt utlopp. Utloppsledningen ansluter till ett befintligt lednings- och



dikessystem med avrinning österut till ån Lagan. Till detta dikessystem är även ett befintligt terrängdike från området väster om E4:an anslutet via den befintliga industrins interna dagvattenledning.

#### Föreslagen dagvattenhantering

Den redovisade dagvattenhanteringen förutsätter en centralt placerad längsgående gata inom planområdet. Dagvatten från planområdet föreslås att avledas med dagvattenledningar i gatan söderut till ett nytt dike längsmed södra delen av planområdet med avrinning österut. Till detta dike ansluts även det befintliga terrängdiket från området väster om E4:an. Det nya diket, vilket även tjänar som utjämningsmagasin, ansluter till det befintliga dikessystemet för dagvattenavledning från den befintliga industrin inom planområdet samt anslutande diken från omgivande terräng.

För att ej överbelasta det befintliga dagvattenavledningssystemet kommer dimensionen på dagvattenservisen till respektive tomt att begränsas. Det kan medföra behov av utjämningsmagasin inom den egna tomten.

Bedömningen är att den befintliga dikessektionen och de befintliga dagvattenledningarna med utlopp i ån Lagan kan bibehållas. Marken är dessutom mycket genomsläpplig. I händelse av oljeutsläpp eller dylikt förses utjämningsmagasinen med avstängningsmöjligheter. Dagvattenhanteringen ska lösas i samråd med kommunens tekniska kontor.

Fjärrvärme finns utbyggt till sydvästra industriområdet norr om väg 25.05 och planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet. En befintlig luftburen elledning markförläggs. Ljungby Energi AB ansvarar för fjärrvärme och eldistribution

En kompletterande geoteknisk undersökning avses att utföras under planprocessen.

Kommunen svarar för utbyggnaden av gator, gång- och cykelvägar och natur inom allmän platsmark. Området kommer att massbalanseras och även terrasseras för att uppnå en ändamålsenlig struktur inom planområdet.

#### MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid upprättandet av genomförandebeskrivningen har samråd skett med exploateringschef Per-Olov Almqvist och stadsarkitekt Jan Svensson.

LJUNGBY KOMMUN  
Plankontoret den 8 februari 2010

Henrik Johansson  
Planchef



# Behovsbedömning av detaljplan för Rosendal (Ljungby södra infart) Ljungby stad, Ljungby kommun

## BEHOVSBEDÖMNING

### PLANARBETET

#### PROGRAM

Detaljplanen föregicks av ett programsamråd som visar på intentioner och utgångspunkter i grova drag. Redan i programsamrådet fick grannar, myndigheter med flera möjlighet att framföra sina synpunkter. Även ett första utkast kring behovsbedömning bifogades planhandlingarna.

#### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen medger en bred användning av området med handel besöksverksamhet, bilservice, kontor och industri. Planläggningen kan bidra till en positiv utveckling för Ljungby stad och kommun i ett strategiskt läge vid Ljungby södra infart längs med E4:an och väg 25.05.

#### PLANOMRÅDETS LÄGE

Planområdet ligger vid Ljungby södra infart öster om E4 och söder om väg 25.05.

#### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen medger en bred användning av området med industri, handel, besöksverksamhet, bilservice och kontor. Planläggningen kan bidra till en positiv utveckling för Ljungby stad och kommun i ett strategiskt läge vid Ljungby södra infart längs med E4:an och väg 25.05.

#### Behovsbedömning

Kommunen bedömer att detaljplanens genomförande inte medför betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 11 § miljöbalken. En särskild miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas. I behovsbedömningen redovisas miljöpåverkan som planen kan antas medföra, grundade på kriterierna i bilaga 4 till miljökonsekvensförordningen samt även kriterierna i bilaga 2 till samma förordning, enligt 5 kap 18 § 2 pkt PBL.

#### 1. PLANENS KARAKTÄRISTISKA EGENSKAPER

##### Planförslaget

Planen medger en bred användning av området med handel (ej storskalig livsmedelshandel), besöksverksamhet, bilservice, kontor och industri. Området omfattar ungefär 28 hektar, varav cirka 24 hektar utgör kvartersmark. Exploateringsgraden är inte reglerad i planen, men kan förväntas bli mellan 0,3 till 0,5. Det utgör i så fall byggnader på 72 000 till 120 000 kvm.



### Förenlighet med andra projekt

Planområdet finns redovisat i översiktsplanen från 2006 där det finns redovisat som ett utredningsområde för industri. Området överensstämmer även med den utredning som miljö- och byggnämnden godkände den 30 april 2008 § 73. En detaljplan strax norr om planområdet antogs 2008 och föreliggande planområde utgör en fortsättning på ett område för handel och verksamheter vid ett kommunikationsstrategiskt läge längs med E4:an och väg 25.

### Projektets utnyttjande av mark, vatten och andra resurser

Området utgörs i huvudsak av produktiv skogsmark och gammal odlingsmark. I södra delen finns en befintlig industriverksamhet. Området är redan idag starkt påverkat av olika exploateringsföretag i form av väg E4, väg 25 och befintligt handels- och verksamhetsområde norr om planområdet samt befintlig industri i planområdets sydligaste del.

### Projektets alstrande av avfall

Det avfall som olika verksamheter kan ge upphov till är svårt att förutse eftersom inga specifika verksamheter finns planerade i dagsläget. Omhändertagande av avfall är reglerat genom annan lagstiftning. Övergripande bestämmelser om avfall finns redovisat i 15 kap Miljöbalken och i avfallsförordningen.

### Föroreningar och störningar

I dagsläget är svårt att förutse vilka verksamheter som kommer att lokaliseras till området. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en bred användning av området. Handel bidrar till ett ökat trafikarbete till och från området. Det kan medföra konsekvenser för luftkvaliteten.

### Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap Miljöbalken

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft, främst mängden partiklar i luften (PM10), får inte förekomma i högre halt än genomsnitt 50 uq/kubikmeter som dygnsmedelvärde eller i genomsnitt 40 uq/kubikmeter som årsmedelvärde. Dygnsmedelvärde får överskridas högst 35 gånger per år.

Luftkvaliteten i och i anslutning till planområdet påverkas främst av trafiken på E4:an och väg 25. Avståndet till vägen och områdets öppna karaktär gör att det i nuläget inte föreligger någon risk att miljökvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids.

Miljökontoret har beräknat av luftkvaliteten med dataprogrammet Simair. Beräkningarna har gjorts för partiklar (PM10), kväveoxid (NO<sub>2</sub>) och Bensen. Gaturummen är mycket glesa med låg bebyggelse även om vägarna är förhållandevis trafikerade. Följande vägar har beräknats avseende miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och miljömål:

- Den sydligaste delen av Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljökvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.



- Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet en respektive två tiondelar.
- Väg 25.05 öster om Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljö kvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.  
**Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet med två tiondelar.
  - Väg 25.05 väster om Ringvägen:  
**MKN:** Beräknade värden är under miljö kvalitetsnormerna med god marginal.  
**PM10:** Beräknade värden är under miljömålet med god marginal.  
**NO<sub>2</sub>:** Beräknade värde är under miljömålet med god marginal.  
**Bensen:** Beräknat värde är under miljömålet en respektive två tiondelar

### I andra delar av trafiksystemet i Ljungby

Mätningar av luftföroreningar sker i samverkan mellan kommunerna i Kronobergs län, och Kronobergs luftvårdsförbund för att visa att miljö kvalitetsnormerna uppfylls. Bakgrundshalten av partiklar, PM 10, är så hög att mätkrav föreligger. Delvis beroende på partiklar som blåser in över Sydsverige från andra länder. Bedömningen görs att planområdets genomförande inte medför att gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids, eftersom trafiken sprids på ett stort antal vägar och gator.

### Förorenad mark

Det finns ingen känd historik som ger anledning att misstänka att förorenad mark finns inom planområdet. Däremot finns en befintlig verksamhet i planområdets södra del som finns redovisat på Länsstyrelsens karta för misstänkt förorenade områden i Kronobergs län. Området är identifierat men ej riskklassat.

Generellt ökar risken för utsläpp till mark och vatten när ett nytt område tas i anspråk för industri och verksamheter. I händelse av oljeutsläpp eller dylikt förses utjämningsmagasinen med avstängningsmöjligheter. Dessutom kommer stora ytor att hårdgöras och dagvattnet kommer att omhändertas.

### Olycksrisk

Planområdet gränsar i både västlig och nordlig riktning till transportvägar för farligt gods, E4:an respektive väg 25.05. Båda är prioriterade transportvägar för farligt gods.

Några riktvärden för skyddsavstånd till transportvägar för farligt gods finns inte fastställt, men några myndigheter har dock utarbetat riktlinjer, till exempel Länsstyrelsen i Skåne län. Länsstyrelsen i Skåne län har låtit ta fram en rapport, RIKTSAM 2007:06, som säger att:

- ett minsta avstånd på 30 meter mellan transportled för farligt gods och all typ av bebyggelse bör eftersträvas.
- mellan 30 och 70 meter från transportleden är det lämpligt att placera verksamheter med en låg "befolkningstäthet", till exempel handel (sällanköpshandel), industri, bilservice och lager.



- mellan 70 och 150 meter från transportleden är det lämpligt att placera verksamheter som medför högre "befolkningstäthet", till exempel bostäder, handel (övrig handel), kontor, centrum etc.

Avståndet till E4:an kommer att vara minst 50 meter. Till ramp från E4:an och väg 25.05 kommer avståndet att vara mindre, drygt 30 meter.

I huvudsak bedöms aktuellt planområde innefatta verksamheter med relativt låg "befolkningstäthet" såsom sällanköpshandel, industri, bilservice och industri. Kontor som kommer att finnas på området bedöms i huvudsak vara en del av verksamheterna och inte utgöra den huvudsakliga användningen.

### Trafikbuller

Planområdet och dess närhet påverkas idag av trafikbuller. De dominerande bullerkällorna är E4:an och väg 25.05 i västlig och nordlig riktning. Planområdet bedöms inte ge upphov till trafikbuller för omkringliggande bostadsbebyggelse. För bostadsfastigheten i direkt anslutning till planområdet sydöstra del, blir det en avsevärd förbättring då befintlig industri kommer att trafikmatas genom planområdet.

### Trafikberäkning

Beräkning av buller från E4:an och väg 25.05 utifrån de trafiksiffror som kan planområdets genomförande kan komma att medföra:

- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med E4:an har beräknats till 62 dB(A) och maxnivån 66 dB(A).
- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med väg 25.05 väster om Ringvägen har beräknats till 61 dB(A) och maxnivån 69 dB(A).
- Ekvivalentnivån vid fasadliv längs med väg 25.05 öster om trafikplatsen vid Ringvägen till 60 dB(A) och maxnivån 69 dB(A).

Riktvärden för trafikbuller vid fasad vid arbetslokaler är 65 dB(A) och inomhus är 40 dB(A). Bullersituationen inom planområdet gör att eventuella uteplatser ska ordnas i ett bullerskyddat läge. Fasaderna mot E4 och väg 25.05 ska utföras så att bullernivån inte överskrider rekommenderade riktvärden inomhus, 40 dB(A) inomhus.

### Trafikalstring

#### Nuvarande trafik

E4:an norr om Ljungby södra infart trafikeras med 10 900 fordon per ÅDT (årsdygnstrafik).

E4:an söder om södra infarten trafikeras med 10 400 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 öster om Ringvägen trafikeras ungefär med 3 100 fordon per ÅDT.

Väg 25.05 väster om Ringvägen trafikeras med 6 300 fordon per ÅDT.

#### Ett fullt utbyggt handelsområde norr om planområde bedöms medföra att:

E4:an norr om Ljungby södra infart trafikeras med 11 400 fordon per ÅDT.

E4:an söder om södra infarten trafikeras med 10 900 fordon per ÅDT.



Väg 25.05 öster om Ringvägen trafikeras ungefär med 4 300 fordon per ÅDT.  
Väg 25.05 väster om Ringvägen trafikeras med 6 300 fordon per ÅDT.

#### Trafikalstring planområdet:

Den trafikalstring som bedöms uppstå vid ett genomförande av planområdet är beroende av vilka verksamheter som etableras inom planområdet och planområdets exploateringsgrad; detaljhandel med till exempel elektronik är mer trafikintensiv än handel med till exempel möbler och bilförsäljning. Vid en mix av verksamheter med till exempel sällanköpshandel (15 000 BTA), bilservice och industri kan planen medföra ungefär 3 000 – 5 000 fordon per ÅDT, varav handeln står för den största trafikalstringen. Beroende på sammansättningen inom området antas att besökare till handelsområdet norr om väg 25.05 även besöker verksamheter/handel inom Rosendal och då kan trafiksiffrorna räknas ner något.

#### Industribuller

Området kan medföra industribuller i form interna transporter, fläktar och kompressorer. Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd och riktvärden (SNV 1978:5) för bedömning av buller från industrier. Industrin i södra planområdet är en befintlig verksamhet.

Den befintliga bostadsfastigheten, Dalen 2:5, ligger nära den befintliga industrin. En stor störning för bostaden i direkt anslutning till planområdet är transporter, vilket till stora delar avhjälps genom en trafikförsörjning via det nya området.

Det är av största vikt att verksamheter inom planområdet tar hänsyn till omkringsliggande bostadsbebyggelse. Tunga transporter är idag en störning som avsevärt förbättras genom den nya vägdragningen. Även placering av till exempel fläktar och belysning kan minska eventuella störningar. Det finns riktlinjer för såväl industri- som trafikbuller.

#### Energiförsörjning

Området kommer att kunna anslutas till fjärrvärmenätet i Ljungby.

#### I anspråkstagande av åkermark

Planen innebär att cirka 3 hektar jordbruksmark tas i anspråk. Enligt 3 kap 4 § Miljöbalken fastslås att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och att ”brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Området finns redovisat som ett utredningsområde för industri i gällande översiktsplan. Området har ett mycket trafikstrategiskt läge, varför samhällsintresse bedöms som väsentligt och motsvarande läge finns inte i Ljungby stad.

## 2. PLANENS LOKALISERING

### Nuvarande markanvändning

Området utgörs i huvudsak av produktiv skogsmark och gammal odlingsmark. I södra delen finns en befintlig industriverksamhet.

#### Mark, vatten och andra resurser

I områdets norra halva ansluter i öster till industritomter med rester av nedlagd grustäkt. Marken inom detta delområde är relativt glesbevuxen med gran och med inslag av tall samt med omväxlande mindre hyggen och stormfällan. Den södra delen av området utgörs av dels våtmarkskaraktär, dels gammal odlingsmark.

#### Den befintliga miljöns känslighet

Området är redan kraftigt påverkat av trafikstrukturen med E4:an och väg 25 samt verksamhetsområden söder och norr om planområdet.

#### Riksintressen med mera

Inga andra skydd eller regler enligt 3, 4, 5 eller 7 kap Miljöbalken berörs av planförslaget, förutom riksintresset för kommunikation, enligt 3 kap 8 kap Miljöbalken, E4:an eller väg 25 (väg 25.05 är inte riksintresse). Detaljplanens genomförande bedöms inte påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen E4:an eller väg 25.

#### Fornlämningar

Kåna 24:1, känt som Kåna högar, utgör ett stort fornlämningsområde bestående av 291 anläggningar, främst högar men också röse, runda stensättningar, resta stenar och domarringar med mera. De största högarna har en diameter på mellan 15 – 20 meter och är över två meter höga. Befintlig industri inom planområdet ligger mycket nära fornlämningsområdet och transporter till och från verksamheter sker i direkt anslutning till Kåna högar. Genomförandet av detaljplanen gör att transporter kommer att ske via planområdet. Omdragningen av transportvägar till planområdet norrifrån, ökar den landskapsmässiga upplevelsen av Kåna högar.

Området ligger i ett fornlämningsrikt område längs med ån Lagan. Länsstyrelsen har beslutat om en arkeologisk förundersökning i syfte att kunna genomföra detaljplanen.

#### Landskapsbild

Idag upplevs området som ett skogsområde strax innan eller efter Ljungby södra infart längs med E4:an. Samma upplevelse får trafikanten längs med väg 25.05 och vägen mot Kåna.

Med ett genomförande av planen kommer landskapsbilden att väsentligt förändras till ett industri- och verksamhetsområde. Det gör samtidigt att Ljungby stad kommer att synliggöras på ett bättre sätt än idag, då stora delar av upplevelsen är fragment av bebyggelse längs med E4:an. Det blir en tydligare entré till Ljungby stad. Längs med väg 25.05 kommer området att knytas samman med handelsområdet norr om väg 25.05.



### Planens möjliga miljöpåverkan

Under byggtiden kommer exploateringen av området medföra vissa men kortvariga störningar i form av ökad trafik, buller och dammspridning. Långsiktigt kommer den ökade trafiken att ge upphov till luftföroreningar inom planområdet och dess influensområde.

### Sociala och ekonomiska konsekvenser samt mellankommunala frågor

Planens genomförande kan tillföra Ljungby kommun ett antal arbetsplatser.

I dagsläget har Ljungby ett stort utflöde av sällanköpshandel, varför en utveckling av området kring Ljungby södra infart kan motverka en sådan struktur, inte enbart genom att behålla köpkraften utan att även ta tillbaka en del av det utflöde som sker idag.

”Konsekvensanalys av projektet Handelscentrum Ljungby shop stop”, Institutet för Näringslivsanalys, Internationella Handelshögskolan, Jönköping, gör en omvärldsanalys där handelsetableringen i Värnamo längs med E4:an och utvecklingen av Samarkandsområdet i Växjö utvecklas som starka externa handelscentrum. Givet att denna utveckling fortlöper och inte görs i Ljungby kommer handeln i Ljungby att mötas av förstärkt konkurrens från övriga i regionen och såväl handel med dagligvaror som sällanköpsvaror att tappa marknadsandelar. Internationella högskolan fortsätter att inte göra något och låta tiden har sin gång är också ett val som innebär att Ljungbys position på dessa marknader försvagas.

Nordplan AB, den 3 september 2007, framhåller att det är av stor vikt att Ljungby stadskärna och en externhandelsplats i Ljungby samspelar med varandra. Detta för att tillsammans ”stå upp” mot konkurrensen och hjälpa varandra att behålla kunderna i Ljungby. Nordplan framhäver dessutom att stadskärnan har många kvaliteter trots att den är långsträckt, men är i behov av en förnyelse i princip i enlighet med de förslag som kommunen själv diskuterar (Centrumplanen). Centrumplanens genomförande påbörjas under 2010.

Konsekvenserna för centrumhandeln är beroende av vilken handel som etablerar sig vid södra infarten. Samtidigt konstaterar Handelshögskolan i Jönköping att konkurrensen kommer att öka och att en del handel förväntas omlokaliseras och tillkommande lokaliseras i det nya området.

Till området finns utbyggda gång- och cykelvägar. Området har en trafikstrategisk placering vid E4 och väg 25 vid Ljungby södra infart. Kollektivtrafiken är utbyggd med bussar i regionaltrafik till den omkringliggande landsbygden, men även till Halmstad och Markaryd. Arbetet med en busstur inom stadstrafiken till området pågår. Turtätheten är därigenom förhållandevis god. Ett stort antal av besökarna till området kommer att vara bilburna. Däremot finns förutsättningar även för alternativa transportmedel till området med cykel eller buss.



LJUNGBY  
KOMMUN

8(8)  
Dnr 2009/0100

LJUNGBY KOMMUN  
Plankontoret den 8 februari 2010

Henrik Johansson  
Planchef

ANTAGANDEHANDLING