

CENTRUMPLANEN

Fördjupning av översiktsplanen för Ljungby centrum

UTLÅTANDE

och särskild sammanställning enligt miljöbalken



Ågubben vid Lagaån



Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Sammanfattning	3
Förändringar i planförslaget.....	4
Inkomna yttranden	5
Myndigheter.....	5
Kommunala instanser	8
Politiska partier	11
Företag, organisationer och föreningar	15
Privatpersoner	16
Särskild sammanställning enligt Miljöbalken.....	26



Sammanfattning

Utställning

Centrumplanen, fördjupningen av översiktsplanen för Ljungby centrum, har varit utställd för granskning under perioden 3 mars – 4 maj 2009, enligt 4 kap 6 § Plan- och bygglagen (PBL). Till planen har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats och denna varit ute på samråd under 3 mars – 4 maj 2009, enligt 6 kap 14 § Miljöbalken.

Centrumplanen och miljökonsekvensbeskrivningen har tillsänts bland annat Länsstyrelsen i Kronobergs län, Södra Smålands regionförbund, andra myndigheter, organisationer, kommunala nämnder och andra som kan ha väsentligt intresse av planen.

Centrumplanen och miljökonsekvensbeskrivningen har varit tillgänglig i kommunhuset, på biblioteken i Ljungby, Lagan, Ryssby och Lidhult samt på kommunens webbplats www.ljungby.se/plan. Utställningen av planen och samrådet av miljökonsekvensbeskrivningen har även kungjorts i ortstidningen, Smålänningen.

Samrådet

Utställningen föregicks av samråd av planen och utkast till miljökonsekvensbeskrivning under perioden 6 mars – 2 maj 2008.

Samrådet skedde i huvudsak med samma aktörer som under utställningen. Dessutom hölls möte med såväl allmänhet som företagare och fastighetsägare. Möte hölls med kommunala organisationer och förtroendevalda i Ljungby kommun.

Igångsättning

Under 2006 – 2007, som ett led i upprättandet av en centrumplan, hölls möten med allmänhet, fastighetsägare och handlare. Även förtroendevalda och olika kommunala organisationer fick information och möjlighet till synpunkter.

Det fortsatta planarbetet

Efter utställningen har synpunkterna sammanställts i detta utlåtande och vissa förändringar har gjorts i centrumplanen. Därefter kan kommunstyrelsen godkänna planen och kommunfullmäktige anta den. Länsstyrelsen, regionalplanorgan och Boverket ska tillsändas den lagakraftvunna planen med samrådsredogörelsen, länsstyrelsens granskningsyttrande, utlåtandet samt protokollsutdrag med beslutet om antagande.

Yttranden

Alla inkomna synpunkter sammanfattas i detta utlåtande. Yttrandena kommenteras och i vissa fall föranleder dessa till förändringar av planförslaget. Även andra förändringar har skett av planförslaget.



Ej tillgodosedda synpunkter

Alla synpunkter tillgodoses inte. Detta beror i vissa fall på att en politisk majoritet för synpunkter inte har funnits. I andra fall beror det på att förslagen inte ligger inom ramen för arbetet med centrumplanen utan avgörs i andra sammanhang. Även en för stor detaljeringsnivå i yttranden kan göra att frågan avgörs i annat sammanhang än i centrumplanen. De yttranden som inte behandlas i centrumplanen vidarebefordras till den förvaltning som yttrandet berör.

Förändringar i planförslaget

- Behovet av en offentlig toalett klargörs i centrumplanen, däremot anges ingen specifik plats.
- Prioriteringarna i kapitlet om genomförande förändras delvis.
- Komplettering av gång- och cykelkartan görs.



Inkomna yttranden

Under utställningen har yttranden inkommit enligt följande:

Myndigheter

Länsstyrelsen

Förslaget till centrumplan, fördjupning av översiktsplanen för Ljungby centrum har i samband med utställning 3 mars – 4 maj 2009 inkommit till länsstyrelsen för granskning enligt 4 kap 7 § PBL. Länsstyrelsen ska under utställningstiden avge ett granskningsyttrande i enlighet med 4 kap 9 § PBL. Yttrandet ska biläggas övriga planhandlingar och utgöra en del av planen. Av yttrandet ska framgå om;

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken,
- förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs;
- sådana frågor rörande användning av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har 2008-04-23 lämnat samrådsyttrande i ärendet. De synpunkter som framförts har i stort beaktats.

Länsstyrelsen anser att arbetet med översiktsplanen har bedrivits i enlighet med de intentioner som anges i plan- och bygglagen, och därmed uppfyller de krav som anges i 4 kap 1 § PBL.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kapitlet 11 § miljöbalken

För en översiktsplan och i det här fallet en fördjupning av översiktsplanen, gäller att den alltid kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning ska därmed upprättas. En miljökonsekvensbeskrivning finns redovisad i centrumplanen. Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet lämnat synpunkter på innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kring miljökonsekvensbeskrivning finns en formell process med bland annat samråd om miljökonsekvensbeskrivningen. Enligt 6 kap 4 § miljöbalken ska den myndighet som upprättar en miljökonsekvensbeskrivning göra den, och förslaget till plan tillgänglig för berörda kommuner och myndigheter samt allmänheten. Dessa ska ges skälig tid att yttra sig. Det är lämpligt att detta sker senast under planens utställningstid. En särskild sammanställning av processen och redogörelse för inkomna synpunkter ska redovisas när översiktsplanen antas.

Något krav på separat godkännande av en miljökonsekvensbeskrivning finns inte när det gäller planer. Genom beslut att anta planen tar kommunen också ställning till att miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett tillräckligt beslutsunderlag.



Riksintressen

Riksintressen berörs inte av planförslaget.

Miljökvalitetsnormer

I planförslaget behandlas miljökvalitetsnormer för luft. Beräkning av luftkvaliteten i dataprogrammet Simair har genomförts avseende några gator. Av detta framkom att miljökvalitetsnormerna inte kommer att överskridas.

Planförslaget syftar till att minska trafiken i centrum (bland annat på Stationsgatan), sprida den på flera gator och underlätta för gång- och cykeltrafiken. Biltrafiken och gaturummens utformning är det som främst påverkar luftkvaliteten. Eftersom förändringen i centrum sker successivt och under lång tid är det viktigt med fortsatt uppföljning av miljökvalitetsnormen utifrån aktuell situation. Miljökvalitetsnormer ska beaktas i kommande detaljplanering, vilket framgår av centrumplanen.

Hälsa och säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion

Problematiken kring buller vid ökad förtätning och förändrad trafik har uppmärksammas och kommer att ytterligare studeras i samband med detaljplaneringen och utformningen av ny bebyggelse. Även markföroreningar och risken för översvämningar och skred i anslutning till Lagan har översiktligt belysts i centrumplanen.

Kvarteret Aspebacken kan på sikt omvandlas till ett mer attraktivt område med bostäder med närhet till centrum och ån. Länsstyrelsen ser det som viktigt att få en ny placering av gjuteriet utanför centrum. Verksamheten har gasolhantering och till området går transporter med farligt gods vilka kan utgöra risker. Delar av gjuteriets verksamhet är redan lokaliserad till industriområdet vid E4:an.

Mellankommunal samordning

Berörs inte av planförslaget.

Övrigt

Kulturmiljö

I planförslaget föreslås att godsmagasinet kommer att flyttas i närområdet för att på sikt kunna genomföra förändring av trafikföringen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att medel beviljats för restaurering av byggnaden med utgångspunkt att byggnaden ska finnas kvar på sin ursprungliga plats. Hanteringen av godsmagasinet bör studeras närmare i samband med fortsatt detaljplaneläggning, då även skyddsbestämmelser och frågan om byggnadsminne blir aktuella att diskutera. Området kring Salutorget, föreslaget bebyggelseområde norr där om samt området där Stationsgatan, Storgatan, Skånegatan och Stora Torg möts kan med fördel studeras mer fördjupat i ett sammanhang för att få en bra helhetslösning.

Även i kvarteret Aspebacken finns ett flertal äldre byggnader som kan utgöra värdefulla industriminnen och som bör kunna utnyttjas vid en omdaning av området.



Deltagande

I granskningsyttrandet har länsarkitekt Lars Hederström beslutat efter föredragning av biträdande länsarkitekt Gunnel Henriksson. I beredningen av ärendet har även företrädare för sakområdena kulturmiljövärd, miljöskydd samt skydd och beredskap deltagit.

Kommentar:

- *I samband med planläggning av järnvägsområdet kommer frågor som berör till exempel godsmagasinet och Skånegatan att behandlas. Även vid en framtida planläggning av kvarteret Aspebacken kommer ett helhetsgrepp att tas.*
- *Frågor som berör miljö kvalitetsnormer, eventuella översvämningsrisker och förorenade områden kommer att behandlas i detaljplaneringen.*

Regionförbundet Södra Småland

Regionförbundet Södra Småland, länstrafiken, har tagit del av förslaget till centrumplan innebärande en fördjupning av översiktsplanen för Ljungby centrum, Ljungby kommun.

Vi har granskat förslaget ur länstrafikens perspektiv och tidigare meddelade synpunkter kvarstår. En förändring av Ljungby centrum, oavsett hur det blir, kräver förmodligen förändringar i busstrafiken. Det är av största vikt att länstrafiken deltar tidigt och kontinuerligt i diskussionerna om utformningen av Ljungby centrum. Vi bidrar gärna med de kunskaper vi har om kollektivtrafikens förutsättningar och krav.

Kommentar:

- *Två möten har hållits med representanter från Länstrafiken Kronoberg. Vid det fortsatta arbetet med detaljplanering och utformning av buss-hållplatsen kommer samarbetet med Länstrafiken Kronoberg att vara en absolut förutsättning för att uppnå en god lösning.*

Polismyndigheten i Kronobergs län, Ljungby närpolisområde

Polismyndigheten anser att planen är väl genomarbetad och lämnar den utan erinran.

Banverket

I samband med att planen var ute på samråd angav Banverket att man inte har något att erinra mot planen. Man informerade om att beslutet om nedläggningen av järnvägen Helmershus-Ljungby har överklagats och ligger för slutligt beslut hos regeringen. Ett genomförande av planen förutsätter att järnvägen läggs ner. Banverket har inga synpunkter utöver vad som framförts i samband med samrådet.

Kommentar:

Regeringen har avslagit överklagan.



Kommunala instanser

Kommunledningskontoret Näringsliv - Utvecklingsavdelning

Sammanfattning

Generellt ser planen genomtänkt ut. Planen försöker i de flesta fall skapa en varm och välkomnande känsla av centrum. För att kunna leva upp till dess intentioner krävs att framtida resurser för drift och underhåll tillhandahålls.

Synpunkter på planen

Infarten till Ljungby söder ifrån: Där möts resenären av en parkeringsöken och en skateboardramp. Där bör i stället skapas en grön och välkomnande miljö. Skateboardrampen kan med fördel placeras på Hammarens tomtmark. Järnvägsområdet bör bebyggas med lämpliga fastigheter för handel och boende samt att park- och grönområden får utgöra en viktig del av området. "Resecentrum" kan med fördel placeras i anslutning till södra infarten. Det medför att Stationsgatan avlastas från busstrafiken. Centrumkärnan med Föreningsgatan, Smedjegatan samt Kungsgatan görs bilfria, förutom transporter med tillstånd. Järnvägsbanken utmed Rune B Johanssons gata kan utnyttjas för utfart från de P-platser som anläggs där. Järnvägsbanken utmed Ågårdsvägen framför ICA kan också utnyttjas för p-platser. Storgatan från Märta Ljungbergsvägen och ner mot centrum enkelriktas och görs till gårdsgata. En generell översyn av cykelvägarna och dess anslutningar till vägnätet bör ske. Den offentliga toaletten kan möjligen placeras på Oxtorget. Tydliga hänvisningar till p-platser från omkringliggande ringleder samt matarvägar. En utökad närservice genom hänvisningsskyltar i centrumkärnan. En allmän ökad tillgänglighet kring Lagan är önskvärd.

Kommentar:

- *En projektplan är nästa steg i genomförandet av centrumplanen.*
- *Skateboardrampen kan lokaliseras till föreslagen plats, men det utesluter inte att den förläggs på annan plats i kvarteret Hammaren.*
- *Resecentrum föreslås norr om den föreslagna förlängningen av Fabriks-gatan. Närheten till centrum är en viktig förutsättning för en väl-fungerande busstation. Det är först i detaljplaneringen som läget fastslås.*
- *Många diskussioner under möten med handlare, fastighetsägare och allmänhet samt i andra sammanhang har förts huruvida gårdsgatorna fortsättningsvis ska utgöra gårdsgator eller bli bilfria – gågator. Dessa föreslås fortsättningsvis vara gårdsgator där fotgängare och cyklister prioriteras framför bilister. Storgatan föreslås bli gårdsgata med dubbel-riktad biltrafik, eftersom detta underlättar orienterbarheten och tillgängligheten i centrum.*
- *Centrumplanen lägger inga hinder i vägen för att järnvägsbanken kan användas för parkeringsplats. Detta bör samordnas med en ny infart från Ågårdsvägen till IcaMaxi.*



Susan de Freitas, samordnare brottsförebyggande rådet, Kommunledningskontoret

Angående ”Toalett” sidan 40: Det vore olyckligt om en offentlig toalett lades i Järnvägsparken, kommunen har på ett föredömligt sätt arbetat med att göra Järnvägsparken till en trygg och vacker park i centrum och resultatet är mycket bra. Förslag finns att komplettera parken med en lekskulptur och att även parkeringsplatsen på området blir parkområdet och det är positiva förslag. Men om kommunen dessutom ska bygga en offentlig toalett i parken, riskerar man att dölja den goda sikt genom parken man lyckats uppnå och det blir en ökad risk för så kallade ”tillhåll”. Det kan minska känslan av trygghet i parken. Oxtorget är en bättre plats, det bästa skulle vara om man kunde använda en befintlig byggnad att bygga in en toalett i så att man slapp en fristående byggnad.

Kommentar:

- *Centrumplanen ändras så att ingen specifik plats för den offentliga toaletten i centrum föreslås. Däremot framförs vikten av att den offentliga toaletten ges en medveten utformning vad gäller såväl arkitektur som funktion. Även placeringen har stor betydelse för att verka för en ökad trygghet.*

Tekniska kontoret

Tekniska kontoret vill ge följande kommentarer avseende prioriteringar och järnvägsområdet på sidan 51 – 52 i centrumplanen.

Prioriteringar

Hela området runt kvarteret Kometen bör ingå i prioritet 1 vad gäller genomförandet av centrumförnyelsen. Anledningen är att bebyggelsen i hela kvarteret omdanas och förnyas på sätt som kraftigt berör den allmänna platsmarken. Delar av Lilla Torg och Eskilsgatan kan flyttas till prioritet 3 i stället.

Järnvägsområdet

I prioritet 1 ingår enligt figuren även byggnaderna före detta stationshus, bussvänthall och godsmagasinet samt busshållplatsen. Tekniska kontoret anser att prioritet 1 skall ingå att göra den obebyggda delen av järnvägsområdet till någon form av grönområde i avvaktan på exploatering. Busshållplatsen och godsmagasinet kan flyttas till prioritet 2, medan före detta stationshus och bussvänthall får vara oförändrade till exploatering skall ske.

Kommentar:

- *Centrumplanen kompletteras i enlighet med synpunkterna från Tekniska kontoret.*



Miljö- och byggnämnden

Nämnden yttrade sig den 30 april 2008 § 75 över samrådsförslaget. I yttrandet var nämnden positiv till att en centrumplan togs fram och att planarbetet skulle ske i nära samverkan med både politiker och allmänhet. Nämnden har inga ytterligare synpunkter på förslaget.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden avger som yttrande angående centrumplanen en uppmaning att se över vägar, cykelbanor med mera med tanke på barnens säkerhet. I övrigt har nämnden inget att erinra.

Kultur- och fritidsnämnden

Nämnden lämnar inga erinringar på centrumplanen eller på miljökonsekvensbeskrivningen.



Politiska partier

Kommunens bästa

Det nya, med marginella förändringar, presenterade förslaget till centrumplan framstår som inte mindre vansinnigt än det förra när det gäller att bebygga järnvägsområdet med bostads- och affärskomplex. Det är dels förödande för stadsbilden och dels omöjliggör det framtida järnvägstrafik som är viktigt för att vi skall få ett levande centrum och Ljungby som stad att leva upp och utvecklas. Området behövs för grönytor och parkeringsplatser. Se hur det ser ut idag med fullt av parkerade bilar överallt. Järnvägstrafikens styrka ligger i att man snabbt och störningsfritt når ett samhälles centrum med, som i det här fallet, gångavstånd till högskolan, studentbostäder, kommunhuset, stadens hotell och affärerna i stadskärnan. Moderna motorvagnar med tågvärd ombord, luftkonditionering, servering och handikappvänliga toaletter kommer att ge det lyft stadsbilden behöver. Med järnväg har vi möjlighet att utvecklas till en expansiv högskoleort och kan fortsätta att vara en framstående industrikommun. Lämpliga platser för bostadsbyggnation finns det gott om i staden och i första hand tänker vi här på kvarteret Aspebacken (där Stålgjuteriet nu ligger). Vi ser inte heller någon anledning att bebygga den nuvarande parkeringsplatsen i kvarteret Långraden. I övrigt gäller de synpunkter vi tidigare framfört.

Kommentar:

- *Kommunen har i arbetet med Centrumplanen tagit sin utgångspunkt i kommunfullmäktiges beslut 2005-08-25 § 83. Det innebär att det inte har funnits mandat att arbeta med andra alternativ i Centrumplanen.*
- *Ljungby kommunfullmäktige beslutade 2005-08-25 § 83 att ekonomiska förutsättningar saknas inom överskådlig tid för att återuppta järnvägstrafiken Värnamo – Ljungby, att kommunen åter kan bekräfta till Banverket att man inte motsätter sig en definitiv nedläggning av banan och att spåranläggningen demonteras samt att kommunen bör förvärva banvallsmarken inom Ljungby kommun och reservera den långsiktigt för kommunikations- och övriga infrastrukturändamål.*
- *Ljungby kommunfullmäktige beslutade 2008-04-24 § 53 att avslå en motion om att införa ett moratorium under resten av pågående mandattperiod vad gäller exploatering av stationsområdet i Ljungby och att beslutet gäller oavsett regeringens beslut i överklagandeärendet.*
- *Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2008-06-16 § 24 att ge plankontoret i uppdrag att utreda ett framtida stationsläge för Europakorridoren.*
- *Den 5 februari 2009 avslog regeringen överklagandet som gäller Banverkets beslut om nedläggning av bandelen mellan Helmershus [Värnamo kommun] och Ljungby.*
- *Ny bebyggelse i kvarteret Långraden förutsätter nya parkeringsplatser på järnvägsområdet.*

Vänsterpartigruppen

Det många finns visioner och önskemål som ska förverkligas eller åtminstone påbörjas genom centrumplanen och de är inte alltid förenliga. Planen ska till



exempel stödja handeln, restauranger och dylikt så att vi får ett attraktivt centrum samtidigt som det ska vara en god boendemiljö och även fungera trafikmässigt.

Vi vill dessutom lägga till att centrum ska vara en mötesplats för människor i olika åldrar, och då behövs även plats för ett varierat kulturliv. Det är också viktigt att parker och grönområden görs inbjudande och användbara för människor med olika önskemål och behov. Vi måste också planera så att tillgängligheten och framkomligheten ökar för äldre, personer med funktionsnedsättning och för barnfamiljer.

Den allvarligaste invändningen mot planen är att den definitivt tar bort möjligheten till att behålla spårområdet, trots att det räcker med ett betydligt mindre spårområde än idag. Vi måste få en centrumplan som utgår från möjligheten att ha tågtrafik centralt. Även Länsstyrelsen har synpunkter på detta och påpekar att planen skulle redovisa ett 0-alternativ där järnvägen ligger kvar. Det flesta privatpersoner som yttrat sig om planen har också kritiserat att planen omöjliggör en framtida spårbunden trafik.

Nedan följer positiva och negativa kommentarer till olika förslag i planen:

Gör om nuvarande gårdsgator till gånggator! Detta gör centrum mer trivsamt och det kommer att gynna både affärer, caféer och restauranger när man har möjlighet att strosa i stället för att köra direkt till och från den affär man har ärende till. Jämför med "handelsstäderna" Växjö, Halmstad och Värnamo som alla har populära gångstråk!

Förläng Hembygdsparken fram till Elverksbron! Detta kommer att lyfta fram Hembygdsparken bättre och ge människor möjlighet att gå utmed Lagan.

Jättebra idé med att göra en badstrand och båtbygga vid Lagan, gärna i anslutning till Hembygdsparken.

Det är också positivt med förslagen att göra Brunnsparken roligare och mer användbar och att göra Lagan tillgänglig även vid Villagatan och Olofsgatan.

Se över förslaget avseende den så kallade Posthörnan, det ser väldigt ödsligt och tråkigt ut med så stort gaturum.

Husen som ska byggas i centrum bör inte vara högre än omgivande hus, och vi måste tänka på att det behövs hyresrätter också. Det är bra att gång- och cykelvägar ska förbättras för att uppmuntra oss att avstå från bilkörning. Det är också positivt att det finns en ramp i kvarteret Hammaren, vi måste bara tänka på att ge ungdomarna inflytande över hur den ska ser ut, vem som ska göra den med mera.

Lilla Torg bör förnyas för att bli mindre ödsligt och uppmuntra samvaro, gärna med en lekskulptur. Vi är tveksamma till flytten av Godsmagasinet, det innebär att Salutorget upplevs trångt och litet.

In- och utfarten till Swedbank måste ändras, den är trafikfarlig idag.



Vi anser att den offentliga toaletten ska placeras på Oxtorget, det är centralt samtidigt som den inte stör där.

I planen konstateras att Eskilsgatan är grå och tråkig och det instämmer vi i. Ljungbybostäder AB som äger flera (alla?) husen vid gatan har tydligen planer på hur man kan förbättra miljön. Vi vill gärna ta med Terrazahuset i detta sammanhang också, det finns inget hus i centrum som ljunbyborna är så missnöjda över. Dessutom är det genom sin storlek och centrala placering dominerade för det intryck man får av centrum.

Kommentar:

- *Utgångspunkten i centrumplanen har varit att inte tillskapa fler gågator men väl gårdsgator där bilar ska köra på de gåendes villkor. Det handlar bland annat om åtgärder som tvingar bilisterna att köra saktare än idag.*
- *Målsättningen är att skapa en kontakt mellan Hembygdsparken, ån Lagan och Elverksbron. Det framtida arbetet med detaljplanering av området får utvisa mer detaljerat hur denna kontakt kommer att gestalta sig.*
- *Yttrandet över den så kallade Posthörnan ligger i linje med centrumplanen. Även här kommer den framtida detaljplaneringen att utvisa hur området i detalj kommer att utformas.*
- *I centrumplanen beskrivs att bebyggelsen i Ljungby centrum varierar högst väsentligt, varför det är svårt att ange en speciell höjd och skala för tillkommande bebyggelse. Bebyggelsens skala och volym prövas senare i detaljplaneringen.*
- *Torghandeln är oerhört viktig för Ljungby centrum. Dialog har förts med representanter för torghandeln i Ljungby som inte finner att förändringen inkräktar på fortsatt torghandel.*
- *I övrigt se kommentar till yttrandet från Kommunens bästa.*

Miljöpartiet de gröna

Miljöpartiet de Gröna i Ljungby kommun har tidigare lämnat detaljerade synpunkter på centrumplanen inom ramen för samrådsförfarandet. Den senaste versionen av centrumplanen innehåller endast marginella förändringar jämfört med tidigare skrivningar. Efter att ha tagit del av samrådsredogörelsen vill vi ånyo med skärpa framhålla nedanstående synpunkter. Vi finner det ytterst anmärkningsvärt man inte har tagit hänsyn till den opinion som avstyrker exploatering av järnvägstråket genom centrum. Att negligera synpunkter från tre politiska partier och ett stort antal privatpersoner är inte ansvarsfullt. Det är snarare ägnat att underminera tilltron till hela den demokratiska processen. När det finns stora diskrepanser i en viktig fråga är det lämpligt att söka kompromisser, inte köra över en stor del av befolkningen i en fråga som får irreversibla konsekvenser. I stället är det lämpligt att koncentrera sig på och genomföra de delar av förslagen som det finns samsyn kring.



Våra ståndpunkter är sammanfattningsvis:

1. Kvarteret Aspebacken är lämpligt för bostadsbebyggelse.
2. Skånegatan blir infartsgata.
3. Utbyggnad av Fabriksgatan avstyrkes.
4. Salutorget används fortsättningsvis för torghandel.
5. Godsmagasinet flyttas inte.
6. Stora Torg och Storgatan mellan torget och kyrkan avlyses från biltrafik.
7. Bebyggelse i kvarteret Långraden avstyrkes.
8. Rune B Johanssons gata bevaras för järnvägstrafik.
9. På Järnvägsområdet reserveras utrymme för två järnvägsspår.
10. Garvaren används som resecentrum och för övergång mellan buss och tåg.

Kommentar:

- *En förlängning av Fabriksgatan till Stationsgatan gör att järnvägsområdet som en långsträckt barriär bryts och en mer ändamålsenlig struktur skapas.*
- *En flytt av godsmagasinet skapar stora fördelar för trafikstrukturen i centrum samtidigt som godsmagasinet ligger kvar i området.*
- *Utgångspunkten i centrumplanen har varit att inte tillskapa fler gågator men väl gårdsgator där bilar ska köra på de gåendes villkor. Det handlar bland annat om åtgärder som tvingar bilisterna att köra saktare än idag.*
- *Ny bebyggelse i kvarteret Långraden förutsätter att nya parkeringsplatser möjliggörs på järnvägsområdet.*
- *I övrigt se kommentar till yttrandet från Kommunens bästa.*



Företag, organisationer och föreningar

Ljungby centrumförening

Ljungby centrumförening har tidigare lämnat synpunkter under arbetets gång. Vi är i grunden nöjda då vi anser att Ljungby kommun under arbetet tagit till sig en hel del av våra synpunkter.

Vi vill dock poängtera vissa saker:

1. Vi ser det angeläget att arbetet med att genomföra de olika delarna av förslaget snarast kommer igång och att reserverade medel i kommande investeringsbudget används för syftet. Föreningen har tidigare framfört kritiska synpunkter vad gäller att reserverade medel använts för andra ändamål.
2. Att det redan påbörjade utredningsarbetet med spårområdet snarast fortsätter med att skapa möjligheter för byggnation på spårområdet. Vi är medvetna om att en byggnation, på grund av rådande lågkonjunktur, kan ta lite tid. Det är därför av vikt att området, redan nu, snyggas upp med anläggande av grönytor, parkering med mera. Det är väl känt att ett attraktivt centrum bygger på att det finns plats för nyetableringar. Ljungby kommun har en UNIK möjlighet att positivt påverka detta genom att tillhandahålla attraktiv mark som idag ligger "gömt" i form av ett nedlagt spårområde. Detta visar också för andra aktörer, bland annat näringslivet, att kommunen går före med gott exempel.
3. Det är vidare viktigt att, precis som förslaget innebär, prioritera omläggning av genomfartstrafiken från Stationsgatan till Skånegatan. Detta innebär både en avlastning av Stationsgatan samt en ombyggnation/omdirigering av trafikflödet genom Hammarrondellen.
4. Dagens situation med avsaknad av offentlig toalett är oacceptabel. Vi vill att denna SNARAST placeras invid Oxtorget. Dags att gå från ord till handling.

Med att återigen understryka att vi i övrigt ser, i stort sett, positivt på förslaget.

Kommentar:

- *I centrumplanen föreslås att järnvägsområdet görs mer tilltalande innan exploatering av området kommer att ske.*
- *Arbetet med att skapa en projektorganisation för genomförandet av centrumplanen tar vid efter att centrumplanen antagits av kommunfullmäktige.*



Privatpersoner

NN

Tyvärr är planen i stort identisk med den som varit ute på samråd. Inkomna synpunkter har inte tillvaratagits och kritik har inte föranlett omprövning eller lett till nya infallsvinklar. Det är tråkigt och allvarligt ur demokratisynpunkt att konstruktiv kritik inte beaktas utan bara avfärdas.

Centrumplanen kunde ha blivit ett ambitiöst och sympatiskt försök att utveckla Ljungbys stadskärna, att med medveten och kompetent stadsplanering göra Ljungby mer levande och attraktivt! Centrumplanen är ambitiös och innehållsrik men framstår i de delar som tar upp stadsbyggnadsfrågor och gestaltning av den fysiska staden som något av ett hastverk. Avsaknaden av en stadsarkitekt är uppenbar. Det borde vara kommunens främsta uppgift att anställa en stadsbyggnadskunnig arkitekt på heltid. Det blir annars ohållbart att utveckla en medveten stadsbyggnation i Ljungby centrum. Risken är stor att Ljungby fortsätter att utvecklas ”spontant” genom s.k. byggmästararkitektur, utan arkitektur- och formmedvetna beställare, där enbart exploateringsekonomi styr.

Det finns i Ljungby exempel på många sådana miljöer. Dessa upplevs oftast som dåliga. Den fysiska planeringen och utformningen av våra byggda miljöer är av väsentlig betydelse för trivsel och välbefinnande. Dåliga miljöer bidrar till sociala problem. Centrumplanen kan och bör vara ett instrument för att förbättra Ljungby centrum. Men tyvärr tycker jag att målen är alltför vagt och allmänt formulerade, ”ett levande centrum, ett attraktivt centrum” osv. Inget om hur man med fysisk planering och medveten arkitektur och goda förebilder kan uppnå dessa mål. Ofta illustreras planförslagen med gulliga ”barnboksbilder”, som inte säger något om en kommande verklighet.

Jag anser att det är en allvarlig brist att planuppdraget inte varit förutsättningslöst vad gäller järnvägsområdet. Tyvärr har kommunen av outgrundlig anledning av sagt sig möjligheten till all satsning på spårbunden trafik genom staden, med alla de kommunikations-, expansions- och utvecklingsmöjligheter och liv i staden det skulle inneburet. Ljungby är unikt i detta avseende som den enda kommun, som har möjlighet men, som aktivt avstår spårbunden trafik. Det är tyvärr att säga nej till framtiden. Därför har uppdraget varit att utplåna spåren och den skamfläck spårområdet utgjort de senaste 10 åren. I planen får vi således inte veta vad en järnväg genom centrum skulle innebära för stadens liv. En växande opinion i Ljungby kräver järnväg genom centrum och denna opinion kommer säkert att bli en betydelsefull faktor i valet 2010. Det hade varit generöst och sympatiskt om centrumplanen hade redovisat ett järnvägsalternativ genom centrum!

I resonemanget om Europabanan (sid 18) finns en direkt felaktig sakuppgift, nämligen att Europabanan är planerad att gå utanför Ljungby! Det finns ännu inget beslut på att ens utreda Europabanan, detta beslut om banan ska utredas eller inte kommer tidigast hösten 2009! Denna mening borde därför strykas i Centrumplanen.



En annan brist i planförslaget är att det saknas ett resonemang om en ur ett kretsloppstänkande hållbar samhällsutveckling. Visserligen finns det under rubriken *Trafik* en passus om ”att verka för ett hållbart transportsystem”. Vad vore då bättre än en järnväg! Inte heller nämns något om hållbara byggsystem, hållbara ur ett kretsloppsperspektiv. Det vore på sin plats att i centrumplanen ta ställning och ge riktlinjer för ett sådant byggtänkande. Vi vet ju att byggbranschen är konservativ och tänker långsamt. Kommunen måste vara i framkant! Här kan faktiskt Växjö tjäna som föredöme!

Centrumplanen är i nuvarande skick enbart att se som ett arbetsunderlag för att gå vidare med ett fördjupat planarbete. Planen innebär stora förändringar, som påverkar Ljungby för lång framtid, därför är det angeläget att kraven på gestaltning av staden skärps ytterligare, att ribban läggs högre. Det är viktigt att inte redan nu låsa fast sig vid planens förslag. Den stora utmaningen i centrumplanen är främst Järnvägsområdet. Och den absolut svagaste delen i centrumplanen är tyvärr den föreslagna planen för järnvägsområdet. Det skulle få förödande konsekvenser ur stadsbilds, gestaltungs och rumsskapande synpunkt och dessutom göra centrum än mer splittrat om den genomfördes.

Kommentarer till några av planförslagen

Järnvägsområdet

Ljungby är uppbyggt med gator i ett rutnät, ordnat i nord-sydlig och väst-östlig riktning. Detta är en mycket gammal plan. (Borde ha illustrerats i Centrumplanen.) Järnvägsområdet skär likt en ö diagonalt genom rutnätet och delar staden i två delar. Denna diagonal är den stora utmaningen och även en stor möjlighet till något nytt. Jag ser tre olika utvecklingsmöjligheter för spårområdet:

I. En radikal lösning vore att fullfölja rutnätstanken och helt utplåna spårområdet. Låt utreda och ta fram ett planförslag med denna utgångspunkt.

II. Behåll ”diagonalen” och utveckla spårområdet med Kungsträdgården i Stockholm som förebild och helt **utan** järnväg.

III. Som ovan men **med** järnväg.

”Stormens Hus” som jag föredrar att kalla ”Klimatforskningscentrum”, om det kommer till stånd, borde placeras intill Garvaren på spårområdet. Verksamheten kan då praktiskt kopplas till Högskolan. Med Klimatets Hus intill Garvaren skulle järnvägsområdet kunna utformas med eko-parker, små experimentbyggnader, caféer, bouleanor, dammar, isbana etc. allt för att illustrera klimatfrågor. Ett Kungsträdgården i miniatyr.

I förslag **III** enl. ovan skulle Klimatets Hus också innehålla Resecentrum med station för tågen och utanför angör bussarna. Vilken underbar illustration av ett hållbart transporttänkande! Detta skulle om något placera Ljungby kommun i framkant i miljöhänsyn.



Vilken aktivitet det skulle bli omkring detta resecentrum, stadens hjärta och härifrån pumpas liv och rörelse. Garvaren, Klimatets Hus och Resecentrum byggs samman för att skapa ett stadsmässigt sammansatt kvarter.

Dessa idéer som framfördes efter samrådet har inte kommenterats eller utretts. Järnvägsområdet är utmaningen i centrumplanen och det redovisade förslaget är dåligt utrett och alternativa möjligheter som **I.** ovan har inte alls undersökts. Här efterlyser jag ett mer stadsbyggnadsmässigt helhetsgrepp och lite mera framsynthet. Den föreslagna "falukorven" närmast Storgatan mitt emot Tellushuset vore förödande om den blev verklighet!

Storgatan

Tidigare trafiklösningar, från den tid då biltrafiken hade högsta prioritet, har förstört en del av stadens ursprungliga rutnät och därmed gaturummet, som är så viktigt för en positiv stadsupplevelse. Tänk på italienska medeltida städer eller Gamla stan i Stockholm.

Ljungby har en unik väst-östlig axel, Storgatan. Från kyrkan i väster via Elverksbron till Kvarnarna i öster. Ur stadsbyggnadssynpunkt och för stadsbilden vore det självklart att Storgatan åter blir en hel och obruten gata utan konstlade trafik hinder. Låt oss få uppleva att återigen kunna flanera längs den hela levande Storgatan. Idag upplevs gatan som ett "A- och B-lag", en levande och en död del. Att återupprätta Storgatan ser jag som ett absolut måste i centrumplanen och en åtgärd som är tämligen lätt och billig att genomföra, men som stadsupplevelse tillför den stora mervärden.

Kv. Aspebacken (Stålgjuteriet)

Här vore det verkligen angeläget med en idéävling, som ska ta ställning till hur området ska användas och hur och om befintliga byggnader ska rivas eller användas.

Lagan

Lagan är en resurs som inte har någon offentlig byggnation som vänder sig mot och spelar med ån. Kanske beror det på att ån varit ett avloppsdike under flera decennier, men som nu är badbar sedan 1980-talet.

Det vore spännande med en badplats i den södervända viken nedströms Elverksbron. Den är långgrund med stilla vatten och vad jag vet sandbotten. Tidigare fanns här bryggor. Även denna åtgärd borde gå att genomföra med små medel, men med stora mervärden.

Från Ljungsätersbron och nedströms förbi nuvarande Ljungbergsmuseet anläggs en skulpturkaj. En kaj som trappstegsvis avslutas mot vattnet.



Kungsgatan

Kungsgatan förlorade mycket av sin själ när den stängdes vid Storgatan. Kungsgatan fortsatte tidigare i Ågårdsvägen och var en självklar del i rutnätsplanen. Kungsgatan-Ågårdsvägen var en nord-sydlig liksom Storgatan utgjorde en öst-västlig riktning. Tyvärr är det betydligt svårare att reparera detta misstag att inte låta Kungsgatan fortsätta i Ågårdsvägen, men även detta borde studeras.

Idén att åter binda samman den norra och södra delen avfärdas enkelt i kommunens samrådsvar, men frågan borde ägnas ett djupare studium. En hel gata skulle med en hel Storgata vara ett lyft för hela stadsmiljön i Ljungby.

Kungsgatans västra del borde vara möjlig att återplantera med lindar från Villagatan och söderut.

Bergagatan

Bergagatan har idag karaktär av en övergiven bakgata, med alla parkeringsplatser och baksidor från husen vid torget. Här finns även en gammal villafastighet som står igenbomrad och är tillhåll för missbrukare. Trädgården är som en soptipp! Det är en riktig skamfläck mitt i centrum. Fastigheten ser i stort ut på samma sätt idag som för ett år sedan!

Bandybanan

Exploateringen av Bandybanan är ett exempel på exploateringsekonomisk styrd planering utan diskussion om stadsbyggnadsfrågor och om gestaltning. Flera remissinstanser avrådde från högre byggnation än 3 våningar utan att beaktas. En byggnads betydelse och inverkan på en kulturhistoriskt intressant plats har ignorerats. Kommunikationen till och från platsen har inte bedömts ur ett större perspektiv, möjligheten att t.ex. enkelrikta Industribron borde utredas. Området har inte studerats med hänsyn till en ev. expansion av Ljungbergmuseet. Ett bättre helhetsperspektiv efterlyses.

Önskemål

Jag anser det angeläget ur framförallt stadsbyggnads- och hållbarhets perspektiv att centrumplanen och planen för järnvägsområdet i synnerhet återremitteras till plankontoret för ytterligare och utförligare utredningar och studier. Och då med en heltidsanställd stadsarkitekt som har huvudansvaret.

Avslutningsvis föreslår jag att kommunen inrättar ett **Skönhetsråd**, som ska vara **remissinstans** i plan- och byggfrågor i Ljungby stad. Rådet bör bestå av personer som arbetar med eller har stor erfarenhet av arkitektur, form, design, konst. Detta skulle vara ett första steg för kommunen att höja ribban och ambitionsnivån för att skapa ett bättre Ljungby! Jag efterlyser visioner och att våga försöka vara i framkant! Skaffa förebilder och studera lyckade exempel. Lyft blicken och inse att vi har unika utvecklingsmöjligheter i Ljungby!



Kommentar:

- Centrumplanen är inte juridiskt bindande, men fungerar som en vägledning och ett underlag för kommunens arbete i centrum.
- Under innevarande år pågår en rekrytering av en ny stadsarkitekt.
- Trafikplatsen vid den så kallade Posthörnan är en komplicerad korsning. Det är många gator som strålar samman. Därför bedömer kommunen att dagens lösning är att föredra för att få en funktionell trafikstruktur i staden. Ett trafiktorg som föreslås i centrumplanen kan bidra till en godtagbar lösning som även kan berika stadsrummet.
- Centrumplanen utesluter inte möjligheten till en idéävling för kvarteret Aspebacken (Stålgjuteriet).
- En badplats nedströms Elverksbron överensstämmer bra med centrumplanens målsättning att göra ån Lagan mer tillgänglig. Det aktuella vattenområdet är strömmande och varierar i djup beroende på väder. Dessutom finns två dagvattenutsläpp. Tidigare har en brygga funnits vid hembygdsparken. Denna har inte lagts i sommaren 2008 eller 2009 på grund av att den inte fått önskad funktionen utan har använts för andra ändamål än badande. Mot den bakgrunden bedöms det inte i dagsläget aktuellt med badplats nedströms Elverksbron.
- Om trafikstrukturen förändras i och med Skånegatans ökade betydelse som infartsgata kan en gång- och cykelväg alternativt en trädrad anläggas längs med Kungsgatan.
- För den aktuella fastigheten längs med Bergagatan finns en detaljplan, antagen 2008, som möjliggör byggnation med flerbostadshus. Miljö- och byggnämnden arbetar för att få en hållbar lösning för fastigheten.
- Frågan om skönhetsråd behandlas i ett medborgarförslag från förslagsställaren.
- Ett återskapande av rutnätsstrukturen har skisserats, men att skapa en hållbar trafik- och bebyggelsestruktur har visat sig vara svårt.
- I övrigt se kommentar till yttrandet från Kommunens bästa.
- En idéävling för kvarteret Aspebacken kan bli aktuell, däremot reglerar inte centrumplanen det.

NN

Jag har följande synpunkter: Järnvägen är viktig för Ljungbys framtida utveckling. Jag anser att det ska finnas möjlighet att starta trafik på banan Värnamo-Ljungby-Markaryd inom en snar framtid. Utforma det nya centrumet med att behålla ett stråk för järnväg genom centrum av Ljungby. Ljungby som industristad kan inte överleva utan järnväg! Varför ska vi åka till Alvesta/Älmhult för att gå på tåget till exempelvis Kastrup, när vi kan göra detta i Ljungby.

Kommentar:

- Banvallen söder om Ljungby går i dagsläget inte att använda för järnväg. Spåren är borta och det för spårområdet används bland annat som landsväg söder om Hornsborg, kvartersmark och för ledningar.
- Se kommentar till yttrandet från Kommunens bästa.



NN

Än en gång lämnar jag mina synpunkter på centrumplanen i Ljungby: Järnvägen ska bevaras. Området ska bebyggas så att en framtida järnvägssatsning ska vara möjlig genom centrum av Ljungby. Det är viktigt att bevara möjligheten att få bra kommunikationer med lokaltåg till exempelvis Markaryd, Hamneda, Ljungby, Lagan etcetera. Ljungby behöver en järnväg för att utvecklas som kommun.

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Jag tycker det att det ska finnas möjlighet att i framtiden att starta upp med Krösatåg/Pågatåg från Värnamo-Vittaryd-Lagan-Ljungby-Hamneda-Traryd-Strömnäsbruk-Markaryd-Hässleholm och därmed kunna nå övriga världen exempelvis till flyganslutning till Kastrup/Danmark.

Som planen ser ut nu så ska spårområdet bort och det ska dessutom bebyggas detta omöjliggör framtida tågmöjligheter till/från Ljungby. Det Ljungby behöver är bra kommunikationer med spårburen trafik för att utvecklas med pendlings- trafik av till exempel studerande/arbetare/besökare från Jönköping ned till Skåne. Gör som till exempel Markaryds kommun som verkligen ligger på för att få persontåg/pågatåg att stanna i kommunen, detta planeras till 2010.

Dagens motorvagnar stör ej bullermässigt eftersom de näst intill går ljudlöst. Dessutom så kan dessa motorvagnar gå på spårvagnens villkor – att lämna bil- trafik företräde. Behåll möjligheten att ha **ett** framtida spår i centrum med tillägg för mötesspår på denna sträcka som krävs. Tågets fördel är just att komma till centrum. När det gäller godstrafiken så ska den inte gå i centrum, bygg en järnväg vid den västra ringvägen och lägg godsterminalen där.

Det talas mycket om Europakorridoren om den kommer om cirka 30 – 40 år framåt så är det inte samma sak. Detta kommer att förbli en höghastighetsjärnväg som man inte kan lokalpendla på. Dessutom så tar denna järnväg inte gods.

Om Ljungby kommun som stor industrikommun ska utvecklas i framtiden så krävs det pendlingstrafik till/från Ljungby och en järnväg som kan ta gods!

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*



NN

För mig är det obegripligt att ni har en planering för ett resecentrum med tåg/buss och taxi i Ljungby centrum. Om ni bygger som ni har planerat så kan vi inte i nära framtid ha tåg i Ljungby stad. Detta är för mig ännu mer obegripligt. Jag pendlar mellan Köpenhamn och Kvänjarp. Jag får antingen stiga av i Älmhult eller Alvesta. Tänk att kunna åka tåg Köpenhamn – Ljungby, detta skulle vara fantastiskt. Ur miljöaspekt, så är det ännu mer sorgligt att inte kunna åka tåg till Ljungby inom en snar framtid.

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Syftet med centrumplanen är vällovligt och är i det hela mycket bra, men det är några viktiga synpunkter som jag vill framföra:

1. Flytta inte godsmagasinet. Godsmagasinet tillsammans med Tellushuset är de enda riktigt gamla byggnaderna i centrum. Dessa placerade på sina ursprungliga platser utgör ett viktigt kulturarv som inte får spolieras.
2. Placera inga stora moderna huskroppar tvärs över spårområdet. För framtiden, bevara nuvarande stråk för järnvägsspåren (enligt Banverkets gällande servitut). Lämna stråket kvar som ett grönområde och tillåt absolut inte byggnation av några hus tvärs över spårområdet. Området behövs i framtiden när Ljungby blir moget för lokal persontrafik på spår till det tilltänkta nya buss- och resecentret som omnämns i centrumplanen. Om detta inte beaktas blir domen hård från nästa generation (dagens ungdomar) i Ljungby. Vid Ungdomsrådets Inflytandedag 2009 diskuterades bland annat Ljungbys framtid och där poängterades vikten av järnväg. Jag citerar från sista sidan www.ungljungby.se: Övertyga fler politiker att delta. Mycket viktigt. ALLA ungdomar vill ha järnväg (och inte om 20 år).
3. En viktig miljöaspekt som glömts bort i Miljökonsekvensbeskrivningen är att om en del av trafikutbytet till centrum sker med tåg istället för buss, så påverkas miljön positivt.

Till sist; Många tycker att spårområdet är jättefult men om kommunen (tekniska kontoret) hade haft viljan så hade det varit hur snyggt som helst men då hade man ju inte kunnat skylla på det fula området för att ha anledning att riva upp spåren. Man skyller på att området tillhör Banverket, men det gör ju spåret vid R B Johanssons gata också men där har det gått bra att snygga till. Finns bara viljan så kan man göra mycket.

Kommentar:

- *Avsikten är att godsmagasinet ska ligga kvar i området, men genom att flytta det ett antal meter, tillskapas en mer ändamålsenlig trafikstruktur i området.*



- *Kortsiktigt föreslås i centrumplanen att järnvägsområdet ska ses över.*
- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Centrumplanen måste ändras så att järnväg i centrum, som idag, kan bibehållas eftersom kommunikationer till och från Ljungby måste förbättras, dels för pendling till och från Ljungby, dels för godstrafiken till och från Ljungby (godstrafik ej genom centrum endast persontrafik).

Byggnation med mera i centrumplanen måste hänsyn tas till järnvägens placering. Järnvägsområdet kan göras mycket attraktivt med bibehållande av spåren vilka endast tar en liten del av området varför resten kan disponeras på ett attraktivt sätt med ett modernt resecentrum där tåg, buss förenas för bästa kommunikation i framtiden.

Varför? Vår framtid kommer att vara mycket oviss på grund av vår miljösituation och bränslekostnader. Vad händer med Ljungby som enda större tätort utan järnväg om transporter blir ett konkurrensmedel för expansion. Allt måste göras för att Ljungby snarast möjligt får denna möjlighet och inte vänta cirka 30 år på att en eventuell Europakorridor som alla pratar om och ingen vet om den över huvudtaget blir av. Det är ej heller klart att en dragning av Europakorridoren kommer att passera förbi Ljungby.

Vad händer med industrin i Ljungby?

Vad händer med högskolan i Ljungby?

Vad händer med befolkningsutvecklingen i Ljungby?

Vad händer med Ljungby som handelstad?

Jag beklagar att politiker i Ljungby förutom vissa partier ser så snävt på bra kommunikationer inom några år, att Ljungbys framtid kan spelas bort på grund av prestige.

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Det "nya" presenterade förslaget, tar fortfarande ingen hänsyn till möjligheter i framtiden att ha järnväg i stan! Fortfarande finns planer att bygga över järnvägsområdet! Att ha moderna tåg in i centrum blir ett lyft för stan, handeln kan leva upp, folk kan komma hit miljövänligt! Börja med att snygga till centrum och bygg bostäder vid Stålgjuteriet (om dessa behövs). Men lås inte staden för all framtid, industrier läggs ner, folk blir arbetslösa, vilka skall bo i de nya bostäderna???

För övrigt ser planen bra ut, men låt järnvägen vara i fred!

Kommentar:

- *Se kommentar till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*



NN

Ljungby kommun har genomfört en förnyad utställning av den centrumplan som presenterades 2008. Förändringarna är marginella. Inga som helst hänsyn har tagits till den majoritet av synpunktslämnarna som uttalat sig för bibehållet järnvägsstråk genom staden. Persontrafik genom centrum med ett resecentrum i eller vid Garvaren är ett måste för att Ljungby skall utvecklas och få en levande stadskärna. Utan järnväg kommer Ljungby att hamna i ett vakuum mellan orter som Växjö, Markaryd och Värnamo. Utan järnväg kan Ljungby inte utvecklas som industrikommun eller högskoleort. Planförfattarnas förslag att bebygga järnvägsområdet med bostads- och affärskomplex splittrar och förfular centrum. Anlägg istället ett parkområde med parkeringsytor och plats för två spår för persontrafik. Godstrafiken behöver vi inte dra in i centrum. Jag vill därför föreslå att centrumplanen görs om med bibehållen möjlighet till järnvägstrafik genom staden.

Kommentar:

- *Se kommentar till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Jag är djupt oroad över att ni politiker inte verkar ta frågan om att rusta upp järnvägen i Ljungby på fullt allvar. Med klimathot, höjda oljepriser och en allt mer globaliserad värld framför oss, är det vansinne att inte försöka rusta upp järnvägen igen. Att ursäkta nedläggningen med den kommande Europabanan håller inte då chansen att det tåget skulle stoppa här utanför lilla Ljungby är minimal. Men att kunna gå på tåget mitt i stan och kunna åka norrut eller söderut ger fantastiska pendlingsmöjligheter, vilket jag är övertygad om kommer att behövas för att Ljungby ska kunna överleva som en industri- och högskoleort. En upprustning av gamla tågbanan skulle också ge ett rejält uppsving för alla småorter som ligger utmed den, till exempel Lagan och Kånna.

Även för industrin är möjligheten att kunna köra sitt gods på tåg istället för, som idag på lastbil, en enormt viktig framtidsfråga, både för miljön men även ekonomiskt. Det kommer att bli oerhört svårt för våra företag att vara kvar här, eller för nya att etablera sig här, om det inte kommer att finnas en fungerande järnvägsförbindelse. Detta gäller givetvis även möjligheten för kompetent personal att kunna pendla hit. E4 i all ära men spårbunden trafik kommer att bli ett måste i framtiden om vi ska klara av klimathotet och om vi ska kunna förbli en intressant och konkurrenskraftig ort i Sverige och i världen för företag att vilja etablera sig på.

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*



NN

Jag ser att förslaget till centrumplan fortfarande saknar möjligheter till bibehållen järnvägstrafik genom stadskärnan. En växande opinion i kommunen kräver spår-bunden trafik, vilket är ett måste om Ljungby skall utvecklas och inte börja gå kraftgång som industrikommun. Det betyder att det framlagda planförslaget kommer att få förödande konsekvenser för Ljungbys framtid om det genomförs. Dessutom får vi en förfulad stadsbild med kompakt byggnation på ett område som behövs för grönområde och parkeringsplatser. Gör om den del av planförslaget som gäller järnvägsområdet och se till att järnvägsstråket i övrigt bibehålls genom hela staden. Modern spår-buren trafik behövs också om vi skall utvecklas som högskoleort.

Kommentar:

- *Se kommentarer till yttranden från Kommunens bästa och Kjell Salomonsson.*

NN

Förslag till nyttjande/planering av det före detta järnvägsområdet, delen Kungsgatan – Köpingsgården, i linje med dess västra gavelfasad.

Förslaget innefattar ett förnyat/förlängt affärscentrum med bland annat affärer, eventuellt hotell, restaurang/pub, café/konditori/frukostrestaurang, uteserveringar och mycket attraktiva bostäder. Samt en ny infarts-/centrumparkering, tillika handels-/evenemangsplats, ”Nya Salutorget”, framför den gamla Köpingsgården. Ett vackert gammalt torg är tanken bakom förslaget.

Parkeringen – tillgänglig från såväl Skånegatan som Stationsgatan – får ett mycket bra läge, i direkt anslutning till den nya delen av affärscentrum, för från söder/väster kommande, så som Oxtorget fått det i direkt anslutning till den gamla delen av affärscentrumet, för att från norr/öster kommande besökare i stadens centrum. Ett naturligt, jag vill säga självklart, och därtill konsekvent, sätt att se närparkeringen i centrum, som för övrigt har tillgång till Stora Torg med flera parkeringar. Avsett att göra Ljungbys affärscentrum till ett än mer attraktivt ”rum” i staden. Mer rikt på upplevelsemöjligheter, och något mer rikt på inköps-möjligheter också. Kompletterande de vi nu har.

Förslaget har präglats av en strävan att se människan som mycket mer än bara en ”trafikanter” av en eller andra slaget, då hon rör sig i stadens skiftande miljöer.

Kommentar:

- *I stort sett finns stora likheter med förslagsställarens förslag och centrumplanen. Det handlar om att av järnvägsområdet skapa en integrerad del av centrum. Det blir först i detaljplaneskedet som bebyggelse- och trafikstrukturen fastslås. Detaljplanearbetet omfattas av stor insyn.*

Särskild sammanställning enligt Miljöbalken

Inledning

Enligt 6 kap. 11 § Miljöbalken framgår att när en kommun upprättar eller ändrar en plan ska en miljöbedömning göras om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En översiktsplan eller fördjupning eller tillägg av översiktsplan bedöms alltid medföra betydande miljöpåverkan. Därför ska en alltid en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

I samband med antagandet av en fördjupning av centrumplanen ska en särskild sammanställning upprättas enligt 6 kap 16 § Miljöbalken.

Syftet med centrumplanen, fördjupning av översiktsplanen för Ljungby centrum, är att visa hur kommunen vill att Ljungby centrum ska utvecklas i framtiden. Ett förslag till centrumplan har varit föremål för samråd under tiden 6 mars – 2 maj 2008 och utställning 3 mars – 4 maj 2009. Miljökonsekvensbeskrivningen var ute på samråd samtidigt som centrumplanen var utställd för granskning.

Allmänt

I samband med att centrumplanen antas av kommunfullmäktige, ska en särskild sammanställning, enligt 6 kap 16 § MB, upprättas. En särskild sammanställning ska redovisa hur miljöaspekterna har integrerats i planen och hur miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats. Den ska också redovisa hur synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats i planarbetet. Kommunen ska även redogöra för skälen till val av alternativ. Slutligen innehåller den särskilda sammanställning en redogörelse för vilka åtgärder kommunen avser att vidta för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som ett genomförande av planen medför.

En särskild sammanställning ska hållas tillgänglig för alla som kommunen har hållit samråd med – det vill säga när det gäller en översiktsplan även för allmänheten.

Miljöaspekter

Följande miljöaspekter har behandlats i planen och miljökonsekvensbeskrivningen:

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



Studerade alternativ

Ett så kallat nollalternativ har översiktligt beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen. 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 centrumets 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.

Inkomna synpunkter och integrering av miljöaspekter

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

I den fördjupade översiktsplanen är miljökonsekvensbeskrivningen redovisad i avsnittet Miljökonsekvensbeskrivning. Kommunen har under arbetets gång samrått med länsstyrelsen om avgränsningen av MKB:n.

Synpunkter

Under såväl samrådet som utställningen av centrumplanen har möjlighet funnits att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen. Under utställningen av centrumplanen var miljökonsekvensbeskrivningen formellt på samråd enligt 6 kap miljöbalken. I utlåtandet redovisas och kommenteras synpunkterna över Centrumplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. För utförlig redovisning av inkomna synpunkter och kommentarer, se *utlåtandet* över centrumplanen.

I allmänhet kan konstateras att ett stort antal synpunkter berörde förslaget att järnvägsområdet tas i anspråk för förtätning och en delvis ny trafikstruktur. Länsstyrelsen lyfte frågor som berör miljö kvalitetsnormer, buller, markföroreningar och översvämning samt kulturmiljön.



Uppföljning

Ljungby kommun ansvarar för framtida detaljplanering av de områden som finns redovisade i Centrumplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att det finns miljökonsekvenser som särskilt bör beaktas i framtida planläggning vad gäller:

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

LJUNGBY KOMMUN
Kommunstyrelsen den 18 augusti 2009