

Ersättning och utvidgning av
detaljplan för fastigheten
Åsljunga 78:2 m fl
i Örkejljunga registerområde och kommun,
Skåne län

Upprättad den 7 februari 1996

Reviderad den 5 februari 1997 efter samråd

Planbeskrivning

Handlingar Planen är redovisad på plankarta med bestämmelser, illustrationsplan samt i denna planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

Syfte Detaljplanen ska främst möjliggöra förändring av gatorna i området för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, inte minst vad gäller förutsättningarna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken.

Syftet är också att skapa förutsättningar för en utveckling av en god centrum- och parkmiljö i ett av Åsljungas centrala partier.

Att förbereda och utnyttja de förutsättningar som en framtida flyttning av E 4 kan ge, bl a vad gäller utformningen av vägkorsningen, så långt detta är möjligt med under övergångstiden bibehållen europavägstrafik, är också ett viktigt syfte.

Plandata *Avgränsning*

Planområdet är beläget i centrala Åsljunga i huvudsak norr om väg E 4. Det omfattar det gamla stationsområdet samt de vägar och göna ytor som ingår i eller omger detta. Planområdet avgränsas av E4:s södra vägslänt samt Landshövdingevägens anslutningsområde mot den nämnda vägen. Sjöhultsvägen/Spångavägen avgränsar i norr liksom fastighetsgränsen mellan å ena sidan fastigheten 62:1, 63:1 och å den andra 91:76 samt 9: 148. I öster anger fastigheterna Åsljunga 78:3 och 9:89 avgränsningen. Söder och öster om dessa fastigheter avgränsas planen av en linje tvärs väg E4,

som sammanfaller med plangränsen för Åsljunga 2. I väster avgränsar dels en linje från Norra Sonnarpsvägens förlängning söderut mot gång- och cykelvägen på den gamla banvallen, dels den ändrade gång- och cykelvägen, dels också en ny möjlig västlig gräns för fastigheten Åsljunga 7:3.

Areal

Ägoförhållanden

Området innefattar med denna avgränsning ca 3,5 ha. Större delen av den centralt i området belägna marken ägs av kommunen i form av fyra större fastigheter, 78:1, 78:2, 9:22 och 9:375. Dessa fastigheter rymmer såväl kvartersmark (obebyggd) som mark för gator och grönytor. Därutöver äger kommunen några mindre restfastigheter. En större enskilt ägd och bebyggd fastighet, 7:3, är i sin helhet belägen inom planområdet. I sydvästra delen av detta upptas ett större parti av en del av den enskilt ägda, obebyggda fastigheten 74:1. Flera samfälligheter har del i marken inom området. Merparten av de fastigheter som gränsar till planområdet eller med mindre delar ingår i detta är i enskild ägo.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Översiktsplan 90, antagen av kommunfullmäktige den 19 augusti 1991, redovisar Åsljunga centrum som ett område för blandad tätortsbebyggelse. Översiktligt utrednings- och planeringsarbete efter översiktsplanen har inte utförts.

Gällande detaljplan

För planområdet och angränsande områden gäller detaljplanerna Åsljunga 1 resp Åsljunga 2 (se bilaga). Åsljunga 1 är fastställd av länsstyrelsen 25 mars 1969 och Åsljunga 2 av länsstyrelsen den 11 mars 1977. Båda var vid fastställelsen stadsplaner enligt dåvarande bygglag. Bägge detaljplanerna är till stor del genomförda vad avser bebyggelse och gatusträckningar. Banområdet är utlagt som område för järnvägsändamål. Området mellan banområdet och E4 på partiet sydväst om Spångavägen är inte planlagt.

Planprogram

Planprogram upprättades av byggnadsnämnden den 11 september 1995. Där anges de viktigaste utgångspunkterna för trafiklösning och markdisposition. De återges här i sammanfattad och, eftersom förslaget i några detaljer bygger på andra lösningar än de förutsatta, i principiell form:

- Sjöhultsvägen bör få en direkt anslutning till områdets tillfart från E 4

- Norra Sonnarpsvägen görs genomgående för trafiken från väster och nordväst till stationsområdet
- trafiken flyttas ut från hörnet vid Jonny's livs och utrymmet som uppstår används för parkering
- Stationsvägen ansluts till den nya sträckningen för Sjöhultsvägen
- ny och säkrare busshållplats anordnas
- möjligheten att anordna cirkulationsplats i tillfarten när E 4-trafiken flyttats förbereds
- kvartersmark anordnas.

I planprogrammet diskuteras också möjligheten att arrangera en återvinningsplats i centralt läge. Här påpekas också att en framtida detaljplan bör ge förutsättningar för utvecklingen av en centrummiljö med exploatering, park- och torgfunktion i samklang med områdets skala och tradition. Samtidigt ska de nuvarande tillgångarna i största möjliga utsträckning bevaras, bl a det nuvarande gång- och cykelstråket i den gamla bansträckningen.

Tidigt samråd 1

Informationsmöte för intresserade boende hölls i von Reisers skola den 15 november 1995. Här lämnades flera synpunkter på den framtida utformningen av området i samklang med planprogrammets ställningstaganden. Bl a framhölls den problematiska trafiksituationen vid det nuvarande hörnet vid Jonny's livs, skapad av trånga mått, många trafikrörelser, bl a bussen som är tvungen att backa för att komma in på bussvändplatsen samt behovet att kunna stanna resp parkera vid affären. Det betonades att detta hörn utgör det egentliga centrum i området. Flera idéer till trafiklösning framfördes, samtidigt som problemen med tung trafik som passerar stationsområdet betonades. Mötet mellan genomgående biltrafik och cykeltrafik på väg från gång- och cykelbron beskrevs som riskabelt.

Frågorna om områdets utformning som entré till orten och som dess "finplats" gavs stor betydelse där vikten av god vägvisning och information om samhället betonades. Placering av återvinningsplatsen här ifrågasattes (till förmån för en biltillgänglig placering i industriområdet). Även intresset för exploateringsmöjligheter uttrycktes som begränsat - det framställdes som väsentligare att den gröna miljön bevaras och utvecklas, innefattande att så många uppvuxna träd som möjligt bevaras.

Synpunkterna från mötet har i stor utsträckning kunnat förenas med planprogrammets såsom utgångspunkt för planförslaget.

Tidigt samråd 2

Fortsatt information lämnades vid möte på samma plats den 24 januari 1996. Här redovisades förslag i huvudsaklig överensstämmelse med den föreliggande planen. De synpunkter som framfördes vid mötet gav stöd till förslaget. Vad gäller busshållplatsens läge diskuterades två alternativ. Det vid mötet redovisade läget vid Norra Sonnarpsvägen söder om den nya parken jämfördes med den alternativa placeringen vid "Gamla" Sjöhultsvägen norr om parken. Flera synpunkter stödde den senare placeringen. Denna har införts i planen.

Förutsättningar och förändringar

Allmänt

Området har i stor utsträckning sin prägel kvar från tiden som stationsområde. Banans längsriktning har givit struktur åt såväl gatusträckningar som bebyggelseorientering. Karaktären av central öppen plats, omgiven av bebyggelse och, på några sidor, lummig lövskog är också tydlig. Vid Sjöhultsvägen parallellt med den tidigare banan har en mer stadsmässig miljö vuxit fram med något flerbostadshus med butik i bottenvåningen.

Vissa element från stationsmiljön finns kvar, t ex stationshuset, med användning som bostad och butik idag, och stenvåningen till en tidigare lastkaj. Det är väsentligt att dessa drag hos en tidigare stationsmiljö kan bevaras och på ett ändå tolkningsbart sätt fogas in i en ny användning.

Den stora öppna ytan som lämnats kvar efter bangård och stationsplan framstår idag som vårdad men dåligt utnyttjad och som en tillgång för att skapa en mer samlad grön miljö.

Förslaget innebär i stort att gatorna får nya och tydligare sträckningar som ger en bättre trafiksäkerhet, att den centrala platsen får en tydligare form och användning och att en mindre exploateringsmöjlighet skapas öster om denna plats. En ny och mer ändamålsenlig busshållplats, nya parkeringsmöjligheter liksom gång- och cykelvägarna inordnas i denna helhet på ett sätt som ger bättre förhållanden för möten mellan olika trafikslag.

Marken är i stort endast svagt lutande men vissa brantare nivåskillnader på någon meter har skapats i anslutning till den tidigare järnvägen. De utgör också en tillgång för att förstå områdets tidigare användning. Norr om E 4 utgör banken för gång- och cykelbanan och bron över vägen ett betydande inslag.

Inom området finns ett vackert inslag av uppvuxna lövträd i grupper eller som enskilda trädkronor. De är avgörande karaktärsbidrag och, även dessa, viktiga drag som ärvts från den tidigare stationsmiljön. Den omgivande lövskogen är en betydelsefull inramning där inte bebyggelse ger platsen konturer.

Väg E 4 och dess trafik är ett påtagligt inslag i miljön. Väster om tillfarten skärmar gång- och cykelvägsbanken av; öster därom bildar stora trädkronor en visuell avgränsning som dock inte är särskilt verksam i ögonhöjd.

Karaktären av järnvägspark kan vara utgångspunkt för utformning och skötsel av de mer avgränsade grönytor som skapas enligt förslaget. Den centrala grönytan, som enligt förslaget inramas av gator, får flera funktioner - som festplats, som busshållplats och informationsplats, som inramning till gång- och cykelvägar och som allmän grönyta. Den förutsätts få en relativt intensiv skötsel. De största nuvarande träden bevaras. Nya träd med på sikt stora kronor planteras och ger tillsammans med de äldre träden ett lövtak till platsen.

Det är viktigt att varje funktion på den centrala platsen får en vegetation utformad med anpassning till användningen. Busshållplatsen bör t ex få en inramning av häckar för att skapa ett tydligt och pryddigt rum och dessutom ge vindskydd. I korsningen norr om tillfarten från E 4 planteras nya träd i en rund formation som fogar in de nuvarande i en markering av ett trädtrum runt korsningen - ett entrérum för den som anländer till centrumområdet.

Grönytorna öster, söder och väster om den centrala platsen kan få en mindre intensivskött karaktär. Även här bevaras de stora träden. Kompletteringar med träd görs framförallt i söder på den utvidgade gång- och cykelvägsbanken, öster om Sjöhultsvägens nya sträckning samt mellan den nya Norra Sonnarpsvägen och den flyttade gång- och cykelvägen för att få en avskärmning dem emellan. Bankens utvidgning utnyttjas också för att få en mjukare slänt mot öster och norr.

Sjöhultsvägens gamla sträckning närmast husen får en markerad gatukaraktär med omgivande alléplantering som ramar in längs parkeringen. Det är vidare viktigt att den nya kvartersmark som skapas vid Jonny's livs, och som sannolikt kommer att utnyttjas till stor del för parkering, får en kraftfull inramning av träd, dock med beaktande av siktkraven vid den nya Norra Sonnarpsvägens kurva.

Geotekniska förhållanden

Någon aktuell geoteknisk undersökning har inte utförts. Erfarenheter från tidigare schakt- och grundläggningsarbeten anger väsentliga inslag av dålig mark, framförallt i lågpunkterna närmast E 4 resp vid en våtmark väster om det öppna området. Det gamla spårområdet kan möjligen antas vara urgrävt och återfyllt med stabila massor men några säkra belägg för detta finns inte. Geotekniska undersökningar måste alltså utföras för varje markarbete.

Fornlämningar

Länsstyrelsens samhällsplaneringsenhet har underhand meddelat planen berör en by- och gårdstomt, vilken registrerades vid revideringsinventeringen 1995 (fornlämn. 162, norr om Landshövdingevägen). Tillstånd enligt Lagen om kulturminnen skall sökas i god tid före arbeten påbörjas.

Bebyggelse

Den nuvarande bebyggelsen är av skiftande ålder, volym och arkitektur. Äldre envåningslängor, ombyggda i modern tid, tvåvånings flerbostadshus från efterkrigstiden med butiker i bottenvåningen, stationens byggnader ombyggda till bostäder och verksamheter blandas med nyare enbostadshus. Den ändå sammanhållna karaktären kommer till uttryck i placering och orientering i tydliga gatustråk. Det äldre bostadshuset på 7:3 har ett markerat läge som solitär med lövskogen som bakgrund väster om stationsområdet. All nuvarande bebyggelse förutsätts bevaras.

En mindre nyexploatering mellan Sjöhultsvägens nya sträckning och de gamla stationshusen kan ske enligt planen. Användningen är angiven som centrumverksamhet, vilket kan inrymma såväl handel som andra verksamheter som svarar mot denna karaktär.

Den yta vid Jonny's livs som skapas när vägen flyttas kommer att kunna användas som bl.a. parkering. Den rymmer även en reservyta för eventuell expansion av affären.

Huvudbyggnaden på 7:3 ligger inom väg E 4:s skyddsområde. En mindre byggrätt, i stort svarande mot den nuvarande byggnaden har dock lagts ut på ett avstånd av 30 m från vägen. Villkoret för utnyttjande av denna liksom övriga

byggrätter är att Naturvårdsverkets riktvärden beträffande bullerstörningar är uppfyllda. För sovrum placerade mot störande trafik ska fasaden skydda mot buller så att ljudnivån inte överstiger 45 dBA maximalvärde. Trafikbuller får i bostadsrum inte överstiga dygnsekvivalentnivån 30 dBA. Planen möjliggör en mindre vidgning av fastigheten åt väster så att den kan omfatta även uthuset.

I övrigt berörs inte bebyggelsen av förslaget.

Gator och trafik

Syftet med de nya gatusträckningarna är att ge en säkrare trafikföring, rimligare förutsättningar i mötet mellan olika trafikslag, en utformning av varje gata som svarar mot dess roll i trafiksystemet och att skapa utrymme för olika användningar, t ex parkering, park etc.

Härvid får den nya Norra Sonnarpsvägen en karaktär av "väg" med en mjuk sträckning, som ger utrymme att flytta gång- och cykelvägskorsningen ett stycke längre från rampens fot än idag. Det sistnämnda ger bättre möjlighet för den korsande att överblicka trafiken på vägen.

Sjöhultsvägens nya sträckning får karaktär av "gata genom park" med rak sträckning mot bebyggelsen och det stora trädet i fonden. Denna sträckning gör det möjligt att bevara de viktiga träden ovanför den gamla banslätten öster därom.

Sjöhultsvägens gamla sträckning förbi husen får en mer stadsmässig prägel av "gata" med lugn trafik till affärerna. Detta bör avspeglas även i beläggningen.

Tillfarten till Jonny's livs och "gamla Sjöhultsvägen" från den nya Norra Sonnarpsvägen får också karaktär av "gata" med rak sträckning.

Busshållplatsen inordnas i gatunätet och behöver därför ingen egen vändyta. I förslaget är den redovisad vid parkens norra sida och på gatan i Sjöhultsvägens gamla sträckning. En alternativ placering söder om parken med en ficka motsvarande informationsplatsens har också studerats inom ramen för planarbetet.

Stationsvägens anslutning till Sjöhultsvägen får en utformning med hänsyn till om tung trafik i framtiden kan nå industriområdet från annat håll. I detta fall kan radien göras mindre för att begränsa omfattningen hos asfaltytorna. Ev kan kurvan redan idag markeras med snävare radie men med

överkörsningsbar yta som ger större ekipage möjlighet att svänga in utan att dra innerhjulen över en gräsyta.

När banken för gång- och cykelvägen över bron utvidgas kan detta utnyttjas för att ge gc-vägen en mjukare sträckning som kan dämpa hastigheten. Det kan dessutom ge möjlighet för en utsiktsplatå som kan vara koppling till en gen gångförbindelse via en trappa. Övergångsställena markeras, i möjligaste mån med mittrefug, vilket ger ett avgörande bidrag till säkerheten för den korsande. I södra delen har en ombyggnad av cykelvägens anslutning till vägnätet visats. Denna ger tydligare korsningsförhållanden till förmån för högre säkerhet.

Behovet av en gång- och cykelvägskoppling mellan Spångavägen och den gamla banvallen/gc-vägen väster om centrum har konstaterats under planarbetet. Läget har dock inte fastlagts i planen utan kan bestämmas vid projekteringen. En sådan koppling kan placeras antingen på allmän plats, natur; gc-väg, inom ramen för planen eller utanför planområdet.

En framtida mindre cirkulationsplats kan rymmas inom tillgängligt vägutrymme i korsningen mellan nuvarande E 4 och tillfarten till området när E 4-trafiken flyttats. Förutsättningen är att den nuvarande breda körbanan smalas av till ett ingående körfält från varje riktning. Härvid har cirkulationsplatsen en hastighetsdämpande funktion med bibehållen god kapacitet. Cirkulationsplatsen kan utgöra en behövlig signal till den vägfarande om samhällets tillfarter.

Miljökonsekvenser

Störningar

Planförslaget innebär i sig inga tillskott av störningar eller annan negativ miljöpåverkan. Snarare innebär de nya vägsträckningarna en lugnare och bättre fördelad trafik. Bullerstörningarna från E 4 är idag betydande. Det förutsätts att varje förändring av bostadsmiljöerna i området genom ändring eller nybyggnad sker på ett sådant sätt att Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbullerpåverkan på bostäder kan innehållas.

Teknisk försörjning

Ledningar för VA och el

Ledningsnätet inom området är utbyggt. Det är emellertid till stora delar föråldrat och står inför förnyelse. Detta ger möjlighet till justeringar så att nuvarande ledningslägen som enligt planförslaget hamnar på enskild mark, t.ex. vid Jonny's livs, kan ersättas. De kapacitetsfrågor som ev kan aktualiseras av det begränsade exploateringstillskottet kan därvid också lätt beaktas.

Det är ett önskemål från kommunens sida om att avvattning av marken så långt möjligt ska ske genom infiltration eller fördröjning på marken på väg till de naturliga vattensystemen.

Avfall

Den återvinningsanläggning som enligt planprogrammet skulle utredas här har i enlighet med den allmänna uppfattningen på det första informationsmötet inte medtagits i planen. Ett läge inom industriområdet bör istället utredas.

En näråtervinningsstation vid Jonny's livs har likväl diskuterats under planarbetets gång. En sådan kan anläggas utan hinder av planen med stöd av civilrättslig uppgörelse.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Vissa plan- och fastighetsrättsliga frågor i angränsande områden aktualiseras genom förslaget. Bl a bör gällande användningsbestämmelser för fastigheterna 7:83 och 9:89 ses över (idag område för småindustri, vilket också åsatts den möjliga fastighetsutvidgning som skapats för att ge kon-
ektion till gällande plan) samtidigt som den nya situationen ger möjligheter till vidgning av samma fastigheter - gränserna mot mot bl a gång- och cykelstråket på gamla banområdet kan justeras.

Planen har utarbetats av arkitekt SAR Klas Brunnberg på uppdrag av och i nära samarbete med byggnadsnämnden i Örkelljunga kommun.



Klas Brunnberg
FOJAB arkitekter AB



Karl-Åke Nilsson
Stadsarkitekt



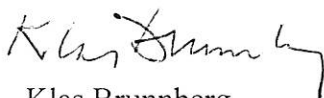
Carsten Johnsson
Teknisk chef

Revidering

Revideringen 5 februari 1997 är föranledd dels av synpunkter som framfördes vid samråd 13 mars 1996, dels av redaktionella och formella skäl.

- Dispositionen och användningen av kvartersområdet i östra delen har ändrats till en byggrätt för centrumändamål.
- Planen har utvidgats i södra delen till att omfatta korsningen mellan gång- och cykelvägen och Sjökaptensvägen för att få en trafiksäkrare lösning här.

I övrigt har inga ändringar gjorts i sak. Vissa frågor har fått en fulligare formell reglering.



Klas Brunnberg
FOJAB arkitekter AB



Karl-Åke Nilsson
Stadsarkitekt



Carsten Johnsson
Teknisk chef



А1 ШКАЛА 1:2000