



Granskningsutlåtande

Detaljplan för
Del av fastigheten Ljunga Prästgård 1:19
i Södra Ljunga samhälle, Ljungby kommun

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att tillgängliggöra planlagda tomter för bostadsändamål och verksamheter i Södra Ljunga.

Ändringar

Plankartan har ändrats avseende huvudmannaskap för väg och att det är statligt väghållningsansvar.

Namn på gatan och samfälligheten har lagts till i plankartan.

Planbeskrivningen har ändrats avseende naturvärden, genomförandefrågor och service.

Kommunstyrelsen föreslås därför besluta att anta detaljplanen.

Granskning

Samhällsbyggnadsutskottet beslöt den 19 mars 2024 § 25 att detaljplanen skulle skickas ut för granskning enligt 5 kapitlet 18 § Plan- och bygglagen.

Granskningen har föregåtts av samråd med statliga myndigheter, kommunala förvaltningar och nämnder, fastighetsägare inom området, berörda grannar m.fl.

Detaljplanen har varit utsänd för granskning under tiden 27 mars 2024 – 26 april 2024.

Samtliga sakägare samt statliga och kommunala remissinstanser har fått underrättelse om granskning av detaljplanen. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens webbplats www.ljungby.se/plan.

Inkomna yttranden

Under granskningen har yttranden inkommit enligt följande:

Utan synpunkter

Miljö- och byggförvaltningen

Boarp 1:29

Ljunga Prästgård 1:32

Barn- och utbildningsnämnden



Med synpunkter

Södra Ljunga sockenråd med flera
Länsstyrelsen i Kronobergs Län
Lantmäteriet
Boarp 3:6
Ljungby Energi
E:on
Trafikverket

Synpunkter

Länsstyrelsen:

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inga invändningar med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL.

Kommunen har tagit hänsyn till synpunkter angående bestämmelsen om markens genomsläpplighet och förtydligat den geotekniska undersökningen. Även synpunkter avseende MKN vatten samt buller har nu tillgodosetts.

Övriga frågor

Naturvärden

Länsstyrelsen kan konstatera att beskrivningen av naturvärden fortsatt är bristfällig.

Vägområdet

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets synpunkter i yttrande över granskningshandling. Trafikverket anser här fortsatt att "väg 592 ska justeras så att ingen del av vägområdet ingår i plankartan då tillstånd av nya anslutningar görs i annan process.

Kommentar:

Avsnittet med naturvärden har uppdaterats med bilder som visar planområdets naturmark, även allmänplatsmarkens funktion i att bevara naturmarken inom planområdet har förtydligats. Efter det anser Ljungby kommun att naturvärdena är tillräckligt beskrivna. Trafikverkets yttrande hanteras nedan.



Trafikverket

Statlig väg

Enligt planbestämmelsen har bestämmelsen VÄG statligt huvudmannaskap, denna bestämmelsen är inte korrekt använd då staten inte har huvudmannaskap för vägar, däremot är staten väghållare enligt väglagen och har därmed rätt att nyttja vägen. Eventuellt framtida ändring av väghållarskap på vägen försvåras även med planbestämmelsen om kommunen väljer att ha kvar bestämmelsen om statligt huvudmannaskap.

Kommunen beskriver i planhandlingen att vägen ska planläggas för att möjliggöra utfartsförbud till den statliga vägen på plankartan. Nya anslutningar till statliga vägar kräver tillstånd från väghållningsmyndigheten (Trafikverket) oavsett om det regleras i plankartan eller ej. Trafikverket gör bedömningen att planläggning av väg 592 inte fyller någon betydande funktion för att området ska kunna exploateras enligt kommunens förslag. Trafikverket anser därför fortsatt att väg 592 ska justeras så att ingen del av vägområdet ingår i plankartan då tillstånd för nya anslutningar görs i annan process.

Om den statliga vägen införlivas i detaljplanen styrs vägens utformning i huvudsak av plan- och bygglagens regleringar. Det kan exempelvis handla om bredd på körbanor, separering av olika trafikslag, beläggning, farthinder, utfartsbegränsningar, plantering, höjdläge och belysning regleras med egenskapsbestämmelser. (Trafikregleringar som hastighetsnedsättningar, begränsning av trafikslag eller tidsbegränsning av trafik är dock inte lämpliga att göra i en detaljplan utan regleras i stället företrädesvis genom lokala trafikföreskrifter.2)

Om den statliga vägen utelämnas från detaljplanen är det istället väglagen som reglerar vägens utformning och eventuella anslutningar till den statliga vägen.

Även om statlig väg ligger inom detaljplan kan det krävas tillstånd enligt väglagen vid åtgärder/byggnation inom vägområdet (se mer avsnitt 2.3.2).

Statens skyldigheter om statlig väg omfattas av detaljplan

Enligt 6 kap 18 § PBL ska kommunen ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål. Kommunen ska upplåta platserna för allmän användning så snart det område som platserna finns inom har bebyggt enligt planen eller, om genomförandetiden har löpt ut, efter hand som bebyggelsen färdigställs. När platserna upplåts för allmän användning ska de vara ordnade på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. De ska i fråga om gatubredd, höjdläge och utformning i övrigt följa detaljplanen.



Av 6 kap. 19 § PBL (jfr 12 § väglagen) framgår dock att dessa skyldigheter istället gäller för staten för vägar som staten är väghållare för:

”I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator i stället gälla staten. Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden. Regeringen får i det enskilda fallet besluta att staten ska svara för den merkostnad som avses i andra stycket.”

Trafikverket förlorar därmed rådigheten över vägen och kan bli skyldiga att ordna gator istället för kommunen. Det statliga vägområdet ska därför enligt ovan beskrivelse inte vara en del av detaljplanen i Södra Ljunga.

Om kommunen väljer att ta med vägen i detaljplanen så ska utfartsförbudet på den östra delen utgå, då utfartsförbudet endast skapar mer förvirring än förtydligande. På så sätt blir det mer tydligt att tillstånd ska sökas vid nya anslutningar.

Det är också fortsatt oklart om det går att ansluta till den östra delen på grund utav befintliga och nya anslutningars placering. Frågor om nya anslutningar prövas i senare skede genom ansökan om tillstånd till väghållningsmyndigheten (Trafikverket). Enligt VGU (vägar och gators utformning) finns rekommendation att anslutningar ska ha ett avstånd på minst 50 meter mellan varandra, mätt från anslutningens mittpunkt. Området öster om väg 592 kan därmed bli svårt att ansluta utan att understiga VGU:s rekommendationer dels på grund utav den kommunala anslutningen i det västra områdets placering samt befintliga anslutningar i norr.

Kommentar

Huvudmannaskapet har ändrats.

Syftet med att planlägga vägen är att på ett tydligt sätt visa markanvändningen i området, vilket är syftet med en detaljplan. För framtida fastighetsägare är detaljplanen en trygghet i att veta vad marken i området kommer att användas till. Plankartan blir tydligare om ”hela” markområdet är med i plankartan i stället för att det blir ”två” områden med en icke planlagd zon i mitten. Resterande delar av vägen är planlagd i Södra Ljunga det är därför en fördel att den nya detaljplanen följer samma struktur. Kommunen bedömer att Trafikverket inte påverkas om vägen är med då den inte är försedd med några egenskapsbestämmelser. Detaljplanen medför inte någon ny väg som Trafikverket ska bygga ut. Utifrån PBL 6 kap 18§ så omfattas inte väg 592 av det då den redan är utbyggd. Eftersom Trafikverket är väghållare för vägen har de redan ett ansvar med att se till att vägen fungerar.

Gällande avståndet mellan in/utfarter så tolkar kommunen det som att det är en rekommendation. Kommunen förstår att det finns ett syfte med att inte ha anslutningar för nära varandra på en landsväg utifrån trafiksäkerhet. Eftersom planområdet ligger i Södra Ljunga samhälle så bör bedömningen göras utifrån samhället. Södra Ljunga upplevs delvis som en



radby med bebyggelse längs med vägen, där in/utfarterna på de flesta fastigheterna ligger närmare varandra än 50 meter. För planområdet så kan anslutningarna göras med god siktlinje, vilket inte leder till någon säkerhetsrisk. Om man i samband med exploateringen flyttar hastighetsgränsen till den norra delen av området så det är en lägre hastighet anses även de bidra till en bättre trafiksäkerhet.

För att göra Trafikverkets roll tydligare i förhållande till tillståndsansökan om utfart så har utfartsförbudet tagits bort enligt önskemål.

Lantmäteriet:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

STATLIGT HUVUDMANNASKAP

Kommunen har angett att allmän plats väg har statligt huvudmannaskap. Inom PBL är det dock inte möjligt att ge något område statligt huvudmannaskap. Enligt PBL kan huvudmannaskapet antingen vara kommunalt eller enskilt. Någon annan möjlighet finns ej. Lantmäteriet är väl medveten om att den aktuella vägen ingår i det statliga vägnätet och i praktiken sköts statligt. Detta görs dock med vägrätt, vilket är en rättighet som ligger ovanpå detaljplanen och släcker ut densamma. I det fall att vägen någon gång skulle dras in från statligt underhåll behöver detaljplanen ha ett huvudmannaskap att trilla tillbaka på. Det är därför inte ok att i detaljplanen redovisa området som statligt huvudmannaskap.

Delar av planen som bör förbättras

PLANKARTAN FÖLJER INTE BOVERKETS REKOMMENDATIONER

Det är en stor fördel för samhället i stort om kommunen i möjligaste mån följer Boverkets rekommendationer i BFS 2020:6 för den tvådimensionella redovisningen av planens innehåll i en plankarta. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter och det finns inget motiv angivet till varför så har skett:

Kombinationer av användningar bör betecknas med samtliga relevanta beteckningar och redovisas var för sig i listan med planbestämmelser. I detta fall är bestämmelserna med beteckningen B respektive Z1 som redovisas på samma rad bland planbestämmelserna.

GRUNDKARTA

I planbeskrivningen hänvisas till gatunamnen i området, bland annat Lingvägen och Viltstigen. Dessa bör framgå i plankartans grundkarta för ökad förståelse. Nu när registerkartan är uppdaterad gällande Boarp s:1 bör även plankartan uppdateras gällande samfälligheten.

GRÄNSER



Gränsen i norr mot Boarp 4:15 saknar på östra delen incheckade gränspunkter. Kontrollera att gränsen är korrekt belägen så det inte blir fel i detaljplanen. Detta är extra viktigt eftersom kvartersmark går hela vägen mot gränsen.

Kommentar:

Huvudmannskapet har ändrats.

Vad det gäller Boverkets allmänna råd är de just råd på hur man kan redovisa regleringar i detaljplaner. I det allmänna rådet står det följande: "Den användning vars färg har redovisats på plankartan kan i listan med bestämmelser redovisas tillsammans med bestämmelseformuleringen. Övriga användningar som ingår i kombinationen kan redovisas utan färg." (BFS 2020:6). Om det ska följas så ska beteckningarna stå var för sig, där ena bestämmelsen inte har någon färg. Det leder till att innehållsförteckningen inte stämmer överens med hur användningsbestämmelserna presenteras i plankartan. Det kan leda till missförstånd och att plankartan blir otydlig. Utifrån Plan- och bygglag (2010:900) finns det krav på att plankartan tydligt ska visa vad som regleras i detaljplanen. Kommunen anser att det tydligaste sättet att redovisa användningsbestämmelser är att de presenteras på samma sätt i kartan som i innehållsförteckningen. Det har därmed inte gjorts några ändringar i plankartan. Namnet på gatan, vägen samt Boarp s:1 är uppdaterade i plankartan. Gränsen har kontrollerats och någon gränspunkt var borta men det bedöms inte nödvändigt att göra någon fastighetsbestämning eftersom gränsen följer en rät linje.

Södra Ljunga sockenråd med flera:

Under punkten **service** står att Lingbygdens friskola erbjuder platser för ca 75 barn. Antalet barn går upp och ner och i flera år har vi haft ca 100 barn. Förskola och skola är byggda så att det går att ha ca 45 barn på förskolenivå och ca 90 på skolan samtidigt. Därtill kommer personalen upp till 30 personer även om en del är på liten andel tjänst. Beroende på födelser, in/utflyttning och beredskapssituation kan det alltså röra sig betydligt fler runt skolan. Barnen i förskolan och fritidshemmet hämtas av föräldrarna. Barn födda 2014-2017 är stora årgångar som ganska snart kommer att behöva skolskjuts vilket får påverkan på hållplatser, GC-vägar mm. Likaså finns fortfarande KG Valdemars restaurang kvar även om affären är (ev tillfälligt) stängd. Restaurangen har ca 70 sittplatser.

Det står i den nya översiktsplanen att pendlingen från Södra Ljunga behöver förbättras. Finns detta med i planen? T ex **hållplats, samåkningsparkering**, cykelväg, promenadväg/stig? Om det ändå behöver göras anpassningar mot Lingvägen är detta ett tillfälle att ta hänsyn även till detta. Dessutom vore det bra om **utfarten mot Lingvägen** utformades på ett sätt så att farten genom samhället dämpades t ex genom chikan. Allt behöver inte göras i planen, men viktigt att den utformas så att den inte hindrar fortsatt utveckling.



Är det möjligt att undersöka om den redan befintliga utfarten precis norr om det nya detaljplaneområdet går att använda speciellt om Trafikverket skulle ha synpunkter på en ny utfart?

Det har länge efterfrågats **en gång- och cykelväg** genom samhället och medborgarförslag har skickats in. Nybyggnation i sig motiverar säkert inte att bygga en sådan väg, men för barnens säkerhet i förskola och skola inkl fritids som rör sig mycket till skog, lekplats vid Viltstigen, Lingvallen, Lingskulle, har orientering, motionsrundor mm har det betydelse. Liksom för andra gående och cyklande som både går/cyklar för motion och till bestämda mål som Bräkentorp och Ljungby. Även barn- och ungdomar rör sig utanför skoltid till träningar och kompisar. Sockenråd, föreningar, Lingbygdens friskola och enskilda har framfört dessa önskemål sedan tidigare.

Även om Lingvägen är en statlig väg vore det bra om kommunen i samband med denna plan även efterfrågar eller ser till att det blir säkert att korsa Lingvägen. Bilar kör ofta med höga hastigheter genom samhället trots att det är hastighetsbegränsning och det finns farthinder. (Dessa är inte tillräckligt effektiva.) Med mer byggnation utmed vägen ökar behovet av **övergångsställen, ev enkel rondell och/eller effektivare farthinder**. Ev kan överfart ordnas tillsammans med gång/cykelväg. Skolans lekplats nämns i planen som en tillgång för alla. Det stämmer att skolan välkomnar alla trots att den ägs, sköts och betalas av friskolan. Men det talar också för att det behöver bli säkrare både att korsa och ta sig fram på Lingvägen.

I förslaget till plan står en hel del om **dagvattnet**. Det är svårt att bedöma hur stort behovet av kapacitetsökning är. Har hänsyn tagits till att skyfall, kraftiga regn och vindar, som bedöms bli vanligare med hänsyn till klimatförändringarna, kan orsaka översvämningar och erosion? Södra Ljunga ligger lågt och det är hög risk för översvämning. Uppsamling av vatten bör vara säkert ev under mark så inga olyckor sker. Förutom att husen kan påverkas så flyter vattnet ut i Prästbodaån, som rinner genom Ljungasjön och ut i Helgeå. Varje höst, vinter och vår är det stora översvämningar i området.

Om vi förstår planen rätt ska det finnas en plan för att förbättra vattenförsörjningen. Det står också att nuvarande **avloppsanläggning** ska räcka även till de planerade husen. Stämmer det säkert? Tidigare har det sagts att anläggningen inte klarar fler hus. Vad händer vid översvämning? Är det klokt att avvakta med utbyggnaden av VA norrut? Vad får en utbyggnad respektive avstående av utbyggnad för konsekvenser dels för dessa fastigheter, dels för övriga?

Slutligen så är vi väldigt glada för att det äntligen blir en detaljplan även om det just nu är lågkonjunktur och inte så stor efterfrågan på tomter eller nytt boende. Enligt



en prognos så kommer det att födas färre barn de närmaste fem åren i Sverige, men sedan ökar det stadigt. Även en liten ort som Södra Ljunga brukar följa trenderna.

Kommentar:

Informationen om skolan har uppdaterats.

I det inledande arbetet med detaljplanen hanterades frågan om en eventuell busshållplats i planområdet. Planområdet ligger i norra kanten av Södra Ljunga, vilket inte är den optimala placeringen av en busshållplats. Den bör ligga mer centralt för att så många som möjligt ska ha en närhet till kollektivtrafik. Väg 592 är en statlig väg och då är det Trafikverket som ansvarar för byggnation av busshållplats. Utifrån länstrafikens statistik så är det 140 påstigningar i Södra Ljunga, eftersom det är så få blir behovet av ny busshållplats mindre. Finns det behov av att sätta upp en skylt med hållplats vid planområdet och att bussen stannar på vägen så finns den möjligheten i detaljplanen. Annars kan en kontakt tas med länstrafiken i Kronoberg om att flytta hållplatsen från kyrkan till en plats som är mer central.

Gällande Trafikverkets väg och hur den kan ändras för att minska hastigheterna i Södra Ljunga hanteras inte det i detaljplanen. Det är Trafikverket som ansvarar för ändringar eller uppförandet av eventuella trafik hinder som kan bidra till lägre hastigheter. Den avsatta ytan för vägen tar med hela vägområdet det vill säga körbana, slänter och diken. Det finns möjlighet för Trafikverket att göra åtgärder för att minska hastigheterna inom det tilltagna området. Gällande gång- och cykelvägar har det undersökts tidigare i Södra Ljunga och politiken har tagit beslut om att inte undersöka det vidare. Det är därför inte aktuellt att lägga till det i detaljplanen. Att samnyttja den befintliga vägen norr om området har undersökts men fastighetsägaren ville inte det. Dagvattenutredningen hanterar skyfall med 10 års återkomsttid. Med de planerade åtgärderna så kan det hanteras. Hur lösningen utformas i praktiken behöver utredas vidare, det kan bli ett öppet magasin eller under marken. Avloppsreningsverket har kapacitet för att hantera planområdet. I dagsläget är det osäkert hur och om det ska bli ett verksamhetsområde för vatten och avlopp mot Mjäryd, arbetet med vattentjänstplanen pågår där kommunen ser över vilka områden som ska pekats ut som framtida verksamhetsområden.

Boarp 3:6:

Angående kollektivtrafiken som går på väg 592 genom den upprättade detaljplanen och vidare mot Älmhult eller Ljungby. Det finns idag ingen säker busshållplats alls i samhället eller kringliggande byar där bussen går förbi. Med säker busshållplats menas en plats där bussen kan stanna utanför/intill väg 592 där den på ett säkert och korrekt sätt kan låta sina passagerare gå på/av utan fara för trafiken. Det saknas på samma sätt även busskurar. Jag tycker detaljplanen ska förbättras så att det finns plats för 2 st busshållplatser med 2st busskurar varsin sida av vägen inom det detaljplanerade området. Om inte här, så bör detaljplanen utökas så annan säker busshållplats tas fram inom ramen för detaljplanen, fast då på annan plats inom Ljunga Prästgård 1:19. Väldigt viktig punkt!



Flera medborgarinitiativ (t.ex. Dnr KS2023-0635 312) har skickats till Ljungby kommun om att kommunen ska ta fram och eller uppdatera befintlig detaljplan för att möjliggöra en gång- och cykelväg utmed väg 592 genom samhället. Om initiativet får gehör (vilket långsiktigt det bör, då det stöttas av flera t.ex. sockenråd, Lingbygdens friskola, m.fl.), så bör denna detaljplan redan nu förbereda en yta intill väg 592 för gång- och cykelled. (Eller ännu bättre att denna detaljplan utökas/görs om, med att även innefatta en gång- och cykelled genom hela samhället)

Väg 592 kan vara bitvis hårt trafikerat. Även om nedsatta hastighetsskyltar finns, förekommer det bilar som kör väldigt fort genom hela samhället (förekommer bilar över 100km/h). Här rör sig barn och ungdomar till skolan, pensionärer som ute och går, folk ute och motionerar, etc. Jag hittar ingenstans hur detaljplanen menar eller är uppritad för boende ska kunna gå på ett säkert sätt ta sig över vägen? T.ex. övergångställen, göra rondell för att få ner hastigheten, naturliga kurvor utmed vägen för att omöjliggöra höga hastigheter. De flesta i byn är överens om att dagens "farthinder" inte är bra nog.

Vad jag kan tyda detaljplanen, så planeras det en större fördröjningsdamm för dagvatten i detaljplanen. Jag föreslår att denna planeras så att den hamnar i ett magasin under mark. Då barn som bor i samhället säkerligen vill utforska dammen om den ligger öppen och därmed finns risk för tragiska drunkningsolyckor.

Schaktmassor som blir över när detaljplanen ska grävas. Kan förslagsvis med fördel läggas mitt i samhällets stora lekplats för att göra en stor pulkabacke åt barnen. Kan ju döpas till "Lingfjället". Jag föreslår att detaljplanen tillser att alla miljötillstånd tas fram för att lägga schaktmassorna i en bamsehög i lekparken. (Eller att även andra av kommunens schaktmassor har godkännande att hamna här)

Kommentar:

I det inledande arbetet med detaljplanen hanterades frågan om en eventuell busshållplats inom planområdet. Planområdet ligger i norra kanten av Södra Ljunga, vilket inte är en optimal placeringen för en busshållplats. Den bör ligga mer centralt för att så många som möjligt ska ha en närhet till kollektivtrafik. För att anlägga en busshållplats som beskrivs i synpunkten så krävs ett stort utrymme. Ska bussen köra av vägen och stå utanför vägen behövs ett fält på cirka 30 meter. I planområdet hade det försvårat möjligheten att anlägga infartsväg, lösa dagvattenhanteringen, och att få till ändamålsenliga bostadstomter. Utifrån det här ansågs inte planområdet vara lämpligt för en busshållplats. Väg 592 är en statlig väg och då är det Trafikverket som ansvarar för byggnation av busshållplats. Utifrån länstrafikens statistik så är det 140 påstigningar i Södra Ljunga, eftersom det är så få blir behovet av ny busshållplats mindre. Det finns möjlighet att sätta upp skyltar för hållplats vid planområdet, det är en fråga som hanteras av länstrafiken i Kronobergs Län tillsammans med Trafikverket. Planområdet har därför inte ändrats så att en busshållplats som beskrivs inkluderas.



Medborgarinitiativ gällande gång- och cykelväg i Södra Ljunga har politiken beslutat att inte utreda vidare. Det anses därför inte aktuellt att planlägga en gång- och cykelväg för bara planområdet. Oskyddade trafikanter kan med fördel nyttja gatorna inne i Södra Ljunga. Finns det en tydlig punkt där många rör sig över vägen så bör kontakt tas med Trafikverket och se vilka möjligheter det finns att anlägga farthinder eller liknande lösningar som främjar en säker passage över vägen. Det är Trafikverket som ansvarar för väg 592. En eventuell Gång- och cykelväg genom hela Södra Ljunga skulle kräva inlösen av kvartersmark, vilket innebär ett tvångsinlösen om privata fastighetsägare inte självmant vill sälja delar av sin mark, vilket kan vara svårt att få igenom. I dagsläget finns det inte befolkningsunderlag som gör det skäligt att bygga en gång- och cykelväg genom hela samhället. Om det i framtiden anses vara skäligt så begränsar inte denna detaljplan möjligheten, då det är allmän platsmark intill vägen och att man med den ytan och delar av Trafikverkets område får plats med en gång- och cykelväg.

Fördröjningsmagasinet kan vara antingen ovan eller under mark. En mer detaljerad lösning hanteras i genomförandet av detaljplanen. Det finns lagstiftning och råd som säkerställer att öppna dammar är säkra för barn och vuxna. T.ex ordningslagen, Boverkets byggregler, MSB har guide på hur dagvattendammar kan utformas. Öppna dagvattenlösningar kan ha fler värden än att bara hantera dagvatten, det kan vara positivt utifrån sociala aspekter.

En pulkabacke kan med fördel anläggas i lekplatsen. Tillstånd för att lägga massor hanteras i genomförandet av detaljplanen. Bra synpunkter att ta med till genomförandet av detaljplanen. Utifrån kommentarerna ovan har inga ändringar gjorts i detaljplanen.

Ljungby Energi:

Befintlig optoledning ligger förlagd inom vägområdet på den västra sidan utmed Trafikverkets väg. Vid anläggandet av den nya infartsvägen skall ledningen skyddas i samråd med Ljungby Energi.

Kommentar:

Noterar synpunkten vidare dialog förs vid genomförandet av detaljplanen. Inga ändringar har gjorts i detaljplanen.

E:on:

Inom planområdet finns låg- och mellanspänningskablar i säkert läge, se bifogad karta. E.ON noterar prickad mark som finns utlagt i plankartan och tackar för denna placering.

Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/pri-vat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank



inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommentar:

Genomförandefrågorna har uppdaterats med information om att exploatören står för kostnader som exploateringen får på E:ons anläggningar.

Kvarvarande synpunkter

Följande sakägare* har inte fått sina synpunkter tillgodosedda under planprocessen och kommer därför att få ett tillkännagivande när detaljplanen har antagits och en besvärshänvisning hur detaljplanen kan överklagas:

* Boarp 3:6

* Trafikverket

* Ljunga Prästgård 1:20

* Ljunga Prästgård 1:24

2024-07-01

Samhällsbyggnadsavdelningen

Erik Lundin
Planarkitekt

Trond Strangstadstuen
Samhällsbyggnadschef