

HÄGGATORP 1:38 M FL (DJUPAFORSVÄGEN)  
Ronneby Kommun  
Blekinge län

Förslag till ändring och utvidgning av detaljplan

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till förslaget hör även beskrivning och genomförande-beskrivning, fastighetsförteckning, samrådsredogörelse, geotekniska undersökningar, radonundersökning, vägritningar för den nya gatan och gång- och cykelvägen samt illustration i form av "förändringskarta".

### PLANENS SYFTE HUVUDDRAG

Planens huvudsyfte är att lösa nuvarande tillfartsproblem till Djupafors AB:s fabriksområde framför allt vad gäller tunga och långa fordon. Dessa trafikerar idag Djupaforsvägen rakt igenom villaområdet "Kullaliden". Trafiksäkerhetssituationen där har bedömts vara så allvarlig att trafik med långa fordon förbjudits. Dispens härifrån har endast kortfristigt lämnats för Djupafors' transporter.

Ett annat huvudsyfte är att tillförsäkra gående och cyklande mellan Ronneby och Kallinge en säker förbindelse förbi fabriksområdet. Gamla Djupaforsvägen har sedan länge utgjort ett naturligt sådant stråk som utnyttjats flitigt. Genom fabriken's senaste utbyggnader har denna förbindelse skurits av med följd att gående och cyklande förrirrar sig in på fabriksområdets lastageutrymmen vid den smala passagen mellan lagerbyggnaden och järnvägen. Detta är självklart en helt otillfredsställande situation både för företaget och de gående eller cyklande.

Ett tredje syfte med planen är att korrigera gällande äldre planer för bostadsområdet vad gäller viss bebyggelse och gator som ej kommit till utförande. I princip avses den befintliga bebyggelsen behållas. Endast i områdets östligaste del föreslås en viss ny bostadsbebyggelse komma till stånd i likhet med gällande plan.

Huvudsyftena med planen har lösts genom att en ny gata anläggs mellan bostadsområdet och järnvägen från Flisevägen i norr till en ny huvudinfart till fabriksområdet i söder. Denna tillfartsgata avses ta hand om huvuddelen av varutransporterna med bil till och från fabriken samt personaltrafik. Råvarutransporterna till företagets virkesupplag i södra delen av fabriksområdet avses dock som tidigare ske väster ifrån via Flyttblocksvägen och befintlig plankorsning med järnvägen. Genom den valda lösningen befrias bostadsområdet från genomfartstrafik och de befintliga gatornas relativt låga standard och renodlade lokalgatskaraktär kan därmed i princip behållas.

Cykel- och gångtrafiken genom området avses ledas förbi fabriksområdet på en särskild väg utmed järnvägen. Norr om fabriken leds gång- och cykeltrafiken in på lokalgatorna där den får blandas med biltrafiken på i princip befintligt gatuutrymme upp till Flisevägen.

Den valda trafiklösningen har bland flera andra alternativ diskuterats fram efter många samråd mellan kommunen, fabriksledningen och de boende i området.

#### PLANDATA

Läge  
Avgränsning

Planområdet är beläget i sydvästra delen av Kallinge samhälle. Avståndet till torget i Kallinge är ca 1 km. Planområdet avgränsas i väster av järnvägen, i norr av Flisevägen, i öster av Ronnebyån och i söder av de delar av Djupafors industriområde som ej planlagts tidigare.

Areal

Planen omfattar en areal på 15,5 ha. Nästan hela området är planlagt tidigare.

Markägoför-  
hållanden

Merparten av marken i området är i enskilda villaägares respektive Djupafors AB:s ägo. Området för den nya vägen ägs av Kockums Jernverks AB, kommunen, SJ och Djupafors AB. Den obebyggda kvartersmarken Häggatorp 1:171 i östra delen av planen ägs av Jämfö Golv AB.

#### NATURFÖRUTSÄTTNINGAR

Natur,  
terräng,  
vegetation,  
klimat m m

Naturmark finns endast i planens östra del utmed Ronnebyån. Ådalen är en intressant naturformation som särskilt söder om planområdet är mycket värdefull med bl a naturminnet "Djupadalsklyftan". Norr om planen är dock ån starkt påverkad av järnverkets industriområde.

Terrängen i området sluttar i stort svagt mot söder. I NO finns dock en tydlig åsbildning med bebyggelsen kring Öster Vång och i söder mellan bostäderna och fabriken en bergig kulle med ca 6 m:s höjd över omgivningen.

Åstranden i södra delen av planen är beväxt med tät lövskog. I västra delen av planen vid Kallinge station finns några stiliga lönnar varav två avses bevaras väster om den nya gatan.

Lokalklimatet är normalt för den inre delen av Blekinges kustbygd och får anses vara mycket bra för boende.

#### Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena för den nya vägsträckningen har undersökts och befunnits ej medföra några komplikationer. Vid området för de nya bostadshusen i östra delen består marken av grus med berg på 1-3 m:s djup och bedöms som mycket bra ur grundläggningssynpunkt.

#### Radon

Radonhalten i marken vid de nya bostadshusen har mätts och givit vid handen att området kan klassas som normalradonmark.

#### Fornlämningar

Inga fornlämningar finns registrerade i området. Närheten till Djupadalsklyftan kan dock noteras även ur denna synpunkt.

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

#### Översiktliga planer

Området ingår i generalplan för Ronneby/Kallinge som antogs 1972. Där anges industriändamål för hela området och att de befintliga bostäderna skulle utgå och övergå till industriändamål. Detta bedöms idag vara en orealistisk förändring som också är mindre motiverad då den största industrin i närheten, Kockums, minskat sina utsläpp betydligt. Inte heller flygbullret från F 17 är skäl att olämpligförklara befintliga bostäder. Området ligger vid eller strax innanför 55 dB(A)-gränsen.

Området omfattas ej av några riksintressen. Ronnebyåns dalgång har stora naturvärden men är i detta avsnitt ej av riksintresse. I kommunöversikten från 1977 ingår området i avsedd områdesplan för centralorten (01) med byggelseintresse och krav på detaljplaneläggning.

SJ har dock senare anmält till länsstyrelsen att man anser att Blekinge Kustbana är av riksintresse enl NRL 2:8.

#### Detaljplaner

Följande detaljplaner gäller för delar av planområdet (fastställersedatum): 1958-02-15, 1962-09-17, 1964-01-14, 1965-10-15 och 1972-03-14.

#### Bostadsförsörjningsprogram

Kommunens bostadsförsörjningsprogram för åren 1987-89 upptar 11 st småhus på Häggatorp 1:171 med påbörjande etappvis under alla tre åren.

#### Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslöt 1987-03-03 uppdra åt gatukontoret att i samråd med plankontoret låta detaljprojektera den nya väganslutningen till Djupafors AB.

Exploateringsavtal från 1984 finns mellan kommunen och ägaren av Häggatorp 1:171.

## LANENS INNEHÅLL, FÖRÄNDRINGAR

### Bebyggelse- områden Bostäder

Planen omfattar 30 st befintliga, friliggande småhus fördelade på 5 kvarter samt 16 st småhus i radhusform fördelade på två kvarter. Största tillåtna byggnadsarean föreslås på dessa till 170 respektive 100 m<sup>2</sup>. Gällande plan har inga ytbegränsningar.

På Häggatorp 1:171 föreslås 7 st radhuslägenheter med en byggnadsarea på max 100 m<sup>2</sup> samt 2 st nya friliggande enfamiljshus. Allt enligt en till byggnadsnämnden tidigare inlämnad ansökan, som dock ej slutbehandlats.

### Arbetsplatser, övrig bebyggelse Industri

Planen omfattar i södra delen ett industriområde som utgör en del av Djupafors AB:s fabriksområde. Bolaget producerar kartong av mekanisk pappersmassa av egen tillverkning och av kemisk massa som köps utifrån. Produktionen uppgår idag till ca 40 000 ton/år. Miljöskyddstillstånd för en ökning till 60 000 ton finns, vilket man beräknar uppnå ca 1992. För att klara denna högre produktion behöver bolaget större lager- och lastageutrymme i den del av området som är beläget inom planen. En viss utökning av fabrikstomten mot norr har därifrån föreslagits på mark som bolaget redan äger. Detta område är i gällande plan parkområde. Avståndet till närmaste bostadstomt blir 27 m och till bostadshus 50 m. Ungefär hälften av expansionsområdet behöver tas i anspråk för körytor och berörs av markarbeten redan nu som en följd av den nya gatuanslutningen.

Antalet anställda på Djupafors AB är ca 220 st.

Beträffande transporter m m se avsnittet nedan om trafik.

### Upplag, lager

På nordöstra delen av Djupafors' mark finns ett upplagsområde. Det används numera ej så mycket, men föreslås i princip bibehållas i planen. Mot angränsande lokalgator skall dock utfartsförbud gälla för att förhindra trafik till och från industriområdet denna väg. Vidare anges en planterad skyddszon på 15-25 m mot bostadsbebyggelsen, som alltså ej får tas i anspråk för upplagsverksamheten.

### Småindustri

I norra delen av planområdet finns på Kallinge Bruk 2:1 ett småindustriområde med en syrgasstation. Företaget Alfax hyr marken idag från Kockums. Antalet anställda är 4 st. Planen föreslår att kvarteret utvidgas något och att infart möjliggöres även från den nya industrigatan.

Ett nytt småindustriområde har också lagts ut i planens norra del på SJ:s mark mellan huvudspåret och det stickspår som avses bibehållas. SJ har önskat kunna avyttra mark som man ej använder för järnvägsdriften.

Av motsvarande skäl har även området med byggnaderna vid stationen lagts ut till småindustriändamål. Det f d stationshuset är ett 1 1/2-planshus av tegel med avsevärt estetiskt värde och bör därför bevaras. Övervakningen och delvis bottenavskivningen används idag som bostad.

Läget mellan järnvägen och den nya industrigatan gör dock bostadsändamål i plan olämpligt. Befintlig bostad avses dock med hänsyn till bl a bevarandeintresset kunna behållas i kombination med småindustri- eller lagerändamål. Den befintliga gamla magasinsbyggnaden är uthyrd som lager, vilket ändamål även är förenligt med småindustri.

#### Skolor och annan service

Inom området finns inga skolor, förskolor eller andra kommunala institutioner. Ej heller någon affär eller annan kommersiell service. Området är för litet för att ge eget underlag för dylik service. Avståndet till grundskola (alla stadier) och förskola i Kallinge centrum är ca 800 m och till närmaste dagligvaruaffär vid Hägga-torpsvägen ca 600 m. Detta får anses vara en fullt acceptabel servicenivå. En ljusreglering av övergångsstället vid Flisevägen kan vara motiverad när gång- och cykelväg byggs ut längs dennas norra sida. Detta skulle göra planområdets kontakt med centrum säkrare, men ligger utanför denna planeringsetapp.

#### Skyddsrum

Området är beläget inom skyddsrumsort och även inom sk riskområde. Ett skyddsrum med 40 platser finns på Hägga-torp 1:23 i norra delen, men brist på ytterligare ca 200 platser finns enligt skyddsrumspanen. Planen anvisar ej någon särskild plats för byggande av fler skyddsrum, utan dessa får uppföras på villatomter i samband med ansökningar om andra bygglov. En förläggning till områdets södra och västra delar rekommenderas.

#### Friytor

Friytor finns inom planområdet dels i form av ett parkområde vid Stationsvägen i den centrala delen, dels i form av naturområden utmed Ronnebyån och norr om fabriken.

På det centrala parkområdet finns redan en liten lekplats och bollplan. Dessa anläggningar avses förbättras och förses med avgränsande planteringar.

På området mellan bostäderna med lokalgata och den nya industrigatan skall särskilt skydd anordnas i form av staket eller stängsel samt planterad häck. På delar norr om Häggatorp 1:26 kommer skyddet att utgöras av slänt med buskar.

Naturmarken längs ån avses bevaras och skötas som hitills.

#### Vattenområden

Ronnebyån ingår i planen till halva sin bredd. Inga anläggningar, bryggor eller dylikt är aktuella i ån.

#### Vägar och trafik Gatunät

Planen är primärt orsakad av trafikproblemen på Djupaforsvägen. Trafikfrågorna har därför också utretts och diskuterats ingående. Flera alternativ till den valda lösningen att anlägga en ny industrigata till fabriken längs järnvägen har övervägts. Här kan nämnas t ex ombyggnad och förbättring av Djupaforsvägen och den lös-

ning som anvisas i gällande plan nämligen att all tung trafik till Djupafors AB skulle gå via Flyttblocksvägen, som är en industrigata, och plankorsningen med järnvägen vid fabriken. Denna senare lösning har dock krävt förändringar inne på industriområdet p g a utrymmesbristen vid järnvägs korsningen och industrispåret och har ej kunnat accepteras av företaget. Vid järnvägs korsningen har f ö ett par allvarliga olyckstillbud inträffat. Alternativet att bygga om och förbättra Djupaforsvägen, som går rakt igenom villaområdet, har av förståeliga skäl väckt stora protester från de boende.

Samtliga gator i området är hänförliga till lokalnätet. Den nya industrigatan längs järnvägen intar genom sin funktion och utformning dock en särställning.

Trafikmängden på industrigatan har beräknats till 230 fordon/årsmedeldygn (1986). Vid fullt utbyggd kapacitet vid Djupafors AB kan denna siffra stiga till ca 250. Andelen tung trafik härav är ca 14 %, huvudsakligen koncentrerad till förmiddagen. Industrigatan utföres med 7 m:s körbanebredd och öppna diken.

Övriga lokalgator i området har 5,5-6 m:s körbanebredd, utom vissa korta gator som enbart försörjer några hus, där gatubredden är ner till 3,5 m. I den södra delen av området finns en infartsväg till fastigheten Häggatorp 2:21 som ej underhålls av kommunen.

Trafikmängden på norra delen av Djupaforsvägen har beräknats till 240 fordon/dygn när området är fullt utbyggt. Endast smärre justeringar av lokalgatorna erfordras.

Samtliga gator skall vara asfalterade och får en referenshastighet på 50 km/tim.

Djupaforsvägen och Stationsvägen ingår i det allmänna vägnätet (väg 658). Detta synes ej längre vara motiverat när Kallinge station är nerlagd.

#### Gång- och cykeltrafik

Ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik mellan Ronneby och Kallinge dras genom området. Gång- och cykelvägen utföres med 3 m:s bredd. Från industrigatans vändplan och norrut på Stationsvägen och Djupaforsvägen blandas gående och cyklande med biltrafiken (gul standard enligt TRÅD).

#### Kollektivtrafik

Busstrafik finns ej inom området, men på Flisevägen/Häggatorpsvägen omedelbart norr om planen finns busshållplats.

#### Störningar

Planområdet har tidigare varit mycket utsatt för störningar från de närliggande industrierna i form av buller och stoftnedfall. Sedan stålverket vid Kockums lagts ned och övriga förbättringar skett där har dessa problem minskat väsentligt. För verksamheten vid Djupafors finns beslut av koncessionsnämnden. Några särskilda krav på bebyggelsens utförande finns ej anledning att ställa.

Inte heller flygbullret från F 17 ger skäl att ställa några särskilda krav. Den tillkommande bebyggelse är belägen just utanför 55 dB(A)-gränsen.

Trafikbullret från den nya industrigatan når inte upp till några för bostäderna kritiska nivåer. Först vid en trafikintensitet om ca 800 fordon/dygn uppnås det för uteplats gällande gränsvärdet 55 dB vid tomtgräns.

Teknisk försörjning  
Vatten och avlopp

Vatten- och avloppssystemet i området är generellt sett i stort behov av sanering och förbättring. Det gäller både ledningarnas skick och kapacitet. Det finns avloppsledningar både av kombinerad typ och där spillavlopp och dagvatten är separerat.

På vattensidan finns en ny huvudmatning genom området. I övrigt är även vattennätet i behov av sanering.

En sanering av ledningsnätet har projekterats men ligger ej inom ramen för genomförandet av denna plan. Ledningsarbetena har heller ej något samband med t ex gatuarbetena enär de flesta ledningarna i området är belägna på tomtmark i u-områden. Vid en sanering skulle en del av u-områdena kunna tas bort. Ledningarna för avvattning av den nya industrigatan och gång- och cykelvägen är dock inräknade i detta projekt.

E1

Områdets elförsörjning medför inga problem och kräver ej några större kapacitetshöjande åtgärder. De nya bostadshusen på Häggatorp 1:171 kan försörjas från befintlig transformatorstation vid f d reningsverket på Häggatorp 2:147 200 m åt NO. Endast normala förstärkningsarbeten krävs.

Djupafors AB har egen inmatning och transformatorstation.

Spårområde

SJ:s område förändras på vissa punkter. Vid Kallinge station tas en avsevärd areal i anspråk för den nya industrigatan. Området används dock redan i dag till diverse körtrafik. I norra delen sker en minskning av järnvägsområdet enär industrispåren till Kockums tas bort. Här behålles endast ett mindre stickspår för SJ:s eget behov. Industrispåret söderut till Djupafors behålls dock. Företaget använder och avser även framgent använda järnvägstransporter för både råvaror och färdiga produkter. Se även under "småindustri" ovan.

Administrativa frågor

Planen har åsatts en genomförandetid på 5 år. Den nya industrigatan m m avses utföras så snart som möjligt. För de tillkommande bostadshusen, som varit planerade länge men ej kommit till utförande, bör 5 år vara tillräcklig tid, efter vilken en omprövning bör vara möjlig.

Planförfattare och handläggare

Paolo Voghera och Gunnar Lundin

Detaljplanen vann laga kraft 1988.03.08

Kopiens likhet med originalet  
bestyrkas.

På planens vägnar:

*Senica Wilson*  
.....

HÄGGATORP 1:38 M FL (DJUPAFORSVÄGEN)  
Ronneby kommun  
Blekinge län

Förslag till ändring och utvidgning av detaljplan

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Tidplan

Byggandet av den nya industrigatan och gång- och cykelvägarna samt därav föranledda ombyggnader av de befintliga lokalgatorna skall påbörjas så fort planen blivit gällande och erforderliga markförvärv gjorts. Byggtiden beräknas ej överstiga 6 månader

Byggandet av de nya bostäderna på fastigheten Häggatorp 1:171 samt nyanläggning av gata och VA-ledningar i samband härmed skall enligt exploateringsavtal från 1984-07-04 genomföras genom fastighetsägarens försorg. I ett samarbetsavtal mellan fastighetsägaren och LB-hus AB om byggande och försäljning av tomter eller bostadsrätter har återtagningsrätt fr o m 1988 års utgång angivits.

En genomförandetid på 5 år från det att planen vunnit laga kraft (minimitid enligt PBL 5:5) har mot ovanstående bakgrund bedömts vara tillräcklig.

#### Ansvars- fördelning

Kommunen skall vara huvudman för de allmänna platserna enligt planen och ansvarar för att planen i dessa avseenden genomföres. För underhållet av den särskilda infartsvägen till fastigheterna Häggatorp 2:21 (med 1:63) skall dock fastighetsägaren själv svara.

#### Avtal

Om exploateringsavtal med ägaren av Häggatorp 1:171 har nämnts ovan.

### FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

#### Fastighetsbild- ning, gemensam- hetsanläggningar m m

För byggande av den nya industrigatan krävs fastighetsreglering där mark överföres till kommunens allmänna platsmark från såväl SJ:s, Kockums och Djupafors AB:s fastigheter på sedvanligt sätt.

För byggandet av de nya radhusen på Häggatorp 1:171 kan fastighetsbildning för varje hus och gemensamhetsanläggning för bl a garage bli aktuell. En smärre reglering av fastigheten mot kommunens mark erfordras även och omfattas av exploateringsavtalet.

Alternativt kan radhusen komma att uppföras i bostadsrättsform. Då är delning av fastigheten i enskilda tomter ej aktuell.

En särskild fråga är hur tillfart skall ordnas till den tomt som kan bildas av kommunens obebyggda mark på Häggatorp 1:38 i kvarteret NO om stationen. I tidigare plan anvisades tillfart via en "stickgata" från Djupaforsvägen. Denna är emellertid slopad i den nya planen enär Stationsvägen nu avses bibehållas som gata. Tillfarten avses bli löst genom att den nya tomten får ett s k "skaft" över tomten Häggatorp 1:26 östra del. Denna del av 1:26 är p g a ledningsområden ej bebyggbar. Avtal om infarten förutsättes bli träffat. Annars måste fastighetsplan göras för att lägga fast fastighetsbildningsfrågorna i kvarteret.

Även i kvarteret SO om stationen kan viss reglering av fastighetsindelningen behövas. Fastigheterna Häggatorp 2:21 och 1:63 bör läggas samman. Det synes även lämpligt att den mycket lilla tomten 2:13 dels läggs samman med 2:68 och dels tillförs mark från den västra delen av Häggatorp 2:33. Denna senare fastighet sträcker sig genom hela kvarteret i en oregelbunden form, men har byggnaden belägen på den östra delen vid Djupaforsvägen. 2:13 skulle efter en sådan reglering kunna förse med körbar infart och bilplats/garage, vilket idag saknas och knappast är möjligt.

I kvarteret öster om Djupaforsvägen finns även vissa fastighetsfrågor som kan behöva regleras. Det gäller utfarter på en tidigare väg som nu ingår i kvarteret.

Fastighetsbildning för småindustriområdet (Alfax) i norra delen som nu hyres, vore också lämpligt.

Fastighetsplan Fastighetsplan kan bli lämpligt eller nödvändigt att upprätta för de två kvarteren i den västra delen eller för delar av dessa. Fastighetsfrågorna enligt ovan är dock ej av den arten att det är nödvändigt att upprätta fastighetsplan(er) i anslutning till detta planförslag för att säkerställa genomförandet.

## EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi Kommunens kostnader för byggandet av industrigatan, gång- och cykelväg och därav föranledda ombyggnader av be-

fintliga gator har beräknats till 1,5 milj kronor. Beloppet inkluderar vissa VA-arbeten, gatubelysning, projektering m m men ej marklösen.

Gata och VA-ledningar vid de nya radhusen skall enligt exploateringsavtalet utföras och bekostas av fastighetsägaren och sedan övertas av kommunen. Kommunen har genomfört sitt åtagande om viss marklösen för gata från 2:48 enligt avtalet. Övriga ändringar och kompletteringar av de befintliga lokalgatorna har beräknats kosta 0,4 milj kronor.

De mindre parkytor som finns i planens norra del har karaktär av "gatuplanteringar" och kommer att anläggas som gräsytor. I parkområdet närmast öster om järnvägen och stickspåret kommer befintlig vegetation att gallras och kompletteras, eventuellt med inslag av gräsytor. Kostnaderna härför samt för de skydds-, park- och lek-anläggningar som anges på plankartan och i beskrivningen har beräknats till 0,15 milj kronor.

Exploateringsarbetena inne på Djupafors AB:s område som är en följd av den nya gatuanslutningen har beräknats kosta 0,2 milj kronor.

Marklösenkostnaderna är som alltid svåra att beräkna men har i samråd med fastighetskontoret uppskattats högst uppgå till 0,15 milj kronor.

Sammanlagt kan kommunens kostnader för planens genomförande således beräknas till ca 2,4 milj kronor. Eventuell VA-sanering är ej inräknad.

Gatukostnad

Kommunen avser ej tillämpa möjligheterna till gatukostnadsersättning.

Planförfattare  
och handläggare

Paolo Voghera och Gunnar Lundin

Detaljplanen vann laga kraft 1988.03.08

Kopians likhet med originalet  
bestyrkes.

På tjänstens vägnar:

*Sonia Wilson*  
.....