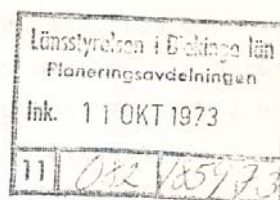


BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring
och utvidgning av stadsplan för
VÄSTRA INDUSTRIOMRÅDET i Ronneby kommun
i Blekinge län.



Gällande planer

För området gäller byggnadsplan fastställd av länsstyrelsen den 29 maj 1940 och den 28 juli 1965, stadsplan fastställd av Kungl Maj:t den 13 januari 1961, stadsplaner fastställda av länsstyrelsen den 18 november 1964, den 5 januari 1965 den 18 augusti 1965 samt den 17 mars 1966.

Befintliga Förhållanden

Västra Industriområdet är i huvudsak ianspråktaget och bebyggt enligt de ovan nämnda planerna. Några mindre industritomter är dock ännu obebyggda och en i planerna förutsatt tvärgata mellan Gamla Landsvägen och Västra Industriegatan NV om den befintliga plankorsningen med järnvägen har ej blivit utbyggd. Ett betydelsefullt faktum är även att en stor del av tomten nr 4 i kv Karossen vid Karlshamnsvägen är obebyggd genom att en större brandinträffade där 1969.

Fornminnen

Inom planområdet finnes ett registrerat fornminne, Riksantikvarieämbetets nr 46 i Ronneby socken, nämligen Gamla Landsvägens stenvalvsbro över Sörbybäcken. Bron, som synes vara mycket väl bevarad, är förmodligen byggd på 1800-talet ehuru vägsträckningen är betydligt äldre.

Grundförhållanden

Grundförhållandena inom de till nyexploatering föreslagna områdena i nordvästra delen kan förväntas vara dåliga och kräva extraordinära kostnader. Någon markundersökning av det nya området har ej gjorts, men en undersökning för marken närmast norr om Sörbyskolan visar lösa marklager av mo, mjåla, lera och med inslag av dy strax under markytan samt med 15-20 m:s djup till fast botten.

Förslaget

Översiktliga planer

I generalplanen för Ronneby-Kallinge är det här aktuella området i sin helhet utlagt till industriändamål. Karlshamnsvägen i östra delen av planområdet utgör huvudinfart till Ronneby från rv 15 västerifrån och från rv 30. Dess passage genom bostadsområdet Sörby norr om planområdet har sedan länge utgjort ett störningsmoment för såväl de boende som för trafiken. Detta har också kritiserats i generalplanebehandlingen och ett äldre stadsplaneförslag som efter besvär var föremål för Kungl Majt:s prövning och som avsåg att genom breddning av Karlshamnsvägen m m lösa trafikproblemen har sedermera återkallats av kommunen.

Syfte

Föreliggande planförslag har två huvudsyften. Dels att lösa infarten i ett nytt och för bostäderna och trafiken bättre läge och dels att medge en viss utökning av Västra Industriområdet mot norr och väster.

Vägar och trafik

Infartsleden föreslås således vika av mot nordväst från Karlshamnsvägen genom kvarteret Karossen över den avbrända tomten, passera under järnvägen, ansluta till Västra Industrigatan och Gamla Landsvägen i ett nytt fyrvägs kors och därefter i mjuk linjeföring åter vika av mot norr för att ansluta till riksvägarna i Sörby-motet. Genom denna sträckning skiljes bostadsområdet och industriområdet i Sörby åt på ett naturligt sätt samtidigt som en förstklassig infartsled som ej stör bostadsbebyggelsen erhålles. Infarten är projekterad som en 4-fältig väg med skiljeremsa och ansluter därmed till den befintliga 4-fältsdelen av Karlshamnsvägen.

Den ur flera synpunkter kanske besvärligaste punkten att lösa har varit korsningen med järnvägen. Järnvägsbanken måste vid den nya viadukten höjas med c:a 3 m, vilket både medför en avsevärd breddning av Tj-området för banken och utgör en ur stadsbildssynpunkt önskad förändring. Dessutom måste den nya järnvägsbron av praktiska skäl utföras bredvid den befintliga banvallen varför kontrakurvor uppkommer på järnvägslinjen. På ett visst avsnitt erfordras även tryckbank p g a grundförhållandena, vilket dels ytterligare inskränker de angränsande industrikvarterens yta och dels medför att den såsom fast fornlämning registrerade stenvalvsbron för Gamla Landsvägens passage över Sörbybäcken även kommer innanför den nya järnvägsbankens område och begravas av denna.

Som en följd av den höga trafiktekniska målsättningen för infartsleden har betydande ändringar i det befintliga lokalgatusystemet behövt göras. En del gatuavsnitt läggs sålunda igen medan andra förses med vändplaner. Påpekas bör att Karlshamnsvägen norr om den nya infartsleden ej får någon förbindelse norrut med det allmänna vägsystemet. Andra tekniska problem som noggrant utretts under projekteringen är de som sammanhänger med Sörby-bäckens omläggande och kulvertering. Således föreslås u-områden härför i industrimarken på den nya vägens sydvästra sida. I vägporten kommer ledningarna att placeras i södra ändspannet och därtill angränsande Tj-område.

Bebyggelse

Genom utvidgning mot norr av industriområdet väster om Västra Industrigatan erhålles möjlighet till en stor samlad tomtyta på c:a 67.000 m². Det har från kommunstyrelsen uttryckts önskemål om en planberedskap av denna art för ändamål som f n ej närmare kan preciseras.

I avsikt att hushålla med markresurserna inom centralorten föreslås även i sydvästra delen av planområdet utvidgningar av befintliga industrikvarter där markförhållandena så medger. Här har också ett specialområde inlagts för en ny elkraftmottagningsstation (130 kv) som redan är under uppförande med dispens.

Genom ändringarna i gatusystemet i övrigt måste på flera punkter befintliga kvarters- och tomtformer ändras. Således kan bl a kv. Kylaren, Batteriet och Hjulet tillföras viss gatumark medan det i kv. Plankan föreslås att en mindre del av den obebyggda tomten nr 2 får avstås till en vändplan när tomten skall bebyggas.

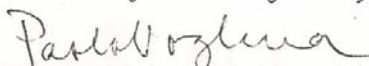
Kostnader

Den nya infartsleden i sin helhet från Stadsträdgården till Karlshamnsvägen har av Vägverket kostnadsberäknats till 9,6 milj. kr. Därav broar 0,9 milj. kr, järnvägsomläggningen 0,9 milj. kr och marklösen 1,3 milj. kr. De kommunala kostnaderna för lokalgatornas ombyggnad och ledningar har av byggnadskontoret beräknats till c:a 250.000 kr och för kulvertomläggning av Sörby-bäcken c:a 150.000 kr.

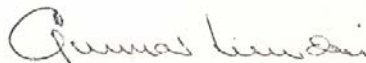
Samråd

Initiativ till den nya infartsledens sträckning togs av vägverket. Ett nära och detaljerat samarbete med upprepade samråd i tidigt skede mellan vägverket, SJ, kommunstyrelsen och de berörda kommunala fackorganen har varit en förutsättning för planeringen. Även länsarkitekten, landsantikvarien och de av infartsleden direkt berörda markägarna har hörts.

Ronneby den 12 juni 1973



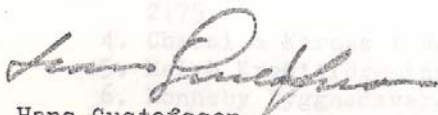
Paolo Voghera
Stadsarkitekt



Gunnar Lundin
Stadsplaneingenjör

Tillhör det den 14 augusti 1973 reviderade förslaget.

Att denna beskrivning antagits av kommunfullmäktige i Ronneby kommun den 24 september 1973, § 131 betygar:



Hans Gustafsson
Kommunfullmäktiges sekreterare

Kopians likhet med originalet
bestyrkes.

På tjänstens vägnar:



Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för
VÄSTRA INDUSTRIOMRÅDET i Ronneby kommun i Blekinge län.

Stadsarkitektens yttrande över inkomna erinringar.

Planförslaget har varit utställt under tiden 1973.07.02 -
1973.07.31.

Under utställningstiden har skrivelser och erinringar inkommit från:

1. SAAB-ANA AB, ägare av tomt nr 1 i kv Hjulet.
2. Texaco Oil AB, nyttjanderätt till bensinstationen m m å in-tecknade fastigheten tomt nr 1 i kv Hjulet.
3. AB Sven Jeppsson, ägare av tomt stg nr 430 U och Ronneby 2:75.
4. Chassi & Kaross i Ronneby, ägare av stg 863.
5. Malmö Kreditförening u.p.a. ägare till tomt nr 4 kv Plankan
6. Ronneby Byggnadsvaror, ägare till tomt stg 430 C.
7. Fastighetsägare Carl Petri delägare till tomterna Sörby 8:1, 14:1 och 5:16.
8. GA-List AB, ägare till tomt nr 4 i kv Karossen, Ronneby 22:7.
9. Alvar Persson, ägare till stg 428.

Dessutom föreligger en skrivelse från Vägförvaltningen med begäran om justering av vissa höjder samt ett återkallande av erinran nr 9.

Erinringarna bemötes här nedan punkt för punkt.

1. Saab-Ana påpekar att deras fastighet kommer i ett ur försäljningssynpunkt sämre läge genom vägomläggningarna. Detta kan väl knappast förnekas vad det gäller bensinförsäljningen. Dock är de allmänna fördelarna med planförslaget så stora att företagets intressen bör vika och någon möjlighet att genom ändringar i förslaget ta hänsyn till dessa finns ej. Det kan påpekas att visst tillskott av mark i västra delen av tomten kan ges i jämförelse med gällande plan, men detta kan kanske ej sägas utgöra full kompensation för det försämrade affärsläget. Vad gäller verkstadsrörelsen kan dock inte planen sägas medföra någon försämring.
2. Se ovan. Vad gäller en ev. ersättningstomt för Texaco, så är det ej motiverat att den frågan göres helt anhängig detta planförslags fastställelse, utan det bör bli en förhandlingsfråga.

3. Avsevärda ingrepp i AB Sven Jeppssons fastigheter förutsättes enl planförslaget, men viss mark kan också tillföras tomterna, som då kan läggas samman till en enhet. Samtliga mer värdefulla byggnader kan kvarligga enl förslaget. Konsekvenserna är inte värre än att de bör tas med tanke på den stora allmänna nyttan med vägomläggningen. Vad intrången skall kosta i detalj får bli en förhandlingsfråga eller får lösas i annan ordning i samband med markförvärvet.
Någon anledning att revidera planförslaget finns ej.
4. Här är intrånget tämligen obetydligt, och undertecknad kan ej riktigt förstå att planförslaget skulle innebära "en väsentlig reducering av vår byggbara mark" såsom påstås i erinran. Några skäl att avvakta med planärendet p g av det anförda finns ej, och någon ändring av förslaget är ej heller motiverad. I övrigt hänvisas till ovan punkt 3.
5. Malmö Kreditförening klagar över att en stor del av den obebyggda tomten nr 3 i kv Plankan tas i anspråk för en vändplan. Vändplanen behövs för den lokalgata utmed kv Plankan som gör det möjligt att befria den nya delen av Karlshamnsvägen från infarter. Den trafiktekniska målsättningen bör ej uppges på denna punkt, varför erinran ej bör ge skäl att ändra planförslaget. Däremot kan påpekas att ett realiserande av vändplanen (eller markförvärv för densamma) ej med nödvändighet behöver ske omgående, då det t.v. endast är byggnaden på tomten nr 2 som skall betjänas av den aktuella lokalgatan.
6. Infarten till fastigheten stä 430 C ändras ej enl planförslaget. Hela tomten ligger också utanför planförslagets giltighetsområde. Däremot kan i en framtid stadsplanen även för denna tomt behöva ändras (enl generalplanen), och då beröres även infarten till stä 430 C. Den under punkt 5 ovan nämnda lokalgatan och vändplanen kan då få betydelse även för denna fastighet. Erinran föranleder dock ej någon ändring av detta planförslag.
7. Ägarna av Sörby 8:1 m fl. jordbruksfastigheter önskar att stadsplanen utsträckesså att markanvändningen utmed hela den nya infartsleden klarlägges nu. Kravet torde vara omotiverat och något uttalat behov av en ytterligare exploatering av mark för samhällets del finns ännu ej. Infartsleden genomföres med vägrätt på den delen som ej ingår i stadsplaneförslaget.
8. GA-List önskar en justering av bestämmelsegränsen på Karossen nr 4. Erinran bör tillgodoses genom revidering av planförslaget.
9. Erinran är återkallad denna dag.

Sammanfattningsvis föreslås således att planförslaget revideras enl punkt 8 och att vissa +höjder justeras enl Väg-

förvaltningens skrivelse 1973.08.10 men att det i övrigt godkännes av byggnadsnämnden.

RONNEBY KOMMUN
Stadsarkitektkontoret

Paolo Voghera

Paolo Voghera
Stadsarkitekt

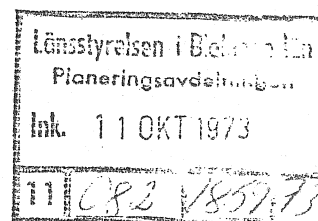
Kopians likhet med originalet
bestyrkes.

På tjänstens vägnar:

M. Thorell

STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till ändring och utvidgning av
stadsplan för VÄSTRA INDUSTRIOMRÅDET i Ronneby kommun
i Blekinge län.



§ 1

Stadsplaneområdets användning

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål.
- c) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.

2 mom Specialområden

- a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

§ 2

Mark som icke får bebyggas

- 1 mom Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.
- 2 mom Med Jp och punktprickning betecknad del av industriområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får icke bebyggas eller användas som upplag.

§ 3

Särskilda föreskrifter angående områden för ledningar och för allmän trafik

- 1 mom På med u betecknad mark får icke vidtas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.
- 2 mom Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

§ 4

Våningsantal

Där våningsantal ej finns angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggör.

§ 5

Byggnads höjd

På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger. Där så provas lämpligt må byggnadsnämnden medge högre höjd för mindre byggnadsdel.

§ 6

Utfartsförbud

I områdesgräns som jämväl betecknats med fyllda cirklar skall fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart eller annan utgång mot gata.

Ronneby den 12 juni 1973

Paolo Voghera *Gunnar Lundin*

Paolo Voghera
Stadsarkitekt

Gunnar Lundin
Stadsplaneingenjör

Tillhör det den 14 augusti 1973 reviderade förslaget.

Att dessa stadsplanebestämmelser antagits av kommunfullmäktige i Ronneby kommun den 24 september 1973, § 131 betygar:

Hans Gustafsson

Hans Gustafsson

Kommunfullmäktiges sekreterare

Kopians likhet med originalet
bestyrkes.

På tjänstens vägnar:

H. Thorell