

Detaljplan för  
**Vingpennan 1 m.fl. (etapp 3)**  
Kungsängen, Jönköpings kommun

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett samrådsförslag till detaljplan för Vingpennan 1 m.fl. har upprättats, daterat 2013-06-04. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 24 juni t.o.m. 13 september 2013. Planhandlingar har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar, föreningar samt grannar. Handlingarna har hållits tillgängliga i Träffpunkt Jönköping och information har funnits på kommunens hemsida. Allmänt samrådsmöte hölls 28 augusti i Birkagården, Birkagatan 12B, Jönköping. Mötet besöktes av ett 20-tal personer varav över hälften var politiker, tjänstemän eller byggherrar.

### INKOMNA SKRIVELSER

**Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit:**

Länsstyrelsen	2013-09-16	(1)
Jönköpings Länstrafik	2013-08-12	(2)
Räddningstjänsten	2013-08-28	Ingen erinran
Socialnämnden	2013-08-29	(3)
Äldrenämnden	2013-09-05	Se punkt 3
Fritidsnämnden	2013-09-10	(4)
	2013-09-12	(5)
Trafikverket	2013-09-13	(6)
Handikappföreningarna	2013-09-13	(7)
Utbildningsförvaltningen	2013-09-16	(8)
Naturskyddsföreningen	2013-09-16	(9)
	2013-09-16	(10)

Miljönämnden	2013-09-20	(11)
Tekniska nämnden	2013-09-20	(12)
Kulturnämnden	2013-09-26	(13)

## **SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDEN MED KOMMENTARER**

### **1. Länsstyrelsen**

Det är viktigt att de övervägande som görs angående bullersituationen i planområdet avser den trafikering som Trafikverket prognosticerat för Jönköpingsbanan till år 2030.

Eventuella bullerskyddsåtgärder mot såväl väg- som järnvägsbuller ska säkerställas och tydligt framgå av både plankartans bestämmelser och av planbeskrivningens förutsättningar för ett genomförande.

Med hänsyn till områdets påverkan på trafiksituationen på omgivande vägsystem finns det anledning att ytterligare beskriva hur denna påverkan kan hanteras i ett större trafiktekniskt sammanhang med bland annat anslutningar vidare mot såväl väg 40 som E4.

Planbeskrivningen bör beskriva hur fågelvärdena inom det angränsande Natura 2000-området, Lövträdsmarker i Jönköping, kan förväntas påverkas.

Länsstyrelsen har även tagit del av den till detaljplanen hörande behovsbedömningen. Länsstyrelsen har inget att erinra mot behovsbedömningen.

#### ***Kommentarer:***

*En ny trafikbulerutredning med prognosticerad trafik för 2030 tas fram och biläggs planförslaget. Hur trafikbullret hanteras genom planutformningen preciseras i plankartan och planbeskrivningen.*

*En ny trafikutredning som beskriver trafiksituationen i ett större sammanhang med förslag på åtgärder tas fram och biläggs planförslaget.*

*Planförslaget kan inte förväntas påverka fågellivet i närliggande Natura 2000-område nämnvärt. Följande arter är upptagna i Fågeldirektivet och en anledning till utpekandet av Bondberget som Natura 2000-område: Mindre flugsnappare, spillkråka, bivråk, törnskata, sparvuggla. För mindre flugsnappare finns redan idag en dålig förekomst av lämpliga häckningsbiotoper och observationerna i området är få. Spillkråkans biotoper ligger långt från den planerade bebyggelsen i äldre granskogsområden, vilka dock är tämligen få. Bivråk häckar ej och är bara en tillfällig gäst. Den har dock inte noterats i området på ett antal år. Törnskata har nyligen noterats i bebyggelseområdet och skulle kunna häcka på Bondberget då ekhagarna med sina buskmarker kan erbjuda bra livsmiljöer. Sparvuggla kan finnas sparsamt i barrskogarna söderut i reservatet men det råder stor brist på hålträd att häcka i. Dessa arters bestånd kommer ej att påverkas av bebyggelseplanerna.*

## **2. Jönköpings Länstrafik**

JL har inget att erinra vad gäller planförslaget. Däremot behöver hållplatsen Kungsängen ses över i samband med byggnationen. Nya väderskydd behöver komma upp i båda riktningar.

### ***Kommentarer:***

*Busshållplatsernas läge och utformning ses över i samband med projekteringen av åtgärder i gångtunneln och ombyggnaden av Kungsängsvägen.*

## **3. Socialnämnden**

Socialförvaltningen förutsätter att riktlinjerna för anvisningsrätten till socialtjänstens målgrupper tillämpas i förekommande fall. Det är viktigt att planeringen sker med hänsyn tagen till äldres och funktionshindrades behov av tillgänglighet och att bullerbekämpning samt brandpreventiva åtgärder genomförs.

## **4. Fritidsnämnden**

I föreliggande förslag finns det inget förslag om att bygga en ny idrottshall eller annan yta/byggnad för rekreation eller aktiviteter.

I ett område där det byggs ca 500 nya bostäder blir en ganska stor del av invånarna barn och ungdomar. När ett nytt område planeras bör det alltid tas särskild hänsyn till behovet av rekreations- och aktivitetsytor för barn och ungdomar. Det räcker inte, som i detta fall, att ange att den uppvuxna skogen ska fungera för dessa ändamål.

Under rubriken "FRIYTOR-Lek och rekreation" bör också idrott finnas med i rubriken. I stycket bör också beskrivas lek- rekreations- och idrottsytor inom området. Ett förtydligande över vilka på cykelavstånd närliggande motions- och idrottsanläggningar samt badplats man avser vore också önskvärt.

Fritidsförvaltningen anser således att det i planförslaget bör tillskapas rekreations- och aktivitetsytor för barn- och ungdomar. Ytor som lämpar sig väl både för sommar- och vinteraktiviteter.

### ***Kommentarer:***

*Planer finns att uppgradera befintlig lekplats väster om planområdet med ytor för rekreation och aktivitet för barn och ungdomar.*

## **5. [REDACTED]**

Bra att man tänkt sig träbebyggelse.

Bra med utsiktsgatan i västra delen av området men den bör riktas om. Riktningen bör vara mer nord-sydlig och riktas mot den vätterutsikt som nu finns från stigens sydvästra hörn. Det är viktigt att man bevarar de vattenutsikter som finns.

Sänk höjden på bebyggelsen längs åt söder, på de så kallade tvåvåningshusen. Den aggressiva arkitekturen med spetsiga tak ger snarare intryck av trevåningshus. En mildare arkitektur nära naturreservatet vore bättre.

Sänk även höjden på bebyggelsen mot Kungsängsvägen. De 4-5-våningshus som finns i förslaget kommer att bli högre än den bakomliggande

bebyggelsen på Österängen trots att man påstod motsatsen vid hearingen på Birkagården.

Gör ett attraktivt bostadsområde och inte ett ghetto. Även om det är brist på bostäder nu bör man inte bygga nya täta områden, som blir problemområden i framtiden. Man tjänar i längden på att gå varsamt fram.

***Kommentarer:***

*Huvuddelen av ovanstående synpunkter berör kommande planetapper längre västerut.*

*Principen med bebyggelse som skärmar av mot järnvägen och Kungsängsvägen från den nya bebyggelsen har dock bedömts vara lämplig i syfte att dels få plats med så många bostäder som möjligt inom kvartersstadens struktur, dels åstadkomma innergårdar med gynnsamt klimat och låga trafikbullernivåer. Antalet våningar bygger på principen att flest bostäder, i det här fallet högre hus, lokaliseras intill kollektivtrafikstråket längs Kungsängsvägen, för att sedan trappas ner för en mjukare övergång mot naturreservatet.*

*Principen med bebyggelsen längre upp i sluttningen i längor tvärs höjdkurvorna innebär att man mellan husen kommer att få visuell kontakt med skogen i söder, och i vissa vinklar utblickar mot norr.*

*Att bygga tätt innebär att mer naturmark kan sparas för framtiden, vidare är det inte tätheten i sig som skapar problemområden.*

## **6. Trafikverket**

Planområdet ligger alldeles söder om Jönköpingsbanan och Kungsängsvägen (6 200 fordon i genomsnitt per dygn) och är därmed exponerat av trafikbuller både från järnväg och väg/gata. Visst bakgrundsbuller kan eventuellt tillkomma från E4 trots att avståndet till motorvägen är 500 meter. Mot denna bakgrund anser Trafikverket Region Syd att det är nödvändigt att kommunen presenterar en buller- och vibrationsutredning som tar hänsyn till den komplexa miljön med bullerstörningar från olika källor.

Jönköpingsbanan trafikeras dagligen med ca 75 persontåg och 15 godståg. Det finns ett stort regionalt tryck att kunna utöka trafiken från dagens nivå. Sålunda planerar Trafikverket att kommande år (2020-2025) genomföra kapacitetshöjande åtgärder. Den bullerutredning som Trafikverket efterlyser ska redovisa ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid prognosticerad trafik år 2030. Som beräkningsgrund år 2030 gäller för denna del av Jönköpingsbanan 90 persontåg och 20 godståg per medeldygn. Biltrafiken på Kungsängsvägen och E4 ska räknas upp med 1% per år för lätta fordon och med 3% per år för tunga fordon.

Trafikverket överlåter till Länsstyrelsen att bedöma huruvida aktuell plats, Österängen, kan beskrivas som en central del av Jönköping med bebyggelse av stadskaraktär. Denna tolkning krävs för att avsteg från bullerriktvärdena ska kunna medges. För övrigt är kollektivtrafiken väl utbyggd med stomlinje 2 intill planområdet. Trafikverket ser det positivt med fortsatt förtätning av Österängen, förutsatt att det går att uppnå en god bebyggd miljö avseende buller.

Om avstegsregler kan tillämpas bör planbestämmelser införas som omfattar trafikbuller 55-60 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. I detta fall kan nya bostäder medges under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst

sida eller en ljuddämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, ska vara vända mot tyst/ljuddämpad sida.

Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad). Den maximala ljudnivån på den tysta sidan får inte överstiga 70 dBA. Vid ljudnivåer över 54 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör enligt Trafikverket överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras.

Enligt Trafikverkets riktlinjer ska det vara minst 15 meter mellan spårmitt och nyanlagd parkering. Detta för att undvika att parkerade bilar får lackskador av bromsdamm. Av plankartan framgår att avståndet är kortare, knappt 10 meter. Trafikverket kan godta ett avstånd på 12 meter från spårmitt förutsatt att parkeringsytan avskärmas med tät sida mot spåret. Som planbestämmelser bör därför skrivas: "Parkeringar som anläggs närmare än 15 meter från spårmitt ska avskärmas med tät sida mot spåret. Avståndet måste dock vara minst 12 meter.

Kungsängsvägen har hög standard och inbjuder till höga hastigheter. Med ett nytt bostadsområde (och parkeringsplatser på andra sidan vägen) behöver farddämpande åtgärder, som t.ex. smalare körbanor, vidtas. Trafikverket ser det positivt att en bilpool planeras för det nya bostadsområdet. Med en bilpool kan man överväga att minska antalet parkeringsplatser för privat bilinnehav. Vidare är det positivt att kommunen planerar att bygga en separat gång- och cykelväg längs Kungsängsvägen som ansluter till redan utbyggt GC-nät.

Trafikplats Ekhagen (E4) har redan idag kapacitetsproblem och risker finns för köbildning under vissa tider. Trafikverket bedömer att den påspädning av ytterligare trafik som 500 nya lägenheter ger upphov till blir mycket svårbemästrad. Av 2000 nya fordonsrörelser uppskattas att ca 80% kommer att belasta tpl Ekhagen. Trafikverket vill att kommunen redovisar en trafikanalys för planförslaget som inte bara tydliggör dess konsekvenser utan också innehåller förslag till lösningar. Trafikverket kommer inte att acceptera en ökad belastning av trafikplatsen som riskerar att försämra kopplingen mellan väg 40 och E4. Det är viktigt att efterfrågad trafikanalys särskilt utreder vilken påverkan den nya stadsdelen får på trafikrörelser/framkomlighet på och mellan riksintressevägarna E4 och 40.

Planerad exploatering av bostäder inom Vingpennan medför att tidpunkten för en total ombyggnad av tpl Ekhagen närmar sig. Trafikplatsen har idag kommunalt huvudmannaskap och flertalet anslutningar hanterar kommunala behov och lokal trafik. Kommunen vill gärna se att Trafikverket tar över ägande och ansvar för hela trafikplatsen. Förverkligande av planförslaget får till resultat ett detta kan ske först när ett avtal finns mellan Trafikverket och kommunen om finansieringslösning för sådan ombyggnation. Avtalet ska bygga på en nyttofördelningsprincip där kostnaderna fördelas efter andelen lokal respektive långväga trafik.

Om det går att hantera framtida trafikbuller, vid prognosticerad trafik år 2030, är det positivt med fortsatt förtätning av Jönköping. Trafikverket vill se en buller- och vibrationsutredning och överlåter åt Länsstyrelsen att bedöma om avsteg från bullerriktvärden kan göras i denna miljö.

Planbestämmelserna bör kompletteras med nivåer för utomhusbuller (ekvivalent ljudnivå) vid fasad, samt maximal ljudnivå vid uteplats. Vidare saknar Trafikverket en trafikanalys som visar vilken påverkan den nya stadsdelen får på trafikorörelser/framkomlighet på och mellan E4 och väg 40.

**Kommentarer:**

*Nu aktuell plan i etapp 3 är endast en mindre del av samrådsförslaget, varför såväl trafikbuller som påverkan på trafiksystemet blir mindre. Planhandlingen har dock kompletterats med en mer omfattande trafikbullerutredning för hela Kungsängen och en utredning av konsekvenserna för trafiksystemet i stort. Mer detaljerade planbestämmelser om trafikbuller införs.*

## **7. Handikappföreningarnas Samarbetsorgan**

Samtliga gator med gångbanor och särskilda gångvägar ska projekteras och byggas enligt Boverkets regler. Hänsyn ska tas beträffande minimi-bredder och max-lutningar.

Det ska finnas tillgång till hiss från garageplan till entré/våningsplan i bostadshus.

## **8. Utbildningsförvaltningen**

Barn- och Utbildningsnämnden samt Utbildnings- och Arbetsmarknadsnämndens förvaltning har beretts möjlighet till yttrande. Utbildningsförvaltningen har delegation gällande yttrande i planprocessen.

Planförslaget fyller de intentioner som tidigare angivits där yta för förskola funnits med i det initiala projektet. Det som bör belysas är att den totala tomtytan för förskolan inklusive utemiljö är ytterst begränsad i sin utformning, sett till det antalet barn som verksamheten är beräknad för, totalt 120 barn fördelat på åtta avdelningar. Detta är något som lyfts fram under processens gång i den arbetsgrupp där nämndernas förvaltningar deltagit.

Markförhållandena, med till viss del sluttande och till ytan begränsad tomt, ställer högre krav på utformning av utemiljön. Förskoleverksamheten ställer dessutom, ur ett säkerhetsperspektiv, krav på inhägnad av utemiljön. Det innebär att all aktivitet som utförs utanför tomtgränsen ses som organiserad aktivitet som är mer resurskrävande än att ansvara för barnen inom densamma. Den närliggande utemiljön omkring förskolan är mycket tilltalande och det finns goda möjligheter till vistelse där.

Mot planförslaget i sig har nämndernas förvaltning inget ytterligare att invända.

**Kommentarer:**

*I de diskussioner som förts med representanter för skol- och barnomsorgsförvaltningen har möjligheten att maximera utelektyterna inom en given tomtstorlek genom att dels se över behovet av personalparkering, dels möjligheten att bygga i flera våningar (vilket planförslaget medger), samt att utnyttja taktytor, exempelvis över källare/suterrängsplan, som användbara lektytor. Exempel finns från andra håll.*

## **9. Naturskyddsföreningen i Huskvarna-Gränna**

Planområdet gränsar i söder och väster direkt intill Bondbergets naturreservat den del som kallas österängens ekhage. Ekhagen är ett naturhistoriskt dokument – den största kvarvarande resten av de forna stora ekskogar som en gång sträckte sig fram mot Rosenlundsbankarna och som Linné vid en av sina resor uppmärksammade. I ekhagen finns ett stort antal sk. jätteträd som är skyddsvärda enligt en nyligen genomförd och redovisad inventering av kommunen och länsstyrelsen. Den planerade byggnationen har inte tagit tillräcklig hänsyn till detta förhållande.

För att undvika framtida problem där fastighetsägare framställer önskemål om gallring bland ekarna för att exempelvis få mer sol eller slippa höstens eklöv och ekollon på gräsmattan måste man lämna en bred allmän zon mellan bebyggelseområde och reservatgräns.

Reservatgränsen ska redovisas på plankartan. Innan någon eventuell byggnation påbörjas måste den också utmärkas i terrängen. Under byggnadstiden bör man också sätta upp ett tillfälligt stängsel för att förhindra att upplag av schaktmassor, byggmaterial, bodar och annat hamnar på reservatsmark.

Mot Kungsängsvägen avgränsas området av en lång mur av högre hus. Det ser inte tilltalande ut. De passar inte i landskapet och skärmar av utsikten mot ekskogen ovanför området.

En utbyggnad av denna storlek kommer att alstra en hel del trafik som kommer att ha sina resmål framför allt i Jönköping. De kommer att åka via Ekhagsrundellen som redan idag är hårt belastad med långa köer vissa tider. Därför bör man inte bygga ut Kungsängen förrän Nässjövägen är ansluten till Solåsrundellen.

### ***Kommentarer:***

*Reservatsgränsen läggs in på plankartan. För kommentarer kring bebyggelsens lokalisering och struktur se punkt 5.*

## **10. [REDACTED]**

I Jönköping har man fått idén om förtätning av städer om bakfoten. Målet är inte att människor ska bo så tätt som möjligt, utan att minska trafiken. Det gör man genom att människor får möjlighet att bo nära sina arbetsplatser och skolor. Jönköping måste växa söderut. Tågstation och bostäder söder om Munksjön är ett steg. Bygg mer kring Ljungarum, Råslätt, Hovslätt och Barnarp. Därifrån når man stora arbetsplatser som Torsvik, A6 och Ryhov bra. Att utnyttja granskogsmark för bostadsbyggnation måste vara bättre än att överexploatera en gammal blomsteräng inkilad i ett naturreservat. Dessutom är Ekhagsrundellen väldigt högt belastad morgon och kväll. Det sker mycket olyckor mellan Huskvarna och A6. Dags att sprida belastningen lite söderut. Eller minska trafiken genom att bygga söderut. Många pendlar från stan till Torsvik. Och visst, bygg bostäder på Kungsängen, men inte så många och så plottrigt, avskärmat och mörkt.

Se på Önehaga, ett ljust, öppet område med utsikt där folk trivs. Inte kan man väl bygga huslängor nerifrån och upp (nordsydlig riktning) i den branta sluttningen på Kungsängen.

Det nuvarande förslaget till detaljplan är utvalt bland tre ganska lika förslag. Alternativa lösningar verkar inte ha övervägts på allvar.

Inga större grönområden finns enligt förslaget i området. Någon sa på samrådsmötet att förskolan kunde hålla till i naturreservatet för utevistelse och lek. Beakta att över Kungsängen finns idag en delvis sank kohage. Korna har betat sommartid i många år för att hålla efter sly och buskvegetation.

Att förskolebarn ska uppehålla sig i en sank kohage är nog inte tillåtet med tanke på risken för EHEC-smitta. Under åren har vi hört om flera allvarliga sjukdomsfall. Fina promenadvägar och natur lämplig för lekande barn finns uppe vid Öxnegården, ovanför kohagen.

Ett par höghus i nordöstra hörnet av Kungsängen stjäl ingen direkt utsikt och rymmer många människor.

Garagelängor i en till två våningar i sicksack nere vid Kungsängsvägen medför tillräckligt bullerskydd.

Sparat grönområde i nordvästra delen av ängen ger plats för rekreation som boule och lek. Några parkbänkar kan passa.

Bostadslängor i en till två våningar längs med sluttningen.

Åldringsboende byggt kring en innergård där de gamla lätt och säkert kan gå ut i en trevlig utemiljö. Det underlättar också för personalen.

Mycket sparad öppen mark i området för att jorden även fortsättningsvis ska kunna svälja regn och smältvatten från Bondberget.

### ***Kommentarer:***

*Framtida utbyggnadsområden redovisas i kommunens utbyggnadsstrategi. Huvudprincipen är att staden inte ska breda ut sig mer över brukbar åkermark eller naturområden med starka friluftslivs- eller naturvärden, utan att istället komplettera med bebyggelse inom tätortens nuvarande gränser samt längs starka kollektivtrafikstråk. Sådana stråk är längs stombusslinjerna och kring nuvarande och framtida stationslägen. Planer finns för bostäder såväl i området mellan Barnarp och Ljungarum som för Hovslätt och Flahult.*

*Synpunkterna är för övrigt huvudsakligen samma som punkt 5. För kommentarer se under punkt 5.*

## **11. Miljönämnden**

Ljudlandskapet är viktigt för människors hälsa och spelar en viktig roll för människors återhämtning. Det är viktigt att beakta att bullerberäkningarna som är gjorda bara innefattar ljudnivåer från trafik på Kungsängsvägen och järnvägen och inte den totala ljudnivån från allt trafikbuller i omgivningen. Det är angeläget att ljudnivån från trafik inte överstiger 55 dBL<sub>Aeq24h</sub> på skolgården. Barnen behöver en stimulerande utemiljö som inte överröstas av omgivande trafikbuller.

Bullerutredningen visar inte hur ljudutbredningen från omgivande tåg- och biltrafik påverkas av den planerade bebyggelsen. Man vet inte vilka ljudnivåer som kan förväntas i bostadsområdet. Det behövs en



bullerkartläggning som visar vilka ljudnivåer som uppstår i området i förhållande till den planerade bebyggelsen.

Genom att utföra bullerskydd för Kungsängsvägen och järnvägen ökar kvaliteten på boendet för invånarna i området och barnen som går på förskolan och vistas på lekplatserna och därmed ökar förutsättningarna för en god livsmiljö.

Avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller ställer höga krav på lägenheternas storlek och hur de planeras. Ligger sovrummen mot fasad med för höga ljudnivåer så går det inte att sova med öppet fönster utan att påverkas negativt av buller. Det är också viktigt att lägenheterna är tillräckligt stora så att det verkligen finns sovrum som är tysta och går att vädra utan störande buller från trafiken eller andra bullerkällor i kvarteret.

Den planerade ytan för skolgården är endast hälften så stor som rekommenderat. Socialstyrelsens gamla allmänna råd rekommenderade en lekymta utomhus på 40 kvm per barn för att få en miljö där barnens behov av stimulerande utemiljö kan tillgodoses. Undersökningar visar att ett barn behöver minst 30 kvm friyta för att få utlopp för sitt rörelsebehov. Skolgården behöver alltså vara mycket större med en yta på minst 30 kvm eller mer, vilket är rimligt för barnens bästa. Det är betydelsefullt med ytan i direkt anslutning till lokalen för att kunna använda den spontant i den dagliga verksamheten. Dessutom ska det finnas tillräckligt med skuggiga ytor så att barnen skyddas från skadligt UV-ljus sommartid.

Antalet planerade parkeringsplatser är många fler än antalet planerade bostäder. Detta stämmer dåligt överrens med framtida mål att minska biltrafiken och gynna andra sätt att ta sig fram. Detta området ligger dessutom intill en stomlinje för buss med hög turtäthet varför det är rimligt att minska antalet parkeringsplatser i området markant.

Genom att prioritera lekymta till förskolan och hålla en låg ljudnivå från trafiken genom bullerskyddande åtgärder, så beaktas dessutom barnkonventionen.

Dagvattenhantering inom planområdet ska utformas med hänsyn till minsta möjliga intrång på naturmiljön och dess växtlighet. Föroreningssituationen inklusive slamflykt för Skrämmabäcken bör så långt som möjligt inte ökas. Ytterligare undersökningar av dagvattnets påverkan från planområdet utifrån miljö kvalitetsnormerna och översvämningssynpunkt behöver göras.

Utformning och dimensionering av dagvattenanläggning är inte lämpligt att göras utanför planområdet med hänsyn till Bondbergets naturreservat. Samråd med länsstyrelsen enligt 12 kap 6§ miljöbalken bör ske oavsett om en anläggning planeras inom planområdet eller inom Bondbergets naturreservat.

Trafikbullerutredning bör utföras som visar vilka ljudnivåer omgivande trafik orsakar i området utifrån det aktuella planförslaget.

Alla lägenheter bör ha möjlighet till vädring mot tyst sida, dvs. 45  $dB_{L_{Aeq24h}}$ . Vädringsmöjligheten avser minst hälften av bostadsrummen eller alla sovrum.

Ljudnivån från omgivande trafik bör inte överskrida 65 dBL<sub>Aeq24h</sub> vid fasad. Byggnader med ljudnivåer överskridande 55 dBL<sub>Aeq24h</sub> vid fasad bör utföras enligt ljudklasstandard B. Ljudnivån från omgivande trafik bör inte överskrida 55 dBL<sub>Aeq24h</sub> på skolgården.

Skolgården bör uppgå till mer än 30 kvm per barn. Bullerskydd enligt trafikbullerutredningen bör utföras till skydd från trafikbuller från Kungsängsvägen och järnvägen.

Utformning av reningsanläggning för dagvatten ska ske i samarbete med Miljökontoret. Anmälan om utformningen av reningen av dagvattnet enligt 9 kap § 6 miljöbalken ska göras till Miljönämnden i god tid innan arbetet påbörjas. Kompletterande undersökningar av påverkan från planområdets dagvattenhantering utifrån miljö kvalitetsnormerna och översvämningssynpunkt bör göras.

Vid utformande av detaljplan bör beaktande tas till möjligheten att kunna erbjuda stadsnära odling och därmed minska omfattningen av hårdgjorda ytor.

#### **Kommentarer:**

*Trafikbullret år 2030 beräknas på skolgården ligga i intervallet 50-55dB(A) ekvivalent, alltså inte över 55 dB(A). Kungsängen är genom sin utformning uppbyggt enligt principen om högre bebyggelse mot Kungsängsvägen och järnvägen som skärmar av trafikbullret och skapar södervända gårdar med låga bullernivåer.*

*Gällande parkeringsnorm anger här 13 platser per 1000 kvm BTA. I planförslaget anges två alternativ, antingen 10 platser per 1 000 kvm BTA om vissa mobility managementkriterier uppfylls, annars 13 platser per 1 000 kvm BTA. I markanvisningen för de första fyra fastigheterna i Kungsängens östra del har byggherrarna valt 10 platser eller färre. Om kommande etapper också väljer MM-åtgärder blir antalet platser inte högre än antalet bostäder. För förskolan blir antalet platser starkt begränsat för personalen jämfört med andra förskolor i kommunen.*

*Miljökontoret får gärna utveckla varför utformning och dimensionering av dagvattenanläggning inte är lämpligt utanför planområdet med hänsyn till Bondbergets naturreservat. Åtgärder som diskuterats är nedströms järnvägen ett par hundra meter från naturreservatet. Befintliga dammar kommer eventuellt att byggas om oavsett om planförslaget genomförs eller ej.*

#### **12. Tekniska nämnden**

Kvarteren kommer att fördelas på ett flertal byggherrar genom markanvisningar. Syftet är att få en variation beträffande omfattning, utformning och upplåtelseformer inom exploateringsområdet. Första utbyggnadsetappen av gator och ledningar planeras att påbörjas under 2014. Detta leder till att markanvisningar inom den etappen föreslås behandlas under hösten 2013 och våren 2014. Inom ett av kvarteren föreslås projektet ”Bra bostäder” för att bygga bra bostäder för småhushåll till rimligt pris.

Kommunala vatten- och avloppsledningar kommer att dras i lokalgatorna på området samt Kungsängsvägen. Kostnaderna för utbyggnad av va-nätet för

exploateringen beräknas till ca 9 mnkr. Anläggningsavgifter har beräknats utifrån kvartersindelningen samt antalet lägenheter som konsulten har tagit fram i planförslaget. Intäkterna uppgår till ca 12 mnkr.

På Kungsängsvägen kommer körbanan att minskas till 7 meter och parkering läggs in på den södra sidan. Kostnaderna för utbyggnad av gator inom området samt ombyggnation av Kungsängsvägen har beräknats till ca 20,8 mnkr.

Iordningsställande av torgytor och parkmark beräknas kosta ca 9 mnkr. Ytterligare beräkning av kostnaderna kommer att göras i samband med projektering. Torget vid förskolan föreslås vara parkområde.

Driftskostnaderna för utbyggnaden av gator inom exploateringsområdet medför ökade kostnader med ca 300 tkr/år. Ökade driftskostnader för parkområdet är beräknade till ca 300 tkr/år.

En kalkyl för exploateringsområdet har upprättats.

Inom eller i anslutning till planområdet ska en spontanidrottsyta anordnas. Tekniska nämnden tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan.

### **13. Kulturnämnden**

Kulturnämnden beslutar att som sitt remissyttrande ge sitt stöd till förslaget i och med att det inte framkommit några orsaker som berör kulturen att motsätta sig byggprojektet. Kulturnämnden vill även påminna om vikten att skapa möjligheter och ytor för kulturell verksamhet i det nya bostadsområdet.

## **SAMMANFATTANDE KOMMENTARER**

### **Sammanfattning**

Planområdet har efter plansamrådet delats upp i mindre etapper som successivt blir föremål för granskning. Första etappen antogs 2014 och omfattade ca 100 bostäder, viss service samt en förskola. Etapp 2 omfattade ca 150 bostäder, vårdcentral, butiker m.m. Utbyggnaden av området har därmed skett först i den östra delen. Aktuell etapp omfattar fortsatt bebyggelse i den västra delen av Kungsängen, omfattande ca 190 bostäder, resterande gator i området samt parkområden och två mindre stadsdelstorg.

En ny trafikbullerutredning med prognosticerad trafik för 2030 har tagits fram och biläggs planförslaget. Hur trafikbullret hanteras genom planutformningen preciseras i plankartan och planbeskrivningen.

En ny trafikutredning som beskriver trafiksituationen i ett större sammanhang med förslag på åtgärder har tagits fram och biläggs planförslaget.

Gränsen för Bondbergets naturreservat läggs in på plankartan.

Genom de ändringar och kompletteringar gjorts i planhandlingarna bedöms de synpunkter som är möjliga att tillgodose inom ramen för aktuellt projekt i allt väsentligt ha blivit tillgodosedda.

De reviderade planhandlingarna för planetapp 3 har därefter daterats 2018-04-10.

STADSBYGGNADSKONTORET  
Planavdelningen

Liselott Johansson  
*planchef*

Mats Davidsson  
*planarkitekt*