



Samrådsredogörelse

Detaljplan för blandstad
på del av Lappen 17 m.fl. (kv 10 & 11)
Munksjöstaden Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över på del av Lappen 17 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerat i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 2016-07-20 – 2016-09-02. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum på Säckfabriken i Munksjöstaden 2016-08-16. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna yttranden med kommentarer

Vid utställningstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. Svenska kraftnät	2016-07-22, ingen erinran.
2. Lantmäterimyndigheten	2016-07-22
3. Räddningstjänsten	2016-08-30
4. Villaägarna	2016-08-30, ingen erinran
5. Naturskyddsföreningen Jönköping	2016-08-21
6. Trafikverket	2016-08-31
7. Jönköping Energi Nät	2016-09-01
8. Munksjö Paper AB	2016-09-01
9. Jönköping Energi AB	2016-09-01
10. HSO Tillgänglighetsgruppen	2016-09-01
11. Försvarmakten	2016-09-02, ingen erinran
12. Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2016-09-21
13. Kultur och fritidsnämnden	2016-09-22
14. Cykelfrämjandet	2016-09-22
15. Länsstyrelsen	2016-09-26
16. Tekniska nämnden	2016-09-28

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer.

2. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft är att med stöd av detaljplanen och med ansökan om lantmäteriförrättning genomföra förändringar i fastighetsindelningen. Eftersom planen ändrar markanvändningen inom hela området måste samtliga berörda fastigheter ombildas för att planen ska kunna genomföras.

Efter granskning av planförslaget lämnar Lantmäterimyndigheten följande erinran:

Delar av planen som måste ändras.

Den nya detaljplanen berör flera antagna detaljplaner. Detaljplanerna ska redovisas i planbeskrivningen med aktbeteckning och hur de påverkas. Bland annat berörs detaljplanen för Lappen 5 m.fl., akt 0680K-DP140513, vars

genomförandetid ej löpt ut.

Detaljplanen redovisas på två kartor. Flera bestämmelser står endast på en av kartorna men gäller på båda kartorna alternativt att det står olika bestämmelser på de olika kartorna. Detta resulterar till att detaljplanen är svårläst och lätt att missa viktiga bestämmelser. Exempelvis står egenskapsbestämmelsen q2 på kvarteret mellan kvarteren 14 och 15 på den ena kartan och den andra kartan står det ql. Lika så står det inga bestämmelser om byggnaders höjder på ena kartan. Redovisningen av bestämmelserna ska därför förbättras och kompletteras så att kartorna överensstämmer med varandra. I och med det ovanstående har det varit svårt att granska detaljplanens bestämmelser.

Delar av planen som bör förbättras.

Grundkartan bör dämpas ner för att lättare kunna läsa och förstå detaljplanen. Flera egenskapsbestämmelser för kvartersmark är svåra att läsa pga. att de överlappas av andra bestämmelser. En översyn behövs göras för att planen ska bli förståelig.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med förteckning av de gällande detaljplaner som berörs.

Tyvärr fick lantmäteriet en felaktig kartutskrift på den ena av de två plankartorna. Det har konstaterats att övriga i samrådskretsen och har fått rätt material.

Grundkartan har redovisats enligt Lantmäteriavdelenings egna anvisningar men vi tar en diskussion om de behöver ses över.

3. Räddningstjänsten

Området ska förses med brandposter enligt räddningstjänsten Operativa insatser, delprogram till handlingsprogram trygghet och säkerhet 2015-2018, antaget av kommunfullmäktige 2016-02-25.

Enligt riskanalys genomförd av Ramböll ska även bostadshusen utmed Bygatan skyddas mot omgivningspåverkan. Således borde plankartan kompletteras med planbestämmelsen m1 även för dessa fastigheter.

Kommentar

Synpunkten om brandposter har lagts till planbeskrivningen.

Skyddsbestämmelse (m1) har tillsammans med Räddningstjänsten setts över inom granskningsförslagets område.

4. Naturskyddsföreningen Jönköping

Föreningen är positiv till ett stadsplaneringsarbete som syftar till en förtätning av bostadsbebyggelsen och förbättringar av cykelstråk och kollektivtrafik. Samrådsunderlaget för Lappen 17 är mycket omfattande och redovisar planerade åtgärder, risker och förmodad miljöpåverkan av olika alternativ. Planområdets läge, tidigare utfyllnader och saneringsbehov för såväl markområ-

den som Munksjön gör exploateringen av det gamla fabriksområdet riskfyllt och svårbedömt.

Naturskyddsföreningen tvivlar på att det är lämpligt eller ens möjligt att genomföra projektet på det sätt som föreslås. Framför allt utfyllnaden i sjön och den flytande ön är tveksamma delar, eftersom de krymper sjön och utgör hinder för vattenmassorna från den närbelägna Tabergsåns utlopp. Hur ön ska förankras är svårt att få en uppfattning om.

Av samrådsunderlaget framgår att utfyllnaden inte bara behövs som park, gång- och cykelstråk, utan också som stabilisator av marken inom både kv. Lappen 5 och Lappen 17. Utfyllnaden är mindre omfattande än i ett tidigare förslag, men sträcker sig ungefär till mitten av den flytande ön och inkluderar en tryckbank av sprängsten som mothåll. Vattendjupet i utfyllnadsområdet varierar mellan 0 och 10 meter och innehåller lösa sediment, varav minst fem meter innehåller förhöjda halter av PCB, tungmetaller (krom, koppar, kvicksilver och zink), aromater och PAH.

Området är det högst prioriterade av alla kartlagda föroreningsområdena i hela Jönköpings län. Även om just den aktuella platsen inte är det mest förorenade utmed västra stranden, så måste försiktighetsprincipen tillämpas. Ingen kan garantera att de föreslagna åtgärderna eliminerar riskerna för att föroreningarna sprids. En sanering av Munksjön för att avlägsna de förorenade sedimenten krävs för att inte riskera liv och hälsa för alla levande varelser som är beroende av vattnet som livselement eller som dricksvatten. Munksjön är förbunden med Vättern, som utgör dricksvattentäkt för människor i flera kommuner runt sjön.

De ökade regnmängder som blir en följd av klimatförändringarna ökar risken för översvämningar. Om Tabergsån skulle nå sin högsta nivå i ett värsta scenario med regn, snösmältning, hög markfuktighet samt högt vattenstånd i sjöar och vattendrag är Naturskyddsföreningens slutsats att sannolikheten för översvämning ökar om en hindrande utfyllnad kommer till stånd strax intill åns mynning.

Kommentar

Synpunkterna från Naturskyddsföreningen gäller inte området för granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del.

6. Trafikverket

Jönköpings kommun avser att ta fram en ny detaljplan för del av Lappen 17 m.fl. Området ligger direkt väster om Munksjön och planeras inrymma ca 1200 lägenheter, 7000 kvm verksamheter och kontor. Denna stadsomvandling är en direkt fortsättning på Lappen 5 och ingår som en väsentlig del i Ramprogram för Södra Munksjön, syftande till att successivt bygga ut stadens kärna med 6000-8000 bostäder.

Strax söder om planområdet passerar E4 som utgör kommunikationsanläggning av riksintresse. På grund av en hög andel lokalt alstrad trafik är läget på E4 genom Jönköping kapacitetsmässigt ytterst ansträngt, särskilt söderut

under eftermiddagar. Motorvägen och dess trafikplatser kan med nuvarande utformning knappast hantera mer lokaltrafik under maxtimmarna. Den påverkan som Lappen 17 medför för den långväga, genomgående trafiken kan inte betraktas separat utan måste ses i ett större sammanhang. I närtid handlar det om detaljplaner för Lappen 5, Örlogsmannen 5 och Östen 2 som tillsammans med Lappen 17, möjliggör ca 4000 lägenheter. Därtill kommer ev. en ny fotbollsarena vid Jordbron (Torpa 2:1 m.fl.) med en publikkapacitet på 7000, samt Lustgårdens nya, tillkommande handelsetableringar på norra sidan av Solåsvägen. Om inte kapacitetshöjande åtgärder vidtas så riskerar nyligen beslutade och kommande detaljplaner, i lägen nära E4, leda till en trafikökning som allvarligt påverkar motorvägens nationella, överordnade funktion.

Trafikverket och Jönköpings kommun har ett delat ansvar att långsiktigt värna E4:ans funktion/kapacitet och säkerställa att motorvägen även i framtiden kan matcha nationella, regionala och kommunala behov. Mellan de mest trafikerade trafikplatserna passerar över 60 000 fordon i genomsnitt per dygn. 60-65 % av E4:ans trafik genom centrala Jönköping är lokalt genererad. Jönköpings kommuns interna väg- och gatunät har otillräcklig kapacitet och kommunens fortsatta utveckling och expansion förutsätter en successiv utbyggnad av E4:ans kapacitet. I synnerhet under eftermiddagarna har vi nu (hösten 2016) en besvärlig köproblematik (och därmed låg medelhastighet), i södergående riktning, in mot trafikplats Ljungarum.

Det finns redan en muntlig överenskommelse om gemensam finansiering för att bygga fler additionskörvägar på E4 mellan de mest belastade trafikplatserna. Erfarenheterna av det som färdigställdes 2014 mellan trafikplats Ekhagen och trafikplats A6 är mycket goda. Följaktligen är det nu lämpligt läge att gå vidare med byggnation av additionskörvägar mellan trafikplats Ryhov och trafikplats Ljungarum, samt mellan trafikplats A6 och trafikplats Ryhov. På så sätt undviker vi att den lokala trafiken, som har målpunkt mellan två trafikplatser, kommer i konflikt med den långväga, genomgående trafiken.

Den trafikanalys som är framtagen som ett underlag till samrådshandlingarna för Lappen 17 m.fl. är enligt Trafikverket inte tillfyllest. Analysen kan sägas göra halt vid Barnarpsgatan resp. Kämpevägen och bortser från trafikpåspädning som slutligen belastar E4. Eftersom en stor del av kommunens expanderande handel kan hänföras till A6-området och Solåsen, samt att många arbetsplatser inom kommunen smidigast angörs via motorvägen, så kommer ökad förtätning av kärnan att leda till ökad trafik på E4. Betraktad var för sig så kan man möjligtvis hävda att varje ny detaljplan, som t ex Lappen 17, inte leder till väsentligt ökad fordonstrafik, då kommunens målsättning är att attraktiv kollektivtrafik ska lösa de boendes transportbehov. Men allt sammantaget när det gäller nya bostäder söder och väster om Munksjön, i kombination med att Solåsen och A6 får utökade handelsytor och växer som besöksmål, leder till ökad lokaltrafik på E4 genom Jönköping.

Då planområdet ligger inom kommunalt väghållningsområde uttalar sig Trafikverket inte över bifogad trafikbullerutredning utan överlåter till länsstyrelsen att bedöma huruvida avsteg från gällande bullerriktvärden kan medges.

För att Trafikverket ska kunna godta detaljplan för Lappen 17 m.fl. måste ett avtal omgående tecknas om gemensam finansiering (50/50) för projektering och byggnation av ovan nämnda additionskörväg. Ambitionen bör vara att byggnation ska kunna ske under 2018. Kapacitetsförbättringen måste absolut finnas på plats innan den nya fotbollsarenan vid Jordbron invigs (preliminärt) våren 2019. Vidare måste den av kommunen utlovade kopplingen Barnhemsgatan-Ljungarums trafikplats vara färdig innan arenans invigning och absolut innan gamla DHL, på norra sidan av Solåsvägen, omvandlas till nya handelsytor.

Kommentar

Jönköpings kommun är mån om att vi har ett väl fungerande trafiksystem i kommunen. E4 som stadsmotorväg har en mycket centrala placering genom tätorten har därmed en stor betydelse för tillgängligheten inom kommunen.

Jönköpings kommun har en muntlig överenskommelse med trafikverket gällande utredning/projektering av additionskörväg på E4. Beslut om medfinansiering av åtgärder kan inte lämnas innan detta har hanterats i budgetarbetet för 2018-2020.

Vi är beredda att teckna ett avtal gällande utredning/projektering av additionskörväg, vi är däremot inte övertygade om att dessa åtgärder behöver ske under 2018. Jönköpings kommun har en ambition att genomföra åtgärder som främjar ett minskat behov av privata motorfordon, därför behöver vi vara försiktiga med att öka framkomligheten på E4. Ökad framkomlighet riskerar att leda till inducerad trafik. På längre sikt vet vi att dessa åtgärder kan vara nödvändiga, något som vår kommunövergripande trafikmodell visar på. Lappen 17 påverkar inte trafiksituationen på E4 eller det övergripande vägnätet nämnvärt. Med anledning av ovanstående resonemang är det viktigt att de kapacitetshöjande åtgärderna genomförs när behovet uppkommer.

7. Jönköping Energi Nät

I detaljplan står följande under El:

”Två transformatorer planeras inom planområdet och även en ytterligare i anslutning till Barnatpsgatan. Exakt läge studeras vidare och är en del i det parallella uppdraget för utformning av Munksjökajen och Munksjötorget. När läget är bestämt kan det bli aktuellt att i granskningsskedet planlägga dem som tekniska anläggningar för att kunna srycka av områden till egna fastigheter.”

Vi anser inte att underlaget i detaljplanen är tillräckligt. Vi vill fastställa 3 E-områden i detaljplanen för att säkerställa elförsörjningen i området.

1. Lappen STN1017 (se bifogad stationskarta). Arkitektävling för torget ska genomföras, men vi anser att arkitekterna bör få E-området som en förutsättning med våra krav på säkerhet, tillgänglighet, arbetsmiljö och strategisk placering med anledning av de byggnader som ska försörjas av denna station.

2. Torparondellen STN1013. Planområdet har justerats och detta E-område

har nu uteslutits utan dialog med nätbolaget. Detta innebär att vi inte kommer kunna försörja befintliga byggnader med el som denna station var planerad för. Vi behöver ett E-område i närheten av tidigare planerad plats, se karta.

3. Eventuell station. Denna stationsplats togs fram med anledning av ovisshet kring verksamhet i magasinen. Idag verkar det dock ganska troligt att denna elförsörjning kan bli nödvändig. Därför måste E-område fastställas i detaljplanen.

Kommentar

Synpunkterna från Jönköping Energi Nät gäller inte området för granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del.

8. Munksjö Paper AB

1. Övergripande synpunkter

Som tydligt uttrycktes på samrådsmöte 2016-08-16 ställer sig bolaget positivt till utveckling av planområdet med blandad bebyggelse för bostäder och verksamhetslokaler. Sedan markområdet avyttrades 2007 och Munksjö Paper AB:s verksamhet koncentrerades norr om Bygatan har det varit klart för bolaget att området kommer att omvandlas och bebyggas med bostäder och verksamhetslokaler samt tillhörande park och rekreationsområden. Med rådande bostadsbrist i Jönköping är det extra glädjande att Munksjö Paper AB genom upplåtande av icke använd central industrimark kunnat bidra till att i någon mån råda bot på densamma. Bolaget vill dock nu liksom även gjorts när bolaget medverkat vid arbetsmöten och i delutredningar inom planprocessen mycket tydligt framhålla att exploateringen och därmed planarbetet måste utgå från och ta hänsyn till bolagets verksamhet inom det kvarvarande industriområdet omedelbart norr om planområdet med syftet att bolagets verksamhet ska kunna "samexistera" med boende och verksamhetsutövare inom planområdet.

Bolagets verksamhet utgörs i huvudsak av en pappersmaskin samt avdelningar med olika former av vidareförädling av pappret, såsom trissning och kräppning.

Totalt har bolaget drygt 120 personer anställda på området. Tillverkning sker av elektrotekniskt papper för isolering av produkter främst inom laaftdistributionsindustrin. Produkterna exporteras till kunder över hela världen. Under senare år har betydande belopp investerats i produktionsanläggningen i Jönköping. Verksamheten expanderar nu och bolaget inför för närvarande utökad driftsform på grund av det starkare orderläget.

Bolaget tycker sig ha anledning att understryka det ovan sagda mot bakgrund av att i flera av de frågor bolaget återkommer till nedan har den intressekonflikt som kan uppkomma mellan den miljöfarliga verksamhet som bolaget bedriver norr om planområdet och exploateringsintresset inom planområdet inte blivit tillräckligt belyst och därmed lämnats olöst. I vissa av de utredningar som ingår i samrådshandlingarna synes till och med framgå att utredningsarbetet gjorts utgående från att även bolagets nuvarande industriområde omvandlats till bostadsområde.

I den behovsbedömning som upprättats som underlag för att avgöra om en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas synes även väsentliga frågeställningar med koppling till risk för påverkan inom planområdet av verksamhet utanför planområdet, däribland bolagets verksamhet, inte fullt ut ha besvarats.

Med hänvisning till vad som sägs nedan anser bolaget att det, i motsats till slutsatsen i behovsbedömningen, är fullt möjligt att planen ska anses ha en sådan betydande miljöpåverkan som gör att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas enligt miljöbalken.

Bolaget förutsätter att sådana oklarheter undanröjs och beaktas i det fortsatta planarbetet.

Med detta sagt övergår bolaget till sina synpunkter i specifika frågor. En trafikanalys har genomförts av Sweco med titeln TRAFIKANALYS I SAMBAND MED PLANERING FÖR OMVANDLING AV MUNKSJÖ AB FABRIKSOMRÅDE daterad 2013-02-22. Utredningen utgör ett exempel på felaktiga utgångspunkter för planarbetet. I utredningen förutsätts nämligen hela Munksjös tidigare och nuvarande industriområde komma att utgöras av bostadsområden, vilket som framhållits ovan är en utveckling som inte överensstämmer med de faktiska förhållandena. En konsekvens av detta är att trafikanalysen inte alls tar hänsyn till den i huvudsak tunga trafik till och från bland annat bolaget som kommer att trafikera Bygatan. Trafiken till bolaget uppgår till (se avsnitt 2.2.5 i utredning av Ramböll 2016-02-10 nämnd nedan) ca 3 300 fordon per år, delvis med farligt gods, motsvarande 6 600 fordonsrörelser. Trafiken kommer dessutom att öka vid förutsatt ökad produktion. Därtill kommer trafik till och från Jönköping Energi AB.

Trots att denna trafik inte beaktats kan det noteras att trafiksituationen i korsningen Barnarpsgatan-Bygatan i flera av de i analysen redovisade scenarierna bedöms bli ansträngd eller till och med överbelastad.

Det kan även noteras att utredningen till skillnad från plankarta och planbeskrivning har förutsatt att den i korsningen belägna bensinstationen ska avvecklas och området, liksom området närmast söder där om, exploateras som en del av planområdet. Om detta innebär att trafiken i korsningen över- eller underskattats är oklart.

Bolagets slutsats är att trafikanalysen behöver revideras för att ge en korrekt bild till underlag för bedömning av de framtida förhållandena.

Bullerstörning inom planområdet **Trafikbuller**

En trafikbullerutredning har utförts av Soundcon, Munksjöstaden Etapp 2, Jönköping Trafikbullerutredning, daterad 2016-05-18, för att ge svar på i ”vilken grad föreslagen bebyggelse kommer att påverkas av vägtrafikbuller samt hur ljudnivåerna förhåller sig till aktuella riktvärden”. Trafikbullerutredningen synes i och för sig inte vara helt baserad på Swecos nyssnämnda trafikanalys, men ändå på för trafikanalysen snarlika förutsättningar vad gäller omvandlingen av Munksjös kvarvarande industriområde och omvandlingen av bensinstationen

m.m. till bostadskvarter. Den skärmverkan beträffande buller vid bakomliggande bostäder som dessa kvarter eventuellt medverkar till i utredningen uteblir alltså. Uppgifter om vilken trafik som förutsatts på Bygatan saknas även.

Bolaget utgår dock i nuläget från att ingen hänsyn tagits till den tunga trafiken till och från Munksjös kvarvarande industriområde enligt vad som ovan redovisats. Av särskild betydelse ur bullersynpunkt är att trafiken mot Barnarpsgatan på Bygatan går i en uppforsbacke där de tunga fordonen startar från stillastående.

Det kan noteras att i utredningen indikeras trots det ekvivalenta bullernivåer längs Bygatan på upp till 65 dB(A) ekvivalent nivå och över 80 dB(A) maximal nivå.

I utredningen dras vidare slutsatsen, vilket även redovisas i planbeskrivningen sid. 30, att det för några byggnader kan vara svårt att uppfylla gällande krav vilket därför bör studeras noggrannare. Inget sägs dock om när sådana studier avses bli genomförda eller hur resultaten ska beaktas. Bolaget anser att frågan behöver utredas och redovisas redan inom arbetet med framtagande av planen. Jämför även nedan angående industribuller.

Industribuller

Som underlag för bedömning av industribuller har använts av Miljö- och Säkerhetsteknik i Lunden AB (MST) framtagen utredning på bolagets uppdrag 2012 och reviderad 2015. I planbeskrivningen har planområdet monterats in i redovisade utbredningskartor från MST och konstateras att de två kvarteren utmed Bygatan påverkas av industribuller från Munksjö. Vidare beskrivs vilket buller som kan accepteras på så kallad ljuddämpad sida under angivna förutsättningar i zon B enligt Boverkets vägledning för industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (som uppgifterna är hämtade ifrån). Däremot redovisas inte vad vägledningen säger i fråga om acceptabelt buller på den icke ljuddämpade sidan. Acceptabel nivå nattetid, vilket blir dimensionerande eftersom bullret från bolagets verksamhet i princip är detsamma dygnet runt, är enligt vägledningen högst 50 dB(A) ekvivalent nivå i zon B. Av MST:s utbredningskartor synes framgå att bullernivåerna längs Bygatan delvis skulle bli högre. Det ska då observeras att MST:s utredningar inte har beaktat buller från trafiken på Bygatan till och från Munksjös industriområde.

Det noteras visserligen i planbeskrivningen att en mer detaljerad bullerutredning är avsedd att bli framtagen till granskningsskedet. Målet för en sådan utredning synes dock endast vara att belysa eventuella avskärmande effekter som ny bebyggelse får och som inte har kunnat beaktas i MST:s utredningar. Bolaget anser för sin del att det är uppenbart nödvändigt att utredningarna kompletteras med beräkningar som tydligt utgår från Boverkets krav på hur bebyggelsen vid planläggning ska anpassas till den omgivande bullersituationen, krav vilka i sin tur har sin bakgrund i bestämmelserna i PBL, däribland 1:4, 2:4, 2:5 p4 och 2:6 a. Bestämmelserna syftar till att utformning och placering av bostadsbyggnader ska ske på ett sådant sätt att olägenhet för människors hälsa vad gäller omgivningsbuller kan förebyggas. Med omgivningsbuller avses bland annat buller från industriell verksamhet och vägar.

Sammantaget buller

Av det ovanstående framgår att redan de presenterade utredningarna innehåller betydande brister eller i vart fall oklarheter. Uppenbart är därutöver att ingen utredning alls finns beträffande förväntat sammantaget omgivningsbuller från trafik och industri vid bebyggelsen inom planområdet. Enligt PBL 4:33 a ska en detaljplan som avser bostadsbyggnader i planbeskrivningen normalt redovisa beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadens fasad och vid eventuella uteplatser. Det synes uppenbart att föreliggande utredningar och redovisning i planbeskrivningen inte lever upp till detta krav. Frågan diskuterades även på samråd 2016-08-16, varvid kommunens företrädare bekräftade utredningsbehovet i denna del.

Risk

Riskfrågor har belysts i utredningen "PM Omgivningspåverkande verksamheter omkring f.d. Munksjö fabriksområde" upprättad av Ramböll 2016-02-10 och har dessutom blivit föremål för kompletterande utredning i "Riskanalys för Munksjöområdet etapp 2". Bolaget har inga direkta synpunkter beträffande de slutsatser som dras i utredningarna med avseende på granskade risker. Samtidigt konstaterar bolaget att bolagets transporter av frätande ämnen (i huvudsak järnklorid) inte granskats eftersom dessa inte bedömts ha omgivningspåverkan med hänsyn till att frätande ämnen inte är klassificerade som hälsofarliga riskkemikalier enligt Seveso III-direktivet. Bolaget ställer sig frågande till motiveringen. Frätande ämnen utgör farligt gods enligt tillämpliga regler för vägtransporter, det vill säga de så kallade ADR-bestämmelserna. Bolaget anser därför att det är uppenbart att riskanalysen måste kompletteras med en bedömning av denna riskkälla.

Den tunga trafiken på Bygatan till och från industriområdet har som nämnts beräknats till ca 6 600 fordonsrörelser per år för Munksjö. Trafikens omfattning som sådan utgör en hittills i planarbetet ej beaktad risk som därför behöver beaktas ytterligare i det fortsatta planarbetet. Trafiken måste på ett säkert sätt kunna samsas med den gång-, cykel- och biltrafik m.m. som verksamheterna inom planområdet kommer att generera och med beaktande av att den helt dominerande transportandelen avser transporter dagtid. Hänsyn måste tas till fordonens behov av svängradie vid in- och utfarer till industriområdet liksom att fordonen inte sällan behöver göra tillfälliga stopp på Bygatan.

Ånga

Torkningen av papper genererar vattenånga som släpps ut över pappersmaskinbyggnadens tak på en höjd om ca 20 m. Utsläppet kommer att äga rum på ett avstånd om ca 50 m från det närmaste kvarteret. På grund av det korta avståndet finns en påtaglig risk för att vattenångan vid nordliga vindar kan driva mot och kondensera på byggnadens fasad och fönster på de övre våningsplanen.

Avslutande punkter

Bolaget vill avslutningsvis och återigen upprepa att planarbetets utgångspunkt uttryckligen ska vara fortsatt drift av nuvarande industri norr om Bygatan. Mot den bakgrunden är det av avgörande betydelse att de kompletterande utredningar bolaget ovan påvisat behovet av blir genomförda och att planförslaget i erforderlig grad anpassas till utredningsresultaten. Bolaget förbehåller sig möjligheten att därefter komplettera sitt yttrande i erforderliga delar.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret står fast vid att detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan och de frågeställningar som ändå tas upp i behovsbedömningen hanteras därför i planhandlingen under rubriken ”planens konsekvenser”.

Den trafikanalys som har genomförts har tagit höjd för ”värsta scenariot” där en omvandling av nuvarande industriområde innebär en större trafikbelastning på omgivningen än om verksamheterna finns kvar. Det bör påpekas att de trafiksiffror för verksamheterna som hänvisas till i yttrandet är fordon per år och i trafikanalysen är det fordon per dag.

Trafikbullerberäkningen har till granskningen justerats så att bostadskvarteren på platsen för bensinmacken har tagits bort och ersatts med volymen för bensinmacken. Trafikbullerberäkningen har beräknats utifrån de uppgifter om transporter till och från verksamheterna som har lämnats av Munksjö AB och Jönköping Energi och den beräkningsmodell som har använd tar hänsyn till topografin. De byggnader som i samrådsutredningen konstateras behöver studeras vidare ligger alla i anslutning till Östra Torpagatan. I anslutning till Bygatan ska det inte vara några problem att skapa en ljuddämpad sida för samtliga lägenheter.

Bullerberäkning för industriverksamheterna har uppdaterats och redovisas i samma utredning som trafikbullret. I aktuellt granskningsförslag redovisas endast verksamhetsbuller för kvarter 10 & 11 eftersom kvarteren mot Bygatan avskärmande effekt och planläggas i ett senare skede. I kvarter 10 & 11 uppfylls samtliga krav för industribuller, både Boverkets och Munksjö ABs miljötillstånd.

Med en samlad bild av både trafik- och industribuller uppfyller granskningsförslaget på kvarter 10 & 11 de gällande bullerkraven.

Riskanalysen har kompletteras avseende järnklorid på Munksjö AB område men det har inte medfört några förändringar i analysens slutsatser.

Beräkningar för utsläpp till luft från Jönköpings Energi AB har gjorts sedan samrådet och där har även ångutsläpp från Munksjö AB beaktats. Risken för påverkan på kommande fastigheter bedöms som ringa, då kondensation på fasader och fönster etc. med största sannolikhet endast kommer ske vid extrema temperaturer och luftfuktighetsförhållanden, vilket sällan inträffar under året.

9. Jönköping Energi AB

Jönköping Energi är mycket positiva till utvecklingen av Södra Industriområdet med ändring av detaljplan, nya fastigheter och till samarbetet med fastighetsägarna. För att planprocessen ska bli så smidig och snabb som vi önskar är det viktigt att frågor som rör risker och påverkan inom planområdet från verksamheter i närområdet är väl genomlysta i ett tidigt skede. För att undvika senare diskussioner är vår syn att vissa frågor behöver belysas/kommenteras ytterligare.

Vid förändring av detaljplan är det av stor vikt att utredningar och slutsatser

görs som visar att verksamheter och boende kan fungera inom området i framtiden och att vår samhällsviktiga verksamhet inte försvåras.

Jönköping Energi bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i anslutning till nya detaljplanen och verksamheten kommer att finnas kvar under överskådlig framtid. Vid Kraftvärmeverket Munksjö finns huvuddelen av den effektreserv som säkerställer att Jönköping inte kyls ut vid ett eventuellt driftstopp på Torsvik.

Vi har tillstånd enligt Miljöbalken med villkor som reglerar vår verksamhet.

I samband med detaljplaneförslaget har Jönköping Energi deltagit som upp giftslämnare.

Vår hantering av brandfarlig vara, eldningsolja, har beskrivits och riskerna bedömts samt slutsatser dragits i förhållande till ny planläggning av Lappen 17 mfl, på ett tydligt sätt.

Punkter där vi saknar underlag eller har kommentarer är följande:

Trafikutredningar och bullerberäkningar från trafiken har utförts men det framgår inte på ett tydligt sätt om våra tunga transporter via Bygatan är inräknade. Bygatan har en höjdskillnad och våra tunga transporter genererar både ljud och är en trafiksäkerhetsfråga för övrig trafik som kommer att finnas på Bygatan. Trafiksituationen och ljud behöver belysas för att risker ska kunna minimeras.

Vår verksamhet genererar också ljud från fläktar mm. Nivåer finns med som villkor i vårt tillstånd enligt Miljöbalken. I utredningarna i samband med detaljplan för Lappen 17 mfl har vi inte kunnat se någon sammanvägning av ljud som kommer att beröra bostäderna från både verksamheter och trafik. Detta bör belysas för att relevanta åtgärder ska kunna utföras och för att vår verksamhet inte ska försvåras i framtiden.

Jönköping Energi har också luftutsläpp i två skorstenar. För att säkerställa boendemiljön bör detaljplanens utredningar innehålla kommentarer ang lämplig höjd på bostadshusen i förhållande till befintliga utsläpp och skorstenhöjder som säkerställer vår verksamhet i enlighet med våra krav i gällande tillstånd enligt Miljöbalken.

Vi vill också framhålla vikten av att vår verksamhet kan behöva ta in större lyftkranar varför svängradie på Bygatan, in till vår verksamhet, bör vara väl tilltagen. Detta gäller vid placering av byggnader, träd och andra ev hinder för att snabbt kunna anlita större fordon.

Vi ser fram emot samarbetet inom området och att vi på ett konstruktivt sätt ska kunna lösa de eventuella frågor som uppkommer. Vi är dock angelägna att vår samhällsviktiga verksamhet inte försvåras i framtiden.

Vi har gjort förändringar i vår verksamhet och i tillstånds beslut från

Länsstyrelsen för att tillgodose möjligheten att ta bort befintlig våg i anslutning till Bygatan. Detta innebär en del merarbete i vår verksamhet men om vi kan underlätta planprocessen och framtida riskreducerande åtgärder kommer vi naturligtvis att medverka till det.

Kommentar

Trafikbullerberäkningen har beräknats utifrån de uppgifter om transporter till och från verksamheterna som har lämnats av Munksjö AB och Jönköping Energi och den beräkningsmodell som har använd tar hänsyn till topografin. De byggnader som i samrådsutredningen konstateras behöver studeras vidare ligger alla i anslutning till Östra Torpagatan. I anslutning till Bygatan ska det inte vara några problem att skapa en luddämpad sida för samtliga lägenheter.

Bullerberäkning för industriverksamheterna har uppdaterats och redovisas i samma utredning som trafikbullret. I aktuellt granskningsförslag redovisas endast verksamhetsbuller för kvarter 10 & 11 eftersom kvarteren mot Bygatan avskärmande effekt och planläggas i ett senare skede. I kvarter 10 & 11 uppfylls samtliga krav för industribuller.

Med en samlad bild av både trafik- och industribuller uppfyller granskningsförslaget på kvarter 10 & 11 de gällande bullerkraven.

Beräkningar för utsläpp till luft från Jönköpings Energi AB har gjorts sedan samrådet och där har även ångutsläpp från Munksjö AB beaktats. Resultaten från spridningsberäkningarna visar tydligt att halterna för de olika ämnena i luften i närområdet kring industrifastigheten ligger betydligt under de gällande gränsvärdesnormerna, MKN (årsmedelvärde, timmedelvärde), för båda scenarierna. Utsläppshalterna ligger även under de nationella miljömål som finns upptagna för de olika ämnena.

Spridningsberäkningarna är utförda vid drift av samtliga eldningspannor tillgängliga på kraftvärmeverket, och resultaten visar att luftkvaliteten i området närmast JEAB är påverkad av utsläppen, dock överskrider inga gränsvärdesnormer för kvävedioxid eller partiklar. Vid normal drift förväntas därför ännu lägre halter än de som presenteras i rapporten. Ramböll Sverige AB bedömer att utsläppen från JEAB inte riskerar att medföra en försämrad luftkvalitet som riskerar att överskrida nuvarande gränsvärdesnormer, MKN.

Övriga synpunkterna gäller inte området för granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

10. HSO Tillgänglighetsgruppen

FN Konventionen för personer med funktionsnedsättning och Boverkets tillämpningsföreskrifter BFS 1011:5 ALM 2 anläggande av allmänna platser och Trafikverkets anvisningar VGU om lutningar max 2 % inom hela området skall gälla.

Vi förutsätter att vid detaljutformning av stadsutbyggnaden får vara med som

remissinstans.

Kommentar

Området kommer att utformas enligt gällande föreskrifter men det kan vara värt att påpeka att de befintliga förhållandena gör att området har relativt kraftiga nivåskillnader.

12. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Förslaget till detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. Munksjöstaden avstyrks med motiveringen att

Detaljplanen saknar redovisning av parkmark på fast mark, samt:

Det behövs en bedömning av hur omfattande störningarna kan bli, från pågående verksamheter för boende söder om Bygatan, samt om det finns behov av att anpassa byggnationen efter dessa störningar.

Trafikbullerutredningen behöver revideras med hänsyn till föreslagen byggnation.

Externbullemtredningen behöver revideras med hänsyn till villkor för Munksjö AB och föreslagen bebyggelse. Det gäller särskilt gällande bullervillkor.

Kommentar

Beräkning och bedömning av störningar avseende buller, luftkvalitet och risk från befintlig verksamhet och dess transporter har kompletterats inför granskningen och anses uppfylla gällande krav för kvarter 10 & 11.

Övriga synpunkterna gäller inte området för granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

13. Kultur och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden beslutar att som remissinstans att ge stöd till förslaget med följande synpunkt;

Kultur- och fritidsnämnden förutsätter att möjligheterna för aktivt kultur- fritids- och friluftsliv tas med i planeringen av den nya stadsdelen.

Kommentar

Kultur- och fritidsnämndens synpunkter kommer främst att beaktas i det arbete som pågår i de allmänna platsernas utformning där representanter för kultur och fritidsförvaltningen medverkar.

14. Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen, har tittat på förslaget till detaljplan för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. Munksjöstaden

som kungjordes 2016-06-07 och ber att få lämna följande synpunkter.

Övergripande kommentarer

Vi saknar analys av behov av cykel parkering, ni skriver att ni hoppas att många ska cykla men gör ingen analys av parkeringsbehoven. Finns heller inga krav på hur cykelparkeringarna ska utformas. Saknas även krav på cykelparkeringar i kvarteren. Detta gör att det riskerar bli en bortglömd fråga.

Vi saknar beskrivning av hur man ska få cykel att bli det självklara valet för boende och besökare till Munksjöstaden. Det vi saknar är bland annat krav på att cykelöverfarter ska byggas så framkomligheten ökar och restiden minskar för cyklister.

Planen skriver i inledningen att det ska bli en attraktiv stad där stadsrummet är till för alla. Då tycker vi det är märkligt att gatuparkering är planerad för alla gatutyper. Gatuparkering i anslutning till cykelbana ökar risken för olyckor i form av ”dörrning” där bilister öppnar dörren in över cykelbanan utan att se sig för vilket kan leda till att cyklister cyklar in i bildörren. Flyttas gatuparkering till parkeringshus frigörs även yta till exempel uteserveringar som då får plats utan att inkräkta på trottoar och cykelbana.

Detaljkommentarer

Sid 10 ”Gatorna inom ramprogrammet ska utformas på ett sådant sätt att de möjliggör trafik för en attraktiv stad. Utformningen tar lika mycket som utgångspunkt att ge goda förutsättningar för stadslivet som att medge framkomlighet för olika trafikslag som fotgängare, cyklister och bilister. Gator är stadsrum. Det innebär att de är till för alla -för människor i olika åldrar och med olika vana och färdighet att hantera trafik.”

Vi tycker detta låter mycket bra!

Sid 11 Urbant huvudstråk: OK total bredd på cykelbanorna, dock ligger gatuparkeringen som finns på en sida dikt an mot cykelbanan vilket gör att det är stor risk för ”dörrning” dvs bilister öppnar dörren utan att se sig för när de parkerat och cyklister cyklar in i dörren. Eftersom ni planerar att göra 2 smalare cykelbanor (3+2 m) så blir det svårt att köra om och mötas. Vi rekommenderar istället att cykelbanan läggs på en sida och blir 5 m bred. Då kan vi komma bort från dörrningsrisken och det finns gott om plats för cyklister att mötas och köra om.

Stadsstråk: OK total bredd på cykelbanorna, dock är det även här risk för dörrning, här på båda sidor av gatan eftersom gatuparkering ska finnas på båda sidor av gatan. Även här bör cykelbanan läggas på en sida och få 6 meters bredd. Det vi även ställer oss frågande till är hur 6 meter av gatubredden kan användas till parkering av bilar samtidigt som planen säger att gaturummet ska vara till för alla och vara attraktivt. Flyttas de parkerade bilarna till parkeringshus frigörs enorma ytor till uteserveringar, boulebanoer, ja bara fantasin sätter gränser. Dessutom försvinner risken för dörrning vid cykelbanorna.

Lokalgata: Här är cykelbanorna bortprioriterade till förmån för gatuparkering. Hur matchar detta skrivningarna på sida 10 där det skrivs att

”Gator är stadsrum. Det innebär att de är till för alla -för människor i olika åldrar och med olika vana och färdighet att hantera trafik”
Cyklingens kasker blandtrafik med parkerade bilar på båda sidor av gatan. Detta gör att det är stor risk att cyklister ”pressas” ut mot parkerade bilar då bilister vill köra om, om då någon i en parkerad bil öppnar dörren är olyckan ett faktum (dörrning). Vi föreslår istället att gatuparkeringen tas bort och flyttas till parkeringshus. Då frigör vi yta till cykelbana samt bredare trottoarer.

Sid 12 Torggata: Intressant lösning men kan kännas otryggt för de mindre vana cyklisterna, vi saknar dock beskrivning av hur hastigheten ska begränsas för bilar. Även här planeras gatuparkering som rimmar dåligt med skrivningarna på sidan 10. Vi föreslår även här att gatuparkering tas bort och flyttas till parkeringshus för att frigöra yta.

Sid 13 Cykelbanekartan: Här verkar ett antal cykelbanor saknas eftersom både urbana huvudstråk och stadsgatan ska ha cykelbana.

Kommentar

Cykelparkering på kvartermark hanteras i bygglovskedet och regleras av *Program för parkering och parkeringstal* som anger att 18 platser per 1000 m² BTA, om lägenheterna är under 35 m² 22 platser per 1000 m². Minst 50% av platserna ska vara i marknivå.

Gatornas och cykelpassagernas exakta utformning kommer bestämmas vid projektering och göras utifrån gällande riktlinjer. Även om planbeskrivningen redovisar illustrationer och gatusektioner så reglerar detaljplanen inte utformningen och disponeringen av gatumarken. Detsamma gäller hur omfattande kantstensparkeringen ska vara. Detaljplanen är utformad efter blandstadsprogrammet som säger att parkering för besökande till boende och verksamheter ska vara vid kantstensparkering. Särskilt de gator som utformas som Torggator kommer sannolikt att få en lägre andel kantstensparkering.

Även om urbant huvudstråk finns med i illustrationskartor och sektioner så innehåller varken området för samrådsförslaget eller granskningsförslaget något urbant huvudstråk utan det gäller specifikt Barnarpsgatan där befintliga förhållanden styr hur sektionen har utformats.

Det urbana huvudstråk som är redovisat är Barnarpsgatan och där finns cykelbanor på bägge sidor i illustrationskartorna. I stadsstråk ska cykling ske i blandtrafik enligt Blandstadsprogrammet. De stadsstråk som ingår är Vaggerydsgatan, som har cykling i blandtrafik, samt Östra Torpagatan som trots att det är stadsstråk har separata cykelbanor för att kunna skapa en bra koppling för en eventuell ny bro över Munksjön.

15. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen ser en förnyelse av centrala delar av Jönköping som möjliggör bostadsbebyggelse och effektiv hushållning med resurser som en önskvärd utveckling.

Inför fortsatt planarbete krävs det dock lösningar för att möjliggöra föreslagen markanvändning intill industriområdet. I övrigt behöver flera frågor kompletteras och några villkor för exploateringen behöver säkerställas med planbestämmelser.

Även det sökta tillståndet för vattenverksamhet är en förutsättning för att planförslaget ska kunna genomföras.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Riksintressen

Planförslaget effekter för trafiksituationen behöver belysas i sitt sammanhang. E4 är en väg av riksintresse och ska kunna bibehålla sin funktion. Osäkerheterna kring vilket trafikscenario som kommer att bli verklighet, innebär att även påverkan på E4 är svår att bedöma.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion Trafikbuller

Det ska framgå av detaljplanehandlingarna att det går att bygga samtliga bostäder enligt gällande trafikbullerförordning. Om bostäderna måste utformas på ett särskilt för att inte överskrida ljudnivåerna i trafikbullerförordningen, behöver det regleras med hjälp av planbestämmelser.

Om uppförande av bullerskärmar är en förutsättning för att möjliggöra bostadsbebyggelse, bör det regleras med en egenskaps bestämmelse, skydd mot störningar 4 kap 12 §, kombinerat med en administrativ bestämmelse om villkor för lov eller villkor för startbesked 4 kap 14 § punkt 5. Utformningsfrågan kan vid behov hanteras separat. Korsmarken kan preciseras, så att även plank (bullerskärm) får uppföras.

Industribuller

Ljudnivån från industriverksamheten norr om planområdet, Munksjö Paper AB, kan enligt beräkningar uppgå till ca 55-60 dB ekvivalent ljudnivå nattetid vid fasad i nordöstra delen av planen. Det behövs åtgärder vid bullerkällorna för att bostäder ska kunna placeras enligt planförslaget.

Geoteknik

Stabilitetsförhållandena har inte utretts i tillräcklig omfattning. Det behöver ske i det fortsatta planarbetet i enlighet med synpunkterna i yttrandet från Statens geotekniska Institut. Åtgärder och restriktioner som krävs för att möjliggöra genomförandet av detaljplanen ska regleras med lämpliga planbestämmelser; till exempel föreskriven marknivå, maximal belastning och skyddsåtgärder.

Risker

Kommunen bör överväga lämpligheten i att förlägga ett så stort antal bostäder så nära ett fabriksområde så länge riskkällorna finns kvar eller inte har åtgärdats. Det finns i nuläget risker som kan leda till omfattande bränder både i byggnader

och/ eller involvera farliga ämnen med överhängande risk för röknedslag över planområdet. Det ställs enorma krav på polis- och räddningspersonal att kunna hantera en sådan händelse med släckinsatser, information och varningar till allmänheten, inrymning/utrymning, vägavspärningar med mera redan i nuläget utan den planerade bebyggelsen. De skyddsåtgärder som krävs, gör det svårt att utforma en lämplig boendemiljö och trygga utemiljöer.

Den nuvarande riskanalysen är inte tillräckligt omfattande och utförlig för att det ska gå att bedöma att bebyggelse så nära den befintliga industrin är lämplig markanvändning. Riskerna med giftiga brandgaser nämns i riskanalysen och vissa av de föreslagna skyddsåtgärderna bedöms kunna ha en viss avhjälpande effekt, men påverkan på hela planområdet och närområdet och möjligheterna till en effektiv räddningsinsats framkommer inte. Om det förekommer större mängder gasol i fabriksområde, bör riskanalysen även titta på explosion som ett tänkbart scenario. Bästa lösningen ur riskhänsyn är givetvis att flytta på riskkällorna, alternativt att reducera riskerna.

I riskanalysen och planbeskrivningen står det att skyddsåtgärderna ska göras längs med Barnarpsgatan, mot bensinstationen, Östra Torpagatan och Bygatan. I plankartan saknas beteckningen m1 längs delar av Bygatan. Eftersom tankbilar passerar och man inte kan utgå från att alla är tomma efter lossning inne på området och eftersom vägen sluttar ner mot sjön behöver skyddsåtgärderna genomföras längs hela sträckningen. Att begränsa brand- och brandgasspridning med fasad och fönster i klass El 60 är en god ambition, men medför även att fönster då inte ska utföras öppningsbara. Detta måste man då ha tillgång till åt annat håll. Likaså bör inga lekplatser, uteplatser eller balkonger byggas närmare än 50 meter från ovanstående vägar, om de inte är placerade bakom avskärmande bebyggelse.

Ytterligare rekommendation är att utforma områden nära ovanstående vägar på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta är i stark konflikt med tanken kring gång- och cykelvägen både utmed det befintliga fabriksområdet. Det gäller också vid kajområdet om det ska gå transporter av farligt gods på en ny bro över Munksjön och längs Östra Torpagatan.

Ska det bebyggelsefria området användas på ett sätt så att flera personer förväntas befinna sig där under större delen av dagen, bör skydd för avakning införas. Det kan behöva beaktas i Bygatans östra del mot torget och GC-vägen samt vid brofästet/Östra Torpagatan.

Översvämning

Marknivåerna är särskilt viktiga att reglera med bestämmelser i denna detaljplan bland annat med tanke på översvämningens risk i området. Det framgår också av dagvattenutredningen att lösningarna för omhändertagande av dagvatten är avhängiga marknivåerna.

Förorenade områden

Området kan göras lämpligt för det angivna ändamålet om sanering först fullföljs. Länsstyrelsens riktlinjer i hittills meddelade utlåtanden och beslut för området gäller. I granskningshandlingarna ska det finnas en komplett beskrivning av hur områdets lämplighet för angivet ändamål ska kunna garanteras. Till exempel

ska det framgå vilka av åtgärdsalternativen som ska genomföras och hur de säkerställs.

Följande benämningar område A respektive B utgår här från den geografiska indelningen i Övergripande miljökontrollprogram, 2014-02-19.

Länsstyrelsen bedömer att de saneringsarbeten som hittills utförts inom område A har avhjälpit en stor del av riskerna. I saneringsrapporten för område A (2016-02-04) nämns vilka rester av föroreningar som finns kvar i området. Det påpekas till exempel att förorenade massor ligger kvar under en betongplatta. Inför granskningskedet av planen bör det presenteras en lösning som garanterar att dessa massor inte ger upphov till risker sett ur ett hälso- och miljöperspektiv, efter det att all sanering är klar och eventuell uppfyllning med rena massor genomförts. Detsamma gäller den del av ytan som nämns under stycke 5.1. i saneringsrapporten, samt för de delar där man uppmätt förhöjda halter av förorenande ämnen i schaktbottnar vid tidigare cisternlägen.

Vid en eventuell inkapsling av källområden B 1 och B2 i område B ska Länsstyrelsens riktlinjer från meddelandet i ärende dnr 575-4609-2013 gälla. Inkapslingens funktionalitet måste säkerställas även över tid. Den får inte byggas över med konstruktioner som inte kan rivas eller flyttas, vilket bör säkerställas med planbestämmelser, lämpligen både genom förbud att förse mark med byggnad och utökad marldovplikt. Om detta åtgärdsalternativ väljs, innebär det att byggrätternas avgränsning vid källområde B2 måste ändras.

Angående den flytande ö som ska vara till för parkändamål så förutsätter Länsstyrelsen att exploatören utför nödvändiga åtgärder för att minimera föroreningsspridning från det sedimentområde som omfattas av anläggandet. Utförande av åtgärder för både föroreningar och stabilitet beskrivs i tillståndsansökan för vattenverksamhet som är inlämnad till mark och miljödomstolen i Växjö.

Strandskydd

En komplettering behövs av beskrivningen av naturvärden på land inom de delar där strandskyddet avses upphävas.

Motiven för upphävande av strandskyddet med stöd av de särskilda skälen i miljöbalken behöver kompletteras. Det ska också på ett tydligt sätt framgå vilka motiv som gäller för de olika delar där strandskyddet föreslås upphävas. Kommunen bör se över om strandskyddet behöver upphävas på alla delar av den allmänna platsmarken. Säkerställande av fri passage bör beskrivas.

Råd enligt 2 kap. PBL Kulturmiljö

Planbeskrivningen belyser på ett bra sätt hur den tillkommande bebyggelsen kommer att förhålla sig till kvarvarande byggnader inom planområdet, och hur de befintliga äldre fabriksbyggnaderna skall integreras i miljön.

Formuleringen kring skärmtaken på de befintliga byggnaderna som ”fel” som kommer rättas till är olämplig och stämmer inte med hur vi idag strävar efter att se byggnadshistoriska värden i en byggnad som helhet. Ur ett antikvariskt

perspektiv representerar byggnadens olika delar olika delar i byggnadens och bebyggelsens utveckling som inte ska ställas mot varandra. Om det är en fråga om en estetisk värdering av byggnadens kvaliteter bör det tydliggöras i planbeskrivningen. Överlag saknas tydliga referenser till de kulturhistoriska utredningar som gjorts inför de planerade förändringarna.

Planen belyser inte hur kulturmiljövärden kopplade till fabriksområdet norr om det aktuella planområdet kommer att påverkas av de planerade förändringarna inom det aktuella planområdet.

Formuleringarna i varsamhetsbestämmelserna; ”i första hand” i k1 samt ”ska beaktas” i k2-3 i planbestämmelsen är otydliga. Bestämmelserna bör preciseras så långt som möjligt till exempel att (k.1) nya fönster och öppningar ”ska” placeras i tidigare öppningar och (k.2-3) byggnadens volym och utpekade konstruktionsdetaljer ska bibehållas. Den befintliga byggnaden i södra delen av planområdet saknar bestämmelser.

De större befintliga byggnaderna saknar reglering av byggnadshöjd.

Klimatanpassning

Det är bra att klimateffekterna beskrivs i dagvattenutredningen. En bestämmelse om plantering av sedumväxter på tak som en del av dagvattenhanteringen behöver tydligt vara en förutsättning för att det ska vara möjligt att genomföra föreslagen exploatering. Om kommunen har en högre ambition än plan- och bygglagens krav, kan frågan lämpligen föras in i ett exploateringsavtal.

Vid gestaltningen av större torgytor, bör inslag av vegetation övervägas för att dämpa effekten vid värmeböljor, kraftiga vindar och skyfall.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Förskolans behov av lekytor bör tillgodoses i tillräcklig omfattning i direkt anslutning till förskolan. Parkmiljöer kan bara utgöra ett generellt tillskott till offentliga utemiljöer som kan användas av alla, bland annat skolbarn. Det bör också finnas grönytor i tillräcklig omfattning utan att man är beroende av att en konstgjord ö anläggs.

Det är bra att det finns en tanke om aktiva fasader och stråkens olika funktioner.

Energihushållning

Planförslaget innebär en effektiv resurshushållning. Det finns förutsättningar för hållbara lösningar för både transporter och uppvärmning. Det är positivt att ett alternativ med bro avsedd endast för fotgängare och cyklister belyses. I syfte att öka andelen gående och cyklister på resor under 5 km, är alla förbättringsåtgärder för dessa trafikanter i stadens centrala delar betydelsefulla. Avgörande för var nya gång- och cykelförbindelser byggs ut, bör vara om viktiga målpunkter tillgängliggörs.

Övriga synpunkter

Planbestämmelser

Utformningsbestämmelsen f3 är svårtolkad och bör ses över för att underlätta tillämpningen.

Planbestämmelsen om jorddjup på planterbart bjälldag n1 är svår att följa upp. Planbestämmelser bör vara kopplade till åtgärder som kräver bygglov. Goda gestaltungsambitioner kan vara bättre att reglera i avtal.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Tillstånd för vattenverksamhet enligt Miljöbalken 11 kap. är en förutsättning för att det ska vara möjligt att genomföra de stabilitetsåtgärder som krävs för föreslagen exploatering.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Kommentar

Riksintressen

Jönköpings kommun är mån om att vi har ett väl fungerande trafiksystem i kommunen. E4 som stadsmotorväg har en mycket centrala placering genom tätorten har därmed en stor betydelse för tillgängligheten inom kommunen.

Jönköpings kommun har en muntlig överenskommelse med trafikverket gällande utredning/projektering av additionskörväg på E4. Beslut om medfinansiering av åtgärder kan inte lämnas innan detta har hanterats i budgetarbetet för 2018-2020.

Vi är beredda att teckna ett avtal gällande utredning/projektering av additionskörväg, vi är däremot inte övertygade om att dessa åtgärder behöver ske under 2018. Jönköpings kommun har en ambition att genomföra åtgärder som främjar ett minskat behov av privata motorfordon, därför behöver vi vara försiktiga med att öka framkomligheten på E4. Ökad framkomlighet riskerar att leda till inducerad trafik. På längre sikt vet vi att dessa åtgärder kan vara nödvändiga, något som vår kommunövergripande trafikmodell visar på. Lappen 17 påverkar inte trafiksituationen på E4 eller det övergripande vägnätet nämnvärt. Med anledning av ovanstående resonemang är det viktigt att de kapacitetshöjande åtgärderna genomförs när behovet uppkommer.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Trafikbuller

Bestämmelsen för bullerskärm har ändrats från utformningsbestämmelse (f) till skyddsbestämmelse (m). Att kombinera med vilkorsbestämmelse har inte ansetts möjligt då bullerskärmen är integrerad del av byggnaden och rent praktiskt inte går att färdiställa innan byggnaden.

Industribuller

Bullerberäkning för industriverksamheterna har uppdaterats och redovisas i samma utredning som trafikbullret. I aktuellt granskningsförslag redovisas endast verksamhetsbuller för kvarter 10 & 11 eftersom kvarteren mot Bygatan

avskärmande effekt och planläggas i ett senare skede. I kvarter 10 & 11 uppfylls samtliga krav för industribuller, både Boverkets och Munksjö ABs miljö tillstånd.

Geoteknik

Eftersom synpunkterna angående geoteknik inte anses beröra granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) kommer de att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

Risker

Riskutredningen har förtydligats i text och illustrationer och det har konstaterats att risk för pölbrand aldrig har varit aktuellt för fasader utmed Vaggerydsgatan i granskningsförslagets planområde (kv 10 & 11). Därför har skyddbestämmelsen tagits bort på dessa kvarter. Däremot ska samtliga fasader, som påpekats från både Länsstyrelsen och Räddningstjänsten, utmed Bygatan ha skyddsbestämmelser vilket kommer att säkerställas i detaljplanen för resterande del av samrådsförslaget.

Angående risker för brand och farligt gods utmed Östra Torpagatan har det konstaterats att närmsta vägen för farligt gods från oljecentral till Rv40 och E4S skulle bli via en ev ny bro. Denna transportväg för farligt gods är inte lämplig pga av både ny- och befintlig bostadsbebyggelse. En betydligt bättre transportväg för farligt gods från oljedepån till Rv 40 och E4 är via Bangårdsgatan, där befintlig bebyggelse består av verksamheter. Ett sätt att styra denna trafik till Bangårdsgatan i stället för över en ev. bro är att sätta ett förbud för farligt gods över bron, vilket kommunen har rådighet över. I ett framtida skede när verksamheterna utmed Bangårdsgatan omvandlas till bostäder kommer oljedepån med mycket stor sannolikhet att vara flyttad från nuvarande placering och farligt god då inte trafikera Bangårdsgatan. I det fallet farligt godstransporter från oljecentralen av någon anledning ändå skulle vara aktuella utmed Bangårdsgatan när omvandling till bostäder kommer ske, får den risken beaktas i dessa detaljplaner. Enligt ovanstående resonemang har skyddsbestämmelser för byggnaderna mot Östra Torpagatan tagits bort i granskningsförslaget.

I den riskanalys som tagits fram av konsultföretaget Ramböll i samband med planarbetet har Räddningstjänsten fått lämna synpunkter under arbetets gång och är förstående till att Länsstyrelsen har frågeställningar kring riskerna eftersom sammanhanget är komplext.

Räddningstjänsten vidhåller att riskanalysen på ett adekvat sätt beskriver och beaktar riskerna som påverkar detaljplaneområdet. Dock ser räddningstjänsten en något större risk (sannolikhet och konsekvens) för det aktuella detaljplaneområdet jämfört med vad som är vanligt inom kommunen vid nybyggnation av bostäder. I räddningstjänstens bedömning beaktas att aktuell detaljplan är ett steg i omvandlingen av området.

Räddningstjänstens kommentarer på länsstyrelsens yttrande:

- Räddningstjänsten bedömer att riskanalysen beaktar relevanta riskkällor kring detaljplaneområdet. Ramböll har varit i dialog med berörda verksamhetsutövare för att ta del av tänkbara riskkällor vilka presenteras

och beaktas i riskanalysen.

- Gällande gasol så finns numera enbart tillstånd för mindre mängder gasol på Munksjö-området. Gasolcisternen som tidigare användes är nu tagen ur bruk och verksamheten nedlagd.
- Räddningstjänsten har också uppmärksammat att delar av Bygatan saknar beteckningen m 1, vilket också angetts i räddningstjänstens yttrande i samrådsskedet.
- Räddningstjänsten gör samma bedömning gällande kravet på brandklassad fasad. Det vill säga att det medför stora konsekvenser för bostaden då fönsterna inte ska vara öppningsbara. Dock ger detta god effekt ur risksynpunkt.

Räddningstjänsten vill även belysa att det finns andra skadeavhjälpande åtgärder som kan vara mer kostnadseffektiva än de som anges i riskanalysen. T.ex. att förse byggnader på Munksjö AB:s område närmast planområdet med automatisk vattensprinkler eller att förändra topografin från bensinstationen så att ett utsläpp inte kan rinna mot planområdet. Åtgärder utanför planområdet är dock mer komplicerat då den som vill göra åtgärder inte nödvändigtvis har möjlighet att göra detta. Det kan medföra att särskilda avtal, servitut eller liknande kan vara nödvändigt för att säkerställa önskad effekt.

Översvämning

Plankartan har kompletterats med bestämmelser för markhöjd på gata.

Förorenade områden

Den aktuella detaljplanen omfattar området vid tidigare cisternlägen som nämns ovan. Inom detta område råder ett stort massöverskott som kommer att schaktas ur inför grundläggning av husen. Vid denna urschaktning kommer massorna att hanteras i enlighet med det Övergripande miljökontrollprogrammet, daterat 2014-02-19, som upprättats och som ska följas vid alla schaktarbeten inom Munksjöstaden. Förorenade massor inom för tidigare cisternlägen kommer därmed att schaktas upp och transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Övriga områden berörs inte av aktuell detaljplan.

Strandskydd

Eftersom synpunkterna angående strandskydd inte anses beröra granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) kommer de att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

16. Tekniska nämnden

Tekniska nämnden lämnar synpunkt för kommande byggnation inom del av Lappen 17 m fl Munksjöstaden enligt tekniska kontorets tjänsteskrivelse.

Tekniska nämnden tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan för del av Lappen 17 m fl Munksjöstaden

Tekniska kontorets bedömningar och synpunkter är följande:

Gatu- och parkavdelningen

Allmänt

Det går ej göra en ordentlig kostnadsberäkning på projektet då inga konkreta handlingar finns att utgå ifrån.

Gata

I några av de illustrerade gatusektionerna är träden för nära fasaden. Ett avstånd på minst 5 meter från fasad till träd bör hållas.

Broar till den flytande konstruktionen ska vara tillgängliga året om för både gångare och cyklister. Fordon för snöröjning, underhåll och skötsel mm ska kunna ta sig ut dit varför hållfasthet, material och lutningar bör beaktas vid utformningen.

Munksjöstråket har tillkommit i planområdet. Möjlighet för underhåll och snöröjning av stråket ska beaktas vid utformningen.

Trafik på Munksjötorget bör tillåtas för att de boende i fastigheten vid det nordöstra hörnet ska kunna ta sig till sin fastighet.

Höjdsättning vid Munksjötorget och Bygatan bör beaktas mot befintliga byggnader utanför planområdet i norr.

Vågen på Bygatan måste tas bort om gatan ska kunna byggas enligt detaljplanen.

Det kan bli framtida konflikter vid byggnation där det är tänkt att kapsla in föroreningar.

Park

Enligt planbeskrivningen är parkdelen på land 9 100 kvm och den flytande delen 7 900 kvm. Totalt blir det 17 000 kvm parkmark delat på 400 lägenheter (etapp 1) och 1 200 lägenheter (etapp 2), vilket blir 10,6 kvm per lägenhet. Andelen boende i områden borde bli högre än andelen lägenheter varför andelen parkmark är för lite om 10 kvm/person ska uppnås enligt ramprogrammet.

Den flytande parken ska vara tillgänglig för fler än gångare, även transporter och skötselmaskiner måste kunna ta sig ut till dit.

Livslängdsgaranti på flytande konstruktionen, material och utrustning bör beaktas vid utformningen.

Den flytande konstruktionen ska enligt skisser bestå av betongponton. Vad händer om några går sönder, hur byter man ut dem och vad innebär det för extra kostnader?

Kostnaden för parkmarken i denna plan får ej överstiga våra mest skötselintensiva parker i pris per kvm.

Enligt skisser innehåller den flytande parken både konstgräs och gummiastfalt. Underhållskostnad för konstgräs och gummiastfalt är dyrt. Hållbarheten på

konstgräs är ca 5-7 år och gummiasfalt ca 10 år.

Att anlägga en lekplats på den flytande konstruktionen är inte lämpligt ur säkerhetssynpunkt. Enl. PBL ska säkerheten kunna garanteras inom och utom lekplatsområdet och barn ska kunna tas sig säkert till lekplatsen. Lekplatsplacering på den flytande konstruktionen är inte heller lämplig på grund av den solexponering som lekplatsen kommer utsättas för. Barn har en högre känslighet för UV-strålning och exponeringen av solljus bör begränsas. Då en lekplats behövs i området behöver en alternativ plats hittas för anläggning av lekplats.

Va

Avdelningens synpunkter är inarbetade i planförslaget under rubriken teknisk försörjning.

Avfall

Planförslaget saknar redovisning av lösningar för avfallshanteringen. Det ska vara en god arbetsmiljö för hämtningspersonal. Bilarna ska till exempel inte backas eller köras på ge-vägar, det får inte vara någon risk för olyckor. Hanteringen av avfallet ska inte ske där folk vistas, till exempel vid grönområden eller lekplatser. Bilar eller andra hinder får inte förekomma. Avfallsbilar ska ej heller stoppa upp trafiken vid hämtningsplatsen. Gemensam hämtning är att rekommendera, i utkanterna av området så bilarna inte behöver köras in bland fastigheterna. Vid full sortering blir det inte bara kommunens bilar som hämtar, utan även andra tunga fordon. Anvisningar gällande avfallshanteringen finns i kommunens Renhållningsordning och även i Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen.

Mark och exploatering

Hur genomförande är tänkt finns redovisat i planbeskrivningen på sidorna 48-52. Där beskrivs allmänt vad som gäller angående kommande avtal samt ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor. Angående kostnadsberäkningar så finns det övergripande kostnadsberäkningar för hela området från Tabergsåns mynning till Bygatan från när detaljplanen för etapp 1 togs fram och samverkansavtalet träffades mellan kommunen och Tolust Ett AB. Denna kostnadsberäkning behöver dock uppdateras för att kunna vara underlag för budget och dessutom kompletteras med kostnader för en eventuell flytande park, Bygatan, torgytor och kajstråk. Detta bör vara gjort för berörda delar för respektive detaljplan innan gransknings skedet.

Angående krav på park- och aktivitetsytor så bör detta också utredas innan granskningskedet för de planer som berörs av dessa ytor.

Kommentar

Gata

Trädens placering i gatusektionen får ses över men att placera dem 5 meter från fasad verkar inte praktiskt genomförbart på de mindre gatorna. Det bör påpekas att trädens placering inte regleras i planen.

Övriga synpunkter anses inte beröra granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

Park

Synpunkterna anses inte beröra granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

Avfall

Området är utformat som traditionell kvarterstad vilket ger att avfallshanteringen sker via anslutande gator.

Mark och exploatering

Synpunkterna anses inte beröra granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del av området.

Sammanfattning

De ändringar som har gjorts för att försöka tillmötesgå inkomna synpunkter finns redovisade i planbeskrivningen under rubriken revideringar efter samråd. Synpunkter som inte gäller området för granskningsförslaget (kvarter 10 & 11) och kommer att besvaras i samband med granskning för resterande del.

Inga synpunkter har inkommit på konsekvensbeskrivningen, som medför att kommunens ställningstagande om att det inte föreligger någon betydande miljöpåverkan bör omprövas, i den mening som miljöbalken åsyftar.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson
Planchef

Mattias Karlsson
Planarkitekt