

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Lappen 19 mf.l. Etapp 3.

Munksjöstaden Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Lappen 19 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 21 juli - 2 september 2016. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum 2016-08-16, kl 18.30 i Säckfabriken. 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. Endast inkomna yttranden med erinran redovisas.

1. Svenska kraftnät	2016-07-22, ingen erinran.
2. Lantmäterimyndigheten	2016-08-18
3. Räddningstjänsten	2016-08-30
4. Villaägarna	2016-08-30, ingen erinran
5. Naturskyddsföreningen Jönköping	2016-09-01
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. Försvarsmakten	2016-09-02, ingen erinran
12. Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2016-09-01
13. Kultur och fritidsnämnden	2016-09-22
14. Cykelfrämjandet	2016-09-22
15. Länsstyrelsen	2016-09-22
16. Tekniska nämnden	2016-09-13
17. Sveriges Geotekniska Institut	2016-09-20

Yttrande som inkommit under granskning av Lappen 18 (kv 10-11) som berör Lappen 19 anses genom kommentarerna i denna handling vara besvarade.

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 lantmateriförrättning 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 q1. 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

Synpunkterna från Lantmäterimyndigheten besvarades i samband med Samrådsredogörelse för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

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

Plankartan är kompletterad med nya skyddsbestämmelser.

Övriga synpunkterna från Räddningstjänsten är tillgodosedda och besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

5. 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 markområden 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 närläggna 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 äns mynning.

Kommentar

Gällande utfyllnad har Mark- och miljödomstolen i Växjö Tingsrätt villkorat och lämnat tillstånd på de åtgärder och verksamheter (släntförstärkning, anläggande av erosionsskydd, tryckbank, bakåtförankrad spontkaj, stabilisera strandlinjen flytande park m.m.) i dom med mål nr: 501-16 enligt 11 kap. Miljöbalken för verksamhet i Munksjön, Jönköpings kommun.

En sanering av Munksjön är en omfattande och komplex åtgärd och ligger utanför vad aktuell detaljplan kan reglera. Sedimenten inom det aktuella vattenområdet är mycket lösa och innehåller föroreningar. För att öka bärigheten i sedimenten och för att förhindra spridning av föroreningar under arbetstiden kommer ett sandtäckte att appliceras på botten innan krossmaterial påförs. I vattendomen har det beslutats att planerade åtgärder är en fullvärdig saneringsåtgärd som kommer att fungera som en övertäckning av de förorenade sedimenten vilket minskar spridningen av föroreningar från områdets sediment. Detta medför att sedimenten inom det aktuella området inte behöver saneras i framtiden.

Ön förankras med två parallella fackverks-armar kompletterat med kättingar förankrade i landfästen. Inga förankringar på botten.

Den flytande parken upptar ungefär en 1/3 -del av den lilla bukiga viken där det nu finns en s.k bakeda (strömvirvel). Vilken inverkan parken får på strömsättningen

inne i viken beror på hur stort djupgående den flytande parken får. Genom den minskade ytan kommer strömsättningen sannolikt att öka något jämfört med dagens förhållanden eftersom drivkraften för bakedan, dvs. Tabergsån utlopp i sjön, kommer att vara oförändrad. Dock kommer samma generella förhållande för strömriktning kopplat till vindriktning och utflöde ur Tabergsån att gälla som idag. Det bedöms att den flytande ön inte kommer utgöra något hinder för vattenmassor från Tabergsån då tryckbankens utfyllnad är mycket marginell i förhållande till Munksjöns omfattning. Avståndet mellan ön och Tabergsån är för långt för påverkan.

Då planområdet utgör en mycket liten del av recipientens totala avrinningsområde, både i storlek och föroreningsbidrag, bedöms exploateringen inte påverka förutsättningarna att klara uppsatta miljömål för recipienten.

Marken för bostäder kommer att höjas minst 1 meter över nuvarande marknivå upp till 90,3 meter över javet för att minimera konsekvenserna av översvämningar från Vättern och Munksjön. Detta baseras på de översvämningsscenarioer som tagits fram gällande 100-årsregn i Jönköping och Huskvarna, men det beror även på vattennivån i Vättern och flödet i Tabergsån.

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 additionskörfält 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 additionskörfält 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 additionskörfält. 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

Synpunkterna från Lantmäterimyndigheten är tillgodosedda och besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

7. Jönköping Energi Nät

I detaljplan står följande under El:

”Två transformatorer planeras inom planområdet och även en ytterligare i anslutning till Barnarpsgatan. 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 stycka 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

Kommunen har i dialog med Jönköpings Energi och Nät placerat in två stycken E-områden i detaljplan Lappen 18, där en är placerad vid torget söder om Säckfabriken (Rensertorget) och en vid torget söder om kvarter 15 (Säcktorget). Utöver dessa så finns det tre stycken E-områden utpekade i rubricerat planförslag. Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkten därmed är tillgodosedd.

8. Munksjö Paper AB (numera Ahlstrom-Munksjö 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 uppförsbacke 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 (samrådshandlingen), 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 framtagna till granskningsskedet. Målet för en sådan utredning synes dock endast vara att belysa eventuella avskärmade 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 utforming och placering av bostadsbyggnader ska ske på ett sådant sätt att olägenhet för människors hälsa vad gäller omgivnings buller 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 utfarter 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".

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. Ytterligare bullerutredning avseende både trafikbuller och industribuller har tagits fram för rubricerat granskningsförslag. I trafikbullerutredningen uppfyller samtliga byggnader närmast industrin riktvärdet 60 dBA vid fasad och således finns inget krav på kompensationsåtgärder med en s k skyddad sida.

Som framgår av industribullerberäkningen så är det främst fasader mot Bygatan som utsätts för buller från industriverksamheten. Ljudnivåerna är som högst vid kvarter 15 där de som högst uppgår till 60 dBA. Ljudnivåer över 45 dBA erhålls inomflertalet kvarter. För att reducera ljudnivån, norr om planområdet, vid fasaderna mot Bygatan så att ljudnivån under natten från industriverksamheten inte överskrider 45 dBA erfordras bullerdämpande åtgärder på ett antal ljudkällor inom Ahlstrom-Munksjö AB. Exploatören Tolust har klargjort för Ahlstrom-Munksjö AB att Tolust är villiga att genomföra och bekosta de åtgärder som krävs på Ahlstrom-Munksjö's anläggningar - inklusive att ombesörja inhämtande av bygglov och ev. andra tillstånd för att uppnå erforderlig bullerdämpning. Detta är något som Ahlström-Munksjö ställt sig positiva till genom en skrivelse signerat av Anna Bergquist, Executive Vice President, Strategy, Sustainability and Innovation, daterat 2018-09-18.

Bullerutredningarna visar att detaljplanen efter bulleråtgärder kan uppfylla gällande riktvärden för trafikbuller och tillstånd för närliggande industrier. Ljudnivåerna från industrierna är efter åtgärder så låga ($Leq \leq 45$ dBA) att även om man skulle addera dessa ljudnivåer till trafikbullret på en eventuell skyddad sida vore industrins bidrag försumbar. För industribullret har bedömningsgrunden baserats på industriernas gällande tillstånd och ej på Boverkets vägledning. Således finns inga kompensationsåtgärder i form av luddämpad sida där trafikbullret skulle kunna ges betydelse.

Riskanalysen har kompletterats avseende järnklorid på Munksjö AB område men det har inte medfört några förändringar i analysens slutsatser. Det anses som mer sannolikt att personer får följdskador efter en ev. trafikolycka som tankbilen förorsakar än skador från järnkloriden. Riskanalysen har även kompletterats avseende riskkällor för personers säkerhet på de offentliga platserna kopplat till olycksfrekvens för brand i lager och trafikolycka. I riskanalysen föreslås att ett antal skyddsåtgärder tillämpas. Samtliga förslag

till skyddsåtgärder säkerställs genom skyddsbestämmelser i detaljplanen. Därtill är detaljplanens gatumått m.m. dimensionerade med hänsyn till svängradier för lastbilsfordon till och från industriområdet.

Beräkningar för omgivningspåverkande har gjorts sedan samrådet och där har även ångutsläpp från Ahlström-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. Längst med Bygatan så har bostadshusen även fått en lägre höjd för att ta höjd för eventuella störningar. Övriga synpunkterna från Ahlström-Munksjö AB är tillgodosedda och besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

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 kylv 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

Trafikbuller baseras på "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" och gällande industribuller så har Boverket gett ut en vägledning angående industribuller vid planläggning av bostäder, "Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövnings av bostäder – en vägledning" rapport 2015:21. På grund av att buller regleras olika utefter vilken förordning eller vägledning som tillämpas så har man inte gjort en sammanvägning av bullernivåerna utan de är bedömda var för sig. Gällande ljud från fläktar m.m. så har bullerutredningen erfordrat bullerdämpande åtgärder på ett antal ljudkällor inom Munksjö Paper. Ljudnivåerna från Jönköpings Energi är låga och är lägre än 30 dBA vid de värst utsatta fasaderna. Jönköpings Energis tillstånd medger att den ekvivalenta ljudnivån får uppgå till 40 dBA under natten.

Granskningshandlingen är nu kompletterad med höjder på alla byggnader. Med avseende på de utsläpp av vattenånga som sker från Munksjö paper bedöms risken för påverkan på kommande fastigheter 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. Längst med Bygatan så har bostadshusen även fått en lägre höjd för att ta höjd för eventuella störningar. Boende på högre våningsplan kan uppleva luktstörning från luftutsläpp från skorsten inom Jönköpings Energi och Munksjö Papers verksamhetsområde. Hur stor påverkan blir beror på klimatsituation och vindriktning. Likaså finns risk att luktstörning från Shells bensinstation uppstår upp till 100 meter från pumparna. Risken för att sådan störning ska uppstå från kvarvarande industrier norr om det

planerade planområdet bedöms vara begränsade. I detaljplanen så säkerställer vi att ventilationsöppningar/luftintag inte ska placeras utmed fasader längst med Bygatan och Vaggerydsgatan för att undvika eventuella luktolägenheter.

Gällande Bygatans utformning så är gatan väl tilltagen i bredd och dimensionerad med svängradie för att klara av att ta in lastbilar med släpvagn av modultyp. Dessa lastbilar är strax över 25 meter i längd.

Kommunen gläds åt ert merarbete för att underlätta planprocessen.

Övriga synpunkter från Jönköpings Energi AB besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

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

Synpunkterna från HSO Tillgänglighetsgruppen är tillgodosedda och besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55. Dock är det 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 verkssamheter 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.

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

Kommentar

Granskningshandlingen är nu kompletterad med utökade ytor med parkmark i plankartan.

Angående störningar så har det gjorts utredningar som tar fasta på eventuella störningar. Med avseende på de utsläpp av vattenånga som sker från Munksjö

paper bedöms risken för påverkan på kommande fastigheter 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. Längst med Bygatan så har bostadshusen även fått en lägre höjd för att ta höjd för eventuella störningar. Boende på högre våningsplan kan uppleva luktstörning från luftutsläpp från skorsten inom Jönköpings Energi och Munksjö Papers verksamhetsområde. Hur stor påverkan blir beror på klimatsituation och vindriktning. Likaså finns risk att luktstörning från Shells bensinstation uppstår upp till 100 meter från pumparna. Risken för att sådan störning ska uppstå från kvarvarande industrier norr om det planerade planområdet bedöms vara begränsade. I detaljplanen så säkerställer vi att ventilationsöppningar/luftintag inte ska placeras utmed fasader längst med Bygatan och Vaggerydsgatan för att undvika eventuella luktolägenheter.

Riskenalysen är till granskningen av denna etappen uppdaterad och kommunen samt räddningstjänsten som varit med och granskat riskenalysen bedömer rapporten som tillräckligt utförlig för att det ska gå att bedöma att bebyggelse så nära den befintliga industrin är lämplig markanvändning. Det har identifierats ett antal riskkällor som har bedömts kunna påverka omgivningarna. Rekommenderade åtgärder har bland annat att göra med bostadshusens fasader, tak och fönster, ventilationsöppningar/luftintag, central avstängning och bestämmelser kring entréer. De rekommenderade åtgärderna som riskenalysen föreslår har kommunen skrivit in som planbestämmelser. När rekommenderade åtgärderna har genomförts, bedöms det att det är möjligt att bygga inom det aktuella området eftersom de identifierade olycksfrekvenserna har bedömts som låga.

Bullerutredningen har kompletterats och anpassas till granskningsförslaget.

Övriga synpunkter besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

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

Synpunkterna besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

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, bouleanor, 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" Cyklingen ska ske i 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

Synpunkterna besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

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

Planförslagets 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 EI 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 avåkning 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 avhjälpt 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 granskningsskedet 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 B1 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 ösoms kavare till förparkändamål så förutsätter Länsstyrelsen att exploitören 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 fabriks byggnaderna 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.

Klimatpassning

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 lektytor 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 bjälklag 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

Synpunkterna besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Trafikbuller

Till granskningshandlingen av denna etappen har trafikbullerutredningen uppdaterats och plankartan har kompletterats med att startbesked endast får ges under förtusättningar att utpekade bullerdämpande åtgärder inom Ahlstrom-Munksjö AB försetts med bullerdämpande åtgärder Kommunens bedömning är att alla bostäder kan uppföras utan bullerskärmar om dessa åtgärder genomförs.

Till granskningshandlingen av denna etappen har området ritats om. Det medför att övriga synpunkter som besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av

Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55 ej längre är aktuella.

Industribuller

Till granskningshandlingen av denna etappen så har industribullerutredningen uppdaterats. Verksamheterna inom Jönköpings Energi och Munksjö Paper bedrivs under delar av året kontinuerligt över dygnet. Således är det industriernas villkor under nattperioderna som är dimensionerande och som skall uppfyllas vid de planerade bostäderna. För Jönköpings Energis tillstånd innebär det en högsta ekvivalent ljudnivå på 40 dBA under natten (samt 55 dBA momentan ljudnivå) och för Munksjö Paper en högsta ekvivalent ljudnivå på 45 dBA under natten (samt 55 dBA momentanljudnivå). Resultaten skall senare visa att ljudnivåerna från Jönköpings Energi's anläggning är mycket låga inom kv 12-17, varför det blir 45 dBA ekvivalent ljudnivå under natten som är dimensionerande för detaljplanen. Denna ljudnivå motsvarar även ljudnivåerna för Zon A enligt Boverkets vägledning.

För att reducera ljudnivån, norr om planområdet, vid fasaderna mot Bygatan så att ljudnivån under natten från industriverksamheten inte överskrider 45 dBA erfordras bullerdämpande åtgärder på ett antal ljudkällor inom Munksjö Paper. Exploatören Tolust har klargjort för Ahlstrom-Munksjö att Tolust är villiga att genomföra och bekosta de åtgärder som krävs på Ahlstrom-Munksjö AB's anläggningar - inklusive att ombesörja inhämtande av bygglov och ev. andra tillstånd för att uppnå erforderlig bullerdämpning. Detta är något som Ahlström-Munksjö AB ställt sig positiva till genom en skrivelse signerat av Anna Bergquist, Executive Vice President, Strategy, Sustainability and Innovation, daterat 2018-09-18.

Övriga synpunkter hade med granskningsförslaget av kvarter 10 & 11 att göra och besvarades i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

Geoteknik

Mark- och miljödomstolen har 2017-04-27 beviljat tillstånd till stabiliserande åtgärder och flytande park i Munksjön inom Lappen 19 m.fl, etapp 3 (tidigare Lappen 17) och del av Torpa 2:1 i Jönköping. Domen har mål nr M 501-16 och hela ansökan och domen för vattenverksamhet finns som bilaga.

Risker

Riskanalysen är till granskningen av denna etappen uppdaterad och kommunen samt räddningstjänsten som varit med och granskat riskanalysen bedömer rapporten som tillräckligt utförlig för att det ska gå att bedöma att bebyggelse så nära den befintliga industrin är lämplig markanvändning. Det har identifierats ett antal riskkällor som har bedömts kunna påverka omgivningarna. Rekommenderade åtgärder har bland annat att göra med bostadshusens fasader, tak och fönster, ventilationsöppningar/luftintag, central avstängning och bestämmelser kring entréer. De rekommenderade åtgärderna som riskanalysen föreslår har kommunen skrivit in som planbestämmelser.

När rekommenderade åtgärderna har genomförts, bedöms det att det är möjligt att bygga inom det aktuella området eftersom de identifierade olycksfrekvenserna har bedömts som låga.

Riskanalysen är till granskningen av denna etappen uppdaterad och nu föreslås att skyddsåtgärder ska göras mot Vaggerydsgatan och Bygatan.

Risakanalysen är uppdaterad gällande insatstid för Räddningstjänsten. Gällande Barnarpsgatan så ansluter endast planområdet till denna gatan vid infarten till Bygatan, vilket medför att det inte är aktuellt med bestämmelser mot denna gatan.

Gällande fasad och fönsterklassning så har riskutredningen uppdaterats och kommunen och räddningstjänsten bedömer nu att det är fullt tillräckligt att fasaderna utförs i brandtekniskt klass A2 utmed Bygatan och Vaggerydsgatan. Fönster ska utföras i brandteknisk klass E30 utmed Bygatan och Vaggerydsgatan. Fönster får vara öppningsbara. Fasad och fönsterklassningen säkerställs genom planbestämmelser.

Kommunen är inte av samma uppfattning som Länsstyrelsen att gång och cykelväg skulle uppmuntra till stadigvarande vistelse längst med Bygatan och Vaggerydsgatan. Gång och cykelvägar har som avsikt att möjliggöra att människor på ett säkert, tryggt, snabbt och hållbart sätt kan transportera sig från punkt A till punkt B. Själva gång- och cykelvägen är inget som uppmuntrar till stadigvarande vistelse i sig på liknande sätt som en bilväg inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Eventuella transporter med farligt gods över ev ny bro bedömer varken kommunen eller räddningstjänsten som lämpligt och kommunen har rådighet över eventuella lösningar för att förhindra detta.

För att reducera riskerna relaterat till avåkning i området så har risakanalysen pekat ut ytor som ska förses med möblering i trafikmiljö som avgränsar mot torg och parkytor. Detta gäller också andra gator i området. Kommunen och räddningstjänsten anser inte att det är lämpligt att farligt gods skulle åka över en ev ny bro pga av både ny- och befintlig bostadsbebyggelse. Kommunen har även rådighet att reglera detta genom att sätta ett förbud för farligt gods över en ev bron.

Övriga synpunkter besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

Översvämning

För att klara framtidens klimatförändringar och undvika översvämningsskador ska nya områden runt Vättern, Rocksjön och Munksjön planeras för en vattennivå i dessa sjöar på minst + 90,3 meter över havet (enligt RH2000). Höjdsättning inom området kommer utföras så att bostädernas lägsta golvnivå hamnar på + 90,3 meter över havet. Även entré till garagedfarter kommer placeras på + 90,3 meter över havet, dock kommer källarplanet att befinna sig under + 90,3 meter över havet. Elcentraler och liknande får inte placeras i det underliggande garaget och fastighetsägaren bör se över skyddsåtgärderna för att skydda egendomen. Exempelvis att fastighetsägaren har egna flyttbara vallar att sätta upp vid oväder för att hindra vattnet från att rinna ner i garaget. I övrigt så befinner sig alla planerade tekniska anläggningar i området på + 90,3 meter över havet eller ovan denna nivå.

Gällande de befintliga kulturhistoriska byggnaderna så ska Snickeriet och Panncentralen golvnivån höjas till 90,3 meter över havet. Detta säkerställs genom en planbestämmelse. Säckfabriken är den byggnad som har den lägsta befintliga

golvnivån i området. En höjning av Säckfabrikens golv till + 90,3 meter över havet hade varit ett stort ingrepp på kulturhistorisk byggnad. Kommunen har gjort en avvägning mellan de kulturhistoriska intressena och ev översvämning och satt en planbestämmelse som medför att golvnivån på Säckfabriken ska höjas till + 90,1 meter över havet. Med bestämmelserna så klarar Säckfabriken högsta förutsägbara nivå för Munksjön inom en 100-årsperiod medan Snickeriet och Panncentralen klarar högsta förutsägbara nivå för Munksjön inom en 200-årsperiod. Vid beräkning av nivåerna har räknats med en 100-årsnivå i Vättern i kombination med stark nordlig vind och en landhöjning på 0,15 m per hundra år. Kajen i planområdet planeras efter en höjdsättning på 90,3, vilket medför att den utöver sin funktion som kaj även fungerar som en skyddsvall mot Munksjön.

Torgytan utanför Säckfabriken kommer att utformas som en yta som under extrema regn kommer att översvämmas för att minimera risken att vatten rinner in i byggnaden. Fastighetsägaren bör på grund av risken för översvämning se över vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera skada på fastighet och egendom om en sådan situation inträffar t ex vid garage. Dessa åtgärder kan exempelvis vara att ha egna skyddsvallar som tas fram och vid behov läggs framför garagenedfarterna och som kompletteras med någon typ av pumpanläggning. Även backventiler på avlopp i källarvåning är en möjlig åtgärd.

Utöver planbestämmelse om golvnivån så finns det även planbestämmelse gällande att takytor skall vara vegetationsklädda och kunna fördröja minst 10 mm av nederbörden vid enskilda regntillfällen. Samt en bestämmelse gällande att gårdsyta som får instängd lågpunkt ska utformas med en fördröjningsyta som kan ta omhand minst 10 m³ dagvatten för att minska konsekvenserna vid ett skyfall. Alternativet är att öppning skapas i byggnad eller skyddsåtgärder anordnas på fasad så att instängt vatten inte skadar byggnader.

Övriga synpunkter besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55.

Förorenade områden

Granskningshandlingen är kompletterad med en beskrivning om hur områdets lämplighet för angivet ändamål ska kunna garanteras, samt vilket åtgärdsalternativ som ska genomföras och hur de säkerställs.

Ett principbeslut från Länsstyrelsen (Länsstyrelsen 2009), anger att övertäckning av de förorenade fyllnadsmassorna genom höjning av marknivån med minst en meter kan vara en tillräcklig efterbehandlingsåtgärd. I arbetet med detaljplanen har det konstaterats att det finns områden som inte kan täckas över med en meter rena massor baserat på befintlig och planerad marknivå. I dessa fall ska man schakta bort förorenade massor så att det blir en meter ren jord ändå, om det inte bebyggs med tätt garage. Det gäller markområden i anslutning till två äldre byggnader (Säckfabriken och Panncentralen), parker, strandnära områden och mark under bostadshusen i kvarter 13, 14, 16 och 17. De tre äldre byggnaderna som lämnats kvar har beslutats att bevaras och ska renoveras och anslutas till gator och nya bostadshus. Byggnaderna ska inte bli bostadshus utan kommer användas för publik verksamhet och omgärdas av ett torg.

Med stöd av att människor sannolikt exponeras i väldigt liten utsträckning för

föroreningar i marken genom intag av växter, intag av jord, hudkontakt och inandning av damm är det Länsstyrelsen bedömning och rekommendation i miljötillståndet att låta de förorenade fyllnadsmassorna ligga kvar inom hela planområdet, Lappen 19. Torgytor kommer att delvis hårdgöras och parker och strandnära områden kommer att byggas upp från befintlig nivå med rena massor. Nya bostadshus kommer att grundläggas så att risk på kontakt med föroreningar i mark utesluts.

Det får inte finnas något ätbart planterat på allmän plats så som park och torgytor för att eliminera risken för att växtrötter hos planterade ätbara bär och växter kan komma i kontakt med förorenad mark. Odling får enbart ske på gårdar som är underbyggda med parkering, alternativt görs eventuella ordlingar eller planteringar i upphöjda bäddar..

Länsstyrelsen har i meddelande daterat 2013-06-24 angett att "Länsstyrelsen kommer också att medverka till att de detaljplaner som så småningom antas för fyllnadsområdet öster om den f.d. järnvägsrälsen (hela delområdet B) omfattas av generella restriktioner kring grävarbeten" (Länsstyrelsen 2013). Hälsoriskrapporten rekommenderas att sådana restriktioner enbart bör gälla vid schakt under marknivån +90,0 (RH2000).

Kvarlämnade föroreningar kan påverka inomhusluften negativt i form av ånginträngning av bl.a. PAH-Mochkvicksilver. Hälsoriskrapportens rekommendation är att befintliga byggnader (Säckfabriken och Panncentralen) samt byggnaderna i kvarter 13, 14, 16 och 17 förses med byggnadstekniska lösningar för att tillse att ångor från mark och grundvatten inte tränger in i byggnaderna. Förorenat byggnadsmaterial kan också orsaka förorening i inomhusluft vilket behöver beaktas i planering, projektering och utförande av byggnadstekniska åtgärder för att säkerställa en god inomhusmiljö. Detta ligger även i linje med Länsstyrelsens principbeslut. I övrigt kommer det Övergripande miljökontrollprogram (Sweco 2014) att tillämpas under byggskedet.

Gällande punktkällorna så har byggrätternas avgränsning vid källområde B2 ändrats. De två punktkällorna i området är markerade på plankartan och de omgärdas av egenskapsbestämmelser. Utöver det har plankartan en bestämmelse om startbesked för att marken inte bebyggs med angiven användning innan markföroreningar är avhjälpta och godkända av tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen). Bestämmelsen gäller hela planområdet. Det planerade åtgärdsalternativet är inkapsling. I första hand är det den som vidtar åtgärden som ansvarar för att vidta de försiktighetsmått som behövs för åtgärdens funktion över tid. Fastighetsägare, verksamhetsutövare eller annan part som är verksam på området är skyldig att följa de försiktighetsmått som finns för att säkerställa åtgärdens funktion.

Gällande den flytande ön så är kommunen av samma uppfattning som Länsstyrelsen att exploatören utför nödvändiga åtgärder för att minimera föroreningsspridning från det sedimentområde som omfattas av anläggandet, samt efterföljer villkoren i vattendomen med målnummer: M 501-16.

Övriga synpunkter hade med granskningsförslaget av kvarter 10 & 11 att göra och besvarades och tillgodosågs i samband med samrådsredogörelsen för Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv. 10 och 11), dnr: Stbn 2015:55

Strandskydd

Granskningshandlingen har kompletterats gällande vilka naturvärden på land som ligger inom de delar där strandskyddet avses upphävas samt på ett tydligare sätt beskrivit säkerställande av fri passage. Granskningshandlingen har även tydliggjort de motiven i enlighet med de särskilda skälen i miljöbalken som ligger bakom upphävandet av strandskyddet.

Åtgärder och verksamheter (släntförstärkning, anläggande av tryckbank, flytande park m.m.) som prövats inom ramen för tillståndet för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken i mål nr M 501-16 beskrivs och prövas inte i detaljplanen eftersom strandskyddet ska beaktas vid tillståndsprövningen.

”Enligt 7 kap. 16 § 2 p. miljöbalken gäller inte förbuden i 15 § samma kapitel verksamheter som omfattas av ett tillstånd enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av balken. Någon särskild strandskyddsdispens för den nu sökta verksamheten behövs därför inte för de åtgärder som omfattas av detta tillstånd.” (Utdrag ur dom i mål nr M 501-16.)

Övriga synpunkter

Planbestämmelser

Planbestämmelserna är omarbetade i granskningsförslaget och planbestämmelserna f3 och n1 från samrådsförslaget är strukna.

Åtgärder och verksamheter (släntförstärkning, anläggande av tryckbank, flytande park m.m.) har prövats inom ramen för tillståndet för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken i mål nr M 501-16.

Behovsbedömning

I enlighet med yttrandet så har detta beaktas.

16. Tekniska nämnden

Tekniska nämnden lämnar synpunktet 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 betongpontoner. 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 gummiasfalt. Underhållskostnad för konstgräs och gummiasfalt 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

Gällande trädens placering i gatusektionen så är några av gatusektionerna för smala för att det ska vara praktiskt genomförbart att placera samtliga träd 5 meter från fasad. Detta gör att på fåtalet gator kan träd komma att placeras på närmre avstånd vilket inte är optimalt beträffande trädens utrymme, varpå en anpassning i trädval kommer behövas vid detaljplanens genomförande. Trädens placering regleras dock inte i planen.

Synpunkter gällande tillgänglighet och drift av den flytande konstruktionen samt Munksjöstråket har beaktats i granskningsförslaget. Munksjöpromenaden planeras för en bredd om 5 meter där plats för snöröjningsfordon och visst snöupplag finns. Gällande den flytande parken förespråkar tekniska kontoret att den flytande konstruktionen inte snöröjs vintertid då användningen ej vänder sig till vinteraktiviteter. Om beslut tas om att den flytande parken ska driftas vintertid är det viktigt att förutom erforderliga lutningar på broarna och hållfasthet på konstruktionen att även broräcken som klarar påkörning finns

Gällande trafik på Munksjötorget så finns det en gata ner till torget i det nordöstra hörnet av torget för att boende ska ha möjlighet att angöra sin fastighet. Gatan

är dock avsedd att endast användas av biltrafik i begränsade fall för att undvika biltrafik på torget. Det finns också parkeringsgarage under fastigheten med infart från Bygatan och angöring kan också ske från innegården.

Beträffande höjdsättning vid Munksjötorget och Bygatan så har det inför granskningen tagits fram en ny förprojektering gällande höjdsättning för alla gator inom planområdet. I denna förprojektering så har befintliga byggnader beaktats.

Vid utbyggnad av allmän gata kommer befintliga anläggningar såsom vägen på Bygatan att behöva plockas bort.

Gällande punktkällorna så har byggrätternas avgränsning vid källområde B2 ändrats. De två punktkällorna i området, B1 och B2 är markerade på plankartan och de omgärdas av egenskapsbestämmelser. Utöver det så har plankartan en bestämmelse om startbesked för att marken inte ska bebyggas med angiven användning innan markföreningarna är avhjälpta och godkända av tillsynsmyndigheten. I detta fall så är det Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet och bestämmelsen gäller hela planområdet. Det valda åtgärdsalternativet för de båda punktkällorna är inkapsling. I första hand är det den som vidtar åtgärden som ansvarar för att vidta de försiktighetsmått som behövs för åtgärdens funktion över tid. Fastighetsägare, verksamhetsutövare eller annan part som är verksam på området är skyldig att följa de försiktighetsmått som finns för att säkerställa åtgärdens funktion

Kommentar

Park

Inför granskningsförslaget har en omarbetning av planförslaget genomförts och det har tillskapats mer parkmark än tidigare. Totalt föreslås nu 6100 kvm naturmark. 22 350 kvm parkmark, vilket även innefattar den flytande parken på 7900 kvm. Totalt blir det 400 lägenheter (etapp 1) och ca 1 200 lägenheter (etapp 2), vilket sammanlagt blir ca 1600 lägenheter i hela området. Beräknat på 1,8 boende per lägenhet så uppnår vi 9,87 kvm parkmark/naturmark i planen. Söder om Säckfabriken planläggs en yta som torg men avsikten är att det ska bli en grön torgyta. Med ytan söder om Säckfabriken inkluderat så uppnår vi 10,6 kvm parkmark/naturmark per person och andelen grönyta på 10 kvm per person enligt ramprogrammet.

Synpunkter gällande tillgänglighet och drift av den flytande parken har beaktats i granskningsförslaget. Ön och dess angoringsbroar kommer projekteras för servicefordon på ca 5-6 ton. Alla broar till ön går att dimensionera för servicefordon men rekommenderat ska minst 2 lämpliga broar för servicefordon erhållas.

Livslängdsgarantin på den flytande konstruktionen, material och utrustning har även det beaktats vid utformningen. Tjänstepersoner från tekniska kontoret har vid framtagandet av detaljplanen fått utförliga svar och beskrivningar av exploatören.

Flytande ön är uppbyggd av pontoner som är monterade med dragstag genom hela ön. Enskilda pontoner är svåra att byta utan repareras vid behov på plats.

Driften för parkerna i detaljplaneområdet får enligt Tekniska kontoret inte överskrida den mest skötselintensiva parkerna som man har idag, vilket tjänstepersoner

från tekniska kontoret som är med i arbetsgruppen för framtagandet av detaljplanen är medvetna om. Driftskostnader av den flytande konstruktionen har redovisats av Tolust, vilket tjänstepersoner från tekniska kontoret tagit del av.

Den flytande parken innehåller inte längre varken gummi-asfalt eller konstgräs.

Gällande lekplats på den flytande parken så är det inte aktuellt.. Då mer grönska anlagts på fastlandet kompletterar den flytande parken med ytor för dans och teater, musik och loungehäng. I de södra delarna av föreslagna (Lumpkungens park) som är den östra parken i området så planeras det däremot för en mellanstor lekplats.

I övrigt är de ändringar som har gjorts för att försöka tillmötesgå inkomna synpunkter även redovisade i planbeskrivningen under rubriken revideringar efter samråd.

Kommentar

Mark och exploatering

Till granskningsförslaget för denna etapp så har handlingar uppdateras så att kostnadsberäkningar går att göra.

Inför granskningsförslaget så har en omarbetning av planförslaget genomförts och det har tillskapats mer parkmark än tidigare. Totalt blir det nu 6100 kvm naturmark. 22 350 kvm parkmark, vilket även innefattar den flytande parken på 7900 kvm. Utöver park och naturmarken så finns det ca 9100 kvm torgyta och ca 8850 kvm kajstråk som går att använda som aktivitetsytor.

I övrigt är de ändringar som har utförts för att försöka tillmötesgå inkomna synpunkter redovisade i planbeskrivningen under rubriken revideringar efter samråd.

17. Sveriges Geotekniska Institut (SGI)

I översänt underlag finns ett flertal geotekniska utredningar utförda i området. För området i fråga är det enbart ovanstående utredning från SWECO daterad 2016-01-15 som SGI anser är relevant vid vår bedömning av stabilitetsförhållanden för planförslaget. Övriga har utförts för intilliggande områden eller i annat syfte.

Detaljeringsnivån på utförd geoteknisk utredning [2], uppfyller till viss del detaljerad utredning och har i huvudsak utförts för att studera stabiliteten i planområdet södra del där en omfattande stabilitetshöjande åtgärd föreslås. För att utredningen ska anses detaljerad krävs det mätningar av portryck och kompletterande beräkningar utförda med kombinerad analys. Vi noterar dessutom att det i utredningen hänvisas till Skredkommissionens rapport 3:95, vid valet av erforderliga säkerhetsfaktorer. SGI vill upplysa att det sedan ett par år tillbaka är Eurokod, med tillhörande tillämpnings dokument (TD), som är styrande. Således bör det i utredning hänvisas till aktuellt regelverk IEG TD 4:2010 alternativt 6:2008. För utredningen som sådan medför övergången till Eurokod inga stora förändringar enbart att säkerhetsnivån i kombinerad analys förändrats något.

Utredningen [2] visar att stabiliteten för befintliga förhållanden, i odränerad analys, inte är tillfredställande. För att uppnå en tillfredställande stabiliteten föreslås en

omfattande tryckbank som stabilitetshöjande åtgärd. Utförda beräkningar visar att åtgärden medför en förbättring av stabiliteten som i odränerad analys överstiger $F_c=1,5$, vilket är den nedre gränsen i intervallet för erforderlig säkerhetsfaktor. Utredningen saknar dock en värdering av gynnsamma och icke gynnsamma faktorer som påverkar valet av säkerhetsnivå. Dessutom en tydlig beskrivning hur erforderlig säkerhetsnivå påverkas av dessa faktorer. Beräkningar i kombinerad analys saknas. Avsaknaden av beräkningar i kombinerad analys innebär att det är oklart om föreslagen åtgärd medför en tillfredställande stabilitet. Detta eftersom beräkningsresultat från både odränerad och kombinerad ska värderas i utredningen.

Vidare har utvärdering av hållfasthetsparametrar utförts på ett sätt som vi anser inte överensstämmer med gällande praxis. Vald odränerad skjuvhållfasthet ligger i överkant på samtliga resultat och stöds enbart av en vingsondering. Motiveringen till detta är mycket kortfattad och det saknas en beskrivning varför merparten av resultaten från sonderingar och in situ-försök inte värderas i bedömningen. För att motivera vald hållfasthet ser SGI att det antingen krävs ytterligare resultat som stödjer aktuell slutsats eller en justering av vald hållfasthet så att den stöds av befintliga resultat.

Slutligen noterar SGI att det för givet planändamål inte har utförts någon stabilitetsanalys. Området längst i norr har från geoteknisk säkerhetssynvinkel inte utretts i den omfattning som krävs för att klarlägga stabilitetsförhållandena för planen med givet planändamål. SGI förutsätter att detta sker i det fortsatta planarbetet. Arbetet utförs med fördel enligt IEG TD 4:2010 eller 6:2008, minst detaljerad utredning. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planen.

Sammanfattningsvis anser SGI att stabilitetsförhållandena inte har utretts i tillräcklig omfattning och att detta sker i det fortsatta planarbetet med ovanstående synpunkter som stöd.

Kommentar

Gällande geoteknik så har Mark- och miljödomstolen i Växjö Tingsrätt villkorat och lämnat tillstånd på de åtgärder och verksamheter (släntförstärkning, anläggande av erosionsskydd, tryckbank, bakåtförankrad spontkaj, stabilisera strandlinjen flytande park m.m.) i dom med mål nr: 501-16 enligt 11 kap. Miljöbalken för verksamhet i Munksjön, Jönköpings kommun.

Sammanfattning

Efter samrådet har bebyggelsestrukturen omarbetats för att tillskapa mer parkmark i området.

Vid kvarter 14 har delar av kvarteret tagits bort för att möjliggöra etablerandet av en ny mindre park, Säckparken. Kopplingen mellan Östra Torpagatan, torget och de kulturhistoriska byggnaderna var tidigare inte så tydlig. Avskärningen bidrar till att synliggöra torget och att en tydligare koppling skapas mellan Östra Torpagatan, torget och de kulturhistoriska byggnaderna för besökare. I och med avskärningen av byggnaden så skapas ett siktstråk som sträcker sig längs med Säckfabrikens gavelfasader med tillhörande skärmtak. I förlängningen av siktstråken finns Munksjötornet och Kristine kyrka på andra sidan Munksjön som fond.

Gatorna i området har blivit smalare till förmån för mer parkmark och bättre lutning på parkerna för att göra dem mer användbara. I samrådsförslaget så var parken i öster, Lumpkungens park, planlagd som Torg och skisserna från samrådet visade en relativt hårdgjord yta. I granskningsförslaget är ytan planlagt som park och ambitionen är att skapa en större plan parkyta på platsen. Delar av bebyggelsen vid kvarter 16 och 17 tillsammans med gatan är indragna för att möjliggöra att mer parkyta skapas och för att punktällan B2 inte ska överbyggas.

De två tornhusen som i samrådsförslaget tidigare fanns på södra delen av kvarter 13 och kvarter 16 har fått en ny placering på kvarter 16 och kvarter 17. Syftet med ny placering är att ha en lägre bebyggelse mot parken i söder och markera avslutet på Östra Torpagatan.

Det har blivit parkeringsgarage under alla kvarter.

Med den struktur som presenterades i samrådsförslaget så visade det sig att det var svårt att klara bullernivåerna och kravet på tysta gårdar, vilket uppmärksammandes i samrådsyttrandena. I utbyggnadsplanerna för omvandlingen av området söder om Munksjön diskuteras ett förslag på en ny eventuell broförbindelse över Munksjön. Till största del beror svårigheterna att klara bullret på en eventuell ny bro med tillhörande trafikmängd.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson

Planchef

Joel Johansson

Planarkitekt