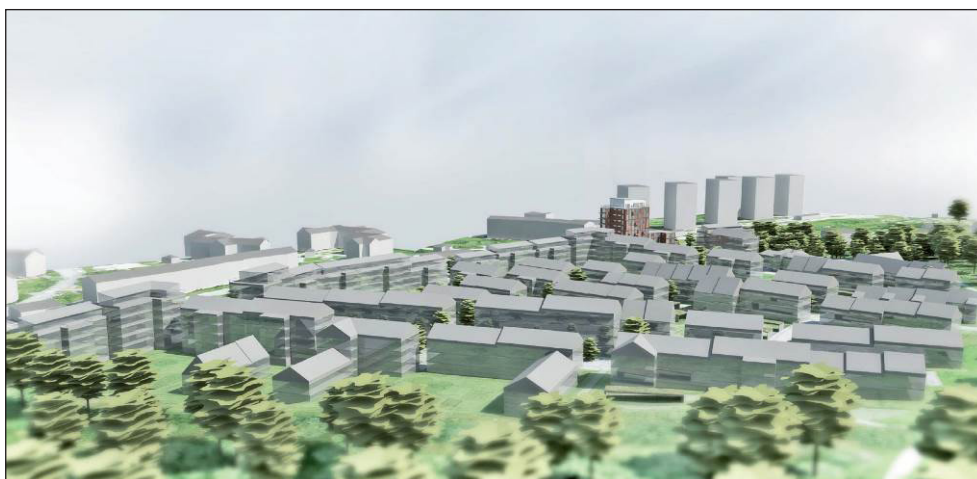




Planområdet från väster.
Illustration: Alma arkitekter

Detaljplan för bostäder på
Del av Vingpennan 1 m.fl. (etapp 5)
Kungsängen Jönköpings kommun

Behovsbedömning

Bedömning av miljöpåverkan

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB för planer och program) enligt PBL 5:10 och MB 6:11-18 skall upprättas om kommande detaljplaners genomförande kan antas medförande en betydande miljöpåverkan. För att klarlägga om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan behöver en s.k. behovsbedömning göras. Fördjupat beslutsunderlag återfinns i planbeskrivningen under rubriken ”Konsekvensbeskrivning”.

Bedömningen gäller hela planområdet i den omfattning som var föremål för samråd 2013 varav nu aktuellt detaljplaneförslag i etapp 5 är en mindre del.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB för planer och program) enligt PBL 5:18 och MB 6:11-18 skall upprättas om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att klarlägga om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan behöver en s.k. behovsbedömning göras.

Vi bedömer utifrån dagens värderingar och kunskapsnivå att planerade förändringar endast täcker ett mindre område på lokal nivå som sammantaget inte ger någon betydande påverkan på miljön. Därmed behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt Miljöbalken upprättas.

Skälen till denna bedömning kan läsas under rubriken Konsekvensbeskrivning.

Platsens förutsättningar

Aktuellt planområde i denna etapp är i gällande detaljplan huvudsakligen planlagt för så kallat allmänt ändamål, en beteckning som inte används längre, men som när planen fastställdes innebar exempelvis skolverksamhet. Övriga delar av området är planlagt som park, gata och järnvägsändamål. Den mark som kommer att exploateras för bostäder är idag huvudsakligen en grus- och gräsyta som sluttar mot norr. Där Kungsängsskolan legat finns rester av hårdgjorda ytor, men i övrigt är området öppet förutom några enstaka lövträd, som saknar högt naturvärde.

Det finns inga kända nyckelbiotoper inom området. Inga miljökvalitetsnormer kommer att överskridas.

Jönköpings läns museum har genomfört en arkeologisk utredning, inom hela Kungsängen. Sökschaktningen som genomfördes i samband med utredningen resulterade i att boplatsslämningar av förhistorisk karaktär påträffades i västra delen. Eftersom ingrepp inte kan undvikas föreslås vidare utredning genom arkeologisk förundersökning i samband med fortsatt planläggning.

Den arkeologiska undersökningen för exploateringsområdet utfördes i enlighet med krav från länsstyrelsen. Undersökningen i fält avslutades 2016-10-17. Ur denna framkom att det inte föreligger några hinder för påbörja exploatering.

Kungsängen gränsar i söder, öster och väster till Bondbergets naturreservat som också är Natura 2000-område. De träd som står nära gränsen kan därför inte tas bort. Hänsyn skall tas till trädens höjd och kronutbredning och den skugga de ger inom området.

Planens styrande egenskaper

Kungsängen i sin helhet omfattar ca 7,8 ha. När området är fullbebyggt kan hela Kungsängen komma att bebyggas med knappt 700 bostäder fördelat på olika bostadstyper och upplåtelseformer. Förutom bostäder planeras förskola och kommersiell service, företrädesvis i områdets nordöstra del. Större delen av gatunätet inom området planläggs som allmän plats.

Nu aktuellt planförslag i etapp 5 inrymmer ca 150 bostäder i flerbostadshus av varierande höjd. Planen inrymmer även möjlighet till service och handel (centrumverksamhet). Planförslaget anger placering av bebyggelsen inom kvarteren och byggrätternas begränsning i höjdded. Ett antal utformningsbestämmelser används för att säkerställa områdets karaktärsskapande arkitektur, exempelvis genom takens utformning och takfall.

Planens tänkbara effekter

En exploatering av området kommer främst att leda till att det nu öppna landskapet förändras. Delar av den mark som idag är gräsytor övergår till att bli bostadsbebyggelse med relativt tät exploatering. Jordmassor kommer att omfördelas genom schaktning och utfyllnad inom bostadskvarteren och för gatuutbyggnad. Närbelägna naturområden berörs endast marginellt eftersom andra etapper ligger mellan etapp 5 och naturmarken.

Genom en utbyggnad i enlighet med planförslaget ges ca 150 hushåll, och på sikt upp till 700, möjlighet till bosättning i ett naturnära läge relativt nära Jönköpings centrum.

Baserat på ett antagande att varje bostad alstrar fyra fordonsrörelser per dygn beräknas trafiken, när hela Kungsängen är bebyggt med knappt 700 bostäder, öka med ca 2 800 fordonsrörelser per dygn.

Nu aktuellt planförslag i etapp 5 alstrar dock bara ca 600 fordonsrörelser per dygn. Målsättningen är att inom området minimera användandet av egen bil genom medveten planering för att underlätta transporter till fots, med cykel och kollektivtrafik. Särskilda platser i attraktiva lägen ska också avsättas för fordon ingående i en bilpool.

Påverkan på det omgivande gatu- och vägnätet och eventuella åtgärder i syfte att hantera denna påverkan redovisas i de trafikutredningar som tagits fram parallellt med planarbetet 2012 och 2014.

Ekhagens trafikplats har simulerats för ett nollalternativ och för ett framtida scenario där tillkommande trafik från de planerade bostadsexploateringarna Södra Ekhagen och Kungsängen har lagts till den befintliga trafiken. Scenarierna har studerats i rusningstrafik under maxtimmen under för- och eftermiddag. Resultatet visar att Ekhagsmotet redan idag har kapacitetsbrist och under rusningstid uppstår långa köer, främst på infarten från Nässjövägen.

Kapacitetstaket har alltså överskridits på infarten från Nässjövägen under eftermiddagens maxtimme redan i nollalternativet. Ökningen med 4 under förmiddagen respektive 19 fordon under eftermiddagen per timme på Nässjövägen som uppskattas tillkomma på grund av utbyggnaden har bara marginell betydelse för den redan besvärliga kösituationen. De andra infarterna kan ta emot den tillkommande trafiken utan att riskera överskrida kapacitetstaket.

De längsta köerna är det för bilisterna på Nässjövägen men den största skillnaden i väntetid i bilkö beräknas vara för bilisterna på Ekhagsringen i norrgående riktning. Fördröjningen beräknas bli 20-40 sekunder per fordon. I de övriga relationerna är skillnaden i medelrestid marginell. De varierar mellan 1-9 sekunder per fordon och de flesta får 2-3 sekunders restidsökning.

En begränsning i en modellsimulering med ett begränsat vägnät är att vid höga belastningar på Ekhagsmotet väljer trafikanterna andra vägar eller annan tidpunkt eller annat färdssätt eller kanske att inte åka alls, vilket gör att konsekvenserna inte blir så illa som simuleringen visar. För att fånga dessa dynamiska effekter behövs en stadsomfattande trafikmodell.

Frågan är hur stor olägenhet, d.v.s. hur långa köer, som man kan acceptera på anslutande vägar till Ekhagsmotet. Att förtäta städer i kollektivtrafikgynnsamma lägen ökar trycket på trafiksystemet vilket kan leda till ett förändrat beteende hos bilisterna mot mer hållbara transportsätt, att gå, cykla eller åka kollektivt istället. Det kan också leda till att man i högre grad väljer att samåka. I Kungsängen är kommunens intentioner just att påverka de boende genom att erbjuda mer hållbara alternativ. Det finns dock en gräns för hur långa köer man kan acceptera, trafiksäkerheten får aldrig äventyras genom att köer växer ut från avfartsramperna till E4:an.

Kungsängens läge nära Jönköpingsbanan, Kungsängsvägen och E4 innebär att de bostäder som ligger längst norrut kommer utsättas för trafikbuller över Boverkets riktvärden vid nybyggnation. Genom bebyggelsens placering och disposition skärmas trafikbullret för övrig bebyggelse och tysta gårdssidor kan åstadkommas. Kungsängens läge relativt nära stadens centrum, till lokal service, samt till god kollektivtrafik innebär också att området trots de beräknade trafikbullernivåerna bedöms kunna bebyggas med bostäder.

Huvudprincipen för kvarteren i norr är att byggnaderna placeras så att lägenheterna är genomgående och att en tyst sida kan åstadkommas på gårdssidan. För aktuell planetapp 5 berörs byggnadskropparna närmast Kungsängsvägen i kvarter B, där bostäderna kan komma att utsättas för ekvivalent trafikbuller mellan 60 och 65 dB(A) år 2030.

På delar av planområdet som överskrider 60 dB (A)ekv vid fasad avseende trafikbuller krävs att ljudklass C (<30dB(A)ekv, 45dB(A)max) skall uppnås inomhus i lägenheterna med stängda fönster. Minst hälften av bostadsrummen eller samtliga sovrum skall vändas mot tyst eller luddämpad gårdssida.

Tillgång till en skyddad gemensam uteplats som uppfyller ljudklass C (<50 dB(A)ekv, 70 dB(A)max) avseende trafikbuller skall finnas inom fastigheten.

Samtliga sovrum skall ges en luddämpad vädringsmöjlighet avseende trafikbuller, där bullernivån är lägre än 60 dB(A)ekv innanför öppet vädringsfönster alternativt att en luddämpad vädringsmöjlighet anordnas mot en max 2/3 inglasad balkong och då klara 60 dB(A)ekv.

På delar av planområdet som överskrider 65 dB (A)ekv vid fasad avseende trafikbuller krävs dessutom att ljudklass B (<26dB(A)ekv) avseende trafikbuller skall uppnås inomhus med stängda fönster. Dessutom skall samtliga sovrum vara vända mot tyst eller luddämpad gårdssida och ha luddämpad vädringsmöjlighet avseende trafikbuller, där bullernivån är lägre än 60 dB(A)ekv innanför öppet vädringsfönster alternativt att en luddämpad vädringsmöjlighet anordnas mot en max 2/3 inglasad balkong och då klara 60 dB(A)ekv. Tillgång till en skyddad gemensam uteplats som uppfyller ljudklass Bute (<47dB(A)ekv, 62 dB(A)max) avseende trafikbuller skall finnas inom fastigheten.

Sammanvägd behovsbedömning

Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen bedöms innebära på miljön redovisas i planbeskrivningen under rubriken ”Planens konsekvenser” samt sammanfattas ovan. Kommunen bedömer utifrån dagens värderingar och kunskapsnivå att genomförandet av planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i PBL. Därmed behöver en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt Miljöbalken inte upprättas.

Vi har istället valt att integrera miljöfrågorna i detaljplaneprocessen genom att beskriva relevanta problem i planbeskrivningen och dess konsekvensbeskrivning. Den ordinarie detaljplaneprocessen innebär att berörd allmänhet, föreningar och myndigheter får insyn och påverkansmöjlighet vid flera tillfällen under ärendets gång. Hur synpunkterna beaktas sammanfattas i ordinarie samrådsredogörelser och utlåtanden. I detaljplaneprocessen är ambitionen att minimera projektets negativa påverkan på miljön. Eventuella behov av skyddsåtgärder föreskrivs som planbestämmelser eller i avtal och följs upp i bygglövet.

Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen bedöms innebära på miljön redovisas i planbeskrivningen till aktuell planetapp 5. Kommunen bedömer utifrån dagens värderingar och kunskapsnivå att genomförandet av denna utbyggnad inte ger någon betydande påverkan på miljön. Därmed behöver en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt Miljöbalken inte upprättas.