

Nina Hannula
planarkitekt

Detaljplan för
KNEKTEN 16 M FL
i Värnamo stad

Dnr 04.1497.211

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

ALLMÄNT

Detaljplan för Knekten 16 m fl i Värnamo stad har varit utställd för granskning enligt PBL 5 kap §23, under tiden 30 juni – 15 augusti 2008. Handlingarna har varit uppsatta i Stadshusets foajé, på Miljö- och stadsbyggnadskontoret samt Värnamo huvudbibliotek. De har även funnits tillgängliga på Vårnabiblioteket, sjukhusbiblioteket, bokbussen, servicekontoret i Rydaholm (biblioteksfilialen) samt på kommunens hemsida.

Fem yttranden utan erinringar och tre yttranden med erinringar har kommit in. Dessa kommenteras nedan.

YTTRANDEN UTAN ERINRINGAR

- Länsstyrelsen i Jönköpings län
- Banverket, Expertstöd Samhälle
- Kommunstyrelsen
- Fritidsnämnden
- Tekniska nämnden

YTTRANDEN MED ERINRINGAR

Värnet 1 – Göte och Margareta Svensson

- Problemet med in- och utfarter bör genomarbetas. Det är trångt redan med dagens trafikflöde Magasinsgatan - Postgatan. Oklart trafikflöde mot Lagastigen.

Kommentarer

- I samband med att planen har upprättats har tekniska kontoret tittat på trafiksituationen. Man har sagt att föreslagna in- och utfarter är tveksamma ur trafiksäkerhetssynpunkt, men att bättre alternativa lösningar saknas under rådande förutsättningar. Utformningen av det befintliga gatunätet bedöms klara den ökade trafikbelastning som verksamheterna i det nya planområdet medför. I dagsläget avses därför inga förändringar i befintligt gatunät ske.

Centerpartiet

- Det är viktigt att kommunen bevakar vad som sker med Knekten 14, vilken skulle kunna ingå i en utvecklingsplan för hela området. Detta kan lösa vissa av de utfarts- och utvecklingsmöjligheter som behövs i området.

Kommentarer

- Frågan har diskuterats politiskt och kommunen bevakar redan idag vad som sker med övriga fastigheter i kvarteret.

Socialdemokraterna

- Det är av vikt att bevara byggnadens exteriör och att dokumentera tidigare industriverksamhet.
- Utbildningsdelen av verksamheten ska prioriteras. "Centrum, ej hotell" är en relevant beteckning på byggrätten.
- Planen brister i tillgång på rekreationsytor. Fler gröna ytor måste finnas. I yttrandet i mars föreslogs gräsbevuxet tak. Text bör finnas med i planen.
- Cykelparkeringen är inte tillfredsställande beskriven, heller inte angöringen för kollektivtrafiken. Biltrafik ska separeras från utbildningsområdet. Trafiklösningen är inte bra, vilket också tekniska nämnden påpekat. En alternativ plan bör finnas för kommande behov.
- Områdets stråk måste innebära att det blir naturliga kopplingar till omgivande samhälle. Planen beskriver närheten till stationen, centrumhandeln, folkhögskolan mm. Komplettera med tydlig markering av stråk så att man direkt tänker samman husets verksamhet och samhället i övrigt (dvs även kommunikationsstråk och bostäder).
- Det är positivt att planen kompletteras med en bestämmelse om att bygglov inte får ges förrän erforderlig sanering/efterbehandling är genomförd.

Kommentarer

- Byggnadens yttre karaktär kommer i möjligaste mån att behållas.
- Planen har idag stora bebyggda ytor och en mager utemiljö. Det kan vara svårt att ta i anspråk några större ytor för gröna utemiljöer, men texten i planbeskrivningen kompletteras, beträffande vikten av grönytor i närmiljön.
- Texten ang trafiksituationen kompletteras i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med en översiktlig karta som visar de stråk som berör planområdet.

MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen
augusti 2008


Birgit Johansson
planchef

PLANBESKRIVNING

INNEHÅLL

HANDLINGAR	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
FÖRENLIGT MED 3 OCH 5 KAP I MB	3
PLANDATA	4
Läge, areal och markägförhållanden	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
Översiktsplan för Värnamo kommun	4
Detaljplaner	5
Program för planområdet	5
Miljökonsekvenser	5
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH MÖJLIGA KONSEKVENSER	6
NATUR, GEOTEKNIK OCH KULTUR	6
Mark och vegetation	6
Vatten och strandskydd	6
Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden	6
Kulturvärden och fornlämningar	7
BEBYGGELSEOMRÅDEN	7
Bostäder	7
Arbetsplatser, övrig bebyggelse	7
Offentlig service	7
Kommersiell service	8
Tillgänglighet	8
Byggnadskultur och gestaltning	10
Användningsbestämmelser	10
Egenskapsbestämmelser	11
FRIYTOR	12
Lek och rekreation	12
GATOR OCH TRAFIK	12
Gatunät	12
Gång- cykel- och mopedtrafik	13

Kollektivtrafik	14
Parkering.....	14
Varumottagning	14
 STÖRNINGAR, HÄLSA OCH SÄKERHET	15
Föroreningar	15
Buller och trafik	17
Vibrationer.....	19
Radon	19
Farligt gods och kemikaliehantering	19
Risker.....	20
 TEKNISK FÖRSÖRJNING	21
El, tele och ledningar.....	21
Vatten, avlopp och dagvatten	21
Uppvärmning och energi	22
Avfall	22
 MILJÖKVALITETSNORMER	22
 MILJÖMÅL	23
 ADMINISTRATIVA FRÅGOR	23
Genomförandetid	23
Upphävande av fastighetsplan	23

DETALJPLAN FÖR **KNEKTEN 16** M FL
VÄRNAMO STAD

Dnr 04.1497.211

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Utlåtande efter utställning
- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustration
- Genomförandebeskrivning
- Parkeringsutredning (bilaga)

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för nya verksamheter på fastigheten Knekten 16 samt delar av fastigheten Värnamo 15:5. Knekten 16 utgörs idag av en nedlagd gummifabrik. Områdets centrala läge motiverar att fabriken får en ny användning som är mer lämplig för platsen. Detaljplanen syftar till att skapa ett centrumkomplement, innefattande högskola samt annan offentlig service. Hotell får dock inte inredas. Området ska även kunna utgöra en ny samlingsplats i staden. Uttrycket "centrumkomplement" fungerar som ledord för den kommande verksamheten.

FÖRENLIGT MED 3 OCH 5 KAP I MB

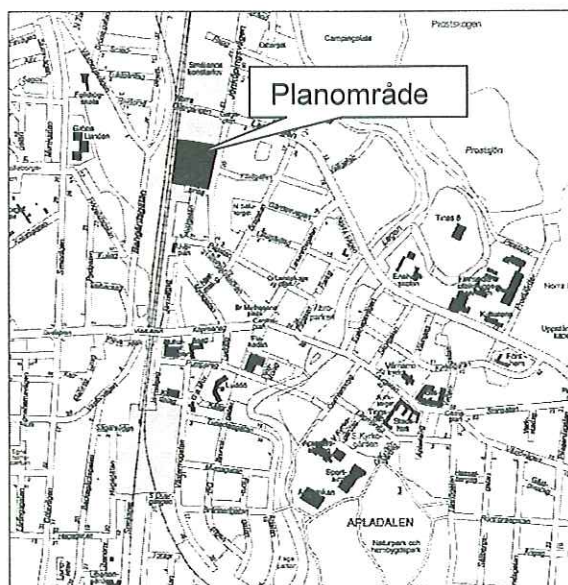
Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens tredje och femte kapitel. Miljöbalkens tredje kapitel behandlar de grundläggande hushållningsbestämmelserna för mark och vattenområden. Den tänkta markanvändningen bedöms medföra en god hushållning av naturresurser från allmän synpunkt. Den tänkta markanvändningen medför inte heller att miljökvalitetsnormer enligt femte kapitlet överträds, eller att människor utsätts för varaktig störning.

PLANDATA

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget mellan bangården och Jönköpingsvägen i Värnamo stad. Området gränsar i norr mot Lagastigen och i söder mot Magasinsgatan och består av fastigheten Knekten 16 samt delar av Värnamo 15:5. Planförslaget omfattar totalt c:a 13.400 m².

Försäljning av fastigheten Knekten 16 har nu skett till Värnamo kommun. Värnamo 15:5 ägs av Jernhusen. Infartsvägen till detaljplanens parkeringsområde berör även Knekten 15 som ägs av Corallen i Värnamo AB.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan för Värnamo kommun

En kommunomfattande översiktsplanen för Värnamo kommun antogs av kommunfullmäktige i mars 2002 och en fördjupning av översiktsplanen för delen Värnamo stad antogs i mars 2006. Det berörda planområdet är tidigare utpekade som ett riskområde med avseende på ev. markföroreningar. (Utredningar under 2007 har inte visat på några omfattande miljöproblem.)

I översiktsplanen anges inga styrande föreskrifter angående markanvändningen. Enligt kommunala planeringsstrategier gäller att "Det är en strävan att befintliga anläggningar, med mindre god lokalisering ur säkerhetssynpunkt, på sikt utlokaliseras till säkrare platser".

Detaljplaner

Det aktuella området regleras av fem äldre detaljplaner:

(F03) Stadsplan över Värnamo stad, fastställd 1903.

(F19) Förslag till ändring av gällande stadsplan för kvarteret Knekten, fastställd 1934.

(F42) Del av kvarteret Knekten, fastställd 1942.

(F47) Förslag till ändring av stadsplan för del av kvarteret Knekten, fastställd 1945.

(F73) Förslag till ändring av stadsplan för del av Kvarteret Knekten, fastställd 1952.

Detaljplanerna reglerar markens användning till industriella anläggningar, med tillägget att bostäder inte får uppföras i större utsträckning än vad som krävs för anläggningarnas bevakning. De äldre detaljplanerna bedöms successivt ha mist sin funktion, bl.a. eftersom det har visat sig inte vara lämpligt att placera industriella anläggningar så centralt i staden.

Program för planområdet

Ett planprogram togs fram för planområdet 2005, där förslag gavs på tänkbar användning av området. Planprogrammet var ute på samråd under tiden 21 februari – 8 april 2005. Intentionerna från programskedet har i stort sett följt med till framtagandet av denna detaljplan. Efter programskedet har planområdet kommit att utökas något för att täcka in behovet av parkeringsplatser.

Miljökonsekvenser

Vid upprättande av detaljplaner ska det göras en behovsbedömning som visar om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet blir planen föremål för en närmare miljöbedömning, varvid en miljökonsekvensbeskrivning/MKB upprättas enligt Plan- och bygglagen. En MKB upprättas om detaljplanen medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser.

Sammanfattande bedömning (från behovsbedömning november 2007)

Platsens förutsättningar: Området innefattar idag en nedlagd industrimiljö (gummitillverkning) med stora bebyggda ytor och en torftig utemiljö. För att kunna skapa förutsättningar för helt nya verksamheter krävs stora ombyggnader och arbete med parkeringsfrågor och utemiljö.

Platsens styrande egenskaper: Planförslaget innebär att området tas i anspråk för centrumverksamheter och skola (efter att behovsbedömningen gjordes, slopades möjligheten att inrätta studentbostäder). Detta i sin tur innebär ett större parkeringsplatsbehov än idag. Att lösa p-platsbehovet på järnvägsmark är bättre än dagens alternativ, där man parkerar öster om Jönköpingsvägen, på Väktaren 24. (På denna fastighet förordar kommunen istället att nya bostäder etableras.) Planen begränsar inte handlingsutrymmet för att hantera miljöproblem i andra beslut eller planer.

Planens tänkbara effekter och konsekvenser: En ny användning av fastigheten för icke-industriellt ändamål kommer att förändra stadsmiljön på ett positivt sätt.

Järnvägsmark införlivas med Knekten 16, p g a att parkeringsfrågorna löses på denna mark. En negativ effekt av planen är att trafikmatningen, främst till Lagastigen, ökar. Gatan är redan idag hårt belastad. Den totala effekten av trafikökningen beräknas emellertid inte bli så stor att några miljökvalitetsnormer överskrids eller att risker för människors hälsa och säkerhet uppkommer.

Planens genomförande bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan eller att miljökvalitetsnormerna överskrids. Någon fristående miljökonsekvensbeskrivning kommer inte att upprättas, utan konsekvenserna för miljön redovisas i föreliggande planbeskrivning. Bedömningen grundas på de kriterier som finns i bilaga 4 i "Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar" samt 3 och 5 kap i Miljöbalken.

Utifrån gjord behovsbedömning kommer följande frågor att studeras vidare i projekterings- och bygglovsskedet:

- Föroreningar i byggnaden - frågan är under utredning.
- Trafikmiljö och trafikströmmar tydliggörs genom skisser etc.
- Buller och vibrationer. För viss verksamhet kan det t.ex. bli aktuellt att isolera fönster, så att ljudnivån inomhus minskar.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH MÖJLIGA KONSEKVENSER

NATUR, GEOTEKNIK OCH KULTUR

Mark och vegetation

Markytan inom området ligger på nivåer mellan ca +156 respektive +160 m.ö.h. Den lägre nivån återfinns i öster vid Jönköpingsvägen och den högre nivån i väster invid järnvägen. Nivåskillnaden löper i nord-sydlig riktning genom hela fastigheten. Vegetationen består av lägre barrväxter samt ett fåtal lövträd. I närområdet finns tomtmark, villaträdgårdar och förgårdsmark till offentliga byggnader. Närmaste större sammanhängande grönområde finns utmed Lagan och vid skogen norr om Prostsjön, c:a 400 m nordost om planområdet.

Vatten och strandskydd

Planområdet ligger inom det yttre skyddsområdet för kommunal grundvattentäkt i Ljusseveka.

F.d. Mejeriets vattentäkt på grannfastigheten Knekten 14 har inte varit i bruk på ett tiotal år och vattenskyddsområdet avvecklades 2007-11-29.

Närmaste vattenområden är Lagan samt Prostsjön, c:a 400 meter nordost om planområdet.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Den högsta punkten inom planområdet ligger i nordväst och marken sluttar med någon meters höjdskillnad mot söder och öster. De översta marklagren består av fyllning med grövre jordfraktioner (sand, grus, sten) ner till 1,5-3 m djup.

Därunder återfinns naturlig sand/isälvsediment ner till åtminstone 4-5 m djup,

sedan troligen morän och därefter berg. På vissa ställen kan de relativt genomsläppliga sandlagren nå direkt ner till berget.

Grundvattennivån ligger djupt, på mer än 10-12 m djup. Marknivån är belägen c:a 15 m över Lagan som ligger 400-500 m från planområdet. Detta innebär bl.a. att ev. föroreningars transporthastighet i horisontalled är låg, tills dess att föroreningarna träffar på grundvattenytan. Grundvattenflödet förväntas huvudsakligen vara riktat åt öster.

Kulturvärden och fornlämningar

Fastigheten inventerades 1995 av Länsstyrelsen inom projektet Kulturhistoriska Industrimiljöer i Jönköpings län. Vid inventeringen bedömdes byggnaderna efter en tregradig skala. Gummifabriken klassades som klass 2, d.v.s. att det inte finns några särskilt intressanta värden. Omdömet är baserat på att interiörer har genomgått relativt omfattande förändringar och även exteriören har förändrats kraftigt, till följd av flera ombyggnader. Den moderna produktionen avvek betydligt från den tidiga tillverkningen. Inga fornlämningar finns registrerade på tomten.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Bostäder

Idag finns bostäder i direkt anslutning till planområdet, längs med Jönköpingsvägen. I kvarteret Posten, söder om Knekten, finns flerbostadshus. På motsatt sida av vägen finns ett flerbostadshus och ett mindre bostadshus. Inom planområdet finns idag inga bostäder.

Förändringar

Detaljplanen kommer inte att tillåta bostäder.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Planområdet ligger centralt i Värnamo och många arbetsplatser i tätorten ligger inom gångavstånd. Bland större arbetsgivare återfinns Värnamo kommun samt Värnamo sjukhus. Omvandlingen av Knekten 16 till att inrymma diverse centrumverksamheter medverkar till att skapa nya arbetsplatser.

Offentlig service

En del av Värnamos offentliga service ligger i närheten av planområdet. Biblioteket ligger c:a 500 meter från fastigheten och

Arbetsförmedlingen finns inrymd i köpcentrat Flanaden, c:a 600 m från planområdets sydöstra hörn. I närområdet finns även ett antal sociala serviceinrättningar. Inom en radie av en km finns apotek, vård- och undervisningslokaler, såsom Enehagsskolan, Finnvedens Gymnasium, Värnamo Folkhögskola samt John Bauergymnasiet. Närmaste daghem finns i Allianskyrkan samt Ängens daghem, c:a 500 m från fastigheten. Ett antal av



Illustration, interiör. MA ark.

Värnamos kyrkolokaler ligger i närheten av fastigheten. Närmast ligger Allianskyrkan intill Knekten 16 samt Katolska kyrkan ett par hundra meter längre norrut, utmed Jönköpingsvägen.

Förändringar

Detaljplanen kommer att göra det möjligt att placera olika typer av lokaler för offentlig service i den gamla fabriksbyggnaden.

Under hösten 2007 startade högskolan i Värnamo sin verksamhet i Trelleborgs gamla lokaler. Undervisningen är idag placerad i den nyare delen av fabriken, i den sydöstra delen av planområdet. Delar av skolverksamheten är även tänkt att inrymmas i den gamla fabrikslokalen.

Hela byggnaden innefattar en yta av 19.562 m² vilket möjliggör för andra verksamheter utöver högskolan att lokaliseras i byggnaden. Ambitionen är att byggnaden ska kunna ha olika funktioner och fungera som en ny samlingsplats i staden.

Konsekvenser

En flyttning av servicefunktioner till planområdet kan innebära att vissa verksamheter flyttar från centrum. Det är viktigt att samplanering sker. Byggnaden blir en värdefull komplettering till centrum.

En blandning av olika funktioner inom samma byggnad kräver en noggrann planering avseende byggnadens invändiga disposition samt tekniska lösningar.

Kommersiell service

En stor del av stadens varierade utbud av detaljhandel och service ligger koncentrerad mellan Storgatsbacken och Åbron, c:a 200-700 m söder om planområdet. Kommersiell service finns också lokaliserad norrut, längs Jönköpingsvägen.

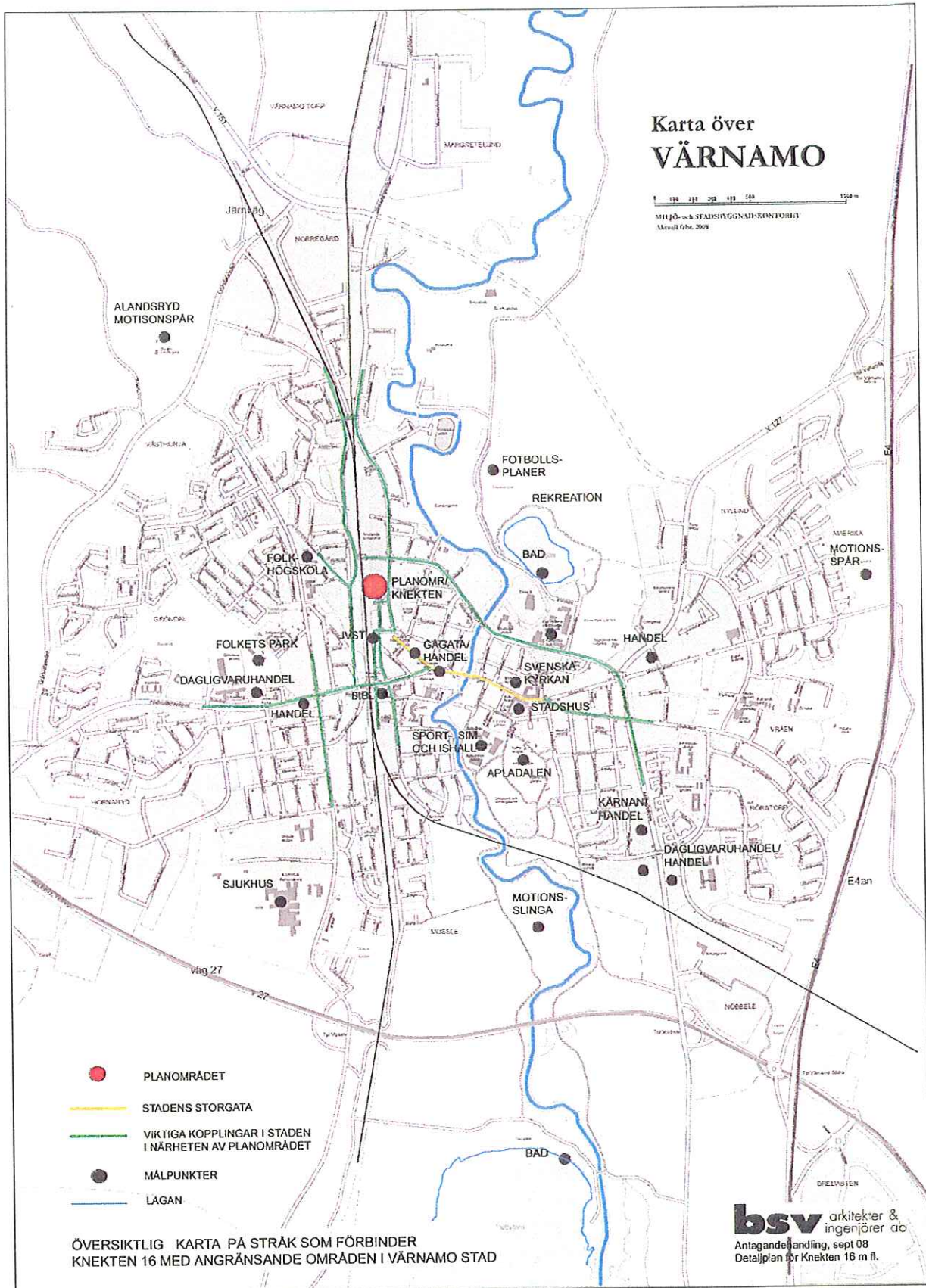
Förändringar

Detaljplanen möjliggör även för kommersiell service. Någon form av café och/eller restaurangverksamhet kommer att inrymmas i byggnaden. Detaljplanen medger även etablering av mindre butiker inom den befintliga byggnaden.

Tillgänglighet

Tillgängligheten till planområdet anses vara mycket god. Området ligger centralt placerat med goda kommunikationsmöjligheter, för alla grupper i samhället.

Byggnaden och den yttre miljön i området anpassas till personer med nedsatt rörelseförmåga eller andra funktionsnedsättningar. Kravet på tillgänglighet för funktionshindrade ska uppfyllas.



Byggnadskultur och gestaltning

Jönköpingsvägen kan ses som en förlängning av Värnamos gågata men har idag en ganska otydlig bebyggelsestruktur. Närmast de centrala delarna, på den västra sidan av Jönköpingsvägen, består bebyggelsen till stor del av flerbostadshus med fem våningar. Den östra sidan utgörs av något lägre bostadsbebyggelse. En planläggning har nyligen skett av kv Håven (söder om Knekten) där högre bebyggelse planeras i form av flerbostadshus, med butiker i bottenvåningen. Denna exploatering tillsammans med omvandlingen av den gamla gummifabriken kan komma att förstärka stadsrummet utmed södra delen av Jönköpingsvägen och ge området en mer stadsmässig karaktär.

Planområdet gränsar i norr till en fastighet där det tidigare bedrivits mejeri. Lokalerna inrymmer bl.a. en festlokal på ovanvåningen och en sällanköpshandel i markplan. Norr om cirkulationsplatsen (Galgaplan) ändrar gaturummet karaktär, varvid bebyggelsen blir lägre. Den västra sidan av Jönköpingsvägen består av industrier samt kontorslokaler, medan den östra sidan utgörs av villa- och radhusbebyggelse.



Trelleborgsfabriken idag.

Förändringar

Den gamla fabriken övergår från att tidigare ha varit en industriverksamhet till att bli en sammansatt byggnad med ett stort utbud av centrumrelaterade verksamheter. Den gamla magasinsbyggnaden på fastigheten Värnamo 15:5 rivs.

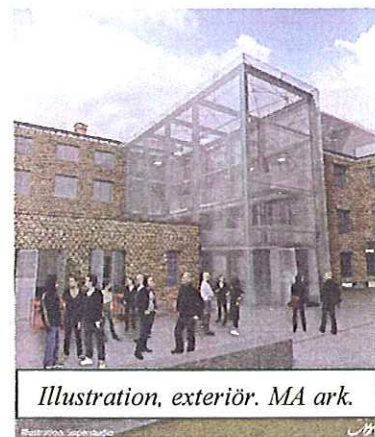
Nya verksamheter inryms i den befintliga byggnaden. Vissa ändringar kan komma att göras på fasaderna men tanken är att den gamla byggnadens karaktär ska bibehållas.

Användningsbestämmelser

Följande bestämmelser föreslås reglera markanvändningen för detaljplanen:

C	Centrum, ej hotell
E	Teknisk anläggning
J	Industri
P	Parkering
S	Skola, ej barnstuga

C: Centrum. I bestämmelsen centrum ingår ett flertal verksamheter i form av butiker, service, kontor, bio, bibliotek, teatrar, kyrkor, föreningslokaler, restaurang, hotell. Valet av bestämmelsen är gjord p.g.a. planområdets centrala placering i staden samt med tanke på fabriken omfattning. Fabriken storlek möjliggör flera verksamheter inom samma byggnadsvolym.



Illustration, exteriör. MA ark.

Byggnadens placering intill järnvägen innebär att det inte är lämpligt med sovande människor i byggnaden, vilket medför att hotellverksamhet inte är aktuellt.

E: Teknisk anläggning. På Knekten 16 ligger ett befintligt ställverk, vars bygggrävt befästs i detaljplanen.

J: Industri. Ingen ändring av markanvändningen görs på angränsande fastighet Knekten 15. In-/utfartsvägen till planområdet säkerställs.

P: Parkering. Inom bestämmelsen inryms både markparkering och parkeringsdäck.

S: Skola, ej barnstuga. Bestämmelsen innefattar alla slags skolor, undervisnings- och forskningslokaler, dock ej barnstugor. Planen riktar sig inte till barn av flera orsaker: Stora, hårdgjorda ytor, närhet till järnväg och närliggande fabriksmiljöer.

Egenskapsbestämmelser

Högsta antalet våningar som tillåts är fem, **V** och indragen vind får anordnas, **v₁**. Vindsvåningen kan bli aktuell att använda som serviceutrymme för ventilations-/fläktsystem, hissar m.m.

Byggnadens placering invid järnvägen samt närheten till Mikroponent AB på andra sidan Magasinsgatan har föranlett bestämmelsen **b₁**, d.v.s. det ställs vissa krav på ventilationsdon, fönster- och fasadutformning. **b₁** – fasad mot järnvägen samt mot Magasinsgatan ska vara obrännbar. Fönster mot järnväg ska skydda mot tryck från explosion och utformas för att minska värmestrålning. Central nödavgång av ventilation ska finnas och friskluftsintag liksom utrymningsvägar ska placeras i fasad som inte vetter mot järnvägen eller Magasinsgatan.

f₁ – karaktärsdrag på byggnaden ska i möjligaste mån bibehållas. Vissa ändringar görs sannolikt i fasadutformningen, men samtidigt är målsättningen att den gamla byggnadens karaktär bibehålls.

För att öka framkomligheten inom parkeringsytan i den västra delen av planområdet samt för att säkerställa in- och utfart, finns följande bestämmelser i detaljplanen:

y₁ – marken ska vara tillgänglig för in- och utfart från angränsande fastigheter.

y₂ – marken ska vara tillgänglig för godstransporter samt för övrig trafik inom planområdet.

y₃ – marken får bebyggas under, med körbart bjälklag.



Staket invid busstationen

Planområdets närhet till järnväg kräver att det upprättas ett skydd mot spårområdet. Ett staket/plank uppförs utmed planområdets västra gräns. Skyddet utformas i likhet med staketet vid busstationen, vilket skapar enhetlighet.

FRIYTOR

Lek och rekreation

Tillgången till fri- och grönytor inom själva planområdet är begränsat. Därför bör man särskilt studera hur kvaliteten på den befintliga utemiljön kan höjas. Alternativ, t ex gräsbevuxna tak, bör beaktas.

Närmaste stora, sammanhängande rekreationsområde utgörs av Ljusseveka, Apladalen och Prostsjön på den östra sidan av Lagan, c:a 400 m nordost om planområdet. Där finns ett relativt stort friluftsområde med bl.a. fotbollsplaner samt en kommunal bad- och campingplats.

Offentliga lekplatser saknas inom det omedelbara närområdet. På Allianskyrkans tomt finns en mindre lekplats i anslutning till daghemmet. På längre avstånd åt sydost återfinns Ängens daghem samt en större lekplats intill Enehagsskolan.

Planområdet kommer inte att leda till fler lekplatser. Detaljplanen inriktas på verksamheter för äldre skolungdom och vuxna.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Fastigheten Knekten 16 ligger mellan Jönköpingsvägen och bangården/stationsområdet i Värnamo. Planområdet begränsas i söder av Magasinsgatan och i norr av Lagastigen. Hastighetsbegränsningen vid aktuella vägar är 50 km/h. Trafikmatning till och från planområdet kan ske från två håll, både från Lagastigen, väster om Galgaplan/cirkulationsplatsen och från Magasinsgatan, via Jönköpingsvägen. Utformningen av det befintliga gatunätet bedöms klara den ökade trafikbelastning som verksamheterna i det nya planområdet medför.

Förändringar

Karaktären på Jönköpingsvägen kommer att förändras, då fler människor befinner sig i området. En ambition är att i framtiden skapa en gata förbi området som är mer anpassad efter gång- och cykeltrafikanter. Detta är emellertid inte aktuellt i nuläget, då Jönköpingsvägen idag är en ganska hårt trafikerad huvudgata.

Konsekvenser

I och med ombyggnaden av Trelleborgsfabriken kommer fler människor röra sig i området. En viss trafikökning är att vänta, med bl.a. svängande trafik på Lagastigen samt på Jönköpingsvägen, till respektive från planområdet.

Vid planering av trafikmätning till planområdet bör hänsyn tas till att variationen av verksamheter i byggnaden kan innebära att trafiksituationen kan variera under dygnet. Vissa verksamheter har besökande dagtid medan andra har fler under kvällstid. En trafikmatning från både Magasinsgatan och Lagastigen gör det möjligt för besökare att välja den "lättaste" vägen. Om det skulle visa sig att trafikbelastningen blir stor på Lagastigen är det sannolikt att människor använder sig av Magasinsgatan istället.

Då trafikintensiteten redan idag kan vara ganska stor på Lagastigen vid vissa tidpunkter bör man se på möjliga lösningar för att slippa trängsel om belastningen efter planutbyggnaden visar sig bli större än beräknat. Om problem skulle uppstå finns alternativa lösningar på hur en trafikförning på Lagastigen kan ordnas. Ett sätt att minska en eventuell trafikstockning är att förbjuda vänstersvängande trafik från planområdet ut på Lagastigen. Istället får trafiken ledas åt höger och köra runt Galgaplan/cirkulationsplatsen för att komma åt väster. Ett ytterligare alternativ är att göra ett vänstersvängande fält på Lagastigen, för trafik från öster, eftersom dagens vägbredd möjliggör detta.

En framtida utbyggnad av Ljussevekaleden kommer att innebära en viss trafikminskning på Lagastigen, vilket kommer att förbättra trafiksituationen i området.

Den aktuella delen av Jönköpingsvägen öster om planområdet får mer en karaktär av en stadsgata. En trafikökning kan upplevas störande för de närboende, men samtidigt skapas en trevligare miljö och eventuellt kan en hastighetsminskning i framtiden komma tillstånd.

Gång- cykel och mopedtrafik

Idag är gång- och cykelnät väl utbyggt i området. Gång- och cykelvägar löper parallellt med Jönköpingsvägen, på dess båda sidor. Parallellt med Lagastigen finns även gång- och cykelvägar väl sammankopplande med Jönköpingsvägen. Strax norr om grannfastigheten Knekten 14 finns en fordonspassage under järnvägen.

Övergångsställe ligger vid Flintgatan, i direkt anslutning till planområdet.

En truckväg finns även väster om planområdet, mellan ett stickspår och övriga järnvägsspår. Vägens primära syfte har tidigare varit att fungera som en serviceväg för Banverkets ändamål, men idag används den även som en inofficiell gång- och cykelväg. Funktionen och placeringen som gång- och cykelväg är olämplig, då det ökar risken för att obehöriga personer vistas på spårområdet. I och med iordningställandet av planområdet skapas ett tydligt stråk invid byggnaden. Förändringen leder till en minskad risk för att personer tar sig ut på spårområdet, alternativt vistas i livsfarlig närhet av detsamma.

Förändringar

Truckvägen som idag används som en inofficiell gång- och cykelväg mellan järnvägsspåren stängs av för allmänheten. Ett tydligt stråk skapas för gående och cyklister som leds vidare till befintliga gång- och cykelvägar längs Jönköpingsvägen och Lagastigen.

Cykelparkering/cykelförråd är planerat i planområdets sydvästra del, mot järnvägen. Inom själva gårdsbildningen blir det trångt om man ska erbjuda cykelparkering, men det bör undersökas om det finns möjlighet att upplåta skydd för cyklar i den gamla industribyggnadens bottenplan.

Konsekvenser

Det blir färre människor invid järnvägsspåren, eftersom truckvägen stängs av för gående och cyklister. Åtgärden leder till en minskad risk för att personer tar sig ut på spårområdet eller vistas i farlig närhet av detta. Det blir därför viktigt att utforma ett tydligt stråk för gång- och cykeltrafiken inne på planområdet.

Kollektivtrafik

Järnvägs- och busstationen ligger c:a 200 m söder om planområdet. I framtiden kan det vara motiverat att skapa ett tydligare flöde/stråk mellan planområdet och järnvägsstationen. Avsikten bör vara att på olika sätt underlätta för kollektiva färdmedel och att antalet bilister successivt minskar.

Enligt Jönköpings länstrafik ligger planområdet bra placerat för att utnyttja befintlig kollektivtrafik. För den framtida kollektivtrafiken i Värnamoområdet finns det idag inget som talar för trafikförändringar som innebär ändrade linjestreckningar eller hållplatslägen, vid det aktuella området.

Parkering

Den huvudsakliga parkeringen kommer att ligga i den nordvästra delen av planområdet. För att öka parkeringsantalet tillåts att ett parkeringsdäck om minst två våningar anläggs. Placeringen av bilparkeringen fyller två funktioner; en effektiv markanvändning med parkering mellan byggnad och järnvägsområde samt som en skyddsbarriär mot järnvägsspåren. Fabriksbyggnadens storlek möjliggör även att källarplanet kan användas till parkering.

Planerade verksamheter i byggnaden bedöms kräva relativt stora utrymmen för parkering. För att tillgodose det ökade behovet har en parkeringsutredning tagits fram (se bilaga). Denna visar att parkeringsbehovet kan tillgodoses inom planområdet. Om behovet av parkeringsplatser blir större än det uppskattade, bör det utredas om parkeringsdäcket ska byggas på, med ytterligare våningar.

Parkeringsutredningen innefattar också behovet av cykelparkering, vilket kommer att öka med en verksamhet inriktad på ungdomar/högskoleelever.

Utförd Riskanalys med avseende på järnvägen påvisar en lägre risk för en parkering inrymd i byggnad jämfört med fria parkeringsplatser mot spåren. Parkeringsdäck fungerar som ett skydd, i händelse av kemikalieolycka, brand etc. samt utgör en bulleravskärmande konstruktion för bebyggelsen öster om planområdet.

Varumottagning

Lossning och godsmottagning samt ev. lastning av gods är tänkt att inrymmas vid fabriken nordvästra del. Beroende på den ökade mängden varutransporter bör det utredas under vilken tid på dygnet detta ska ske, i syfte att undvika konflikter med besökande till skolområdet etc.

STÖRNINGAR, HÄLSA OCH SÄKERHET

Föroreningar

I fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo stad från 2006 utpekas planområdet som en plats där det kan finnas efterbehandlingsobjekt (misstänkta och konstaterade föroreningar). WSP har på uppdrag av Trelleborg Building Systems AB kartlagt föroreningar inom planområdet - i mark och grundvatten samt i delar av betongplattan under produktionslokalerna. Utanför planområdet, t.ex. strax utanför fabriken norra yttervägg, har inte utförts mark- eller grundvattenundersökningar.

WSP beskriver utförda grundvattenanalyser som att man i fem av sex provpunkter inte konstaterat någon särskild förorening (inklusive fabriken egen bergborrade brunn). Generellt har halterna av kartlagda föroreningar varit låga eller mycket låga. I det nordöstra hörnet av fabriken (punkt GV04) har man funnit olika "bensinämnen" i grundvattnet. Dessutom har det noterats en avvikande lukt i vattenproven.

Mest anmärkningsvärt vid den första provtagningen var halten bensen, motsv. 60 gånger över tillämpat riktvärde för dricksvatten. WSP bedömer situationen enligt följande: "Det är tänkbart att provtagningspunkten ligger i utkanten av en föroreningsplym och att tillfälliga grundvattenrörelser kan påverka koncentrationen av föroreningar. Det finns vissa indikationer på att någon form av nedbrytningsprocess pågår. Även låga halter av det industrispecifika avfettningsmedlet trikloretylen har återfunnits i flera grundvattenrör. Resultaten tyder på en effektiv spädning i grundvattenzonen. En ev. föroreningskälla är okänd."

I WSP:s rapport från 2007-05-16 noteras att ursprunget till bensenföroreningen inte är känd och att omfattningen inte är klarlagd. Ett flertal möjliga föroreningskällor anses vara möjliga; från den nedlagda gummifabriken och/eller från tidigare verksamheter i närområdet. WSP rekommenderar fler undersökningar med provtagningspunkter även utanför Knekten 16. Syftet med kompletteringen skulle vara att få klarhet i föroreningsens omfattning och därmed kunna "föreslå ev. åtgärder i det fall en mer omfattande förorening skulle förekomma och denna skulle visa sig vara allvarlig". Trots mätningar av grundvattennivåer i området har någon entydig flödesriktning inte kunnat utläsas.

Vid sju misstänkta provtagningspunkter i produktionslokaler har betongborrning utförts. I en punkt i den nordvästra delen samt i källaren, under f.d. processoljetankar, konstaterades att olja trängt ner igenom grundkonstruktionen. I en punkt i den sydöstra delen av bottenvåningen återfanns en relativt låg halt av oljeföroreningar i underliggande mark, ned till 2,5-3 m djup.

Vissa delar av fabriken har inte kartlagts med borrhningar under grundplattan. Ledningssystemet på fastigheten återstår att inventera med avseende på ev. föroreningar.

WSP noterar, efter miljöteknisk undersökning av fabriksbyggnaden, att "Hantering, lagring och produktionsprocesser som har givit upphov till oljeföroreningar har pågått på bottenplanet samt lokalt på plan 1." Den största kontamineringen har skett vid golvytor kring uppvägningsplatser, vid påfyllning av blandningsmaskiner samt i maskingropar. I källaren, under produktionslokalerna, återfinns föroreningar av processrelaterade kemikalier i bjälklaget mellan våningarna. På vissa ställen har även källargolv och väggar kontaminerats.

Sammanlagt finns nio WSP-rapporter redovisade. Hösten 2007 förväntades inga fler analysresultat som underlag för den fortsatta planprocessen, arbetet med erforderlig miljöbedömning m.m. Tillsynsmyndigheten har meddelat att man tills vidare inte begär kompletterande miljötekniska undersökningar.

Förändringar

En förändrad markanvändning av fastigheten Knekten 16 m.fl. - från industriändamål till etablering av centrumverksamhet (högskola och annan service) med tillhörande parkering etc. - antas inte på något sätt innebära att ev. restmängder av föroreningar i marken blir mer rörliga eller tillgängliga etc.

Detaljplanen inriktar sig inte på lokaler eller verksamhet för barn. Förslaget är att nuvarande riktlinjer som styr ev. behov om efterbehandling förblir oförändrade. Detta betyder en tillämpning av Naturvårdsverkets riktvärden för s.k. mindre känslig mark, MKM (som alternativ till riktvärden för känslig mark).

Kemakta har tidigare beräknat det s.k. influensområdet för kommunal grundvattentäkt vid Ljusseveka. Området för möjlig påverkan kommer att förändras vid ett framtida ökat vattenuttag (påkoppling av abonnenter i Forsheda m.fl.). Vid en planerad ökning av vattenuttaget motsvarande 40% bedömer WSP i Rapport/ PM 2007-11-06 att säkerhetsmarginalen till planområdet blir c:a 450 m. Vid en dubbling av nuvarande vattenuttag blir marginalen 60-150 m.

Konsekvenser

Enligt Riskbedömning från WSP (nov. 2007) värderas fastigheten Knekten 16 (inkl. del av Värnamo 15:5) med riskklass 3; måttlig risk. Bedömningen gäller efter det att markområde nordväst om fabriken har sanerats samt det gamla skyddsområdet för f.d. Mejeriets vattentäkt har avvecklats. (Beslut i kommunfullmäktige 2007-11-29.)

Även med kraftigt förändrade förhållanden i grundvattenuttag vid Ljusseveka gör WSP bedömningen att en ev. spridning av förorenat grundvatten inte kan nå den kommunala vattentäkten. Några risker för människors hälsa eller ekosystem bedöms inte föreligga.

Åtgärder

Förändrat användningssätt av lokaler inom den gamla fabriksbyggnaden kommer att - förutom byggmässiga renoveringsinsatser - erfordra sanering i

form av avlägsnande av kemikalieskadat golv-/takbjälklag, angripna väggar, utbyte av betong och ytskikt, rengöring, ev. inneslutning av vissa ytor i kombination med en förstärkt ventilation. (Ett forcerat flöde som samtidigt har värmeåtervinning). Beroende på bl.a. lokalanvändning och om personer stadigvarande ska vistas i källar- samt bottenplan, kan en ventilerad golvkonstruktion utgöra en lämplig lösning.

bsv arkitekter & ingenjörer ab ansluter sig till WSP:s rekommendation avseende kompletterande provtagningar i det läge det förorenade betonggolvet avlägsnas och ersätts med ett nytt betonggolv. En mer noggrann kemisk undersökning klargör ev. behov av att omhänderta jordmassor som har förorenats.

Installerade grundvattenrör inom planområdet utgör en resurs för att vid olika grundvattennivåer kunna följa upp kemisk status i de provpunkter som visat på en viss påverkan (inklusive egen bergborrad brunn). Registrering av grundvattennivåer ger underlag för bedömning av ev. förekommande spridningsriktning.

Buller och trafik

Området begränsas i söder av Magasinsgatan. Hastighetsbegränsningen på omgivande vägar är 50 km/h. Senaste trafiksiffrorna för Värnamo stad härrör från 2004 samt 2006 (ref. tekniska kontoret). På Jönköpingsvägen utanför Knekten 16 beräknas antalet fordon till 6.400 per dygn, varav 5% tung trafik (en låg andel i förhållande till andra centrala trafikleder i staden). Vid Lagastigen, norr om planområdet, uppgår trafikflödet samt andelen tung trafik till ungefär det dubbla. Trafikflödet på Lagastigen minskar något, väster om cirkulationsplatsen (vid planerad infart till parkeringsområde).

En beräkning av vägtrafikbuller utfördes 2005 av Ingemansson Technology AB för olika gatudelar i Värnamo tätort. Den ekvivalenta dygns ljudnivån 10 m från vägmitt utmed Jönköpingsvägen, strax öster om planområdet, beräknades till 62 dBA, medan maximal ljudnivå uppgick till 82 dBA (mellan Sparbanksplan/Pilgatan och Galgaplan/cirkulationsplatsen vid Lagastigen). Den närmaste fasaden på Knekten 16 (f.d. kontorsdelen) ligger något närmare Jönköpingsvägen än 10 m. På 30 m avstånd från vägmitt låg motsvarande ljudvärden på 54 dBA respektive 70 dBA.

Beträffande järnvägsbuller finns en nyligen redovisad kartläggning gjord av ÅF-Ingemanssons AB (okt. 2007). Enligt redovisning i figur uppgår den ekvivalenta dygns ljudnivån 2 m över mark till omkring 60 dBA vid den gamla fabriksbyggnadens västra fasad (närmast spåren). Den maximala ljudnivån vid fasaden beräknas till 80-85 dBA. Sannolikt är redovisade ljudvärden för höga beroende på att man antagit 80 km/h i datamodellen. Knekten 16 angränsar till järnvägsstationen varför den aktuella tågtrafiken förbi planområdet håller en hastighet av högst 40 km/h.

Riktvärden för trafikbuller ekvivalent ljudnivå vid fasad anges till 55-65 dBA avseende nybyggnation respektive befintliga bostäder. Hårdare krav gäller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av väg etc. I fallet Knekten 16 som rör ombyggnation till serviceverksamhet avser planprocessen att inrikta sig på

riktvärdet 60 dBA. Riktvärdet för ekvivalentnivå inomhus i bostäder anges till 30 dBA - vid kontor och lokaler för handel och service accepteras högre medelljudnivåer. För maxljud tillämpas riktvärdet 70 dBA vid uteplats, riktvärdet inomhus avser boende nattetid, vilket ej blir aktuellt enligt planbestämmelserna. (Ref: Infrastrukturprop. 1996/97:53.)

I PM "Bullerutredning avseende ombyggnad för utbildning, kv Knekten 16 i Värnamo" (bsv ark & ing ab, aug. 2007) anges att målsättningen för ljudnivå inomhus bör vara att medelljudet vid undervisning inte överstiger riktvärdet 35 dBA (WHO:s rekommendation för ljudmiljö under lektionstid.) Bullermätningar utförda före anpassningen till utbildningslokaler visade på ljudvärden omkring denna nivå. I föreliggande planbestämmelser för Knekten 16 anges riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus till 35 dBA. För viss verksamhet kan det bli aktuellt att isolera fönster etc. så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus minskar till högst 30 dBA.

Förändringar

Inom den närmaste tioårsperioden sker sannolikt en utbyggnad av Ljussevekaleden, varvid personbilstrafiken minskar med uppskattningsvis 10-20%. Den tunga godstrafiken beräknas minska mer, till ungefär hälften jämfört med idag (år 2007). Bedömningen görs av handläggare vid miljö- och stadsbyggnadskontoret i Värnamo kommun.

Det gamla magasinet mellan järnvägen och fabriksbyggnaden rivs (utgör ett visst bullerskydd för de lägre våningsplanen), samtidigt möjliggör planen för anläggande av plank utmed spåren samt ett parkeringsdäck längre norrut, vilket kommer att reducera ljudnivån vid den västra delen av planområdet.

Konsekvenser

Den minskande trafiken kommer att medföra lägre trafikbullernivåer vid planområdet. Under förutsättning att Ljussevekaleden byggs, kommer bullernivån från vägtrafik att minska; förändringen beräknas till c:a 3 dBA ekvivalent ljudnivå, medan den högsta ljudnivån antas bli oförändrad. Den ekvivalenta ljudnivån till följd av vägtrafikbuller kommer att minska till en acceptabel nivå, med tanke på den verksamhet som planeras på fastigheten Knekten 16 (mellan 55-60 dBA, 10 m från vägmitt).

Åtgärder

Bullernivån från vägtrafik öster om planområdet samt från tågtrafik väster om planområdet medför att man inte utan åtgärder förlägger s.k. vistelseytor utomhus på någon av förekommande trafiksidor av den f.d. fabriksbyggnaden. Eventuella uteplatser inom detaljplaneområdet kommer att skyddas med avseende på aktuella bullerkällor/fordonstrafik.

Bedömningen är att man med byggtekniska åtgärder uppnår en acceptabel ljudnivå inomhus i den renoverade byggnaden på fastigheten Knekten 16. Om trafikmängden vid Jönköpingsvägen minskas kan acceptabla ljudnivåer uppnås invid ev. avskärmade uteplatser.

Vad gäller tågbuller föreslås ljudnivåer vid byggnadens västra fasad att kartläggas med hjälp av mätningar, i samband med projektering.

Vibrationer

De faktorer som påverkar uppkomsten av vibrationer i byggnader är geotekniska egenskaper, vägbanans jämnhet samt avstånd från vägen. Den skaderisk som vibrationer utgör avgörs av exponerade byggnaders konstruktion och skick. Den stora byggnaden på fastigheten Knekten 16 är inte inventerad med avseende på ev. sprickbildningar. Lokalerna har byggts till i omgångar; de äldre delarna längst ifrån Jönköpingsvägen har stått sedan början av 1900-talet och varit utsatta för betydande vibrationer, genererade av maskiner etc.

I Vägverkets publikation 1995:40 föreslås olika skyddsavstånd mellan byggnad och väg beroende på geologiska förhållanden. Vid jordlager som domineras av sand och en tillåten hastighet av 50 km/h anges rekommenderat skyddsavstånd till 8 meter. Vid förhållanden med morän tillämpas kortare avstånd, c:a 5 m. Vägtrafiken orsakar mer vibrationer i de fall marken har en dålig bärighet eller om underlaget domineras av silt eller lera. Detta är inte fallet inom planområdet.

Åtgärder:

Risker för vibrationsproblem och skador i förhållande till Jönköpingsvägen kommer att studeras närmare i projekterings- och bygglovsskedet.

Radon

Enligt Boverkets karaktärisering av radonrisker utgör mark med radonhalter understigande 10 kBq/m³ s.k. lågrisk. Vid radonhalter mellan 10 och 50 kBq/m³ klassificeras marken som normalrisk och vid mätvärden över 50 kBq/m³ s.k. högrisk. I den kommunomfattande (översiktliga) markradoninventeringen från 1992 återfinns planområdet som ett normalriskområde i det lägre intervallet (10-25 kBq/m³).

Vid miljöinventering av den gamla fabriksbyggnaden återfanns en del blågrå lättbetong.

Förändringar

Då den gamla fabriksbyggnaden renoveras kommer radonalstrande väggmaterial att avlägsnas, alternativt inneslutas i kombination med en anpassad ventilation. Beroende på den framtida användningen föreslås uppföljande radonmätningar i mark och/eller byggnad med eventuella följdåtgärder. Mätning av markradon i området bedöms lämpligt då högriskområde inte kan uteslutas på grund av en hög genomsläpplighet i marken.

Åtgärder

Säkerställande av låga radonvärden, både i mark och byggradon. Radonmätning utförs i inomhuslokaler.

Farligt gods och kemikaliehantering

Räddningstjänsten i Värnamo har tagit fram en "Riskanalys 2004 över Värnamo kommun". I denna behandlas bland annat transport av farligt gods. Planområdet berörs främst av ett fåtal risktransporter på järnvägen väster om fastigheten. Antalet godstransporter på Jönköpingsvägen är begränsad. En mindre mängd

processkemikalier går till närliggande etsningsföretag, strax söder om Knekten 16 (däribland järnklorid, en frätande lösning). Utöver hos Mikroponent AB finns inga uppgifter om annan hantering av farliga ämnen eller avfall intill det aktuella planområdet.

Enligt uppgifter från Räddningsverket uppskattas mängden farligt gods på järnvägen årligen till sammanlagt c:a 1.500 vagnar med upptill 100.000 ton brandfarlig vätska (klass 3) samt upptill 35.000 ton oxiderande ämnen (klass 5).

Riskerna vid transport av farliga ämnen på järnväg är generellt sett mindre än vid transporter på lastbil. Tågtrafiken inom planområdet håller dessutom en mycket låg hastighet förbi området. Risken för en allvarlig urspårning med brand eller läckage av gas etc. beräknas vara extremt låg. I samband med planarbetet har riskfrågor i förhållande till järnvägen utretts särskilt.

Skyddsavstånd för nybyggnation är i allmänhet större jämfört med befintlig bebyggelse. Den aktuella detaljplanen gäller ombyggnation och verksamheter som förläggs inom en befintlig byggnad.

Den västra fastighetsgränsen (och nuvarande yttervägg) ligger c:a 45 m från spår med genomgående trafik. Ett stickspår för parkering av personvagnar finns på närmare avstånd, men det används idag endast för uppställning av lokaltåg.

I Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen framtagen av Länsstyrelsen i Skåne 2007 anges risktal att ta hänsyn till. Områden mellan 0-30 m från en transportled ska begränsas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Vid järnväg gäller lägre avstånd i intervallet. Som lämplig markanvändning anges bland annat parkering.

Enligt preliminär bedömning från Banverket bör säkerhetsavstånd mellan kontaktledning och plank/parkeringsdäck uppgå till minst 15 m. Aktuell plan uppfyller detta avstånd. Stickspår används uteslutande för uppställning av dieseltåg (d.v.s. ej kontaktledning).

Förändringar

Ett plank/skydd ska uppföras på lämpligt avstånd från spårområdet. I detaljplanen utnyttjas zonen 0-30 meter från järnvägen till parkeringsändamål. Persontäta verksamheter undviks i området mellan byggnad och järnväg.

Risker

En riskanalys är gjord i samband med upprättandet av detaljplanen. Se "Riskanalys för ombyggnad av Knekten 16 i Värnamo stad – avseende närhet till järnväg."

I närheten av planområdet finns även andra riskkällor. En bensinstation finns nordost om planområdet. Strax söder om planområdet på andra sidan Magasinsgatan finns Mikroponent AB, en industri som etsar plåt detaljer. Efter ett brandtillbud vid företaget i november 2005 genomgick verksamheten omfattande riskstudier med en offensiv åtgärdsplan för riskminimering.

Planförslaget förändrar riskmiljön genom att fler människor kommer att vistas i närheten av spårområdet. De olika riskmomenten påverkas, då områdets nuvarande ensliga karaktär övergår till en mer socialt kontrollerad offentlig miljö - i huvudsak i en positiv riktning. Tillkommande risker består bl.a. av personer som beträder spårområdet samt att fler människor kan bli exponerade för konsekvenser av en ev. olycka på bangården.

De viktigaste åtgärderna består i att skapa en barriär/skydd mot järnvägen för att förhindra att människor vistas på järnvägsområdet. Gång- och cykeltrafik styrs från spårområdet mot lämpliga alternativa stråk och nyttjande av underfarten norr om planområdet. Ytor där personer samlas läggs så långt från spårområdet som möjligt.

För att reducera skador till följd av urspårning, brand/explosion, el- eller kemikalieolycka etc. rekommenderas en anpassning avseende personintensiva verksamheter i byggnader närmast järnvägen. Utredningen föreslår att byggnadsfasader mot bangården utformas så att de kan utgöra ett ökat skydd, t.ex. genom förbättrade fönster mot järnvägen. För att ytterligare höja säkerheten sker om möjligt en anpassning av planlösning samt en alternativ placering av ventilationsdon och utrymningsvägar.

Friskluftsintag till byggnaden på fastigheten Knekten 16 bör byggas om och förläggas med hänsyn till den närliggande industrin söder om planområdet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

El, tele och ledningar

Värnamo Energis ledningar löper längs Jönköpingsvägen samt Magasinsgatan. En högspänningskabel går in till ett ställverk på innergården på Knekten 16. Elförsörjningen av byggnaden utgår från detta ställverk. Ledningarna som går till ställverket är allmänna ledningar och i detaljplanen finns ett u-område inlagt för dessa. Ett servitut föreslås bildas som belastar fastigheten Knekten 16. Ett u-område finns även i den norra delen av planområdet, där Värnamo kommuns ledningar går. Ett ledningsservitut finns för dessa.

Ledningar för telefon och bredband löper längs fastigheten 15:5. Det bör utredas om dessa ledningar kan ligga kvar, alternativt rörförläggas eller flyttas.

Vatten, avlopp och dagvatten

Fastigheten är ansluten till kommunalt vatten och avlopp, via ett flertal anslutningspunkter. Huvuddelen av planområdet utgörs av hårdgjorda ytor och den samlade takytan är betydande. Regn- och smältvatten vid Knekten 16 avvattnas huvudsakligen till Lagan via dagvattenledningar. Den södra delen av Knekten 16 betjänas sannolikt med hjälp av ledning vid Magasinsgatan och den nordöstra delen av ledning vid Flintgatan. Beträffande dagvattenhanteringen vid Värnamo 15:5 (utmed järnvägen) är läget oklart.

Förändringar

Planförslaget medför en successiv ökning av biltrafiken samt att antalet parkerade fordon inom planområdet ökar.

Konsekvenser

Det är känt att gatu- och parkeringsytor medför ett förorenat dagvatten i någon utsträckning. Då dessutom takytor medför metallhaltigt vatten samt marken kring fabriken sedan tidigare varit exponerad för vissa föroreningar, rekommenderas metoder för ett lokalt omhändertagande av dagvatten. Detta görs lämpligen i samband med iordningställande av markytor.

Åtgärder

Tekniska kontoret i Värnamo kommun bör utreda fastighetens va-nät samt förekommande dagvattenledningar etc. Målsättningen bör vara att motverka ytterligare föroreningsspridning till Lagan. Markinfiltration kan ske via zoner av hålsten som bryter en större asfaltyta samt ett ökat inslag av gröna stråk, biofilter av lättskött växtlighet. Andra alternativ för en effektiv dagvattenrening är via brunnar med speciella filterinsatser.

Uppvärmning och energi

Den gamla fabriksbyggnaden var tidigare uppvärmd med olja, men är idag ansluten till fjärrvärmenätet. Värmekulvertar finns nedgrävda längs delar av Jönköpingsvägen samt Magasinsgatan.

Förändringar

Planerade verksamheter med utbildning och centrumverksamhet/service avses att inrymmas i en ombyggd fabrikslokal, vilket ställer stora krav på tekniska lösningar som uppfyller framtida normer för energieffektivitet etc.

Åtgärder

Byggnadstekniska lösningar för maximal energiåtervinning i frånluftssystem. Nyttjande av ett hållbart energisystem som till avgörande del baseras på förnyelsebara resurser (bioenergi via fjärrvärme).

Avfall

Detaljplanens intentioner bedöms medföra en mycket begränsad mängd farligt avfall. Ambitionen är att kommande verksamheter byggs upp kring en hög grad av återvinning.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belasta utan fara för påtagliga olägenheter. Miljökvalitetsnormer finns bl.a. gällande utomhusluft. Idag finns gränsvärden för kväveoxider (främst kvävedioxid), svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, bly samt partiklar. Fr.o.m. 2010 tillämpas även ett gränsvärde för halten marknära ozon.

Värnamo kommun har under ett tiotal år utfört mätningar för att följa luftkvaliteten i tätortsmiljön. Resultaten visar att man i stort sett klarar de miljö-kvalitetsnormer som gäller. Det är endast på enstaka platser i Värnamo stad som det finns risk att man tidvis överskrider miljökvalitetsnormen för inandningsbara partiklar (PM 10 anger storleken i mikrometer).

Förändringar

Planförslaget bedöms inte medföra några förändringar avseende luftkvaliteten. Vid en utbyggnad av Ljussevekaleden kommer exponeringen av partiklar sannolikt att minska, vilket är viktigt eftersom antalet människor som vistas på fastigheten Knekten 16 (intill Jönköpingsvägen) samtidigt blir betydande.

MILJÖMÅL

Projektet utfaller positivt för miljömålet "God bebyggd miljö". En tom fabriksbyggnad rustas upp och återfår liv, vilket gör att stadsbilden förbättras. Beträffande miljömål "Giftfri miljö" har det genomförts undersökningar av mark och grundvatten. Den gamla fabriksbyggnaden har inventerats och kommer att undersökas ytterligare inför ombyggnad för ställningstaganden rörande rengöring och sanering (utbyte av kontaminerade golv-/takbjälklag, väggar etc.)

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

Genomförandetiden är femton (15) år från den dag då planen vinner laga kraft. För markanvändning som erfordrar sanering/efterbehandling får ej bygglov ges, förrän åtgärden är genomförd.

Upphävande av fastighetsplan

Inom planområdet finns två fastighetsplaner från 1944-09-16 (B 122) samt 1946-01-08 (B 130) som upphävs i och med antagandet av den nya detaljplanen. (B 122) berör endast fastigheten Knekten 16 medan (B 130) berör både Knekten 16 och Knekten 14.

Upprättad i december 2007, reviderad i maj 2008

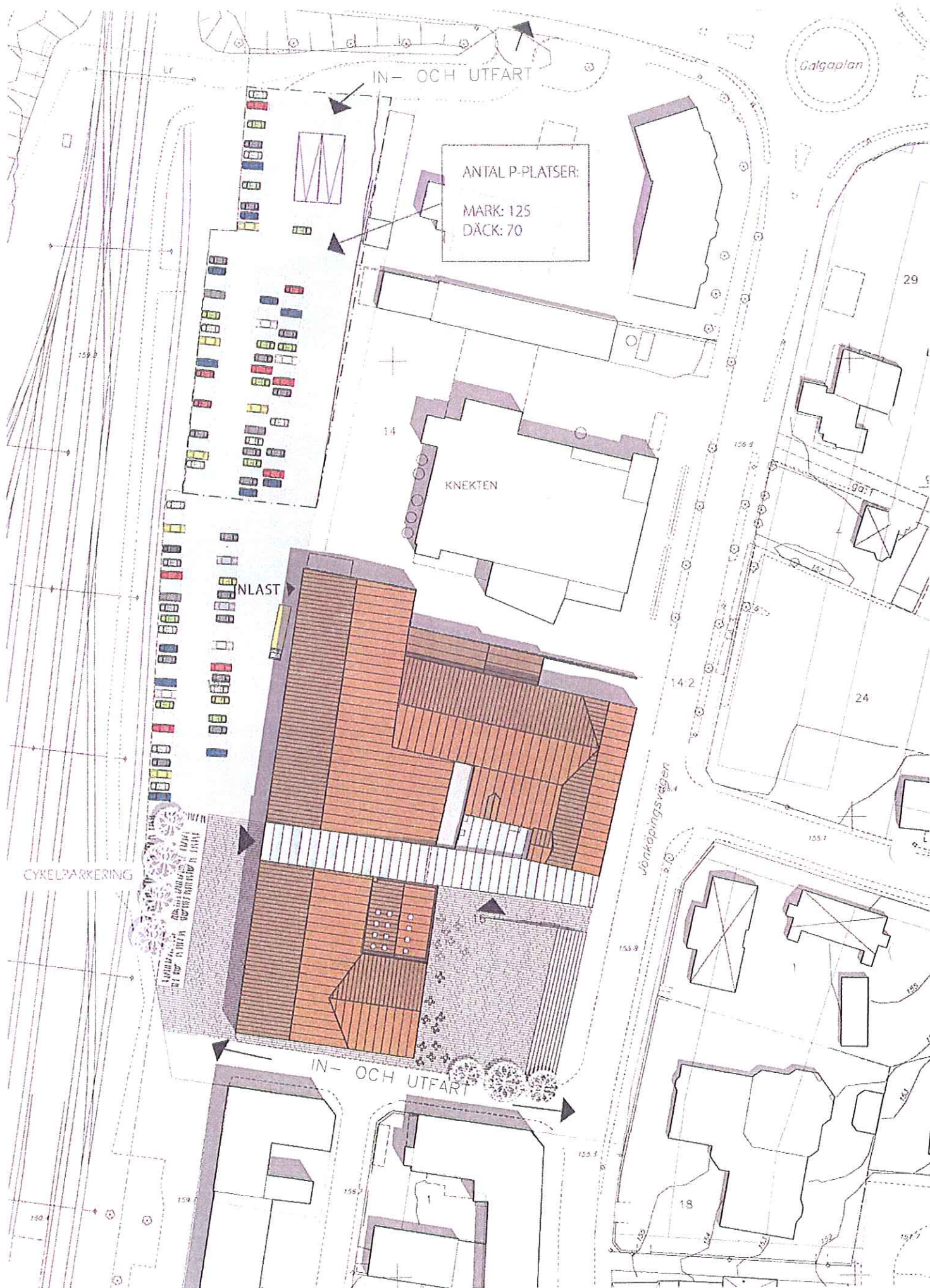
bsv arkitekter &
ingenjörer ab

Nina Hannula

Nina Hannula
planarkitekt

Mats Hellman
miljöingenjör MSc

Antagen 2008-10-30
Laga kraft 2008-11-25



DETALJPLAN FÖR **KNEKTEN 16** M FL
VÄRNAMO STAD

Dnr 04.1497.211

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Utlåtande efter utställning
- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustration
- Genomförandebeskrivning
- Parkeringsutredning (bilaga)

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för nya verksamheter på fastigheten Knekten 16 samt delar av fastigheten Värnamo 15:5. Knekten 16 utgörs idag av en nedlagd gummifabrik. Områdets centrala läge motiverar att fabriken får en ny användning som är mer lämplig för platsen. Detaljplanen syftar till att skapa ett centrumkomplement, innefattande högskola samt annan offentlig service. Området skall även kunna utgöra en ny samlingsplats i staden. Uttrycket "centrumkomplement" kan fungera som ledord för den kommande verksamheten. Dock kommer ingen hotellverksamhet att tillåtas innanför centrumanvändningen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplaneförslaget har upprättats under 2007. Under 2008 har samråds- och utställningsskeden genomförts. Intentionerna är att en antagen detaljplan skall finnas under hösten 2008.

Arbetsorganisation

Detaljplanen upprättas av bsv arkitekter & ingenjörer ab, från början på uppdrag av Trelleborg Building Systems AB. Numera har Värnamo kommun förvärvat fastigheten.

Genomförandetid

Genomförandetiden är femton (15) år från den dag då planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Planområdet omfattas endast av kvartersmark och avses förvaltas i sin helhet av fastighetsägaren till Knekten 16. Denna fastighet är ansluten till Värnamo kommuns vatten- och avloppsnät samt ansluten till Värnamo Energi AB:s fjärrvärmenät.

Elddistributionen ansvarar Värnamo Energi för.

Avtal

Det föreligger ett förslag till avtal om arrende/förvärv av i planområdet ingående del av fastigheten Värnamo 15:5, att tillföras Knekten 16. (Nuvarande ägare av Värnamo 15:5 är Jernhusen AB).

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägoförhållanden

Överlåtelse av fastigheten Knekten 16 har nu skett, till Värnamo kommun.
Värnamo 15:5 ägs av Jernhusen AB.
Knekten 15 ägs av Corallen AB (upplåtare av servitutsväg).

Fastighetsbildning, servitut m m

En fastighetsreglering mellan Knekten 16 och 14 bör göras, då en liten del av byggnaden på Knekten 16 idag ligger på fastigheten Knekten 14.
Fastighetsreglering kan även bli aktuell mellan Knekten 16 och Värnamo 15:5 (se ovan under avtal).

Belastningar på Knekten 16:

Värnamo Energi AB:s allmänna ledningar går till ett ställverk inne på Knekten 16. Ett u-område finns utlagt på plankartan för denna ledning och ett servitut föreslås bildas mellan Värnamo Energi och den nya fastighetsägaren.

Rättigheter för Knekten 16:

Ett servitut föreslås bildas mellan fastigheten Knekten 16 och Värnamo 15:5 i den södra delen av planområdet, för att möjliggöra in- och utfart på planområdet (se bild nedan). Servitutet kommer att belasta fastigheten Värnamo 15:5.

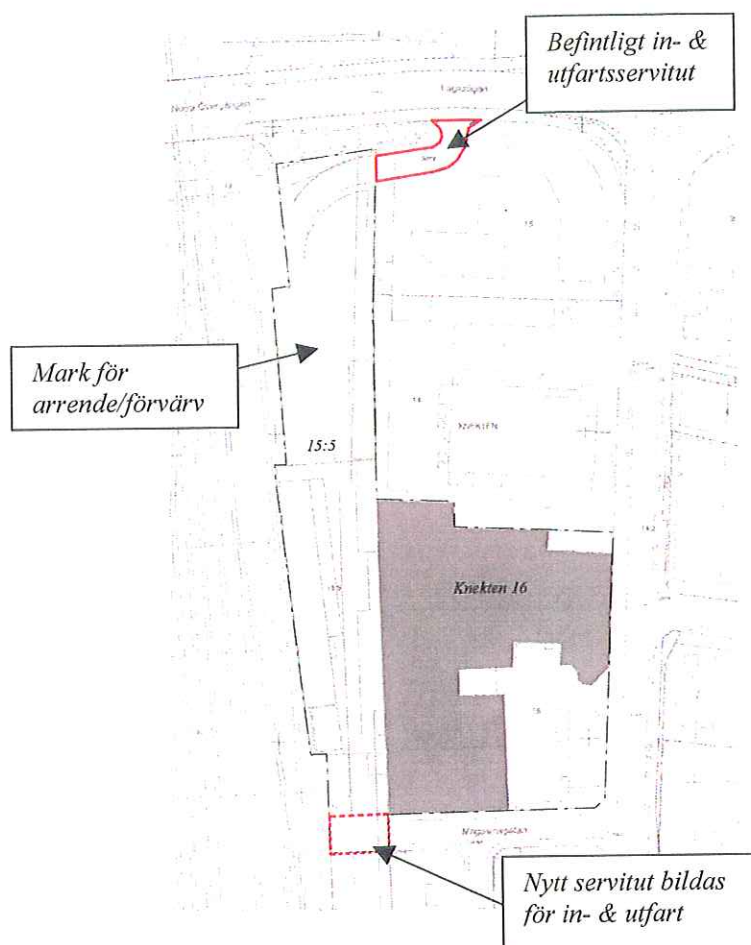
Belastningar på Värnamo 15:5:

En ledningsrätt finns för allmänna ledningar i den norra delen av planområdet. Ett officialservitut finns för Banverkets fastighet Värnamo 15:1, vilket ger rättigheter för transporter och service etc. Banverkets framkomlighet till sin verksamhet på banområdet påverkas inte i någon större grad. Möjlighet för transporter och service etc. skall finnas kvar.

En teleledning finns förlagd i nordsydlig riktning genom fastigheten Värnamo 15:5, på planområdet.

Rättigheter för Värnamo 15:5:

Officialservitut: Rätt att använda in- och utfart och köra erforderliga transporter på Knekten 15.



Tomtindelningar:

Planområdet omfattas av två fastighetsplaner, fastställda 1944-09-16 (B 122) och 1946-01-08 (B 130). Dessa berör de nuvarande fastigheterna Knekten 14 och Knekten 16. Fastighetsplanerna upphör att gälla i sin helhet, när detaljplanen vinner laga kraft.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Upprättandet och genomförandet av detaljplanen inklusive staket/plank mot järnvägen bekostas av exploitören.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Knekten 16 är idag ansluten till kommunens vatten- och avloppsnät via ett flertal anslutningspunkter.

På uppdrag av Trelleborg Building Systems AB har WSP m fl genomfört ett antal utredningar och undersökningar för klarläggande av föroreningar inom planområdet. Bygglov får inte ges förrän erforderlig sanering/efterbehandling är genomförd, för markanvändning som erfordrar detta.

Huruvida ställverket skall finnas kvar på fastigheten kommer att utredas i den fortsatta diskussionen om utvecklingen av Knekten 16.

En eventuell flyttning av teleledningar inom planområdet kan bli aktuellt. Alternativt förläggs ledningarna i skyddande rör, beroende på placering/uppförande av parkeringsdäck.

Upprättad i december 2007, reviderad i maj 2008

bsv arkitekter &
ingenjörer ab



Nina Hannula
planarkitekt

Antagen 2008-10-30
Laga kraft 2008-11-25

Parkeringsutredning

Kv. Knekten 16 i Värnamo stad

I och med en ny användning av den befintliga byggnaden, f d gummifabriken, på Knekten 16 i centrala Värnamo, behövs en parkeringsutredning för att utreda hur parkering skall lösas. Detaljplanelaggningsen förväntas medge en ganska bred användning av planområdet. Det huvudsakliga användningsområdet inom planområdet förväntas bli eftergymnasial utbildning/högskoleutbildning, men även andra "centrumrelaterade verksamheter" såsom handel, kontor och allmänna ändamål (t ex bibliotek och utställningslokaler) är tänkt att vara möjliga att inrymmas i byggnaden. I kommunens parkeringsutredning från 1993, "Förslag till parkeringsnorm för Värnamo kommun" finns inte gymnasial eller eftergymnasial utbildning/högskola med, bland de omnämnda lokaltyperna.

Det som man kan anta ligger relativt nära denna centrum- och utbildningsrelaterade användning, i behovet av antalet parkeringsplatser, är kontor. Generellt sett kan man anta att kontorsbebyggelse innebär att varje person har fler kvadratmeter arbetsplats än i en utbildningslokal, men att man i en utbildningslokal å andra sidan har större uppehållsytor. Antalet bilinnehavare ligger generellt även lägre bland studerande än hos yrkesverksamma. Något som man också bör ta hänsyn till i detta fall är lokaliseringen, ca 150 meter från järnvägsstation och busstation med goda kommunikationer regionalt och nationellt. Hänsyn bör även tas till att variationen av verksamheter i byggnaden kan innebära att parkeringsbehovet kan variera under dygnet. Vissa verksamheter har ett större parkeringsbehov dagtid medan andra har ett större behov kvällstid, vilket innebär att en del samutnyttjande kan ske. Det är även vanligt förekommande att studenter samåker, alternativt använder sig av cykel. En yta för cyklar bör därför utredas i samband med planarbetet.

Enligt kommunens parkeringsnorm räknar man med att kontor i centrum har 13, alternativt 17 parkeringsplatser per 1000 m² BTA (antal bilplatser per 1000 m² bruttoarea) 17 utan samutnyttjande och 13 med samutnyttjande. En bedömning är att en parkeringsnorm på 13 platser/1000 m² BTA är tillräckligt för de verksamheter som är tänkt att inrymmas i Knekten 16. Detta med tanke på ovanstående påpekanden, men även i syfte att minska bilberoendet.

Den befintliga byggnaden på kv Knekten 16 innebär att parkeringsutredningen skall grunda sig på en yta av 19 562 m² BTA. Om hela byggnaden fylls med verksamheter och normen 13 platser/1000 m² används, krävs det totalt c:a 255 parkeringsplatser för att täcka hela behovet.

För att lösa parkering föreslås att ett parkeringsdäck byggs. Det är det möjligt att inrymma c:a 125 markparkeringar inom planområdet. Med ett p-däck i ett plan kan ytterligare 70 platser tillskapas, vilket innebär att planområdet sammanlagt skulle kunna inrymma c:a 195 platser (på Jernhusens fastighet) vilket motsvarar drygt c:a 77% av parkeringsbehovet. Om ett tredje däck byggs tillskapas ytterligare c:a 55 platser, dvs. sammanlagt c:a 250 parkeringsplatser kan lösas inom planområdet.

En lösning med ett parkeringsdäck i tre plan skulle innebära att i stort sett hela parkeringsbehovet skulle täckas inom planområdet, om den f d fabriken fylldes, fullt ut med verksamheter.

Det bör dock påpekas att på grund av byggnadens omfattning bör en exploatering av denna ses etappvis och så även parkeringsbehovet. Det råder fortfarande oklarheter om vilka

verksamheter, förutom högskola, som ska inrymmas i byggnaden. Syftet med denna parkeringsutredning är att se på alternativa parkeringslösningar, både kortsiktiga och långsiktiga. I början kan markparkeringarna täcka in 50% av behovet av p-platser. Beroende på vilka verksamheter och vilken exploatering av resterande byggnad som kommer att ske, bör man se över det faktiska behovet av parkeringsplatser efterhand. Det är dock viktigt att ha med sig olika alternativa lösningar beroende på hur stort behovet blir.

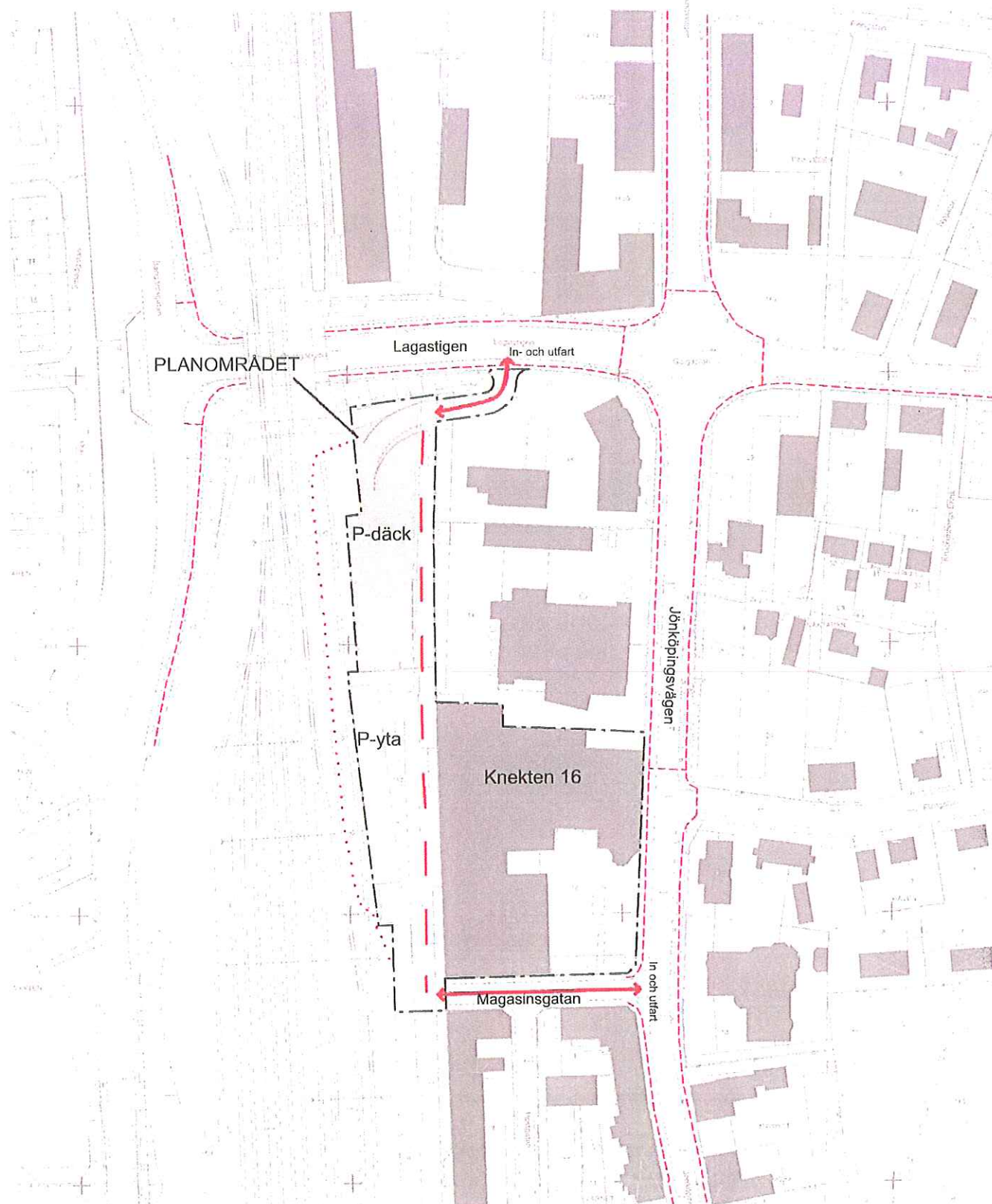
ALTERNATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR

- Ett tredje plan på parkeringsdäcket för att täcka i stort sett hela parkeringsbehovet inom planområdet. Parkeringsdäcket fyller dessutom två funktioner; en effektiv markanvändning samt att utgöra en skyddsbarriär.
- Om behovet av parkeringsplatser visar sig bli större än det uppskattade, bör det utredas om parkeringsdäcket ska byggas på med ytterligare våningar för att tillgodose hela behovet inom plan.
- Idag finns det parkeringsmöjligheter på fastigheten Våktaren 24, på andra sidan Jönköpingsvägen. Platserna används av besökare och anställda på fastigheten Knekten 16. Här inryms c:a 100 platser. En exploatering av fastigheten kan bli aktuell inom en snar framtid, vilket medför att en parkeringsmöjlighet på denna tomt endast kan ses som en kortsiktig lösning. I ett kort tidsperspektiv skulle markparkeringar på Knekten 16 plus parkeringar på Våktaren 24 täcka in c:a 230 platser, vilket motsvara mer än $\frac{3}{4}$ av det slutgiltiga parkeringsbehovet.
- Parkeringsmöjligheter finns även inne i byggnaden på fastigheten Knekten 16 i källarplan. Källarplan/plan 0 är 3113 m² och skulle kunna innehålla ett underjordiskt parkeringsgarage som medger 24 parkeringsplatser.
- Vid behov av fler parkeringsplatser finns en alternativ parkeringsmöjlighet väster om järnvägen, precis söder om tunneln på Banverkets fastighet. Ytan skulle kunna inrymma mellan 50-60 parkeringsplatser. Infarten till Banverkets fastighet Värnamo 15:5 sker från Bangårdsgatan. Goda gångförbindelser finns från parkeringen till det aktuella planområdet, då en gång- och cykelväg löper längs Lagastigens södra sida och sammanbinder parkeringsplatsen och det aktuella planområdet. Ur risksynpunkt anses inte denna parkeringslösning vara att föredra. Risken finns att fler människor väljer att gå över spårområdet. En koncentration av parkeringsplatser till järnvägens östra sida bör man sträva efter.

CYKELPARKERING

En beräkning är gjord, att det kommer krävas plats för mellan 300-350 cyklar. Cykelparkeringen är i huvudsak tänkt att inrymmas i den sydvästra delen av planområdet. I detaljplanen finns en avsatt yta för detta.

ILLUSTRATION - gatenät



- Trafikmatning till planomr.
- - - Trafikmatning inom planomr.
- - - Befintlig gång- & cykelväg
- · · · · Truckväg, inofficiell GC-väg, stängs av

