

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas på kartan gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdesgräns.
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Utgående plangräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

LOKALGATA	Lokaltrafik
B ₁	Bostäder (får inte kombineras med förskola)
K	Kontor
S ₁	Tillfällig förskola på bottenvåning får finnas upp till 5 år från det datum planen vinner laga kraft. 4 kapitel 26 § Plan- och bygglagen
J	Industri

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får med undantag av förråd respektive utskjutande balkonger inte föras med byggnader.
Högst 150 Kvm av plusmarken får bebyggas. Förråd får byggas minst 1 meter från fastighetsgräns.

MARKENS ANORDNANDE

Mark och vegetation

- lek Marken ska användas för lek och pedagogik när fastigheten används för förskoleändamål.
- n₁ Parkering får anordnas.
- n₂ Parkering får anordnas enbart när fastigheten inte används för förskola.

Utfart, Stängsel

- Körbar förbindelse för motorfordon får inte anordnas.

- Stängsel ska finnas när fastigheten används för förskola.

Skydd mot störningar

- m₁ Skyddsplank ska anordnas till en höjd av 2,5 meter innan fastigheten används för förskola eller bostadsändamål.
- m₂ Bullerplank ska anordnas till en höjd av 2 meter innan fastigheten används för förskola.
- m₃ Minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet ska orienteras mot fasad där ekvivalent ljudnivå ute vid fasad inte överstiger riktvärden för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning. Varje bostadslägenhet ska ha tillgång till en balkong, uteplats eller gemensam uteplats med rekommenderade ljudnivåer, riktvärden för både ekvivalentnivå och maximalnivå för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning.

UTFORMNING; UTFÖRANDE

Utformning

- III Högsta antal våningar för huvudbyggnad.

Utförande

- b₁ Friluftsentag ska placeras i byggnadssida som inte är vänd mot järnvägen.
- entréer Entréer och utrymningsvägar ska inte placeras mot väster (mot järnvägen).
- f₁ Balkonger får anordnas. Fri höjd över marken ska vara minst 2,5 meter.
- v₁ Utöver angivet antal våningar får vind inte inredas.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- u Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar
- Genomförandetiden är tio (10) år från det datum planen vinner laga kraft.
Kommunen är huvudman för allmän plats.

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för fastigheten

Dnr 13.2299.211

MON 13 med flera
(Karlsdalsgatan)

i Värnamo stad

Upprättad i oktober 2015, rev. mars 2016
Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Antagen av KF: 2016-08-25
Laga kraft: 2016-09-22

Frida Fälv
Planeringsarkitekt

Skala 1:400 (A2)
0 5 10 20 Meter

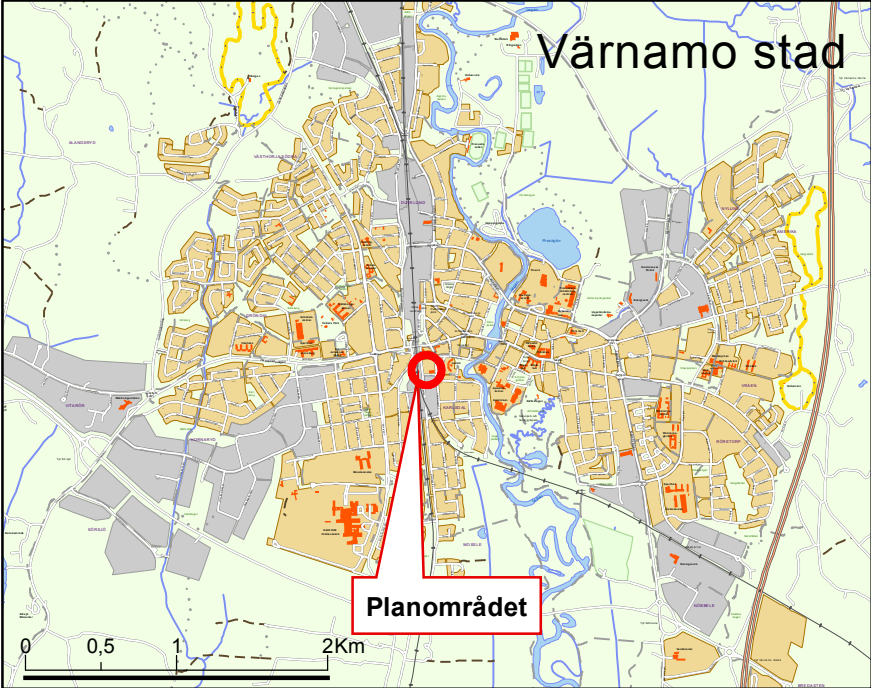


BETECKNINGAR PÅ GRUNDKARTA

- | | | |
|---|------------------|----------------------|
| — Gällande användnings- och eigenskapsgräns | — Staket | ⊕ 0000 Höjdfixpunkt |
| — Traktgräns | — Häck | • Rutnätspunkt |
| — Fastighetsgräns | — Stödmur | — Befintlig markhöjd |
| --- Servitutgräns | — Mur | — Nivåkurvor |
| — Traktnamn | — Slänt | |
| 0:00 Block- och enhetsnummer | — Dike | |
| DALEN Kvarternamn | — Strandlinje | |
| 00 Tomtnummer | — Ledning | |
| Storgatan Gatunamn | — Ledning i jord | |
| □ Befintliga byggnader (husliv) | — Lyktstolpe | |
| □ Fornlämning | — Träd | |
| --- Markkontur | — Polygonpunkt | |

Danfilip Lundberg
mättningschef

ORIENTERINGSKARTA



DETALJPLAN FÖR FASTIGHETEN

MON 13 MED FLERA, (Karlsdalsgatan) i Värnamo stad



Handlingar:

Granskningsutlåtande

Planbeskrivning

Plankarta med bestämmelser

Bilagor:

Bullerutredning avseende väg- och järnvägsbuller intill
förskola/bostad/kontor

Risikanalys för fastigheten MON 13 i Värnamo

MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Detaljplan för fastigheten
MON 13 M FL
(Karlsdalsgatan) i Värnamo stad

Dnr 13.2299.211

GRANSKNINGSUTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

ALLMÄNT

Detaljplan för fastigheten Mon 13 med flera (Karlsdalsgatan) i Värnamo stad har varit utställd för granskning enligt PBL 5 kap §21, under tiden 1 april 2016 – 24 april 2016. Handlingarna har varit utställda i Stadshusets foajé, på Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen samt Värnamo huvudbibliotek. De har även funnits tillgängliga på sjukhusbiblioteket, bokbussen samt på kommunens webbplats.

4 yttranden utan erinringar och 4 yttranden med erinringar har kommit in. Dessa kommenteras nedan.

YTTRANDEN UTAN ERINRINGAR

- Lantmäteriet
- Räddningstjänsten
- fastighetsägare för Mon 16
- Tekniska utskottet

YTTRANDEN MED ERINRINGAR

Länsstyrelsen i Jönköpings län

- I samrådsskedet framförde Länsstyrelsen allvarliga anmärkningar med krav på bland annat bättre underlag inför ett fortsatt planarbete. Av den nu utställda planen framgår att kommunen kompletterat planhandlingarna med nya underlag och planbestämmelser.

Även mot bakgrund av de nya underlag som tagits fram med förslag till bland annat olika skyddsåtgärder visar det sig att en förskoleverksamhet inte är lämplig att lokalisera inom planområdet. Kommunen har därför valt att förskoleverksamhet endast ska få bedrivas i husets bottenvåning och då som tidsbegränsad tillfällig markanvändning.

Det utrymme som plan- och bygglagen medger för en sådan tillfällig, men samtidigt konstaterat olämplig markanvändning, är av naturliga skäl mycket begränsat då frågeställningar som rör riskhänsyn och hälsa är avgörande för bedömningen av markens lämplighet även på kort sikt.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL att, den tidsbegränsade markanvändningen för förskoleverksamhet i första hand borde utgå helt ur planförslaget. I andra hand kan endast en mycket begränsad tidsram sättas för en sådan tillfällig användning.

Om kommunen väljer att gå vidare med planarbetet inför ett antagande rekommenderar Länsstyrelsen att följande förändringar görs i planen för att undvika en överprövning av kommunens antagande.

- Den tillfälliga tidsbegränsade markanvändningen för förskoleverksamheten begränsas till en betydligt kortare period, maximalt fem år men helst kortare.
- De skyddsåtgärder som riskanalys och bullermiljöutredning föreslår, i form av plank med preciserad höjd och utsträckning, verkligen knyts till ett tvingande utförande innan exempelvis lokalen i bottenvåningen kan provas för förskoleverksamhet.
- Det bör göras tydligt i planens genomförandebeskrivning vem som är ansvarig för att vidta skyddsåtgärderna liksom de kostnader som bedömts för genomförandet.

Kommentarer

- Kommunen anser att en förskoleverksamhet i begränsad omfattning är lämplig att lokalisera inom planområdet under en begränsad tid. Kommunen tar Länsstyrelsens förslag till förändringar i beaktan. Planförslaget ändras med följande:

- Tillfällig tidsbegränsning begränsas till maximalt fem år istället för tio år. Se aktuell bestämmelse i plankartan med planbestämmelser.
- Föreslagna skyddsåtgärder i riskanalys och bullermiljöutredning, i form av plank med preciserad höjd och utsträckning knyts tydligare till ett tvingande utförande innan lokalen i bottenvåning används för förskoleverksamhet eller byggnaden används för bostadsändamål. Se planbestämmelse m₁ och m₂ i plankartan med planbestämmelser.
- Genomförandedelen i planbeskrivningen förtydligas kring vem som är ansvarig för att vidta skyddsåtgärderna. Kostnaderna för att genomföra skyddsåtgärderna kan skilja en del beroende på modell och återförsäljare. Kommunen anser det vilseledande att redovisa kostnaderna i planbeskrivningen.

Trafikverket

- Området ligger strax öster om Kust till kustbanans spårområde. Kust till kustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Kust till kustbanan är transportled för farligt gods. Åtgärden bedöms inte inverka på riksintresset. Planområdet omges av kommunala vägar. Ur Trafikverkets synpunkt så är det främst hanteringen av risker och bullerfrågan som är av intresse. Planhandlingen har nu kompletterats med en bullerberäkning som också beaktar bullret från järnvägen och en riskbedömning har tillförts ärendet så som Trafikverket önskat.

De nödvändiga åtgärder som kan krävas ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

- Vi tolkar handlingen som att bullerberäkningar är gjorda för år 2035 och att de nya bullerreglerna tillämpas. Trafikverket förutsätter att planen i sin helhet utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. Kommunen har här ett ansvar som planerande myndighet. Planhandlingen har kompletterats vad gäller markens känslighet till vibrationer. I övrigt har Trafikverket inget ytterligare att anföra i ärendet.

Kommentarer

- Genomförandedelen i planbeskrivningen förtydligas kring vem som är ansvarig för att vidta skyddsåtgärderna som krävs enligt plan.

- Trafikverkets tolkning av planhandlingarna är korrekt. Med underlag från bullermiljöutredning har planen i sin helhet utformats så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs.

Förälder till barn på förskolan Rubinen

- Jag uppskattar att ni tagit hänsyn till lekytornas storlek och ljus-skuggförhållanden det gör att förutsättningarna för att skapa en skaplig lekmiljö blir betydligt bättre. Jag vill fortsätta påpeka att lekmiljön behöver ses över så att onödiga risker byggs bort men att det samtidigt finns utmaningar i lekmiljön så att barnens utveckling gynnas. (Exempel på onödig risk enligt mig är att nu inskolade 1-åringar blir påkörda av 3-åringar som lärt sig cykla men inte kan väja eller se sig för ordentligt. Detta sker eftersom leken inte kan separeras idag. Personalen gör vad de kan för att förhindra detta men det går att förebygga bättre genom en annan gestaltning av miljön.)

- När det gäller parkeringar så är det bra att inte parkeringar på norrsidan kombineras med förskoleverksamhet. I synpunkterna från grannar kommer det fram att föräldrar parkerar på gatan. Det är inte så konstigt att det sker, det är få tillgängliga platser på Karlsdalsgatan vid hämtning/lämning. Exempelvis kan det finnas tvillingföräldrar som hämtar/lämnar och hur de ska få ihop sin logistik utan att parkera på Västermogatan kan inte jag se. Därför föreslår jag att det blir någon form av fickparkering där busshållplatsen finns idag. Den/de fickparkeringen/arna bör vara bredare än normalt för att ha bra om utrymme för in/urlastning av barn.

- Bullerplank och skyddsplank. Jag har inte haft tid att läsa bullerutredningen men spontant ser jag mer att detta blir en begränsning i barnens värld mot omgivningen. Barnen tycker det är intressant att se om det kör förbi en buss, grävmaskin eller något annat. Med planken hindras det och istället hörs bara ljud som inte kan härledas till vad det är för något. Så är planken nödvändiga ifrågasätter jag på nytt om det verkligen ska bedrivas förskola på denna fastighet. Förskolegården är barnens främsta lekmiljö utomhus även om förskolan går iväg till biblioteket eller går promenader. Hur långa promenader/utflykter det kan bli beror ju på barnens ålder, ju yngre desto färre och kortare.

Kommentarer

- En detaljplan behandlar inte i detalj hur en utemiljö ska gestaltas utan planen ska säkerställa att det finns utrymme för en utemiljö lämplig för sitt ändamål. Kommunen anser att föreslaget möjliggör för det utrymme som behövs för ändamålet (förskolan) då den följer uppsatta rekommendationer från forskning och myndighet. Det är hyresgästen, i detta fall barn- och utbildningsnämnden som tar beslut om hur de vill utforma utemiljön. Dina synpunkter på gestaltningen av utemiljön skickas vidare till barn- och utbildningsförvaltningen.

- Planförslagets innebär en halvering av den trafik från och till förskola som idag sker. Med planen är det även krav att iordningsställa flera tydligt angivna parkeringsplatser längsmed Karlsdalsgatan än vad som finns idag. Kommunen anser det mer säkert med in/urlastning av barn på Karlsdalsgatan efter ombyggnation av gatan än på Västermogatan. Främsta anledningen är att mängden fordon är färre på Karlsdalsgatan och att fordon enbart får köra i en riktning (efter ombyggnation av gatan).

- För att klara riktvärdena för buller på utemiljö för förskoleverksamhet måste plank anläggas. Krav på utformning av bullerplank för barnens interaktion med omgivningen har vi inte lagstöd för att göra i plankarten. Som hyresgäst kan barn- och utbildningsnämnden ställa krav på plankens utformning i samband med behandling av hyresavtal och genomförande av skyddsåtgärderna. Dina synpunkter på utformning av bullerplanket skickas vidare till barn- och utbildningsförvaltningen.

Miljöpartiet, Värnamo

- Det är ett litet misslyckande politiskt, att man 2003 inte kunnat få till en bättre lösning på bra förskolor med en bra utemiljö i Värnamo. Utan nu revidera och förlänger en temporär lösning ytterligare temporärt 10 år (10 + 3 + 10 år). Den begränsade utemiljön för barnen måste bli bra. Inte för mycket artificiell lekya utan också grön yta till odlingspedagogik. I övrigt inga invändningar mot planen.

Kommentarer

- Se kommentar på Länsstyrelsens synpunkt ovan. Tillfällig tidsbegränsning ändras från maximalt tio år till fem år. Se planbestämmelse S₁ i plankartan med planbestämmelser. En detaljplan behandlar inte i detalj hur en utemiljö ska gestaltas utan planen ska säkerställa att det finns utrymme för en utemiljö lämplig för sitt ändamål. I en planbeskrivning kan det förekomma förslag på eventuell utformning. Det är hyresgästen, i detta fall barn- och utbildningsnämnden som tar beslut om hur de vill utforma utemiljön. Dina synpunkter på gestaltningen av utemiljön skickas vidare till barn- och utbildningsförvaltningen.

Övrigt

- Servitutsområde längsmed Järnväggsgatan söderut är inte tydliggjord i området för industriändamål. Bör läggas in en bestämmelse för att göra marken tillgänglig för allmännyttig underjordiska ledningar.

- Bestämmelsen m₂ (bullerplank för att reducera trafikbuller) och planbestämmelsen som gör det möjligt med körbar förbindelse mellan fastighet och Västermogatan är i konflikt med varandra.

Kommentarer

- Plankartan och planbeskrivningen kompletteras med ett u-område i en del av kvartersmarken för industriändamål.

- Planbestämmelsen m₂ kompletteras. Se plankarta med planbestämmelser. Ändring av planbestämmelse lyder:

m₂ Bullerplank ska anordnas till en höjd av 2 meter innan marken får användas till förskoleverksamhet.

MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Maj 2016


Frida Fälth
Planarkitekt

Detaljplan för fastigheten
MON 13 M FL
(Karlsdalsgatan) i Värnamo stad

Dnr 13.2299.211
Antagen 20xx.xx.xx
Laga kraft 20xx.xx.xx

PLANBESKRIVNING

PLANENS DOKUMENT

En detaljplan består av flera olika dokument. Vissa av dem är obligatoriska och andra kompletterande. För att berörda ska kunna bedöma detaljplanens innehåll och för att undvika missförstånd behövs en redovisning med både karta och förklarande text. Obligatoriska handlingar i en detaljplan är en plankarta med bestämmelser och en planbeskrivning. När detaljplanen har vunnit laga kraft blir plankartan med bestämmelser juridiskt bindande.

I en detaljplan ska det även finnas en aktuell grundkarta och en aktuell förteckning över fastighetsägare och andra sakägare. Fastighetsförteckningen redovisar vilka fastigheter samt kända servitut och andra rättigheter som berörs av planen.

Till varje detaljplan hör en planbeskrivning som förklarar innehållet i planen för att man ska förstå avvägningarna. Planbeskrivningen ska också redogöra bland annat för hur planen ska genomföras. Beskrivningen är inte juridiskt bindande men vägledande vid rättsprövning.

Beroende på vilket planförfarande som ska användas för aktuell plan kan det behövas ytterliga handlingar. Andra dokument som kan komplettera planbeskrivningen kan vara behovsbedömning, samrådsredogörelse, granskningsutlåtande, illustrationskarta och särskilda utredningar.

HANDLINGAR

Till denna detaljplan hör följande handlingar:

- Granskningsutlåtande
- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Bilagorna:
- Bullerutredning avseende väg- och järnvägsbuller intill förskola, bostad och kontor
- Riskanalys för fastigheten Mon 13 i Värnamo

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra mark för förskoleändamål samt bostads- och kontorsändamål.

Planens genomförande kan innebära att kontorsverksamhet och bostadsändamål kan tillåtas i befintlig byggnad. Planens genomförande innebär även att tillfällig förskoleverksamhet på bottenvåningen kan fortsätta sin verksamhet fem år till genom tillfälligt bygglov.

PLANENS FÖRENLIGHET MED 3 OCH 5 KAP MB

Planförslaget bedöms vara förenligt med Miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser för mark och vatten. Den tänkta markanvändningen medför inte heller att miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kapitlet MB överträds eller att människor utsätts för varaktig störning.

PLANDATA

Läge, areal och markägare

Planområdet utgör bl a en del av kvarteret Mon som finns i centrala Värnamo stad. Området är ca 3000 kvm stort. Planområdet gränsar till kvartersmark i norr, Västermogatan i öst, industrifastigheten Sparven 1 i syd och Järnvägsgatan och kvartersmark i väst. I närheten av planområdet ligger spårområde för järnvägstrafik samt buss- och järnvägsstation. På motsatta sida av Västermogatan mynnar Gamla Movägen ut. Den antas vara Värnamos äldsta bevarade vägsträckning.

Planområdet utgörs främst av fastigheten Mon 13 som idag innefattar en trevåningsbyggnad på en 2300 kvm stor tomt. Inom planområdet ingår även Karlsdalsgatan, liksom en mindre del av industrifastigheten Sparven 1. Kvartersmarken är privatägd medan större delen av allmän gata ägs av kommunen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I fördjupning av översiktsplan för Värnamo stad står det att strategisk planering angående kommande utbyggnadsbehov för skolorna behöver utvecklas vidare, inför stadsdelsstudierna.

Detalplaner m m

Nedanstående befintliga detaljplaner berörs direkt av planförslaget. För de markområden som ingår i det nya detaljplaneförslaget upphör nedanstående planer att gälla vid den tidpunkt då den nya detaljplanen vinner laga kraft.

F 90 Ändring av stadsplanen för Kv. MON i Värnamo, från 1957.

F 164 Stadsplanen för del av Värnamo stad (delar av nedre Backegårdsområdet och Karlsdal), från 1969.

Äldre stadsplaner gäller sedan PBL:s införande som detaljplaner. Ingen av de ovanstående planerna har någon genomförandetid kvar.

Tänkt planområde omfattas till större delen av stadsplanen (F 90) från 1957. Stadsplanen tillåter sammanbyggda bostäder i högst 3 våningar mot Västermogatan samt en byggrätt för

bostadsändamål i två våningar och inredd vind. Där det provas lämpligt får mark även användas för handels- och hantverksändamål.

Stadsplanen (F 164) omfattas endast en mindre del av planförslaget. De delar som berörs avser allmän plats, gata samt mark som inte får bebyggas inom område för småindustriändamål och för administrationslokaler.

Riksintresse

Järnvägsområdet med järnvägsspår till Halmstad och Alvesta, vilka är riksintresse för kommunikation, ligger nära planområdet. Fastighetsgränsen till Mon 13 finns ungefär 50 meter från närmsta järnvägsspår. Befintlig huvudbyggnad inom fastigheten ligger ungefär 70 meter ifrån.

Kommunala beslut i övrigt

I investeringsbudget 2015-2019, beslutad av kommunfullmäktige den 26 februari 2015, finns det planer på nya kommunala förskolor i östra, västra, norra Värnamo stad samt en förskola i Rörstorp vilken är först på tur att byggas. I centrala Värnamo stad finns inga planer i investeringsbudgeten på ny förskola.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade (Msn § 318), 2013-10-01, att i avvaktan på att detaljplanen ändras, bevilja ett tidsbegränsat bygglov för förskoleverksamhet på tre år till och med 2016-09-30.

Gröna, sköna Värnamo - stadens grönstrukturprogram från juni 2007 redovisar ett till planområdet närliggande grönområde kallat Luddöparken, ett grönområde för dagvattenhantering och rekreation. Andelen allmän grönyta per person inom stadsdelen uppgår enligt programmet till 70 kvm.

2003-09-08 beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att bevilja bygglov för att tillfälligt få utnyttja 3:e våningen av byggnaden till daghemsverksamhet, längst t o m 2013-09-30.

Byggnadsnämnden beslutade 1981-11-24 att meddela byggnadslov med dispens från 34 och 38 §§ byggnadslagen med stöd av länsstyrelsens beslut 1976-11-10 för nybyggnad av kontorshus, va-installation samt rivning av befintligt hus. Det är likvärdigt ett permanent bygglov idag.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur, geoteknik och kultur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet släntar svagt nedåt mot Västermogatan. Inom planområdet är nivåskillnaden cirka 2 meter från lägsta respektive högsta punkt. Ytskiktet inom planområdet är mestadels hårdgjord (asfalt) och till viss del infiltrerbar (gräs).

Vegetationen utgörs av gräsmatta med buskage och enstaka träd inom fastigheten Mon 13.

Geotekniska förhållanden

Det finns ingen geoteknisk markundersökning för marken i eller direkt intill planområdet. Befintlig byggnad har varit byggt i cirka 30 år. Enligt översiktlig jordartskarta (1:50 000) från SGU utgörs marken inom planområdet av morän.

Marken anses geotekniskt lämplig för byggnation i den omfattning den har idag. Planens innehåll säkerställer befintlig byggnads läge och våningsantal.

Radon

SGU¹ har på uppdrag av Värnamo kommun tagit fram en översiktlig karta som redovisar förekomsten av markradon. Planområdet anges som "högriskområde" i kartbilden. Högriskområden utgörs huvudsakligen av hög radonmark, vilket kan innebära krav på radonsäkert byggande. Radonundersökning har utförts i befintlig byggnad inom fastigheten Mon 13. Undersökningen redovisar värden under högsta tillåtna nivå.

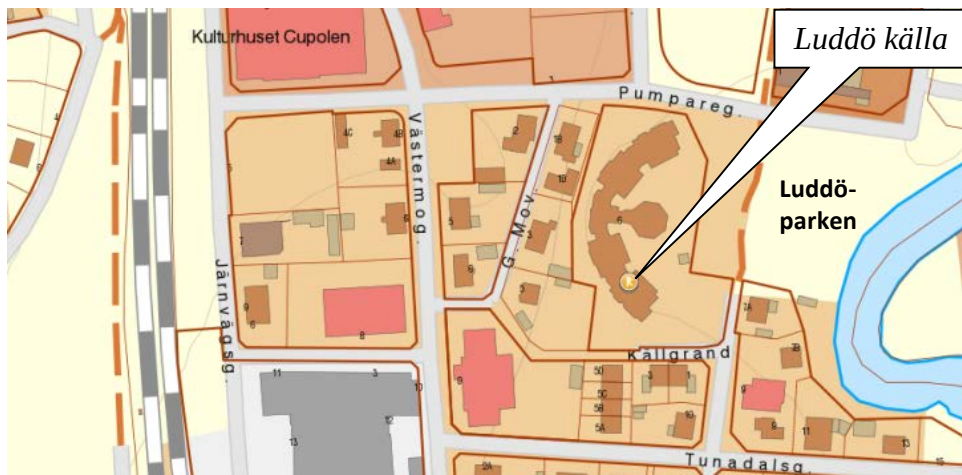
Risk för skred/höga vattenstånd

Planområdets lägsta marknivå är cirka 154,5 meter över havet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har gjort en detaljerad översvämningsskartering för Värnamo 2013 där beräknat högsta flöde av Lagans ytvattennivå uppskattas till 148,8 meter över havet. Ingen risk för översvämning från Lagan bedöms föreligga inom planområdet.

Fornlämningar

Den grusbelagda Gamla Movägen, som mynnar ut på Västermogatan, öster om planområdet, är en av Värnamo stads gamla infartsvägar. Från planområdet sett är den en tänkbar väg till närmsta grönområde. Via Gamla Movägen på väg till Luddöparken passerar man den plats där Luddö källa tidigare var belägen, det omnämns som offerkälla och marknad i gammal skrift och karta. Inga kända förekomster av fornlämningar finns inom planområdet.

Fornminnen skyddas av Kulturmiljölagen (1988:950), vars syfte är att försäkra tillgången till en mångfald av kulturmiljöer nu och i framtiden. Om fornfynd påträffas ska kontakt omedelbart tas med Länsstyrelsen i Jönköpings län.



Luddö källa

På kartan från Riksantikvarieämbetets fornsök finns en tidigare plats för en offerkälla, även kallad Luddö källa. Källa: Riksantikvarieämbetet (<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html> 150224)

¹ Sveriges geologiska undersökning, SGU, är expertmyndighet för frågor om berg, jord och grundvatten.

Bebyggelseområden

Planområdet är beläget i centrala Värnamo stad med gångavstånd till de allra centrala delarna med service och butiker.

Bostäder, arbetsplatser och övriga bebyggelse

Planområdet utgör en del av ett kvarter med blandad användning. Kvarteret innehåller färghandel, kontor, förskolor och bostäder. Kvarteret är sammansatt med flerbostadshus, fristående villor och mindre verksamhetsbyggnad. Inom planområdet ligger ett större kontorshus, delvist ombyggt för att husera tillfälliga förskoleverksamheter. Utemiljön används till förskolorna och enstaka parkering.

Detaljplanen möjliggör för kontor (K), bostäder som inte får kombineras med förskola (B₁) samt tillfällig förskola på bottenvåning får finnas upp till fem år (S₁).

Planen tillåter kontor i hela byggrätten. Liksom tillåts bostäder i hela byggnaden med undantag att bostäder inte kan kombineras med förskola.

Planen begränsar möjligheten att använda fastigheten för förskola permanent med stöd av PBL, kap. 4 § 26. Det innebär att förskoleverksamhet kan bedrivas tillfälligt fem år från det datum planen vunnit laga kraft. Planen medger att förskoleverksamhet ska ske på bottenvåning med stöd av PBL kap. 4 § 16, punkt 2.

Konsekvenserna av planen är att fastigheten Mon 13 får en begränsad byggrätt som inrymmer befintlig byggnad. Planen är flexibel på det viset att befintlig byggnad kan användas i sin helhet eller i kombination för kontorsverksamhet eller bostadsändamål, alternativt kan byggnad användas tillfälligt för förskoleverksamhet.

Tillgänglighet

I Boverkets författningssamling från 2008, ska minst en angöringsplats för bil finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade inom 25 meter från huvudbyggnadens entré.

Karlsdalsgatan är utformad som lokalgata med en smal trottoar på ena sidan av körbanan. Idag finns tre parkeringsplatser intill huvudbyggnadens entré på fastigheten Mon 13. Byggnaden har hiss. Planen medför att mark som används till lokalgatan utan utrymme bibehålls. I o m att planen möjliggör för tillfällig förskoleverksamhet bör Karlsdalsgatan bli enkelriktad och trottoar breddas samt att ett säkert övergångsställe över Västermogatan bör ordnas i höjd med Gamla Movägen.

Byggnadskultur och gestaltning

Långsiktig hållbarhet i planering och byggande innefattar vanligtvis ett helhetsperspektiv. Byggnaden bör alltid ses i ett sammanhang, utifrån omgivande bebyggelse och platsens förutsättningar. God gestaltning av byggnaden och utemiljön i direkt anslutning bidra till områdets attraktivitet och i sin tur fastighetens marknadsvärde. Enligt Plan- och bygglagen, PBL, ska all bebyggelse behandlas med varsamhet. Det bästa skyddet och den bästa vården får bebyggelsen av intresserade ägare som vårdar merparten av de svenska kulturmiljöerna.

Annat som påverkar byggnadens gestaltning är varaktiga energilösningar och energieffektiva åtgärder. Tomtens läge spelar stor roll, utifrån sol- och vindförhållanden. Husets form och planlösning samt hur byggnaden är placerad på tomten är också av stor betydelse för energiåtgången. Ju mer kompakt huset är, ju mer energieffektivt är det, även om man inte direkt väljer att bygga passivhus. Stor omsorg bör också tidigt läggas på att välja energikälla. Om

solfångare (för varmvatten och värme) och solceller (för el) ska installeras, tänk på att reservera en söderyta, där de kan placeras. Det går även bra med en placering i sydost eller sydväst. Att bygga energieffektivt lönar sig. Det kostar något mer i byggskedet, men ger en lägre energikostnad på lång sikt.

Med planen möjliggörs det att balkonger kan anordnas i söder- samt västerläge.
f₁ Balkonger får anordnas. Fri höjd över marken ska vara minst 2,5 meter.

Huvudbyggnaden får utföras i högst tre våningar. Vinden får inte inredas.

III Högsta antal våningar för huvudbyggnad

v₁ Utöver angivet antal våningar får vind inte inredas.

Skyddsrum

Finns inget skyddsrum inom planområdet.

Friytor

Lek och rekreation

På gångavstånd nås Luddöparken. Där finns det ingen lekplats idag men där finns yta för bollspel och andra ytkrävande aktiviteter.

Barn med möjlighet till naturrika förskolegårdar och/eller närhet till naturområden leker fler lekar, leker bättre i grupp, är mer uthålliga och de får större möjlighet att träna sin förmåga i balans, vighet och koordination samt att springa både snabbt och uthålligt². Enligt Boverket allmänna råd om friyta för fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet bör friytan vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden.

Forskning och studier visar att lekytan bör ha en viss storlek för att barnens lek ska kunna utvecklas och ha ett varierat innehåll. Enligt erfarenheter från förskolegårdar i Malmö tycks det storleksmässigt gå en gräns vid ungefär 30 kvm/barn. När gårdarna är mindre blir användningsmöjligheterna begränsade och slitaget stort. När lekmiljöerna slits förlorar de väsentligt sitt lekvärde.

Friytans totala storlek har betydelse för att den ska kunna rymma de kvaliteter som behövs för en fullgod lekmiljö. Studier visar att minimum tycks utgöras av 2000-3000 kvm. Då är ytan så stor att det händer något med barnens lek – det uppstår mer rörelse och spring i leken.³ Studier av förskolegårdar i Örebro visar att det inte finns ett linjärt samband mellan friytan storlek och lekkvaliteter, men gårdar som var mindre än 2000 Kvm hade generellt låg lekvärdesfaktor.⁴

² (Pia Björklund, 2005)

³ (Malmö Stad, 2011)

⁴ (Örebro kommun, 2013)



Exempel på hur små lektytor kan höjas i kvalité genom konstgjorda lekkullar. Redigerad bild från Värnamo kommun.

Planen medför till att cirka 1 200 kvm kan användas som friyta inom kvartersmark med goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet med förbehåll att bulleråtgärder anordnas.

Planen möjliggör för maximalt en förskola med två avdelningar (cirka 30 barn). Det innebär cirka 39 kvm friyta per barn. Eftersom utemiljön är hälften av rekommenderad minsta friyta enligt studier och att närmsta allmänna park ligger på ett avstånd som gör det svårt att innefatta den i daglig användning, gör planen det möjligt att enbart tillfälligt använda marken till förskoleverksamhet. Läs mer om begränsning i plan för förskoleverksamhet på sidan fem. Detaljplanen säkerställer att utemiljön ska vara så stor som platsens förutsättningar gör det möjligt, genom att i plankartan peka ut mark med bestämmelserna:

lek	Marken ska användas för lek och pedagogik när fastigheten används för förskoleändamål.
m ₁	Skyddsplank ska anordnas till en höjd av 2,5 meter innan fastigheten används för förskola eller bostadsändamål.
m ₂	Bullerplank ska anordnas till en höjd av 2 meter innan fastigheten används för förskola.

Där bestämmelserna m₁ och m₂ sammanfaller i plankartan anses det räcka med ett plank som har samma egenskaper som buller- och skyddsplanket har.

Naturmiljö

Grönstrukturprogrammet för Värnamo stad pekar ut Luddöparken och Lagans årum som närmaste naturmiljöer, sett från planområdet. Årummet utgör ett viktigt biologiskt och rekreativt stråk för framtida boende inom planområdet.

Planförslaget möjliggör för cirka 1 200 kvm friyta för förskoleverksamheten. Utemiljö för förskoleverksamhet innebär inte alltid naturligt grönområde. Slitstarka material tillkommer så som hårdlagd asfalt. Utformningen av utemiljön bör hanteras i avtal mellan hyresgäst och fastighetsägare.

Vattenområden

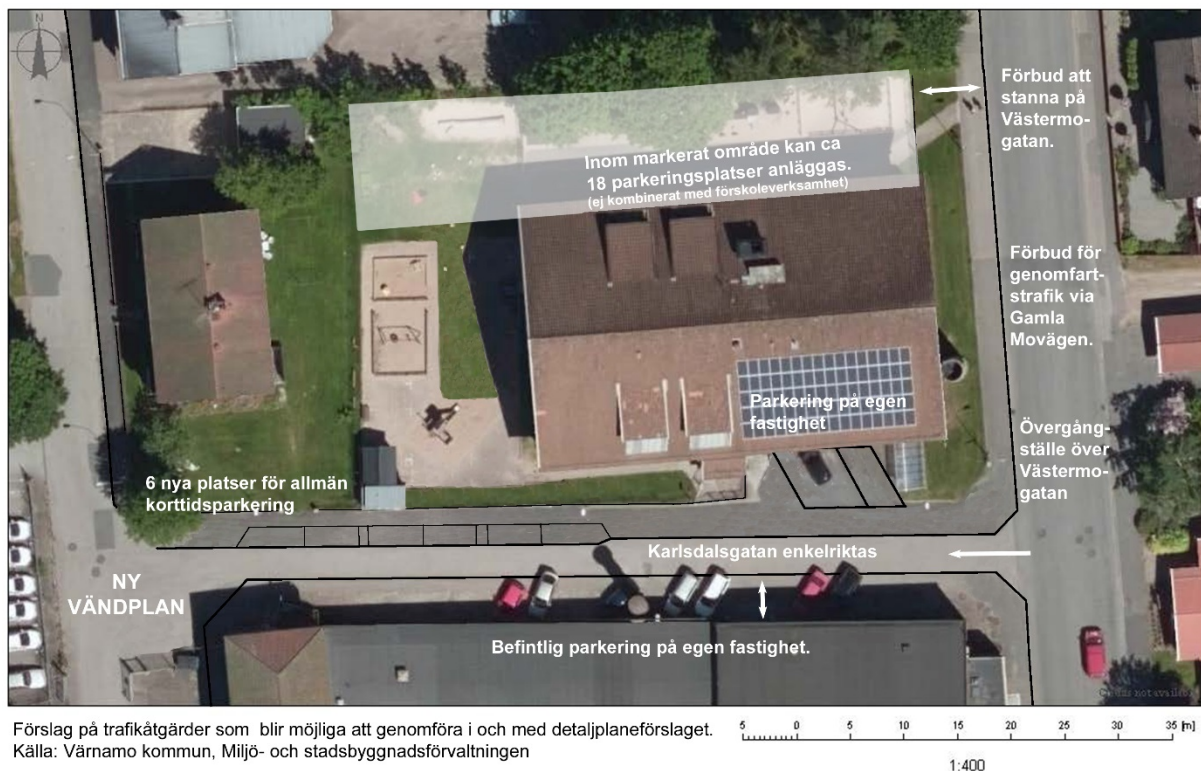
Tillgången till friskt dricksvatten behöver värnas. Alla kommunala vattentäkter i Värnamo kommun omges av ett skyddsområde som länsstyrelsen har fastställt. Det aktuella planområdet ligger inom yttre skyddsområde för Ljusseveka grundvattentäkt. Vid schaktning kan tillstånd krävas.

Gator och trafik

Gatunät, gång- cykel- och mopedtrafik

Planområdet avgränsas i öster av Västermogatan, som utgör en viktig matargata för stadsdelarna Mossle och Karlsdal. Karlsdalsgatan ingår i planområdets södra del och Järnvägsgatan delvis i områdets västra. Samtliga gator har trottoar. Västermogatan har det på båda sidorna av körbanan.

För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter, i synnerhet till och från förskoleverksamheten, gör planen det möjligt att bygga om Karlsdalsgatan till en enkelriktad gata med utrymme för allmän kantparkering på en sida.



Planen gör trafikåtgärderna möjliga i och med att genomförandet av planen medför tillräckligt utrymme för en vändplan i korsningen Järnvägsgatan-Karlsdalsgatan. Andra trafikåtgärder som blir möjliga att genomföra är bland annat förbud att stanna på Västermogatan (i höjd med fastigheten Mon 13). Åtgärderna behöver regleras med trafikföreskrift.

Kollektivtrafik

Till järnvägsstationen är det ungefär 450 meter. Intill järnvägsstationen finns även busstationen. Närmsta busshållplats finns på Västermogatan, strax nordöst om planområdet.

Planområdet är därmed synnerligen välbeläget med hänsyn till befintligt kollektivtrafiknät.

Parkering, varumottagning, utfarter

Enligt 8 kap 9 § i Plan- och bygglagen ska lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Det är den enskilde fastighetsägares skyldighet att inrätta parkeringsplatser till den verksamhet som finns på fastigheten. Kommunens parkeringsnorm (p-norm) från 1993, har olika värdetal för att få fram behov av antal bilplatser per kvm bruttoarea (BTA) som olika användningar kan komma

att behöva. Parkeringsbehovet för bostadsändamål får t ex inte samordnas med övriga ändamåls parkeringsbehov. Även om cykelparkering inte nämns i kommunens p-norm ska det enligt Plan- och bygglagen finnas lämpligt utrymme för cykel då även dessa räknas som fordon.

Enligt Boverkets författningssamling från 2008 ska:

- en angöringsplats för bilar finnas.
- en parkeringsplats avsedd för fordon till rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig och användbar entré till bostadshus.

Idag finns ett fåtal parkeringsplatser direkt i anslutning till Karlsdalsgatan. Tomten har ingen utfart i övrigt. Parkeringsbehovet hanteras, via avtal, på närliggande fastighet.



Bilden visar utfarter och parkeringsplatser inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Inom planområdet kan bostäder, kontor och tillfällig förskola tillåtas. Vid maximal exploatering och användning av tillåtna verksamheter med högst trafikomsättning så bedöms det behövas cirka 32 bilplatser för fastigheten Mon 13.

Möjlig användning enligt planförslaget	Antal bilplatser enligt p-norm
Enbart kontor	32 stycken
Kontor 2 plan + Bostad 1 plan	27 stycken
Bostad 2 plan + Kontor 1 plan	23 stycken
Kontor 2 plan + Förskola 1 plan	19 stycken (samnyttjan)
Enbart bostäder	19 stycken

I plankartan redovisas yta för en parkering på norra delen av fastigheten Mon 13. Ytan motsvarar utrymme för cirka 18 bilplatser (går ej att kombinera med förskola) med utfart till Västermogatan. Ett par bilplatser finns det utrymme för även i direkt anslutning till Karlsdalsgatan söder om byggnaden. Totalt blir det cirka 20 bilplatser inom fastigheten Mon 13. Bostadsparkering bör ske på fastigheten. Planbestämmelserna i plankartan gällande parkering lyder:

- n₁ Parkering får anordnas.
- n₂ Parkering får anordnas enbart när fastigheten inte används för förskola.

Utfart får ske enbart ut till Västermogatan, norr om befintlig byggnad på fastigheten Mon 13. Det regleras av bestämmelsen *Körbar förbindelse för motorfordon får inte anordnas* i plankartan.

Störningar, hälsa och säkerhet**Buller**

Buller är oönskat ljud som mäts i decibel. Det ljud som uppfattas av människan mäts normalt i så kallad decibel A, skrivet som $dB(A)$. Buller beräknat i ett genomsnitt per dygn kallas ekvivalent bullernivå. Decibelskalan är logaritmisk. Vid nybyggnation av bostadsbebyggelse bör inte buller från spårtrafik och vägar överskrida 55 $dB(A)$ ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 $dB(A)$ ekvivalent ljudnivå samt 70 $dB(A)$ maximal ljudnivå vid en uteplats. För förskolegård gäller riktvärdet 50 $dB(A)$ ekvivalent ljudnivå dagtid. (SFS 2015:216).

En bullerutredning är framtagen av BSV arkitekter & ingenjörer ab, 2016. För att klara en godtagbar utemiljö inom tomten krävs åtgärder oberoende av var på tomten man väljer att anlägga en uteplats/lekyta. Det gäller såväl den ekvivalenta ljudnivån som den maximala ljudnivån. Utredningens slutsatser är:

1. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid byggnadens fasad kan innehållas för hela fastigheten, med undantag för fasaden mot Västermogatan år 2035. Bullernivån ligger i detta fall strax över 55 dBA. Endast marginella skillnader är det mellan de olika våningsplanen.
2. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid uteplats/lekyta klaras med undantag för det nordöstra och sydvästra hörnet av tomten där ljudnivån överstiger 50 dBA.
3. Ett bullerplank med höjden 2.0 meter utmed norra delen av gränsen mot Västermogatan samt utmed Karlsdalsgatan och upp utmed del av den västra tomtgränsen, innebär att riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå kan klaras.
4. Åtgärden 0 % tung trafik på Karlsdalsgatan i stort sett ger samma effekt som ett bullerplank. Riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå klaras även med denna åtgärd.
5. Den maximala ljudnivån är starkt påverkad av antalet tunga fordon utmed angränsande gator, innebärande att riktvärdet 70 dBA överskrids inom huvuddelen av tomten både med dagens trafiksiffror och framtida siffror för 2035 (utan bullerplank). Inom stora delar av tomten ligger värdet över 75 dBA.
6. Ett bullerplank med höjden 2,0 meter utmed norra delen av gränsen mot Västermogatan samt utmed Karlsdalsgatan och upp utmed del av den västra tomtgränsen, innebär att stora delar av fastigheten (västra delen) klarar maxvärdet 70 dBA. Dock ligger värdet fortfarande mellan 70-75 dBA i det nordöstra hörnet samt längst ner i sydväst, utmed Karlsdalsgatan.
7. Åtgärden 0 % tung trafik på Karlsdalsgatan ger i stort sett samma effekt som ett bullerplank, med maxvärden som ligger mellan 70-75 dBA i det nordöstra hörnet samt längst ner i sydväst, utmed Karlsdalsgatan.
8. Med hänsyn till att den tunga trafiken sannolikt är betydligt mindre utmed Karlsdalsgatan, än vad genomförd trafikmätning visar, kan redovisade maxnivåer anses acceptabla. Även utifrån det faktum att den maximala ljudnivån får överskridas max 5 gånger per timme.

Detaljplanen ställer krav på att bullerplank ska anordnas mot Västermogatan och mot järnvägen (mot fastigheten Mon 11) samt en del av Karlsdalsgatan. Krav på hur bostadsrummen ska orienteras i byggnaden för att reducera bullerstörningen från trafiken kan ställas. Bullerutredningen ligger som en bilaga till granskningshandlingarna. Se detaljplanebestämmelserna i plankartan:

- m₂ Bullerplank ska anordnas till en höjd av 2 meter innan fastigheten används för förskola.
- m₃ Minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet ska orienteras mot fasad där ekvivalent ljudnivå ute vid fasad inte överstiger riktvärden för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning.
Varje bostadslägenhet ska ha tillgång till minst en balkong, uteplats eller gemensam uteplats med rekommenderade ljudnivåer, riktvärden för både ekvivalent- och maximalnivå för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning.

Där bestämmelserna m₁ och m₂ sammanfaller i plankartan anses det räcka med ett plank som har samma egenskaper som bullerplanket har.

Bullerskyddad uteplats för framtida boende går att ordna i nordvästra delen av fastigheten.

Konsekvenserna av planförslaget är att störning från omgivningsbuller reduceras på friytan på fastigheten Mon 13 samt att planen gestaltningsmässigt påverkar utformningen på markplan mot allmän plats i och med buller- och skyddsplank.

Vibrationer från spårburen trafik

Det finns inte några politiskt beslutade riktvärden för vibrationer. Trafikverket och Naturvårdsverket tillämpar ett eget formulerat riktvärde för miljö kvalitet för vibrationer vid spårburen trafik. Nivån 0,4 mm/s vägd root mean square (RMS) ska eftersträvas i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Detta gäller i utrymmen där människor vistas stadigvarande.

Utifrån markens beskaffenhet anses det inte föreligga problem för vibrationer från järnvägen.

Förorening

Industriverksamheten på fastigheten Sparven 1 är utpekad som miljöfarlig verksamhet. Det är utrett att det är del av industribyggnaden utanför planområdet som är förorenad. Framtida sanering anses inte mer störande än rivning av en större byggnad.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, egendom och miljö (den närmaste omgivningen) om de inte hanteras rätt under transport samt tankning, inlastning, lossning etcetera. Farligt gods kan ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. De vanligaste typerna av farligt gods är bensin, diesel, gasol, ammoniak, starka syror och baser samt oxiderande kemikalier, pyrotekniska produkter, sprängämnen, gaser i sprayburkar och tändare etcetera.

En riskanalys har tagits fram av BSV arkitekter & ingenjörer ab, 2016. Riskanalysen är översiktlig och utförd med avseende på den verksamhet som planeras i byggnaden. Studien begränsas till att omfatta hur en eventuell olycka med farligt gods kan påverka planområdet, framtida verksamheter och de människor som vistas inom fastigheten Mon 13. Sannolikheten för en omfattande olycka på järnvägen förbi fastigheten Mon 13 i Värnamo bedöms som (mycket) liten. Detta främst med hänsyn till omfattningen av farligt gods som passerar samt den låga hastigheten förbi området. Vid en olycka i höjd med aktuell byggnad, bedöms konsekvenserna (i värsta fall), bli omfattande. Flera förutsättningar finns som gör riskbilden acceptabel. Det är främst avståndet mellan spår och tomt/byggnad, men även det faktum att flera skyddande byggnader finns mellan spår och fastigheten som begränsar risksektorn av eventuell explosion, tryck-, värmevåg, storbrand etcetera. Då planerad verksamhet bland annat

utgör förskola med lektyr utomhus, föreslår utredningen säkerhetshöjande och riskminimerande skyddsåtgärder med syfte att uppnå en lägre risknivå. Utredningen rekommenderar att man i en kommande detaljplan inför krav på skyddsplank för utemiljön/lektyr och att entréer, utrymningsvägar samt friskluftsintag förläggs vid icke järnvägssidan av byggnaden.

Detaljplanen medger att skyddsplank ska anordnas på marken mot järnvägen på fastigheten Mon 13. Detta bidrar till att skydda de aktiviteter som förekommer på friytan mot konsekvenser av en eventuell olycka på järnvägen. Se plankartan med planbestämmelsen;

- | | |
|---------|---|
| m_1 | Skyddsplank ska anordnas till en höjd av 2,5 meter innan fastigheten används för förskola eller bostadsändamål. |
| b_1 | Friskluftsintag ska placeras i byggnadssida som inte är vänd mot järnvägen. |
| entréer | Entréer och utrymningsvägar ska inte placeras mot väster (mot järnvägen). |

Där bestämmelserna m_1 och m_2 sammanfaller i plankartan anses det räcka med ett plank som har samma egenskaper som buller- och skyddsplanket har.

Konsekvenserna av planbestämmelserna är att risk att tredje person skadas vid en eventuell olycka, reduceras på friytan och i byggnad på fastigheten Mon 13. Planbestämmelsen m_1 medför även till konsekvensen att gestaltningsmässigt påverka utformningen på markplan mot allmän plats och mot fastigheten Mon 11 i och med skydds- och bullerplank.

Brand och räddning

Tillgänglighet för brandfordon samt till brandvatten

Brandfordon kommer intill kvarteretsmarken främst från Karlsdalsgatan men även från Västermogatan och Järnvägsgatan.

I korsningen Karlsdalsgatan-Västermogatan finns brandpost i den omfattning som krävs för detaljplanens genomförande. Brandposten är A-klassad, vilket innebär att den ska leverera minst 1000 l/min och aldrig får blockeras. På vintern snöröjs det till brandposten och den kontrolleras årligen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp (VA)

Planområdet är beläget inom verksamhetsområde för kommunalt vatten- och avlopp. VA-anslutningar till fastigheten Mon 13 sker via Västermogatan medan fastigheten Sparven 1 är ansluten via Järnvägsgatan.

Värme

Fjärrvärme är utbyggt i området. Fastigheterna Mon 13 och Sparven 1 är anslutna till fjärrvärmenätet.

Energisystem, energieffektivitet och varaktiga energilösningar är andra viktiga frågor. Att bygga energieffektivt och investera i bra energisystem lönar sig. Det kostar något mer i byggskedet, men ger en lägre energikostnad på lång sikt, vilket bidrar till en långsiktig hållbar samhällsutveckling.

El och tele

Inom Värnamo stad ansvarar Värnamo Energi för elnätet. Skanova har ledningar inom planområdet. El- och teleledningar ligger i Karlsdalsgatan.

Avfall

Avfallshantering ska ordnas på kvartersmark.

MILJÖMÅLEN

Riksdagen har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål som drar upp riktlinjer för dagens och morgondagens miljöarbete i Sverige. Dessa har sedan utvecklats inom varje länsstyrelse, efter regionala förutsättningar. Värnamo kommun har också fört ner miljö kvalitetsmålen till kommunal nivå och tagit fram lokala delmål. De lokala miljö mål som kan anses beröras av denna plan är:

- God bebyggd miljö

Kommunen ska verka för:

”att hälsosamma och sociala boende- och arbetsmiljöer med närhet till grönska och vatten skapas samt att störningar i redan befintliga miljöer begränsas” samt

”att god balans mellan grönytor och bebyggelse inom etablerade tätortsområden bibehålls”.

Planförslaget innebär bl a att bostäder och förskola kan etableras ca 50 m från närmaste järnvägsspår. Risk för störande buller och vibrationer är relativt höga.

- Frisk luft och begränsad klimatpåverkan

Planen möjliggör för bostadsändamål, kontors- och förskoleverksamhet, vilket ökar risken av att fler pendlar med bil till området. Förvisso medför det centrala läget till en större chans att fler väljer att gå eller cykla. Intilliggande industriverksamhet har rätt till transporter via angränsande lokalgator., vilket kan innebära en större mängd varutransporter via Karlsdalsgatan. Gatan som ligger i direkt anslutning till barnens utemiljö.

- Miljömedvetenhet och folkhälsa

Utemiljön inom planområdet stärker inte möjligheten för att barn ska tillgodose sig god hälsa och ökad förståelse för hållbar utveckling.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med, utan fara för påtagliga olägenheter. Idag finns det miljö kvalitetsnormer för:

- olika föroreningar i utomhusluften,
- olika parametrar i vattenförekomster,
- olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten,
- omgivningsbuller.

Värnamo kommun har under perioden 1986-87 fram till 2009-10 genomfört olika mätningar av luftkvalitén i Värnamo tätort och viss bakgrund. För att tillgodose kraven på kontroll av utomhusluften har Värnamo kommun därefter deltagit i det samverkansområde som Jönköpings läns Luftvårdsförbund står bakom. En första utvärdering av resultaten har publicerats under

2015. Av denna framgår att nivån ”nedre utvärderingströskel” överskrids vid några tillfällen, vilket motiverar fortsatt kontroll av luftkvaliteten. Något överskridande av miljökvalitetsnorm förekommer inte.

Mätningar/beräkningar har utförts vid de mest belastade/ogynnsamma platserna i Värnamo tätort, varför aktuellt planområde inte bedöms vara påverkat av oacceptabla halter av luftföroreningar.

Behovsbedömning (Miljöbedömning/Miljökonsekvensbeskrivning)

Enligt plan- och bygglagen (PBL 4:34) ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om detaljplanen medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser. Redovisningen ska uppfylla kraven i 6 kap, 7 § första och andra styckena i miljöbalken. Enligt 3 kap, 8 § i samma lag, anges att även bestämmelserna i miljöbalkens 6 kap, 11-18 och 22 §§ ska tillämpas om planens genomförande antas medföra en betydande miljöpåverkan. En behovsbedömning är genomförd för att utreda huruvida planförslaget bör innehålla en miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen gavs under plansamrådet tillfälle att yttra sig om behovsbedömningen. Länsstyrelsens hade inget att erinra om behovsbedömningen. Kommunen anser att planen inte förväntas medföra en betydande miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis från behovsbedömningen så påverkas miljömålen; Frisk luft, God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Begränsad klimatpåverkan, Ett rikt växt- och djurliv samt kommunens lokala miljömål; Miljömedvetenhet samt Livsstil och miljö/folkhälsa. Utifrån behovsbedömningen kommer följande frågor att utredas vidare i planen: trafik, buller, markradon, tillgång till utemiljö med rekreation (för bostads- och förskoleändamål). Miljökonsekvenserna är av sådan komplexitet att de redovisas löpande i planbeskrivningen.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Inledning

En genomförandebeskrivning ska redovisa de åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan utan skall ses som ett förtydligande av planens syfte ur genomförandesynpunkt. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår enbart av plankartan med tillhörande planbestämmelser.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande utan program. Efter samråd och granskning antas planen av kommunfullmäktige.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är fem år från den dag då planen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen, och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills en ny plan tas fram eller gällande plan

ändras. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän platsmark, vilket i huvudsak innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats samt framtida drift och underhåll av densamma.

Kommunen har vid kommunalt huvudmannaskap en rättighet, samt vid påkallande också en skyldighet, att mot lagenlig ersättning lösa in allmän platsmark. Området som utgör allmän plats i den nya detaljplanen utgör det också i de befintliga planerna. Den allmänna platsmarken i den nya detaljplanen är i både kommunal och privat ägo. Viss del av den allmänna platsmarken, vilken är i privat ägo, i den befintliga planen läggs i den nya detaljplanen istället ut som kvartersmark för industriändamål. Den nya detaljplanen kan föranleda fysiska ändringar av allmän platsmark, främst om bygglov söks för förskola. Då måste åtgärder i gata genomföras som att enkelrikta Karlsdalsgatan och anlägga markerade fickparkeringar samt anlägga en vändplats i korsningen Karlsdalsgatan-Järnvägsgatan.

Kommunen ansvarar för tillhandahållande av färskvatten samt bortledning av dag-, drän- och spillvatten. Huvudmannen ansvarar för att ledningar byggs ut, samt ansvarar för framtida drift och underhåll. Ledningsnätet är utbyggt. Respektive fastighetsägare ansvarar för byggnader, anläggningar, hantering av dagvatten m m inom sin kvartersmark.

Värnamo Energi AB är huvudman för fjärrvärme och elnät.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning, servitut m m

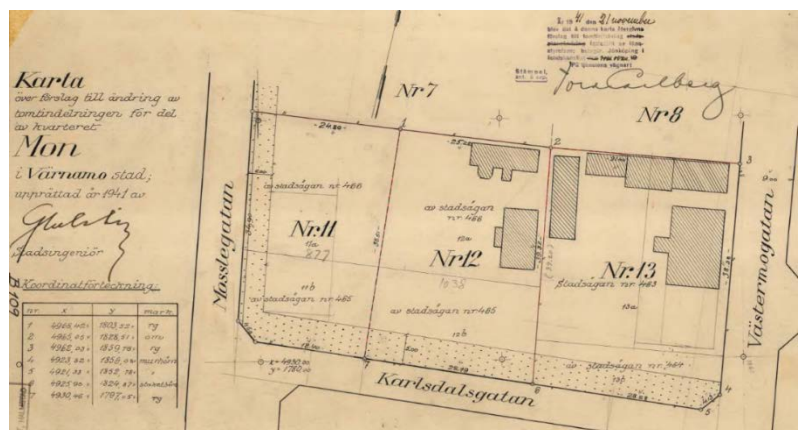
Överenskommelse om fastighetsreglering har upprättats mellan kommunen såsom ägare till Värnamo 14:2 och Sparven 1 gällande överföring av mark utlagd som allmän platsmark i denna detaljplan. Då berörd mark är utlagd som allmän plats i befintlig plan kan överföringen äga rum redan med stöd av den äldre planen. Möjligheten till genomförandet stadfästes i och med att den nya detaljplanen vinner laga kraft. Fastighetsbildningen kommer att innebära en ytterst marginell påverkan på den praktiska markanvändningen.

Inom den del av Sparven 1 som omfattas av planområdet finns ett avtalsservitut för rätten till befintliga VA-ledningar. Kommunen kommer vid en ändring av fastighetsindelningen att verka för servitutets fortbestånd inom överförd mark.

Tomtindelning, fastighetsplan m m

Del av planområdet har omfattats av
tomtindelningsbestämmelser.

Tomtindelningsbestämmelser utgör enligt övergångsbestämmelserna till den nya plan- och bygglagen fastighetsindelningsbestämmelser i detaljplan, undantaget vad som sägs i övergångsbestämmelserna rörande pågående planarbete vid tidpunkten för den nya lagens ikraftträdande. Kommunen har sedan 2011-04-18 i



Bilden visar tomtindelning (akt 109) för del av kvarteret Mon fastställd 1941.

uppdrag att upphäva majoriteten av alla fastighetsplaner och tomtindelningar i kommunen.

Tomtindelningen har upphävts i ett separat ärende enligt de äldre bestämmelserna.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kostnaden för detaljplanen uppbärs av exploatören. Kommunen och exploatören har tecknat ett planavtal. Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kommunen kan erhålla utgifter till följd av markförvärv, inlösen, förrättningskostnader, upprustningsåtgärder av allmän platsmark m m.

Ekonomiska konsekvenser för respektive exploatör

Ägaren till Mon 13 kommer att erhålla utgifter för genomförandet av exploateringen inom sin kvartersmark. Exploateringen kan komma att omfatta ändringar av befintlig byggnad, uppförande av bullerplank, anordnade av lekplatser m m. Samtliga de åtgärder och ändringar som behöver göras i gata/allmän plats för att säkerställa en säker och ordnad situation kring hämtning och lämning av barn ska bekostas av ägaren till Mon 13. Åtgärderna ska företas i samband med prövning av bygglovsansökan för förskoleverksamheten. Kostnads- och ansvarsfördelning för ovanstående regleras i ett särskilt avtal tecknat mellan exploatören och tekniska förvaltningen innan planen antas.

Ägaren till Sparven 1 kommer att erhålla utgifter och/eller inkomster till följd av överlåtelse av mark och exploatering inom sin kvartersmark. Avtal som redovisar ansvars- och kostnadsfördelning är tecknat mellan kommun och ägare till Sparven 1.

Kostnaderna för VA och bygglov grundas på en vid var tid gällande taxebaserad avgift.

Allmänna konsekvenser av planens genomförande

Allmän platsmark ordnas upp när fastighetsbildningsåtgärder har vidtagits mellan fastigheten Sparven 1 och kommunens gatufastighet Värnamo 14:2. Fastighetsbildningen medför att en vändplan kan iordningställas och att Karlsdalsgatan genom trafikföreskrifter kan enkelriktas. En sådan åtgärd förbättrar den allmänna trafiksituationen i området.

Detaljplanen möjliggör för tillfällig förskoleverksamhet, samt permanent centralt lokaliserade bostäder och arbetsplatser som kan medföra att fler väljer miljövänliga transportsätt.

Upprättad i oktober 2015, reviderad mars 2016

MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Frida Fälth
Planarkitekt

PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas på kartan gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdesgräns.
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Utgående plangräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

LOKALGATA	Lokaltrafik
B ₁	Bostäder (får inte kombineras med förskola)
K	Kontor
S ₁	Tillfällig förskola på bottenvåning får finnas upp till 5 år från det datum planen vinner laga kraft. 4 kapitel 26 § Plan- och bygglagen
J	Industri

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får med undantag av förråd respektive utskjutande balkonger inte förses med byggnader.
Högst 150 Kvm av plusmarken får bebyggas. Förråd får byggas minst 1 meter från fastighetsgräns.

MARKENS ANORDNANDE

Mark och vegetation

- lek Marken ska användas för lek och pedagogik när fastigheten används för förskoleändamål.
- n₁ Parkering får anordnas.
- n₂ Parkering får anordnas enbart när fastigheten inte används för förskola.

Utfart, Stängsel

- Körbar förbindelse för motorfordon får inte anordnas.

- Stängsel ska finnas när fastigheten används för förskola.

Skydd mot störningar

- m₁ Skyddsplank ska anordnas till en höjd av 2,5 meter innan fastigheten används för förskola eller bostadsändamål.
- m₂ Bullerplank ska anordnas till en höjd av 2 meter innan fastigheten används för förskola.
- m₃ Minst hälften av bostadsrummen i varje bostadslägenhet ska orienteras mot fasad där ekvivalent ljudnivå ute vid fasad inte överstiger riktvärden för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning. Varje bostadslägenhet ska ha tillgång till en balkong, uteplats eller gemensam uteplats med rekommenderade ljudnivåer, riktvärden för både ekvivalentnivå och maximalnivå för utomhusbuller enligt gällande bullerförordning.

UTFORMNING; UTFÖRANDE

Utformning

- III Högsta antal våningar för huvudbyggnad.

Utförande

- b₁ Friluftsentag ska placeras i byggnadssida som inte är vänd mot järnvägen.
- entréer Entréer och utrymningsvägar ska inte placeras mot väster (mot järnvägen).
- f₁ Balkonger får anordnas. Fri höjd över marken ska vara minst 2,5 meter.
- v₁ Utöver angivet antal våningar får vind inte inredas.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- u Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar

Genomförandetiden är tio (10) år från det datum planen vinner laga kraft.
Kommunen är huvudman för allmän plats.

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för fastigheten

Dnr 13.2299.211

MON 13 m fl
(Karlsdalsgatan)

i Värnamo stad

Upprättad i oktober 2015, rev. mars 2016
Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Antagen av KF: datum
Laga kraft: datum

Frida Fälth
Planarkitekt

Skala 1:400 (A2)
0 5 10 20 Meter



BETECKNINGAR PÅ GRUNDKARTA

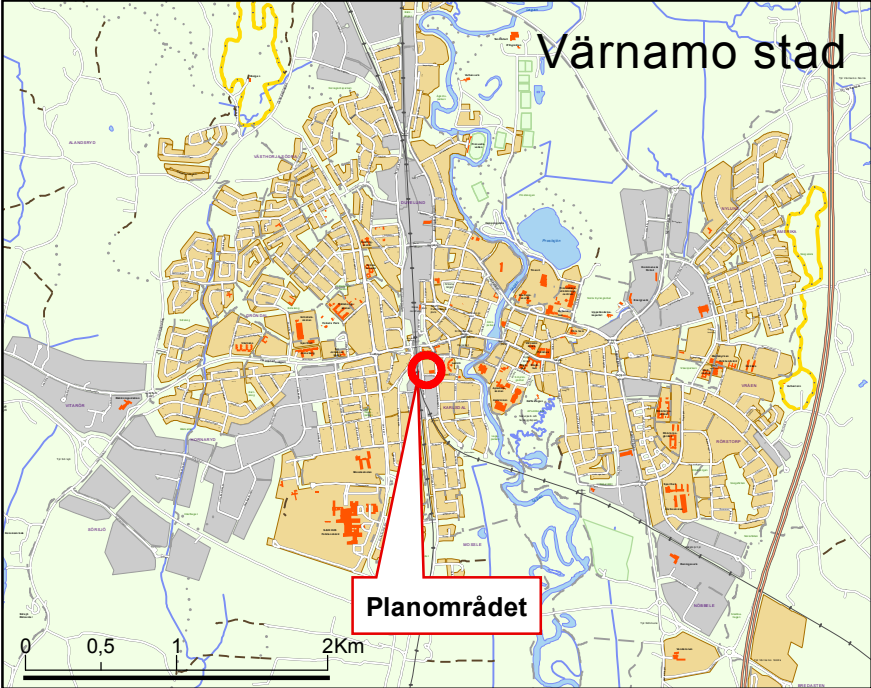
- Gällande användnings- och egenskapsgräns
- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitutgräns
- Traktnamn
- Block- och enhetsnummer
- Kvarternamn
- Tomtnummer
- Gatunamn
- Befintliga byggnader (husliv)
- Fornlämning
- Markkontur
- Staket
- Häck
- Stödmur
- Mur
- Järnvägsspår
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Ledning
- Ledning i jord
- Lyktstolpe
- Träd
- Polygonpunkt

- Höjdfixpunkt
- Rutnätspunkt
- Befintlig markhöjd
- Nivåkurvor

Grundkartan upprättad genom utdrag ur Värnamo kommuns primärkartverk, standard 2 Koordinatsystem Sweref 99 13° 30', höjdsystem RH2000. Fastighetsredovisningen aktuell 2016-03-16 Värnamo kommuns miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Håkan Sellgren
mättningschef

ORIENTERINGSKARTA



BULLERUTREDNING



avseende väg- och järnvägsbuller intill förskola/bostad/kontor

Kv Mon 13 i Värnamo, Värnamo kommun

Innehåll

1. Bakgrund	1
2. Trafikbuller	2
2.1 Metod och förutsättningar	2
2.2 Riktvärden	3
2.3 Resultat vägtrafik	4
2.4 Resultat tågtrafik	6
3. Sammanfattning och föreslagna åtgärder	6
4. Buller från angränsande verksamheter	7
5. Slutsats och rekommendationer	7

Bilagor

1. Ljudutbredningskarta, dygnsekvivalent ljudnivå – nuläge år 2016
2. Ljudutbredningskarta, dygnsekvivalent ljudnivå – framtid år 2035
3. Ljudutbredningskarta, dygnsekvivalent ljudnivå – framtid år 2035 med bullerskärm utmed Västermogatan och Karlsdalsgatan (29% tung trafik)
4. Ljudutbredningskarta, dygnsekvivalent ljudnivå – framtid år 2035 med bullerskärm utmed Västermogatan och 0% tung trafik utmed Karlsdalsgatan
5. Ljudutbredningskarta, maximal ljudnivå – nuläge år 2016
6. Ljudutbredningskarta, maximal ljudnivå – framtid år 2035
7. Ljudutbredningskarta, maximal ljudnivå – framtid år 2035 med bullerskärm utmed Västermogatan och Karlsdalsgatan (29% tung trafik)
8. Ljudutbredningskarta, maximal ljudnivå – framtid år 2035 med bullerskärm utmed Västermogatan och 0% tung trafik utmed Karlsdalsgatan

Rapport upprättad av

Terese Salomonsson, bsv ark & ing ab

terese.salomonsson@bsv.se, 010-1300310

bsv arkitekter & ingenjörer ab	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 1 (8)

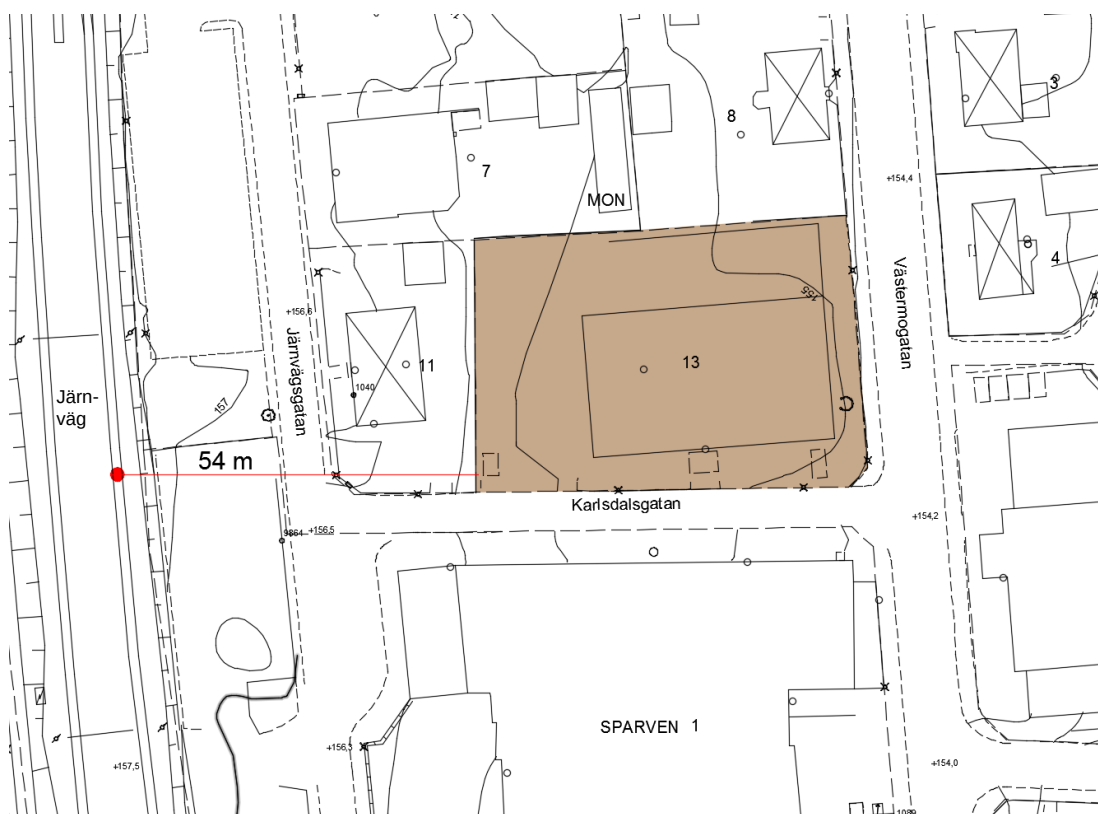
1. Bakgrund

En planprocess pågår med syfte att möjliggöra användning av fastigheten Mon 13 i Värnamo för förskoleändamål samt bostads- och kontorsändamål. På fastigheten finns ett större kontorshus, idag delvis ombyggt till förskoleverksamhet.

Fastigheten ligger i utkanten av centrala Värnamo. Fastigheten avgränsas av lokalgator i öster och söder. Drygt 50 meter västerut går järnvägen till Alvesta och Halmstad. Mellan järnvägen och Mon 13 finns ett bostadshus, parkeringsytor samt Järnvägsgränd (lokalgata).

Direkt söder om Mon 13 ligger en större industribyggnad som idag inrymmer ett flertal verksamheter av olika karaktär. I norr gränsar en bostadsfastighet samt en fastighet (Mon 7) som inrymmer verksamhet.

Se fastighetens läge och angränsande lokalgator/järnväg i *figur 1* nedan.



Figur 1. Mon 13 (brun markering)

Samtliga på kartan redovisade lokalgator plus järnvägen har tagits med i bullerberäkningen för fastigheten Mon 13.

	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 2 (8)

2. Trafikbuller

2.1 Metod och förutsättningar

Ljudnivåerna för trafikbuller har beräknats enligt "Nordisk beräkningsmodell" och gällande EU-krav. Beräkningar och ljudutbredningskartor avseende vägtrafikbuller har tagits fram med programmet *Novapoint 19.35 Buller*. För tågtrafiken har beräkningar gjorts för en punkt i tomtgräns mot järnväg.

Som beräkningsunderlag använder programmet en 3D-modell av terräng-data, vägar med trafikdata, eventuella byggnader, hårdgjorda ytor och buller-skärmar.

De trafikdata som använts i beräkningen presenteras i *tabell 1 och 2* nedan. Beräkningarna har gjorts dels med trafikmängd i nuläget, dels i framtida prognostiserad trafik för år 2035. Trafikmängderna för aktuella lokalgator har erhållits från Värnamo kommun (trafikmätning 2016-01-04—2016-01-12) och räknats upp med 1,5% per år.

Tåglängder och tågtyp för år 2016 har erhållits från Trafikverket. Siffrorna har räknats upp till år 2035. Som underlag för uppräknningen har statistik från Trafikanalys (2015:13) använts. Det har då antagits att trafiken ökar i samma takt som man där redovisar för år 2009-2014 (1,4 % per år för persontrafik respektive 3,7 % per år för godstrafik).

Tabell 1. Trafikmängder väg

Väg	Trafikmängd 2016 [fordon/årsdygn]	Trafikmängd 2035 [fordon/årsdygn]	Andel tung trafik [%]	Skyltad hastighet [km/h]
Västermogatan	2066	2740	3,3	40
Karlsdalsgatan	310	411	29	40
Järnvägs gatan	197	261	18	40

	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 3 (8)

Tabell 2. Tågtyp och tåglängder

Järnväg	Persontåg 2016 / 2035 [antal meter tåg/ vardagsdygn]	Godståg 2016 / 2035 [antal meter tåg/ vardagsdygn]	Sannolik verklig hastighet enligt TV [km/h]
Värnamo- Alvesta	2300 / 2995 (maxlängd: 150 m)	400 / 800 (maxlängd: 650 m)	40
Värnamo- Halmstad	800 / 1040 (maxlängd: 55 m)	400 / 800 (maxlängd: 200 m)	50-60

2.2 Riktvärden

Regeringen har beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. Förordningen "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. De nya riktvärdena trädde i kraft 2015-06-01.

I svensk författningssamlings "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" anges följande avseende buller från spårtrafik och vägar:

1§ Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad,
och

50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus. (Av riksdagen antaget riktvärde -97)

Riktvärdena ska ses som en utgångspunkt och vägledning för en bedömning som bör göras i varje enskilt fall.

Om maximal ljudnivå 70 dBA överskrids, finns en möjlighet till bedömning enligt förordningen §5:

	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 4 (8)

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Det finns inga fasta riktvärden för skolor/förskolegårdar vad gäller buller utomhus, men det har i denna rapport bedömts rimligt att använda samma riktvärde som för utemiljöer bostäder (se ovan).

Vad gäller buller inomhus vid förskola och kontor brukar riktvärdet 35 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus användas (lek, samtalsrum, enskilt arbete etc.). Utredningen utgår även här från riktvärdet för bostäder, 30 dBA.

2.3 Resultat vägtrafik

Ljudutbredningen har beräknats för hela planområdet med ett stort antal beräkningspunkter, med 2 meters mellanrum i ett rutnät. Samtliga uppgifter om ljudnivåer avser frifältsvärden, d v s utan inverkan av eventuella fasad-reflexer. Ljudnivåerna är genomgående beräknade för situationen 2,0 m över mark.

Resultatet från bullerberäkningen redovisas som ljudutbredningskartor för **ekvivalent ljudnivå (medelljud) i bilaga 1-4**, i intervall om 5 dBA. Värden vid byggnadens fasader redovisas för våningsplan 1-3.

Bilaga 1-2 redovisar resultat år 2016 resp. 2035 utan åtgärder. Bilaga 3 och 4 redovisar resultat för år 2035 med åtgärder. Dels med bullerskärmar både utmed Västermogatan och Karlsdalsgatan, dels med bullerskärm endast utmed Västermogatan och 0% tung trafik på Karlsdalsgatan.

Slutsatser:

1. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid byggnadens fasad kan innehållas för hela fastigheten, med undantag för fasaden mot Västermogatan år 2035. Bullernivån ligger i detta fall strax över 55 dBA. Endast marginella skillnader mellan de olika våningsplanen.
2. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid uteplatser/ lektyr klaras med undantag för det nordöstra och sydvästra hörnet av tomten där ljudnivån överstiger 50 dBA.
3. Ett bullerplank med höjden 2.0 meter utmed norra delen av gränsen mot Västermogatan samt utmed Karlsdalsgatan och upp utmed del av den västra tomtgränsen, innebär att riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå kan klaras, se *bilaga 3*.

	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 5 (8)

4. I *bilaga 4* visar beräkningarna att åtgärden 0 % tung trafik på Karlsdalsgatan i stort sett ger samma effekt som ett bullerplank. riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå klaras även med denna åtgärd.

Resultatet från bullerberäkningen redovisas som ljudutbredningskartor för **maximal ljudnivå i bilaga 5-8**, i intervall om 5 dBA. Värden vid byggnadens fasader redovisas för våningsplan 1-3.

Bilaga 5-6 redovisar resultat år 2016 resp. 2035 utan åtgärder. Bilaga 7-8 redovisar resultat år 2035 med åtgärder. Dels med bullerskärmar både utmed Västermogatan och Karlsdalsgatan, dels med bullerskärm endast utmed Västermogatan och 0% tung trafik på Karlsdalsgatan.

Slutsatser:

1. Den maximala ljudnivån är starkt påverkad av antalet tunga fordon utmed angränsande gator, innebärande att riktvärdet 70 dBA överskrids inom huvuddelen av tomten både med dagens trafiksiffror och framtida siffror för 2035 (utan bullerplank). Inom stora delar av tomten ligger värdet över 75 dBA.
2. Ett bullerplank med höjden 2,0 meter utmed norra delen av gränsen mot Västermogatan samt utmed Karlsdalsgatan och upp utmed del av den västra tomtgränsen, innebär att stora delar av fastigheten (västra delen) klarar maxvärdet 70 dBA, se *bilaga 7*. Dock ligger värdet fortfarande mellan 70-75 dBA i det nordöstra hörnet samt längst ner i sydväst, utmed Karlsdalsgatan.
3. I *bilaga 8* visar beräkningarna att åtgärden 0 % tung trafik på Karlsdalsgatan ger i stort sett samma effekt som ett bullerplank, med maxvärden som ligger mellan 70-75 dBA i det nordöstra hörnet samt längst ner i sydväst, utmed Karlsdalsgatan.
4. Ett högre plank på t ex 2,5 meter ger ur bullerhänseende marginellt positiva effekter.
5. Med hänsyn till att den tunga trafiken sannolikt är betydligt mindre utmed Karlsdalsgatan, än vad genomförd trafikmätning visar, kan redovisade maxnivåer anses acceptabla. Även utifrån det faktum att den maximala ljudnivån får överskridas max 5 gånger per timme.

		TRAFIKUTREDNING		
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 6 (8)

2.4 Resultat tågtrafik

Beräkningen med trafiksiffror framräknade till år 2035 visar att den sammanvägda bullernivån från de båda spåren ger ett värde på 56 dBA i tomtgränsen mot järnväg. Beräkningsprogrammet visar på samma ljudvärden vid hastigheter mellan aktuella 40 km/h och 80 km/h (gäller dieseldrivna tåg). Ljudsituationen påverkas även av acceleration och retardation/inbromsning. Vid datamodellberäkningen har hänsyn inte tagits till de byggnader som ligger mellan Mon 13 och järnvägen, vilka fungerar avskärmande och därmed sänker den järnvägsalstrande ljudnivån vid den aktuella fastigheten.

3. Sammanfattning och föreslagna åtgärder

Bullerberäkningar visar på nivåer som kan anses acceptabla vad gäller den ekvivalenta bullernivån (medelljud) vid byggnadens fasad. Möjligen kan man i samband med framtida bygglov styra lokaler med mer störningskänslig verksamhet till mindre bullerutsatta sidor av byggnaden.

För att klara en godtagbar utemiljö inom tomten krävs åtgärder oberoende av var på tomten man väljer att lägga en uteplats/lektyta. Det gäller såväl den ekvivalenta ljudnivån (riktvärde 50 dBA) som maximal ljudnivå (riktvärde 70 dBA). I sammanhanget tillämpas Boverkets riktvärden för uteplatser-bostäder.

I syfte att sänka den ekvivalenta ljudnivån samt maximal ljudnivå, föreslår utredningen;

- Ett bullerplank/bullerskärm med 2.0 m höjd, i förlängningen av fasadlivet mot Västermogatan.

Samt något av alternativen;

- All tung trafik styrs bort från Karlsdalsgatan.
- Ett bullerplank/bullerskärm med 2.0 m höjd utmed Karlsdalsgatan och upp utmed del av den västra tomtgränsen.

Båda dessa åtgärder innebär att riktvärdet för maximal ljudnivå kan innehållas inom en betydligt större del av tomten (se *bilaga 7 och 8*), vilket medger att ett större område inom fastigheten kan nyttjas för lektytor/en acceptabel ljudskyddad vistelsezon.

Fotnot: Det kan noteras att det enligt uppgifter från personal vid verksamheten på Mon 13, inte går någon tung trafik på Karlsdalsgatan. Uppgifterna om 29 % tung trafik vid mätning 2016 kan därför ifrågasättas.

	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 7 (8)

4. Buller från angränsande verksamheter

Söder om Karlsdalsgatan ligger fastigheten Sparven 1, som idag är ett företagshotell med ett flertal olika verksamheter. Befintliga verksamheter är att betrakta som mindre störande med ett begränsat transportbehov, som t.ex. kontor, service och hälsovård. I nordväst ligger Mon 7 och ett serviceföretag med ej miljöstörande verksamhet och ett begränsat transportbehov.

I gällande detaljplan för Sparven 1 finns utrymme för andra verksamheter/industrier med större risk för störningar mot angränsande fastigheter. Ljutförhållanden vid fastigheten Mon 13 bedöms i en betydande omfattning kunna påverkas av externt buller i form av ev. fläktljud från anläggningar på taket vid Sparven 1 eller fläktanläggningar med utsug norrut.

Förskoleverksamhet inom Mon 13 påverkar framtida möjligheter till val av verksamheter för kv Sparven. Nya företag får ökade krav att hantera eventuella bullerstörningar mot grannfastigheter.

Tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken kan i vissa fall rikta föreläggande om ljudreducerande åtgärder till en störande verksamhet i företagshotellet, om denna upprepade gånger och/eller under en längre tid inverkat negativt på förskoleverksamheten. Det kan exempelvis gälla om fläktar saknar periodiskt underhåll och orsakar ljudemissioner med störande tonkomponenter etc. (Ex. en fläkt med trasigt lager. Även kompressorljud som inte avskärmas effektivt kan uppfattas som störande etc.)

Verksamheter bör ej tillåtas som innebär störande fläktar riktade norrut. Hantering av gods utomhus bör heller inte förläggas vid utomhusytor i den norra delen av Sparven 1. Viktigt är att godstransporter/tung trafik till och från fastigheten styrs bort från Karlsdalsgatan. Både med hänsyn till buller-aspekten, men även med tanke på trafiksäkerheten med entrén till förskolan i nära anslutning till gatan.

5. Slutsats och rekommendationer

Utredningen visar att en förskola kan inrymmas inom fastigheten Mon 13, under förutsättning att;

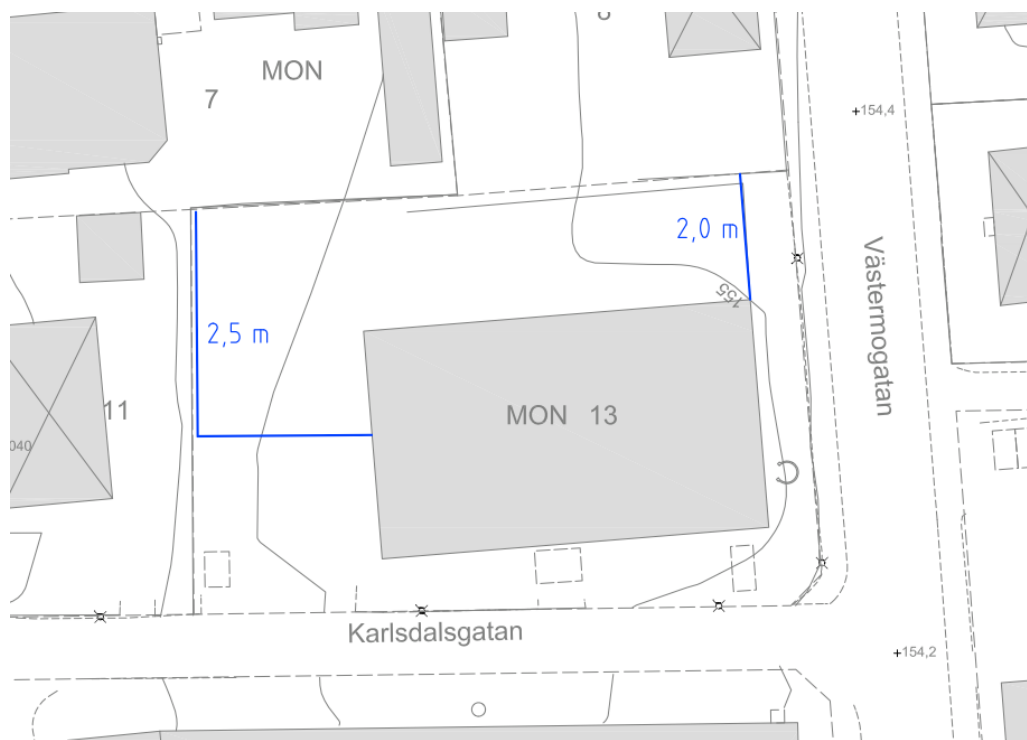
- Planbestämmelser införs på detaljplanekartan med avsikt att säkerställa en bullerskyddad uteplats/lekmiljö.

bsv arkitekter & ingenjörer ab	TRAFIKUTREDNING			
Projekt Kv Mon, Värnamo/ Bullerutredn.	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-03-09	Granskning: AH/MH	Sid 8 (8)

- Bullerplank anordnas mot vägtrafiken i öster.
- I genomförd riskanalys avseende farligt gods på järnväg (bsv ark & ing ab) framgår att ett skyddsplank med höjden 2.5 meter bör uppföras i gränsen mot järnväg, med syfte att uppnå ett ökat skydd i samband med ev. farligt godsolycka vid den närliggande järnvägen (explosion, storbrand, kemikalieutsläpp etc. – se separat utredning.) I riskanalysen framgår även att området i fastighetens sydvästra hörn är mindre lämpligt för utelek/vistelse.

Med hänsyn till vad som framkommit såväl i riskanalysen som i bullerutredningen föreslås en placering av buller-/skyddsplank enligt nedanstående kartbild. Placeringen av skärmen skapar en god utomhusmiljö både ur bullerhänseende och ur ett riskperspektiv.

En detaljplan för fastigheten Mon 13 ger ingen direkt möjlighet att styra verksamheten i angränsande kvarter och fastigheter, men Värnamo kommun rekommenderas att i samhällsplanering och i diskussioner kring bygglovsfrågor för kvarteret Sparven sträva efter lösningar som styr bort all tung trafik från Karlsdalsgatan.



Kartbild: Föreslagen placering av buller-/skyddsplank. (Sammantagen bedömning ur buller- och riskhänseende.)

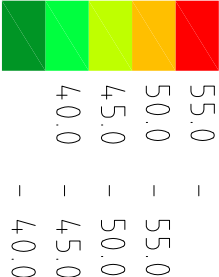
Bilaga 1, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Dygnsekvivalent ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Nuläge år 2016

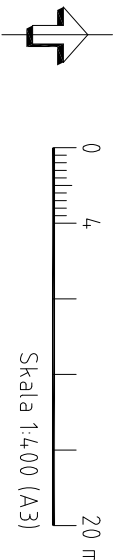
Ekvivalent ljudnivå [dBA]



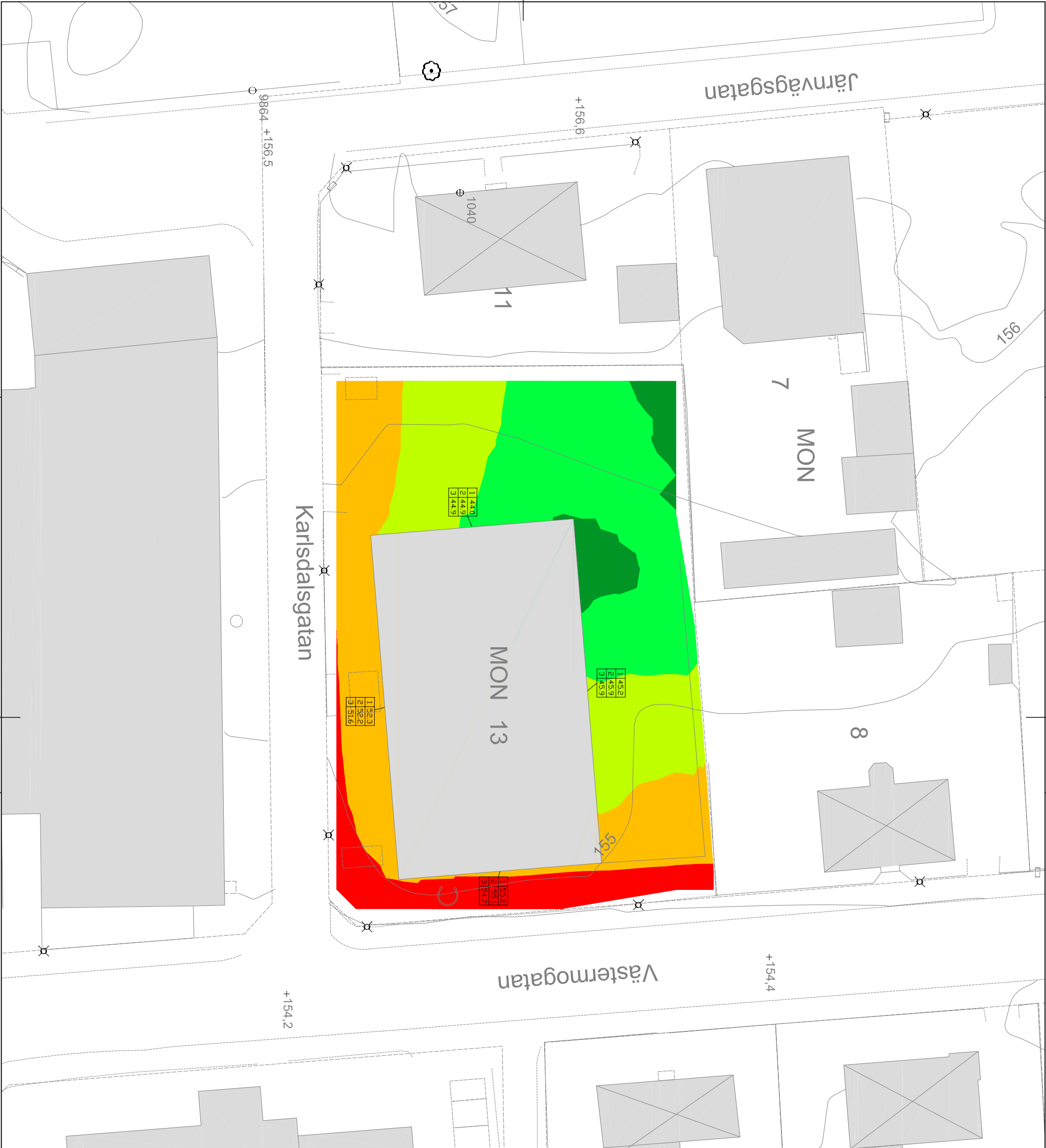
1	
2	

 Frifältsvärden per våningsplan

ÖVRIGT:



PROJEKTNUMMER: P16 6115A
HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson
GRANSKAD AV: Annacarin Holm
DATUM: 2016-03-09



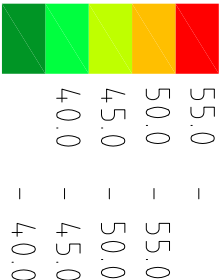
Bilaga 2, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Dygnsekvivalent ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035

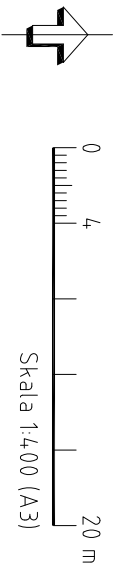
Ekvivalent ljudnivå [dBA]



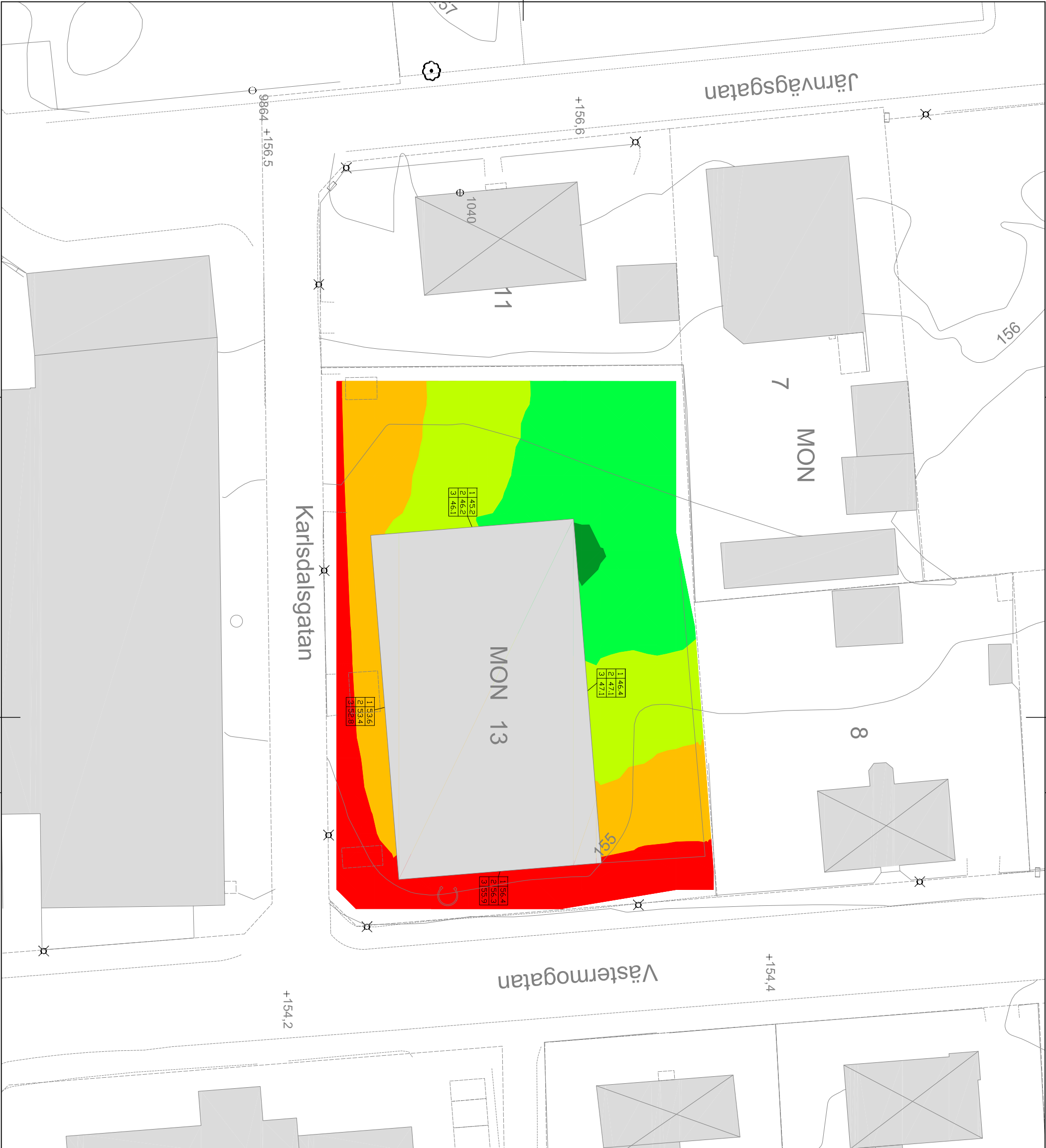
1	
2	

 Frifältsvärden per våningsplan

ÖVRIGT:



PROJEKTNUMMER: P16 6115A
HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson
GRANSKAD AV: Annacarin Holm
DATUM: 2016-03-09



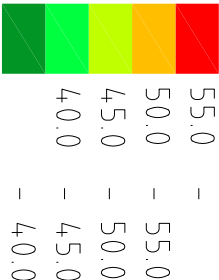
Bilaga 3, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Dygnsekvivalent ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035 med bullerskärm utmed
Västermogatan och Karlsdalsgatan

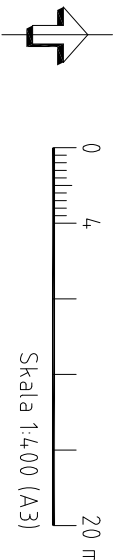
Ekvivalent ljudnivå [dBA]



 Frifältsvärden per våningsplan

 Föreslagen bullerskärm 2,0 m

ÖVRIGT:

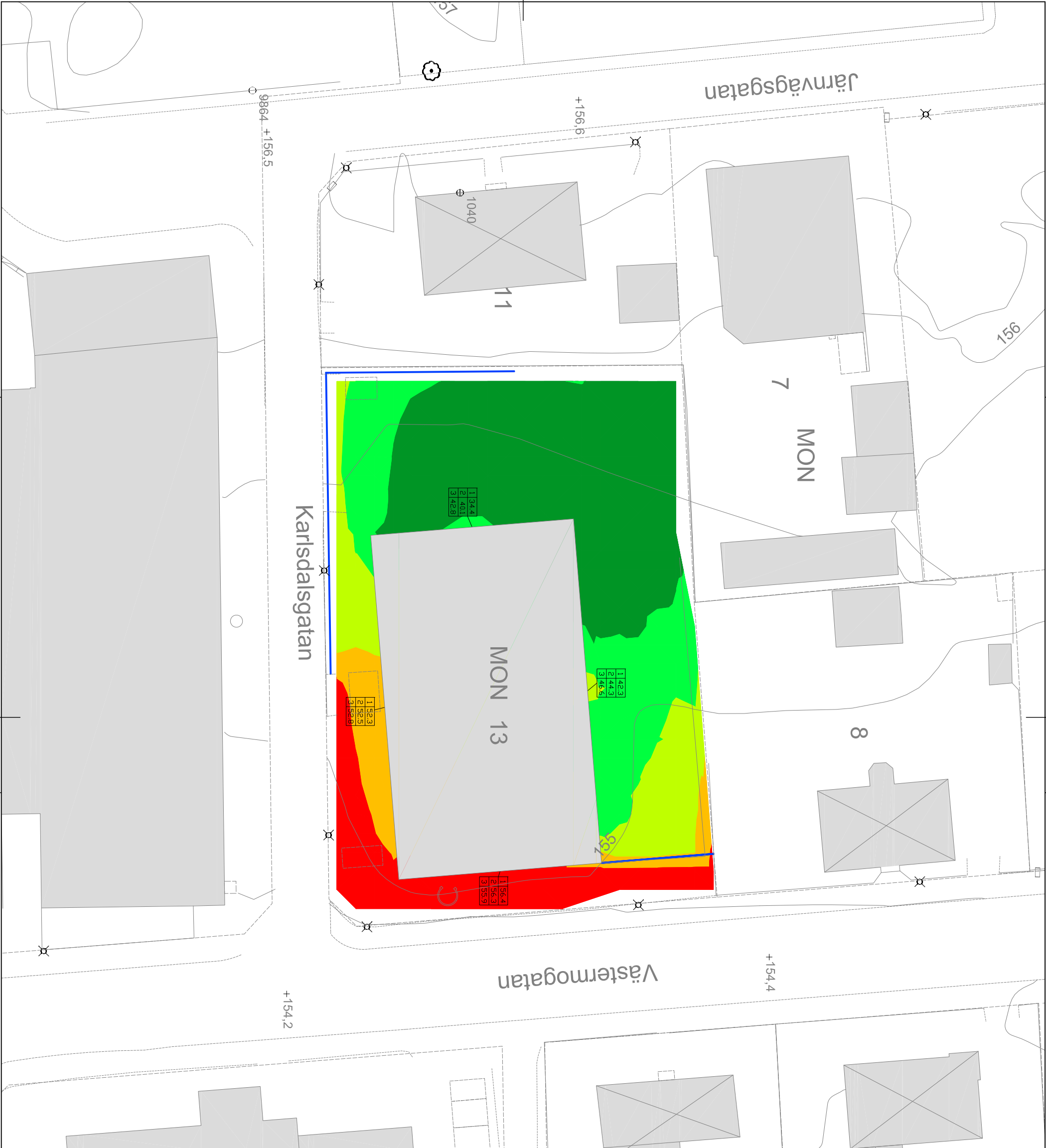


PROJEKTNUMMER: P16 6115A

HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09



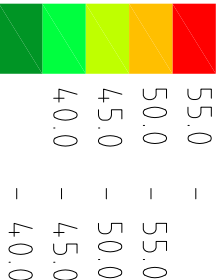
Bilaga 4, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Dygnsekvivalent ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035 med bullerskärm utmed
Västermogatan
0% tung trafik på Karlsdalsgatan

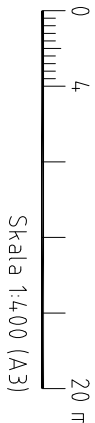
Ekvivalent ljudnivå [dBA]



Frifältsvärden per våningsplan

Föreslagen bullerskärm 2,0 m

ÖVRIGT:



Skala 1:4,00 (A3)

PROJEKTNUMMER: P16 6115A

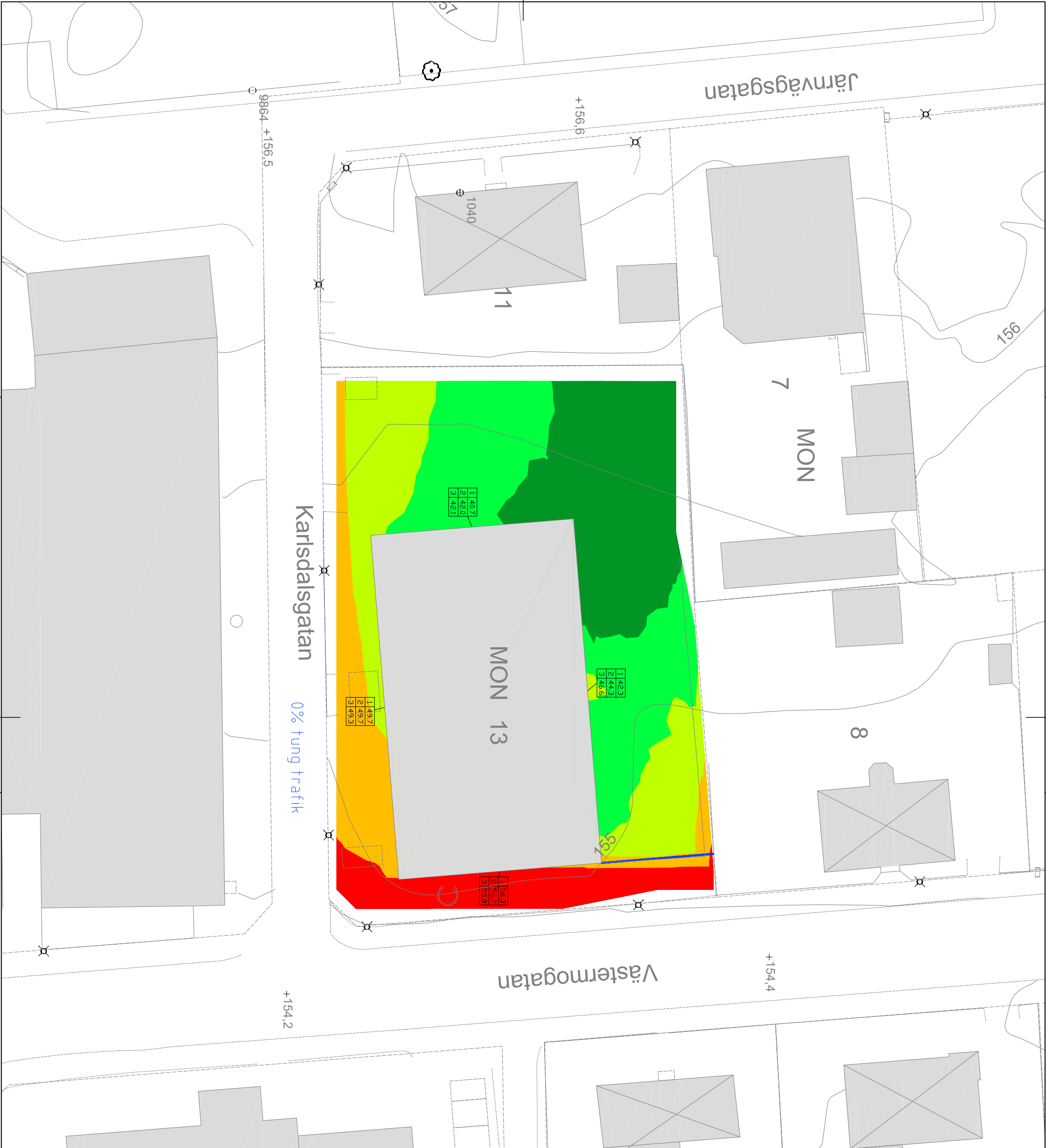
HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09

bsv arkitekter &
ingenjörer ab

www.bsv.se



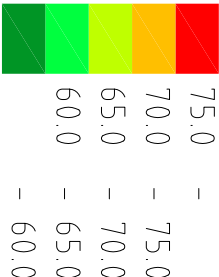
Bilaga 5, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Maximal ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Nuläge år 2016

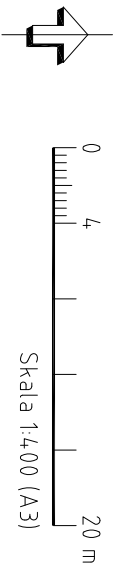
Maximal ljudnivå [dBA]



1	
2	

 Frifältsvärden per våningsplan

ÖVRIGT:



PROJEKTNUMMER: P16 6115A

HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09



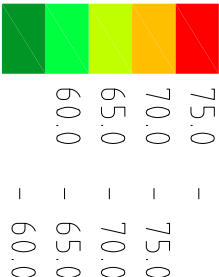
Bilaga 6, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Maximal ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035

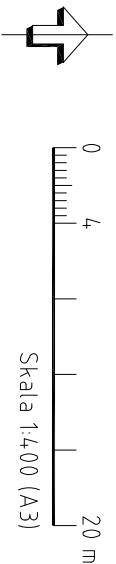
Maximal ljudnivå [dBA]



1	
2	

 Frifältsvärden per våningsplan

ÖVRIGT:



PROJEKTNUMMER: P16 6115A

HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09



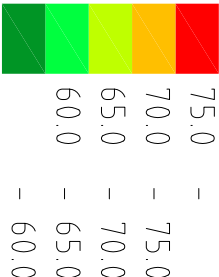
Bilaga 7, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Maximal ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035 med bullerskärm utmed
Västermogatan och Karlsdalsgatan

Maximal ljudnivå [dBA]

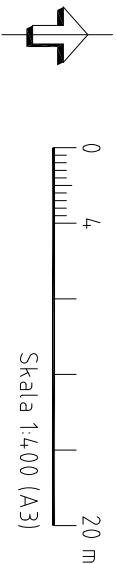


1	
2	

 Frifältsvärden per våningsplan

 Föreslagen bullerskärm 2,0 m

ÖVRIGT:



PROJEKTNUMMER: P16 6115A

HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09



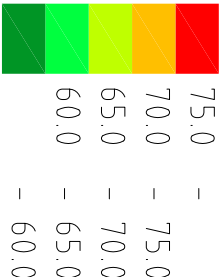
Bilaga 8, Vägbuller

MON 13,
VÄRNAMO

Maximal ljudnivå
2,0 m över mark

SCENARIO:
Framtid år 2035 med bullerskärm utmed
Västermogatan
0% tung trafik på Karlsdalsgatan

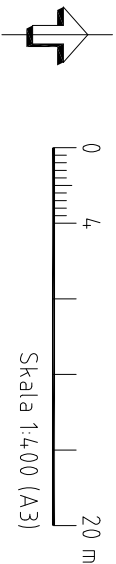
Maximal ljudnivå [dBA]



 Frifältsvärden per våningsplan

 Föreslagen bullerskärm 2,0 m

ÖVRIGT:

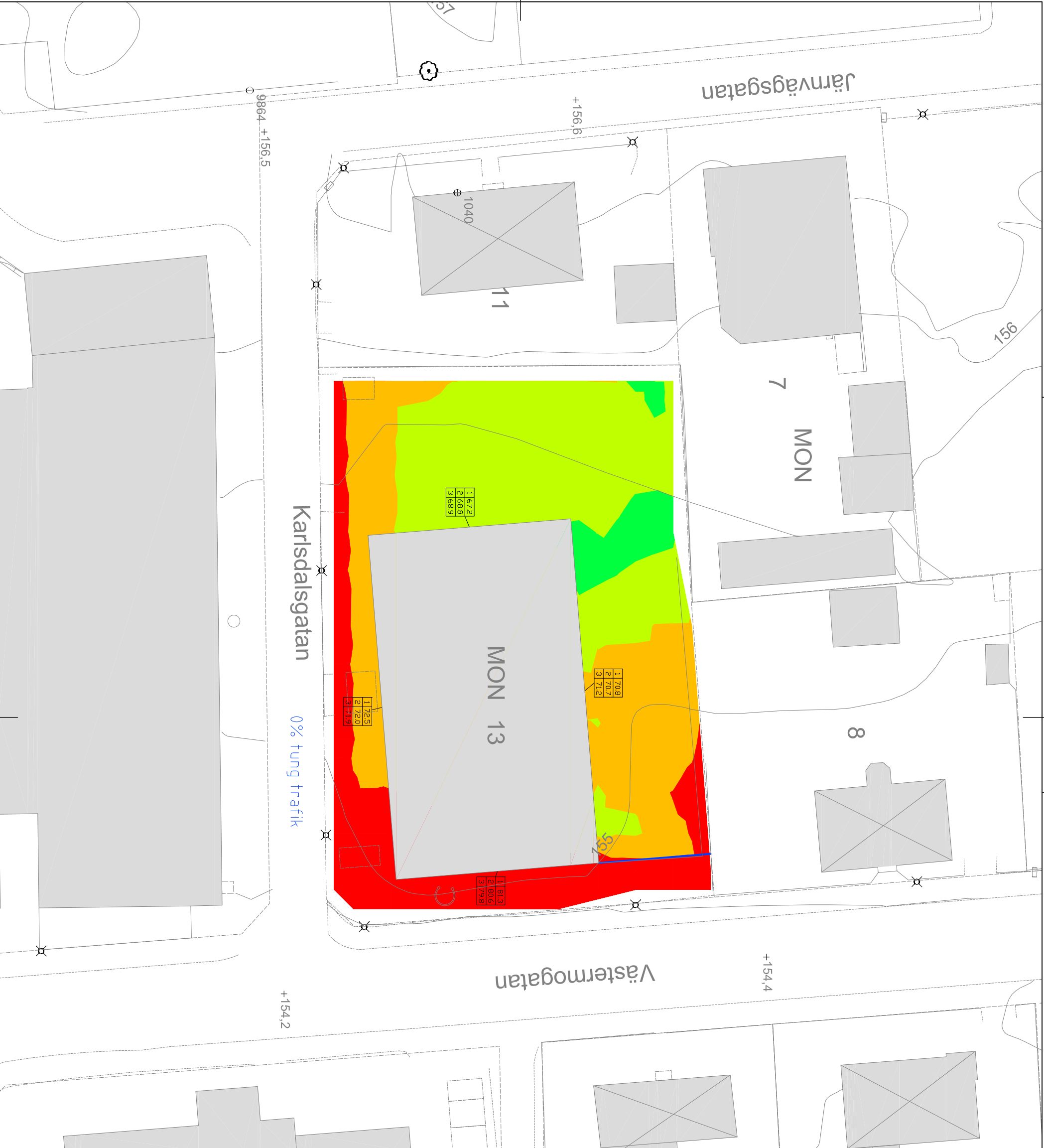


PROJEKTNUMMER: P16 6115A

HANDLÄGGARE: Terese Salomonsson

GRANSKAD AV: Annacarin Holm

DATUM: 2016-03-09



RISKANALYS FARLIGT GODS

Risikanalys för fastigheten Mon 13 i Värnamo

Verksamhet: förskola



RISKANALYS FARLIGT GODS för fastigheten Mon 13 i Värnamo, Verksamhet: förskola

Innehåll

1. Sammanfattning/ slutsats	1
2. Inledning	1
2.1 Bakgrund.....	1
2.2 Avgränsning och syfte	2
2.3 Kriterier för värdering av risk	3
2.4 Om Farligt gods	3
2.5 Rekommenderade skyddsavstånd	4
3. Förutsättningar i projektet	5
3.1 Fastighetens karaktär, omgivning och avstånd till spårområde.....	5
3.2 Farligt gods förbi Mon 13	7
4. Bedömning av risker och konsekvenser för en olycka	8
4.1 Olyckstyper	8
4.2 Risker och konsekvenser	8
4.3 Riskvärdering	9
4.4 Värdering av risker för verksamheten	10
4.5 Olycksscenarier vid byggnaden	11
5. Angående riskreducerande åtgärder i allmänhet	12
6. Platsspecifika riskreducerande åtgärder.....	13
7. Kommentarer	15

Rapport upprättad i febr. 2016 av bsv arkitekter & ingenjörer ab

Mats Hellman miljöing.MSc, projektansvarig

mats.hellman@bsv.se, tel.010-1300331

Annacarin Holm planarkitekt, illustrationer och granskning

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauegaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 1 (15)

1. Sammanfattning/ slutsats

Sannolikheten för en omfattande olycka på järnvägen förbi fastigheten Mon 13 i Värnamo bedöms som (mycket) liten. Detta främst med hänsyn till omfattningen av det farligt gods som passerar samt den låga hastigheten förbi området. Vid en olycka i höjd med aktuell byggnad, bedöms konsekvenserna (i värsta fall), bli omfattande. Flera förutsättningar finns som gör riskbilden acceptabel. Det är främst avståndet mellan spår och tomt/ byggnad, men även det faktum att flera skyddande byggnader finns mellan spår och fastigheten som begränsar risksektorn/ utbredningen av ev. explosion, tryck-/ värmevåg, storbrand etc. Då planerad verksamhet bl a utgör förskola med lekytor utomhus, förslår utredningen säkerhets-höjande och riskminimerande skyddsåtgärder med syfte att uppnå en lägre risknivå än idag.

I en kommande detaljplan införs krav på skyddsplank för utemiljön/ lekytor.

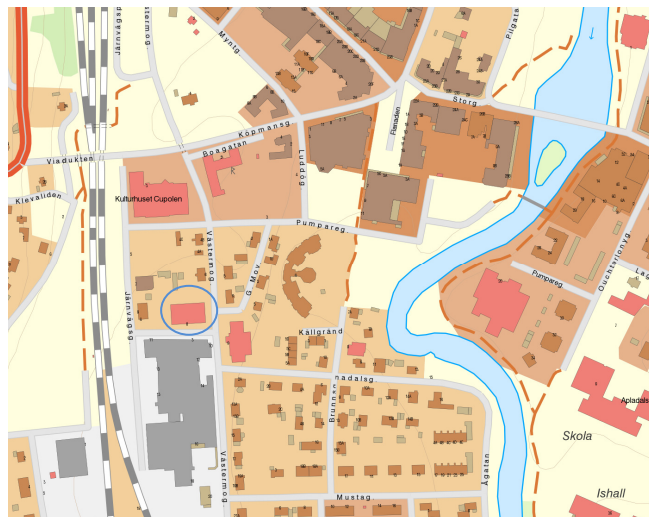
Entréer, utrymningsvägar samt friskluftsintag förläggs vid icke järnvägssidan av byggnaden.

2. Inledning

2.1 Bakgrund

En planprocess pågår för fastigheten Mon 13 i den centrala delen av Värnamo. Syftet är att möjliggöra användning av marken för förskola samt bostads- och kontorsändamål. Inom planområdet ligger ett större kontorshus, delvis ombyggt till förskoleverksamhet. Idag bedrivs verksamheten med ett tidsbegränsat bygglov.

Fastigheten ligger utmed Västermogatan i närheten av järnvägen. På ett avstånd av 54 respektive 64 meter från tomtgräns finns dubbla järnvägsspårspår, banan mot Alvesta respektive Halmstad. Området utgörs av blandad bebyggelse med både bostäder och service och kontor. Direkt söder om Mon 13 ligger en större industribyggnad som idag utgör ett företagshotell med ett flertal verksamheter av olika karaktär. Hanteringen av kemikalier och avfall är liten.



○ Den aktuella fastigheten Mon 13

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 2 (15)

Detaljplaneförslaget har varit föremål för samråd i slutet av 2015. Under samrådet har bl.a. yttrande från Trafikverket kommit in som hänvisar till att en riskanalys bör upprättas som underlag för det fortsatta planarbetet. Motivet till detta är att området ligger på ett avstånd från järnväg på c:a 50 meter och att järnvägen även är transportled för farligt gods.

2.2 Avgränsning och syfte

Farligt gods på järnväg

Risikanalysen är översiktlig och utförd med avseende på den verksamhet som planeras i byggnaden. Studien begränsas till att omfatta hur en eventuell olycka med farligt gods kan påverka planområdet, framtida verksamheter och de människor som vistas inom fastigheten. *Uppdraget utmynnar i förslag på riskreducerande åtgärder inom fastigheten med avsikt att begränsa effekterna vid en eventuell olycka som berör brandfarliga faror och/eller andra hälsoskadliga kemikalier etc.*

I riskbedömningen belyses risker förknippade med en urspårning eller kollision vid transport av farligt gods på järnvägsbanan Värnamo-Alvesta samt Värnamo-Halmstad. De risker som beaktas är framförallt olyckor med konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar människors liv och hälsa. Egendomsskador samt skador på naturmiljön, såsom negativa konsekvenser i form av föroreningsspridning till mark, grundvatten och känsliga ytvattensystem har i detta fall inte tagits upp i analysen. Konsekvenser med avseende på buller beaktats i en separat rapport.

Som avgränsning behandlar rapporten risker förknippade med transporter av farligt gods på järnväg. Eventuella godstransporter utmed angränsande lokalgator har bedömts som ringa och därmed i sammanhanget inte relevanta att utreda. Utredningen utgår ifrån att tunga transporter till och från fastigheten i söder, Sparven 1, inte belastar Karlsdalsgatan (mer än undantagsvis). Tung godstransporter ska ej blandas med intilliggande barnverksamhet utifrån riskaspekter som berör hantering av farligt gods, trafiksäkerhet (risk för olyckor med lekande barn) samt även bullerproblem.

Uppgifter saknas beträffande fördelningen mellan spåren för transporter av farligt gods. Enligt Trafikverkets uppgifter är andelen godståg störst på det östra spåret mot Alvesta. Enligt miljöbalkens försiktighetsprincip utgår Riskanalysen ifrån att samtliga farligt gods-transporter belastar detta (närmaste) spår, motsvarande ett avstånd av 54 meter från fastigheten Mon 13. Anledningen är att utredningens slutsatser ska vara fullt gällande under en längre tid, även mot bakgrund att transportmönster och volymer kan komma att förändras.

Närliggande verksamheter

Risikanalysen omfattar även ett resonemang kring eventuella risker förknippade med närliggande verksamheter i företagshotellet samt tänkbara verksamheter utifrån aktuella planbestämmelser för angränsande fastigheter (ett s.k. "worst case"). Syftet är att säkerställa att förkommande risker är godtagbara, inom det s.k. ALARP-området (as low as reasonable possible), och att eventuella behov av riskreducerande åtgärder kan säkerställas.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 3 (15)

2.3 Kriterier för värdering av risk

All verksamhet innebär någon form av risk. Att helt eliminera dessa risker är inte möjligt. Vid ett säkerhetshöjande arbete beräknas risknivåer i form av individ- och samhällsrisk, därefter görs en värdering av hur allvarliga dessa risker är för att kunna bedöma om skyddsåtgärder är motiverade och i så fall hur långtgående dessa bör vara. Det finns idag inte några nationella fastlagda kriterier i Sverige. Vissa regionalt tillämpade riktlinjer har utvecklats, men de olika riktvärden som presenteras ska inte ses som absoluta tal utan som riktlinjer för värderingar.

I denna analys har begreppet individrisk använts. Med individrisk avses (i detta fall) risken för allvarliga personskador eller att en människa omkommer till följd av en olycka. Begreppet avser att *enskilda individer inte ska utsättas för oacceptabelt stora risker genom att befinna sig på en viss plats, t.ex. i närhet av farlig väg- eller järnvägstrafik*. Individrisknivån bestäms av hur sannolikt det är att en olycka ska inträffa och vilka effekter som därmed kan uppstå. Individrisknivån sjunker med avståndet från vägen/ järnvägen.

Sannolikheten för en olycka med farligt gods utmed järnvägssträckan förbi fastigheten Mon 13 bedöms som mycket liten. Detta främst med hänsyn till den andel farligt gods som går på den aktuella banan i kombination med att *passerande tåg håller en låg hastighet*. Vid en större brand, explosion och/eller gasmoln i höjd med aktuell byggnad bedöms de potentiella konsekvenserna kunna bli omfattande.

En betydande del farliga effekter vid en storbrand-kemikalieolycka på järnvägen begränsas av de fyra byggnader som ligger inom den närmaste riskzonen/ utbredningsområdet för ev. explosion, splitter, tryck-/ värmevåg, storbrand, giftigt gasutveckling etc. Samtidigt, eftersom verksamheten på fastigheten Mon 13 berör förskola med många barn, bedömer utredningen det motiverat att med hjälp av föreslagna säkerhetshöjande åtgärder ytterligare mildra konsekvensen för potentiellt exponerade personer i händelse av en olycka med farligt gods.

2.4 Om Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, egendom och miljö/ den närmaste omgivningen, om de inte hanteras rätt under transport samt tankning, inlastning, lossning etc. Farligt gods kan ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. Den vanligaste typerna av farligt gods är bensin, diesel, gasol, ammoniak, starka syror och baser samt oxiderande kemikalier, pyrotekniska produkter, sprängämnen, gaser i sprayburkar och tändare etc.

Enligt klassificeringssystemet ADR/RID delas farligt gods in i nio olika riskklasser. Klassificeringen grundar sig på de transporterade ämnens egenskaper där den dominerande huvudrisken anger klasstillhörigheten.

Till varje riskklass finns ett antal underavdelningar med de kommersiellt mest betydelsefulla produkterna och olika former av hälso- och miljöfarliga egenskaper.

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 4 (15)

Farligt gods klassificeras enligt följande:

1. Explosiva ämnen och föremål
2. Gaser
3. Brandfarliga vätskor
4. Brandfarliga fasta ämnen
5. Oxiderande ämnen och organiska peroxider
6. Giftiga och smittfarliga ämnen
7. Radioaktiva ämnen
8. Frätande ämnen
9. Övriga farliga ämnen

2.5 Rekommenderade skyddsavstånd

Vid en urspärning hamnar vagnarna i de flesta fall inom en vagnslängd från banan, d v s ca 25 meter. Hastigheten påverkar inte detta avstånd nämnvärt, eftersom tågets rörelsekraft är i färdriktningen. För att medge möjlighet för Räddningstjänsten att komma fram inom skadeområdet kan ytterligare några meter krävas.

Trafikverket anger att ingen ny bebyggelse bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägsspår. Detta skyddsavstånd ger utrymme för återkommande underhållsåtgärder samt för räddningsinsatser i händelse av (större) olycka eller andra problem förknippade med spårområdet. Ett tillräckligt skyddsavstånd till järnvägen medger även möjlighet till framtida kompletteringar med riskreducerande åtgärder, om eller när risksituationen skulle förändras.

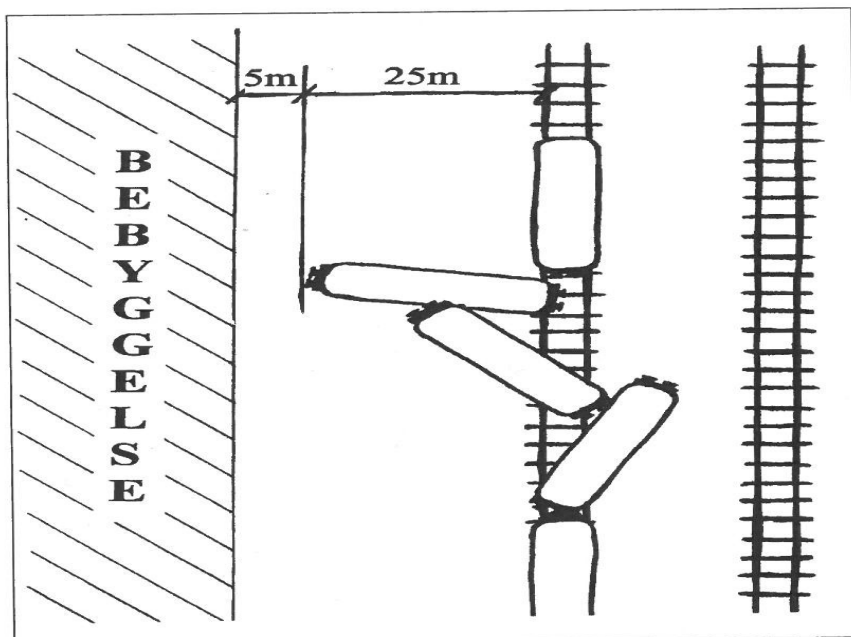


Illustration rekommenderat skyddsavstånd mellan järnväg o. bebyggelse
Referens: Riskhänsyn vid ny bebyggelse, Lst i Sthlms län 2000:01

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalyis farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 5 (15)

Ibland hävdas skyddsavstånd som det främsta sättet att kontrollera risker. Andra möjligheter finns dock med riskreducerande åtgärder, t ex höjdskillnad/ skyddsvall, avåkningsskydd/ kraftigt räcke, motståndskraftiga byggnadskonstruktioner och styrning av funktioner i den aktuella byggnaden (entréer, ventilation m.m.) Utredningen utgår ifrån ett fastlagt läge för verksamheten (vistelseytor utomhus samt i byggnaden på Mon 13) och har därför tagit fasta på faktorer som ökar personsäkerheten i händelse av ett allvarligt olyckstillbud på järnvägen.

3. Förutsättningar i projektet

3.1 Fastighetens karaktär, omgivning och avstånd till spårområde

Den aktuella fastigheten Mon 13, ligger mellan Västermogatan och Järnvägsgatan. Båda dessa löper parallellt med järnvägen. Fastigheten ligger på ett avstånd av 54 meter från det östra spåret (spårmitt) och 64 meter från det västra spåret. Mellan fastighetsgräns och spårområde finns förutom parkerings- och vägytor även fyra byggnader som ligger inom risksektorn vid en eventuell olycka, men tillräckligt långt från spårområdet för att inte riskera påkörning vid en urspårning. Dessa byggnader skyddar fastigheten österut och påverkar därmed riskbilden positivt. (Sannolikheten minskar för att splitterrester från explosion, värme/ tryckvåg eller giftigt gasmoln når fram till personer som vistas i ute- eller inommiljön.



Foto: (Google earth) Till vänster flerbostadshus mellan Mon 13 och järnvägen.
Till höger lekytan väster om byggnaden – mot järnvägen.

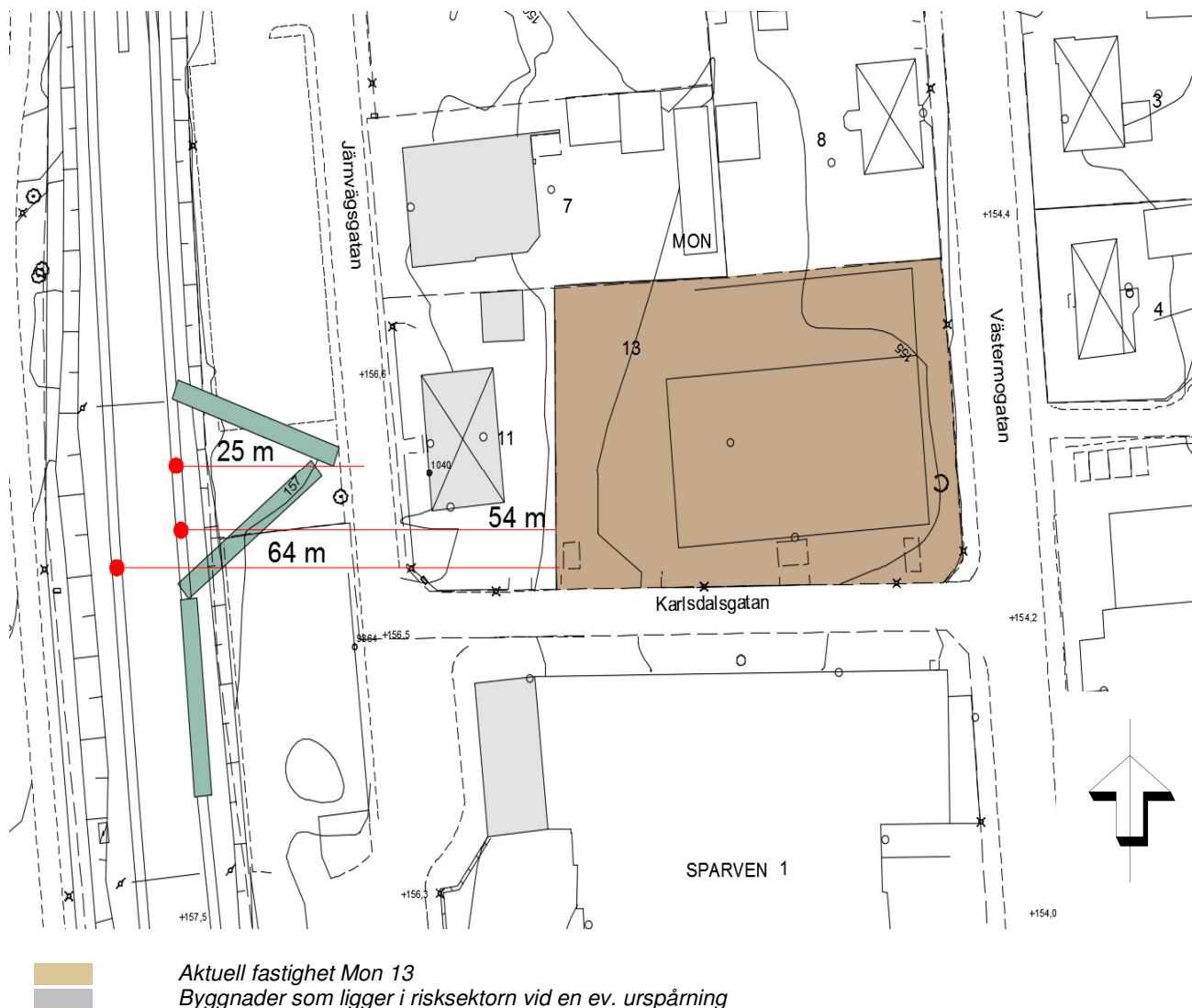


Foto: Befintlig utelekplats norr om byggnaden

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengård	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalyt farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 6 (15)

Fastigheten Mon 13 domineras av en större byggnad. Ordnade utemiljöer och lektyr finns på byggnadens västra och norra sida. Riskmässigt är det olämpligt att permanenta vistelseområden i fastighetens västra del. Den viktigaste skyddsåtgärden som utredningen föreslår är att framtida lektyr begränsas till området norr och möjligen även nordväst om byggnaden, bakom ett kraftigt plank som anordnas mot järnvägen.

Huvudentrén till byggnaden ligger på den södra sidan, utmed Karlsdalsgatan.



Mon 13 ligger vid höjdnivån +155 till +156 m.ö.h. Från Västermogatan stiger marken västerut, upp till Järnvägsgatan, med c:a 2 meters höjdskillnad. Spårområdet ligger ytterligare någon halvmeter-meter högre. Spårområdet ligger 2,5-3 meter högre än marknivån vid målfastigheten.

Fotnot: Vid riskbedömningen har tillämpats principen "worst-case" varvid utgår ifrån att alla farligt godstransporter sker på det närmaste spåret, även om så inte är fallet idag. Miljöbalkens försiktighetsprincip bör tillämpas, eftersom transportrutiner kan komma att förändras i framtiden. Värnamo kommun bör, i den framtida samhällsplaneringen, säkerställa att Karlsdalsgatan, direkt söder om Mon 13, fortsättningsvis inte nyttjas för tunga transporter.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 7 (15)

3.2 Farligt gods förbi Mon 13

Den senaste undersökningen med avseende på transport av farligt gods på väg och järnväg, genomfördes av SCB under 2006, på uppdrag av Räddningsverket. Undersökningen omfattar september månad 2006.

Flödesstatistik farligt gods för järnväg, aktuella spår förbi kvarteret Mon, Värnamo:

RISKKLASS		ANTAL TON (per månad)
3	Brandfarliga vätskor	0 – 8.700 ton
5.1	Oxiderande ämnen	2 – 2.300 ton

Tabell. Transportuppgifter farligt gods, SCB 2006.

Fotnot: Det finns brister i statistiken, värdena visar storleksordning och tendenser avseende transportmängder.

Enligt statistiken från 2006 utgörs farligt gods förbi fastigheten endast av riskklass 3 – brandfarliga vätskor samt riskklass 5.1 – oxiderande ämnen. Förändringar, med andra tillkommande klasser, kan inte uteslutas.

Kartläggningen ger en icke uppdaterad "ögonblicksbild" över transportflöden, situationen under den första höstmånaden för knappt tio år sedan. Beroende av om det har tillkommit eller försvunnit verksamheter och företag med farligt gods-transporter i området, kan omfattningen av farliga ämnen ha förändrats. En avveckling av bensinstationer kan t.ex. innebära en minskning av järnvägstransporter med brandfarliga vätskor.

Värdena påverkas av ett antal grova antaganden och osäkerheter, främst att uppgifter saknas från vissa företag som inte deltog i kartläggningen, dessutom förekommer stora säsongsvariationer inom vissa branscher.

Enligt statistik mellan åren 2001-2013 avseende transport av farligt gods på järnväg som *Trafikanalys* publicerat, har den totala godsmängden ökat med drygt 30 % mellan åren 2006 och 2013.

Utifrån antagandet att mängden farligt gods har ökat med 30 % fram till 2013 och att ökningen fortsätter, antas omfattningen av farligt gods idag år 2016 uppgå till:

Risikklass 3, Brandfarliga varor - högst 12.500 ton per månad
Risikklass 5.1 Oxiderande ämnen - högst 3.300 ton per månad.

Värt att notera är att gasol, inte transporteras på sträckan (enligt kartläggningen 2006). bsv har i detta fall ändå räknat med att explosions- och brandfarliga gaser *kan* komma att hanteras/ transporteras förbi den berörda fastigheten.

Risikklass 3 Brandfarliga varor:

Det finns olika typer av brandfarlig vätska, vanligt förekommande är bensin och diesel. En olycka som leder till utsläpp av brandfarlig vätska kan antändas och resultera i en pölbrand (brinnande vätska på marken). Beroende på utformningen av området kring järnvägen kan vätskan sprida sig mot byggnader eller så kan utspridningen begränsas av t.ex. ett dike.

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalyis farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 8 (15)

Risiklass 5.1 Oxiderande ämnen:

Exempel på oxiderande ämne är väteperoxid, vilket är det mest frekvent transporterade ämnet i riskklassen. Oxiderande ämnen kan vid mycket kraftiga stötar eller upphettning och kontakt med organiska ämnen (t ex bensin eller motorolja) få tillräckligt med energi för att spontant reagera och orsaka storbrand eller explosion.



Foto: Bilden visar urspårning av lok och vagnar. (Källa SHK 2007)

4. Bedömning av risker och konsekvenser för en olycka

4.1 Olyckstyper

För att en farligt-godsolycka ska ske krävs att ett fordon lastat med farligt gods är inblandat i ett tillbud, t.ex. en kollision eller en avåkning. Vidare måste bränsletankar/ -cisterner, i eller på fordonet, skadas så allvarligt att det uppstår ett utläckage av ämnen till omgivningen. Olika olyckstyper kan identifieras, utifrån de transporter som förekommer utmed den aktuella järnvägssträckan förbi kvarteret Mon:

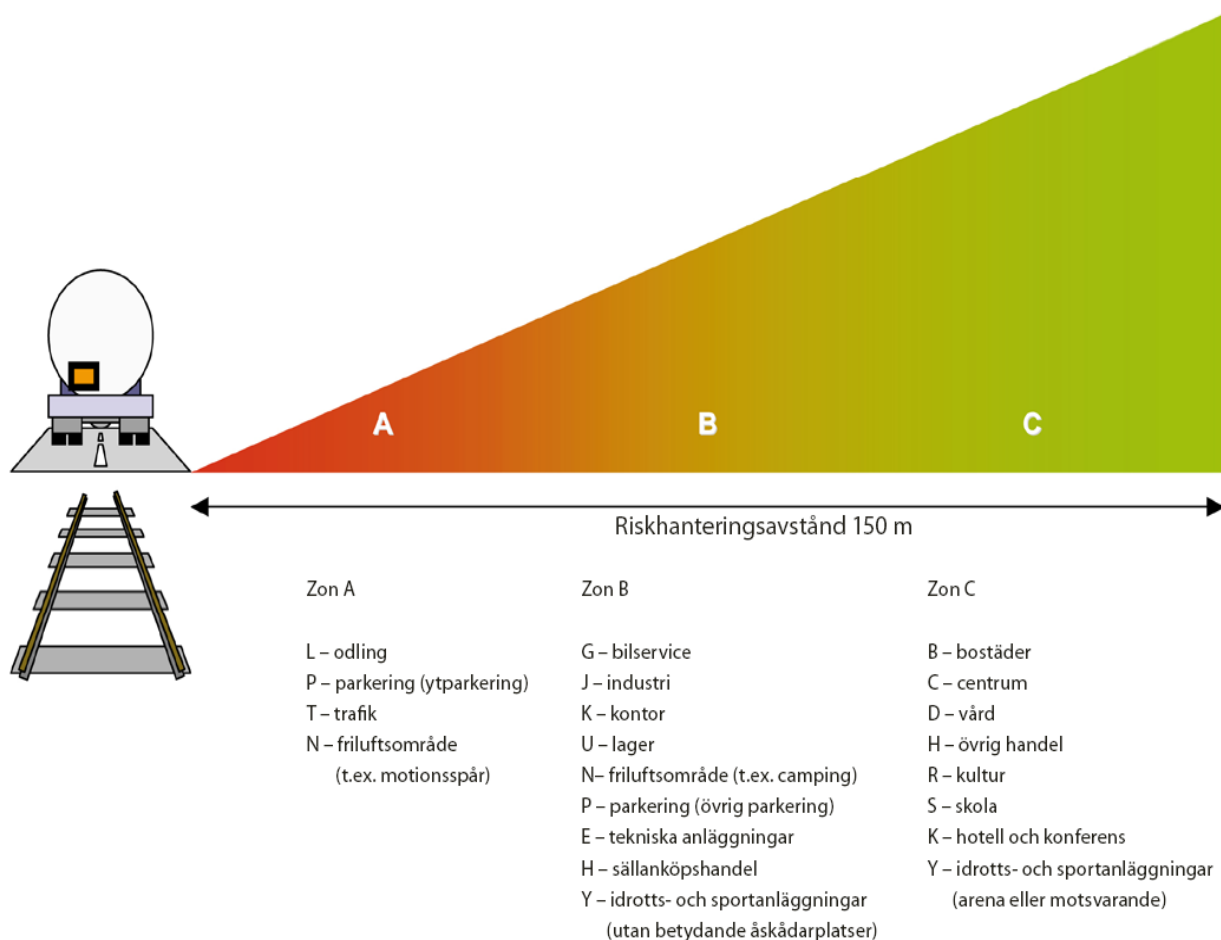
- Olycka med brandfarliga vätskor(ex. bensin) med pölbränder som följd.
- Olycka som medför explosion med tryck- och värmevåg som följd.

4.2 Risker och konsekvenser

En riskpolicy för markanvändningen intill transportleder för farligt gods, framtoqs av ett antal svenska länsstyrelser i september 2006. Enligt riskpolicyn föreslås *ett riskhanteringsavstånd på 150 m*. Inom detta avstånd finns en zonindelning som påvisar möjlig/ rekommenderad markanvändning i förhållande till transportleder för farligt gods.

Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för typen av markanvändning och placering. Figuren över riskhanteringsavstånd på följande sida är hämtad från omnämnd riskpolicy.

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalyis farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 9 (15)



Figur: Riskhanteringsavstånd med rekommenderade verksamheter i olika zoner
Referens: Riskpolicy för tranportleder med farligt gods, Lst. 2006

4.3 Riskvärdering

Begreppet risk används i olika sammanhang och med olika innebörd:

1. Som ett uttryck för sannolikheten att en viss (oönskad) händelse skall inträffa
2. Som ett uttryck för den negativa konsekvensen av en viss händelse
3. Som ett uttryck för en *sammanvägd värdering av sannolikhet och konsekvens* (produkten av dessa eller annan funktion)

I denna riskanalys tas endast individrisker upp, d v s risker för personer som kan komma att vistas i utomhusmiljön eller i byggnaden på den aktuella fastigheten. De riskscenarier som avhandlas är risk för negativa effekter till följd av (ett mer allvarligt) olyckstillbud utmed järnvägen förbi fastigheten.

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risicanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 10 (15)

Risicanatris för värdering utifrån sannolikhet och konsekvens, samt möjlighet till rimliga risikereducerande åtgärder.

Område med oacceptabla risker	Risican tolereras ej
Område där risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna	Risican tolereras endast om risikereduktion ej praktiskt genomförbar eller om kostnader är helt oproportionerliga Tolerabel risican om kostnader för risikereduktion överstiger nyttan
Område där risker kan anses små	Nödvändigt visa att risker bibehålls på denna låga nivå

Figur: Risicanatris med strategier baserade på värdering av risican.

Identifierade risker delas in i olika grupper, enligt bilden ovan:

- oacceptabla risker, d v s där inte riskerna, med tekniskt och ekonomiskt rimliga insatser, bedömts kunna minimeras till en acceptabel nivå.
- område där riskerna kan anses så små att inga åtgärder är nödvändiga
- *område där reducerade risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder ur t ex teknisk och ekonomiskt hänseende är vidtagna.* (Det s k ALARP-området)

Bedömningen görs utifrån att lokalerna ska användas som förskola, en mer personintensiv verksamhet för barn, d.v.s. utomhusytor och lokaler där personer vistas mer än tillfälligtvis.

4.4 Värdering av risker för verksamheten

Marken inom planområdet för fastigheten Mon 13 bör kunna nyttjas som tomtmark för inrättande av förskoleverksamhet. *Förutsättningen är att man vidtar ett antal förebyggande skyddsåtgärder/ inför planbestämmelser (skyddsmått)* med syfte att reducera allvarliga konsekvenser av ett olyckstillbud där explosion eller brand med bränslen, giftig rökutveckling etc. påverkar lekmiljön utomhus och/eller inomhusmiljön i den berörda byggnaden.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauegaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalyis farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 11 (15)

Aktuell byggnad ligger inom ett riskhanteringsavstånd motsvarande 70-110 meter från spår-mitt (det motsvarar gränsen mellan zon B och C i figur Riskhanteringsavstånd på sid 9). Med en tillämpning av "Riskpolicy för transportleder med farligt gods, Lst. 2006". kan skola/förskola vara möjlig på Mon 13, under förutsättning att säkerhetshöjande åtgärder vidtas.

4.5 Olycksscenarier vid byggnaden

Primär risk vid en olycka med farligt gods är t.ex. att en tankvagn med bränsle kolliderar med något på banan eller spårar ur. Kombinationen av en låg hastighet förbi byggnaden (c:a 40 km/h) och att spårområdet ligger på ett avstånd av drygt 50 meter från aktuell tomt, skapar en acceptabel risksituation vid kollision eller en avåkande järnvägsvagn; flygande splitter-rester, värme-/ tryckvåg, giftig gasutveckling etc.

Utan skyddsåtgärder bedöms de närmaste 50-100 metrarna vara olämpliga för planerad verksamhet.

Med konsekvensreducerande skyddsåtgärder bedöms det rimligt att på fastigheten (på tomt och i byggnadens lokaler) inrätta skolverksamhet/lekytor.

Utredningen utgår från 50 meters riskavstånd och en höjdskillnad mellan spårområde och marken utanför byggnad motsvarande 2,5- 3 meter.

Tre olika olycksscenarier med bedömda konsekvenser beskrivs (med indentifikation avseende behov av skyddsåtgärder):

A. En tankvagn spårar ut och står upprätt. Bränsle-/ kemikalietankar är fortsatt täta varvid läckage kan undvikas.

Risken, i första läget, är att en järnvägsvagn med farligt gods (tankvagn med brandfarlig vara) kör in i egendom, någon människa kan även befinna sig i dess väg. Avståndet är tillräckligt stort för att kunna utesluta att en (eller flera) järnvägsvagnar "hamnar" inom tomtmarken för Mon 13. Se figur sid.4.

Utifrån detta scenario bedöms inga särskilda skyddsåtgärder krävas.

B. En tankvagn med brandfarlig vätska, gasol etc. spårar ur och välter, läckage uppstår av brandfarlig vara. Risk för omfattande brand och explosion/ värme- och tryckvåg etc.. Scenariet inleds som olycksscenario 1. Förutom risk för tryckvåg, föreligger risk för stark värmeutveckling och gasmoln av giftig eller hälsoskadlig rök.

Identifierade behov av skyddsåtgärder: I detta fall krävs att man har möjlighet att utrymma aktuella delar av fastigheten så snabbt som möjligt. Riskerna ökar med antalet personer som befinner sig utomhus. Oskyddade lekytor bör ej förekomma utomhus på den västra sidan av byggnaden, d v s mot järnvägen. Ett avskärmande plank bör uppföras mot järnvägen som skydd för utomhuslekplats förlagd på byggnadens norrsida.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengård	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 12 (15)

Av ljudskäl från vägen österifrån samt behov av större lektyr, finns anledning att även nyttja det nordvästra hörnet av tomten. En skyddad utomhusmiljö kan tillskapas i den nordvästra delen av fastigheten, då bakom ett funktionellt skyddsplank.

Vistelseyr utomhus ska kunna utrymmas metodiskt; personer på fastigheten beger sig skyndsamt till anvisad uppsamlingsplats, lämpligen på den östra sidan av byggnaden. (Barnen tränar någon gång, tillsammans med lärarna; vad gör vi om de börjar att brinna.) Byggnadens entréer kan vara avgörande för olyckans konsekvenser. Utrymningsvägar bör finnas i fasad som inte är vänd mot spårområdet, syftet är att underlätta en snabb och säker utrymning. Friskluftsintag ska vara så placerade och utformade så att man inte riskerar att få in giftig eller ohälsosam rök i lokalerna.

C. En vagn innehållande oxiderande ämnen krockar med ett annat fordon och spårar ur. Vid en extrem situation kan ett utläckande oxiderande ämne blandas med utläckande fordonsbränsle och orsaka en större explosion. Olycksscenariot skulle i ett sådant extremfall kunna få stora konsekvenser inom ett betydligt större avstånd än 50-100 meter.

Identifierade behov av skyddsåtgärder: Tekniska åtgärder för att klara en sådan situation bedöms inte rimliga, utifrån att sannolikheten för en sådan olycka är mycket liten samt att kostnaderna för att undvika konsekvenser i detta fall är oförsvarligt höga.

5. Angående riskreducerande åtgärder i allmänhet

Utifrån ett samhällsperspektiv kan vissa mindre risker tolereras;

- om alla rimliga skyddsåtgärder redan är vidtagna,
- om ytterligare riskreduktion inte bedöms vara praktiskt genomförbart
- om kostnader för riskreduktion (markant) överstiger samhällsnyttan.

Kostnaden för riskreduktion är i många fall svår att beräkna och ändrar sig dessutom över tiden i takt med teknikutveckling samt ev. förändringar i lokala förutsättningar/ omkriggande faktorer etc.

Generella åtgärder kartläggs för att undvika ett (mer allvarligt) olyckstillbud samt minska konsekvenser av en inträffad olycka:

- Undvika urspårning (avåkning) av järnvägsvagn med farligt gods
- Vid urspårning, undvika kollision/ påkörning med andra fordon eller något fast, hårt föremål som skadar järnvägsvagnen.
- Minska effekter av en olycka. Begränsa läckage av farlig vara/ brandfarliga vätskor.
- Begränsa konsekvenser vid eventuell brand (och explosion), stöt- och värmevåg, omfattande rökutveckling etc.

Hastighetens betydelse. Exempel: Vid ev. hastighetsbegränsning från 70 till 40 km/h bedöms den kalkylerade risken för urspårning med allvarliga konsekvenser minska till ungefär en tredjedel.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 13 (15)

Riskreducerande åtgärder kan antingen vara

- sannolikhets-reducerande, eller
- konsekvens-reducerande.**

Utifrån Plan- och Bygglagen, PBL, är det ofta svårt att med fysisk detaljplanering reglera sannolikhets-reducerande åtgärder. Ofta är viktiga riskkällor samt fysisk plats för funktionella skyddsåtgärder lokaliserade utanför det aktuella detaljplanområdet (potentiellt exponerad fastighet, kvarter etc.) Säkerhetshöjande åtgärder kan vara styrd av annan lagstiftning. Inom detaljplanens möjligheter blir lösningen i allmänhet konsekvens-reducerande åtgärder.

6. Platsspecifika riskreducerande åtgärder

Utredningen rekommenderar konsekvensreducerande åtgärder/ platsspecifika säkerhets-höjande lösningar för fastigheten Mon 13 i Värnamo. De riskreducerande åtgärderna utgör förslag till bindande eller vägledande föreskrifter i detaljplanen samt aspekter som regleras i bygglovsprövningen.

0. Åtgärder för att minimera sannolikheten för en olycka

Riskavståndet till byggnaden är drygt 50 m, vilket innebär att sannolikheten för att en urspårad vagn med farligt gods och/eller explosionssplitter etc. når fram till fastigheten är liten. Mellan spår och aktuell fastighet ligger grönytor/ parkeringsytor samt ett bostadshus. sannolikt på ett tillräckligt avstånd (c:a 35 m) för att en utspårad vagn inte ska nå fram. Enligt uppgift är hastigheten låg utmed järnvägsbanan förbi Mon 13, inga växlar förekommer i området. Utredningen bedömer att det i detta fall saknas verksamma åtgärder som minimerar sannolikheten för att en (allvarlig) olycka inträffar. Strategin blir att med hjälp av säkerhetshöjande åtgärder begränsa negativa konsekvenser av ett olyckstillbud.

1. Åtgärder för att minimera konsekvenserna om en olycka ändå sker

1.1 Uteplatser/ vistelse- och lekytor m.m. placeras på byggnadens norrsida (befintlig lek-yta) i skydd av ett plank (se kartbild nedan). Även det nordvästra hörnet kan nyttjas som uteplats – bakom skyddsplank (höjd ca 2.5 m). Utifrån behov av fullgott skydd, bör planket avgränsa ytan både mot väster och söder. Åtgärden minskar konsekvenser av en explosion med efterföljande tryck- och värmevåg, storbrand. En strategisk placering av utemiljön medför även förbättringar i ljudmiljön/ lägre järnvägsbuller. (Beaktat ljudmiljön finns även behov av ett skyddsplank mot trafikgatan österut.) Bestämmelse införs på plankartan.

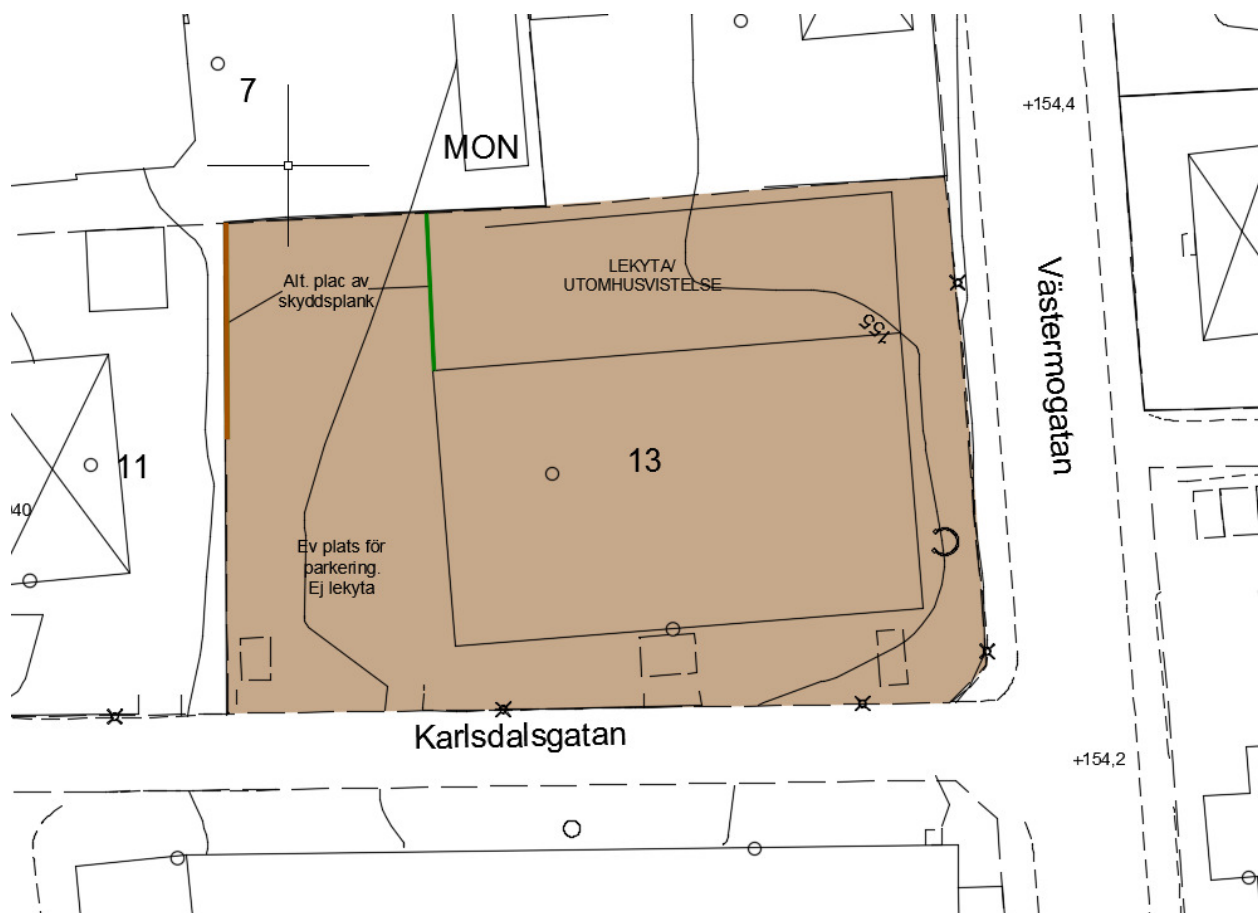
1.2 Entréer och utrymningsvägar förläggs i fasad som inte är vänd mot spårområdet.

Vid eventuell olycka med en utifrån kommande storbrand/ explosion, fordras en snabb och effektiv utrymning av lokalerna. Bestämmelse införs på plankartan.

1.3 Friskluftsintag placeras i fasad som inte är vänd mot spårområdet.

Ventilationssystemet förses med möjlighet till central nödavstängning.

bsv arkitekter & ingenjörer ab Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauegaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 14 (15)



Karta: Föreslagen alternativ placering av skyddsplank.

 Värnamo (Hk) Tranemo Jönköping Kalmar Växjö Nässjö www.bsv.se org.nr 556682-6573	M311	Dat 2013-02-28	Godkänd av VD Johnny Grauengaard	Kvalitetschef Mikael Rigert
	RISKANALYS			
Projekt Värnamo kommun/Mon 13/Risikanalys farligt gods	Projektnummer P16 6115A	Datum 2016-02-24, rev. -03-09	Granskning: AH	Sid 15 (15)

7. Kommentarer

- I fallet Mon 13 har det inte bedömts möjligt/ rimligt med sannolikhetsreducerande åtgärder, som t.ex. avåkningsskydd utmed järnvägsbanan. Anledningen är att området mellan den aktuella fastigheten och spårområdet inte ingår i detaljplanen och avståndet uppgår dessutom till mer än 50 meter.
- Utifrån riskhänseende med avseende på verksamheter i angränsande fastigheter (mot väster och söder), bör det i dessa ej tillåtas lager med brandfarliga varor /reaktiva kemikalier. Anledningen är ökad risk för hälsoskadlig rökutveckling. En järnvägsolycka *kan* leda till att farlig brand sprids till byggnader inom femtiotalet meter från banan. I detta scenario är det olämpligt att lagra (större mängder) explosions- och brandfarliga varor eller giftiga kemikalier som i detta fall förvärrar konsekvenserna av olyckan, ökad brandspridning och skadig rökutveckling etc.
- Verksamheter med stort transportbehov bör ej tillåtas inrymmas i fastigheten Sparven 1, söder om kv Mon. Transporter till och från företagshotellet, bör anordnas på annat sätt än via Karlsdalsgatan. Riskanalysen har utgått ifrån att det fortsättningsvis inte förekommer tung trafik på Karlsdalsgatan (mer än undantagsvis, enstaka fordon).