



BETECKNINGAR TILL GRUNDKARTA

- Gällande användnings- och egenskapsgräns
- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitutgräns
- Traktnamn
- Block- och enhetsnummer
- MO S L E
- 0:00
- DALEN
- 00
- Storgatan
- Gatunamn
- Befintliga byggnader (husliv)
- Fornlämning
- Markkontur
- Staket
- Häck
- Stödmur
- Mur
- Järnvägsspår
- Slänt
- Dike
- Strandlinje

- Ledning
- Lyktstolpe
- Träd
- Polygonpunkt
- Höjdfixpunkt
- Rutnätpunkt
- Befintlig markhöjd
- Nivåkurvor

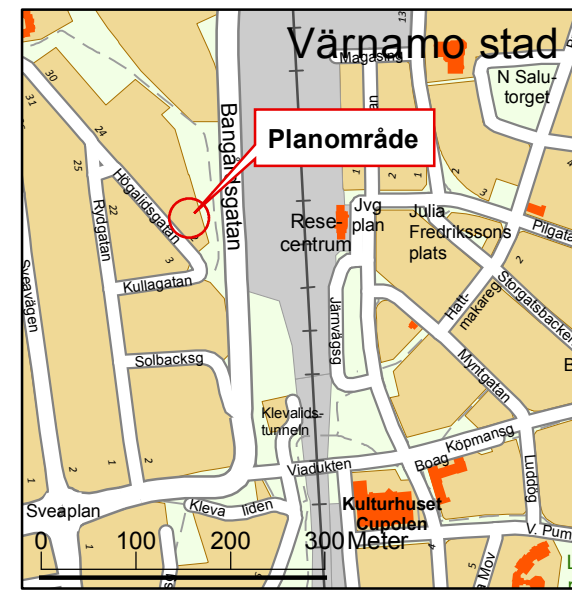
Grundkartan upprättad genom utdrag ur Värnamo kommuns primärkartverk, standard 3 Koordinatsystem Sweref 99 13° 30', höjdsystem RH2000.

Grundkartan aktuell 2017-04-13 Värnamo kommun Samhällsbyggnadsförvaltningen

Danfilip Lundberg geodatachef



ORIENTERINGSKARTA



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Egenskapsgräns och administrativ gräns
- Utgående gräns

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje
- gcm-väg Illustrerad gång-, cykel- och mopedväg
- gång Illustrerad gångväg/trappa

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA Gata avsedd främst för trafik som har sitt mål vid gatan Alla trafikslag, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

PARK Parkmark, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

B Bostäder, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Placering

Marken får inte föras med byggnad, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Marken får med undantag av uthus och tekniska anläggningar inte föras med byggnader, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

p₁ Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns om inget annat anges, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Omfattning

e₁ 0 Största exploatering är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Högsta nockhöjd över angivet nollplan är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Utförande

b₁ För lägenheter större än 35 kvm med fasad ut mot Bangårdsgatan ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot den inre gården, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

b₂ Källare och/eller suterrängvåning får ej finnas, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

b₃ Minst en uteplats ska anordnas mot den inre gården, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar, PBL 4 kap. 6 §

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 (fem) år från det att planen vunnit laga kraft, PBL 4 kap. 21 §

ANTAGANDEHANDLING



Detaljplan för fastigheten LING 4 med flera (Högalidsgatan) i Värnamo stad

Dnr 16.0336.211

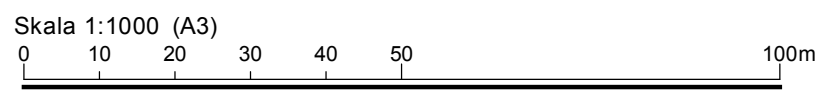
Upprättad i oktober 2016
Reviderad i mars 2017
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden: 170822
Laga kraft: 180525

Annacarin Holm
Planarkitekt
bsv arkitekter & ingenjörer

Kristoffer Karlsson
Planeringsarkitekt

Behnam Sharo
Stadsarkitekt



F 378



Antagandehandling
Dnr 16.0336.211
Antagen av SBN 2017-08-22
Laga kraft: 2018-05-25

Detaljplan för fastigheten
LING 4 MED FLERA
(Högalidsgatan) i Värnamo stad



ANTAGANDEHANDLINGAR:

Granskningsutlåtande
Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser

Bilaga: Riktlinjer för gestaltning och utformning

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Detaljplan för del av fastigheten
LING 4 MED FLERA
(Högalidsgatan) i Värnamo stad

Dnr 16.0336.211

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

ALLMÄNT

Detaljplan för del av fastigheten Ling 4 med flera (Högalidsgatan) i Värnamo stad har varit utställd för granskning enligt PBL 5 kap, under tiden 19 maj 2017 – 9 juni 2017. Handlingarna har varit utställda i Stadshusets foajé och på Samhällsbyggnadsförvaltningen. De har även funnits tillgängliga på sjukhusbiblioteket, bokbussen samt på kommunens webbplats.

3 yttranden utan erinringar och 12 yttranden med erinringar har kommit in. Dessa redovisas och kommenteras nedan.

YTTRANDEN UTAN ERINRINGAR

1. Länsstyrelsen Jönköpings län
2. Lantmäteriet
3. Tekniska utskottet, Värnamo kommun

YTTRANDEN MED ERINRINGAR

1. Trafikverket

Området ligger strax väster om Kust till kustbanans och bangårdsområdets spårområde. Kust till kustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken och transportled för farligt gods. Åtgärden bedöms inte inverka på riksintresset. De nödvändiga åtgärder som kan krävas ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Buller

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 innehåller en bullerutredning. Beräkningar är gjorda för år 2035 och omfattar både väg- och järnvägstrafik. Planområdet omges av kommunala vägar. Utredningen beaktar både ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Utredningen visar att riktvärdena överskrids. Åtgärderna är inarbetade i detaljplanen med planbestämmelse om att minst hälften av bostadsrummen i en lägenhet större än 35 m² ska vara vända mot tyst sida. Trafikverket anser att det är bra med en mer preciserad planbestämmelse. Vi anser också att den bör hantera uteplatser.

Risikanalys

Farligt gods förekommer på järnvägen, närmaste spår ligger cirka 65 meter från planområdet. Kommunen tillämpar ett riskbedömningsområde på 150 meter från dessa transportleder för farligt gods. På grund av avståndet och nivåskillnad ner till järnvägen menar kommunen att riskbilden är acceptabel. Skyddsåtgärder bedöms inte krävas.

Trafikverket anser det bra att kommunen inhämtat och beaktat Räddningstjänstens synpunkter om den beskrivna risksituationen på platsen är tillräcklig. Underlag och bedömning bör ingå i planbeskrivningen.

I övrigt har Trafikverket inget ytterligare att anföra i ärendet.

Kommunens kommentar

Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse som reglerar att uteplats skall anordnas mot innergården. Stycket om buller uppdateras enligt nya riktlinjer för buller (SFS 2015:216). Bullerriktlinjerna överskrids inte inom området, men för att minska upplevelsen av buller och säkra god bebyggd miljö begränsas lägenheterna enligt nedanstående:

1. *b1- För lägenheter större än 35 kvm med fasad ut mot Bangårdsgatan ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot den inre gården.*
2. *b3- Minst en uteplats ska anordnas mot den inre gården.*

Yttrandet föranleder i övrigt inga förändringar av planhandlingarna

2. Rydgatan 14

I yttrandet under samrådsskedet noterades felaktigt Fastighetsbyrån som avsändare. Det är undertecknad själv som ska stå som avsändare för detta yttrande.

Dessutom skulle jag vilja göra en ändring i mitt yttrande: Tag bort förslag ett i texten, angående ny väg från korsningen Sveavägen/Rydgatan.

Stryk texten:

Jag kan se två alternativ:

1. Vid korsningen Sveavägen, Rydgatan bygger man väg ner och framför bebyggelse och Nya Högåkra fram till Ling 4. Då slipper man ökad trafik på Rydgatan, Högalidsgatan och Kullagatan.
2. Man bygger väg upp från Bangårdsgatan, där det finns en ”stig”/gång-cykelväg idag, det vill säga söder om befintlig bebyggelse utmed Bangårdsgatan, på väg upp mot Viadukten.

Ny text:

Jag kan bara se ett alternativ för ny tillfart. Bygg väg upp från Bangårdsgatan, där det finns en ”stig”/gång-cykelväg idag, det vill säga söder om befintlig bebyggelse utmed Bangårdsgatan, på väg upp mot Viadukten.

Tillägg till tidigare yttrande:

Jag anser fortfarande att trafiksituationen för denna nya bebyggelse inte håller. Bostadstypen som föreslås kommer att ge en klart ökad påfrestning av trafiksituationen. Ju längre tid jag funderar på detta ju större anledning ser jag ett önskat avslag av hela förslaget. Det finns

bättre mark att bygga bostäder på än att ändra detta parkområde till bostadsmark. Framförallt med den påfrestning i trafiken och säkerheten detta medför.

Kommunens kommentar

Möjligheten till exploatering är i planförslaget anpassad efter kommunens parkeringsnorm och det utrymme som finns för parkeringsplatser på kvartersmark. I samband med bygglov ska exploatören visa att parkeringsbehov enligt parkeringsnormen går att lösa inom fastigheten. Antalet fordon som rör sig på Högalidsgatan kommer öka om planen genomförs. Kommunen bedömer dock att tillkommande trafikmängd är marginell och kan hanteras av den gata som finns idag.

Bangårdsgatan är idag en viktig del av stadens övergripande vägnät, i dagsläget bedömer kommunen att det inte är lämpligt att utföra fler in- och/eller utfarter längs med den sträckan. För att lösa övriga problem (som ej är konsekvenser av planens genomförande) för den trafiksituationen i det närliggande området har kommunen initierat en trafikutredning som ska se över hela området. Inom denna utredning kommer synpunkter gällande trafiken i området behandlas.

3. Granne

Varför förstöra ett grönområde?

Vad jag vet finns ingen politiker eller församlingsmedlem boende i området, så förslaget är väl redan förankrat.

Kommunens kommentar

När staden växer ställs olika intressen mot varandra. Det kan exempelvis vara intresset att bygga bostäder, att bevara grönområden för rekreation eller att skapa möjligheter för offentlig service och förbättra infrastruktur med mera. Befolkningstillväxten i Värnamo kommun går stadigt uppåt och beräknas göra detta även under överskådlig framtid. I detta fall har kommunen bedömt att kompletterandet av fler bostäder för kommunens många bostadssökande väger tyngre än bevarandet av aktuell grönyta.

4. Högalidsgatan 5

Vi motsätter oss som fastighetsägare och granne tilltänkt nybyggnation i anslutning till Ling 4 med flera. Som vi tidigare påpekat är trafiksituationen ansträngd i nuläget. Den skulle påverkas negativt med nybyggnation på ”grönytan” i området.

Det är däremot mycket bra att det ej blir någon påbyggnation på befintlig byggnad som finns idag.

Kommunens kommentar

Tillkommande trafik som följd av detaljplanens genomförande bedöms av kommunen vara så pass marginell att det ska kunna hanteras med befintlig gata. Men eftersom det inom stadsdelen upplevs vara hårt ansträngd trafiksituation oavsett planens genomförande har kommunen initierat en fristående trafikutredning. Denna trafikutredning kommer se över trafiksituationen på Sveavägen, Rydgatan, Kullagatan och Högalidsgatan och föreslå lösningar som kan förbättra strukturen i sin helhet.

5. Kullagatan 1

Är förvånad att kommunen så drastiskt vill försämra befintlig boendemiljö, genom att exploatera ett tidigare prioriterat parkområde, enbart för uppförande av cirka 18 barackliknande lägenheter. Det är tragiskt att kravet på förtätad stadskärna ska ske på

bekostnad av befintligt parkområde. Attraktionskraften i en landsortsstad är just tillgången till grönområden.

Minimikravet för uppförandet av en byggnad på angiven plats måste vara en estetiskt tilltalande byggnad, som helt smälter in i miljön. Vi får inte göra staden fulare, området ligger på en höjd, väl synligt från stadskärnan.

Kommunens kommentar

Illustrationer i detaljplaneförslaget av tänkt byggnation är endast volymstudier och speglar inte en kommande utformning av byggnaden. Detaljplanen styr inte den exakta utformningen, utan ger grundläggande förutsättningar för byggnation. Den slutgiltiga gestaltningen av tillkommande byggnad görs först i samråd med kommunen vid bygglovskedet. Vikten av en estetisk utformning av byggnaderna finns beskriven i bifogat dokument till planhandlingarna och kommer med avtal villkoras till markförsäljningen.

”Då byggnaderna, och i synnerhet det nya/lägre belägna bostadshuset, kommer att vara väl synliga från Bangårdsgatan, men även Värnamo centrum, är det speciellt viktigt att de ges en tillfredsställande estetisk utformning, krav ställs på att byggnadernas utseende dels anpassas till omgivande bebyggelse och områdets topografiska förutsättningar men även att hänsyn tas till hur byggnaderna framträder från stadskärnan.

Som bilaga till planbeskrivningen följer; Riktlinjer för gestaltning och utformning av bebyggelse/kvartersmark inom fastigheten Ling 4 med flera. Avsikten är att innehållet i den ska följas i och med åtagande i samband med markförsäljning.”

6. Rydåkra 7

Som vi tidigare påpekat är trafiksituationen ansträngd. Vi önskar därför att parkområdet utvecklas och att ingen byggnation sker.

Kommunens kommentar

Nu när befolkningstillväxten i staden fortsätter öka (och beräknas göra det över överskådlig framtid) behöver kommunen se över möjligheterna att förtäta och förnya i redan bebyggda områden. Avvägningar sker då mellan de olika intressen som finns kring markens utnyttjande. Kommunen bedömer att behovet av fler bostäder i Värnamo stad är av större vikt än bevarandet av den grönya som finns på platsen idag. Tillkommande trafik i området som resultat av planens genomförande beräknas leda till hanterbara mängder på aktuell gata. I övrigt kommer det närliggande områdets trafiksituation utredas med en fristående trafikutredning som ska se över hela sambanden mellan Sveavägen, Rydgatan, Kullagatan och Högalidsgatan.

7. Högalidsgatan 12

Av granskningshandlingen från april 2017 framgår att kommunen, i aktuellt ärende, initierat en trafikutredning. Med anledning att denna ej finns i underlaget bedömer jag att granskningshandlingen är direkt undermålig och ej går att ta ställning till. Att föra in en trafikutredning i ett senare skede medför brister i processen.

Jag anser därför att granskningshandlingen bör göras om, så att vi får yttra oss även över den nämnda trafikutredningen. Vidare saknas uppgifter om hur parkerings- och trafiksituationen på Rydgatan och gatubredden på Kullagatan/Högalidsgatan ska hanteras utifrån bland annat

Räddningstjänstens yttrande. Området klarar inte en ytterligare ansträngd miljö-/trafiksituation när nu även Solbacksgatan är avstängd för genomfartstrafik.

Tidigare åberopade grunder och omständigheter åberopas alltså.

Kommunens kommentar

Den trafik som en ny exploatering ger upphov till bedöms inte vara av den storleksordningen att det påverkar omgivande bebyggelse negativt med avseende på buller- och trafiksituation. Högalidsgatan bedöms ha kapacitet att hantera den ökade trafik som är en konsekvens av planens genomförande. Den trafikutredning som syftas på i samrådredogörelsen är en fristående utredning kring sambanden mellan Sveavägen, Högalidsgatan, Rydgatan och Kullagatan. Kommunens bedömning är att en trafikutredning för stadsdelen inte är avgörande för ett genomförande av planförslaget men behövs med hänsyn till nuvarande situation. Trafikutredningen är därför inte en del av detaljplanens underlag.

Räddningstjänsten har under samråd och granskning haft möjligheten att offentligt yttra sig kring de frågor som berör bland annat risk och säkerhet. Kommunen har även utanför ordinarie samråd- och granskningsprocess samrått med Räddningstjänsten för att säkerställa de frågor som berör dem. Räddningstjänsten hade inget ytterligare att erinra efter att planen reviderats under samrådsprocessen.

8. Styrelsen Brf. Nya Högåkra.

En ny trafikutredning skall genomföras enligt planförfattaren men den har ”ingen koppling till detaljplanen”. Utredningen har sannolikt betydelse för detaljplanen och skall därför naturligtvis föregå detaljplanen.

Gång- och cykelvägen utmed kanten mot Bangårdsgatan skall utföras i samband med byggnationen. Vägen ingår redan i kommunens plan för gång- och cykeltrafik och är positiv för området.

Fortsatt oro kring trafiksituationen i allmänhet och kring trafik med räddningsfordon i synnerhet gällande Kullagatan och Högalidsgatan. I vår förra skrivelse tog vi, liksom alla andra skribenter, upp den redan ansträngda trafiksituationen på Kullagatan och Högalidsgatan. Även om byggnationen enligt granskningshandlingarna uppfyller kommunens parkeringsnorm är det bara siffror på ett papper och återspeglar inte den faktiska situationen i området. Idag står ofta bilar parkerade på Högalidsgatan, lägg därtill snövallar och fler bilar så får räddningsfordon svårt att komma fram oavsett parkeringsnormen. Räddningstjänsten tar själva upp detta i sitt yttrande.

Kommunens kommentar

Den trafikutredning som syftas på i samrådredogörelsen är en fristående utredning kring sambanden mellan Sveavägen, Högalidsgatan, Rydgatan och Kullagatan. Kommunens bedömning är att en trafikutredning för stadsdelen inte är avgörande för ett genomförande av planförslaget men behövs med hänsyn till de synpunkter kring trafiken som inkommit under detaljplaneprocessen. För att skapa hållbara lösningar i området krävs ett helhetsgrepp över trafiken i området. Konsekvenser av att införa exempelvis parkeringsförbud eller enkelriktningar i området behöver analyseras och ses över så att problemen som upplevs i området kan åtgärdas utan att flytta vidare problemen till grannområden.

Möjligheten till exploatering är i planförslaget anpassad efter parkeringsnormen och det utrymme som finns för parkeringsplatser på kvartersmark. I samband med bygglov ska exploatören visa att man löser det parkeringsbehov som uppstår. Kommunens bedömning är att trafikutredningen inte är avgörande för ett genomförande av planförslaget men behövs med hänsyn till nuvarande situation.

Den gångväg som idag finns utmed Bangårdsgatan är inte en del av kommunens allmänna gång- och cykelvägnät. Utrymme har lämnats mot slänten/Bangårdsgatan för att i framtiden eventuellt kunna upprätta en gångväg.

9. Boende i närområdet (28 namnunderskrifter)

Av skäl som tidigare framhållits motsätter vi oss med bestämdhet förslaget. Vi finner också kommunens uppgifter motsägelsefulla och oklara. Det framgår med all tydlighet att det finns ett starkt motstånd och ifrågasättande mot förslaget inte bara från de boende i området.

1. Det framgår med all tydlighet att det skulle innebära en klar försämring för flera bostäder. Att köpa en bostad är oftast den största affär man gör i livet och vi har gjort det efter rådande förutsättningar och betalat ett pris därefter. Öppenhet, utsikt, grönska har ingått i det priset. Byggnation skulle kraftigt minska värdet på ett flertal bostäder. Kommunens kommentar stämmer alltså inte.
2. Trafiken är redan idag ansträngd på Högalidsgatan, Kullagatan och Rydgatan. Kommunens kommentar är här uppseendeväckande; ”genomförande bedöms inte påverka området negativt”. I ett annat stycke står att läsa: ”med planförslagets genomförande kommer trafiken att öka”. Var finns logiken? Ett barn kan inse att fler bostäder innebär fler bilar, mer trafikbuller, mer luftföroreningar, ökad risk för trafikolycksfall. Eventuell nybyggnation presenteras som studentbostäder och att det därmed inte skulle tillkomma så många bilar. Ett synnerligen dåligt argument. Ungdomar idag, studenter eller inte, är bilburna. Det är utomordentligt naivt att tro att ungdomar skulle gå 500 meter för att ta bussen. Kommunens kommentar angående parkering; ”om kommunen lovgivit för byggnation som fastighetsägaren inte kan ordna parkering för, ska behovet ordnas på annan fastighet”. Var är det? Det vill vi ha klarlagt. Varför görs inte en trafikutredning innan man gör ett planförslag?
3. Det finns planer på att minska trafiken i centrum och man har gjort en gata med lite trafik till gågata. Samtidigt vill ni öka trafiken i ett redan trafikbelastat bostadsområde! Var finns logiken?
4. I planbeskrivningen står det om tänkbara bullerdämpande åtgärder, material och växter, för nybyggnationen, inte ett ord om de befintliga bostäderna. Framtill för 1 månad sedan hade vi ett stort lövrikt buskage i slänten mot Bangårdsgatan. Istället för att beskära och föryngra kalhogg man hela slänten, trots vår uttryckliga önskan om att få behålla buskaget, som fungerande som ett visst bullerskydd. Med ökat buller som följd. Var finns logiken? Hur kan man komma på idén att bygga bostäder vid randen av den hårt trafikerade Bangårdsgatan? Det strider mot allt sunt förnuft.

Den tilltänkta byggnationen skulle innebära stora försämringar för oss som redan bor här med ökad biltrafik, buller, avgaser, olycksfallsrisk och även avsevärd persontrafik. Eftersom det framställs som ungdomsbostäder kan man räkna med störningar även nattetid. I området bor många äldre och barnfamiljer för vilka de negativa konsekvenserna skulle medföra otrygghet i vardagen. I ett demokratiskt samhälle har vi rätt att påverka vår boendemiljö.

Vi motsätter oss därför planförslaget och hoppas att Värnamo kommun, Finnvedsbostäder och ansvariga politiker tar sitt förnuft till fånga.

Rör inte våra grönområden!

Låt Värnamo bli inte bara bänkarnas stad utan även parkernas stad.

Vi är inte betjanta av mer buller. Vi omges redan idag av buller och trafikstörningar från Högalidsgatan, från Bangårdsgatan och järnvägen dag som natt.

Vi kräver istället mindre buller. Hur åstadkommer man det? Förslag:

Förpassa planförslaget dit det hör hemma – i papperskorgen.

Gör det befintliga huset på Ling 4 till äldreboende. Det skulle bli ett attraktivt boende som ger livskvalité med tillgång till ett litet grönområde för rekreation och umgänge med barn, barnbarn och vänner. Bilparken skulle minska samtidigt som det finns plats för besökare. Led bort den tunga trafiken från Bangårdsgatan till Gröndalsleden och väg 27. Vidta effektiva åtgärder så att övrig trafik håller 40 km/tim. Idag kan den gruppen räknas på ena handens fingrar. Återplantera buskar i slänten mot Bangårdsgatan.

Kommunens kommentar

Möjligheten till exploatering är i planförslaget anpassad efter parkeringsnormen (p-normen) vilket innebär att planen möjliggör för den yta inom kvartersmark som maximal ny bostadsanvändning kommer kräva (enligt p-normen) för bilparkering. I samband med bygglov ska exploatören visa att man löser det parkeringsbehov som uppstår.

Den trafik som en ny exploatering ger upphov till bedöms inte vara av storleksordningen att det påverkar omgivande bebyggelse negativt avseende buller eller trafiksituation.

Kommunens bedömning är att en trafikutredning för stadsdelen inte är avgörande för ett genomförande av planförslaget men behövs med hänsyn till nuvarande situation.

I samband med en planändring ställs idag krav på en bullerutredning för de nya bostäder som planen föreslår. Bullerutredningen ska visa lämpligheten av ny bebyggelse med hänsyn till omgivningsbuller. Tillkommande bebyggelse som konsekvens av planen ska alltså inte utsättas för högre buller än enligt rekommendationer från förordning 2015:216 (uppdaterad 170701) om trafikbuller. Inom den byggrätt som skapas på detaljplaneområdet beräknas buller från vägar och järnvägar inte att överstiga rekommenderade värden.

Med uppförandet av en ny byggnad utmed Bangårdsgatan kommer visst buller att dämpas för de bostäder som ligger bakom ny byggnad. Dessutom skapas ett nytt lugnt rum mellan befintlig byggnad på fastigheten Ling 4 och ny tillkommande byggnadskropp. Grannfastigheters upplevda bullernivåer från järnvägar och vägar hanteras inte inom detaljplaneprocessen. Upplever fastighetsägarna att bullerdämpning behövs på deras fastighet kan kommunen tipsa om åtgärder som kan minska bullret. Eventuell bygglovsansökan och kostnader för genomförandet av sådana åtgärder genomförs och bekostas av fastighetsägaren själv.

10. Högalidsgatan 8

Kompletterande erinringar/kommentarer till Ling 4 med flera:

- Nybyggnader på Ling 4 ska förses med sedumtak för att ersätta den grönyta som tas i anspråk och underlätta omhändertagandet av dagvattnet från området.

- Vi har försökt få ut de siffror gällande trafikmätning från 2015 som hänvisas till på sidan 13 i granskningshandlingen. Dessa siffror har ej gått att få ut från Värnamo kommun. Finns dessa siffror.
- Merparten av alla synpunkter som inkommit hänvisar till den dåliga trafiksituationen i området. Enligt uppgifter på sidan 13 har Värnamo kommun inlett en trafikutredning för området som berörs. Att då driva igenom planen känns märkligt, eftersom väsentliga fakta saknas kring området som planen gäller. Det känns som om kommunen hellre vill göra en planbeställare till lags än att ta ett helhetsgrepp med chansen att göra något bra. Att lösa saker i förväg istället för i efterhand tenderar bli en både bra och totalt sett billigare lösning. Denna slutsats borde Värnamo kommun dragit efter tidigare projekt (Gummifabriken bland annat) där okunskap om vad man ska arbeta med gjort projektet onödigt dyrt och utdraget. Gör inte om samma misstag igen. Skjut på beslutstagandet av planen för Ling 4 tills alla fakta och underlag för området som berörs finns på bordet. Allt annat framstår som oseriöst.

Kommunens kommentar

Aktuella trafiksiffror kommer från mätningar genomförda av Värnamo kommun. För Bangårdsgatan har en ny mätning genomförts under 2016, och för Rydgatan finns en ny mätning från 2017. För båda vägsträckorna visar mätningarna att trafiken har minskat något jämfört med föregående tidpunkt/år. På Bangårdsgatan var årsmedeldygnstrafiken totalt 5091 fordon/ÅDT(2016) och för Rydgatan är samma siffra 515 fordon/ÅDT(2017).

Den trafik som ny exploatering ger upphov till bedöms inte vara stor nog för att påverka området mer än marginellt med avseende på buller/trafiksituation. För att lösa övriga problem (som ej är konsekvenser av planens genomförande) gällande trafiksituationen i det närliggande området har kommunen initierat en trafikutredning som ska se över hela området. Inom denna utredning kommer inkomna synpunkter gällande den övergripande trafiksituationen i området behandlas.

11. Rydåkra 1/Rydgatan 22

Anser fortfarande inte att det är lämpligt att öka trafiken på redan högt trafikerade smala gator i bostadsområdet Högalidsgatan-Rydgatan. Det är ofta trångt på grund av mötande trafik och parkerade bilar.

Kommunens kommentar

Se kommentar på yttrande nr 10.

12. Rydgatan 16

Vi är ytterst tveksamma till detta bygge på grund av den rådande trafiksituationen. I dagsläget är Rydgatan relativt trafikerad och kommer med all säkerhet att bli ytterligare trafikerad på grund av dels byggnationen dels av blivande hyresgäster.

Vi bor på Rydgatan 26 och har sett hur trafiken ökat sedan vi flyttade in 2008. Det är inte bara det att trafiken har ökat utan även hastigheten. Många fordon, däribland kommunens egna, håller en alldeles för hög hastighet. När man byggde om pumphuset vid viadukten var Rydgatan starkt trafikerad av tunga fordon med mycket hög hastighet. Vår oro är nu att situationen blir densamma i och med byggnationen. Här finns barn, gamla och husdjur som riskerar att bli påkörda av lastbilar och andra arbetsfordon. Det är bara en tidsfråga.

Vårt förslag är, på grund av rådande trafiksituation att Rydgatan stängs för genomfartstrafik för att minska risken för en allvarlig olycka. Området är inte anpassat för tung och riklig trafik och definitivt inte för höga hastigheter. Vägarna är smala och sikten är på många ställen dålig, särskilt i svängen Rydgatan-Sveavägen. Om detta bygge blir av och Rydgatan får användas för genomfartstrafik kommer trafiken att öka och vägarna kommer dessutom att bli blockerade då det redan idag saknas parkeringsplatser för boende längs både Rydgatan och Högalidsgatan.

Vi motsäger oss därför denna byggnation.

Kommunens kommentar

Rådande trafiksituation i området ska behandlas med den fristående trafikutredning som kommunen har initierat. För att säkerställa att området fungerar på ett tillfredställande sätt tas ett helhetsgrepp över gatorna Sveavägen, Rydgatan, Kullagatan och Högalidsgatan. Eventuella åtgärder till följd av trafikutredningen behöver fungera så att problemet inte flyttas över till ett närliggande grannområde, vilket kan ske om exempelvis parkeringsförbud eller enkelriktning av väg görs utan vidare belägg.

Den tillkommande byggnationen i området ökar endast trafikrörelserna marginellt i området. Fastighetsägaren ska lösa parkeringar enligt kommunens p-norm på egen fastighet för att säkerställa att bilar inte parkeras på gatan utanför. Kommunens bedömning är alltså att en trafikutredning för stadsdelen inte är avgörande för ett genomförande av planförslaget men behövs med hänsyn till nuvarande situation.

INTERNA DISKUSSIONER

- Stycket om genomförandefrågor i planbeskrivningen har redigerats så att markens överlåtelse till exploatör endast genomförs när avtal ingåtts mellan kommun och exploatör kring ansvaret för dagvatten och flytt av ledningar. Det gestaltungsprogram som tagits fram inom detaljplanprocessen ska också ingå som grundläggande krav att följa för att marken ska säljas.
- Under tiden för arbetet med granskningsutlåtande har riksdagens förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader uppdaterats. Detta skedde 170701. Planbeskrivningen har uppdaterats med nya riktlinjer och plankartans bestämmelse kring buller (b1) har reviderats enligt nedanstående sammanfattning.

SAMMANFATTNING FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET

- Egenskapsbestämmelse gällande kvartersmark med buller ändras till:

b1- För lägenheter större än 35 kvm med fasad ut mot Bangårdsgatan ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot den inre gården.

b3- Minst en uteplats ska anordnas mot den inre gården.

- Utöver redaktionella småändringar (årtal, stavning etcetera.) föreslås inte ytterligare förändringar av planhandlingarna

Juni 2017
SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Kristoffer Karlsson
Planeringsarkitekt

Behnam Sharo
Stadsarkitekt

Detaljplan för fastigheten
LING 4, MED FLERA
(Högalidsgatan) i Värnamo stad

Dnr 16.0336.211

PLANBESKRIVNING

PLANDOKUMENT

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. 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.

Denna detaljplan handläggs med ett standardförfarande.

UTSÄNDA HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Allmän information
- Samrådsredogörelse
- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta med sektioner
- Samrådsredogörelse
- Bilaga: Riktlinjer för gestaltning och utformning inom fastigheten Ling4 med flera.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

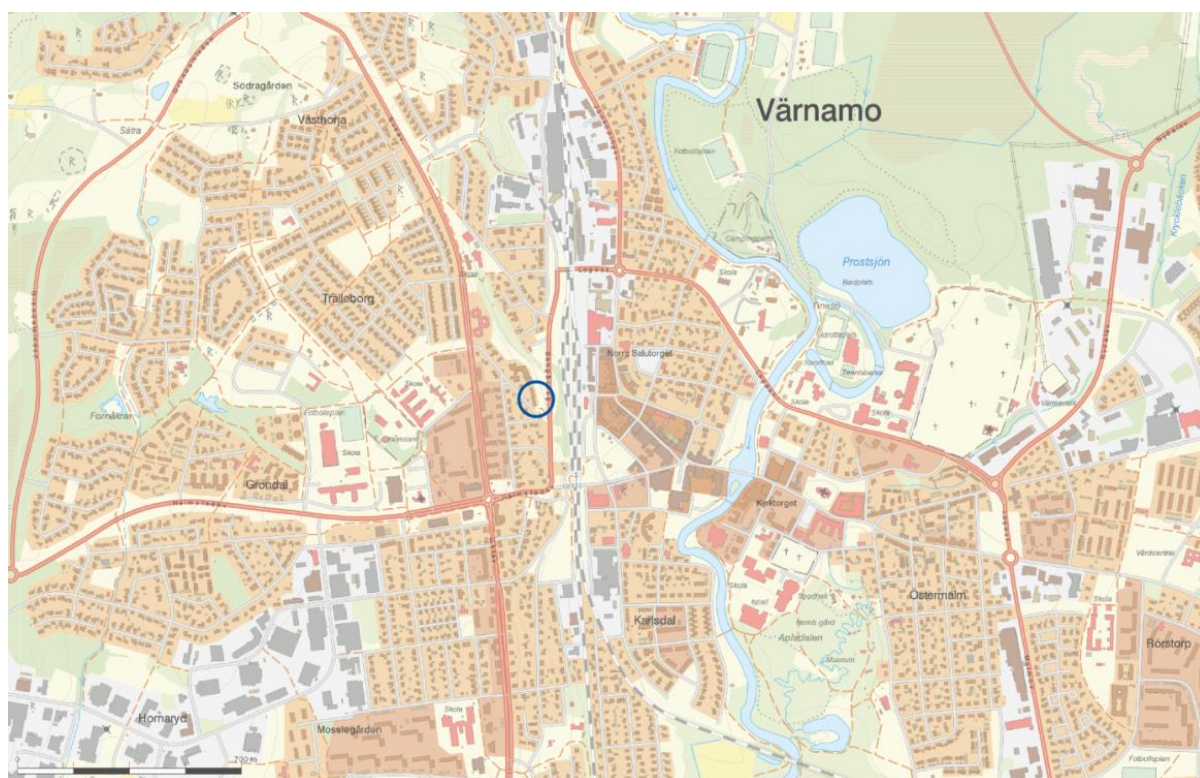
Planens syfte är att möjliggöra uppförandet av ett nytt bostadshus öster om befintlig byggnad på fastigheten Ling 4. Den östra delen av planområdet har tidigare varit detaljplanelagd som parkmark och omvandlas i planen till kvartersmark för bostadsändamål.

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.

PLANENS LÄGE, AREAL SAMT MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet är beläget i centrala Värnamo stad, utmed Högalidsgatan, ovanför Bangårdsgatan och vid östra änden av Kullagatan. Planområdet upptar en total area av cirka 7430 m². Fastigheten Ling 4 ägs av Finnvedsbostäder AB. Resterande mark ägs av Värnamo kommun.



Planområdets placering i Värnamo stad (Lantmäteriets topografiska karta, oktober 2016)

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Området har inte nämnts i översiktsplanen för Värnamo kommun.

Detaljplaner 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.

Planområdet omfattas av detaljplan antagen 2000-04-19. Planen medger användning för kvartersmark bostäder och allmän plats, anlagd park/gräsyta och lokalgata för lokaltrafik. Genomförandetiden för planen har gått ut.



Gällande detaljplan "Detaljplan för Kv Ling m m i Värnamo stad". Aktuellt planområde markerat med röd linje.

Riksintresse

Järnvägen mellan Halmstad och Nässjö är delvis utpekad som Riksintresse. Sträckan mellan Värnamo och Vaggeryd är av interregional betydelse för trafiken mellan Jönköping och Växjö. Värnamo stationsområde med tillhörande järnväg är placerad nedanför en hög slänt, öster om planområdet. Avståndet mellan järnvägen och planområdet är cirka 70-120 m. Höjdskillnaden är ca 20 meter från järnvägsspår till marknivå på planområdet. Järnvägen används till godstrafik och persontrafik. Det förekommer även frakt av farligt gods på sträckan som passerar planområdet.

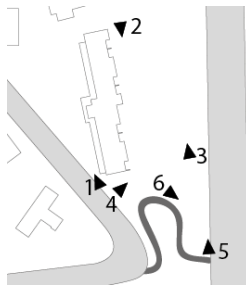
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur, geoteknik och kultur

Mark och vegetation

Planområdet består till största del av redan exploaterad mark i form av befintlig bebyggelse och angörande vägar. Den östra delen av parkområdet utgörs av en gräsyta med ett mindre antal träd.

Topografin i området är delvis rejält kuperad. Planområdets östra del utgörs av en slänt med lutning i östlig riktning ner mot Bangårdsgatan. Höjdskillnaden inom planområdet är ca 10 meter och lutar från +183,5 i väster till +178 i det nordöstra hörnet. Marken sluttar sedan ytterligare några meter ner mot Bangårdsgatan.



Placering - fotografier.



1. Suterrängbyggnad utmed Högalidsgatan, vy från syd.



2. Parkmark framför suterrängbyggnad, vy från nord.



3. Parkmark, vy från syd.



4. Lutning för angöring till park via befintlig suterrängbyggnad, vy från sydväst.



5. Sluttning mot Bangårdsgatan, vy från syd



6. Sluttning mot Bangårdsgatan, angöring via gc-väg, vy från nordväst.

Geotekniska förhållanden

Området består enligt SGU:s översiktliga jordartskartering av moränmark. Inför arbetet med detaljplan har en geoteknisk utredning genomförts inom planområdet. Utredningen är en översiktlig geoteknisk undersökning, framtagna 2016-08-22. Syftet med utredningen är att utreda om marken är lämplig att bygga på med hänsyn till risken för ras och skred.

Utifrån utförda skruvborrningar och laboratorieresultat konstaterar denna översiktliga geotekniska undersökning, gjord av Bygg och geokonstruktioner AB (2016), att jorden inom undersökt område (uppifrån och ned) består av;

- Mullskikt med en mäktighet av 0,2 till 0,4 meter
- Stenig och blockig sandmorän med inslag av silt
- Jordens relativa fasthet är ner till en meters djup hög och medelhög till hög fasthet på större djup än en meter.



Karta med läget för aktuella provpunkter geoteknik.

Utdrag från översiktliga rekommendationer i utredningen:

Grundläggning av byggnaden kan utföras på naturligt lagrad morän med utbredda grundplattor eller kantförstyvad betongplatta.

Samtliga markarbeten ska utföras i enlighet med AMA Anläggning 13 samt rekommendationer nedan. (AMA Anläggning 13 är ett referensverk som används vid upprättande av beskrivningar och utförande av anläggningsarbeten.)

För byggnaders golv i marknivå utläggs dräneringslager minst 200 mm makadam 8-32 för att erhålla en stabil bädd att gjuta golvet mot. Dränering runt byggnaden utförs med dräneringsrör med utlopp till planerat eller befintligt dagvattenssystem. Erforderlig värmeisolering med kapillärbrytande markskivor av cellplast anbringas. För att erhålla en effektiv fuktspärr kan betongplattan gutas mot en plastfolie. Markplaneringen utvändigt görs så att tillfredsställande marklutning erhålls från byggnader och ytavrinning anordnas av angränsande planer mm.

Bedömningen är, utifrån ovan nämnda undersökningar, att aktuellt planområde med avseende på de geotekniska förhållandena är lämpligt att bebygga, förutsatt att rekommendationer från den geotekniska rapporten följs. Mer detaljerade utredningar kommer att behövas inför varje ny byggnation inom området. Utdrag ur geoteknisk utredning (BGK Bygg och Geokonstruktioner AB, 2016-08-22);

Grundkontroll ska utföras enligt Bilaga E i IEG:s Rapport 7:2008.

Tillämplighetsdokument EN 1997-1 kapitel 6, Plattgrundläggning.

Vid eventuella fyllnadshöjder som överskrider 1,0 meter bör packningskontroller utföras genom sonderingar eller motsvarande. Med de materialparametrar som angetts vid punkt 6.3 krävs minst 5 MPa spetstryck vid kontroll av packning. Om fyllning utförs med bergkross grövre än 32 mm går det inte att sondera. I detta fall gäller dokumenterad egenkontroll med materialtyp, lagertjocklekar, packningsredskap, antal överfarter mm.

Vid markarbeten som ger upphov till vibrationer bör en riskanalys upprättas. Analysen ska visa om och vilka åtgärder som krävs avseende markvibrationer.

Radon

Gränsvärde för radonhalt i nya byggnader och riktvärde för radonhalt i befintliga bostäder och lokaler som används för allmänna ändamål är 200 Bq/m³. Utifrån genomförd radonmätning i två punkter med ett resultat av 33 respektive 6 kBq/m³ klassas marken som normalradonmark.

Utdrag från geoteknisk rapport (BGK, 2016):

Mot bakgrund av nu utförda mätningar är vår rekommendation att byggnad anpassas till att marken utgörs av normalradonmark. Åtgärdskravet vid normalradonmark är radonskyddande utförande. Detta innebär att hål mot marken i konstruktionen inte får förekomma och att risken för sprickbildning i golv och väggar under mark måste beaktas.

Byggnader kan i regel utföras med gängse byggnadssätt. Genom skärpt uppmärksamhet så att byggnaden projekteras och byggs så att inte sprickor och andra otätheter uppstår mot marken erhålls skydd mot inläckande markluft. Vid platta på mark rekommenderas att golvplattan armeras för minst måttlig sprickviddsbegränsning.

Genom att placera dräneringsslangar i dräneringsskiktet under betongplattan kan man i framtiden koppla till en utsugsfläkt som skapar ett undertryck så att radonhaltig luft i marken evakueras. För att skapa ett undertryck krävs att omsorgsfull motfyllning görs runt betongplattan. Detta förhindrar kall luft att vintertid sugas in under plattan, vilket kan ge tjälproblem.

En väl fungerande ventilation är ett bra skydd mot radongas.

Krav med anledning av radonförekomst kan komma att ställas i samband med bygglov.

Risk för skred/höga vattenstånd

Området är beläget direkt ovanför en sluttning och nivåskillnaden mellan planområdet och gatunivån för den lägre belägna Bangårdsgatan är 4-6 meter. En geohydrologisk undersökning visar att undersökta grundvattenrör på 4,5 respektive 6,64 meter under markytan var torra. Det ska dock tas med i beräkningarna att undersökningen utfördes efter en längre tids torka och att grundvattennivån därför kan förväntas vara högre under perioder med riklig nederbörd. (BGK, 2016) Området är placerat ovan en brant sluttning och cirka 40 meter ovanför Lagaåns medelvattenstånd. Inom området föreligger ingen risk för höga vattenstånd.

Utdrag från geoteknisk rapport (BGK, 2016):

Den befintliga slänten från tomtens östra sida ned mot Bangårdsgatan har utvärderats avseende stabilitet och skredrisk. Jorden inom området och slänten utgörs av sandmorän som vilar på berg. Moränen är bedömd som friktionsjord.

Enligt IEG rapport 4:2010 (Vägledning för tillståndsbedömning/klassificering av naturliga slänter och slänter med befintlig bebyggelse och anläggningar) [...] ska den beräknade säkerhetsfaktorn ($F_{c\phi}$) vara större än 1,3 vid stabilitetsberäkningar i friktionsjord med totalsäkerhetsanalys och dränerad analys för befintlig och ny bebyggelse.

[...]För glidytor som går genom läget för planerad byggnad uppnås en tillfredställande säkerhetsfaktor på $F_{c\phi}=1,95$. Glidytor som ligger närmre släntkrönet visar också tillfredställande stabilitet med säkerhetsfaktor $F_{c\phi}=1,73$.

[...]Vid markarbeten som ger upphov till vibrationer bör en riskanalys upprättas. Analysen ska visa om och vilka åtgärder som krävs avseende markvibrationer.

Utifrån utdraget ovan anses det inte finnas några risker för ras eller skred inom området.

Fornlämningar

Några uppgifter om fornlämningar eller andra kulturhistoriskt intressanta lämningar inom området finns inte. 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.

Bebyggelseområden

Befintlig byggnad inom planområdet utgörs av en suterrängbyggnad med totalt 14 lägenheter uppdelat i två plan. Norr om den (och utanför planområdet) finns ett större flerbostadshus i tre våningar med en mindre byggnad i två våningar med källare i direkt anslutning. Övrig bebyggelse i området utgörs av en- eller tvåplansvillor, men i närheten finns också flerbostadshus i en till tre våningar.

Enligt förslaget tillkommande byggnad kompletterar området med fler hyreslägenheter. Byggnaden uppförs så att en lugn innergård utformas mellan gammal och ny byggnadskropp. Infart för servicefordon och bostadsinnehavarnas parkering anläggs från Högalidsgatan.

Tillkommande bebyggelse kommer framförallt skymma utsikten från äldre byggnad inom samma fastighet, men även utsikten för bostadshus och villor i väster och bostadsrätter i norr kan i viss mån påverkas. Byggnaden anläggs därför med lägre tillåten nockhöjd än den äldre byggnadskroppen.

Tillgänglighet

I Program för ökad tillgänglighet i Värnamo kommun antagen av Kommunfullmäktige 2012-11-29, § 222, anges som målsättning:

”Värnamo kommun ska så långt det är möjligt göra den fysiska miljön tillgänglig oavsett vilka och hur stora funktionsnedsättningar människor har. Kommunen ska också se till att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga får tillgång till information och möjlighet till kommunikation.”

För nybyggnad av bostäder föreskriver gällande lag att alla lägenheter belägna högre upp än två våningsplan ska ha tillgång till hiss. Markplanering ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer med mera utan problem. Föreskrifter finns i Boverkets Byggregler (BBR). Planområdet är kuperat, med en höjdskillnad på cirka 5 meter inom kvartersmark. Det ställer höga krav på anpassning för personer med rörelsehinder. Vid ny- och ombyggnation är tillgänglighetsfrågan av hög prioritet för området.

Tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga bedöms kunna uppfyllas enligt gällande föreskrifter (BBR). Bevakning av detta görs i samband med bygglovsprövning.

Byggnadskultur och gestaltning

Långsiktig hållbarhet i planering och byggande innefattar ett helhetsperspektiv och för att kunna utnyttja samhällets befintliga infrastruktur är möjligheten till förtätning av betydelse.

Vid utveckling av befintligt område är utformningen av tillkommande rumsbildningar och ny bebyggelse viktiga. Gestaltningen bör fokusera på åtgärder som skapar överskådlighet och synlighet. Mörka och trånga platser för gående och cyklister bör undvikas. I samband med bygglovsprövning hanteras frågan ytterligare.

Energisystem, energieffektivitet och varaktiga energilösningar är andra viktiga frågor som bör beaktas. Kommunfullmäktige har 2013-06-19 antagit *Miljöprogram för byggnader* som är ett av flera verktyg för att uppnå ett hållbart byggande. Programmet hänvisar till tuffare krav i förhållande till Boverkets byggregler som branschen själva anser är rimlig.

Planförslaget omfattar bebyggelse med användningen bostäder. Medskickad illustrationskarta med sektioner visar ett möjligt nytt bostadshus i två våningar. Den nya byggnaden placeras med fördel något lägre än befintlig bebyggelse. Färdig golvnivå ska anpassas med hänsyn till befintlig bebyggelse med syfte att nytillkommen bebyggelse upplevs som lägre eller lika hög som befintliga byggnader i direkt anslutning till planområdet. Högsta tillåtna höjd på byggnader uttryckt som ”Högsta nockhöjd i meter ovanför nollplanet”, förslås till +188.5 för befintlig byggnad och +187,0 för ny byggnad.

Då byggnaderna, och i synnerhet det nya/lägre belägna bostadshuset, kommer att vara väl synliga från Bangårdsgatan, men även Värnamo centrum, är det speciellt viktigt att de ges en tillfredställande estetisk utformning. Krav ställs på att byggnadernas utseende dels anpassas till omgivande bebyggelse och områdets topografiska förutsättningar men även att hänsyn tas till hur byggnaderna framträder från stadskärnan.

Som bilaga till planbeskrivningen följer; *Riktlinjer för gestaltning och utformning av bebyggelse/kvartersmark inom fastigheten Ling 4 med flera*. Avsikten är att innehållet i den ska följas i och med åtagande i samband med markförsäljning.

Befintlig byggnad och illustrerad nybyggnad ger ett totalt antal lägenheter inom planområdet av ett uppskattat antal på 28 stycken. Planerade lägenheter utgörs av små lägenheter om ett eller två rum och kök med genomgående planlösning. Exakt antal tillkomna lägenheter fastställs inte i detaljplan.

Föreslagen största sammanlagda byggnadsarea inklusive komplementbyggnader är 680 m² + 550 m². Det ger en total exploateringsgrad på drygt 30 % av fastighetsarean. Detaljplanen har begränsat byggnationen av kvartersmark med planbestämmelserna:

Högsta nockhöjd över angivet nollplan är angivet värde i meter.

e₁, största exploatering är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea.

b₂, källare och/eller suterrängvåning får inte finnas.

p₁, byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns om inget annat anges.

Karaktären i området kan påverkas. Ny bebyggelse kan bidra till att området blir ett mer framträdande inslag i stadsbilden från omgivande vägar och bostadstomter.

Skyddsrum

Skyddsrum finns inte inom planområdet.

Friytor

Idag utgörs den del av planområdet som står inför nyexploatering av parkmark. En asfalterad gång- och cykelväg löper längs med grönyttans östra kant. Vid exploatering sparas en smalare passage mot slänten i öster. Här ges möjlighet att vid behov anlägga en gångväg/gång- och cykelväg som ersättning för befintlig. Se illustration nedan.



Illustrationsplan (bsv ark & ing ab)

En stor del parkmark tas i anspråk för det nya bostadshuset, angöring, parkering och entréer. Det får som följd att området beläggs med en större mängd hårdgjord yta och den lokala dagvattenhanteringen bör därför utredas inom ramen för planprocessen.

Värnamo Grönplan (1991) utgår från att de boende i Värnamo ska ha tillgång till en närpark inom 200 meter från bostaden. Med närpark menas ett större naturområde i närhet av bebyggelsen, en bit sparad naturmark mellan kvarteren, en äng eller en anlagd park. Detaljplaneområdet är lokaliserat till en del av staden som har god tillgång på gröna områden sparade mellan bebyggelsen. Detta innebär att de boende i området även fortsättningsvis kommer ha god tillgång till gröna ytor i närheten av bostaden.

Gator och trafik

Området angörs i dagsläget via Högalidsgatan som i sin tur nås från Sveavägen-Rydgatan i norr eller Halmstadsvägen-Rydgatan-Kullagatan i söder. Gatan är 5,5 meter bred.

Gatubreddens kan medföra till begränsad framkomlighet i området, i synnerhet om bilar står parkerade utmed gatan, men samtidigt uppmåna till sänkt fart.

Trafikmängden i området kommer att öka och till följd av det riskeras en ökning av buller och utsläpp inom området. Planförslaget ställer därför krav på bullerrelaterade åtgärder i samband med nybyggnation, se avsnitt om buller. Utöver det, uppmuntras det till att arbeta med gröna ytor så som vegetativa tak för att minska upplevelsen av buller.

Aktuella och framtida trafiksiffror på närliggande gator

Trafikmätning utmed Bangårdsgatan från 2015 uppvisar en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på 5395 fordon. För Högalidsgatan saknas liknande mätning. För Rydgatan som leder fram till Högalidsgatan i söder har en mätning (2007) genomförts som visar på en ÅDT på 700 fordon/dygn. Högalidsgatan, som tillsammans med Kullagatan bildar en slinga runt ett villakvarter, saknar genomfartstrafik och kan antas ha mindre trafik än Rydgatan.

Utifrån tillkommande bostäder har trafiksiffrorna räknats upp. Med utgångspunkt i trafikverkets riktlinjer har trafiksiffrorna räknats upp med 1,5 % per år fram till år 2035. Trafiken på Bangårdsgatan beräknas öka från dagens årsmedelsdygnstrafik på 5395 fordon/dygn till 7266 fordon/dygn och för Högalidsgatan blir motsvarande siffra 943 fordon/dygn år 2035.

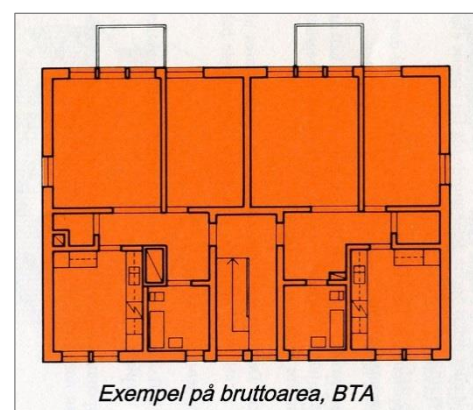
Med planförslagets genomförande kommer trafiken i området öka något. Tillkommande bebyggelse medför fler trafikrörelser inom området när de boende skall ta sig till och från jobb, skola eller annan aktivitet. Högalidsgatan bedöms vara bred nog för att hantera eventuellt trafik som medföljer tillkommande bebyggelse och framtida behov.

Kollektivtrafik

Busshållplats vid Prinsgatan (nordväst om planområdet) är belägen knappt 500 meter från planområdet. Där passerar idag linje 50, lokaltrafik för Värnamo stad. Under 2017 planerar Jönköpings Länstrafik tre nya busslinjer. Det nya linjenätet ger Värnamo fyra busslinjer genom staden med 30-minuterstrafik, något som kan jämföras med dagens enkelriktade slinga med en avgång i timmen. Hållplats finns även vid Sveaplan.

Parkering och 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) har olika värdetal för att få fram behov av antal bilplatser per bruttoarea (BTA) som olika användningssätt kan behöva. Bostadsparkering får inte samordnas med övrigt 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.



Exempel på bruttoarea.
Källa: www.wikipedia.org

Enligt Boverkets författningssamling från 2008 ska:
- en angöringsplats för bil finnas.

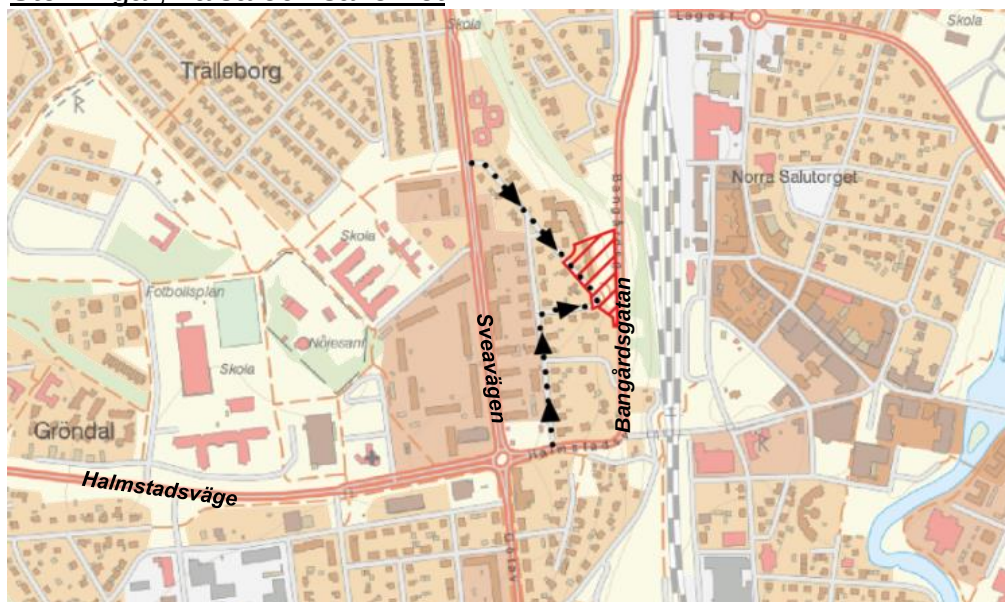
- en parkeringsplats avsedd för fordon till rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig och användbar entré till bostadshus.

Antalet platser beräknas efter planerad bruttoarea/antal lägenheter och typ av boende. Som grund ligger kommunens parkeringsnorm på 13,5 bilar per 1000 m² BTA(bruttoarea) för bostäder. Befintligt hus har en bruttoarea på cirka 1000 m² och ny byggnad enligt illustration har en bruttoarea på cirka 700 m². Detta ger ett totalt parkeringsbehov på 23 platser. Parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse ska tillgodoses på kvartersmark. Behovet av parkeringsplatser bedöms kunna lösas inom fastigheten enligt till planen hörande illustration.

För att minska bilberoende och därmed trafiken inom området kan med fördel bilpool inrättas för de boende. Bra och lättillgängliga cykelparkeringar kan också bidra till att minska behovet av bil.

Detaljplanen har begränsat utfartsmöjligheten för trafik från kvarteret genom att lämna kvar en remsa allmän platsmark, PARK, mellan kvartersmarken och allmän plats,

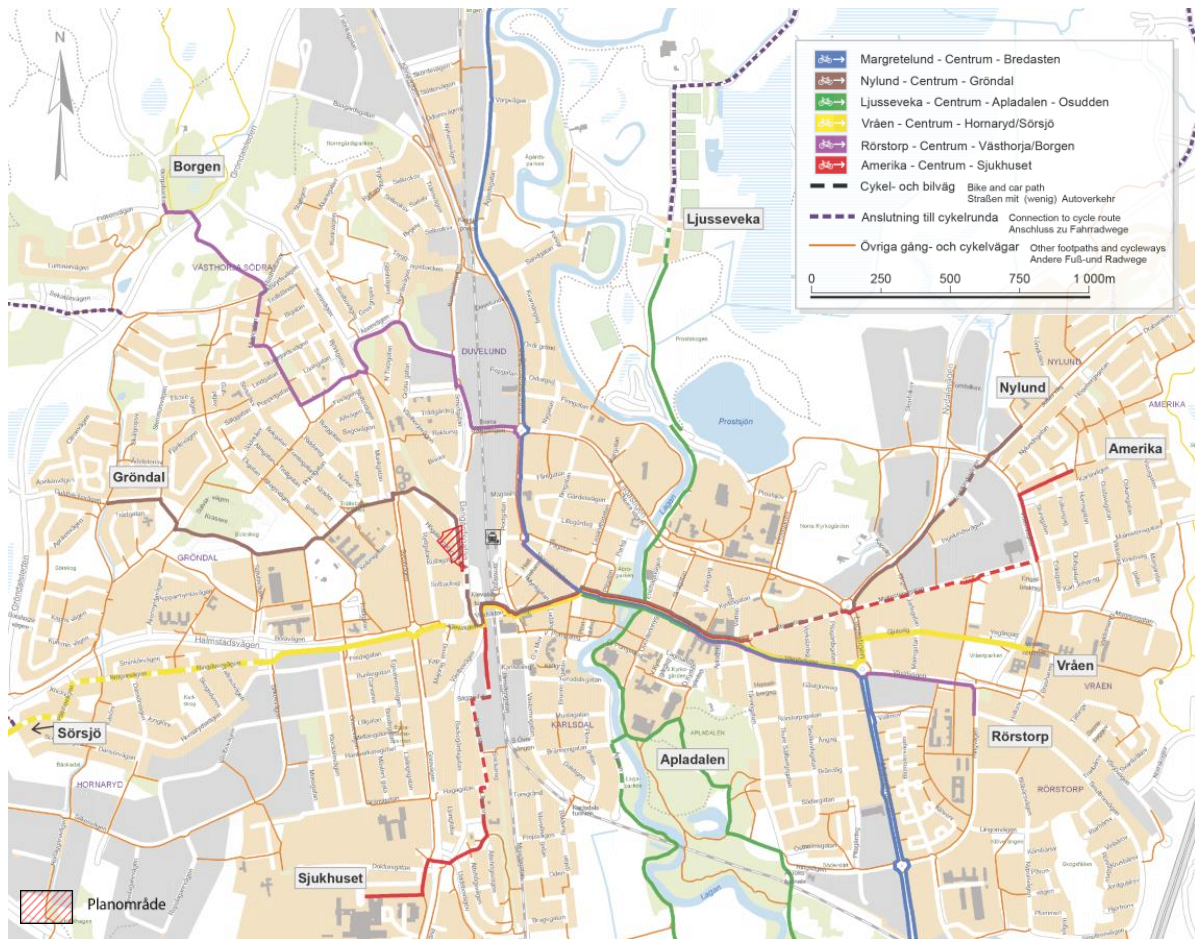
Störningar, hälsa och säkerhet



Angöring till området med bil, söder ifrån via Halmstadsvägen-Rydgatan-Kullagatan, alternativt norr ifrån via Sveavägen-Rydgatan. (Lantmäteriets topografiska karta, oktober 2016)

Gång- cykel- och mopedtrafik

En gång-, moped- och cykelväg leder upp till området från Bangårdsgatan. Cykel- och mopedtrafiken är därefter hänvisad till körbanan upp till Sveavägen där en gång- och cykelväg tar vid. Lokala målpunkter kan från området nås av gång- och cykeltrafik från det kommunala gång- och cykelvägnätet, se figur på nästa sida. Ovanför slänten mot Bangårdsgatan löper en mindre gångväg som fortsätter norr ut med avtagsvägar som ansluter till Sveavägen. Planförslaget ger utrymme att behålla denna gångväg och även i framtiden, vid behov, anlägga en allmän gång- och cykelväg. Hänsyn får då tas till risken för insyn till de nya lägenheterna närmast.



Värnamos cykelkarta med cykelstråk till viktiga målpunkter från planområdet (Värnamo kommun)

Buller

Buller är önskat ljud som mäts i decibel. Det ljud som uppfattas av människan mäts normalt i så kallad decibel A, skrivet som "dBA". Buller beräknat i ett genomsnitt per dygn kallas ekvivalent bullernivå. Decibelskalan är logaritmisk. Vid nybyggnation av bostadsbebyggelse bör inte bullernivån vid fasad överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Vid uppförandet av en uteplats bör inte uppnås en bullernivå på mer än 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad (enligt Svensk författningssamling 2017:359 om trafikbuller vid bostadsbyggnader)

I samma förordning står det:

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

- *minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och*
- *minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.*

5 § Om den ljudnivå om 70 dB(A) 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.

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

Beräkning av buller från vägtrafik:

Bullerberäkningar 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. Som utgångsvärden för de aktuella bullerkällorna har Trafikverkets senaste fordonsstatistik använts och räknats upp med 1.5 % /år fram till år 2035.

De trafikdata som använts i beräkningen är de tidigare presenterade värdena för väg- och järnvägstrafik. Beräkningarna har gjorts utifrån framtida prognostiserad trafik för år 2035. Trafikmängderna för aktuella lokalgator har erhållits från Värnamo kommun och räknats upp med 1,5% per år.

Följande prognostiserade trafiksiffror för år 2035 har använts:

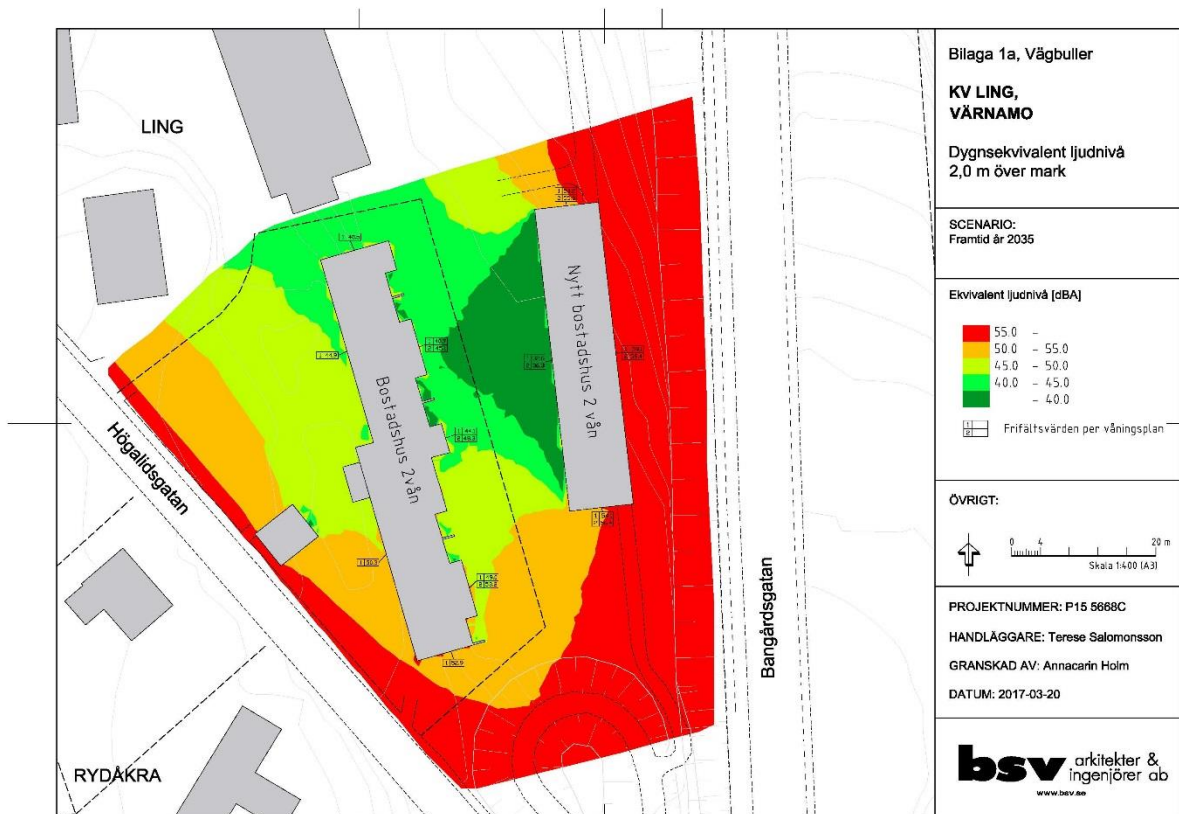
- Bangårdsgatan: 7266 fordon/årsmedeldygn varav 3,6 % tung trafik.
40 km/h högsta (skyltad) hastighet
- Högalidsgatan: 943 fordon/årsmedeldygn varav 3,6 % tung trafik.
40 km/h högsta (skyltad) hastighet

Beräkning av buller från tågtrafik:

Mängd tågtrafik, tåglängder och tågtyp för år 2016 har erhållits från Trafikverket. Siffrorna har räknats upp till år 2035. Som underlag för uppräkningsen 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)

Följande prognostiserade trafiksiffror för år 2035 har använts:

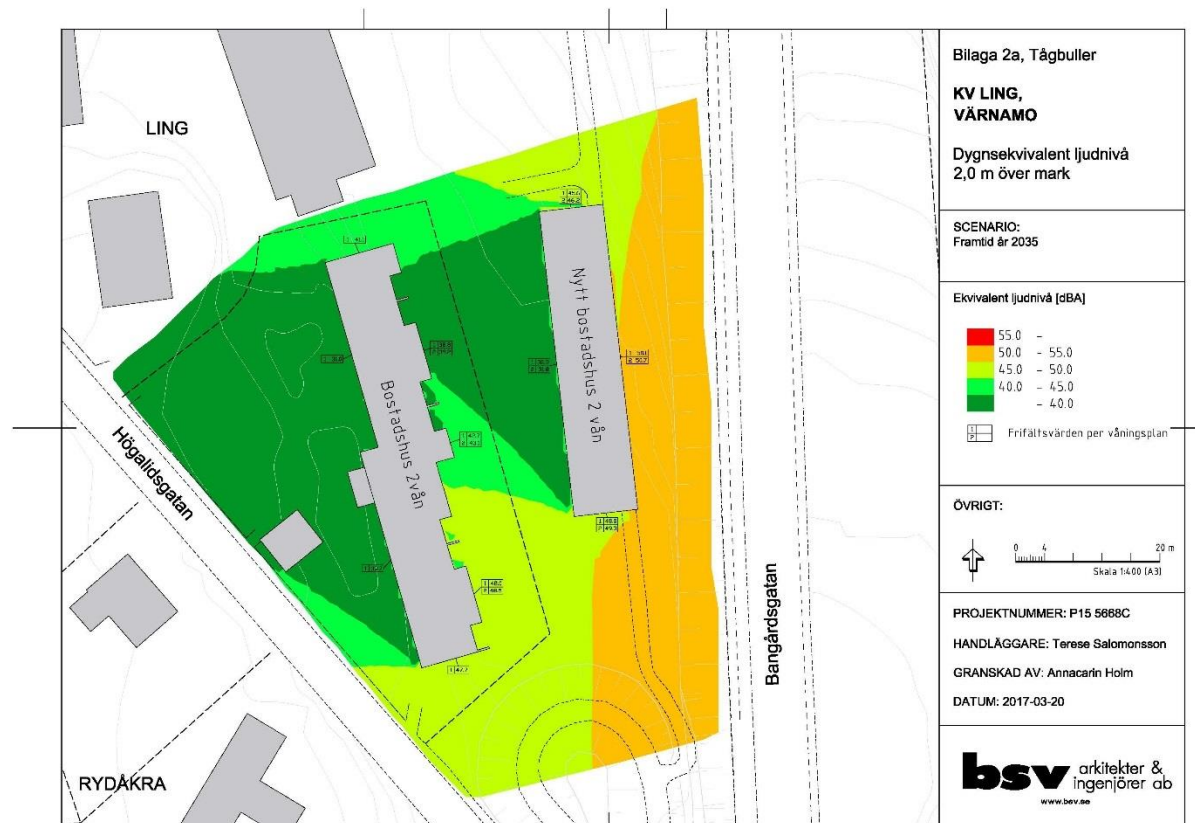
- 4000 meter persontåg.
- 1600 meter godståg.
- Maxlängd persontåg: 150 meter. Maxlängd godståg: 800 meter.



Bullerutbredningskarta för vägbuller, dygnsekvivalent ljudnivå 2.0 meter över mark.
(Bullerutredning 2016-07-05, bsv arkitekter & ingenjörer)



Bullerutbredningskarta för vägbuller, maximal ljudnivå 2.0 meter över mark.
(Bullerutredning 2016-07-05, bsv arkitekter & ingenjörer)



Bullerutbredningskarta för tågbuller, dygnsekvivalent ljudnivå 2.0 meter över mark.
(Bullerutredning 2016-07-05, bsv arkitekter & ingenjörer)



Bullerutbredningskarta för tågbuller, maximal ljudnivå 2.0 m över mark.
(Bullerutredning 2016-07-05, bsv arkitekter & ingenjörer)

Sammanfattande slutsats från bullerutredningen:

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad 60 dBA, klaras inom hela planområdet. Vid den östra fasaden till nytt bostadshus, samt delar av norra och södra fasaden, uppgår ekvivalent ljudnivå från väg till som högst 59,4 dB(A) på våning två. Tågbuller ligger 8-9 dB(A) lägre. En sammanläggning av väg- och tågbuller innebär att det högsta värdet höjs med cirka 0.5 dB(A).

- En högsta ekvivalentnivå motsvarande 59,9 dBA uppnås utmed den östra fasaden vid den nya byggnaden samt vid delar av norra och södra fasaden.
- Utmed Högalidsgatan är bullernivåerna lägre. Trafiken ger upphov till en ekvivalent ljudnivå mellan 50-55 dBA i den sydvästra delen av det befintliga bostadshuset.
- Högsta beräknade maxvärde uppkommer i den befintliga byggnadens södra hörn, som ligger närmast Högalidsgatan. Här är den beräknade maximala ljudnivån mellan 78-79 dBA.

Inom planområdet finns goda möjligheter att anordna utemiljöer som uppfyller aktuella riktvärden, men för att skapa god inomhusmiljön kan särskilda krav komma att ställas på fasadkonstruktionens ljudisolering. Ofta är ytterväggars ljudisolering bättre än fönstrens, fönsterdörrarnas och uteluftsdonens. Det innebär till exempel att ljudisoleringskravet hos fönster kan öka med andelen fönsterarea.

För att minska upplevelsen av buller för de boende på fastigheten är det positivt om fastighetsägaren bevarar befintliga träd och annan grönska, samt kompletterar med ytterligare vegetativa kvaliteter. Även befintlig vegetation mellan Bangårdsgatan och nytilkommen bebyggelse (PARK på plankartan) bör bevaras och förstärkas med syfte att minska upplevelsen av omgivande trafikbuller.

På plankartan föreslås bestämmelserna:

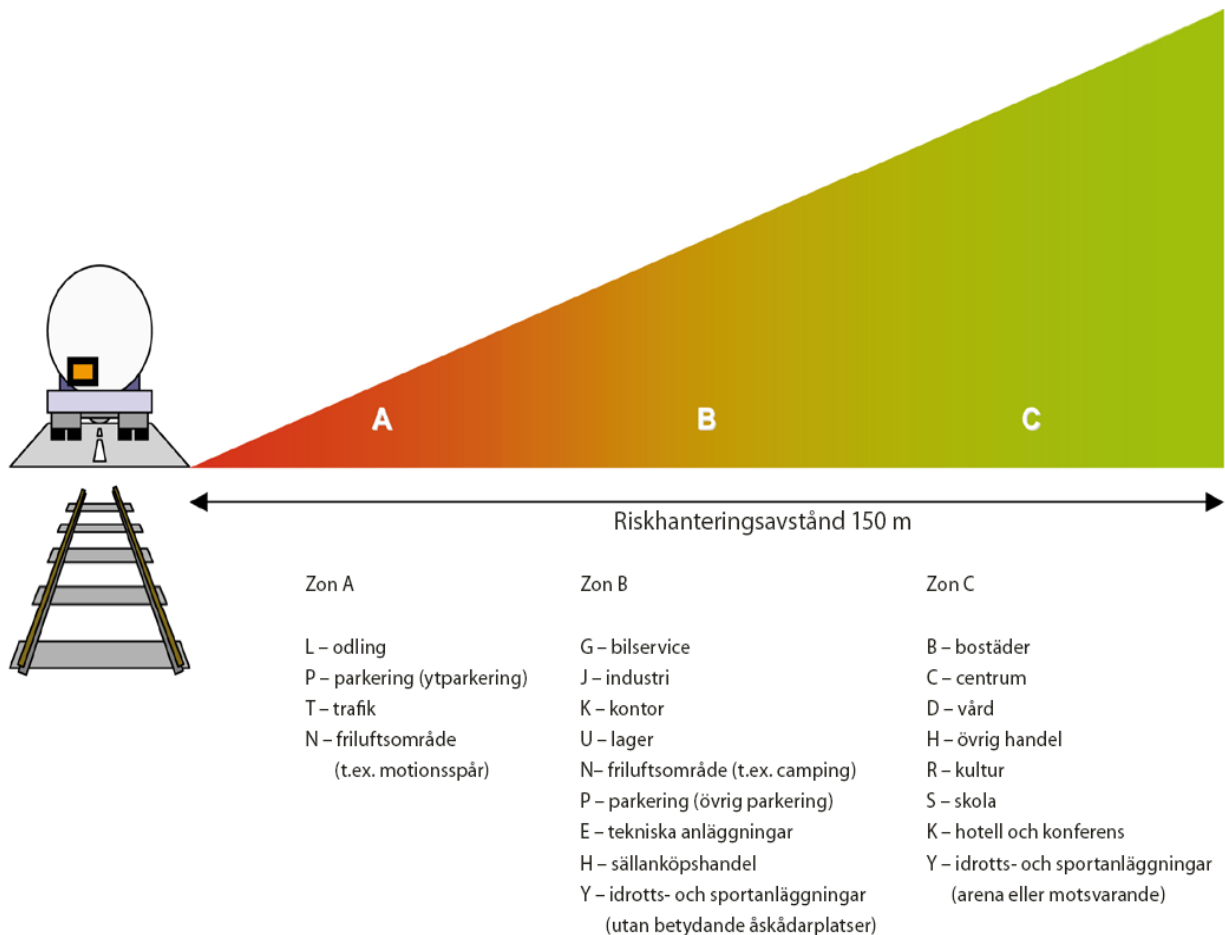
b1- För lägenheter större än 35 kvm med fasad ut mot Bangårdsgatan ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot den inre gården.

b3- Minst en uteplats ska anordnas mot den inre gården.

Risker farligt gods

En riskpolicy för markanvändningen intill transportleder för farligt gods, framtogs av ett antal svenska länsstyrelser i september 2006. Enligt riskpolicyn föreslås ett riskhanteringsavstånd på 150 meter. 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.



(Figur över riskhanteringsavstånd med rekommenderade verksamheter i olika zoner, från Riskpolicy för transportleder med farligt gods, Lst. 2006)

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 Ling, 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.

Aktuellt planområde ligger på ett avstånd av 70-120 meter från järnvägsspåret och därmed inom riskhanteringsavståndet. Vid en olycka med farligt gods intill planområdet bedöms konsekvenserna, i värsta fall, bli omfattande. Vid olyckor med vätskor skonas troligtvis planområdet från vidare konsekvenser på grund av höjdskillnaden på mer än 20 meter från spåret. Men vid en olycka med gas, brand eller explosion kan området påverkas negativt genom exempelvis gasmoln eller brandrök.

Sannolikheten för en mer omfattande olycka med farligt gods på järnvägen förbi planområdet bedöms dock som liten. Detta på grund av kombinationen av låga hastigheter för tågtrafiken inom stationsområdet och den lilla mängd trafik med farligt gods som passerar. Risker för

negativa konsekvenser inom planområdet reduceras också av den vegetation som finns mellan järnvägsspår och byggnader inom planområdet. Träd bildar en skärm som skyddar mot brandspridning samt ger skydd mot splitter och den tryckvåg som bildas vid en explosion. Vid utsläpp av giftiga gaser skapar träd och buskar viss turbulens som antas reducera koncentrationerna till cirka hälften (*Referens: Transporter av farligt gods. Handbok för kommunernas planering/Sveriges kommuner och landsting, 2012.*)

Kombinationen av avstånd, höjd-, vegetation- och markförhållanden begränsar risken för olyckor med farligt gods och dess konsekvenser för planområdet avsevärt. Ovanstående förutsättningar begränsar skadeutbredningen vid en explosion, tryck-/ värmevåg, storbrand eller liknande. Farligt godstransporter på järnväg förbi planområdet, genererar sammanfattningsvis inte något behov av skyddsåtgärder/ enskilda skyddsbestämmelser på plankartan.

Sol- och skuggförhållanden

En skuggstudie har genomförts för en ny byggnad i två plan med placering enligt illustration. Studier för vår, sommar, höst och vinter visar att en ny byggnad endast i mycket liten utsträckning påverkar befintlig bebyggelse. Under morgontimmarna tidig vår faller skuggan precis fram till det sydöstra hörnet på flerbostadshuset i norr. Under övriga tider på året/dygnet bedöms inte angränsande bebyggelse/bostadstomter påverkas negativt.

Den planerade innergården (mellan befintlig och planerad ny byggnad) kommer delvis att vara skuggad under eftermiddagarna.

Brand och räddning

Utmed Högalidsgatan finns en brandpost, med en kapacitet på cirka 20 liter/sekund vilket anses täcka det behov som kan uppkomma vid brandolycka. Vid byggnation ska tillräckligt utrymme säkras runt byggnader för angreppsvägar, uppställning av räddningsfordon etcetera. Räddningstjänsten kräver ett avstånd på maximalt 50 meter från byggnad för hus upp till fyra våningar. Det innebär att huskroppen invid Högalidsgatan nås från Högalidsgatan, medan för att nå byggnadskroppen parallellt med Bangårdsgatan krävs att interna vägar inom området utförs som räddningsvägar.

Teknisk försörjning

Förslaget bedöms inte ha någon negativ påverkan på grundvatten eller närliggande vattendrag. Området är beläget utanför kommunala skyddsområden för vattentäkter.

Vatten och avlopp

Området är anslutet till kommunala vatten- och avloppsledningar. Systemet har tillräcklig kapacitet för ytterligare anslutning av lägenheter. Ny byggrätt medför till att befintliga kommunala VA-ledningar måste flyttas längre väster ut. I plankartan tillgängliggörs mark för allmännyttig underjordisk ledning med planbestämmelsen u. Flytt av ledningar ska planeras i nära samråd med Värnamo kommun/aktuella ledningsägare i god tid innan en byggnation kan påbörjas.

Dagvatten

Planområdet är inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Dagvatten är avloppsvatten som kommunen ska hantera enligt Lagen om allmänna vattentjänster. Kommunens VA-nät kan inte ta emot ytterligare dagvattenflöden från området. Kravet är att befintligt flöde vid anslutningspunkten till kommunens dagvattennät inte ökar. Möjligheterna

till fördröjning inom tomten måste säkerställas med hänsyn till att ytterligare ytor inom området kommer att förses med hårdgjord beläggning (exempelvis asfalt, marksten, gatsten och tak). Detta är något som kommer att bidra till en snabbare avrinning.

Beräkningar av flödet från kvartersmarken inom planområdet har genomförts (Svenskt vatten publ. 110). Total fastighetsarea är 3900 m². Utgångspunkt i beräkningarna har varit full utbyggnad enligt detaljplan (värsta scenariot utan några gröna ytor) med följande ingångsvärden;

- 2600 m² asfaltsyta (idag 1000 m²)
- 1300 m² takyta (idag 700 m²)
- 0 m² grön yta (idag 2200 m²)

Beräkningarna har jämförts med aktuell situation inom området. Vid ett 10-års regn ökar flödet med 60 liter/sekund. För att klara ett oförändrat flöde ut till kommunens nät krävs en magasinvolym på minst 36 m³. Detta kan till exempel lösas med dagvattenkassetter under mark.



Exempel på dagvattenkassetter, placerade inom parkeringsområde.

Exempel på andra möjliga åtgärder för fördröjning av dagvatten (möjligheter att minska volymen på dagvattenkassetterna) :



Exempel på genomsläpplig markbeläggning för parkering



Exempel på plantering för dagvattenhantering

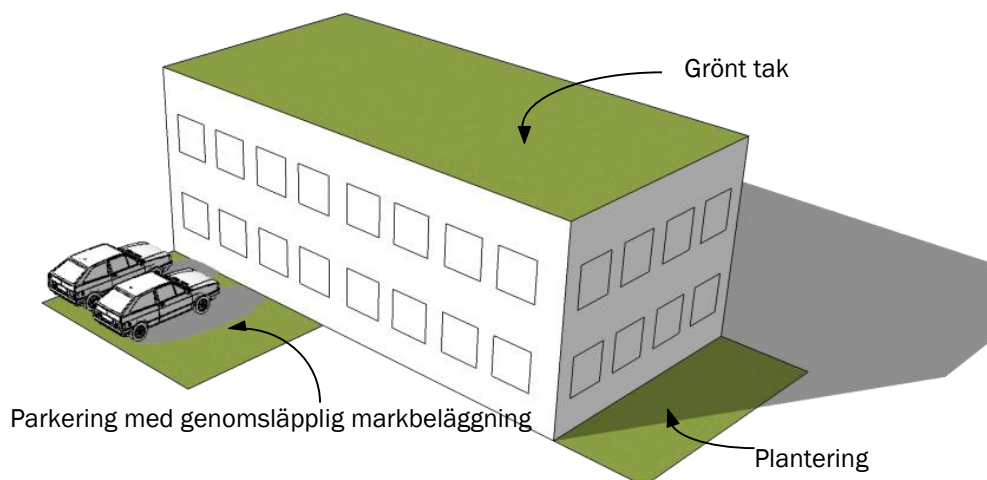


Exempel på grönt sedumtak på bostadshus

Dagvattnet kan fördröjas med hjälp av vegetativa tak, som även hjälper till att kyla ner husen under sommaren och isolera byggnaderna under vinterhalvåret. Planteringar, buskar, träd och öppna gräsytor är andra möjliga fördröjningsåtgärder liksom genomsläpplig beläggning av parkeringsplatser i form av grus eller gräs i kombination med förstärkningsblock av plast eller gjutjärn alternativt betong med genomsläppliga fogar, se exempelbilder på föregående sida och illustration nedan.

Åtgärder för fördröjning av dagvatten kan även medföra en positiv påverkan på områdets utemiljö, då flera av de presenterade lösningarna bidrar till en större andel gröna ytor i

anslutning till byggnation. Åtgärderna kan därigenom kompensera för den grönyta som riskerar att försvinna vid exploatering.



Möjliga åtgärder i direkt anslutning till byggnation för lokalt omhändertagande av dagvatten.

Värme

Kvartersmarken inom planområdet är anslutet till kommunalt fjärrvärmenätet.

El och tele

Att bygga energieffektivt lönar sig. Det kostar något mer i byggskedet, men ger en lägre energikostnad på lång sikt.

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.

För att en byggnad ska bli energieffektiv, är det elementärt med ett bra klimatskal. Omsorg om detaljerna är också viktigt, både vid planeringen och under själva byggskedet. Ett bra klimatskal ska ha en god värmeisolering, vara lufttätt och ha få köldbryggor.

Värnamo Energi ansvarar för elnätet i området. Det finns elledning inom området. Skanova har kanalisation med kabel inom planområdet.

Avfall

Avfallshantering och möjlighet till källsortering/återvinning ska ordnas inom fastigheten. Servicefordon ska ha tillgång till denna från infart mot Högalidsgatan.

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. Det lokala miljömål som kan anses beröras av detta planförslag 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.*

För att uppnå miljömålet God bebyggd miljö krävs att den nya detaljplanen möjliggör för nya gröna ytor för såväl lek och avkoppling som spridningskorridor för djur och växter som kan ersätta den tidigare obebyggda lek- och rekreationsyta som tas i anspråk vid nybyggnation. Möjlighet till rekreation och lek kan exempelvis åstadkommas genom att grönyta på marknivå anläggs mellan de båda flerbostadshusen, att uteplatserna för det västra huset bevaras och att ett markområde mellan Bangårdsgatan och kvartersmark sparas för att möjliggöra en gång- och/eller cykelväg strax öster om den gångväg som idag finns på platsen.

Utöver redan uppräknade åtgärder föreslås även plantering av växter, träd och buskar liksom anläggandet av vegetativa tak, parkeringar med genomsläpplig markbeläggning och låg växtlighet inom planområdet. Syftet är att möjliggöra spridningskorridorer för djur och växter liksom livsmiljöer för dessa.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer 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 luftkvaliteten i Värnamo tätort och på andra enskilda platser i kommunen. 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.

Sammanfattningsvis från behovsbedömningen så påverkas miljömålet; God bebyggd miljö. Utifrån behovsbedömningen kommer följande frågor att utredas vidare i planen: buller, geoteknik och markradon, risker med avseende på farligt gods, sol- och skuggstudier, tillgänglighet samt dagvattenaspekter. Miljökonsekvenserna är av sådan komplexitet att de redovisas löpande i planbeskrivningen. Kommunens bedömning är därmed att det inte krävs någon separat miljöbedömning i samband med planläggningen av området.

Ingen av de ovan nämnda effekterna förväntas var för sig eller sammantaget ge en betydande miljöpåverkan. Slutsatserna av behovsbedömningen är att genomförandet av planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan såsom avses i plan- och bygglagen 4 kap eller i Miljöbalken 6 kap. Inte heller förväntas de nya verksamheterna att påverkas av en betydande miljöpåverkan. Det finns därför inte något behov av en Miljökonsekvensbeskrivning.

Samråd med Länsstyrelsen angående behovsbedömningen har skett under plansamrådet. Länsstyrelsen hade inga erinringar.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Inledning

En beskrivning av genomförandefrågorna ska redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Beskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna.

Organisatoriska frågor

Tidplan för detaljplaneprocessen

Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Efter samråd och granskning antas planen av samhällsbyggnadsnämnden. Kommunen verkar för att planen blir antagen våren 2017.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är fem (5) år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet och ansvarar för utbyggnad och skötsel av densamma inkluderat allmänna vatten- och avloppsanläggningar. Flytt av VA-ledning och anläggande av dagvattenåtgärd, i den mån detta blir nödvändigt för exploaterings genomförande, bekostas av exploatören och regleras i kommande avtal.

Värnamo Energi AB är huvudman för elnätet och ansvarar för fjärrvärme och elnätsutbyggnad på allmän platsmark.

Exploatören ansvarar för all utbyggnad på kvartersmark och att parkeringsbehov löses på ett varaktigt sätt.

I samband med kommande exploatering kan kompletterande geotekniska utredningar krävas. Ansvaret och kostnaden för dessa belastar exploatören.

Avtal

Avtal som reglerar ansvaret för dagvattenhantering, vilka krav som gäller för densamma samt ansvaret för flytt av befintlig ledning och dess omkostnader ska upprättas mellan exploatören och Värnamo kommun. Kommunen kan inte hantera ytterligare flöden av dagvatten varför lokalt omhändertagande av dagvatten måste anordnas inom fastigheten. Den nya byggrätten medför att allmän VA-ledning måste flyttas. Avtalet ska även reglera gestaltning och utformning av föreslagen byggnation och kvartersmark enligt bilaga *Riktlinjer för gestaltning och utformning inom fastigheten Ling 4 med flera*.

Ovan nämnda avtal utgör förutsättningar för att kommunen ska ingå ett marköverlåtelseavtal, i vilket tillkommande kvartersmark på fastigheten Värnamo 14:1 ska överföras till exploatörens fastighet Ling 4.

Fastighetsrättsliga frågor

En del av planområdet ägs idag av exploatören (fastigheten Ling 4) medan den östra delen av planområdet (del av Värnamo 14:1) som idag nyttjas som parkområde tillhör Värnamo kommun. Den yta som övergår från allmän plats (PARK) till kvartersmark, regleras från fastigheten Värnamo 14:1 till fastigheten Ling 4 och omfattar cirka 1542 m². Aktuell fastighetsreglering bekostas av exploatören.

Ledningar

Planen medför att allmänna ledningar måste flyttas. Planbestämmelse tillgängliggör ny mark för allmännyttig underjordisk ledning. För att säkerställa ledningens läge krävs det ledningsrätt eller servitut. Ledningsägaren ansvarar för att säkra sina ledningar.

Ekonomiska frågor**Planekonomi**

Upprättande av detaljplanen bekostas av exploatören. Kostnaden för detaljplanen tas ut via planavtal mellan kommunen och sökande. Ingen planavgift tas ut vid bygglov.

Tekniska frågor

Till följd av planförslaget ska Värnamo kommuns befintliga VA-ledningar inom planområdet flyttas. Alla kostnader som är kopplade till flytt av ledningar hanteras i avtal exploatör och kommun. Arbetet ska planeras i nära samråd med berörda ledningsägare.

Kontroller under byggskedet

Utdrag ur geoteknisk utredning (BGK Bygg och Geokonstruktioner AB, 2016-08-22);

Grundkontroll ska utföras enligt Bilaga E i IEG:s Rapport 7:2008.

Tillämplighetsdokument EN 1997-1 kapitel 6, Plattgrundläggning.

Vid eventuella fyllnadshöjder som överskrider 1,0 meter bör packningskontroller utföras genom sonderingar eller motsvarande. Med de materialparametrar som angetts vid punkt 6.3 krävs minst 5 MPa spetstryck vid kontroll av packning. Om fyllning utförs med bergkross grövre än 32 mm går det inte att sondera. I detta fall gäller dokumenterad egenkontroll med materialtyp, lagertjocklekar, packningsredskap, antal överfarter mm.

Vid markarbeten som ger upphov till vibrationer bör en riskanalys upprättas. Analysen ska visa om och vilka åtgärder som krävs avseende markvibrationer.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

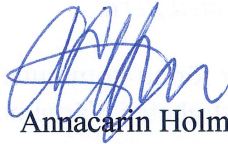
Den planerade bebyggelsen bedöms få positiva sociala konsekvenser. Möjligheten att bygga mindre bostäder möter ett angeläget behov i staden och tillförandet av hyresrätter blandar upp närområdet som i övrigt domineras av bostadsrätter och villor.

Juni 2017

SAMHÄLLSBYGGGNADSFÖRVALTNINGEN



Kristoffer Karlsson
Planeringsarkitekt



Annacarin Holm
Planarkitekt

bsv arkitekter &
ingenjörer ab

Bilaga 1.

Riktlinjer för gestaltning och utformning av bebyggelse/kvartersmark inom fastigheten Ling 4 med flera.

Syfte

Syftet med riktlinjer för gestaltning och utformning av bebyggelse och quartersmark är att skapa en gemensam plattform för kvalitets- och miljöaspekter, så att kommunen och exploatören tillsammans åstadkommer ett så bra område som möjligt för de boende och för staden i övrigt (upplevelsen från omgivande gator).

Riktlinjerna är en del i planbeskrivningen och ska ligga till grund för beslut vid bygg- respektive marklovsansökan.

Riktlinjer

- Bebyggelse tillåts i två plan. Inom det västra byggrättsområdet tillåts suterrängvåning och inredd vind. Vindsvåningen ska utföras med omsorg och får inte uppfattas som ytterligare en våning.
- Gestaltningen ska arkitektoniskt förhålla sig till grannbostadshusen i området.
- Stor vikt ska läggas på gestaltning och utformning av fasader mot Bangårdsgatan.
- Gång- och cykeltrafikanter ska prioriteras vid utformningen av quartersmarken. Cykelparkering ska anordnas.
- Byggnaderna ska utformas så att en god boendemiljö kan skapas med avseende på buller och ljusinsläpp.
- Parkeringsytor, skärmtak, teknikbyggnader etc. ska samverka i utformningen för en tydlig inramning mot Högalidsgatan. Parkeringsytor ges en grön prägel med inramande vegetation.
- Tak- och parkeringsytor utförs lämpligen med möjlighet till infiltration/magasinerings av dagvatten.