

Detailplan

VÄXJÖ 10:35, Väster

Växjö kommun



Ankom: 2020-07-02, Ärende: PLAN.2017.1265 Handling: 818199

Laga kraft
2020-06-16

Laga krafthandling 0780K-P2020/6
Dnr PLAN.2017.1265
Stadsbyggnadskontoret,
Växjö kommun

Micanovic Djana

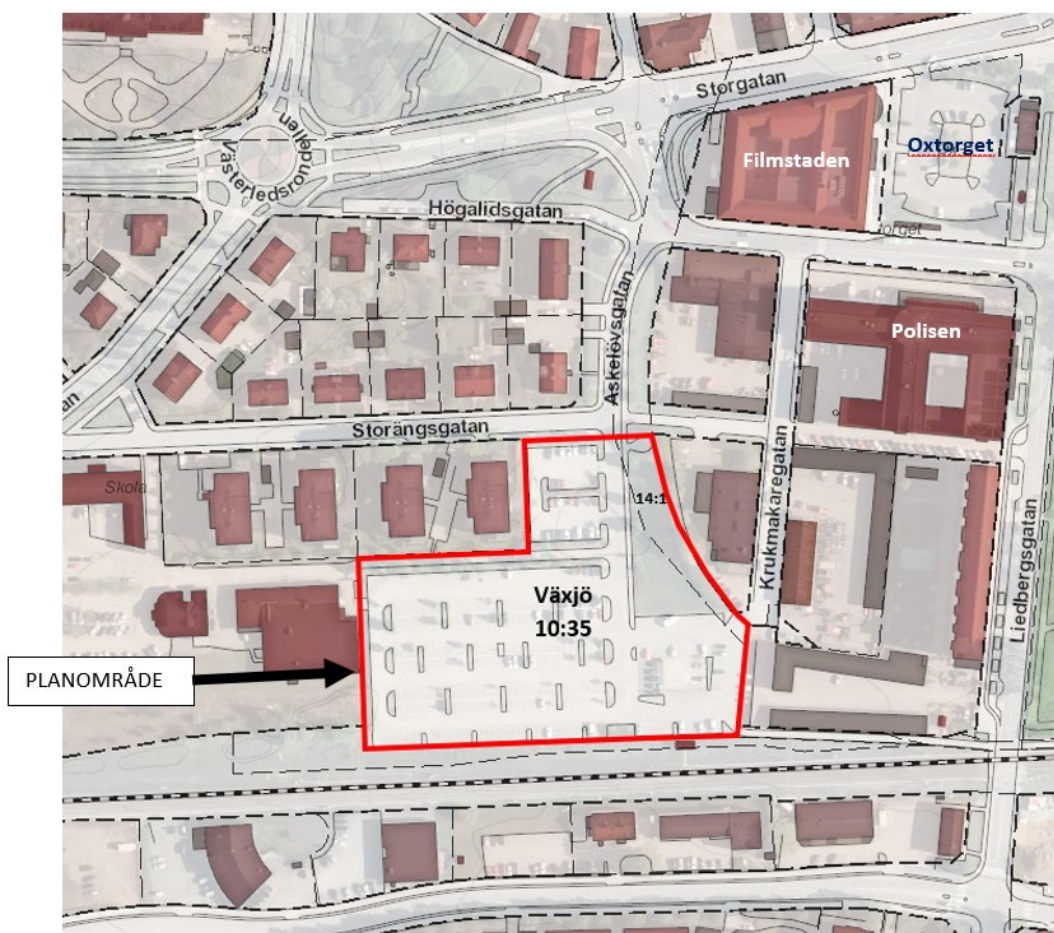
Planchef

Tel. 0470-436 22

Planbeskrivning Växjö 10:35 m.fl. Väster, Växjö kommun Detaljplan för p-hus, bostäder, centrum

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar, dvs. byggrätt, så att ett nytt stadskvarter med bostäder, parkeringshus och centrumändamål kan byggas inom en del av fastigheten Växjö 10:35, tillhörande stadsdel Väster i Växjö. Stora delar av marken är planlagda och används som markparkering idag.



HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av denna planbeskrivning med redovisning av planens genomförande, behovsbedömning och plankarta med planbestämmelser.

Bilagor:

Miljöteknisk markundersökning, Sweco, mars 2018

Geotekniskt utlåtande, Sweco, mars 2018

Riskbedömning för detaljplan (transport av farligt gods på järnväg), WSP, 2019

Bullerutredning – WSP februari 2020

Luftutredning – Sweco, 2019

Kartläggning av träd, Växjö kommun, maj 2018

VA-/dagvattenutredning – Sweco, 2019

MKB – Sweco, februari 2020

Under planprocessen finns planhandlingarna tillgängliga på Växjö kommuns hemsida. Detaljplanen handläggs med "utökat planförfarande".

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är beläget i stadsdelen Väster och omfattar en yta på ca 13 400 m². I planområdet ingår del av fastigheten Växjö 10:35 samt del av Växjö 14:1 (gamla smalspåret).

Det är gångavstånd, ca 200 m till Oxtorget och ca 500 m till Norra stationsområdet där bl.a. nytt resecentrum och kommunhus ska byggas. Arenastaden ligger också inom gångavstånd från planområdet.



Markägoförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Växjö kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplanen

För planområdet gäller kommunens fördjupade översiktsplan (FÖP) för Växjö stad, antagen av kommunfullmäktige 2012-02-28. I denna är planområdet utpekad som "Den blandade stadsbygden – Omvandlingsområden längs järnvägen".

Detaljplaneförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner.

Detaljplaner

Gällande planer inom planområdet

0780K -P01/12 Detaljplan för kv. Fabriken mm, fastställd 2001-03-19

0780K-1 Stadsplan för Växjö, fastställd 1914 07 17

För samtliga ovanstående planer har genomförandetiden gått ut.

Kommunala beslut i övrigt

Byggnadsnämnden beslutade 2017 12 13 § 274 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för Växjö 10:35 i enighet med KS beslut från 2017 10 31 § 490.

Bakgrund till planuppdraget

Växjö Fastighetsförvaltning AB (VÖFAB) i samarbete med APP Properties AB har ansökt om planändring för den berörda delen av fastigheten som ägs av Växjö kommun. Planändringen avser en förändring av nuvarande markanvändning, från bl.a. *markparkering*, till en byggnation av bostäder och parkeringshus i flera plan. Kommunstyrelsen har genom sitt beslut (KS 2017-10-31 § 490) godkänt en avsiktsförklaring mellan Växjö kommun, Vöfab och APP Properties AB, om framtida markförsäljning avseende del av fastigheten Växjö 10:35. Målsättningen med samarbetsprojektet att förena två intressen: att bygga ett P-hus för bilar/cyklar och att bygga bostäder i ett centralt läge i staden. Projektet kommer att erbjuda också verksamhetslokaler kopplade till bl.a. p-anläggningen (som cykelverkstad/cykeluthyrning, biltvätt mm). P-garaget planeras ägas av det kommunala bolaget Vöfab. Tredimensionell fastighetsbildning kommer att säkerställa olika delar av projektet.

Grönstrukturprogrammet

I grönstrukturprogrammet för Växjö stad, antaget av kommunstyrelsen 2013-04-09, redovisas delar av den aktuella marken som grönt stråk med inventerat naturvärde på 5 av 10 (bild bredvid). Södra delen av gröntstråket är dock idag en asfalterad yta med bl.a. återvinningsstation.

Den aktuella gröningen vid Askelövsgatan ges inget större värde för rekreation, samvaro, artrikedom m.m. enligt grönstrukturprogrammet. Marken är före detta järnvägsområdet och miljö- och hälsoskyddskontoret gjorde följande



Bild: Stadsbyggnadskontoret
Handläggarkarta/Grönstruktur

bedömning vad gäller att iordningställa området som parkmark på en förfrågan från tekniska förvaltningen 2010 (citat):

"Vi bedömer att med förslagna åtgärder är det acceptabelt att iordningställa området som park-mark, då utan lekplats och odlingar beroende på att föroreningshalten bitvis är över de generella riktvärdena för känslig markanvändning".

Befintliga träd - Växjö kommun har gjort en kartläggning av träd inom området. I den redovisas bl.a. att de flesta träd är yngre än 30 år. Det finns dock äldre träd mot kvarteret Förrådet (längs det gamla smalspåret) men de berörs inte av byggnation. Länsstyrelsen beslutar formellt om träd omfattas av biotopskydd och LS bör kontaktas om träd vid smalspåret ska tas ned.

Riksintresse för kommunikation

Planområdet gränsar till riksintresset för kommunikation - järnväg. Planförslaget har utformats så att riksintresset inte ska påverkas negativt, bl.a. genom att bebyggelse placeras med respektavstånd från spårområdet. Bostadsbebyggelse ska också utformas så att gällande bullervärden kan uppfyllas. Riskerna med transporter med farligt gods belyses i framtagna riskanalys, MKB samt byggnadstekniska riskreducerande åtgärder redovisas också i planhandlingar. Hänsyn är tagen också till framtida dubbelspår mot Alvesta.

Riksintresse kulturmiljö

Planområdet ligger utanför gränsen för riksintresse för kulturmiljövården Växjö stad (G27).

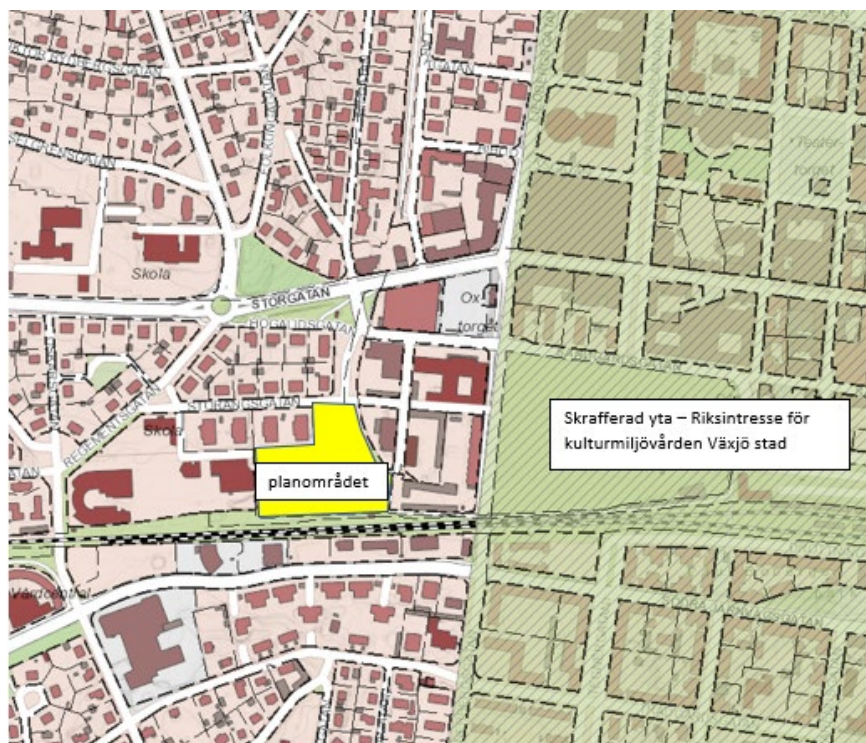


Bild: Stadsbyggnadskontoret
Handläggarkarta/Riksintresse kulturmiljö/Avgränsning

Uttryck för riksintresset (citat från LS skrift om riksintresset): Kyrkomiljön med den medeltida domkyrkan, Gamla gymnasiet och andra skolbyggnader, biskopsgården Östrabo i avskildhet från och förening med staden samt f d domprostgården. 1600-talsstaden med gatunätets grunddrag, tomtstruktur och spår av den tidigare västra infarten. Senempirestadens utvidgningar och låga, ofta putsade bebyggelse samt det sena 1800-talets esplanadstad med tillväxt mot söder, väster och norr. Fondbyggnader som markerar rutnätets avslutning vid olika tidpunkter, torg och öppna platser, utblickar, parker och grönstråk. Offentliga byggnader och annan bebyggelse som hör samman med förvaltningsstaden. Gamla infartsvägar och stadens direkta övergång i öppen landsbygd i öster. Offentliga byggnader, parker och järnvägsområdet.














	Före 1658		Fondbyggnader
	1658		Residensstaden
	1843		Järnvägen
	1877		Riksintressegräns
	Stiftstaden		Mötet stad och land
	Skolstaden		

Bild: Länsstyrelsen
Växjö stad, Kulturmiljö av riksintresse

Påverkan på riksintresset: Växjö som stifts-, skol- och residensstad med sitt kyrkoområde, fondbyggnader mm påverkas inte negativt av planerad byggnation. Planerad bebyggelse ligger också utanför rutnätets planmönster och 1800-talets esplanadstad med dess bebyggelse (se också MKB ang. påverkan på riksintresset).

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Geologi

Jordarter

Jorden utgörs huvudsakligen av ca 1,5 – 2,7 meter fyllning som följs av sand eller siltig sand. Fyllningens sammansättning varierar men vanligtvis består den av grusig sand men även mulljord och tegel har noterats. Ställvis förekommer även sandblandad torv efter fyllningen. Efter sandlagren sker en övergång till siltig sandmorän ca 4,5 till 6,5 meter under markytan. Sandlagrens mäktighet varierar mellan ca 1,5 till 4 meter.

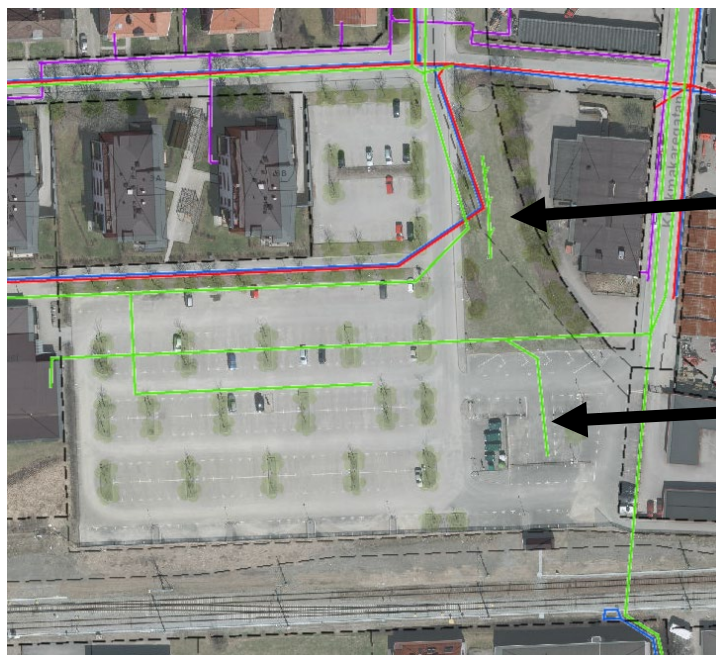
Grundläggning - Grundläggningsförutsättningarna för byggnader inom området försvåras av den befintliga inhomogena fyllningen samt sandlager på några meters djup med låga fasthet. Då utskiftning av fyllning och underliggande organisk jord ner mot ca 4-5 meter skulle behövas rekommenderas pålning av kommande byggnader som förstärkningsmetod. Grundvattennivån styr huruvida vattentät gjutning av betong krävs för ett underjordiskt garage. Vid tiden för upprättandet av denna rapport geoteknisk utredning och med information från historiska data är bedömningen att konstruktioner bör ligga på nivåer över +162,7. Bedömt pålstopp varierar mellan nivå ca +153 till +159 motsvarande 5-11 meter under markytan. Då grundvattennivån sannolikt kan ha stor betydelse för val av framtida grundläggningsnivåer rekommenderas fortsatta avläsningar inom området. I bygglovsskedet rekommenderas en mer detaljerad utredning för projektet.

Markföroreningar - Planområdet var tidigare en del av järnvägsområdet och tidigare gjorda utredningar visar på att området bitvis är utfyllt med diverse fyllnadsmassor och det är punktvis förorenat med metaller, PAH er och alifatiska kolväten. I flera punkter är flera parametrar klart över naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning. I en provtagningspunkt har det påträffats arsenik klart över riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Ny byggnation kräver sanering av marken inom planområdet till kategorin "känslig markanvändning" (KM).

Teknisk försörjning

Befintliga ledningar

Det finns en del ledningar inom planområdet (bild nedan); en del av dem kommer att ligga kvar i sitt nuvarande läge och de måste säkras med ledningsrätt (de delar som inte är säkrade inom kvartersmark). En del måste flyttas/läggas om.



Ledningar som ska ligga kvar måste filmas och mätas (lutning på före och efter spontning) så att man säkerställer att ledningar inte ska skadas av tillkommande bebyggelse

Dagvattenledningar inom nuvarande parkering måste flyttas.

Bild: Stadsbyggnadskontoret
Handläggarkarta/Ledningar

VA

Ledningar för spill och vatten finns inom området (i befintlig kvartersgata). Delar av dem måste flyttas och dess läge måste säkras med ledningsrätt (inom kvartersmarken). Kommunen måste göra en kapacitetsberäkning för spillvatten om denna detaljplan blir genomförd innan planerad pumpstation (vid korsningen Liedbergsgatan/Södra Järnvägsgatan) blir byggd. Befintliga vattenledningar bedöms klarar behovet.

Dagvatten

Stora delar av planområdet är hårdgjorda/täckta med asfalt idag. Även om det inte blir större flöde till dagvattensystemet efter byggnation finns det behov av att fördröja dagvattnet lokalt på plats eftersom dagvattenledningarna är överbelastade och området ligger långt ner i systemet. Framtagen dagvatten- / och VA utredning redovisar hur frågan kan lösas.

Växjö kommuns "Dagvattenhandbok" redovisar hur både kommunen och privata fastighetsägare kan jobba med hållbara dagvattenåtgärder.

El-försörjning

För att el-försörja området med planerad bebyggelse kommer det att krävas minst en ny transformatorstation. Behovet av fler stationer kan öka om det ska vara många elbilsaddare i p-huset. Detaljplanen medger att transformatorstation kan byggas inom allmänplatsmark.

Energi/Fjärrvärme

Växjö kommuns energiplan förordar fjärrvärme/fjärrkyla för nybyggnation. Både fjärrvärme och fjärrkyla kan erbjudas inom området.

Återvinningsstation

Inom området finns flera containrar placerade för sophantering. Ny plats/lösning måste hittas för denna funktion.

Räddningstjänstens insatstid och framkomlighet/utrymning

Brandvattenbehovet är 1200 l/min för hus med fler än 3 våningsplan. Vattentrycket bör ligga mellan 1,5 - 7 bar. Avståndet från ett brandsläckningsfordons uppställningsplats till en brandpost bör inte överstiga 75 meter och anståndet mellan två brandposter bör inte överstiga 150 meter. Placering bör samrådats med räddningstjänsten.

Beroende på slutgiltig utformning kan särskilda krav komma att ställas i byggskedet för säkerställning av räddningstjänstens insatsmöjligheter.

Översvämningsskartering med 100-års regn visar var det kan bli vattensamlingar vid kraftiga sky-fall (bild nedan) med nuvarande marknivåer. Projektering av bebyggelsen och dess närmiljö måste ta hänsyn till problematiken så att bebyggelse inte ska drabbas av översvämningar i framtiden.

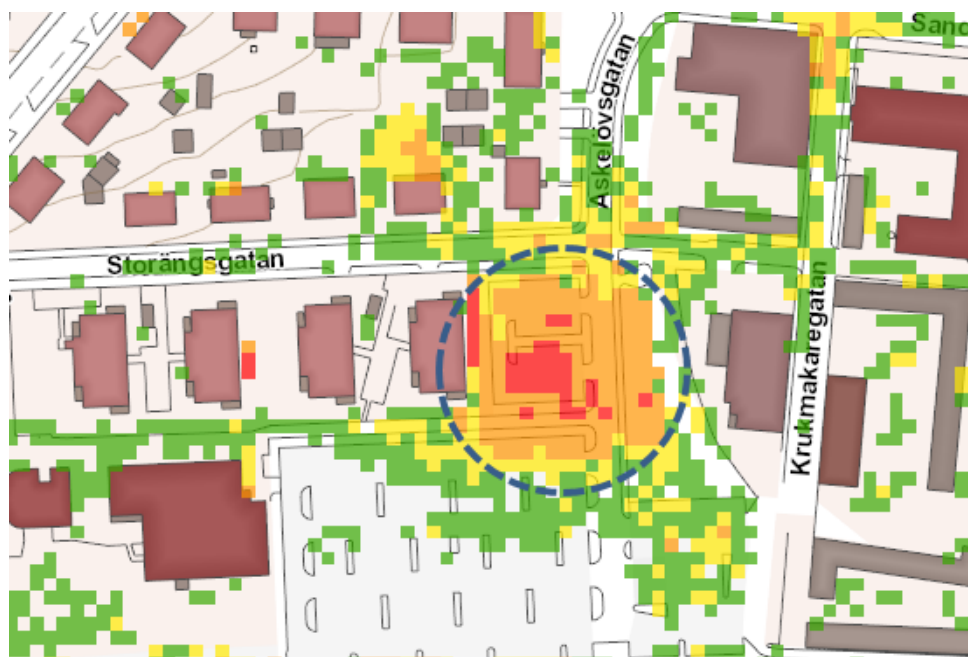


Bild: Stadsbyggnadskontoret
Handläggarkarta/Översvämningsskarta

PLANFÖRSLAG

Bebyggelse

Detaljplanen medger byggrätt som innehåller parkering (p-hus) i flera plan (under och ovan mark, mot järnvägen), bostadshus med varierad byggnadshöjd samt centrumändamål. Planbestämmelser reglerar också byggnadshöjd (upp till 4 våningar närmast befintlig bebyggelse längs med Storängsgatan), samt 4-6 våningar därefter och som högst 9 våningar mot järnvägen (bild nedan illustrerar byggnadshöjder inom området).

Detaljplanen säkerställer också angöring till området och p-huset med lokalgata och vändplats samt cykelstråk (g/c vägar) som knyter planområdet mot centrum och så småningom mot Bäckaslövsområdet, läns med järnvägen. Just denna g/c-förbindelse, längs med järnvägen, måste kompletteras i framtiden med sträckan som saknas (via trafikverkets mark).

Byggrätten avgränsas också med hänsyn till järnvägen där respektavstånd till närmsta spår har styrt dess utbredning. Planhandlingar redovisar vilka krav ska ställas på byggnation så att bl.a. säkerhetsaspekterna med hänsyn till järnväg och transporter med farligt gods ska kunna beaktas.



Bild: Stadsbyggnadskontoret
Plankarta/byggnadshöjder

Planillustrationer

Skissförslag framtagna av byggherrar som ska genomföra planen (Vöfab och APP) illustrerar hur området kan bebyggas i olika etapper för att kunna tillföra önskade antal p-platser (för allmänhet och framtida boende/verksamma inom kvarteret), bostäder och i mindre omfattning verksamheter (arbetsplatser).

Planhandlingar illustrerar två alternativ:

Alternativ 1: ett P-hus med plats för ca 950 bilplatser, ca 300 cykelplatser, ca 95 bostäder i flera olika huskroppar

Alternativ 2: ett P-hus med plats för ca 700 bilplatser, ca 300-500 cykelplatser, ca 110 bostäder i flera olika huskroppar

Upplåtelseform till bostäder bestäms inte med detaljplan utan det är en senare fråga, vad som byggs (storlek på bostäder mm). Det är fullt möjligt att bygga alla typer av bostäder med hyres-/bostads-/ eller äganderätt (s.k. ägarlägenheter).

ALTERNATIV 1



Illustration: LBE Arkitekt AB Växjö

Ca 950 p-platser för bilar; ca 95 bostäder; ca 300 cykelparkeringar

ALTERNATIV 2

Illustration: LBE Arkitekt AB Växjö

Ca 700 p-platser för bilar; ca 110 bostäder; ca 300 cykelparkeringar

Parkering

Inom planområdet ges förutsättningar för byggnation av ca 950 p-platser för bilar som kan anläggas i flera etapper, samt under och ovan mark. Fördelning mellan allmän-/bostads-/verksamhetsparkering styrs inte med en detaljplan/PBL. Detaljplanen ger möjlighet till tredimensionell (3D) fastighetsbildning vilket skapar möjlighet till flera fastighetsägare för olika våningar.

Eventuella p-platser för bilar i markplan (i mån av plats) inom planområdet ska gestaltas med stor omsorg. Markbeläggningen ska ta hänsyn till bl.a. fördröjningen av dagvatten. Plantering och grönska, som ger ett mjukt och vackert intryck, ska finnas med. Utformning/konstruktion/arkitektur är dock frågor som prövas i bygglov.

Cykelparkering

Det finns förutsättningar att anlägga minst ca 300 cykelparkeringar, både inom- och utomhus.

Utemiljö – Innegårdar - Allt tätare stads kvarter kräver stor omsorg om utemiljön och "gårdsrummens" utformning. Innegårdar ska i första hand användas som uteplatser för boende inom kvarteret. Gröna gårdar utgör en viktig och skyddad miljö för människor i den täta staden. Viktigt är också att i nära anslutning till entréerna placera cykelparkeringar.

LAGAKRAFTHANDLING

Dnr PLAN.2017.1265

2019-11-18; reviderad 2020 03 03



Utemiljön ska inte bara vara grön, trevlig och tillgänglig för alla utan också genom sin utformning och materialval fördröja dagvatten inom kvarteret - så långt det går!



Referensbilder ovan (Malmö/Stockholm) – möjliga lösningar för gröna innegårdar



Referensbilder ovan (Växjö) - ny bebyggelse och innegårdar byggda på södra sidan av järnvägen

Trygghet och tillgänglighet

Plats, gång- och cykelstråk ska ha öppna siktstråk för att skapa överblickbarhet och trygghet. God grundbelysning ska finnas inom hela området. Parkeringar ska vara väl upplysta.

Byggnader högre än två våningar görs tillgängliga med hiss. Utemiljö och byggnader ska uppfylla tillgänglighetskrav för bland annat rörelsehindrade och synskadade. I kommande bygglov ställs mer detaljerade krav. Stadsbyggnadskontorets **Råd och riktlinjer för tillgänglighet** kommer att tillämpas under bygglovsskedet.

Trafik

Kollektivtrafik/service - Planområdet ligger nära Storgatan som är välförsörjd med kollektivtrafiken. Många arbetsplatser, handel, naturområden mm finns inom gång-/ och cykelavstånd.

Angöring med bil till P-huset sker via allmänna gator runt om planområdet, dvs. Askelövsgatan och Storängsgatan.

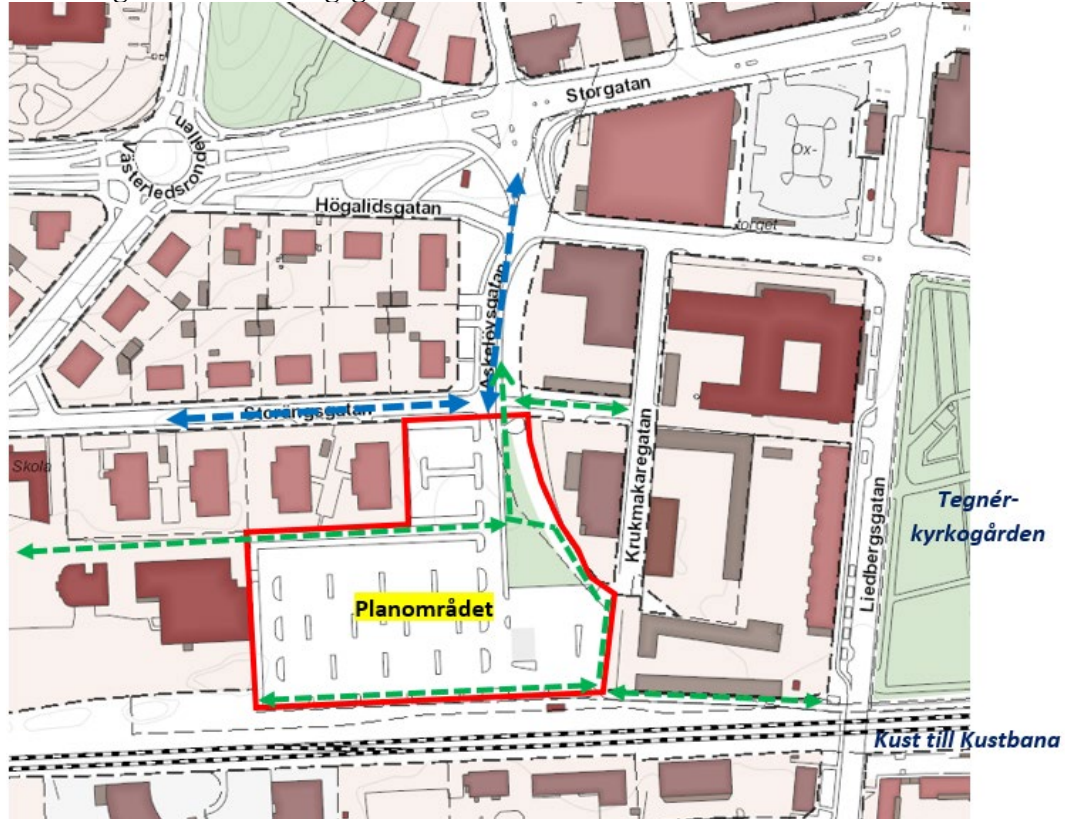


Bild: Stadsbyggnadskontoret

Angöring: Biltrafik (blå linje) via Askelövsgatan och Storängsgatan; cykeltrafik (grön linje)

Transport av farligt gods på järnväg

En riskanalys tillhörande planhandlingar (*Detaljerad riskbedömning för detaljplan, WSP november 2019*), redovisar risker och riskreducerande åtgärder, förknippade med planerad markanvändning och byggnation, med hänsyn till transporter med farligt gods.

Plankarta reglerar markens användning och avstånd till järnvägen, dvs:

- bostäder får inte byggas närmare än 30 meter från närmsta spårmitt
- P-hus får inte byggas närmare än 18 meter från närmsta spårmitt
- Särskilda byggnadstekniska krav ställs på byggnation – Planbestämmelse ”b2”

Innebörden av planbestämmelse ”b2” redovisas utförligt under rubriken BYGGLOV, dvs. vilka byggnadstekniska krav ställs på ny bebyggelse ur risksynpunkt.

Avfall – Växjö kommun vill verka för att avfallshantering inom planområdet ska utformas så det främjar ett hållbart cirkulärt samhälle. Utrymmen för sortering av avfall etc. ska följa "Handbok för avfallsutrymmen" och "Avfallsföreskrifter för Växjö kommun". Båda dokumenten finns på www.ssam.se.

Barnperspektiv - Det finns flera skolor och förskolor i närheten med gång-/cykelavstånd från planområdet. Avstånd till närmsta spontanidrottsyta eller allmän park ligger inom 800 meter från planområdet. Behov av lektytor/utemiljön för barn till framtida boende inom kvarteret kan beaktas under bygglovet. Det finns goda förutsättningar att skapa en bra och bullerskyddad utemiljö, med bl.a. lek-/trädgårdsredskap. Framtida fastighetsägare och dess boende kan påverka hur deras närmiljö och utemiljö ska utformas/förvaltas/underhållas.

Posthantering - Postfack alt. postlådesamling för flerbostadshus bör placeras vid byggnaders entréer, gärna i samråd med posten.

INVERKAN PÅ MILJÖN

BULLER

Från och med den 2 januari 2015 gäller ändringar i plan- och bygglagen PBL (SFS 2014:902 och SFS 2014:901) och i miljöbalken (MB) vad det gäller hanteringen av buller i plan- / och bygglovsärenden. Lagändringarna syftar till ett mer samordnat regelverk och tillämpning av bullerfrågor mellan PBL och MB. Avsikten är att tillämpningen ska bli mer tydlig och förutsägbar samt att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i bullerutsatta områden utan att riskera påverkan på människors hälsa.

Enligt 4 kap 33 a§ PBL ska planbeskrivningen till detaljplan innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller (buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar):

- vid bostadsbyggnadens fasad och
- vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden

Trafikbullerförordningen

För nybyggnation av bostäder gäller *Trafikbullerförordningen* SFS 2015:216, med förordningsändring SFS 2017:359, vilken trädde i kraft 1 juli 2017. Riktvärdena i förordningen ska tillämpas i detaljplaneärenden, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked påbörjade från och med 2 januari 2015. Nedan följer en sammanfattning av riktvärdena:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för bostad om högst 35 kvadratmeter

Om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid vid fasad. Om 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats ändå överskrids får den göra det högst fem gånger per timme under perioden kl. 06-22 och då med högst 10 dB.

BULLER - Nuvarande läge

Bild: Stadsbyggnadskontoret
Handläggarkarta/Bullerkartläggning 2019

**BULLER - Trafikprognos (väg och järnväg)**

Tågtyp	Anta tåg/dygn	Medellängd	Maxlängd	Hastighet (STH)
Gods	5	615 m	615 m	100 km/h
X61	155	75 m	75 m	140 km/h

Bild: Bullerutredning WSP; Trafikprognos tågtrafik 2040

Bild: Bullerutredning WSP; Trafikprognos vägtrafik 2030
(Obs! Uppdaterad bild, med bl.a. rätt hastighet på Askelövsgatan)

Väg	ÅDT (årsdygnstrafik)	Andel tung trafik	Hastighet
Södra Järnvägsgatan	8 500	6,9 %	40 km/h
Liedbergsgatan	4 000	3,9 %	40 km/h
Storängsgatan	4 000	2,9 %	30 km/h
Askelövsgatan	4 000	2,9 %	30 km/h
Regementsgatan	2 750	4,1 %	30 km/h
Södra Ringvägen	3 250	4,2 %	30 km/h

ALTERNATIV 1

(illustration och text från bullerutredningen WSP, febr. 2020)



Bild: Bullerutredning WSP; Alternativ 1

Ekvivalent ljudnivå vid fasad

Samtliga fasader beräknas få ekvivalenta ljudnivåer som uppfyller riktvärdet 60 dBA. Detta innebär att både enkelsidiga och genomgående lägenheter kan planeras. Riktvärdet för lägenheter under 35 kvadratmeter uppfylls överallt.

Dygnskvivalent ljudnivå vid uteplats

Ekvivalenta ljudnivåer uppfyller riktvärdet 50 dBA på en yta nordost om hus 3, runt större delen av hus 2 samt vid den sydvästra fasaden av hus 1.

Maximal ljudnivå vid bostads fasad

Eftersom ekvivalent ljudnivå uppfyller riktvärdet 60 dBA behöver ingen hänsyn till maximal ljudnivå vid fasad tas. Den maximala ljudnivån beräknas vara 70–85 dBA på fasader mot järnvägen. Som högst maximal ljudnivå får de två översta våningarna på hus 3. Höga maximala ljudnivåer utomhus kräver att yttervägg, fönster och ventilation dimensioneras så att ljudnivåer inomhus uppfyller riktvärden enligt BBR och folkhälsomyndigheten.

Maximal ljudnivå vid uteplats (uppdaterad text)

På området mellan Parkeringshuset och bostäderna beräknas maximala ljudnivåer överskrida riktvärdet 70 dBA. Detta innebär att det kan behövas ytterligare åtgärder om en gemensam uteplats ska anordnas. Norr om hus 2 uppfylls riktvärdet gällande uteplats och där finns således förutsättningar för att planera en gemensam uteplats. Maximala ljudnivåer överskrider riktvärdet 70 dBA runt hela hus 3, förutom på en liten yta norr byggnaden. Detta innebär att det behövs ytterligare åtgärder om en gemensam uteplats ska anordnas. För hus 1 uppfylls riktvärdet 70 dBA endast vid husets södra gavel. Detta innebär att det finns förutsättningar för att skapa en gemensam uteplats här.

ALTERNATIV 2

(illustration och text från bullerutredningen WSP, febr. 2020)



Bild: Bullerutredning WSP; Alternativ 2

Ekvivalent ljudnivå vid fasad

Samtliga fasader beräknas få ekvivalenta ljudnivåer som uppfyller riktvärdet 60 dBA. Detta innebär att både enkelsidiga och genomgående lägenheter kan planeras. Riktvärdet för lägenheter under 35 kvadratmeter uppfylls överallt.

Dygnekvivalent ljudnivå vid uteplats

Ekvivalenta ljudnivåer uppfyller riktvärdet 50 dBA vid den sydvästrara sidan av hus 1, runt större delen av hus 2, och på innergården till hus 3.

Maximal ljudnivå vid bostads fasad

Eftersom ekvivalent ljudnivå uppfyller riktvärdet 60 dBA behöver ingen hänsyn till maximal ljudnivå vid fasad tas. Den maximala ljudnivån beräknas vara 80–90 dBA på fasader mot järnvägen. Se bilaga 8 och 9. Som högst maximal ljudnivå får fasaderna på hus 3. På grund av reflexer som uppstår då fasader står nära varandra blir ljudnivån även relativt hög på fasaderna inne i detta kvarter. Höga maximala ljudnivåer utomhus kräver att yttervägg, fönster och ventilation dimensioneras så att ljudnivåer inomhus uppfyller riktvärden enligt BBR och folkhälsomyndigheten.

Maximal Ljudnivå vid uteplats (uppdaterad text)

På området mellan Parkeringshuset och bostäderna beräknas maximala ljudnivåer överskrida riktvärdet 70 dBA från tågen. Detta innebär att det kan behövas ytterligare åtgärder om en gemensam uteplats ska anordnas. Norr om hus 2 uppfylls riktvärdet gällande uteplats och där finns således förutsättningar för att planera en gemensam uteplats. Maximala ljudnivåer beräknas vara upp till 90 dBA och för hus 3 även något över. På innergården till hus 3 beräknas även riktvärdet 70 dBA överskridas. Dock beror det på en begränsning i beräkningsmetoden, vilket innebär att det är rimligt att anta att det i verkligheten ändå är under 70 dBA där. Detta innebär att en gemensam uteplats kan anordnas på innergården. På grund av de höga ljudnivåerna bedöms det inte lämpligt att anordna uteplatser runt huskropp 3 utan ytterligare bullerskyddande åtgärder. För hus 1 uppfylls riktvärdet 70 dBA på husets södra gavel. Detta innebär att det finns förutsättningar för att skapa en gemensam uteplats här.

Särskilda byggnadstekniska krav

Detaljplanen med bl.a. planbestämmelse "b 1" ställer särskilda byggnadstekniska krav på byggnation inom området så att gällande bullernivåer kan uppnås vid byggnation av bostäder (se rubrik BYGGLOV).

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Luft – Planens genomförande kommer inte medföra att gällande MKN för luft överskrids inom eller utanför planområdet.

Underlag till ställningstagande finns i bl.a. Swecos luftutredning och MKB.

Vatten – Planförslagets genomförande äventyrar inte att MKN för vatten (bl.a. stadssjöarnas vattenkvalité) inte kan uppnås. Förutsättningar för omhändertagande av dagvatten är bättre än i dagsläget, som är i stora delar en asfalterad yta.

En dagvatten- och VA-utredning har genomförts för planområdet (Sweco 2019). Citat MKB ang. dagvatten:

"Förutsättningar för omhändertagande av dagvatten blir bättre än i dagsläget, då stora delar av planområdets yta är asfalterad. Dagvattnet som uppkommer inom planområdet kan, precis som i dagsläget, förväntas ha ett föroreningsinnehåll som präglas av trafikrelaterade föroreningar, exempelvis tungmetaller, olja och partiklar från bildäck och asfalt. Genom att parkering i samtliga planförslag placeras inomhus minskar föroreningsinnehållet i dagvattnet, jämfört med att ha parkeringsytor utomhus."

Primära recipient för planområdet är Växjösjön. Info nedan från VISS (Vatteninformationssystem Sverige):

Växjösjöns nuvarande utlopp (Biskopshagen) färdigställdes i april 2007, vilket innebär att Växjösjöns huvudutlopp flyttades från Valla kanal. Fosforhalterna i sjön har minskat och sjön har de senaste åren, ansetts vara en väl fungerande badsjö med två anordnade badplatser för allmänheten. Växjösjön bedöms dock fortfarande ha problem med övergödning, fosforhalterna i sjöns vatten behöver minska. Även växtplankton och andelen blågröna alger, samt statusen för fisk tyder på att sjön är näringsämnespåverkad. Nätprovfisken 2012 har visat att mört dominerar i sjön följt av abborre, därefter kommer braxen, gös, björkna, gers, sutare, gädda, benlöja och sarv. För mer information om statusbedömningar se nedan.

Växjö kommun har under senare år arbetat intensivt med att förbättra vattenkvaliteten i Växjösjöarna och har tagit fram en åtgärdsstrategi för det fortsatta arbetet med att förbättra miljöförhållandena i sjöarna.

Uppgifter i tabellen nedan om sjöns status från VISS:

Sjö	Statusklassning	MKN
Växjösjön	Ekologisk status - otillfredsställande Kemisk status - Uppnår ej god Kemisk status utan överskridande ämnen -God	God ekologisk status 2027 God kemisk ytvattenstatus

Senaste mätningar med siktdjupet (sept. 2018) visar att åtgärder som genomförts av Växjö kommun har gett resultat och att Växjösjön tillfrisknar. Vanligtvis har det varit 1-2 m siktdjup under det senaste decenniet men nu har Växjösjön ett siktdjup som är över 5 meter.

MKB - Samlad bedömning:

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats i syfte att beskriva relevanta miljökonsekvenser av planförslaget. De viktigaste miljöaspekterna har bedömts vara trafikbuller från järnväg- och vägtrafik, förorenad mark och risker från järnväg (citater):

"Under förutsättning att rekommenderade skadeförebyggande åtgärder genomförs bedöms planförslagen inte få några nämnvärda konsekvenser avseende miljöaspekterna trafikbuller, förorenad mark och risker från järnväg. Avseende aspekterna förorenad mark, vattenkvalitet och sociala aspekter bedöms samtliga planförslag medföra positiva effekter.

Den planerade nya bostadsbebyggelsen kommer att få höga kvaliteter för både boende och besökare i området och är nödvändig för stadens utveckling. Det stads- och naturnära läget ger stora möjligheter till ett hållbart boende med mindre miljöpåverkan än bostadsområden längre från centrum. En sammanvägd bedömning har gjorts av de tre alternativen då de inte skiljer sig särskilt mycket från varandra avseende miljöpåverkan."

BYGGLOV

I samband med bygglovsprövningen samt start-/slutbesked skall följande särskilt beaktas:

Arkitektur/utformning av ny bebyggelse

Det centrala läget kräver stor omsorg om bebyggelsens utformning. Generellt för all ny bebyggelse gäller att ytterligare skugg-/dagsljusstudie kan krävas i bygglovskedet för att säkerställa bra ljusförhållande på innegårdar och i bostäderna.

MKB föreslår också att utformningen av bostadshusen inom området tar hänsyn till närliggande byggnader genom att utformas som traditionella hus i staden där större byggnadskroppars skala bryts ner genom att de uppdelas i mindre volymer, med till exempel olika kulörer, byggnadsdetaljer och/eller materia.

Sanering av marken

Det rekommenderas uttag av kontrollprover i schaktväggar, schaktbotten samt i schaktmassorna i samband med markarbeten inom området. Detta för att säkerställa att området uppfyller gällande krav för bostadsändamål dvs. uppfyller kategori för känslig markanvändning (KM). Omfattning av miljökontrollen bör samrådas med tillsynsmyndigheten innan arbeten påbörjas.

Säkerhet/risk mot järnvägen

Innebörden av planbestämmelse "b2"

Säkerhetsaspekterna med hänsyn till närheten till järnväg och transporter med farligt gods ska särskilt beaktas. Samtliga riskreducerande åtgärder är viktigt att uppfylla dvs:

- Utrymningsmöjlighet bort från riskkällan - Byggnader närmast Kust till kustbanan utformas med möjlighet att utrymma bort från järnvägen
- Placering av friskluftsintag - Friskluftsintag placeras högt på den sida av bostäder som vetter mot Storängsgatan alternativt på takdel närmast Storängsgatan.
- Brandskyddad konstruktion - Yttervägg och yttertak till byggnader inom 40 meter från järnväg utformas i lägst brandteknisk klass EI 30 med fönster och takfot i motsvarande klass. Åtgärden förutsätter att ytterväggar utförs enligt gällande föreskrifter från Boverket vad gäller krav på att begränsa risken för brandspridning via fasad. Brandklassade fönster kan vara öppningsbara om de i övrigt uppfyller krav på brandteknisk klass. Då brandklassad yttervägg ställer krav på täthet mot brandgaser är åtgärden även riskreducerande vid läckage av giftig gas.

Föreslagna åtgärder behöver vidtas oavsett om en mur anläggs eller ej mellan byggnader och järnväg. Detaljplanen ställer inga krav på att en mur ska anläggas utan det är en möjlighet som lyfts i riskanalysen. Om muren ska anläggas ska den utformas och dimensioneras för att motstå påkörning av urspårande tågagn i samråd med konstruktör och med hänsyn till påverkan på Trafikverkets järnvägsområde.

För att hantera risken för urspårning krävs att nedanstående åtgärd vidtas om inte mur finns mellan byggnader och järnväg:

- Robusta bärverk för byggnader - Bärverk inom 30 meter från Kust till kustbanan utformas och dimensioneras för att klara olyckslasten från

urspårande tågagn. Då urspårad tågagn kör in i byggnader begränsas lokalt brott på bärverk och fortskridande ras av intilliggande våningsplan förhindras.

Mer info finns i utredningen "Detaljerad riskbedömning för detaljplan, Kvarteret Fabriken, Växjö", WSP 2019-11-07.

Krav på skyddsanordning mot järnvägen – mellan järnvägen och planområdet (gång/cykelstråket) ska säkerhetshinder uppföras (staket och dyl.).

Hänsynstagande till teknikhuset – viktigt att tidigt ta kontakt med trafikverket vid grundläggning av ny bebyggelse mot järnvägen och särskilt teknikhuset som ligger inom järnvägsområdet. Vibrationsutredning kan komma att krävas (beroende på grundläggningssätt och val av utförande). Trafikverket bör kontaktas i bygglovsskedet innan tillstånd till mark-/grundläggningsarbete/byggnation i närheten av järnvägen ges.

Byggnadskonstruktion-/teknik/utförande

Innebörden av planbestämmelse "b1"

För de byggnader som är utsatta för höga maximala ljudnivåer kommer det att krävas **en tung ytterväggskonstruktion och fönster med höga krav på ljudreduktion**. Särskilt hänsyn måste tas till dimensionering av fasader för att klara Boverkets byggregler för maximal ljudnivå inomhus. För lägenheter och rum med högst 70 dBA maximal ljudnivå utomhus räcker det generellt med standardkonstruktioner på både yttervägg och fönster för att klara 45 dBA inomhus nattetid. För rum med högre maximal ljudnivå utomhus än 70 dBA krävs i regel fönster med förhöjt reduktionstal för att klara 45 dBA inomhus nattetid. Det krävs också att ytterväggen har minst 10 dB högre reduktionstal än fönstren. **Detaljerade beräkningar krävs i bygglovsskedet för att optimera ljudreduktionskraven hos fönstren sedan konstruktionen för ytterväggen fastställts**. Friskluftsventiler rekommenderas inte. Frisklufts försörjningen sker istället med hjälp av mekanisk ventilation.

Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovsskedet för att kunna säkerställa förordningen om buller. Om de beräkningarna visar att bostadslägenheter inte kan ha egna balkonger/uteplatser pga. höga maxvärden då är det viktigt i sådana fall säkerställa att det finns tillgång till gemensam, bullerskyddad uteplats i anslutning till bostaden.

Grundläggning

Pålning rekommenderas för kommande bebyggelse. Bedömt pålstopp varierar mellan nivå ca +153 till +159 motsvarande 5-11 meter under markytan. Då grundvattennivån sannolikt kan ha stor betydelse för val av framtida grundläggningsnivåer rekommenderas fortsatta avläsningar inom området. I bygglovsskedet rekommenderas en mer detaljerad utredning för det aktuella projektet som ska genomföras.

Hindersprovning Växjö Flygplats

Vid byggnation av byggnadsverk som är över 20 m ska Växjö flygplats tillfrågas om ev. påverkan på bl.a. in- och utflygning svågar.

Ny bebyggelse längs med G/C-vägar – viktigt att tänka på hur fasaden/ev. entréer/utgångar möter G/C vägar (särskilt mot järnvägen) så att de upplevs som trygga och säkra.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Plangenomförandet ska beskriva de tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett bra sätt. Vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägare och andra berörda ska också framgå av beskrivningen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan – Detaljplanen, som handläggs med utökat förfarande, planeras göras tillgänglig för granskning bl.a. på kommunens hemsida under vintern 2019 för att kunna antas av kommunfullmäktige (KF) under första alt. andra kvartalet 2020.

Genomförandetid Enligt 4 kap. 4:21 § PBL (Plan och bygglagen) ”ska detaljplanen ange en genomförandetid. Tiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen, men tiden får inte vara kortare än fem år och inte längre än femton år.”

Genomförandetiden för den aktuella detaljplanen slutar 5 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägare rätt att bygga enligt detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplan att gälla tills den ändras eller upphävs. Genomförandetiden är inte densamma som byggtid.

Avtal – Genomförande av planen säkerställs med ett ”genomförandevalt” mellan berörda parter dvs. Växjö kommun, Vöfab och APP Properties AB (KS beslut 2017-10-31 § 490). Exploateringsavtal är inte aktuellt att skrivas då kommunen äger all mark inom planområdet.

KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIVÅ Inom planområdet

Fastighet – Del av Växjö 10:35;

Ägare: Växjö kommun



Ekonomiska

Marken får en byggrätt som inte finns idag vilket medför större ekonomiskt värde. Kostnader kopplade till planens genomförande (byggnation, fastighetsbildning/ ledningsrätt/ ändringar i servitut mm) regleras med avtal mellan berörda parter dvs. Växjö kommun, Vöfab och APP Properties AB (KS beslut 2017-10-31 § 490)

Fastighetsrättsliga

Markreservat för allmän gång-/cykeltrafik "x-område" samt u-område för allmänna ledningar finns inom del av Växjö 10:35. Allmänna ledningar som ska ligga kvar inom kvartersmarken bör säkerställas med ledningsrätt. Ledningar inom 14:1 måste flyttas och anläggs under allmän platsmark. Ledningshavare och kommunen ansvarar för ansökan och prövning hos KLM (kommunala lantmäterimyndigheten) för att säkerställa rättigheterna (allmän g/c trafik samt ledningar). Mindre del av fastigheten föreslås bli allmän platsmark (G/C VÄG/ TORG/ GATA).

3D fastighetsbildning är möjlig inom planområdet. Gemensamhetsanläggning kan också säkerställa gemensamma behov som angöring, tillfart, parkering mm

Tekniska

Delar av allmänna ledningar måste flyttas. Flytt, finansiering mm säkerställs i avtal mellan berörda parter.

Fastighet - Del av Växjö 14:1; Ägare: Växjö kommun



Rester av gällande plan från 1914, där del av fastigheten Växjö 14:1 ingår, släcks. En del av fastigheten föreslås ingå i kommande kvarter med beteckning BC och en del, som avser TORG och G/C väg, föreslås ingå i lämplig "gatufastighet".

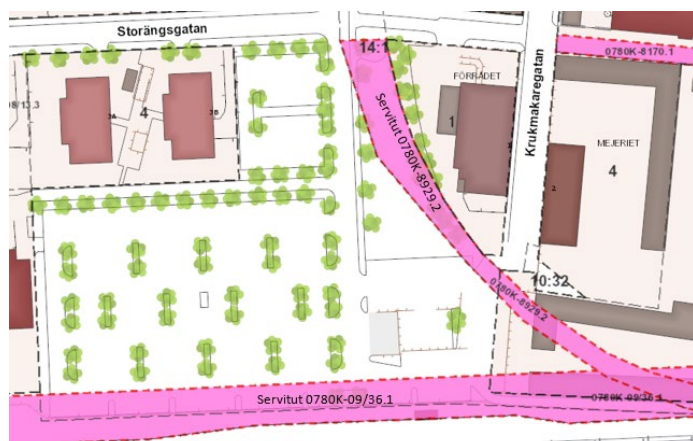
Ledningsrätt 0780K 00/86.1 påverkas inte.

Ledningsrätt 0780K-06/98.1 ligger utanför planområdet.

LAGAKRAFTHANDLING

Dnr PLAN.2017.1265

2019-11-18; reviderad 2020 03 03

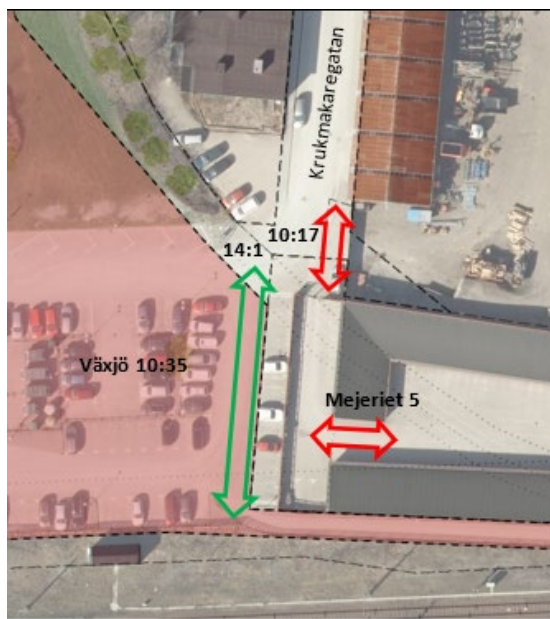


Befintligt servitut 0780K-8929.2 (gamla smalspåret) måste ses över och ev. upphävas alt. ändras i berörd del

Befintligt servitut 0780K-09/36.1 (längs järnvägen) måste också ses över. Delar av ytan föreslås bli allmän platsmark (G/C väg).

Utanför planområdet

Fastighet – Mejeriet 5; Ägare: Brf Mejeriet i Växjö



Planerad g/c-väg (grön pil på bilden) ligger på kommunens mark (bl.a. Växjö 10:35) men trafikeras med bil och nyttjas idag av bl.a. boende i brf Mejeriet 5. Angöring till p-platser inom Mejeriet 5 måste ske i fortsättningen via Krukmakaregatan eller Liedbergsgatan, via Mejeriet 5 (röda pilar på bilden).

STADSBYGGNADSKONTORET

Djana Micanovic
Planchef

Behovsbedömning - Checklista för detaljplan, del av VÄXJÖ 10:35, Väster i Växjö, Växjö kommun

Vid upprättande av en detaljplan ska en bedömning göras om planen kan tänkas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP), en så kallad behovsbedömning. Om så är fallet avgränsar behovsbedömningen de frågor som behöver tas upp i efterföljande miljöbedömning (MKB). Behovsbedömningens syfte är att främja hållbar utveckling genom att identifiera miljöfrågor som behöver hanteras i den fortsatta detaljplaneprocessen, även i de fall planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen omfattar effekter både inom och utanför detaljplanens planområde och sker utifrån bedömningskriterierna i bilaga 4 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Dnr: PLAN.2017.1265

Kommentarer:	
1. Aspekter som kan ge upphov till BMP utan beaktande av kriterierna i MKB-förordningen, bilaga 4.	
1.1. Påverkar planen ett Natura 2000-område så att tillstånd krävs enligt 7 kap. 28 och 28 a § miljöbalken?	1.1. Nej
1.2. Kommer planen att innehålla verksamheter eller åtgärder som finns redovisade i MKB-förordningen (1998:905) 3 § eller bilaga 3?	1.2. Inga tillståndspliktiga verksamheter planeras inom området

Kommentarer:	
2. Platsen	
2.1. Markanvändning/ nuläget	2.1. Asfalterad markparkering; återvinningsstation
2.2. Markförhållanden, vatten och andra resurser	2.2. Marken, som delvis är förorenad, kommer att saneras i samband med byggnation inom området. Omvandlingen ligger i linje med stadens utveckling och översiktsplan.
2.3. Sårbarhet pga. överskridna miljökvalitetsnormer (MKN)	2.3. MKN påverkas inte negativt
2.4. Sårbarhet pga. kulturarv	2.4. Påverkas inte; framtagen MKB redovisar påverkan på bl.a. kulturmiljön
2.5. Sårbarhet pga. särdrag i naturen	2.5. Påverkas inte negativt
2.6. Riksintressen och andra skyddade områden	2.6. Byggnation inom området anpassas så att riksintresset för kommunikation (järnväg) inte ska påverkas negativt. Framtagen MKB redovisar påverkan på bl.a. riksintresset kulturmiljön

3. Planen	
3.1. Förutsättningar för verksamheter och åtgärder	3.1. Planens bestämmelser styr markens användning, byggnadsteknisk utformning mm. Förutsättningar ges både till byggnation av p-platser (bilar och cyklar) samt bostäder. Allmänna intressen säkerställs med allmän platsmark (gata/gång/cykel/torg/park). Upp till 110 bostäder kan byggas inom området. Gemensamma innegårdar med möjlighet till bl.a. odling kan skapas inom området.
3.2. Andra planers miljöpåverkan	3.2. Ingen
3.3. Miljöintegration- hållbar utveckling och miljömål	3.3. Planförslaget hindrar inte att nationella eller lokala miljömål inte kan uppfyllas inom eller utanför planområdet
3.4. Miljöproblem	3.4. Planerad byggnation planeras inte skapa miljöproblem; befintliga miljöproblem (föroreningar) åtgärdas
3.5. EG:s miljölagstiftning	3.5. Påverkas inte

4. Påverkan	
4.1. Storlek och fysisk omfattning	4.1. Omfattningen av byggnation kommer inte att ge större påverkan på mark, vatten och andra resurser
4.2. Gränsöverskridande art och förening med andra planer	4.2. Planerad byggnation ligger i linje med intentioner (nationella/lokala) att lösa bl.a. bostadsbrist genom ny bostadsbebyggelse. Ett stort antal p-platser för bilar och cyklar är också av allmänt intresse
4.3. Risker för människors hälsa och miljön	4.3. Byggnadstekniskt och utformningsmässigt går det att bygga bostäder så att hälsan inte ska påverkas negativt, pga. bullerstörningar från trafiken eller transporter med farligt gods på järnvägen. LS redogjorde i ett tidigt samråd (febr. 2018) vilka frågor bör utredas i en MKB. Denna MKB finns framtaget och är omarbetad och uppdaterad under planprocessen, i linje med nytt planförslag.
4.4. Påverkans sannolikhet, varaktighet, frekvens (hur ofta), totaleffekt och möjlighet att avhjälpa den	4.4. Ej relevant/troligt (se 4.1.)

Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande:

5. Kommunens sammanvägda bedömning	
5.1. Finns risk för betydande miljöpåverkan (BMP)?	5.1. Nej Planhandlingar inkl. MKB redovisar hur frågor ska hanteras så att det inte blir en betydande miljöpåverkan
5.2. Behövs MKB?	5.2. Ja Finns framtagen och senast uppdaterad inför antagande av detaljplanen

Handläggare: Djana Micanovic, Stadsbyggnadskontoret

Datum: 2019-11-18; reviderad 2020 03 03



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- · - Egenskapsgräns
- + + + Administrativ gräns
- - - Illustrationslinje

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATSMARK

- GATA Lokalgata
- G/C Gång/cykel
- TORG Torgplats
- PARK Park (ev. lekanordning kräver sanering av marken)

Inom allmänna platser medges även anläggningar och byggnader som behövs för platsens skötsel och bruk (inkl. transformatorstationer för bl.a. laddinfrastruktur)

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C Centrum
- P Parkering (även förråd) ovan och under marken
- (P) Parkering får byggas under/över allmän platsmark
- B Bostäder

EGENSKAPER FÖR KVARTERSMARK

- IV-VI, IV-IX Lägsta respektive högsta antal våningar
- IV, VI Högsta antal våningar
- [Pattern] Marken får inte förses med byggnad
- [Symbol] Säkerhetshinder skall finnas (mot järnvägen)

Utförande; byggnadsteknik

- b1 Särskilda byggnadstekniska krav (se planbeskrivning BYGGLOV) med hänsyn till trafikbuller
- b2 Särskilda byggnadstekniska krav (se planbeskrivning/BYGGLOV) med hänsyn till farligtgodstransporter på järnväg

Uteplatser

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 50 dBA ekv. samt 70 dBA max. ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden (Förordning 2015:216 § 3)

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

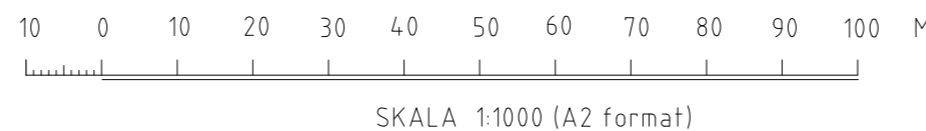
Markreservat för allmännyttiga ändamål

- [Symbol] u Marken skall vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar
- x Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik

Kommunen är huvudman för allmän plats
Genomförandetiden går ut 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Startbesked får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggelse har säkerställts genom att bl.a. markföreningar har avhjulpts (4:14§ PBL punkt 4 och 5)

Antagen av Kommunfullmäktige
2020-05-19 §122
Byggnadsnämndens sekr.....
Laga kraft 2020-06-16
Byggnadsnämndens sekr.....



Beteckningar

- Gräns för fastighet, samfällighet och samsjedelingsområde samt gräns för kvarterstrakt
- Traktgräns, alternativ gräns för fastigheter och samfällighet med samma kvartersnamn, samt med kvartersnamn
- Servitutsgräns
- Egenskapsgräns
- Bostadshus karterat efter husliv resp. tak
- Uthus karterat efter husliv resp. tak
- Övrig byggnad karterat efter husliv resp. tak
- Transformatorbyggnad
- Häck, stenmur
- Staket, stödmur
- Väg
- Slänt

- Nivåkurva
- Avvägd markhöjd
- Polygonpunkt
- Registerbeteckning på fastighet
- VÄXJÖ
- S:1 ga:1
- Sv Lr
- Servitut resp. ledningsrätt
- Servitut (punkt, linje resp. yta)
- Leidningsrätt (punkt, linje resp. yta)
- Gemensamhetsanläggning (punkt, linje resp. yta)
- Leidning för fjärrvärme
- Leidning för fjärrkyla
- Spillvattenledning
- Vattenledning
- Dagvattenledning
- Teleledning i mark
- Optokabel

Grundkarta över VÄXJÖ 10:35, del av, Väster Växjö kommun

Upprättad 2018-09-20

Lars-Göran Bergsman, mättningsingenjör
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

URSPRUNG, FRAMSTÄLLNINGSMETOD

PLANSYSTEM SWEREF99 15 00	HÖJDSYSTEM RH2000	ÄRENDENUMMER 18MK0196
------------------------------	----------------------	--------------------------

UPPLYSNINGAR

Planbeskrivning redovisar beräknade bullervärden enl. PBL 4 kap. § 33a samt villkor, bullervärden mm från förordningen 2015:216 om trafikbuller

Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovskedet för att kunna säkerställa uteplatser

Ytterligare skugg-/dagsljusstudie kan krävas för att kunna säkerställa bra bostadslösningar

Revidering 2020 03 03

Planförslaget har reviderats med följande:
Planbestämmelse b1 gäller inom all bostadsmark
x - område införs
Lokalgatan har breddats med 3 m

Dnr. PLAN.2017.1265

Detaljplan för:
Del av Växjö 10:35 m.fl.
Väster i Växjö
Växjö kommun

Upprättad: Reviderad:
Stadsbyggnadskontoret 2019 11 18 Stadsbyggnadskontoret 2020 03 03
Djana Micanovic, Planchef Djana Micanovic, Planchef

Micanovic Djana
Planchef
Tel. 0470 - 436 22

Byggnadsnämnden

Utlåtande

Växjö 10:35, Väster, Växjö kommun

Detaljplan för P hus, Bostäder, Centrum

Godkännande

FÖRSLAG TILL BESLUT FRÅN STADSBYGGNADSKONTORET

Byggnadsnämnden godkänner detaljplaneförslaget upprättat 2019-11-18 och reviderat 2020 03 03 och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagandet enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen

Med hänvisning till utlåtandet daterat 2020 03 03 ska framförda synpunkter inte föranleda annan ändring av planförslaget än de ändringar som redovisas i utlåtandet.

BAKGRUND

Växjö Fastighetsförvaltning AB (VÖFAB) i samarbete med APP Properties AB har ansökt om planändring för en del av fastigheten Växjö 10:35 på Väster (vid kv. Fabriken) som ägs av Växjö kommun. Planändringen avser en förändring av nuvarande markanvändning, från bl.a. *markparkering utan byggrätt*, till en byggnation av bostäder och parkeringshus i flera plan. Kommunstyrelsen har genom sitt beslut (KS 2017-10-31 § 490) godkänt en avsiktsförklaring mellan Växjö kommun, Vöfab och APP Properties AB, om framtida markförsäljning avseende berörda delen av fastigheten Växjö 10:35. BN fattade beslut om detaljplan 2017 12 13.

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar, dvs. byggrätt, så att parkeringshus samt bostäder med centrumändamål kan byggas inom en del av fastigheten Växjö 10:35. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget har under perioden 2019-11-29 - 2019-12-20, enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen, varit utställt för granskning. Underrättelse om granskning har skickats till alla berörda sakägare samt övriga som yttrat sig i ärendet. Under samma tid har granskningshandlingarna också funnits tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, Växjö kommuns kontaktcenter, Stadsbiblioteket samt digitalt på Växjö kommuns webbsida.

REDOVISNING AV INKOMNA SYNPUNKTER

Inkomna synpunkter redovisas, delvis under olika rubriker som har fått flest synpunkter från grannar och fastighetsägare i området, delvis som övriga frågor



(synpunkter från andra kommunala nämnder/bolag, myndigheter m.fl.). I de fall synpunkterna föreslås leda till ändring av planförslaget, framgår det av kommentarerna.

Alla inkomna synpunkter kommer att medges i sin helhet till ansvariga politiker innan beslut om antagande av detaljplanen fattas.

YTTRANDE MED SYNPUNKTER

- Boende på Storängsgatan
- Brf Storängen
- Brf Mejeriet 5
- Fastighetsägare till Motorn 1, Förrådet 1 och Mejeriet 4
- Växjö Energi AB (VEAB)
- Tekniska nämnden
- Polismyndigheten, Växjö lokalpolisområde
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Kommunstyrelsen
- Länsstyrelsen i Kronobergs län
- Trafikverket
- PostNord

Inkomna synpunkter angående

OMRÅDET SOM HELHET

Nedan redovisning av inkomna yttranden (mindre citat) som belyser frågan:

Citat:

- Grönytorna måste ökas - de är ju stadens lungor
- Vi vill ha stort grönområde, ej litet
- kan inte dpl omarbetats för att skapa ett större grönområde?
- Håkanssons maskinförsäljning ska inte ligga i ett centralt läge. Kommunen bör inleda en förhandling, inkludera fastigheter Motorn 1 och Förrådet och ändra markanvändningen till p-hus, lekpark/grönytor, bostäder, lokal för Polisen
- varför tillåter kommunen fastighetsägaren (Håkanssons maskinaffär) bestämma om verksamheten ska finnas eller inte i detta centrala läge?
- planförslaget avvisas-att i äldre, existerande bostadskvarter utöka biltrafiken i den mängd som föreslås är inte acceptabelt
- jag återigen vill trycka på är den framtida sociala miljösituationen. I en ledare i SvD den 30-e november ställer sig professorn i statskunskap, Emil Uddhammar vid Linne'-universitetet frågan "Kunde samtiden ha tätt sig annorlunda?" Här handlar det om utvecklingen i Rågsved (en stadsdel i Stockholm) utvecklats från ett "gott exempel" till ett "utsatt område". Här i Växjö från Araby till nya Stationsområdet?? Tänk om, tänk modernt 2000-tal och inte gammalt 1950-60-70 tal! Erfarenheter från den tiden avskräcker i åtskilliga sammanhang inte bara i fråga om byggnation utan även skola mm.
- planen överhuvudtaget inte tar hänsyn till polisens framtida behov av lokaler
- MKB behandlar nästan uteslutande konsekvenser för de planerade bostäderna och inte för den befintliga bebyggelsen. Bullerstörningar från det planlagda området för den befintliga bebyggelsen beskrivs inte alls. Luftföroreningar kommer att öka både i det planlagda området och i den närmsta omgivningen men någon kvantifiering och



riskbedömning finns inte redovisad. Markförorening inom det planlagda området är en del av övrig problematik men detta finns inte beskrivet
-Förändring av byggnadskaraktär i området kommer att påverka stadsbilden och vara negativ för den kulturskyddade rutnätsstaden.

Inkomna synpunkter angående

NY BEBYGGELSE/BOSTÄDER (dess omfattning, storlek mm)

Citat:

- trots att antalet lägenheter minskat från 350 till 110 ligger de på samma plats mot befintliga hus inom Fabriken 4; om nya hus flyttats lite längre på parkeringen hade förtätningen varit OK
- reviderat förslag med alternativ 2 är klart bäst
- vi vill inte ha 9 våningshus, högst 4-5 våningar
- det omarbetade planförslaget är mer tillfredsställande och alternativ 2 är klart bäst
- Brf Storängen, som närmsta granne, vill ställa krav på projekteringen av dagvattenlösningen för att inte drabbas av översvämningar i framtiden. Brf vill också upplysa om att manganutfällning bildats och delvis proppat igen dräneringsrören.
- föreslagna hushöjder kan nog accepteras men inte att det blir praxis och att det byggs i samma höjd inom fabriken 1
- inte så mycket barnperspektiv
- nya detaljplanen känns som ett mycket bättre förslag än förra. Mindre omfattande och lägre byggnation och en mix med även större lägenheter känns rätt väg att gå. Alternativ 2 i nya detaljplanen känns mycket mer tilltalande och mer estetisk än alternativ 1. Vi motsäger oss framför allt eventuell beskuggning på vår innergård under sommarhalvårets sena kvällar (vilket inte helt tydligt framgår av lagd solstudie).
- byggnaden som i framlagd plan föreslås bli 4-9 våningar hög hamnar för nära angränsande fastighet och att den är åtminstone 3 våningar för hög. Övriga huskroppar i planen föreslås uppgå till 4-6 våningar vilket är 2-4 våningar högre än angränsande fastigheter.
- att bygga den höjd som föreslås i planen är inte förenligt med den stadsmiljö som är vedertaget inom centrala Växjö och kommer att förfula stadsmiljön. Den här typen av bebyggelse hör inte hemma i eller direkt anslutning till rutnätsstaden.
- Hänsyn måste tas till befintliga bostäder tex. skuggpåverkan från nya bostäder på befintliga längs med Storängsgatan

Inkomna synpunkter angående

PARKERING / P-HUSET / TRAFIKEN

Citat:

- Synd att p-huset blev så stort och skrymmande
- markyta för husbilar (ställplatser) bör reserveras; turism är viktig och bör stödjas
- Storängsgatan måste enkelriktas samt all parkering på gatan förbjuds. Redan idag är trafikfrekvensen hög samt att många kör alldeles för fort. Att komma in och ur våra garage är redan knepigt idag. Hur blir det sen? Polisen använder Storängsgatan för utryckning i många fall.
- P-hus bör byggas där Håkanssonss maskinaffär är beläget idag. Vad gäller cykelparkeringar finns det massor utmed järnvägen som är under tak. Där finns alltid ett stort antal outnyttjade parkeringar vid alla tidpunkter.
- det finns gott om parkeringsplatser, så vi förstår inte varför det ska byggas ännu fler p-platser/P-hus
- är trafikökning i linje med Växjö kommuns miljötänk?



- Storängsgatan bör enkelriktas (västerut) vilket också är tillfredsställande för polisen som använder Storängsgatan för utryckning
- Den presentation som föreligger avseende behovet av 700 – 950 parkeringsplatser bygger troligen på någon utredning som gjorts. Kan BRF få ta del av denna utredning? Sen har BRF en fråga. Finns det någon konsekvensanalys avseende behovet av parkeringsplatser om Regionsjukhuset läggs ned och flyttas till Räfte?
- trafiken kommer att ökas markant; andra alternativ bör prövas som att anföring till P-huset sker endast via Krukmakaregatan. Genomfartstrafik bör förbjudas på Storängsgatan (ej utryckningsfordon)
- Vi är frågande till om verkligen så många som ca 950 bilplatser är nödvändiga. Det stora antalet bilplatser medför ett kraftigt ökat trafikflöde för omgivningen.
- Brf Mejeriet önskar svar på hur tillträde till p-platser (inom Mejeriet 5) kan ske på ett bra sätt.
- trafiksituationen redan idag är kaotisk vad gäller korsningar Storängsgatan, Regementsgatan, Vikingagatan, järnvägsövergången samt Södra Järnvägsgatan och i viss mån även Anteliigatan. Redan idag orsakar nedfälda bommar svåra trafiksituationer!
- plan innefattar drygt 800 parkeringsplatser kan det antagas att ett stort och växande antal bilar/dygn kan komma att passera till och från parkeringshuset. Vi ställer oss frågande till att Krukmakaregatan beräknas belastas med lika omfattande trafik som Liedbergsgatan. Som näringsidkare, fastighetsägare och hyresvärd till majoriteten av fastigheterna på Krukmakaregatan efterlyser vi en bättre konsekvensanalys/trafikutredning och förslag för hur trafiken ska hanteras in och genom angränsande kvarter med den framlagda planen.
- Trafiksituationen beskrivs på ett övergripande och överslättande sätt. De trafikberäkningar som genomförts är direkt felaktiga. Bullerstörningar från det planlagda området för den befintliga bebyggelsen beskrivs inte alls. Luftföroreningar kommer att öka både i det planlagda området och i den närmsta omgivningen men någon kvantifiering och riskbedömning finns inte redovisad.
- Antal p-platser bör bantas då det kan byggas färre bostäder
- Trafikmiljön försämras radikalt med förslaget. I stället för max 350 bilar på nuvarande parkering, som nästan aldrig är fullbelagd, kan upp till 950 bilar komma att parkera i föreslaget parkeringshus samtidigt. Hur har man kommit fram till detta behov?
- behövs så många p-platser för cyklar?
- från Polishuset görs ofta utryckning med bil via Storängsgatan. Med den ökande trafik som föreslagen bebyggelse skulle leda till, kommer olycksrisken vid utryckning att öka eller kanske t o m omöjliggöra utryckning denna väg. Och vad blir då alternativet?

Stadsbyggnadskontorets gemensamma kommentar till berörda fastighetsägare, boende, bostadsrättsföreningar m.fl.

Bostadsbebyggelse

Det omarbetade planförslaget med lägre byggnadshöjder och färre bostäder accepteras nu av fler närboende. Kvarstår dock en del synpunkter om bebyggelsens placering, höjd, närhet till befintliga hus mm.

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att planförslaget har anpassats nu bättre till närmiljö, befintliga hus, järnvägen och inte minst till en växande stadskärna, som behöver fler arbetsplatser, bostäder, parkering mm. Planering ska väga ihop olika



intressen och stadsbyggnadskontoret anser att en rimlig avvägning, mellan enskilda och allmänna intressen, är gjord i planförslaget som föreslås antas nu.

Störningar från trafiken på befintliga fastigheter

Planering och byggnation av **ny** bostadsbebyggelse styrs av bl.a. bullerförordningen. Kommunen som huvudman för kommunala gator ansvarar för ev. åtgärder på befintlig bebyggelse.

Trafikprognos, som ifrågasätts av en del boende, har stämts av med kommunens trafikavdelning som ansvarar att ta fram trafikberäkningar och prognoser.

Bullerutredningen har sedan uppdaterats med hänsyn till trafikbuller från den nya lokalgatan samt att angöring till planområdet inte kommer att ske via Krukmakaregatan. Buller längs med Askelövsgatan har också beräknats utifrån skyltad hastighet dvs. 30 km/t istället för 50km/t som gjordes i tidigare bullerberäkning.

Framtagen bullerutredning, som grundar sig på kommunens trafikprognos för år 2030 - 2040, redovisar att befintlig bebyggelse får då förhöjda bullervärden.

Vid tidpunkten då bullervärdena överskrids finns det möjlighet att söka bidrag för bullerskyddsåtgärder. Via kommunens hemsida finns det uppgifter om hur bidrag kan sökas, till vilka åtgärder, ansökningsformulär, bidragstabell mm.

MKB redovisar också riksintressevärden för **kulturmiljön** och hur det aktuella planförslaget förhåller sig till dessa värden.

Luft – planering ska inte medföra att gällande och styrande miljökvalitetsnormer (MKN) för luft överskrids. Om så blir fallet måste kommunen ta fram en åtgärdsplan för ev. MKN som inte uppfylls. Det aktuella planförslaget kommer inte medföra att någon MKN för luft överskrids.

Luftkvalité är också en fråga som följs upp (och mäts) regelbundet av kommunen för att kunna säkerställa en bra luftkvalité i hela staden.

Trafik/parkering

Behovet av antalet p-platser, som detaljplanen skapar förutsättningar för, ifrågasätts fortfarande. Stadsbyggnadskontoret upprepar att marken vid kv. Fabriken är sedan länge utpekad som en viktig resurs för stadens framtida utveckling och behov, inte minst att tillgodose behov av fler parkeringsplatser. Även om i dagsläget befintlig markparkering inte är utnyttjad till 100% växer behovet att ordna en effektivare och större parkering nära centrum, vilket skapas genom p-hus/garage i flera våningar. En växande stad behöver utöver fler bostäder, arbetsplatser, skollokaler, parker mm även plats för bilar, vilket kan effektivare lösas i ett p-hus än som markparkering.

Efter samråd med bl.a. polisen under granskningstiden tydliggörs nu att bilangöring till framtida p-hus och ny bebyggelse, kommer att ske via Askelövsgatan eller Storängsgatan (ej via Krukmakaregatan). Trafiksiffror/trafikprognos har återigen stämts av med trafikavdelningen och dess underlag har tagits med i en uppdaterad och reviderad bullerutredning. Bullerpåverkan från den nya gatan (förlängningen på Askelövsgatan) på tillkommande bebyggelse har belysts också.

Trafikregleringar som enkelriktning av gator (som efterfrågas av vissa boende), p-avgift, fördelning av p-platser (vilka ska parkera var) mm regleras inte med detaljplanen utan det är frågor som tekniska nämnden ansvarar för. Likaså ingår inte i detta uppdrag eller byggnadsnämndens ansvar att lösa var husbilarna ska parkera.



Parkering Mejeriet 5 – Brf Mejeriet har fått lov (inga skriftliga avtal finns dock) att köra över kommunens mark för att kunna nyttja p-platser inom den egna fastigheten. Denna möjlighet försvinner med genomförandet av den nya detaljplanen. Det är Brf Mejeriet ansvar att flytta staketet (planket) till sin fastighetsgräns och angöra den egna parkeringen via allmänna gator runt om.

Polisen - Tjänstepersoner från Växjö kommun (trafik/säkerhet/stadsbyggnadskontoret) har träffat representanter från polisen där trafiksituation, uttryckningsvägar samt polisens behov nya lokaler har diskuterats samt hur man ska gå till väga för att säkerställa polisens framtida behov av bl.a. nya lokaler. Polisen anser inte att angöring till området ska ske via Krukmakaregatan, vilket nu tydliggörs i planhandlingar.

Befintliga verksamheter inom området (Håkansson maskinaffär)

Återigen lämnas synpunkter på att kommunen ska verka för att ändra markanvändning för Håkansson maskinförsäljning men frågan kan prövas när markägaren själv vill det. Det är inte aktuellt att med tvång ändra markanvändning eller inleda en planprocess utan att ägaren själv vill det.

Fastighetsägare till Motorn 1, Förrådet 1 och Mejeriet 4

Lämnar synpunkter på trafik via Krukmakaregatan samt höjd på bebyggelsen (citat): I Trafikbullerutredningen (WSP 10263025) anges för Krukmakaregatan en beräknad årsdygnstrafik på 4000 fordon (prognosår 2030). Askelövsgatan, Storängsgatan och Liedbergsgatan redovisas med samma antal fordon. Trafikunderlag till utredningsalternativet för prognosår 2030 har tillhandahållits av Växjö kommun enligt underlaget. Vi ställer oss frågande till att Krukmakaregatan beräknas belastas med lika omfattande trafik som Liedbergsgatan. Utfarten från Krukmakaregatan in på Sandgårdsgatan är utmanande med en kombination av dålig sikt, hög hastighet på Sandgårdsgatan och bilar vid övergångs-ställe som blockerar utfart.

Vi anser även att byggnaden som i framlagd plan föreslås bli 4-9 våningar hög hamnar för nära angränsande fastighet och att den är åtminstone 3 våningar för hög. Övriga huskroppar i planen föreslås uppgå till 4-6 våningar vilket är 2-4 våningar högre än angränsande fastigheter. Växjö översiktsplan för området säger att ny bebyggelse ska anpassas till förutsättningar som platsen och landskapet ger exempelvis i form av topografi, vegetation och eventuell befintlig bebyggelse. Framlagd plan utgör en ö i redan befintlig bebyggelse den bör utformas för att smälta in, inte sticka ut.

Kommentar:

Planhandlingar tydliggör nu att angöring till planområdet inte kommer att ske via Krukmakaregatan. Ny trafikprognos ligger som underlag till uppdaterad bullerutredning, där trafikprognos för berörda gator redovisas. Avstämning har skett även med polisen efter granskningen, för att beaktas deras behov av bl.a. utryckning.

Just nu är denna markbit med markparkering aktuell för förändring, bl.a. med syftet att säkerställa centrums behov av bra parkeringsmöjligheter. Utrymme finns inte för större park eller naturområde. Vid framtida omvandling av närliggande mark kan det skapas förutsättningar, både till mer park-/grönyta och mer bebyggelse. Staden är i



en ständig utveckling och genom planering, som denna, skapas förutsättningar för stadens olika behov.

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att planförslaget har anpassats nu bättre till närmiljö, befintliga hus, järnvägen och inte minst till en växande stadskärna, som behöver fler arbetsplatser, bostäder, parkering mm. Planering ska väga ihop olika intressen och stadsbyggnadskontoret anser att en rimlig avvägning, mellan enskilda och allmänna intressen, är gjord i planförslaget som föreslås antas nu.

Synpunkter från övriga remissinstanser och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Tekniska nämnden lämnar följande synpunkter på planförslaget:

Allmän platsmark

Jämfört med samrådsförslaget är bebyggelsens skala och omfattning mer proportionerliga, vilket är positivt för gator, allmän platsmark och stadsrummet som helhet.

-Eftersom parkeringshuset blir en betydande målpunkt finns ett behov av att utveckla attraktiviteten och tryggheten i g/c-stråken från planområdet såväl längs järnvägen österut mot resecentrum, kommunhus och sjukhus som mot Storgatan/Oxtorget. Möjligheten till 6 våningars hus mot det smala stråket mot järnvägen behöver bearbetas ur ett trygghetsperspektiv i bygglovskedet, om det inte finns möjlighet att anpassa byggnaderna till den mänskliga skalan redan i planskedet.

-En begränsning i planen är att gångstråk och stadsrum

inte kan säkras mot omgivningen. Föreslagen park ger möjlighet till ett attraktivt stadsrum om det fullföljs i anslutande kvarter som en större öppen yta, med möjlighet att gena som gående in mot centrum från p-hus och bostäder.

-Också kopplingen västerut är viktig. Stråket längs järnvägen bör studeras i sin helhet mellan centrum-Bäckaslöv-framtida sjukhus. Genomförandenaspekter måste vägas in.

Trafik/parkering:

- Önskvärt att fortsätta med gångvägen utmed Askerlövs gatans förlängning till den södra vändytan då utrymme saknas i föreslagen gatusektion för oskyddade trafikanter. Möjligt att lösa via arkad.

-Idag finns en gc-passage och befintliga ledningar i öst-västlig riktning genom planområdet, mellan parkeringen och bostadshuset längs Storängsgatan. Det är viktigt att säkra förbindelsen i öst-västlig riktning över u-området för att allmänheten även fortsättningsvis kan cykla och gå genom bostadsområdet. Denna passage är säkerställd i gällande plan.

VA - Dagvatten

-Med anledning av det överbelastade ledningsnätet för dagvatten i området är det extra viktigt att man i samband med nybyggnation begränsar uppkomsten av dagvatten. Då inga regleringar för hantering av dagvatten finns i plankartan, är det viktigt att kommunen på andra sätt ställer krav på hållbara dagvattenåtgärder i planområdet i enlighet med Dagvattenhandboken.

-Befintlig dagvattenledning (BTG 1200 mm) i Storängsgatan kan behöva flyttas pga. av exploateringen. Flytt av ledningar bekostas av exploatören.

Spillvatten - Kapacitetsberäkningar på ledningsnätet har inte gjorts men bör göras i kommunens ledningsnätsmodell.



Övrigt: Det är viktigt att exploatören tar kontakt med VA-avdelningens abonnentingenjörer i god tid i planeringsprocessen av parkeringshuset för att utreda behov av VA-anlutningar och krav på oljeavskiljare.

Park/natur/Brist på grönområden

Fortsatt kvarstår ett övergripande problem att ca 100 nya bostäder möjliggörs i en del av Växjö som har brist på tillgång till park och naturmiljöer. Förslaget påverkar möjligheten att nå det lokala miljömålet om att 95 % av Växjös invånare ska ha tillgång till 1 ha grönområde inom 300 m. Trycket ökar på omgivande befintliga grönytor och torgytor, lekplatsen på Drotsen, triangeln vid Storgatan, Domprostmossen etc. I och med denna detaljplan behöver skattemedel tillskjutas för att utveckla grönytorna och resurser till driften för att sköta dem med ett högre besöksstryck.

Biotopskyddade träd: Tidigare i planarbetet har det gjorts en bedömning att det finns trädrader som är biotopskyddade. Flera av dessa påverkas av planförslaget. En upplysning om biotopskydd på plankartan rekommenderas.

Kvartersmark: För att uppnå målet god bebyggd miljö behövs plats för utemiljö av god kvalitet för lek, vistelse och samvaro inom kvartersmark. Bl.a. grönska, sol/ skugga, god ljudmiljö och möjlighet till lek nämns som kvaliteter i planbeskrivningen och dessa bör säkerställas i det fortsatta arbetet.

Barnperspektiv: Den här detaljplanen kommer att genomföras efter 2020, det vill säga efter att FN:s Barnkonvention blivit lag. Hur uppfyller detaljplanen intentionerna i den nya lagen?

Kommentar:

Allmän platsmark - Trygghet i stadsmiljön är beroende av många faktorer. Bebyggelsens utformning kan vara en sak men ödslighet (för få människor som rör sig i stadsmiljön), dålig sikt/planskilda cykelvägar mm är minst lika viktiga att beakta. Gång och cykelväg längs med järnvägen har goda förutsättningar att bli väl trafikerad (när kopplingen västerut fullföljs) och därmed mer tryggt. Möte mellan bebyggelse och g/c-väg (och eventuella konflikter i dess möte) detaljstuderas och säkerställs i bygglov. Planområdets närområde har potential att bli mer attraktiv och integrerad stadsmiljö med övriga delar av staden där bl.a. fler allmänna ytor (gata/park/gång/cykel) kan skapas. Det finns inga hinder att så sker när omvandling runt om kring blir aktuell.

Trafik - Markreservat för allmän gång-/och cykeltrafik lämnas nu i detaljplanen, s.k. "x-område". Rättighet måste dock säkras med servitut via en förrättning. Kommunen ansvarar för ansökan hos KLM.

Lokalgatan har också breddats för att ge plats åt gång-/och cykeltrafik. Planbeskrivningen hänvisar nu också till kommunens "Dagvattenhandbok". Frågan kan bevakas under kommande bygglovsskedet då bl.a. tekniska förvaltningen är en samrådspart.

Skötsel av allmänna ytor: Tekniska nämnden skriver återigen i sitt yttrande att mer pengar behövs till skötsel av grönytor/parker/lekytor mm, både inom och utanför den aktuella detaljplanen. Finansiering av allmänna ytor är dock inte en fråga som regleras med detaljplan utan det är en intern kommunalfråga som beslutas politiskt.

Biotopskydd: Planbeskrivning kompletteras med info om att LS bör kontaktas om träd vid smalspåret behöver tas ned och ev. berörs av biotopskydd.



Kvartersmark: Utformning av utemiljön/innegårdar mm är frågor som hanteras i bygglovsskedet. Fler utredningar kan krävas (tex. dagsljusstudier, skuggpåverkan) för att säkerställa bra bostadslösningar.

Barnperspektiv: Barnens behov kan beaktas bl.a. vid utformningen av innegårdar. Att bebyggelse integreras bättre i den fysiska miljön (blandad användning, tydliga offentliga ytor mm) skapar förutsättningar till att fler människor kan röra sig under flera timmar/dygn (jämfört med idag) vilket skapar en tryggare miljö, även för barnen. Detaljplanen medger förutsättningar för fler sammanhängande cykelstråk, vilket också underlättar för barn att gå eller cykla mellan stadens olika delar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade att inte tillstyrka planförslaget i samrådsskedet. Nämndens synpunkter har till viss del beaktats men nämnden vidhåller nedanstående synpunkter avseende verksamhetsbuller. Nämnden gör också några tillägg eftersom ett nytt område för park har tillkommit samt en ny miljökonsekvensbeskrivningen och trafikbullerberäkningen. Det är inte visat att det går att skapa bra boendemiljöer och uteplatser avseende buller utifrån vad planbestämmelserna tillåter.

Synpunkt: Verksamhetsbuller

Verksamhetsbuller från intilliggande verksamhet har inte utretts. Nämnden vidhåller att bullersituationen bör utredas och bedömas eftersom det påverkar den totala bullerbelastningen vid fasad och uteplatser samt att de planerade bostädernas placering även kan komma att innebära begränsningar för verksamheterna. Ni har i samrådsredogörelsen svarat att; *"Vad det gäller närliggande verksamhetsmark, medges följande i gällande plan för den aktuella verksamheten: "Med J betecknat område får användas endast för industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad". Varken befintliga eller nya bostäder får störas av verksamheter som ligger i närheten."*

Planens genomförande innebär nya förutsättningar för verksamheten i och med att avstånd till närmaste bostad blir kortare och därmed ökar risken för störningar gentemot boende. Det kan medföra att verksamheten behöver anpassa sig och/eller vidta bullerdämpande åtgärder. Detta bör beaktas inför planläggning.

Tillägg: Trafikbuller, uteplatser och befintlig bebyggelse

Placering av uteplatser och utemiljöer samt åtgärder bör utredas vidare ur buller-synpunkt för att samtliga boende ska ha tillgång till uteplats till exempel egen eller gemensam balkong, altan eller liknande yta i anslutning till bostaden. Detaljplanen bör visa att det går att skapa uteplatser där riktvärdena klaras och det bör regleras i detaljplanen att uteplatser skall anordnas så att de klarar värdena. Riktvärdena för uteplats enligt trafikbullerförordningen är 50 dBA ekvivalent ljudnivå (medelvärde under dygnet) samt 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

En revidering av trafikbullerutredningen har genomförts 2020-01-04 där vägen till parkeringshuset inne i området är medtagen. Den tillagda trafiken medför att flera områden som tidigare klarade riktvärdena nu riskerar att inte hålla dessa. Bullerberäkningarna visar på att det är risk att den ekvivalenta nivån och/eller den maximala nivån inte klaras vid fasader och på mark på områdena där byggnad hus 1 och hus 3



är placerade, inklusive delar av innergården vid hus 3. Vid hus 2 innebär det även att den östra delen av huset får en större fasadyta, än i den tidigare utredningen, där riktvärdena överskrids.

Enligt utredningen har alternativ 2 mindre skärmning mellan järnvägen och bostäderna vilket generellt ger en sämre ljudmiljö på hela detaljplaneområdet jämfört med alternativ 1. För alternativ 2 beräknas maximala ljudnivåer upp till 90 dBA runt hus 3 och där bedöms det som olämpligt att vistas utomhus.

Konsekvenser ur bullersynpunkt på grund av trafikökningen för befintlig bebyggelse på de närliggande gatorna bör framgå och åtgärder för att förebygga störningar bör utredas. Trafiken på Storängsgatan och Askelövsgatan beräknas bli ca 4 gånger större än nuvarande trafikmängd vilket medför en betydlig försämring för de boende i de befintliga husen om inte åtgärder vidtas för att minska störningar.

Tillägg: Allmän parkmark

Det är positivt att ett område har avsatts för "PARK". Parken blir det enda allmänna grönområdet. I och med att parken kommer att iordningställas för en större användning och för att inte begränsa användningen för barn bedömer nämnden att området behöver undersökas med avseende på markföroreningar och vid behov åtgärdas.

Enligt ny text i planbeskrivningen är marken ett före detta järnvägsområde. I planbeskrivningen anges det också att miljö- och hälsoskyddskontoret gjorde följande bedömning vad gäller att iordningställa området som parkmark på en förfrågan från tekniska förvaltningen 2010: "Vi bedömer att med förslagna åtgärder är det acceptabelt att iordningställa området som parkmark, då utan lekplats och odlingar beroende på att föroreningshalten bitvis är över de generella riktvärdena för känslig markanvändning". Denna bedömning har aktualiserats enligt ovan utifrån ny kunskap och nya förhållanden.

Tillägg: Uppföljning

Planbeskrivningen bör kompletteras med en redovisning om hur uppföljning och övervakning ska utföras av beskrivna åtgärder för att förebygga störningar så att inte betydande miljöpåverkan uppstår, utifrån 6 kapitlet i miljöbalken om miljökonsekvensbeskrivningar. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är upprättad eftersom planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Att åtgärder vidtas och att resultatet blir som förväntat behöver följas upp av de i MKB:n och planbeskrivningen beskrivna förebyggande åtgärder.

Kommentar:

Verksamhetsbuller – Både nu gällande plan och den nya innebär att verksamheten ska anpassas till omgivningen. Om någon klagar på störningar från området ska ansvariga för verksamheten vidta åtgärder och anpassa sig till bl.a. bostäder i närområdet. "Området får användas för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad" lider regleringen för den aktuella verksamhetsmarken. Så, det är rätt som miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver - att bostädernas placering kan komma att innebära begränsningar för verksamheterna, och det är inget nytt, utan kravet har funnits länge. Det återstår att se om klagomål kommer. Då finns det stöd för miljö- och hälsoskyddsnämnden att ingripa.



Trafikbuller – bullerutredning har uppdaterats bl.a. med hänsyn till trafikbuller från den nya lokalgatan. Buller längs med Askelövsgatan har också beräknats utifrån skyltad hastighet dvs. 30 km/t istället för 50km/t som gjordes i tidigare bullerberäkning.

Planbestämmelse "b1" som reglerar byggnation med hänsyn till bullerstörningar från trafiken har utökats att gälla inom hela planområdet med bostadsanvändning. Utöver det förtydligas behov och krav som kan ställas i bygglovet på uteplatser i planbeskrivningen med nytt stycke (citater):

Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovsskedet för att kunna säkerställa förordningen om buller. Om de beräkningarna visar att bostadslägenheter inte kan ha egna balkonger/uteplatser pga. höga maxvärden då är det viktigt säkerställa, i sådana fall att det finns tillgång till gemensam, bullerskyddad uteplats i anslutning till bostaden

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar nedanstående synpunkter på granskningsförslaget för ny detaljplan för Växjö 10:35

Bebyggelse - Granskningsförslaget utformning av bebyggelse skiljer sig markant från samrådsförslaget. Det är positivt att förslaget föreslår bebyggelse med mindre antal våningar. Bebyggelsen kan dock med fördel anpassas ytterligare för att inordnas i befintlig bebyggelsekaraktär bestående av trädgårdsstad och friliggande villakvarter, samt för att ge möjlighet att skapa goda utemiljöer i anslutning till ny och befintlig bebyggelse. För att skapa ett bra beslutsunderlag så bör konsekvenser av förslaget maximala utnyttjande redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för exempelvis bebyggelsens påverkan på stadsbild och ljusförhållanden inom och utanför kvarteren.

Grönstruktur - Det är positivt att förslaget säkerställer en grönyta och att fler befintliga träd bevaras. Den täta exploateringen och bristen på grönområden inom 300 meter gör att det är viktigt att säkerställa bostadsgårdarnas storlek sett till antalet nya boende samt att innergården utformas med hög kvalitet vad gäller rekreativvärden.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att planförslaget har anpassats nu bättre till närmiljö, befintliga hus, järnväg och inte minst till en växande stadskärna, som behöver fler arbetsplatser, bostäder, parkering mm. Stadsutveckling inom den aktuella marken är en förlängning av Växjö city/stationsområdet med mer effektiv och blandad markanvändning, vilket är befogat i ett centralt läge som detta. I den här "mellanzonen" flätas nu stadsbebyggelse med den blandade trädgårdsstaden. Stadsdelarna växer ihop i en mer sammanhängande bebyggelsestruktur.

MKB har också uppdaterats med bl.a. redovisning av riksintressevärden för kulturmiljön och hur det aktuella planförslaget förhåller sig till dessa värden, stadsbild mm.

Bostadsgårdar är en fråga som kan beaktas och säkerställas i bygglovsskedet. Förordningen om buller och BBR reglerar om uteplatser/balkonger ska finnas hur de ska utföras. Ambitionen är att gå längre än förordningen föreskriver, vilket redovisas i planhandlingar hur man kan gå till väga (citater planbeskrivning):

Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovsskedet för att kunna säkerställa förordningen om buller. Om de beräkningarna visar att bostadslägenheter inte kan ha egna balkonger/uteplatser pga. höga maxvärden då är det viktigt i sådana



fall säkerställa, att det finns tillgång till gemensam, bullerskyddad uteplats i anslutning till bostaden.

Sammanfattningsvis anser stadsbyggnadskontoret att en rimlig anpassning och avvägning mellan allmänna och privata intressen, efter givna förutsättningar och det politiska uppdraget, är tagen i den aktuella detaljplanen.

Polisen

Polismyndigheten bedriver idag verksamhet i förhyrda lokaler i tre fastigheter i det aktuella området som ligger i anslutning till Sandgårdsgatan / Liedbergsgatan och Krukmakargatan/Askelövsgatan. Polisens pågående tillväxt och de kommande årens fortsatta satsningar på Polisen, medför att verksamheten i Växjö breddas och att personalresurserna utökas än mer och därmed finns ett växande behov av att skapa ytterligare lokalytor över tiden.

Med fler boende och 800 tillkommande parkeringsplatser anser Polismyndigheten att det finns en påtaglig risk att trafikflödet till och från området, på Krukmakargatan, kan bli alltför stort. Polismyndigheten anser det vara omöjligt att trafiken till och från aktuellt nybyggt område ska passera förbi polishuset på Krukmakaregatan. Detta är en viktig utryckningsväg och det är av stor vikt att polisen dygnet runt snabbt och säkert kan ta sig ut från polishusets garage vid larm och olycka.

Vid en markant ökning av trafik i området kommer Polismyndigheten tvingas ställa krav på en trafiklösning där polisens utfart på Krukmakaregatan fredas mot övrig trafik. Vad gäller möjlighet till insyn i polishusets lokaler så kan Polismyndigheten inte ha några synpunkter på att det byggs ett stort hus i närheten av polishuset. Flertalet polishus i Sverige är byggt på plats där det finns bebyggelse i närområdet. Den verksamhet som är skyddsvärd får polisen skydda genom skydd för fönster eller liknade.

Polismyndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och har inget övrigt att erinra.

Kommentar:

Tjänstepersoner från Växjö kommun (trafik/säkerhet/stadsbyggnadskontoret) har träffat representanter från polisen där trafiksituation, utryckningsvägar samt polisens behov nya lokaler har diskuterats.

Kommunen har tydliggjort att angöring till P-hus inte ska ske via Krukmakaregatan, som Polisen har efterfrågat (planbeskrivning har uppdaterats) samt hur man ska gå till väga för att säkerställa polisens behov av nya lokaler.

Länsstyrelsen i Kronobergs län

ÖVERGRIPANDE

Länsstyrelsen har 2019-03-19 lämnat samrådsyttrande i ärendet. Syftet är att skapa förutsättningar, dvs. byggrätt, så att parkeringshus samt bostäder med centrumändamål kan byggas inom en del av fastigheten Växjö 10:35. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

I samrådet lämnade Länsstyrelsen synpunkter på flera överprövningsgrundande frågor, såsom byggnationens ev. påverkan på riksintresset Växjö stad och riksintresset järnvägen, buller, farligt gods, förorenad mark och miljökvalitetsnormer för vatten (dagvattenhanteringen). Vi hade också synpunkter avseende de sociala



aspekterna både vad gäller tillgång till gröna miljöer och trafikföringens påverkan på omgivningen. Till granskningen har planförslaget ändrats väsentligt utifrån inkomna synpunkter. Bostäder och P-hus har separerats och byggrätten har reducerats både i utbredning och på höjden. Tidigare högsta byggnadshöjd på 20 våningar uppgår nu till högst 9 våningar inom del av området mot öster. Närmast den befintliga bostadsbebyggelsen i kv. Fabriken och Gnistan medges bebyggelsen till 4 våningar och därefter 4 - 6 våningar. Det ges också förutsättningar för att dela upp byggnation i olika huskroppar och utbyggnadsetapper. En mindre parkyta för allmänheten ersätter tidigare förslag om byggrätt för bostäder i 10 våningar. LS konstaterar att antalet tillkommande bostäder nu har minskats från ca 350 stycken i samrådet till ca 110 stycken. Planförslaget medger ca 950 p-platser för bilar och ca 300 cykelparkeringar, vilket är en ökning. Till granskningen har flera utredningar uppdaterats utifrån det omarbetade planförslaget. Ett stort antal skisser har tagits fram i ett särskilt dokument som lagts till handlingarna. Här synliggörs planområdet i illustrationer och sektioner. LS är positiv till att den föreslagna bebyggelsen nu är mer anpassad till omgivningen, bl.a. till Södra stationsområdet. Trots att planförslagets bebyggelse har sänkts betydligt saknar vi dock fortsatt kommunens redovisning av konsekvenserna på riksintresset Växjö stad. Detta behöver utredas och bedömas. Bebyggelsen uppfattas alltjämt som omfattande och med stor påverkan på stadsbilden. Bullerhanteringen behöver även ses över ytterligare.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

En MKB finns nu framtagen och uppdaterad efter det nya planförslaget där byggrätterna har minskat både vad gäller markutrymme och högsta höjd. Avgränsningen i MKB:n är koncentrerad till trafikbuller från järnväg- och vägtrafik, förorenad mark och risker från järnvägen. Vidare redovisas också konsekvenser i form av påverkan på luftkvalitet, vattenkvalitet, riksintresse för järnväg samt sociala aspekter. Skadeförebyggande åtgärder redovisas under respektive miljöaspekt i den mån sådana anses vara relevanta.

Länsstyrelsen är positiv till att en MKB har upprättats. Dock saknas konsekvenser för byggnationens ev. påverkan på riksintresset för kulturmiljö Växjö stad och stadsbilden. Detta är angeläget inför detaljplanens framtagande. Se vårt resonemang nedan.

KULTURHISTORISKA VÄRDEN OCH GOD BEBYGGD MILJÖ

Det aktuella planområdet ligger i anslutning till en kulturmiljö av riksintresse, Växjö stad [G27]. Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget trots revideringen där högsta byggnadshöjd begränsats från 20 våningar till 9 våningar mot järnvägen. helt saknar en redovisning av bebyggelsens påverkan på stadsbilden, volymer och samspel med den övriga staden m.m. Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår därför. Kommunen har inte heller redovisat hur de kulturhistoriska värden kopplat till gamla smalspåret påverkas av planförslaget.

I planhandlingen anges att det centrala läget kräver stor omsorg om bebyggelsens utformning. Några riktlinjer för utformning av ny bebyggelse ges dock inte i planhandlingen. Länsstyrelsen påtalar här vikten av att använda tydliga och ändamålsenliga planbestämmelser för att upprätthålla och reglera en god stadsutveckling.

KUMULATIVA EFFEKTER OCH GESTALTAD LIVSMILJÖ

Länsstyrelsen ser en tendens till en förändring av Växjö centrum vilket bidrar till att skapa en ny och annan karaktär än den som den befintliga bebyggelsen har.



Länsstyrelsen bedömer att kommunen, med koppling till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och de politiska målen för gestaltad livsmiljö, behöver ha en genomtänkt strategi för hur staden ska utvecklas och tillföras nya kvaliteter. Inom ramen för denna bör även riktlinjer tas fram kring god byggnadskultur och estetisk utformning. Kommunen bör även överväga att redovisa visionen för Växjö centrum utveckling i en revidering av den fördjupade översiktsplanen Bevara och förnya i Växjö centrum, antagen 1992.

MASSHANTERING - Länsstyrelsen saknar fortfarande uppgifter om vilka mängder massor som behöver schaktas bort. Med tanke på att underjordiska garage medges är detta särskilt angeläget.

PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT 11 KAP 10 § PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL)
RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 OCH 4 KAP MILJÖBALKEN (MB) Växjö stad [G 27].
Växjö kommun har i granskningshandlingen inte redovisat vilka konsekvenser planförslaget får på värdena i riksintresset för kulturmiljö Växjö stad [G 27]. Detta innebär att Länsstyrelsen inte kan bedöma om planförslaget kan innebära påtaglig skada på riksintresset. Länsstyrelsen lyfte i samrådsyttrande 2019-01-24 att ett riksintresses geografiska avgränsning inte är absolut och att riksintressets värden kan påverkas av förändringar i anslutning till riksintresset. Länsstyrelsen uppmanade Växjö kommun att tydligt redovisa planområdets närhet till och dess eventuella konsekvenser för riksintresset Växjö stad [G 27].

Kust-till kustbanan

Planområdet ligger i direkt anslutning till Kust-till kustbanan som är av riksintresse för kommunikation. Se synpunkter avseende planområdets närhet till järnvägen under rubrik Farligt gods.

MILJÖKVALITETSNORMER ENLIGT 5 KAP MILJÖBALKEN (MB)

Länsstyrelsen har inga synpunkter på redovisningen av miljö kvalitetsnormer. Det bör dock finnas en kommentar om att eventuell grundvattensänkning kan vara tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken, vilket vi upplyste om i samrådet. När det gäller val av grundläggningsmetod med avseende på grundvattennivåer hänvisar kommunen till vidare utredning. Då planen medger parkering och förråd under mark, P och (P) anser Länsstyrelsen att det är sent att utreda grundvattnet närmre först i bygglovsskedet. Detta med tanke på att tillståndprocessen för grundvattenbortledning kan ta lång tid.

HÄLSA OCH SÄKERHET, RISK FÖR OLYCKOR, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Farligt gods

Kust- till kustbanan utgör rekommenderad väg för transporter med farligt gods. Länsstyrelsen accepterade den tillhörande riskbedömningen i samrådet men efterfrågade ett förtydligande på plankartan.

Länsstyrelsen kan nu konstatera att de riskreducerande åtgärderna framgår av plankartan. Här finns bestämmelser om särskilda byggnadstekniska krav med hänvisning till planbeskrivningen/BYGGLOV. Möjligen kan det förtydligas vilka typer av krav det rör sig om. Enligt riskbedömningen kan det ur risksynpunkt vara möjligt att uppföra bostäder fram till 30 m från järnvägen, under förutsättning att riskreducerande åtgärder vidtas. Parkeringshus med förråd/teknikutrymmen på markplan bedöms vara möjligt 15 m från järnvägen.

Länsstyrelsen godtar redovisningen men vill uppmärksamma kommunen om att avståndet för bostäder (30 m) är precis på gränsen för vad som bör tillåtas. I



riskutredningen anges att bedömningen förutsätter "att nyttan med planerad exploatering anses vara mycket stor".

Länsstyrelsen är positiv till att bostäderna ovanpå parkeringshuset i väster tagits bort. Dock medges det fortfarande i östra delen såväl P, B och C 30 m från järnvägen.

Förorenad mark

Länsstyrelsen är positiv till att en planbestämmelse om att startbesked får ges under förutsättning att bl.a. marken har sanerats från föroreningar har införts på plankartan. I MKB:n redovisas de åtgärder de behöver göra för att sanera området till nivån KM (känslig markanvändning).

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats utifrån det omarbetade planförslaget. Här visas att gällande bullervärden ska kunna uppfyllas vid byggnation av bostäder.

En planbestämmelse b1 anger: Särskilda byggnadstekniska krav (se planbeskrivning BYGGLOV) med hänsyn till trafikbuller. Plankartan innehåller nu också en upplysande text om vad som gäller för uteplats i anslutning till byggnaden om en sådan ska ordnas. Länsstyrelsen konstaterar här liksom Trafikverket att ordet bör behöva bytas ut mot... skall inte överskrida 50 dBA ekv. samt 70 dBA max. ljudnivå.

I MKB:n anges att under förutsättning att rekommenderade skadeförebyggande åtgärder genomförs bedöms inte planförslagen få några nämnvärda konsekvenser avseende miljöaspekten trafikbuller. Kommunen redovisar här vilka åtgärder som kan göras för att få ner bullret inomhus men inte vilka åtgärder som kan göras utomhus.

Länsstyrelsen uppmärksammar detta särskilt då bullervärdet vid uteplats beräknas ligga så högt som 79 - 85 dBA (riktvärdet är 70 dBA). I MKB:n skriver kommunen vidare: "för att uppfylla riktvärde för uteplats kommer dock ytterligare bullerskyddande åtgärder behöva utredas inför byggnation".

Länsstyrelsen anser att det behöver tydliggöras redan i detaljplanen, och inte först vid byggskedet, att bullerriktvärdet kan klaras.

Länsstyrelsen anser fortsatt att kommunen i sina beräkningar ska utgå från prognosår 2040 för vägtrafikbullret. Eventuellt (troligen) är bullervärdet högre 2040 än det nu beräknade värdet för år 2030.

Trafikverket som har lämnat yttrande till planen har synpunkter på den till planen hörande bullerutredningen och hur kommunen tolkat denna. Trafikverket anser att beräkningarna är svårtolkade och konstaterar att bullerutredningen tagit höjd för en möjlig framtida dubbelspårsutbyggnad och för en viss ökning av godstrafiken på banan. Se Trafikverkets yttrande till kommunen i sin helhet.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att LS är positiv till att den föreslagna bebyggelsen nu är mer anpassad till omgivningen, bl.a. till Södra stationsområdet, hur kommunen har hanterat MKN, reglerat byggnation med hänsyn till farligt gods, krav på marksanering mm.

LS anser dock att kommunen ska redovisa bl.a. konsekvenser på riksintresset kulturmiljö i MKB som nu har uppdaterats med hänsyn till nya bullerberäkningar, kulturmiljö, riksintresse Växjö stad, stadsbild, masshantering, grundvatten mm

Planbeskrivning har också kompletterats med uppgifter om riksintresset för kulturmiljön, dess värden och hur förslaget förhåller sig till dem.

Järnvägens/**smalspåret**s sträckning (numera g/c väg) går delvis att avläsa i planområdets östra gräns. Smalspåret sträckning är dock avbruten vid flera tillfällen, bl.a. avklipp genom grannkvarteret Mejeriet. Sträckan över Sandgårdsgatan och Storgatan är borttagen helt, med hänsyn till den komplexa trafiksituationen som



råder i området och svårighet att säkerställa en säker övergång för oskyddade trafikanter.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att avsaknad av **riktlinjer kring estetisk utformning** hindrar att god arkitektur kan skapas. Planbeskrivningen kompletteras med rekommendationer från MKB ang. "skadeförebyggande åtgärder" med hänsyn till kulturmiljön.

Buller - Planhandlingar förtydligas mer i text och ytterligare reglerar bullerfrågan. Planbestämmelse som reglerar byggnation med hänsyn till buller "b1" har utökats att gälla all mark som avser bostadsbebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret kan dock inte självmant ändra i krav eller text i förordningen om buller så som länsstyrelsen och trafikverket önskar (citater): Länsstyrelsen konstaterat här liksom Trafikverket att ordet bör behöva bytas ut mot... skall inte överskrida 50 dBA ekv. samt 70 dBA max. ljudnivå).

Förordningen om buller (citater nedan):

Buller från spårtrafik och vägar

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och

2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

Kommunen kan verka för att bra boendemiljö ändå kan skapas (citater nedan från planbeskrivningen): "Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovsskedet för att kunna säkerställa förordningen om buller. Om de beräkningarna visar att bostadslägenheter inte kan ha egna balkonger/uteplatser pga. höga maxvärden då är det viktigt i sådana fall säkerställa, att det finns tillgång till gemensam, bullerskyddad uteplats i anslutning till bostaden".

Det är i en samverkan mellan detaljplan och bygglov som bra lägenhetslösningar, utemiljön ska skapas. Bullerutredningar under detaljplanskedet visar på var problem kan uppstå samt vilka krav ska ställas om bostäder byggs. När det är dags att bygga då detaljstuderas bostadslösningar med hänsyn till buller-/skuggpåverkan, tillgång till dagsljus mm.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av översända handlingar gällande ny detaljplan för Växjö 10:35 som gränsar till kust till Kustbanan centrala delarna av Växjö stad. Ganska stora förändringar är gjorda i planförslaget sedan samrådsskedet, bland annat har användningen för bostäder och P-hus separerats och bygggrätt och byggnadshöjd reducerats. Detta är förändringar som Trafikverket ser som positiva. De synpunkter som tidigare framförts av Trafikverket har i huvudsak beaktats i granskningsförslaget. Det är främst inom bullerområdet som Trafikverket har en del funderingar och där den gjorda bullerutredningen kan förefalla lite svårtolkad.

Beräkningsgrund

Bullerutredningen har utgått från en trafikvolym på 155 tåg per dygn. Trafikverkets basprognos anger 85 tåg för 2040 och dagens trafik är ca 90 tåg per årsmedeldygn.



Gällande godstågen har bullerutredningen antagit 5 tåg jämfört med basprognosens 2 tåg. Med detta sagt kan konstateras att bullerutredningen tagit höjd för en möjlig framtida dubbelspårutbyggnad och för en viss ökning av godstrafiken på banan, t ex genom att viss ny godstrafik kommit igång via Emmabodabanan mot hamnen i Karlskrona. Persontågen har i beräkningen schabloniserats till att enbart utgöras av X 61 som är relativt tysta tåg. I beräkningen borde en del andra tågtyper ingå såsom Öresundstågen (X31/32).

I bullerberäkningen för alternativ 1 ingår en som jag tolkar det en hög skärm mellan husen. Detaljplanen ger inga anvisningar eller krav om att en sådan skärm skall uppföras, snarare skall en allmän gata byggas här som får byggas över/under med P-utrymmen som i och för sig också skulle kunna utgöra bullerskärm, men där fri passage måste gälla för gatuplanet och som då också rimligen måste ge en stor öppning i bullerskärmen genom vilken bullret kan passera.

Bestämmelsen om buller vid uteplatser bör ges annan utformning. Om uteplats finns **skall** (ej bör som det står i planbestämmelsen) lägenheten ha tillgång till uteplats där buller från spårtrafik och vägar överskrider 50 dBA ekv samt 70 dBA max ljudnivå.

Även för huskroppen som benämns som hus 2 i bullerberäkningen så överstiger den maximala ljudnivå 70 dBA. Bestämmelsen b2 med krav på tung ytterväggs-konstruktion borde därför gälla även för denna huskropp.

Bilder som visar beräknade värden för omgivningsbuller ekvivalent- och maxvärden måste tydligare redovisas i planbeskrivningen för att sedan kunna utgöra grund för ev framtida bullerärende, klagomål etc. Detta görs lämpligen genom att ett antal kartbilder/illustrationsbilder klipps in från bullerutredningen.

Slutligen borde det i planen säkerställas att det avskärmande P-huset är på plats innan de bakomliggande nya bostäderna får tas i bruk, detta för att i möjligaste mån reducera bullerexponeringen mot bostadshusen.

Kommentar:

Bullerutredning har uppdaterats bl.a. med hänsyn till trafikbuller från den nya lokalgatan. Buller längs med Askelövsgatan har också beräknats utifrån skyltad hastighet dvs. 30 km/t istället för 50km/t som gjordes i tidigare bullerberäkning. Bullerskärm som trafikverket refererar till är från samrådsskedet. Sedan dess har både bebyggelse och bullerberäkningar ändrats (se antagande bullerutredning). Planhandlingar förtydligar och ytterligare reglerar bullerfrågan. Planbestämmelse som reglerar byggnation med hänsyn till buller "b1" har utökats att gälla all mark som avser bostadsbebyggelse. I övrigt se mer utförlig kommentar bl.a. angående buller till länsstyrelsen.

VEAB - Elnät: -I planhandling, både i text och plan framgår inte förutsättningarna för placering av transformatorstationen enligt tidigare översända kommentarer.

Kraft och Värme: Inga synpunkter. Wexnet: Inga synpunkter.

Kommentar:

Frågan är återkopplad till Veab med hänsyn till regleringen på plankartan (att transformatorstationer, ladd infrastruktur kan prövas även inom allmän platsmark).



PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

***Kommentar:** Placering av postlådor kan inte regleras i detaljplan med planbestämmelser utan är en av många andra frågor som kan hanteras i efterföljande skede.*

REVIDERING AV PLANFÖRSLAGET EFTER GRANSKNING

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankarta

- Planbestämmelse "b1" (särskilda byggnadstekniska krav med hänsyn till trafikbuller) ställs på alla bostadskvarter
- Markreservat för allmännyttiga ändamål utökas med "x-område", som avses för gång-/cykeltrafik
- Lokalgatan har breddats med 3 m för att kunna anlägga en g/c-väg

Planbeskrivning

- Texten angående buller har uppdaterats; nya underrubriker, som beskriver bl.a. bullerpåverkan, har lagts till
- Under rubriken BYGGLOV - **Innebörden av planbestämmelse "b1"** tydliggörs vikten av att skapa gemensam uteplats även om förordningen om buller inte kräver det. Riskerna finns att vissa delar av bostadsbebyggelsen inte kan ha enskilda balkonger pga. höga maxvärden och då är det viktigt att säkerställa, i sådana fall, att det finns tillgång till gemensam, bullerskyddad uteplats i anslutning till bostaden
- **Ny rubrik och text om Riksintresse kulturmiljö** har lagts in i planbeskrivningen
- Kompletterande uppgifter har lagts under rubriker: **Dagvatten** (om dagvattenhandbok); **Trafik** (ny karta som tydliggör angöring för biltrafiken och cykeltrafiken till planområdet)

Efter granskningen har även ett antal mindre redaktionella justeringar gjorts i planbeskrivningen och på plankartan.



Revidering av plankartan samt kompletteringar av texten i planbeskrivningen förtydligar planens genomförande och dess konsekvenser och ändrar inte planförslaget i den meningen eller omfattningen att en ny granskning krävs enligt 5 kap PBL§ 5:25

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

Det finns kvarstående synpunkter från detaljplanesamråd (utöver sakägare som yttrat sig under granskningstiden) som ger rätt att överklaga ett beslut om planens antagande:

- Boende i Brf. Lönner och Brf Mejeriet
- Boende längs med Askelövsgatan och Storängsgatan

BESLUTSUNDERLAG

Planbeskrivning daterad 2019-11-18; reviderad 2020 03 03
Behovsbedömning daterad 2019-11-18; reviderad 2020 03 03
Plankarta daterad 2019-11-18; reviderad 2020 03 03
MKB uppdaterad 2020 02 13
Utlåtande daterat 2020 03 03
Inkomna synpunkter efter granskningen

BESLUTET SKICKAS TILL

Sökande
Sakägare med erinran
Länsstyrelsen i Kronobergs län

Djana Micanovic
Planchef

Henrik Johansson
Stadsbyggnadschef