

Detaljplan för del av Åsen 1:2 m.fl. etapp 2

Övre Mariebo/Åsen, Jönköpings kommun

Samrådsredgörelse

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Åsen 1:2 m. fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 29 maj - 30 augusti 2019. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum den 12 juni 2019 i sessionssalen, Juneporten. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter inkommit. Nedan finns förteckning av inkomna yttranden.

1. E.ON	2019-05-29, ingen erinran
2. Polismyndigheten	2019-06-11,ingen erinran.
3. Vattenfall Eldistribution AB	2019-06-11, ingen erinran
4. June Avfall & Miljö	2019-06-14
5. Jönköpings Länstrafik	2019-06-20
6. Lantmäterimyndigheten	2019-09-17
7. Brf Orgeln	2019-08-08
8. Cykelfrämjandet	2019-08-08
9. [REDACTED]	2019-08-10
10. [REDACTED]	2019-08-14
11. [REDACTED]	2019-08-15
12. [REDACTED]	2019-08-21
13. Mariebo IK	2019-08-21
14. Tekniska nämnden	2019-08-22
15. Länsstyrelsen	2019-08-23
16. [REDACTED]	2019-08-24
17. [REDACTED]	2019-08-27
18. [REDACTED]	2019-08-27
19. Trafikverket	2019-08-28
20. [REDACTED]	2019-08-28
21. Aldrenämnden	2019-08-28
22. Socialnämnden	2019-08-29
23. Funktionsrätt Jönköpings Kommun	2019-08-29
24. [REDACTED]	2019-08-29
25. [REDACTED]	2019-08-30
26. Samlingsyttrande	2019-08-30
[REDACTED]	
[REDACTED]	
27. Odalmannens samfällighetsförening	2019-08-30
28. [REDACTED]	2019-08-30
29. Samlingsyttrande	2019-08-30
[REDACTED]	

30. Samlingsyttrande

2019-08-30



31. Naturskyddsföreningen i Jönköping

2019-08-30

32.

2019-08-30

33.

2019-08-30

34.

2019-08-30

35. Kultur och fritidsnämnden

2020-09-06

Fått förlängd svarstid.

Etappindelning

Illustration etappindelning

Teckenförklaring

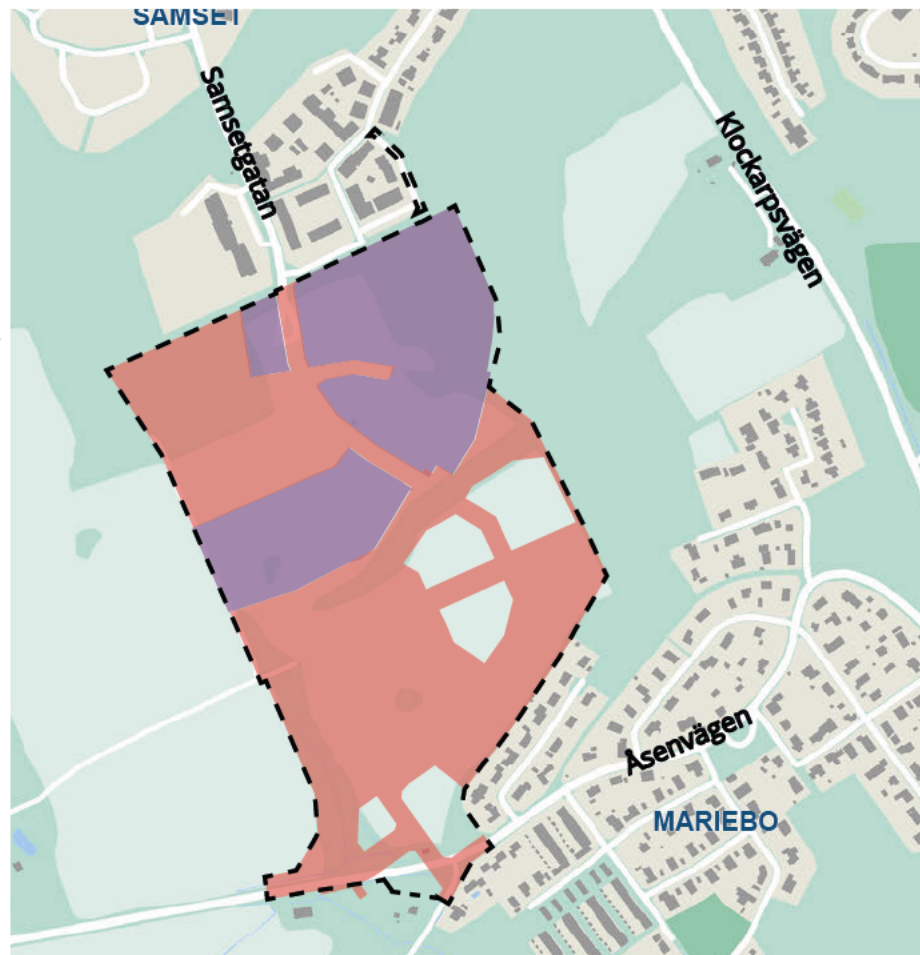
--- Planområde samråd



Planområde etapp 1



Planområde etapp 2



Efter samrådet har detaljplanen delats upp i flera etapper, varav denna handling hör till etapp 2. Planområdet för etapp 1 och 2 illustreras ovan. Etapp 1 antogs av stadsbyggnadsnämnden 2020-12-17 och fick laga kraft 1 mars 2021.

Detaljplanen för etapp 2 omfattar tio bostadskvarter, lokalgator och viss naturmark. Inom etapp 2 tillåts olika typer av bostäder; flerbostadshus,

rad-, par- och kedjehus samt friliggande enbostadshus.

Kvarvarande kvarter kommer hanteras i senare etapper, för de kommer såväl byggnadsvolymer som höjdsättning att studeras vidare i samband med det fortsatta arbetet med de etapperna. Generella avvägningar kring bebyggelsestruktur och byggnadsvolymer i området som helhet berörs dock på översiktlig nivå i såväl planbeskrivningen som samrådsredogörelsen.

Synpunkter som berör kvarter och gator som inte inkluderas i etapp 2 kommer inte att besvaras i denna samrådsredogörelse utan besvaras i kommande samrådsredogörelser där de kvarteren inkluderas. Vid synpunkter som berör kvarter och gator som ingick i etapp 1 hänvisas till planhandlingarna inklusive samrådsredogörelse och granskningsutlåtande för etapp 1 där dessa frågor hanterats.

Gemensamma svar

Ianspråktagande av jordbruksmark

I planbeskrivningen finns en utförlig beskrivning av kommunens resonemang kring ianspråktagandet av jordbruksmark. Resonemanget bygger på att brukningsvärd jordbruksmark enbart får tas i anspråk om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Jordbruksmarken som omfattas av samråds- och granskningsförslaget är brukningsvärd och är av intresse för bland annat Jönköpingsfälttrikt klubb och har flera andra värden. Dessa värden får vid ett ianspråktagande vägas mot de väsentliga samhällsintressen som kan tillgodoses inom området och de nyttorna som uppstår vid exploatering av området enligt samråds- och granskningsförslaget. Kommunen gör, som det beskrivs i planbeskrivningen i avsnittet Jordbruksmark, bedömningen att exploateringen av bostäder, skola och vård- och omsorgsboende i det läge som Åsen innebär är ett väsentligt samhällsintresse. Det är också positivt att exploateringen innebär en sammanlänkning av olika stadsdelar (Samset och Mariebo).

De bostäder och verksamheter som inryms inom samrådsförslaget bedöms inte kunna lokaliseras på annan plats i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur, med goda förutsättningar för bra kollektivtrafik, närhet till arbetsplatser och centrum och samtidigt vara ett bra läge för omfördelningar inom barnomsorgen. Alternativa utformningar av planområdet som skulle medföra att mer jordbruksmark eventuellt skulle kunna sparas bedöms medföra stora negativa konsekvenser för naturvärden och även medföra svårigheter att skapa en tillgänglig stadsdel till en rimlig kostnad.

Möjligheterna att bruka den jordbruksmark som är belägen mellan

planområdets västra gräns och Åsens gård bedöms som goda och beskrivs i granskningshandlingarna under avsnittet Jordbruksmark.

Bebyggelsestruktur och byggnadsvolymer

Placering och struktur av området har studerats utförligt i samband med framtagandet av samrådshandlingarna och fler alternativa dragningar för Samsetgatan har prövats. För att möjliggöra byggnation på båda sidor om gatan och uppnå en stadsmässigare karaktär har gatan flyttats österut. I samband med att flera alternativa dragningar av Samsetgatan studerades också möjliga lokaliseringar av de kommunala verksamheterna och bostäderna inom området. Strukturen från samrådsförslaget valdes eftersom den bedömdes ha bäst förutsättningar för att rymma de kommunala verksamheter som planeras inom området såväl som bostäder. Bebyggelsestrukturen har också anpassats efter befintliga diken och vissa naturvärden och skyddsvärda träd för att bevara dessa och hantera dagvattnet på ett bra sätt. Struktur och placering av verksamheter och bostäder har därför inte omprövas till granskning.

Exploateringsgraden för området som helhet har anpassats för att få till en tillräckligt hög exploatering för att kunna motivera ianspråktagande av jordbruksmarken och samtidigt vara rimligt för att bära de kostnader planen medför. Exploateringsgraden för området har anpassats till den karaktär som man vill skapa inom området där Samsetgatan ska upplevas som en småskalig stadsgata. Förutsättningar för det bedöms finnas genom att mindre flerbostadshus med möjligt att kunna etablera centrumverksamhet i bottenvåningen föreslås utmed gatan. Det är dock önskvärt med en blandning av olika bostadstyper inom området varför även friliggande enbostadshus, par-, rad- och kedjehus tillåts inom området enligt samråds- och granskningsförslaget.

Flerbostadshusen utmed Samsetgatan får också en avskärmande och bullerdämpande funktion för såväl befintlig bebyggelse samt för den lägre bebyggelse som föreslås bakom flerbostadshusen i de norra delarna av området. Bebyggelsetypen flerbostadshus bedöms också underlätta möjligheterna för att skapa skyddade gårdsmiljöer. Flerbostadshus prioriteras utmed Samsetgatan för att skapa en viss stadsmässig karaktär på gatan, där bland annat Torpa varit en inspiration.

Byggnadsvolymer och byggnadshöjder

Byggnadsvolymen och byggnadshöjden i samrådsförslaget har valts utifrån ambitionen att skapa en upplevelse av Samsetgatan som en stadsgata med småskalig karaktär. Eftersom planförslaget innebär att jordbruksmark ianspråktagas eftersträvas en exploateringsgrad som innebär ett effektivt markutnyttjande och samtidigt anpassning i skala till närliggande bebyggelse. Flerbostadshus innebär i regel ett effektivt markutnyttjande då fler personer kan bo på samma yta. Av hänsyn till befintliga bostäder är den högsta tillåtna byggnadshöjden för de områden som angränsar till befintlig villabebyggelse lägre än för övriga områden för flerbostadshus utmed Samsetgatan. Bebyggelsen kring torget som de inkommit synpunkter kring höjden på ingår inte i etapp 2 och de synpunkterna lämnas därför okommenterade och får utredas vidare i

kommande etapper.

Trafik

Åtgärder för att minska trafiken på Åsensvägen

Korsningen mellan Åsensvägen och Samsetgatan ska enligt etapp 1 utformas som en trevägskorsning. En trevägskorsning bedöms inte reducera trafikmängderna men trafikanter måste göra ett medvetet vägval baserat på målpunkt. Genom att utforma korsningen som en trevägskorsning tillsammans med andra åtgärder i gaturummet är kommunens ambition att styra trafiken till andra och mer lämpade vägar.

Kommunen är delaktig i Trafikverkets arbete med att ta fram en vägplan för väg 195. I det arbetet planeras för två trafikplatser, en vid Åsens gård och en vid Klockarpsvägen. Genom att anslutningen till Klockarpsvägen planeras att byggas om ökar kommunens möjlighet att få trafik att ta den vägen istället för Åsensvägen, vilket är kommunens viljeinriktning.

Kommunen har också möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reglera hastighet, förbjuda genomfartstrafik och vissa trafikslag i området som exempelvis regionbussar som inte har hållplatser längs vägen. Att upprätta lokala trafikföreskrifter sker fristående från detaljplanarbetet och kan förändras över tid utifrån förutsättningar och behov på platsen.

Trafiksäkerhet och detaljutformning

En detaljplan får inte göras mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med planläggningen. För gator med passager, avsmalningar, övergångsställen och liknande bedöms det varken lämpligt eller möjligt att styra exakt placering eller detaljutformning i detta skede. Om detaljutformningen skulle styras skulle det i ett senare skede kunna försvåra möjligheterna att ändra och förbättra utformningen om behov uppstår. Detaljutformning av passager, avsmalningar, övergångsställen och övriga trafiksäkerhetsåtgärder i gaturummet styrs därför inte i detaljplanen utan sker vid projektering och utförande.

Utfarter mot Åsensvägen

Befintliga utfarter ligger utanför nuvarande planförslag. Utfarter likt de befintliga bostäderna på Åsensvägen finns i de flesta stadsdelarna i kommunen. Det kan vara svårt att ta sig ut under vissa tider och speciellt då morgon och kväll. Kommunen skulle kunna förbuda vissa trafikslag samt genom fysiska åtgärder försöka få ner hastigheten för att underlätta utfart. Frågan är inte möjlig att reglera i detaljplan och får utredas vidare av Utveckling och Trafik.

Trafikbuller

En trafikbullerutredning har genomförts mellan samråd och granskning. Se bilaga trafikbullerutredning daterad 2020-04-02. Utredningen redovisar såväl bullernivåer för planerad bebyggelse samt för befintlig bebyggelse. Konsekvenserna för såväl planerad som befintlig bebyggelse beskrivs i planbeskrivningen under planens konsekvenser.

Bullersituationen för befintliga bostäder utanför planområdet utmed

Åsensvägen påverkas negativt av planförslaget då det innebär en ökad trafik på Åsensvägen. Enligt trafikbullerutredningens beräknade nollalternativ kommer ljudnivåerna för fastigheterna utmed Åsensvägen uppgå till cirka 57-61 dBA ekvivalent ljudnivå och 72-79 dBA maximal ljudnivå vid fasad år 2030. Enligt genomförda beräkningar kommer trafikflödena fördubblas vid utbyggnad av området på Åsen samt närliggande industriområdets utbyggnad. Denna ökning av trafikmängd innebär en negativ konsekvens för befintliga bostäder utmed Åsensvägen som generellt kommer att få en ökning med ca 3-4 dBA vid fasad.

Att sänka ljudnivåerna vid befintliga bostäders fasad utmed Åsensvägen är svårt. Det är inte möjligt att till exempel anlägga en bullerskärm med god effekt, då denna behöver vara heltäckande längs fastighetsgränserna mot vägen. Eftersom de flesta fastigheter mot Åsensvägen har sina utfarter mot just Åsensvägen blir det avbrott i skärmen, alternativt portar, vilka negativt påverkar skärmarnas bullerdämpande effekt. Att sänka hastigheter är ett annat sätt att minska buller och den hastighetssänkning som redan gjorts från 50 km/h till 40 km/h har påverkat den befintliga ljudmiljön i positiv riktning. Att sänka hastigheten ännu mer kommer dock inte att ge några större effekter, då motorljudet dominerar ljudbilden i hastigheter lägre än ca 30 km/h. Det är ljudet mellan däck och väg som ändras med hastighet.

Åtgärder för att reducera bullernivåerna inomhus skulle kunna genomföras genom kommunens åtgärdsprogram mot omgivningsbuller och det bullerskyddsbidrag alla fastighetsägare kan ansöka om. För att vara berättigad till bidrag ska ljudnivån vid fasad vara 7 minst 65 dBA ekvivalent ljudnivå eller 75 dBA maximal ljudnivå vid tillfället för ansökan. Detta innebär att det inte är möjligt att söka bullerskyddsbidrag för en framtida bullersituation. Se mer på kommunens hemsida, sökord: bullerskyddsbidrag

Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer. De som inte haft någon erinran redovisas inte nedan.

4. June Avfall & Miljö AB

June Avfall och Miljö lämnar följande synpunkter på samrådshandlingarna av detaljplanen för del av fastigheten Åsen 1:2 mfl i Jönköpings kommun:

I detaljplanen nämns under avsnittet Avfall ”Kommunen rekommenderar att tillgång till samtliga åtta fraktioner finns inom fastigheten”. June Avfall & Miljö vill påminna om att detta inom en snar framtid kommer att vara ett lagkrav (se avsnittet om nya förordningar om producentansvar nedan). Texten i detaljplanen bör därför ändras så att det framgår att sortering av samtliga fraktioner ska vara möjligt fastighetsnära.

Eftersom detaljplaneområdet är stort och komplext med flera boendeformer, skola, förskola och kommersiell verksamhet bör olika typer av gemensamhetslösningar för avfallshanteringen övervägas. Detta för att minska antalet transporter och för att undvika tung trafik inom området.

Under projekteringsfasen är det av största vikt att byggherrarna har en tät dialog med June Avfall och Miljö kring en lämplig lösning för avfallshanteringen i området.

Nya förordningar om producentansvar

Den 28 juni 2018 beslutade regeringen om ett förtydligat producentansvar för insamling av förpackningar och returpapper från bostadsfastighet. De nya regelverken som trädde i kraft 1 januari 2019 innebär att borttransport av hushållens förpackningsavfall som huvudregel ska ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten. Bestämmelserna införs i två steg. Från och med utgången av 2020 ska 60 procent av alla bostadsfastigheter erbjudas fastighetsnära insamling av förpackningar och returpapper och från och med den 1 april 2025 ska insamling ske från alla bostadsfastigheter som inte avböjt borttransport. Fastighetsinnehavaren får avböja borttransport endast om en sådan transport är olämplig med hänsyn till fastighetens utformning eller belägenhet, trafiksäkerheten eller andra omständigheter. Enligt Naturvårdsverket ska möjligheten att avböja borttransport att hanteras mycket restriktivt. Platsbrist i detaljplaneområdet kommer exempelvis inte att vara ett giltigt skäl att avböja borttransport. Det är därför mycket viktigt att i detaljplaner säkerställa att det finns tillräckligt stor plats för avfallsutrymmen både för insamling av hushållsavfall och förpackningar samt returpapper.

Kommentar

Exakt läge för sophantering styrs inte i detaljplanen även om den ska ta särskild hänsyn till att det är möjligt att anordna en bra avfallshantering. Utrymme för att anordna en lämplig lösning bedöms finnas inom detaljplanen. Detaljplanen kan inte tvinga till gemensamma lösningar för hantering av avfall. Detaljplanen skulle kunna anvisa områden som är reserverade för gemensamanläggning för avfallshantering, men en gemensamhetsanläggning för avfallshantering kan bildas ändå om intresse finns. Det är därför inget som kommunen kan säkerställa i detaljplanen. Hur avfallshantering slutligen kommer placeras, utformas och hanteras redovisas i bygglovsskedet.

5. Jönköpings länstrafik

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna och är positiva till utbyggnadsområdet Samset-Åsen.

Vi önskar en dialog som vi efterfrågat i tidigare lämnad synpunkt vid samråd där vi gemensamt tittar på förutsättningar för områdets kollektivtrafik i den helhet som denna detaljplan är en del av. Det kan handla om relationen till våra förutsättningar och ett förväntat resandemönster i planområdet. Eventuellt kan det finnas behov av att

titta på vändplatsmöjligheter på området.

Vi vill titta närmare på vissa av hållplatsplaceringarna som verkar ligga med väl korta avstånd till varandra och väga in helheten men bl.a. dagens hållplats Vittra Samset om vilket behov av nya lägen som finns samt placering av dem. Även hur angöring sker på dem behöver beaktas så den planeras i en rak riktning för att skapa goda på och avstigningsmöjligheter.

Andra frågor som vi önskar i en dialog kan handla om utformning av gatan som avgör framkomligheten om man ser att den kan komma att påverkas negativt.

Kommentar

Synpunkten berör Samsetgatan, Esplanaden och Åsensvägen vilka är planlagda i etapp 1. Synpunkten har besvarats i detaljplanen för etapp 1.

6. Lantmäterimyndigheten

Rubricerad detaljplan har översänts till lantmäterimyndigheten för samråd enligt plan- och bygglagen 5 kap. 11§.

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att planen för del av Åsen 1:2 m.fl. har fått laga kraft är att med stöd av detaljplanen genomföra fastighetsbildningen i form av avstyckning och fastighetsreglering av kvartersmark för att bilda föreslagna tomtplatser.

Vid genomgång av samrådshandlingar (daterade 2019-05-08) har nedanstående noterats.

- Planområdet är stort och innehåller många olika markanvändningar. En genomförandetid på 5 år kanske inte är tillräcklig med hänsyn till att olika markanvisningar ska göras och övrig bebyggelse som planeras.
- Planbeskrivningen säger att tanken är att utfarter mot Samsetgatan inte ska anordnas förutom i undantagsfall. Om inte utfartsförbud läggs in mellan kvartersmark och allmän plats, gata, så finns ingen möjlighet att reglera att utfarter till Samsetgatan inte anläggs.
- Några av de utlagda områdena för tekniska anläggningar saknar tillgång till allmän plats. Vid genomförande av dessa områden med fastighetsbildning kan tillgång till områdena bli svår att lösa om byggrätter på den angränsande kvartersmarken utnyttjas fullt.
- Som ett underlag till plankartan redovisas delar av grundkartan. Den ledningsrätt som enligt planbeskrivningen berörs av att området planläggs bör redovisas som en del av grundkartan. För att förstå och tydliggöra grundkartans olika symboler bör en teckenförklaring till grundkartan redovisas på planhandlingen.

Användningsbestämmelser

- Delar av planen innehåller mark som kan vara kvartersmark för både enskilt och allmänt bebyggande, exempelvis markanvändningen R där det planeras för två idrottsanläggningar, en som ska uppföras av en idrottsförening. För kvartersmark som är både för enskilt och allmänt bebyggande finns inlösen- rätt/skyldighet för kommunen så länge bygglov inte sökts för ett av ändamålen. Det bör framgå i beskrivning av genomförandet ifall kommunen i avtal har tänkt att reglera att en allmän och en enskild idrottsanläggning byggs.
- Mark som kan användas för både enskilt och allmän bebyggande finns även kombinerat med enbart enskilt, exempelvis markanvändningarna DBC. Om kommunen säljer marken för enskilt bebyggande och bygglov inte söks kan även här inlösenskyldigheten slå in.
- Markanvändningen R, besöksanläggning, bör i plankarta och bestämmelser preciseras med indexsiffra.

Egenskapsbestämmelser

Placeringsbestämmelser

- p1: säger att byggnad ska placeras i förgårdslinje. Benämningen förgårdslinje kan i samband med genomförande blir svår att tolka. Om det med förgårdslinje menas egenskapsgränsen mellan byggbar mark och mark som inte får bebyggas bör planbestämmelsen i stället hänvisa till egenskapsgränsen. Om det med förgårdslinje menas en ytterligare linje vid sidan av den mark som är punktprickad så bör det förtydligas vilken linje som förgårdslinje är.
- p2:
 - Bestämmelsen säger att byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot gata. Vill möjlighet för underjordiska garage tillåtas så kanske bestämmelsen bör förtydligas med byggnad ovan mark. Då bestämmelsen hänvisar till fastighetsgräns medför den att all byggnation som sker inom egenskapsområdet måste ha kontakt med fastighetsgränsen till den allmänna platsen, gata. Detta medför att det kan bli tolkningssvårigheter kring om byggnad även får placeras inom byggrätten om den inte placeras i fastighetsgräns mot gata.
 - Då bestämmelsen endast undantar entrépartier från kravet på kontakt med fastighetsgräns mot gata så kan konsekvensen bli att enskilda anläggningar som är nödvändiga för byggnadens funktion, exempelvis dräneringsanordningar, måste anläggas inom allmän plats.

Bestämmelse om exploateringsgrad

- e1: I planbestämmelsen står inte angivet om största byggnadsarea är i förhållande till fastighet eller egenskapsområdet. Om det ska vara i förhållande till fastighet, som det står i planbeskrivningen, ska det läggas till i planbestämmelsen. Om det ska gälla inom

egenskapsområdet kan det vara tydligt att lägga till att det gäller inom egenskapsområdet i planbestämmelsen.

- e2 samma resonemang som vid e1.

Övriga egenskapsbestämmelser

- Om tanken är att tillåten takvinkeln ska vara högst 38° men att mindre vinklar tillåts så måste bestämmelsen beskrivas i intervall, exempelvis 0°-38°. Planbestämmelsens nuvarande utformning tillåter enbart takvinklar med 38°.
- f6: om syftet med bestämmelsen är att entréer ska placeras mot Samsetgatan, bör bestämmelsen då finnas inom den kvartersmark som inte angränsar i direkt anslutning till Samsetgatan?
- Bestämmelse om att mark endast får bebyggas med komplementbyggnad kan medföra att underjordiska garage inte kan anordnas. Bestämmelsen bör kompletteras med ett undantag för byggnader under mark om möjligheten till underjordiska garage önskas inom dessa områden.

Kommentar

Generella synpunkter

Detaljplanen har etappindelats till granskning och planområdet för etapp 2 är mindre än det totala planområdet var i samrådsförslaget. Ambitionen är att delar av området ska markanvisas mellan samråd och granskning så att byggstart kan ske snart efter att detaljplanen fått laga kraft. Genomförandetiden ändras därför inte.

Det bedöms inte lämpligt att reglera utfartsförbud i detaljplanen, då det i dagsläget är osäker hur många utfarter från respektive kvarter som kommer behövas. Detaljplanen uttrycker dock ambitionen gällande utfarter som ska eftersträvas vid kommande markanvisningar av marken inom planområdet. En del utfarter mot Samsetgatan bedöms vara lämpligt för att uppnå en rationell struktur, utfarter kan också bidra till att bryta upp gaturummet och en småskaligare känsla. Det får dock inte bli för många utfarter mot Samsetgatan då det skapar onödiga konfliktsituationer med fotgängare och cyklister varför utfarter bör samordnas och anordnas från angränsande gator i den mån det är möjligt.

Områdena för tekniska anläggningar har justerats så att de har tillgång till allmän plats, gata och/eller gång- och cykel.

Gällande grundkartan redovisas teckenförklaringen på den separat bilagda grundkartan.

Användningsbestämmelser

Synpunkterna berör användningar som inte finns i etapp 2 utan enbart i etapp 1. Synpunkten har besvarats i detaljplanen för etapp 1.

Egenskapsbestämmelser

Placeringsbestämmelser

Bestämmelsen p1 har justerats. Bestämmelsen p2 har delvis justerats avseende underjordiska garage. Skrivningen om att byggrätt ska placeras i fastighetsgräns mot gata kvarstår eftersom syftet med bestämmelsen är att en viss struktur ska uppnås. Möjlighet att uppföra eventuella komplementbyggnader inne i kvarteren trots formuleringen finns i alla kvarter. I bestämmelsen p2 förtydligas att entrépartier och underjordiska garage är undantagna. I planbeskrivningen förtydligas att enskilda anläggningar nödvändiga för byggnadens funktion, till exempel stuprör och dräneringsledningar ska förläggas inom byggrätten och inte förläggas över eller under allmänplatsmark.

Bestämmelser om exploateringsgrad

Bestämmelse e1 och e2 fanns enbart på områden som ingick i etapp 1. Synpunkten har besvarats i detaljplanen för etapp 1.

Övriga egenskapsbestämmelser

Beteckningen för största takvinkel gäller tillsammans med bestämmelsen av vilken det tydligt framgår att det är den största takvinkeln som regleras.

Det förtydligas att bestämmelsen f6(f5 i granskningshandlingen) gäller mot gata generellt för att skapa ett samspel mellan byggnaderna som kantar gatan och gaturummet.

Det förtydligas att underjordiskt garage får uppföras och sammanbyggas med huvudbyggnad inom område för korsmark.

7. Brf Orgeln

Jag skriver till er som representant för styrelsen i Brf Orgeln.

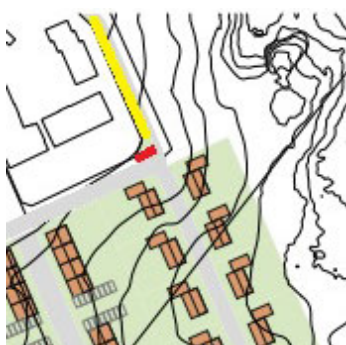
Från vår sida har vi bara ett ärende med detaljplanen.

Det är av yttersta vikt för oss att den väg som vi har på östra sidan av Orgeln, som går mellan skogen och våra radhus, INTE ansluts till den planerade gatan söderut. Enl förslaget på detaljplan finns önskan om en cykelväg längs den sträckningen, vilket så klart kan vara ok, men vi vill inte ha ytterligare genomfartstrafik av bilar på denna gata.

Se gul väg på bifogad karta. Vi vill inte att den anslut söderut till nya bostadsområdet, för att få så lite trafik som möjligt inom fastigheten. Vi har redan i dagsläget problem med genomfartstrafik i hög hastighet på gul väg.

Kommentar

Synpunkten bemöts inte i denna samrådshandling då berört område inte är inkluderat i etapp 2.



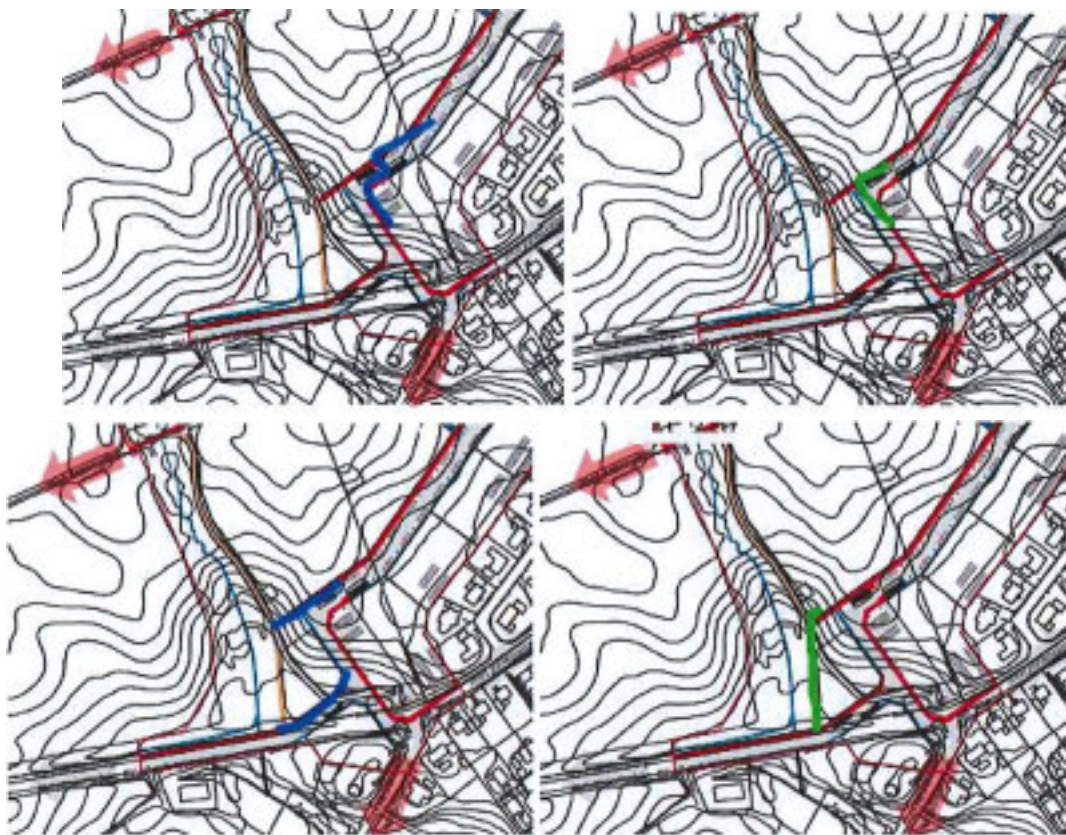
8. Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen, har tittat på förslaget till detaljplan för del av Åsen 1 :2 m.fl. som kungjordes 2019-05-08 och ber att få lämna följande synpunkter.

Matigt stycke om gång och cykel

På sidan 9 beskrivs gång och cykeltrafiken utförligt vilket är positivt. Tyvärr matchar inte kartan på sidan 8 texterna, detta bör rättas till. Några exempel:

- ”I norr ansluter gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelväg som leder vidare mot Samset eller Dalvik.” Denna befintliga gång och cykelväg är inte utritad på kartan
- ”Utöver Samsetgatan finns det ytterligare en gata inom planområdet som har en separat gångväg och det är gatan som löper ut från Sagogatan i norr, korsar Samsetgatan och fortsätter söder om äldreboendet.” Denna gång och cykel väg är inte inritad i kartan.
- ”eller österifrån via en föreslagen koppling genom Klockarpsskogen.” Denna föreslagna koppling är inte inritad på kartan.
- Man beskriver även att korsningar bör utformas trafiksäkert men förklarar inte vad detta innebär. Kommunen har arbetat fram ett cykelprogram där utformningskrav på korsningar beskrivs en referens till cykelprogrammet bör infogas i stycket.
- Trafikkartan på sidan 8 innehåller även ett antal konstigheter och dåliga cykellösningar som inte beskrivs i texten.



1. 3 st 90 graders svängar istället för en. De svarta "plupparna" på kartan beskrivs inte men jag antar att de är busshållplats. Genom att flytta dessa några meter kan 2 st 90 graders svängar elimineras och framkomligheten öka. Vänstra bilden, original lösning. Högra bilden, föreslagen lösning
2. Gång- och cykelvägar som slutar in tomma intet (blåa streck). Gör man om en del av gångvägen i natmark till en gång och cykelväg så hänger gång och cykelvägnätet ihop och blir genare. Vänstra bilden, original lösning. Högra bilden, föreslagen lösning.

Dessa konstigheter bör ses över och planeras om. Vi konstaterar även att det är lite underligt att det alltid är gång och cykelvägar som drabbas av dessa "konstigheter". Vi har ännu inte stött på en detaljplan där motortrafiken drabbats av dem.

Parkering

På sidan 10 beskrivs hur parkering ska lösas, tyvärr har författarna glömt allt vad cykelparkering heter. Detta stycke behöver arbetas om så att cykelparkeringar inkluderas och referenser till dokumentet "Parkeringstal för Jönköpings kommun" och cykelprogrammet bör läggas till.

Avsaknad av genhetskvotesanalys och restidskvotesanalys

Vi konstaterar att ytterligare ett stort bostadsområde planeras utan att genhetsanalys gjorts. Enligt cykelprogrammet under stycket "Ett sammanhängande och gent cykelnät" (sidan 19) står att genhetskvote

och restidskvot ska vara god när nya 01m-åden planeras. Eftersom dessa kvoter inte presenteras antar vi att de inte beräknas och då kan ni omöjligt veta att ni uppfyller kraven i cykelprogrammet.

Det här börjar bli pinsamt för Jönköpings kommun, kravet har funnits sedan 2017 och man har fortfarande inte lyckats producera en enda genhetkvotanalys eller restidskvotanalys, SKÄRPNING!!

Jag vill gärna ha återkoppling på detta dokument.

Kommentar

Matigt stycke om gång och cykel

Illustrationer över föreslagna cykelkopplingar har uppdaterats i granskningshandlingen, en gång- och cykelväg på en lokalgata har tagits bort gentemot illustrationen i etapp 1. Illustrerade kopplingar kring torget har delvis justerats men inte läget på passagen då det bedöms sämre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att förlägga en passage direkt i en sväng.

En detaljplan får inte göras mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med planläggningen. För gator med passager, avsmalningar, övergångsställen och liknande bedöms det varken lämpligt eller möjligt att styra exakt placering eller detaljutformning i detta skede. Referens till cykelprogrammet har inte lagts till.

Parkering

Referens till ”Parkeringstal för Jönköpings kommun” har lagts till liksom mening kring önskvärd lokalisering och utformning av cykelparkeringen. Referens till cykelprogram har inte lagts till.

Avsaknad av genhetskvotesanalys och restidskvotesanalys

Ett avsnitt angående genhetskvote och restidskvot har lagts till i planbeskrivningen. I detaljplanen för Åsen 1:2 m.fl. med Resecentrum som målpunkt är restidskvot bristfällig och genhetskvote godkänd enligt Cykelprogram för Jönköpings kommun. I detta fall är detaljplanens område relativt litet så den har en begränsad möjlighet att påverka genhet- och restidskvoten i ett större sammanhang. Det finns i anslutning till planområdet ett stort cykelvägnät med bl.a. planskilda korsningar till de mest trafikintensiva vägarna i närområdet. Storleken på planområdet begränsar möjligheten att påverka dessa kvoter men anslutningen till nämnda cykelinfrastruktur gör att det finns goda möjligheter till en ständig förbättring av dessa.

9. [REDACTED]

Lämnar här synpunkter gällande detaljplanen Åsen 1:2, men där ingår även Hedenstorps planering (fast där har jag skickat synpunkter/frågor tidigare).

Jag trodde att jag flyttade till mitt drömboende då vi flyttade till Mariebo. Närhet till skog, Vattenledningsparken, Odensberg, cykelavstånd till jobbet, men också åkrar, jordbruksmark, ängar, stall med hästar osv.

Denna drömplats håller dock sakta men säkert på att förvandlas till något helt annat. De små mysiga husen (som hade varit ännu mer mitt drömboende!) vid Övrabo och Bergkulla blev en dag öde och idag är borta. Jag har ju vetat om kommunens planer för industrier på Hedenstorp och har försökt protestera mot dessa planer. Har ändå inte kunnat drömma om att planerna skulle beröra så stort område och närma sig den nyckelbiotopskog som är vid Mariebo. Kommunens huvudsakliga syfte att försätta utveckla Hedenstorp som ett nav för verksamheter och industri. Kommer åkermarken som finns på denna sida av Åsensvägen också försvinna till industriens fördel? Jag ser med stor oro dessa marker sakta men säkert förvandlas till allt annat än natur.

Även jordbruksmark/skog/naturområdet åt Samsethålet blir sakta men säkert bebyggt och det är detta område mitt yttrande gäller- är väl tyvärr redan försent att göra något åt industrierna på Hedenstorp...

Läser i JP 2019-05-17 om det nya bostadsområdet i Samset/Mariebo – ” – Vi hade förmodligen inte byggt på Samset eftersom det är ett område som består av så mycket jordbruksmark. Det beslutet togs i början av 2000-talet och då var det ingen stor debatt. Idag talar vi allt mer om hur viktigt det är att behålla jordbruksmarken eftersom landet behöver sin livsmedelsförsörjning”. Men man fortsätter att bygga 6-700 bostäder på kvarvarande åkermark då bara M och SD röstade emot. Trodde vi hade fler parti som värnade om miljön/jordbruksmarken! Jönköping växer, men kommunen måste tänka till på vilken mark man bygger på. Enligt uppgift finns det mark att bygga på där man inte behöver använda jordbruksmark. Och som räcker för utbyggnad i 18 år (!) framåt. Ser således inte det stora avbräck för bostadsförsörjningen som framhävs i planens konsekvenser om marken inte bebyggs och hur detta kan vägra tyngre som argument än bevarandet av åkermark, rekreationsskog. Att hävda att rekreativsmöjlighet finns vid Vattenledningsparken, Stadsparken, Hallby & Axamo är ju inte alls detsamma som att ha åkermark/skog/ängar precis vid husknuten där jag dagligen går med min jakthund! Tre utav mina grannar har häst, som nu går på sommarbete precis vid husknuten – underbart! Så konsekvenserna för JFK måste också övervägas noggrant. När kommunen väl har bebyggt åkermark med bostäder/industrier så är det försent att ånga sig...

Och specifika synpunkter gällande detaljplanen – väg kommer byggas från Klockarpsvägen rakt in i den lilla skog som finns mellan Samset/Klockarpsvägen? Känns inte bra att få en väg här där många använder denna skogsbit till rekreation (cykling, promenader, kojbyggande...). Och ska denna väg fortsätta in vid Åsens gård? Förstår inte riktigt heller Åsensvägens nya dragning där ”Torget” planeras.

Sammanfattningsvis: bevara denna fina åkermark (som jag njuter av så idag att blicka ut över) och fina rekreativsmark där jag dagligen möter vilda djur (rådjur, älgar, grävling, räv, harar...)! Hoppas detta beslut noggrant övervägs (precis som beslut angående en viss fotbollsarena har gjorts) och tänk rätt från början.

Annars dags att leta nytt boende, men att kunna bo i närheten av skog,

natur, ängar och kunna cykla till jobbet verkar snart bara vara just en dröm i Jönköping. Och lustigt är – när vi nu börjat leta nytt boende (fast vi egentligen vill bo kvar i Mariebo med den känsla vi har nu) bli i området runt Riddersberg där det var mark till salu i ”sunkmark/skog” så sa säljaren att han inte fick sälja åkermark (Sveaskog) för kommunen ville bevara den!

Kommentar

Synpunkter gällande Hedenstorps industriområde lämnas okommenterade då de inte berör detaljplanen för del av Åsen 1:2 m.fl. etapp 2.

Synpunkter om trafiklösningarna anses vara besvarade genom etapp 1 där Samsetgatans förlängning och korsning med Åsensvägen samt Esplanaden ingick. Utifrån den senare bedöms det i framtiden om behovet uppstår vara möjligt att skapa en koppling till Klockarpsvägen, det är dock inget behov som bedöms finnas i nuläget.

Jorbruksmark och rekreationsmöjligheter

För kommentar angående jordbruksmark se inledande gemensam kommentar.

Möjligheterna till rekreativa promenader inom, i anslutning till och i närområdet finns även om det förändras. I förslaget finns möjlighet att röra sig i sammanhängande naturstråk inom området med utblickar mot kvarvarande åkermark och Åsens gård i väster. Förslaget bygger på att det även i fortsättningen ska vara möjligt att röra sig utmed området med närhet till åkermarken i väster och i öster i skogsbrynen och i skogen.

10. Maria och Fredrik Nyberg

Vår familj bor på [REDACTED] (SE BILD) vilket är i precis anslutning till den tänkta infarten till Jönköping. Vår befintliga entré ligger i början och utmed [REDACTED] vilket skulle innebära att vi enligt era ritningar skulle få ett hus med höjden 15,7 m i nock precis utanför vår entrédörr. Vi bor utanför detaljplanerat område = landet men kommer nu enligt ritning hamna mitt bland storstadshus. Detta enorma hus påverkar hela känslan och karaktären av landsbygd där vi bor. Hur detta hus SKUGGAR och skymmer vårt hus finns inte med i skuggstudien då vår fastighet inte syns på er karta samt att er studie avslutas kl 15.00. Därav anser vi den ej fullständig då större delen av befolkningen inte avslutat sina arbete vid den tiden.

När vi var på mötet samt lusläser ritningarna känns det INTE som om någon varit fysiskt på plats eller tänkt något på oss redan boende i Mariebo.

Våra främsta argument mot hur vägar och bebyggelse är tänkt:

1. Respektavstånd mot befintlig bebyggelse
2. Höjden på byggnaderna

3. Skuggstudien
4. Utfarter mot Åsenvägen
5. Bullernivå med ökad trafik
6. Trafiksituationen på Åsenvägen
7. Bussar på Åsenvägen som inte ens stannar vid busshållplatserna
8. Miljöpåverkan - jordbruksmark samt strövområde
9. Björkallén på servitutet till fastighet Kvarntorpet

Att bebygga mark med den typen av bebyggelse så nära inpå redan befintlig fastighet ändrar våra förutsättningar totalt. Dålig respekt mot fastighetsägare och befintliga villor som finns i området. Att angränsa med lägre enfamiljshus skulle ställa frågan i en helt annan dager.

På det allmänna mötet som hölls sås det att man ville ha detta som "porten" in i Jönköping - vad menas med detta? Det låter inte seriöst då detta är ett vanligt villaområde - på en vanlig villagata. Vi har infarter till Jönköping från betydligt större Europa och Riksvägar som är naturligare "Portar". Det måste kunna göras utan dessa skyhöga hus som ändrar landskapsbilden radikalt för oss redan boende i Mariebo.

Det som bebyggs är landsbygd/åkermark och när vi byggde vår bostad 2006 var det väldigt krångligt att få bygglov i denna del av Jönköping pga naturintressen samt viss typ av vegetation som var unik för platsen. All korrespondens och dokumentation i detta ärende med stadsarkitekt samt politiker finns kvar och det kan framstå underligt hur det kan vara lättare nu att göra enorma ingrepp i samma område.

Bebygger man måste man väl försöka få det att harmonisera med befintlig landskapsbild vilket kan resultera i låga nya fastigheter närmast befintlig bebyggelse och ha de höga nyproducerade 15,7 metershusen i mitten av nya området. Då det även råder tomtbrist i centrala delarna av Jönköping behövs fler enskilda villatomter. Hade det inte varit smakligt att få till en bebyggelse som harmoniserar med befintlig bebyggelse där vi även räknar in Åsens gård som bör betinga ett visst historiskt intresse.

Åsenvägen är redan idag enormt trafikerad av både privatbilister, tung trafik samt kollektivtrafik. Detta är en genomfartsled som används av långtradare, bilister, stadsbussar och riksbussar (som INTE ens får stanna vid busshållplatserna!!). Cirka 25 hushåll har sina utfarter mot Åsenvägen och redan idag har de svårigheter att kunna komma ut med sina fordon på vägen. Detta försvåras enormt med ökad trafik - hur tänker man kring säkerheten? Enligt trafikmätningar kommer trafiken öka från 2500 fordon/dygn till cirka 5500 fordon/dygn till år 2030. Eftersom man räknar med denna enorma ökning måste vägar och rondeller planeras och tänkas igenom noga. Köer, buller och avgaser blir annars vardag för boende utmed Åsenvägen.

Denna stora väg skall korsas av skolbarn varje dag (som bor på andra sidan av Åsenvägen) och under sommarmånaderna är det motionärer, cyklisterna och sommarbadare som är i riskzonen då all trafik samlas på denna väg.

Vi anser skuggstudien totalt ofullständig då den inte tar hänsyn till tidpunkt efter 15.00. Vår fastighet syns inte heller i er studie trots att andra närliggande fastigheter är med. Den vill vi se utförligare.

Vi har vid flera tillfällen försökt få kommunens hjälp (har trädfällningsnummer) att beskära allen av 20-talet björkar som växer på servitutet Kvarntorpet (precis där 15,7 metershuset ska vara). Detta har varit stört omöjligt då dessa passar så bra in i landskapet och harmoniserar tydligen med torpet ... men nu är det okej att ta bort dom eller?? Kommunens intressen är starkare ...

Förslaget ger ändrade förutsättningar för vår fastighet vilket gör att vi överklagar nuvarande förslag.

Kommentarer

För svar på synpunkter om jordbruksmark se inledande gemensam kommentar.

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick.

Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad.

Björkallén som synpunkt lämnats om ingår inte i etapp 2 och utifrån nuvarande kända förutsättningar bedöms träden kunna bevaras. Skulle det ändras i och med genomförande av etapp 1 eller kommande etapper får kontakt tas med Länsstyrelsen för biotopskyddsdispens eller detaljutformning anpassas.

11. Henrik Blomberg

Jag heter Henrik Blomberg och bor med min familj på Åsensvägen 101. Jag och min familj har tagit del av innehållet i samrådshandlingen, "Detaljplan för del av Åsen 1 :2 m.fl. Vi deltog även på samrådsmötet på Hoven i juni. Vi tackar för ett omfattande och informativt underlag. Mot bakgrund av underlaget har vi ett antal frågor.

I tidigare kontakter med kommunen och Stadsbyggnadsnämnden har en förutsättning för utbyggnad på Samset varit att bygga Marieboleden för att avlasta trafiksituationen för de boende på Mariebo i allmänhet och de boende i anslutning till Åsensvägen i synnerhet. En ny väg var en förutsättning för utbyggnation på Samsetfältet då vi flyttade in år 2000. Enligt underlaget verkar planerna nu vara att inte gå fram med någon ny väg, Marieboleden i detta fallet, utan istället utöka trafiken på den befintliga Åsensvägen från 2500 fordon per dygn till uppskattade 5500 fordon per dygn år 2030. Detta känns inte rimligt för oss som bor utefter eller i närhet av Åsensvägen. Jag undrar om det är möjligt att få ta del av

den konsultrapport/trafikutredning som Ramböll har gjort avseende de planerade effekterna? Jag undrar även hur ni har resonerat i detta fall genom att endast förlita er på en konsultrapport. I ett sådant här ärende skulle det kännas rimligt att åtminstone ha ytterligare en oberoende rapport upphandlad och genomförd som belyser konsekvenserna, med respektive utan en Marieboled, för befintliga fastigheter.

I den trafikmätning som genomfördes 2018 visas att 2500 fordon per dygn med 10 % tung trafik passerar genom Åsenvägen. Det prognosticeras att den siffran kommer att öka till 5500 fordon år 2030 (se ovan). Dock saknas uppgift om hur stor andel av de 5500 fordonen som förväntas vara tung trafik. Denna uppgift känns viktig för att få en helhetsbild, då ju bussar och lastbilar står för mycket av det höga buller som finns på området redan idag?

Vidare nämns i underlaget att det kommer att utformas åtgärder för att begränsa ökningen av trafiken genom Mariebo, såsom skyltning, fysisk utformning av gator och planerat torg. Det skulle vara bra om ni kunde utveckla de olika åtgärderna lite mer fördjupat och samtidigt förklara var trafiken ska passera om den inte passerar via Åsenvägen?

Det anges att en översiktlig bullerstudie visar att riktvärdena för trafikbuller vid bostadsbyggnaderna längs Samsetgatan kommer att överskridas: Finns motsvarande bullerstudie för de befintliga bostäderna på Mariebo och utefter Åsenvägen? Om inte, borde det inte finnas en sådan studie? Det vore önskvärt.

Slutligen undrar jag hur ni har funderat kring att det finns många barnfamiljer boende på Mariebo och radhusen utefter Åsenvägen/Sibyllagatan. Många barn har kompisar på andra sidan Åsenvägen samtidigt som skola och andra anläggningar kommer att kräva allt fler passager över en allt mer trafikerad väg. Det skulle vara intressant att höra hur ni har resonerat kring detta och vilka åtgärder som ni har för avsikt att vidta för att tryggas säkerheten för nuvarande invånare på området.

Tar tacksamt emot en återkoppling när det gäller dessa frågeställningar. Svar mottages gärna på epost.

Kommentar

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsenvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsenvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

Det är möjligt att ta del av den genomförda trafikanalysen samt övriga bilagor i sin helhet. En lista på samtliga bilagor och utredningar finns på kommunens hemsida och går att begära ut via planarkitekten eller fragaplan@jonkoping.se. Beskrivning av Marieboleden och övriga avvägningar som gjorts vid utformande av planförslaget finns att läsa i

planbeskrivningen.

12. [REDACTED]

Härmed vill vi [REDACTED] överklaga helt eller delar av Jönköpings Kommun planerade detaljplan för del av Åsen 1:2 m.fl.

Vi är missnöjda med detaljplanen som vi tycker inte tar tillräcklig hänsyn till befintliga bostäder. Vid ny detaljplan bör absolut hänsyn tas till trafikproblemen som redan finns. Vi menar att Åsenvägen med sin nuvarande trafik inte är bra med alla fastigheter som ligger nära och har sin utfart direkt i vägen. Alla som bor här är medvetna om problemet men har i alla år vetat att planen är att dra en ny vägsträckning. Nu kommer i stället kommunen med en ny plan som dubblar trafiken, utan ny väg! Detta är inte genomtänkt.

1. Vi vill att husen som är närmast oss och som bott här i över 38 år inte bör vara dom högsta utan dom lägsta, det är ju vi som får en stor förändring.
2. Skuggstudiensom presenteras är bristfällig, vår huskommer antagligen läggas i skugga under sommarkvällar.
3. Trafiken med trafikbuller som idag är mycket besvärande kommer mer än dubblas.
4. Åsenvägens sträckning är flyttad närmare vårt hus och även [REDACTED] varför trottoaren blir farligt smal, samtidigt blir risken för att bilar glider in i fastigheterna vid vänstersväng vintertid, vägen vill vi inte gå närmare.
5. Respektavståndet till vårt hus, [REDACTED] är alldeles för nära.

Kommentar

Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad.

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsenvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsenvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

13. Mariebo IK

Hej, vi har läst igenom samrådshandling gällande övre Mariebo/Åsen och ser att det ska byggas två idrottshallar vid skolan men ingen utomhusplan.

Mariebo IK är en av de större idrottsföreningarna i Jönköping och med utbyggnaden av Samset samt vidare av Åsen kommer vi inom några år

vara i stort behov av fotbollsplaner och omklädning.

Vi har bekostat med egna medel och resurser en utbyggnad av en liten 5-manna plan till en 7 mot 7 plan på marken vi arrenderar idag men där finns inte mer utrymme. Får vi ingen ny plan kommer vi att tvingas säga nej till barn, idag har vi ca 450 barn och ungdomar (lika många tjejer som killar) från 5 år och uppåt som medlemmar och de tränar flera ggr i veckan.

Hur ser ni på möjligheterna till en fotbollsplan inom Åsen 1:2 m.fl.? Det blev ju ingen på Samset.

Kommentar

Utrymme för utomhusplan avsedd för föreningsverksamhet finns inte särskilt avsatt inom området. I samband med arbetet med etapp 2 fördes dialog med Mariebo IK om möjlighet till att anordna en fotbollsplan för föreningsverksamhet i anslutning till Vittraskolan. Ytan är inte inkluderad i etapp 2 då det inte fanns intresse att gå vidare med ytan från Mariebo IK.

Genom att parkstråket breddas i etapp 2 möjliggörs för en mindre spontanidrottsyta norr om idrottshallarna. Det är också möjligt att skolgården utformas med en utomhusplan men det är inget detaljplanen styr.

14. Tekniska nämnden

Tekniska nämndens beslut

- Tekniska nämnden lämnar synpunkter enligt tekniska kontorets tjänsteskrivelse
- Tekniska nämnden tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan för del av Åsen 1:2 i Jönköpings kommun.

Utdrag ur tekniska kontorets tjänsteskrivelse

Tekniska kontorets bedömning och synpunkter är följande:

TK (park) I planområdesgränsen i den norra delen bör bredare och genomgående prickmark planläggas med syfte att bevara de större ekarna som finns där idag. Höjdskillanderna inom området med kraftig lutning från befintlig mark upp till Sagogatan är ytterligare motiv till egenskapsbestämmelsen.

TK (max) Tekniska nämnden har tidigare beslutat att området kommer bli ett nytt trähusområde där kommunen behöver lämna fler markanvisningar med krav på träbyggnation. Områdena som ska bebyggas med kommunala anläggningar bygger kommunen i egen regi. Kostnader och intäkter som rör planområdet förutsätts finansieras via områdets exploateringsbudget. En kalkyl tillsammans med tomtprissättning för området redovisas i kommande granskningshandlingar för detaljplanen.

Tekniska kontoret har i övrigt inga synpunkter på upprättat förslag till

samrådshandling för del av Åsen 1:2 m.fl.

Kommentar

I den norra delen har prickmark justerats för att bevara de större ekerna. Prickmarken har också kompletterats med egenskapsbestämmelser om när träden får fällas samt utökad marklovplikt för att skydda träden ytterligare.

Kostnadskalkyl och tomtprissättning redovisas har redovisats som en del av granskningshandlingarna för etapp 1 och har uppdaterats för etapp 2.

15. Länsstyrelsen

Handlingar daterade 2019-05-08 har översänts till länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Detaljplanen handläggs genom utökat förfarande. Ärendet har behandlats av länsstyrelsens planberedning den 5 juni 2019.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Kommunen bör redovisa i planhandlingarna vilken bedömning som har gjorts av översvämningens risken i staden nedströms från planområdet vid skyfall eftersom dagvatten ska ledas mot Junebäcken.

Länsstyrelsen inväntar bullerutredning som ska göras till granskningsskedet.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

Det bör framgå tydligare vilka konsekvenser exploateringen ger och vilka avvägningar kommunen har gjort när det gäller naturvärdena i objekt nummer 1 och 7 i naturvärdesinventeringen. I objekt 1 påverkas lövsumpskogen kring bäckdråget av exploateringen och av att anlägga park. Objekt 7 är en ek-hasselskog med ekar som är 100-200 år och som på sikt kan bli värdefulla. Gränsen mellan Park och Natur bör ses över så att åtminstone Junebäcken (naturvärdesobjekt 2) ligger inom markanvändningen Natur.

Jordbruksmark och kulturmiljö

En stor areal jordbruksmark som har ingått i Åsens gårds ägor föreslås exploateras. Konsekvenserna av det gällande både den historiska kopplingen och livsmedelsproduktionen beskrivs under avsnittet Jordbruksmark. Länsstyrelsen anser att beskrivningen har gjorts på ett bra sätt. Det som kan förtydligas är vilka möjligheter det finns att bruka kvarvarande mark kring Åsens gård.

Utifrån den prioriteringen som görs att exploatera marken istället för att bevara jordbrukslandskapet, har kommunen gjort en bra anpassning till landskapet genom att dra gränsen innan Junebäcken samt att anknyta till historiska strukturer inom planområdet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Under stycket naturvårdsarter skrivs att det finns nattviol inom område som planeras för ändrad användning till kvartersmark. Nattviol är fridlyst och det kräver dispens från artskyddsförordningen om planen innebär att den kommer att påverkas.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Kommentar

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Bullerutredning har genomförts till granskning. Se planbeskrivningen under planens konsekvenser för utförligare beskrivning.

Utifrån planerad hantering av de ökade dagvattenflödena inom området och de fördröjningsmöjligheter som finns inom området bedöms exploateringen inom området inte innebära någon negativ påverkan på befintlig bebyggelse eller nedströms. Enligt genomförd dagvattenutredning finns tillräckliga ytor för att fördröja ett 100årsregn inom området. Utifrån de förutsättningarna bedöms inte exploatering inom området medföra någon ökad översvämningsrisk nedströms Junebäcken.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö

Det område som benämns som naturvärdesobjekt 7 planläggs genom etapp 2 för småhus, motiv och avväganden har utvecklats i konsekvensbeskrivningen.

Området som benämns som naturvärdesobjekt 1 liksom området som benämns som naturvärdesobjekt 2 där Junebäcken ingår var inkluderat i etapp 1. Synpunkterna kring dessa områden anses vara besvarade i etapp 1.

Jordbruksmark och kulturmiljö

Möjlighet att bruka kvarvarande åkermark kring Åsens gård har förtydligats i granskningshandlingen. Se även inledande gemensam kommentar.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

En bedömning av påverkan på bevarandestatus för nattviol och åkergröda har lagts till i granskningshandlingen. Kommunen bedömer att ingen dispens från artskyddet behöver sökas.

16.

Till stadsbyggnadskontoret för detaljplanen Åsen 1:2

Om 3 kap 4§ i miljöbalken. Det rapporteras att våldssvälten är större än nånsin, då vill ni bygga på bördig jordbruksmark inte bra. Det tar många år att skapa nya sådana åkrar. Nollalternativet eller konsekvenser i framtiden. Det finns annan mark till skola förskola och äldreboende. Bryr man sig inte om vår miljö kan vi sluta sopsortera också.

Om ni inte kan ändra på era beslut, har jag några synpunkter.

Om byggnaderna, Tycker inte det är lämpligt för barnfamiljer, för vem vill släppa ut små barn rakt ut till en genomfartsled, och var ska dom leka där. Bygg barnvänligt.

Höjden mot befintlig bebyggelse bör vara 2 vån + vind = 3 vån . Vår ved eldning kommer väl inte störa de boende, när husen blir så höga. För vi vill inte höra något gnäll sedan. Om kvartersmarken ska användas till p-platser skall det anläggas en bullervall mot tomtgräns som avtalats sen tidigare, till skydd mot buller och strålkastar insläpp.

Om skolan, de säkra passagerna dit ska gå över eller under de starkt trafikerade vägarna för cykel och gående. Det är det enda som är säkert. Varför inte bygga den mer centralt i upptagnings området så skolbarnen får närmare och kan gå dit. Den kanske är i centrum när det byggs på dom andra åkrarna vid åsens gård, det är väl så det är tänkt. Många p-platser för avläppning och hämtning av barn bör det finnas.

Om idrottsanläggningen, tänk på att det behövs många parkeringsplatser. Och ni byter bort häst sporten mot handboll o innebandy.

Finns det risk för sänkt grundvatten nivå, som påverkar våra bergvärme system?

Av riksintresse måste nollalternativet vara det enda alternativet.

Kommentar

För synpunkt om jordbruksmark se inledande gemensam kommentar. Övriga synpunkter berör kvarter som ingick i etapp 1 och är besvarade genom etapp 1.

17.

Gör om och gör rätt!

Man blir både förvånad och beklämd över den plan som presenteras för området övre Mariebo/Åsen. Hur tänkte man här? Helt uppenbart har man varken tagit hänsyn till miljö, boende och den unika atmosfär som alltid funnits i övre Mariebo. De flesta boende i detta område har sökt sig hit av just denna positiva boendemiljö. Man har investerat tid, engagemang och kapital i sitt boende och fastigheter något som kommunen med föreslagen plan inte på något vis verkar ta hänsyn eller intryck av. Uppenbarligen en skrivbordsprodukt framtagen av oerfaren

eller inkompetenta tjänstemän på kommunen. Ta tillbaka, gör om och gör rätt. När man skall göra ett så stort ingrepp i närmiljön som påverkar nuvarande boende i så stor omfattning så börjar man men en dialog med de som kommer att påverkas mest av dessa förändringar. Man besöker även platsen med dessa boende i området för att se förutsättningarna i verklighet, lyssna, få intryck och synpunkter, utifrån detta börjar man skapa bästa förutsättningar. Småhusbebyggelse skall mötas med ny småhusbebyggelse för att därefter övergå till större och ev högre stadsbebyggelse, detta är att visa respekt och tillvara ta nuvarande boendes intressen. Att i södra delen av planen vid nuvarande infart till Mariebo uppföra flervåningsbyggnader så tätt inpå nuvarande fastigheter som det bara är möjligt är inte bara respektlöst utan rent oförsäkrat. De som skapat planen, deras ansvariga chefer, stadsarkitekt samt politiker som släppt igenom detta och stödjer projektet borde inte bara skämmas för respektlöst tilltag utan rent ut sagt veta hut. Vakna upp och stoppa detta vansinne snarast, någon av dessa borde vara behäftade men viss kunskap och sunt förnuft och respektera nuvarande boende i området. Demokrati innebär inte att en majoritet kan trampa på, ignorera och fullständigt köra över sin medborgare om det bara så är en. Då har man en ideologi som inte hör hemma i det offentliga rummet.

Det torg med höga byggnader runt är helt förkastligt, det hör inte hemma i den miljö som formats av nuvarande bebyggelse, detta kan möjligen uppföras men då på betryggande avstånd till nuvarande villabebyggelse. Förväntar mig att ni tar en direkt kontakt och för en direkt dialog med berörda fastighetsägare där man nu föreslår att uppföra dess missanpassade höghus 10 meter från berörd fastighetsägarers tomtgräns. Nuvarande låg bebyggelse skall mötas med ny låg bebyggelse och därefter kan övergå till högre byggande eller grönområde som en zon mellan dessa. Att med alla medel försöka pressa in så mycket och så högt som möjligt så tätt inpå nuvarande bebyggelse är inte bra fel utan fullständigt respektlöst, om detta inte bryter mot lagar och bestämmelse så är det fullständigt oetiskt. Sedan kan man fråga sig hur Jönköpings kommun 2019 fortfarande kan välja att exploatera och bebygga åkermark, många andra medvetna länder runt om i världen har stoppat detta, liksom miljöorganisationer och riskdagen, har Jönköpings kommun helt tappat greppet och inte tagit del av denna debatt. Har inte kommunen ett ansvar ang detta som andra ser som livsavgörande för vår och planetens framtid. Som sagt, ta tillbaka, gör om och gör rätt. Jag står gärna till ert förfogande för att upplysa er om förutsättningar att skapa en vettig och förnuftig övergång mellan nuvarande och ny bebyggelse i Mariebo.

Kommentar

För generella synpunkter gällande bebyggelsestruktur och byggnadsvolym, jordbruksmark se inledande gemensamma kommentarer.

Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad. För synpunkter kring anpassning till övrig befintlig bebyggelse i Mariebo se även handlingar för etapp 1 där det besvarats.

18. [REDACTED]

Dear Sir/Madam

We are writing regarding the building development planned for över Mariebo/Åsen. We are residents of [REDACTED].

Looking at the plans that were sent through to us, and also having attended the meeting that was held for residents of Mariebo, it has become clear that there are some serious oversights and flaws with the current plan for this development.

1. Positioning and height of new buildings

Mariebo is currently an area that has low-level houses – most on Nylundsgatan are 1 story high. The plans as they are now indicate that there will be several buildings that will be 3-4 stories high built adjacent to this area. Two in particular are to be placed on the opposite side of the proposed 'torg' that will be built to the west of Nylundsgatan, on the boundary of the new development. These are the first buildings you will see as you drive east from an area that has (at the moment) fields and forest.

In our opinion, the height of these two buildings is incongruous to the rest of residential area. Rather than putting two very tall buildings here that are vastly different in size to the rest of the surrounding villas, the planning office should consider starting with low-rise housing from Mariebo and increasing gradually in height north towards Samset, an area that already has high-rise buildings. A graduation of height seems a more suitable plan.

In the meeting, it became obvious that the architects had either not visited the intended area for development at all, or had not investigated the area properly. This needs to be rectified with a proper site visit.

The architects should also give the residents of Nylundsgatan an illustration of how these new buildings will look from the eyelines of the road and their own houses. At the moment, the plan gives no such view.

2. Traffic circulation

The new torg and road system around the corner of Åsensvägen and the road towards Hedenstorp seems impractical and will in our opinion lead to added congestion and noise pollution as people brake and then accelerate through this section.

At the meeting in June, the representative from trafikverket could not answer our questions about how the county council propose to deal with the increased traffic in the area, not only from the new residents in the development, but also from buses, parents driving the 400 students to the new school (and without doubt

parking on the new torg), those driving to the new proposed sports centre, even those visiting the proposed commercial properties on the torg. Mariebo is at a high elevation from the rest of the city, so it is unlikely that people will travel using bicycles, meaning that single car use and the bus traffic will increase.

How will this affect current residents? What measure will be put in place to counteract the noise pollution, air pollution and congestion from the new houses, school and sports hall? How will people living on Åsensvägen, who are required to reverse their car straight out on the main road be affected?

This part of the plan has not been thought out properly and needs to be revisited.

Until the above points are addressed, we strongly believe that neither the first or second stage of this proposed development should not go forward.

Kommentar

The "detaljplan" have been split up into different phases. The area included in phase 1 and phase 2 is illustrated on page 2. The plan for phase 1 is finished and pending development. This "samrådsredogörelse" is for phase 2.

The aspects around the traffic circulation is addressed in phase 1 where Samsetgatan and Åsensvägen are included. For answer regarding that see documents regarding phase 1. Summarized answers regarding traffic noise and other traffic related questions you can find in the beginning of this document and in the documents for phase 1.

The buildings around the proposed "torg" is not included in stage 2 and the location and height of the buildings will be left unmentioned in this "samrådsredogörelse".

19. Trafikverket

Åsensvägen (väg 673) i sydvästra delen av planområdet är statlig väg. Föreslagen förändring av vägens utformning och funktion innebär väsentligt försämrad framkomlighet. Trafikverket skulle helst se att den nya stadsdelen, med koppling till Samset, ansluts till statlig väg med en cirkulationsplats. En sådan trafiklösning är skisserad i underlag för planbesked (2017-10-02). Det förslag som nu verkar vara aktuellt, med en gata/torgbildning, vid anslutning till Åsensvägen omöjliggör förverkligande av den tidigare planlagda Mariebolänken (även kallad Åsensvägslänken).

Om Jönköpings kommun ändå vill genomföra föreslagen ombyggnad innebärande att del av en allmän landsväg omvandlas till stadsgata måste det kommunala väghållningsområdet utvidgas. Åsensvägen, nuvarande väg 673, får då kommunalt huvudmannaskap fram till Axamo och anslutning till väg 40, västerut. Sannolikt kommer även väg 684 ingå i

denna översyn.

Aktuell detaljplan föranleder behov av kapacitetsförbättring och därmed ombyggnation av trafikplats Åsens gård på väg 26/47/195. En ny bredare bro behöver byggas för att få plats med påfarts- och avfartsramper. Åsensvägen har haft måttlig trafikökning under senare år. Trafikverkets senaste mätning från 2011 visar på 2330 fordon per dygn i genomsnitt (ÅDT). Jönköpings kommun gjorde 2018 en mätning som visar 2465 i ÅDT. Den nya stadsdelen med en ny väg och koppling till Samset, tillsammans med nytt industriområde Östra Hedenstorp (1:2 m.fl.), som också planeras få anslutning till Åsensvägen, kommer innebära väsentligt ökad trafik. Detta gör att nuvarande utformning av trafikplats Åsens gård inte räcker till.

Planområdet (A51 Åsen etapp 2) förväntas inrymma 660 bostäder. Till området ska även inräknas Samset, med ca 245 bostäder, som integreras med den förlängda Samsetgatan. Sammanlagt beräknas Samset-Åsen få över 900 bostäder. Kommunens trafikanalys, daterad 2018-08-09, prognosticerar en ökning till ca 5500 fordon/dygn på Åsensvägen år 2030.

Till yttermera visso erbjuder det statliga vägnätet (väg 26/47, 40 och E4) redan idag kortast restid mellan denna del av Jönköping (Åsen, Samset med omgivningar) och viktiga målpunkter för en hög andel resor; A6, Solåsen och Ryhov. Så sannolikt kommer belastningen av trafikplats Åsens gård att öka väsentligt kommande år.

I samband med exploatering av verksamhetsområdet Hedenstorp 1:2 har Trafikverket och kommunen tidigare tecknat ett avtal (TRV 2017/21055) om ett gemensamt ansvar att förbättra trafikplatsen i takt med kommunal utveckling och exploateringar (påskrivet av kommunen 2017-05-22). Av § 12 i detta avtal framgår: ”Parterna är överens om principen att kostnaderna i sådant fall ska fördelas utifrån det förväntade behovet/nyttan som utredningar visar att åtgärden kan ha för respektive part”. Vidare;

”En eventuell ny angöring till Åsensvägen, nära trafikplats Åsens gård, föranleder en översyn av huvudmannaskapet för den del av väg 673 (Åsensvägen) som nu är statlig.” Utbyggnad av väg 26/46/195 till 2+2 väg mellan trafikplats Hedenstorp och trafikplats Månseryd är med i gällande nationell transportplan (2018-2029) under perioden 2024-2029. Då det finansiella utrymmet i planen är mycket begränsat bedöms byggstart i bästa fall kunna ske i slutet av planperioden. Det är ej heller utrett i vilken omfattning berörda trafikplatser/korsningar ska byggas ut och till vilken standard och kapacitet. Kommunal medfinansiering ska alltid prövas där sådan är motiverad och utbyggnadsbehov av förbättrad trafiklösning krävs för att kunna hantera kommunalt genererad trafikökning.

Trafikverket kan godta detaljplan för Åsen 2:1 förutsatt att avtal tecknas om kommunal medfinansiering för ombyggnad av trafikplats Åsens

gård till ökad kapacitet och framkomlighet. Avtalet får ta avstamp i en trafikanalys där den kommunala andelen medfinansiering motsvarar den trafikökning som kommunala exploateringar genererar. En sådan skrivning finns sedan tidigare i ovan nämnda avtal om Hedenstorp 1:2. Till trafikökning kopplad till detta verksamhetsområde måste nu påräknas den trafik som den sammanbyggda stadsdelen Samset-Åsen tillför. Vidare ska gränser för det kommunala väghållningsområdet justeras så att väg 673 och väg 684 får kommunalt huvudmannaskap.

Kommentar

Synpunkter om Åsensvägen och korsningen med Samsetgatan är besvarade genom etapp 1 där dessa gator ingick.

Angående synpunkter kring den generella trafikökningen som kommer att belasta bland annat väg 195, trafikplatserna Åsens gård och Klockarpsvägen, medfinansiering och omprövning av väghållningsområdes området hanteras inom den övergripande dialog som pågår mellan Jönköpings kommun och Trafikverket.

Trafikverket och Jönköpings kommun är överens om att väghållansvaret för väg 673 ska övergå från Trafikverket till Jönköpings kommun. Trafikverket har påbörjat denna process. Angående Trafikverkets yttrande beträffande medfinansiering av trafikplats Åsens Gård så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till de pågående samtalen mellan parterna. Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att dessa avtal inte behöver tecknas före detaljplanens antagande då de ligger utanför detaljplanens område samt att dialog med Trafikverket i nuläget förs i frågorna.

20.

Vi anser generellt att planering av området är bra men att man bör utnyttja de gröna områdena bättre och inte klumpa ihop all bebyggelse runt Samsetgatan.

Det finns möjligheter att placera både Skola och Förskola mycket längre in i grönområdet, (längre avstånd från gatan) och med detta skapa en mer luftig omgivning för både boende samt elever och skolpersonal.

Vi anser även att placeringen av Villor och Radhus i norra delen av området är helt felaktigt tänkt då det vore betydligt mer estetiskt och även mer integrerande att placera dessa hus i början av Samsetgatan vid "torget" och längs med Samsetgatan norrut. Detta hade gett ett betydligt mer luftigt intryck och även givit den norra delen en mer enhetlig och sammanhållande omgivning.

Trafiksituationen:

Trafiksituation genom Mariebo via Åsensvägen är idagsläget synnerligen besvärande och intensiv med mycket tung trafik från både långfärdsbussar, lokalbussar samt inte minst lastbilar, i många fall med släp.

Sedan borttagandet av "fart-guppet" vid Sibyllagatan och den nu ombyggda "avsmalningen" har ett antal trafik olyckor inträffat och även ett mycket stort antal med incidenter. Detta måste åtgärdas som första punkt för att kunna få till ett flöde i trafiken.

Redan idag är det synnerligen svårt att komma ut på Klockarpsleden / Åsensvägen på morgonen då det är långa köer vid utfarten från Åsensvägen till Klockarpsleden/ Åsensvägen. Att då tro att man kan bygga till ytterligare ca 1.000 hushåll med ca. 4.000 boende i det nya området samt ca 520 skolplatser utan att ta hänsyn till trafiksituationen är synnerligen orealistiskt och inte genomförbart utan stor risk för olyckor, speciellt i ett så uttalat familje-område med många barn som rör sig fritt i området.

- Vi anser att en väg in till området måste byggas omgående och då gärna som en förlängning av "esplanaden" med anslutning till Klockarpsleden, som då visserligen ytterligare försämrar möjligheterna att köra ut från Åsensvägen mot Klockarpsleden/ Åsensvägen, men som i alla fall delar upp trafiken i två utfarter och förhoppningsvis skapar ett bättre trafikflöde.
- Trafikflödet runt "Torget" behöver analyseras betydligt bättre då den i nuvarande utformning kommer att bli ett betydande trafikstockningsmoment. Vänligen betänk att varje normal skoldag kommer ca 520 barn att börja skolan runt klockan 8 samt sluta skolan runt klockan 14 - 15, och ska då lämnas och hämtas av sina föräldrar som mångagångare är bilburna. Utrymmet runt skolan och "torget" verkar vara underdimensionerat för att kunna hantera denna trafikmängd även om det bara handlar om två korta perioder under dagen.

Integration av ny bebyggelse i befintlig bebyggelse:

I den tänkta detaljplanen har det föreslagits höghus gränsande mot den nuvarande villabebyggelsen på höger sida av Samsetgatan norrut. Detta kommer att ge en betydande skuggning på hela den befintliga bebyggelsen samt även orsaka trafikproblem vid utfarten till Åsensvägen. Då höghuset även ligger mitt emot skolan kommer detta även att ge negativa effekter på trafikflödet under morgon-rusningen och tidig eftermiddag då de ca 520 eleverna i förskola och skola ska lämnas och hämtas av föräldrarna.

- Vi föreslår att de tänkta villorna och radhus byter plats med höghuset och placeras i början av Samsetgatan mitt emot skolan och förskolan. Med detta får man ett betydligt mer integrerat område samt ett luftigare och mer öppet område runt skolan och förskolan. Dessa villor och radhus kommer dessutom att harmonisera betydligt bättre med den befintliga villa bebyggelsen som finns på Nylundsgatan, och som har funnits där sedan ca 1983.

Skuggstudie:

Skuggstudien är synnerligen bristfälligt utförd och visar inte hur det faktiskt kommer att se ut för de befintliga bostäderna på Nylundsgatan

när höghusen kommer att byggas längs med Samsetgatan. Med de nuvarande höghusen i Samset som utgångspunkt, så har dessa höghus byggts så nära varandra att stora delar av området står i ständig skugga.

- Skuggstudien måste göras om och presenteras för samtliga berörda parter inom det närmaste.

"Torg"

Torget i dess nuvarande omfattning är under dimensionerat för att kunna utgöra någon sorts centralt Torg i egentlig mening. Detta torg kommer att vara själva framsidan av området och bör göras betydligt bredare i västerled samt även förflyttas rejält västerut, för att kunna uppfylla sin funktion. Betänk även att trafiken ska flyta igenom hela detta område och de trafikproblem ett för snällt tilltagen yta kommer att orsaka här.

Detta medför också att de två tilltänkta V-formade husen behöver flyttas västerut. Det borde inte finnas några som helst problem med att flytta dessa hus kanske 25 - 50 meter längre västerut, och med detta ge området en mer öppen och luftig omgivning. Ytor finns det gott om i Mariebo.

Vi har inget intresse av att det byggs ytterligare ett område som Munksjöstaden, där man har byggt husen så tätt att grannarna kan skaka hand med varandra när de står på balkongerna.

Vi ser fram emot ett förbättrat detaljplans förslag inom det snaraste.

Kommentar

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

Synpunkter om integration av ny bebyggelse i anslutning till befintlig bebyggelse samt skuggstudie bedöms också vara besvarade i etapp 1 i och med att berört bostadskvarter närmast Nylundsgatan i Mariebo var inkluderad i etapp 1.

Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad. För synpunkter kring anpassning till övrig befintlig bebyggelse i Mariebo se även handlingar för etapp 1 där det besvarats samt inledande generell text om bebyggelsestrukturen i området.

21. Äldrenämnden

Äldrenämndens beslut

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden

- De synpunkter som redovisas i socialförvaltningens tjänsteskrivelse med förslag kring placering av busshållplatser alternativt möjliggöra ytterligare en hållplats intill socialförvaltningens verksamheter, daterad 2019-08-05, utgör nämndens yttrande över detaljplan för del av Åsen 1:2 m.fl., Jönköpings kommun.

Utdrag ur socialförvaltningens tjänsteskrivelse

Inom det område som detaljplanen omfattar planeras för två separata busshållplatser. En som är placerad vid torget, i nära anslutning till idrottshallens tänkta placering och en hållplats i anslutning till skola och förskola. Busshållplatsen vid torget är den som finns närmast socialtjänstens verksamhetslokaler, och avståndet till äldreboendet och gruppboenden bedöms vara för långt för att betraktas som god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Vi förordar placering av ytterligare en hållplats i anslutning till äldreboendet och gruppboenden alternativt en förskjutning av hållplatsen vid torget så att avståndet till särskilda boendena minskar.

En hållplats närmre entrén till boendet kan leda till att fler väljer att åka kollektivt för resor till jobbet framför att ta bilen. Besökare till äldreboendet är till stor del anhöriga som kan ha svårt att gå långa sträckor, särskilt vintertid. Med en hög grad av tillgänglig kollektivtrafik kan behovet av resor med färdtjänst och bil (i de fall det är ett alternativ) minska för både anhöriga och boende inom både gruppboenden och äldreboendet.

I övrigt är området väl försett med kollektivtrafik med anslutningstrafik till olika delar av närliggande områden och även gång- och cykelvägar som främjar alternativa transportsätt.

Kommentar

Hållplatslägen eller exakt utformning av hållplatser utmed Samsetgatan regleras inte av detaljplanen men lägen som anses lämpliga illustreras i planbeskrivningen. Inga ytterligare hållplatser illustreras i granskningshandlingen eftersom Jönköpings Länstrafik framfört synpunkter kring att hållplatsen Vittra Samset är belägen med nära avstånd till de illustrerade hållplatslägena inom planområdet.

22. Socialnämnden

Socialnämndens beslut

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden

- De synpunkter som redovisas i socialförvaltningens tjänsteskrivelse med förslag kring placering av busshållplatser alternativt möjliggöra ytterligare en hållplats intill socialförvaltningens verksamheter, daterad 2019-08-05, utgör nämndens yttrande över detaljplan för del av Åsen 1:2 m.fl., Jönköpings kommun.

Kommentar

Se svar under yttrande 21 från Äldrenämnden.

23. Funktionsrätt Jönköpings kommun

Funktionsrätt Jönköpings kommun avlägger här sina synpunkter till förslaget på detaljplan avseende Åsen 1:2.

Höjdskillnaderna, med de rullande åsarna i området ger en viss utmaning för att tillgodose bra tillgänglighet för alla. Speciellt för personer som använder förflyttningshjälpmedel och teknikkäpp.

Genomfartsvägen mellan Samset-Mariebo kommer möjliggöra butiksverksamheter i bottenplan på tänkta hus. Genomfartsvägen har i förslaget 2 m. bred trottoar, följt av grönyta, och körfält för bilar. När två rullstolar möts, talas det (inom funktionsrättsområdet) om ett riktvärde i bredd, på 1, 8 m. Läger man till en butiksverksamhet med sin skyltning eller uteservering, blir det inte så mycket bredd på trottoaren kvar.

Vi anser att trottoaren skall breddas något mer med tanke på beskrivning ovanför, eller att en lösning för eventuella näringsidkare att placera ut föremål, eller uteservering löses på annan plats än trottoar.

Vi vill även att korsningarna i området ses noga över så det blir smidiga övergångar för personer med synnedsättning och personer som använder förflyttningshjälpmedel. Till exempel, att man kan följa taktilt ledstråk vinkelrätt ut från hörn på hus, och mötas av kupolplattor och kanthänvisning vid övergångsställe.

Vi anser att det är av vikt att noggrant planera kopplingen skola-idrottshall. Viktigt att flödet mellan byggnaderna fungerar smidigt och är tillgängligt för alla. Till exempel, alla går och rullar samma tillgängliga väg.

Kommentar

Den östra sidan Samsetgatan föreslås utformas med ovanstående bredd. På den sidan finns också tre meter förgårdsmark, vilket innebär tre meter byggnadsfritt avstånd mellan byggnad och den föreslagna gångbanan. Förgårdsmarken tillhör fastighetsägarna och den ytan kan nyttjas för till exempel skyltning utan att det påverkar gångbanans bredd. För att anlägga till exempel uteservering på allmän plats så som gångbanan är krävs tillstånd, vilket innebär att prövningen om det är lämpligt att tillåta en uteservering sker då och inte i detaljplanen.

Jönköpings kommun använder sig av typritningar för olika fysiska åtgärder som exempelvis passager, avsmalningar och övergångsställen. Vilken typritning som används beror på under vilka förutsättningar som är aktuella vid varje tillfälle. Typritningarna tar hänsyn till bl.a. ledstråk. Synpunkten noteras.

Exakt utformning av byggnader och tomter styrs inte i detaljplanen utan får prövas i bygglovet. Den föreslagna illustrationsplanen för skolan visar dock att det är möjligt att utforma gångvägar mellan skolan och idrottshallarna på flera olika ställen. Flera alternativ skulle innebära relativt lite höjdskillnader och det bedöms finnas förutsättningar för att utforma kopplingar tillgängliga för alla.

24.

Trafik

Jag anser att Stadsbyggnadsnämnden i planeringen av planläggningen för Åsen 1:2 mfl. skall komplettera planritningarna med att innefatta åtgärder för trafiken på Åsensvägen, för att vidta åtgärder och begränsa ökningen av trafiken genom Mariebo. Det innebär att:

- Komplettera handlingar med plan för trygga gång- och cykelvägar från Mariebo/Sibyllagatan till nya skolområdet.
- Förtydliga åtgärder för att reglera hastigheten och uppnå en säkrare trafikmiljö.
- Tydliggöra säkra utfarter mot Åsensvägen.
- Jag ifrågasätter trafikmätningen. Genomförd analys bygger på trafikmätning gjord 2018-08-08, dvs mitt i semestertider med färre trafikanter.
- Enligt prognos ska trafiken fördubblas. Kompletterande bullerutredning krävs, inte bara inom detaljplanerat område, utan även för del av Åsensvägen som kraftigt berörs av den ökade trafiken. I befintligt villaområde bör bra lokalklimat och ljudmiljö upprätthållas.
- Bullermätning bör genomföras nu, innan byggnation påbörjats, samt eftermätning när utbyggnad är gjord.
- I anslutning till torget och skolan, planlägga parkeringar för att lämna och hämta barn vid skolområdet. Trafikanter som kommer från Åsensvägen kommer med största sannolikhet inte köra in bakom skolan, via Esplanaden för att lämna barnen. En konsekvensanalys krävs för att anpassa trafikflödet.
- Tydliggöra säkra passager för barn över Samsetgatan och torget mot skolområdet.

Bebyggelse

- Söder om planområde, mot Mariebo, är bebyggelsen planerad intill befintlig bebyggelse. Jag anser att Stadsbyggnadsnämnden ser över ritningarna och anpassar så den blandade bebyggelsen anpassas till befintlig bebyggelse. Det vill säga att placera de lägre husen/villorna i planritningen mot Mariebos villaområde. De högre

flerbostadshusengentemot befintliga höghus som idag är byggda i anslutning mot Samset.

- Detsamma gäller T-korsningen vid infart/utfart av samhället, vid det planerade torget. Jag anser att bebyggelsen bör anpassas för att samspela med befintliga villor.
- För att förtydliga planritningar bör handlingarna beredas med höjd/marknivåer i 3D för ökad förståelse för planritningen och de markförhållanden som råder.
- Ni skriver att Hedenstorps tryckstegringsstation inte kan stå kvar på nuvarande plats, utan planeras till sydväst om Odalbonden 1 vid Åsenvägen. Önskar att ni kompletterar ritningar där tryckstegringsstationen är inritad, för att förtydliga dess placering.
- Jag tycker att stadsbyggnadskontoret ska lägga in som krav att underjordiska garage byggs i samband med husen som är planerade att angränsa gentemot Mariebo. Detta för att utforma en trevlig utemiljö i anslutning till villaområde mot Nylundsgatan och ta vara på marken och dess miljö.
- På åkern står en 100 år gammal ek, ett skyddsvärt träd enligt Länsstyrelsens inventering över skyddsvärda träd i Jönköpings län. Önskvärt att ritningen anpassas så att trädet får stå kvar

Skuggstudie

Undermålig skuggstudie. Jag anser att skuggstudien ska kompletteras med sommartid kl 12.00, 15.00, 18.00 och 20.00.

Jag förväntar mig att få återkoppling på mina synpunkter och förbättringsförslag.

Kommentar

Trafik

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsenvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsenvägen och Samsetgatan bl.a. ingick.

Buller

Att göra bullermätningar är svårt och ger oftast inte en mer rättvisande bild än en bullerberäkning, varför kommunen arbetar främst efter beräkningar. En bullermättnings resultat påverkas av många olika faktorer, så som mängden trafik som passerar, vindförhållanden, temperatur, molnighet, dubbdäck, vilka ljud som kommer med i mätningen m.m. En bullerberäkning är därför i regel tillförlitligare och används därför i samband med framtagande av detaljplaner. Kommunen kan göra bullermätningar om en fastighetsägare skickar in ett klagomål på buller till hälso- och miljöskyddskontoret som ett tillsynsärende.

Gällande trafikmätning så är rapporten daterad 2018-08-09 men mätningarna på Åsensvägen och Klockarpsvägen är gjorda av Trafikia 2018-04-10 till 2018-04-12, en vanlig vecka utan helger och skollov.

En bullerutredning har genomförts efter upprättandet av samrådshandlingen, resultatet är beskrivet i planhandlingarna och konsekvenserna för befintlig bebyggelse utemed Åsensvägen beskrivs i ett eget avsnitt i konsekvensbeskrivningen se, bullersituation för befintliga bostäder.

Bebyggelse och skuggstudie

Synpunkter bebyggelse, placering av tryckstegringsstation samt skuggstudie bedöms också vara besvarade i etapp 1 i och med att berört bostadskvarter närmast Nylundsgatan i Mariebo var inkluderad i etapp 1.

Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad. För synpunkter kring anpassning till övrig befintlig bebyggelse i Mariebo se även handlingar för etapp 1 där det besvarats samt inledande generell text om bebyggelsestrukturen i området.

25. [REDACTED]

Då trafiken kommer att öka på Åsensvägen vid genomförande av dp för Åsen 1:2 m.fl. önskar vi att den bullerutredning som ska göras inför granskningsskedet även innefattar den befintliga bebyggelsen vid Åsensvägen, samt att lämpliga bullerreducerande åtgärder vidtas för att minska bullret. Redan idag upplever vi buller från trafiken.

Kommentar

En bullerutredning har genomförts efter upprättandet av samrådshandlingen, resultatet är beskrivet i planhandlingarna och konsekvenserna för befintlig bebyggelse utemed Åsensvägen beskrivs i ett eget avsnitt i konsekvensbeskrivningen se, bullersituation för befintliga bostäder.

26. Samlingsyttrande

Det ni i en mening säger är att en MKB inte behövs enl. lagen beskriver fullt ut hur arbetet bedrivs inom Jönköpings kommun. Ni äger ju aktuellt markområde till 100% och har därmed det fulla ansvaret och blir därmed vägledande hur samhällsmedborgarna skall tänka när byggnation skall ske. Ni ställer ju krav på privata fastighetsägare så ännu strängare krav bör ställas på er egen verksamhet. Vi får hoppas att Länsstyrelsen inte går armkrok.

Det rör på sig ute i den stora världen.

Klimatöverenskommelsen i Paris som förpliktigar världens länder

tillskärpning och förändring är ju ingen lek, lägg därtill FN's klimatrappport om åker och skog. Vet kommunen vilka konsekvenser klimatförändringen för med sig, vad vårt ansvar blir för egen del och där vi på bästa sätt samverkar med vår omvärld. Svaret måste vara nej men risken att inte ta höjd för en negativ utveckling vore inte bra.

Den nya skärpningen av miljöbalken ämnar till att den negativa utveckling som förevarit bryts. Lagen riktar sig främst till landets kommuner som omformar landskapet med sitt planmonopol. Det kan inte vara fel att vara bättre än tvingande lagstiftning i miljö och klimatfrågor.

Kostnaden och ansvaret bör hamna där det hör hemma alltså på Jönköpings kommun och dess politiska nämnd i detta fall. Jag vill inte se en kommun som smiter ifrån detta miljö och klimatansvar.

Min förhoppning är att Länsstyrelsen ser till statens intresse och med MSB som skall värna om medborgarnas väl i besvärliga tider, bör ha ett betydande delaktighet i frågan. Det råder ju redan ett betydande underskott på odlad mark (försörjningsgrad) som måste vara en del av vårt totalförsvar i orostid eller klimatpåverkan. Det är först på senare tid man tydligen inser allvaret i den uppkomna situationen med ett betydande underskott. Genom den tillkomna befolkningsökningen så kommer ju frågan om försörjningsgrad bli än mer akut. Utvecklingen skall inte bara stoppas utan skall också vändas.

Ansvaret skall inte skyfflas över på någon annan utan måste vara en betydelsefull del i beslutsfattandet.

Ser man till kommunens byggaktiviteter så sker dessa till stor del på odlad åkermark runt om i kommunen. Detta har pågått under lång tid och pågår i detta nu. Kommunens äldre markförvärv har till stor del utgjorts av åkermark. Det är därför väldigt angeläget från kommunens sida att bebygga dessa områden så snart som möjligt. Inget kan vara mer fel än detta synsätt.

Detta är inte ett seriöst tänkande om ett hållbart samhälle utan snarare ett sätt att bedra sig själv. Ändrade odlingsmetoder medför säkert ett utökat behov av odlingsbar mark samt att vår del av världen får ta ett större och gemensamt ansvar för livsmedelsförsörjning. Det skapas lätt ett livsmedel underskott med stigande priser som följd och det leder snabbt till social oro. Det är väl inte vad vi behöver.

Genom att ta byggnationen i små etapper så kringgår ni miljö och klimatkrav. Ni skriver i planen att ingen MKB behövs. Ni har vägt ändamålet med marken vad det är mest lämpligt för. Ni ställer bostäder och annan byggverksamhet mot odlad åkermark. Om landets alla kommuner gör likadant så får det sammantaget konsekvenser.

De byggaktiviteter ni nu föreslår på den aktuella marken är helt ointressanta. Huskropparna är för höga med alldeles för stora takvinklar, avvikandet från den äldre bebyggelsen är för stor i den höglänta

terrängen. Det ni nu föreslår är för oss helt oacceptabelt, i tidigare planer var området ämnat för villabebyggelse som mer smält in i terrängen.

Ni har en så fin programbeskrivning där allt är tillrättalagt för att ta jordbruksmarken men ni nämner inte hur ni skapar ersättningsmark. Kostnaden för denna är betydande och vem har ni tänkt transportera utförandet och kostnaden till. Det har varit för lätt att köpa mark genom tvång (förköpsrätt) och exploatera alla öppna ytor så som åker utan att ta konsekvenserna.

Om nu kommunen tar den fina jordbruksarealen för bebyggelse så vill jag ha svar på var kommunen avser anlägga ny åkermark som ersättning för den förlorade 23ha sammanhängande åkerarealen av mycket god kvalitet. En omställning från skogsmark till god produktiv åkermark tar lång tid. Detta besked bör lämnas innan planerna förverkligas och igångsättning bör väl startas omgående så att någon produktionsförlust inte uppkommer. Kan ni inte ge besked så är Er plan inte genomarbetad på ett bra sätt och skall inte genomföras. Ta mark utan ansträngning kan vem som helst göra.

För många generationer sedan odlades marken upp. Slingrande åkerkanter beskriver att man ansträngde sig mycket för att odla upp det som var möjligt. Idag bebygger kommunen motsvarande ytor och man följer nogsamt åkerkanterna så att marken utnyttjas väl och det skall byggas högt för tydligen inser man att marken är värdefull. Är det inte lika bra att vi inser att det funnits ett feltänk.

Hur tänker ni göra när all åkermark är borta i Jönköpings närområde? Skall ni anlägga ny åkermark för att sedan bebygga den. Detta handlingssätt är detsamma som att gå över ån efter vatten. Ett stort resursslöseri. Om man trycker ihop tidslinjen så är det ju precis så ni gör idag med våra förfäders uppodlade mark. Det är förvånande att Centerpartiet med Anders Samuelsson i spets är en sådan ivrare för den förda politiken. De felgrepp som tagits rättfärdigas inte genom att de görs om och om igen.

Jordbruksmarken utanför det aktuella området Övrabo, Dylycke, Hedenstorp mfl. markområden längs med väg 195 är ju beskrivande hur oansvarigt ni går fram. Ni flyttar kraftledning och sedan skall ni flytta den nybyggda kraftledningen igen för att den blev felplacerad detta till en kostnad för många miljoner. Låt ledningen stå kvar och tänk om vad gäller etableringen för den aktuella industrietableringen. Och den olyckliga tjänstemannen bör hyllas för sitt omedvetna bidrag att sätta stopp för planerna.

Den uppkomna situationen manar till eftertanke och några snabba beslut i fel riktning gagnar inte saken. I media har Jönköping framställts som en av de värsta i landet betr. den negativa åkerutvecklingen. På sam rådmötet så uttryckte Anders Samuelsson att det kanske är den sista åkermarken som kommer att tas. Vad värre är att denna gräns har passerats för länge sedan.

Förlust av åkermark kan jämföras med konsekvenserna av en kärnkraftolycka där marken blir obrukbar eller att dumpa miljöfarligt avfall i sjöar och hav. Detta har skett med myndigheters godkännande. Resultatet blir stora kostnader men inte fullgott resultat efter sanering.

Mitt förslag till utvidgning av Jönköping är att expansionen sker söderut och inte varken väster eller öster ut på höjderna om nuvarande centrumbebyggelse. En byggnation på höjderna kommer bara generera fler infrastruktur problem och de är svåra och dyra. Det finns tillräckligt av detta idag.

En etablering söderut skulle däremot underlätta infrastrukturbyggandet. Kollektivt åkande med rälsbunden trafik skulle vara möjlig och som säkert kan göras förarlös utan stora säkerhetsrisker. Stora städer har tunnelbana men i Jönköping skulle det vara tillräckligt med byggnation ovan jord. Med detta skulle man fånga upp mycket av den problematik som finns idag på ett klimatsmart sätt. Rälsbundet transportsätt fungerar inte på höjderna och förarlösa bussar fungerar säkert inte heller så bra i backarna.

Ni måste sluta hänga upp planeringen i och runt nuvarande stadskärna. Det har skapats tillräckligt med problem fram till nu. Ständigt återkommande trafikträngsel i centrum . Ett så litet evenemang som en skolbal på Spira klaras inte utan totalstopp i trafiken. Specialarrangemang krävs tydligen för en sådan liten händelse. Snart får inte bussarna plats vid hållplatserna hur skall det då bli vid ett ökat buss åkande. Blå ljustrafiken har återkommande problem med framkomligheten detta är inte oviktigt.

Ett nytt Centrum söder skulle säkert bidra till att lösa upp mycket av dagens problem situation och då menar jag inte nya Munksjö bebyggelsen.

Nytt tänk och handlingskraft krävs! Mycket tid har redan spillts på fel saker. Förhoppningen är att klimatåtgärder går längre än till att enbart fokusera på trähus. Att använda ett underskott på bostäder, skolor och äldreboenden som murbräcka för att våldta miljö och klimatfrågan är ett riktigt lågvattenmärke.

Peka finger åt regnskogsskövling och andra miljöförstörande händelser runt om i världen är bra men skärp till själva på hemmaplan.

Kommentar

För generella synpunkter om bebyggelsestruktur och byggnadsvolym samt jordbruksmark se inledande gemensam kommentar.

Kommunen har gjort bedömningen att detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan i den mening som kräver att en miljökonsekvensbeskrivning behöver genomföras och Länsstyrelsen delar denna bedömning enligt deras samrådsyttrande.

Kompensation av jordbruksmark (nybrytande) hanteras inte i detaljplanen. I detaljplanen förs ett resonemang kring konsekvenserna av exploatering av jordbruksmark. Resonemang kring uppodling av nybruten jordbruksmark förs inte i planbeskrivningen, det bedöms vara mer realistiskt att belysa konsekvenserna som förlusten av jordbruksmarken faktiskt innebär. Det är inte heller möjligt att i samband med detaljplanen utifrån PBL ställa krav på att kompensationsåtgärder ska genomföras och kommunen har idag inga riktlinjer för hur frivilliga kompensationsåtgärder ska genomföras. Lanspråktagandet av jordbruksmarken anses motiverat utifrån det väsentliga samhällsintresset som exploateringen innebär och en förlust av jordbruksmarken kan därför accepteras.

Arbetet med att ta fram en fördjupad översiktplan i form av en utbyggnadsstrategi med sikte på 200 000 invånare pågår. Framtida utbyggnadsriktningar kommer att hanteras inom den processen, för att påverka det rekommenderas ni yttra er i kommande medborgardialoger i samband med utbyggnadsstrategin.

27. Odalmannens samfällighetsförening

Samfälligheten Odalmannen har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och lämnar synpunkter enligt nedan.

Trafik på Åsenvägen genom Mariebo

Av handlingarna framgår att trafikmängden på Åsenvägen genom Mariebo i dagsläget uppgår till ca 2500 fordon/ dygn med 10% tung trafik. År 2030 prognostiseras 5500 fordon/ dygn på samma sträcka som planområdena förväntas alstra. Vidare framgår att åtgärder för att begränsa ökningen av trafiken genom Mariebo inte är inkluderade.

Av handlingar framgår att Marieboleden förkastas som alternativ med anledning av att det framkom av Rambölls trafikutredning att de positiva effekterna är små. Vidare framgår följande på sida 10 andra stycket: "I esplanaden är körfälten separerade av gång- och cykelvägen. Gaturummets bredd är 25 meter och framtidssäkrar en eventuell koppling österut mot Klockarpsvägen." Det är oklart om det är Marieboleden som åsyftas här eller om detta är ett ytterligare alternativ på trafiklösning.

Mot bakgrund av ovanstående lämnas följande synpunkter:

- Generellt finns en oro för den ökade trafikmängden på Åsenvägen genom Mariebo med tanke på framkomlighet, trafiksäkerhet och ökade bullernivåer.
- I första hand bör alternativa trafiklösningar utredas för att avlasta trafikmängden på Åsenvägen genom Mariebo. Om det är så att det finns en trafiklösning, utöver Marieboleden, (se ovan) som inte har utretts så bör så ske.
- Det är viktigt att i kommande handlingar tydliggöra vilka åtgärder som kommer att vidtas för att begränsa trafiken genom Mariebo. Vidare bör det framgå vilken effekt på trafikmängden dessa åtgärder

väntas ha.

- Trafiksäkerhetslösningar och bullerbegränsande åtgärder bör presenteras i kommande handlingar.
- I prognosen för 2030 framgår det inte av handlingarna om den tunga trafiken väntas öka eller minska (procentuellt i förhållande trafikmängd), vilket bör tydliggöras i kommande handlingar.

Kommentar

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom generella svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

Andelen med tung trafik på Åsensvägen beräknas i prognoserna till ungefär 10%, Samsetgatan till ca 5% och Klockarpsvägen ca 7% utifrån rådande förhållanden. Skulle till exempel väg 195 eller riksväg 40 byggas om, eller förbud för genomfart införas skulle prognosen kunna förändras. Prognosen bygger på mätningar på Åsensvägen och Klockarpsvägen är gjorda av Trafikia i maj 2018, en vanlig vecka utan helger och skollov. Prognosrapporten från Ramböll är dock daterad 2018-08-09.

28.

Det är positivt att Samset kopplas samman med Mariebo, istället för som gällande detaljplan föreslår, att områdena skärmas av genom en barriär i form av en trafikled.

I övrigt har jag följande synpunkter:

Detaljplanen föreslår ett torg i anslutning till Åsensvägen, planbeskrivningen redovisar inte vilka incitament det finns för att ett torg med handel/verksamheter ska fungera eller att det beräknas finnas ett underlag. Efterfrågar ett tydligare resonemang och motivering kring detta.

Planhandlingarna redovisar att en utökning av verksamheter vid Hedenstorp tillsammans med nya bostadsområden, skola och idrottsanläggning innebär en ökning av antalet fordon utmed Åsensvägen med mer än dubbelt så många, från ca 2 500 till ca 5 500. Ett flertal av fastigheterna utmed vägen har sina in- och utfarter direkt mot densamma. Det är idag inte helt trafiksäkert, en ökning av fler fordon kommer att försvåra ytterligare för dessa fastigheter. Ett förslag/utredning/resonemang efterfrågas för att tydliggöra konsekvenserna som ett högre trafikflöde innebär.

Planbeskrivningen redovisar en skuggstudie som beskriver tänkt påverkan på befintlig bebyggelse. Bilderna är dock otydliga och ett resonemang samt en slutsats saknas. Planbeskrivningen behöver kompletteras med tydligare bilder och slutsats av påverkan.

Bostadsområdena som föreslås har en högre exploateringsgrad än intilliggande befintligt bostadsområde på Mariebo. Föreslagna bostadskvarter är dock placerade dikt an befintliga fastighetsgränser. Önskvärt vore en något lägre bebyggelse mot befintliga villor som sedan kan trappas upp och blir högre, detta för att få en mjukare övergång mellan områdena och ta mer hänsyn till omgivning och befintligt område.

Efterfrågar i kommande planhandlingar en redovisning om hur föreslagen bebyggelse placeras i landskapet, hur hänsyn tas till befintlig topografi. Kartunderlag med höjdkurvor som redovisar bebyggelsens placering samt gatornas dragning efterfrågas, tillsammans med sektioner som tydliggör mötet mellan befintlig och ny bebyggelse.

Kommentar

För generella synpunkter om bebyggelsestruktur och byggnadsvolym, trafik se gemensam kommentar. Synpunkter om bebyggelse och skuggpåverkan från de nya bostadskvarteren närmast befintlig fastigheter i Mariebo bedöms vara besvarade i etapp 1 där dessa kvarter ingick. Kvarteren kring torget kommer hanteras i kommande etapper och synpunkter besvaras i de handlingarna.

Förutsättningarna för centrumverksamhet i området har bedömts som goda bl.a. utifrån analyser av avstånd till livsmedelsbutiker, vårdcentral m.m. En dialog har också förts med Näringslivsavdelningen som bedömer att det finns goda förutsättningar för olika verksamheter i område dels till följd av bristen på kommersiell service i närområdet idag samt närhet till industriområdet Hedenstorp.

Planhandlingarna har kompletterats med flera illustrationer av tillkommande bebyggelse och exempel på hur nya fastigheter kan nyttjas för bebyggelse. Eftersom detaljplanen inte reglerar gatuhöjder har ingen 3D modell eller liknande med den förprojekterade gatan och angränsande bebyggelse tagits fram. I de illustrationsmaterial som presenteras i planhandlingarna för föreslagen bebyggelse har man dock utgått från gatans förprojekterade höjder. Detaljplanen reglerar inte markhöjder för allmän plats eftersom det är önskvärt att vissa justeringar ska kunna göras från nuvarande förprojektering i detaljprojekteringen. För kvartersmarken har kommunen en generell riktlinje om att slänt mot angränsande tomt ska förläggas så långt in på den egna tomten (ca 1,5 meter) så att t.ex. ytvattenavrinningen inte orsakar olägenhet för grannfastigheten.

29. Samlingsyttrande

Våra synpunkter angående detaljplan över Åsen och Samset.

- Vi tycker det är lämpligare på flera sätt, att bygga de högre husen åt Samset. Där finns redan höghus. Opassande med höga hus framför villorna i Mariebo. Terrängen åt Samset där det finns bebyggelse kan en naturlig sluttning som sträcker sig mot skogskanten (Klockarpsleden). Där kommer byggnaderna skymma minst.

- Vi tycker det vore mer passande med en trappstegsmodell av huskroppar ner mot befintlig bebyggelse i Mariebo.
- Trevligt förslag med ett torg och en väganslutning med allé mot Åsensvägen.
- Vi tycker en rondell mot Åsensvägen vore viktigt ur trafiksäkerhet. Naturlig hastighetsdämpning, minskad miljöpåverkan och bättre flyt i trafiken. Man undviker farliga vänstersvängar både upp ifrån och ner ifrån. Dessutom en bra anslutning mot den tilltänkta östra industriområdet i Hedenstorp. Rondellen behöver inte alls ta stort område. Finns redan små (i diameter) i stan t.ex. Månsarpsrondellen.

Kommentar

För synpunkter om bebyggelsestruktur och byggnadsvolym se gemensam kommentar. Synpunkter om bebyggelse i de nya bostadskvarteren närmast befintlig fastigheter i Mariebo bedöms vara besvarade i etapp 1 där dessa kvarter ingick. Kvarteren kring torget kommer hanteras i kommande etapper och synpunkter besvaras i de handlingarna.

Synpunkt om trafik bedöms vara besvarad i och med etapp 1 där den trafiklösning som synpunkten berör ingår.

30. Samlingsyttrande

Med anledning av mottagen kungörelse avseende detaljplan för Åsen 1 :2 m.fl. ("Detaljplanen") och i egenskap av sakägare, får vi härmed inkomma med följande synpunkter.

Detaljplanen i sin helhet

Inledningsvis vill vi vara tydliga med att vi ställer oss positiva till planerna för byggnationen på Samset-området som kommer knyta samman Övre Mariebo med Samset.

Våra synpunkter berör, och vårt ifrågasättande avser, istället trafiksituationen som enligt Detaljplanen kommer uppstå på den del av Åsensvägen i Övre Mariebo som har en hastighetsbegränsning på 40 km/h ("40-sträckan").

Trafiksituationen idag

Som boende utmed 40-sträckan kan vi konstatera att de (undermåligt få) åtgärder som vidtagits från Jönköpings kommuns sida för att säkerställa en lägre hastighet på den nu aktuella sträckan har varit helt utan verkan. Varken bussar, bilister, motorcyklister eller mopedister håller sig till den begränsning om 40 km/h som gäller. Tvärtom tycks många anse den något serpentinliknande sträckan vara passande för att gasa extra i när man kommer från centrum och kör mot Axamo. Tyvärr gäller detta även bussarna vilka stundtals kör med minst ett däck lyft från vägen i kurvorna p.g.a. för hög hastighet. Fordonen som kommer i motsatt färdriktning har istället bara struntat i att bromsa när hastighetsbegränsningen går från 70 km/h till 40 km/h.

Då vi själva, likt många andra, bor med vår utfart mot Åsenvägen, och dessutom strax efter en kurva, har det hänt alltför många gånger att fordon som kommer från båda håll tvingas att kraftigt bromsa in för att inte köra in i oss som backar ut. En inbromsning som, vid korrekt hållen hastighet, inte skulle behöva vara i närheten av så kraftig. Utöver irritationen som tydligt uppvisas från förarna av dessa fordon tillkommer naturligtvis den uppenbara risk vi som tvingas backa/köra ut tar varje gång att de inbromsande fordonen inte ska hinna stanna.

Slutligen bör Jönköpings kommun uppmärksammas på det faktum att det på 40-sträckan förekommer många långfärdsbussar (riktning mot exempelvis Göteborg och andra orter) som saknar busshållplats utmed Åsen vägen, som istället bör köra via göteborgsbacken, och att tung trafik till och från Hedens torp redan idag är omfattande, särskilt med tanke på att 40-sträckan går genom ett villaområde.

Sammanfattningsvis, avseende trafiksituationen som den ser ut idag, kan följande konstateras:

Hastighetsbegränsningen respekteras inte, varken av privat- eller yrkestrafik. Vidtagna åtgärder (vilka endast består i ett utbyte av farthinder/vägbula mot en avsmalnad passage) har inte haft någon som helst effekt, tvärtom har det möjliggjort fortsatt gasande istället för inbromsning 40-skyltarna som är placerade i den norra delen av 40-sträckan, i korsningen Åsenvägen/Klockarpsvägen, verkar vara felaktigt placerade vilket gör att bilar med automatisk avläsning av hastighetsskyltar inte uppfattar att hastigheten ändras från 60 km/h till 40 km/h och bilen fortsätter ange 60 km/h som gällande hastighetsbegränsning

På 40-sträckan förekommer många långfärdsbussar som rimligen bör ledas om att köra via antingen göteborgsbacken eller fortsätta utmed Klockarpsvägen mot 195:an. Utöver dessa bussar körs, förstås, även de lokala linjebussarna på 40-sträckan vilket sammantaget innebär att det blir omfattande tung trafik dagligen vilken leder till en hög bullernivå.

Framtida trafiksituation i enlighet med Detaljplanen

I Detaljplanen som vi nu har fått ta del av framgår information om beräkningar och bedömningar av hur trafiksituationen utmed 40-sträckan med största sannolikhet kommer att påverkas (se s. 21 i Detaljplanen). Analysen som genomförts visar att trafiken beräknas öka från ca 2500 fordon/dygn till 5500 fordon/dygn. Mot bakgrund av det ovan angivna avseende dagens trafiksituation förefaller en sådan ökning ohållbar.

Att planera för en sådan trafiksituation, som dessutom delvis beräknas bero på att Hedenstorps industriområde ska utökas och tung industritrafik därmed medvetet ska ledas genom ett villaområde, ger intryck av total avsaknad av förståelse för dels situationen så som den ser ut redan idag, dels för totalupplevelsen av och i området för oss boende.

Det nya området på Samset innefattar många bostäder vilket förstås leder till ökad trafik. Vi ställer oss högst frågande till bedömningen att

den lämpligaste lösningen skulle vara att leda all denna nytillkomna trafik via 40-sträckan i Övre Mariebo, eller via Samset-rondellen utmed Klockarpsvägen beroende på varifrån trafikanterna kommer.

I Detaljplanen framgår på sidan 10 att esplanaden är utformad på ett sådant sätt att det framtidssäkrar en eventuell koppling österut mot Klockarpsvägen. Varför är inte denna koppling medtagen i Detaljplanen från början? Det vore rimligen en för alla, både nuvarande boende och kommande boende på Samset, bättre lösning då trafiken per automatik fördelas över fler vägar vilket minskar buller och olägenheter för oss boende samtidigt som det skulle begränsa köbildning.

Slutsats

Trafiksituationen på 40-sträckan är redan idag ohållbar, att ytterligare utöka den på det föreslagna sättet vore inte en hållbar lösning. Särskilt inte när mer lämpliga, och rimliga, alternativ finns upptagna i Detaljplanen, om än som potentiellt framtida åtgärder.

Vi förväntar oss att utredningen av trafiken och dess utveckling framöver tar ett nytt grepp och med nya infallsvinklar kan leda till lösningar som ger en bättre boendemiljö, bättre fördelning av trafik och som säkerställer att hastighetsbegränsningar m.m. upprätthålls. Utöver en koppling mellan esplanaden och Klockarpsvägen är vårt förslag och önskemål att fartkameror placeras utmed 40-sträckan.

Vi bifogar en lista (Bilaga 1) med namnteckningar från ytterligare sakägare som tagit del av vår skrivning och som ställer sig bakom samtliga synpunkter häri.

Kommentar

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom gemensamma svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

Fartkameror på Åsensvägen är inte ett alternativ då Åsensvägen inte uppfyller de krav som Trafikverket ställer för att en fartkamera ska kunna sättas upp.

31. Naturskyddsföreningen i Jönköping

Jönköpings befolkning växer liksom på jorden i övrigt. Fler människor betyder ökat behov av livsmedel. All mark på jorden som är odlingsbar är ianspråktagen sedan länge. Ökad befolkning betyder att varje människa får färre kvadratmeter mark till förfogande för sin livsmedelsförsörjning. Till detta kommer globala markförluster pga av erosion i år 4,5 milj ha och ökenutbredning i år 7,6 milj ha. Sverige behöver också minska sitt importberoende av livsmedel.

Livsmedel odlas till stor del på våra jordbruksmarker och därför behövs mer jordbruksmark i framtiden och inte mindre. Jordbrukets övergång till ekologisk odling kräver större arealer eftersom avkastningen per hektar blir lägre med odling utan konstgödsel och mindre användning av växtgifter. Det är därför kortsiktigt och oansvarigt av Jönköpings kommun att avveckla jordbruksmark för bebyggelse. I detaljplanen beskrivs konflikten av markanvändningen, jordbruk/bebyggelse, men i förslaget anser man att bebyggelse på marken väger tyngre än att använda marken för jordbruksändamål.

Hur värderar man argumenten för det ena eller det andra? Jordbruksmark är av nationell betydelse enligt miljöbalken och enligt Plan- och bygglagen skall mark användas för det ändamål som anses mest lämpligt. Detta bör väga tungt.

Jönköpings kommun måste anstränga sig bättre att hitta lämpligare mark och inte med en mening avfärda alla alternativ med kommentaren att de inte uppfyller kraven i exploateringen.

Utdrag ur Vision 2030 för Jönköpings kommun: "Där stad och landsbygd möts Jönköping 2030 har levande landsbygder, med livskraftiga gröna näringar, och där de många tätorterna utgör landsbygdernas nav i form av tillgång till service. Människor i hela Jönköpings kommun är stolta över sina landsbygder och det finns goda möjligheter till boende, försörjning och rekreation. Det som landsbygderna tillför i form av bland annat livsmedel, energi, byggmaterial, rekreation och besöksnäring är en stor tillgång för hela kommunen och har en stor utvecklingspotential för framtiden. En önskvärd utveckling mot en fossilfri kommun är beroende av starka landsbygder

Kommentar

För synpunkter om jordbruksmark se inledande gemensam kommentar.

32. [REDACTED]

PBL framgår att hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse och anpassningar skall göras för att skapa en god helhetsverkan. I detaljplanen för del av Åsen 1:2 framgår att parkeringsplatser tillhörande flerbostadshus närmast Nylundsgatan mest troligt placeras direkt i anslutning till eller väldigt nära tomtgräns tillhörande befintlig bebyggelse. Att det påverkar den upplevda och faktiska kvalitén samt värdet för boende vad gäller (bland annat) insyn, ljud och säkerhet för barn med parkeringsplatser granne med sin baksida krävs ingen ytterligare förklaring för att förstå. Vidare framgår av PBL att hänsyn ska tas till topografi och bebyggelse bör undvikas att placeras på högsta punkt. Det får förmodas ha tagits i beaktning, men likväl harmoniserar inte det nya områdets läge med det då de nya fastigheternas läge blir belagda på högsta punkt och med det även högre än befintliga fastigheter. Det försämrar ytterligare för befintlig bebyggelse. För att mildra den negativa inverkan på befintlig bebyggelse som dessa parkeringsplatser skulle innebära bör kommunen föreskriva annan placering, att parkeringsplatser/garage hålls under jord alternativt annan lösning för att på ett mycket bättre sätt ta hänsyn till

befintlig bebyggelse.

Av detaljplan samt vid samrådsmöte 2019-06-12 framgår att huskroppar närmast Nylundsgatan ska fungera som skydd mot buller och störande ljud från tänkt väg samt vid byggnation av områdets senare etapper. För att dessa huskroppar ska kunna fungera som bullerskydd är en förutsättning att de upprättas innan såväl väg som övriga byggnationer i första och kommande etapper. Det första som bör tas i beaktning är vad för typ av skydd mot buller och störande ljud som kommer finnas under byggnation av huskropparna närmast befintlig bebyggelse. En provisorisk eller permanent lösning och i sådana fall hur? Lika viktigt, om inte ännu viktigare, blir hur man hanterar problemet med buller och störande ljud i det fall att dessa huskroppar inte blir det första som byggs, något som inte verkade troligt vid samrådsmöte 2019-06-12. Vid båda scenarion krävs åtgärder såsom vall eller plank mot det störande ljud och buller som kommer att uppstå och inte kan klassas som helt tillfälliga (PBL och Miljöbalken).

Vad gäller den nya vägen framgick det av samrådsmötet 2019-06-12 att det än så länge inte finns några planer för säkerheten. Majoriteten av de barn som ska till skola och förskola kommer att behöva korsa vägen varpå stor vikt behöver läggas vid säkra passager. Samtidigt kommer trafiken på hela Åsenvägen öka kraftigt vilket gör behovet av säkerhetsinsatser för att få ner hastighet, ljudnivåer, få bort tung trafik samt öka säkerheten mot angränsande bebyggelse ännu större än vad det redan är idag.

Vad beträffar genomförd solstudie är mätningar gjorda vid klockslagen 09.00 och 15.00. Med tanke på i vilket väderstreck de befintliga fastigheter med störst skuggpåverkan ligger i förhållande till det planerade området borde en skuggstudie med mätningar vid senare klockslag än 15.00 genomföras då det är senare klockslag påverkan är som störst.

I enlighet med PBL §14 kräver vi ersättning till följd av planskada. Dels i form av fastighetens troliga värdeminskning till följd av lägets ändring, från naturskönt stadsläge till tät bebyggelse med flerbostadshus, ökad trafik, störande ljud, ökad insyn, för att nämna några förändringar vid genomförande av detaljplan. Vi kräver även ersättning för värdeminskning av fastighet vid en eventuell försäljning under en, mest troligt, mycket lång byggtid vid genomförande av detaljplan. Vidare kräver vi ersättning för förändrade säkerhets- och insynsförhållande, då vi vid genomförande av detaljplan kommer bli tvungna att upprätta lämplig form av inhägnad för den del av tomt som gränsar mot den nya bebyggelsen för att upprätthålla säkerhet för barn och insynsskyddat läge likvärdigt befintlig nivå.

Kommentar

Synpunkter kring bebyggelse utmed Samsetgatan som angränsar till befintlig bebyggelse utmed Nylundsgatan för det området har besvarats i etapp 1. Även synpunkter kring skuggning, parkering och buller under byggskedet från dessa kvarter har hanterats i etapp 1. Synpunkt om

planskade har också bemötts i etapp 1.

För generella synpunkter om bebyggelsestruktur och byggnadsvolymer se inledande gemensam kommentarer. Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom gemensamma svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

33.

Vi bor på övre Mariebo utmed Åsensvägen. Vi köpte vårt hus 2004 med tillhörande tomt. Då var Åsensvägen inte så hårt trafikerad, utan trafiken har ökat avsevärt under de senaste åren och speciellt sedan man byggde om och utökade industri- och lagerlokalerna vid Hedenstorp. Vi kan inte ha fönster eller balkongdörrar öppna utåt Åsensvägen då bullret från trafiken stör så pass mycket redan nu. Vi kan inte föra en normal diskussion inomhus om något råkar vara öppet utåt Åsensvägen. Vi motsäger oss kraftigt att Åsensvägen ska bli den nya huvudleden till det tilltänkta nya området. Då vi redan nu har problem med trafiken utanför och fordonen ska öka till ca 5000 per dygn, så anser vi att detta inte är en hållbar lösning! Åsensvägen kan inte fortsätta vara genomfartsled från Hedenstorp, rv 40 och närliggande områden!

Vi var på mötet den 12/6-19 och fick svaret "att vi kan ansöka om ljuddämpande åtgärder". Att ansöka om något betyder inte att det går igenom och att man får det! Vi har redan i dagsläget ett "bullerplank"! Och vi vill inte bo i ett hus där man inte kan vistas i sin egen trädgård på grund av trafik och buller (och nästan inte inomhus)!

Vi är också i den situationen att vi inte kan sälja huset då vi bor på Jönköpings Kommuns mest förorenade mark då det har legat ett tvätteri/kemtvätt i vårt område. För vem vill köpa en fastighet med cancerogena ämnen i marken (och inomhus) och med starkt trafikerad väg utanför? Vi sitter i en riktig rävsax där Kommunen inte tar ansvar!

Motsäger oss också avverkning av naturen där det tilltänkta området ska byggas. Vi flyttade till Mariebo för att kunna ha "naturen utanför dörren". Det är ett naturområde rikt på djurliv som nu kommer att gå till spillo!

Kommentar

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsensvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom gemensamma svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsensvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

Den förorenade marken som yttrandet hänvisar till ligger inte inom eller i direkt angränsning till planområdet. Kommunen, Sveriges geologiska undersökning och Länsstyrelsen arbetar för en framtida sanering av miljögifterna i marken.

Byggnation inom området har varit att förvänta då området Samset-Åsen är och har varit utpekad som ett utbyggnadsområde för bostäder under lång tid. Området var utpekad redan i den översiktsplan som antogs år 1990 och har fortsatt varit utpekad i efterföljande översiktsplaner från 2002 och år 2016. Föreslagen exploatering har också anpassats så att naturmark med höga värden sparas och det kommer även efter genomförande av förslaget vara möjligt att röra sig i naturområden inom och utanför området.

34.

Vi är en familj bestående av två vuxna och ett barn på [REDACTED], [REDACTED]. Se bild och markering för ökad förståelse och tydlighet genom nedan följande synpunkter.

Våra synpunkter:

1. Omgivningspåverkan och säkerheten vid förväntad trafikökning på Åsenvägen
2. Trottoarer utmed Åsenvägen
3. Bullernivå på Åsenvägen
4. Byggnader kring "torget"
5. Byggnader kring det planerade "torget"
6. Utförd skuggstudie
7. Områdets västra infart
8. Miljöpåverkan
9. Bostadsformer

1. Omgivningspåverkan och säkerheten vid förväntad trafikökning på Åsenvägen

I nuläget visar utförd trafikmätning, 2018-08-09, på Åsenvägen genom Mariebo att det passerar ca 2500 fordon/dygn, varav 10% är tung trafik. Enligt er beräkning prognostiserar ni en ökning till ca 5500 fordon/dygn fram till år 2030. Ökningen skulle innebära att det under dagtid mellan kl. 06-21 skulle passera ca 6 fordon i minuten genom Mariebo. Vi ifrågasätter hur vi som boende utmed Åsenvägen, tillsammans med 24 andra hushåll med direktanslutning till Åsenvägen, möjliggörs en säker och trygg utfart i samband med den förväntade ökningen? Vi upplever idag en svårighet i att på ett tryggt och säkert sätt backa ut vårt fordon på Åsenvägen. Framförallt vid rusningstrafik, kl. 07-08 och 15-18. Vid en ytterligare trafikökning, som förutspås, skulle detta försvåras ytterligare. Majoriteten av de befintliga hus på området utmed

Åsensvägen har dessutom utfarter placerade på ett sådant vis att utfart endast kan göras genom att backa ut sitt fordon på gatan.

Vid mötet hos Jönköpings kommun den 12 juni pratade trafikansvarig Mats Ruderfors vid projektet om att eventuella avsmalningar och hastighetsbegränsningen inte ännu är medräknad eller utformade i den aktuella detaljplanen. Givetvis skulle en begränsad hastighet och andra trafikbegränsningar ha en positiv effekt på hastigheten men det minskar inte antalet förbipasserande fordon. Vi som boende ser inte hastigheten som det största problemet, även om det är ett problem, utan den tunga trafiken och flödet på fordon. Det befintliga området, övre Mariebo, är inte anpassat eller utformat för en stor genomfartsled som det idag redan har blivit. Det är ett villakvarter. Åsensvägen, genom övre Mariebo, är en för smal väg för att få räknas som en genomfartsled. Hur tänker man kring den ökade belastningen som vägen kommer att få? Den slingrar sig även väldigt nära in på redan befintliga bostäder utmed vägen.

På mötet den 12 juni tog flera upp problemet med den tunga trafiken, framförallt linjebussarna (Göteborg-Jönköping exempelvis). Vi ser lastbilar och linjebussar susa förbi på Åsensvägen genom villaområdet med barnfamiljer, morgon som kväll, dag som natt. Svaret som trafikingenjör Mats Ruderfors gav oss var att dom kommer välja Göteborgsbacken den dagen den vägen breddas. Men varför väljer de inte att köra där redan idag? Göteborgsbacken fungerar utmärkt för tung trafik och har gjort så länge. En extra fil är inte lösningen på problemet. Det kommer krävas hinder och andra begränsningar som gör att de väljer andra vägar. Och som pricken över i:et har vi också den kommunala skolan Bäckadalsgymnasiet och fordonsprogrammet TTC som inte bara övningskör med lastbilar utan sina långtradare(!) genom Mariebo. Här borde kommunen själva på ett enkelt sätt informera dem att använda andra vägar att övningsköra på istället för ett villaområde med barnfamiljer. Hur tänker ni kring det?

Vidare står det i detaljplanen att ”åtgärder för att begränsa ökningen av trafiken genom Mariebo, såsom skyltning, fysisk utformning av gator, utformning av torget inte är inkluderade”. Gällande utplacering av hinder eller begränsningar önskar vi att man tar hänsyn till de befintliga bostäderna utmed Åsensvägen då ur perspektivet bostadens utfart samt påverkan av ökat buller vid inbromsning och acceleration som de medför.

2. Trottoarer utmed Åsensvägen

I detaljplanen redogörs det för en förlängning av den nuvarande cykel- och gångvägen genom Mariebo så att den i slutet av Åsensvägen ansluter till ”Torget” vid det nya området. Den nuvarande cykelvägen går idag mestadels mellan villorna och inte utmed Åsensvägen. Dock är det många som använder trottoaren utmed Åsensvägen inte minst till och från busshållplatsen ”Mariebo vändplan” då cykel- och gångvägen inte leds där förbi. Den nuvarande trottoaren utmed Åsensvägen från Mariebo vändplan är väldigt smal, närmare bestämt 140 cm i bredd. Enligt trafikverket bör en normal trottoar ha minst 200 cm. Hur ska alla barn kunna gå säkert på denna smala trottoar ihop med den ökade trafiken som sker?

Vidare visar er detaljritning att ni vill förlänga denna smala trottoar i slutet på vänster sida från korsningen Åsensvägen-Sibyllagatan fram till

Åsensvägen-Sandserydsvägen. Alltså ta bort den del i slutet där trottoaren äntligen blir lite bredare. Det redogörs för en breddad gångväg på höger sida men ur synpunkt att det anläggs en skola så önskar vi även att ni har vänster sida med i planeringen då det bor många barnfamiljer även på andra sidan gatan. Hur möjliggörs en säker passage för barnen som bor på den södra sidan av Åsensvägen? Den smala trottoar som finns idag samt den något bredare plätt som finns [REDACTED] används flitigt av både barn och vuxna som korsar vägen både till fots och med cykel.

3.Ökad bullernivå på Åsensvägen

Bullernivå, befintlig kontra förväntad. Bullernivå för befintligt område ifall fördröjning av husen utmed Samsetgatan sker ytterligare nivå för befintliga hus. Enligt nuvarande bullermätningar-rött in på husknuten. Hur tar man hänsyn till detta? I bullermätningen från 2011 som visas på bilden nedan är vårt, liksom alla andra hus utmed Åsensvägen, rödmarkerat ända in på husknuten. Vad händer vid ökning? Den tilltänkta T-korsningen som infart från väst kommer också skapa köer, till följd av den ökade trafikströmningen, med fler start och stopp vilket leder till mer accelerationer, avgaser och högre buller. De flesta hus i området är äldre och inte konstruerade för att stänga ute ljud på samma sätt som nyproduktion. Vilken hänsyn tar ni till befintlig byggnation här? Bullret från den ökade trafiken lär påverka vår hälsa och möjlighet till god livskvalitet avsevärt. Det finns bullerskyddsbidrag, i form av ljudisolerade fönster, men det hjälper inte vibrationerna som vi känner av inne i huset när bussar och lastbilar accelererar förbi vårt hus.



4.Byggnader kring "torget"

Vid övergången befintligt bostadsområde, Mariebo, och planerat område utgörs "övergången" av ett torg med kringliggande byggnader. Vår synpunkt är att byggnader som är placerade i anslutning till befintligt

område inte förväntas harmonisera med en liknande karaktär. Den bostad vi bor i, [REDACTED], har en totalhöjd till husetsnock på 6, 7m. Enligt detaljplanen ska byggnaden mittemot samt snett emot att innehå byggnadshöjden 8 respektive 11 meter TOTALHÖJD. När vi flyttade till vårt hus förra året så var det med syftet att bosätta sig i ett villaområde. Enligt er detaljplan synliggörs en nybyggnation liknande Kålgården fast med en lokalisering på Mariebo, alltså inte det vi önskade. Vi anser att dessa byggnader har en alldeles för hög höjd samt att de är placerade för tätt inpå nuvarande, befintlig bebyggelse. Vårt förslag är att minska höjden på dessa byggnader i direkt anslutning till Åsensvägen och därifrån öka höjden in mot området. På så sätt tror vi att områdena kommer att uppfattas trevligare och harmonisera ihop istället för att ses som två skilda stadsdelar med skarpa gränser.

5. Byggnader kring det planerade "torget" (se bild med markering)



Byggnad A har, ihop med sitt systerhus bredvid, enligt detaljplanen en utmätt byggnadshöjd på 11 meter och en totalhöjd på hela 15, 7 meter till husetsnock! Byggnaden är i detaljplanen placerad på ett sådant sätt att den hamnar tätt inpå nuvarande, befintlig bebyggelse vid korsningen Åsensvägen-Sandserydsvägen [REDACTED]

Byggnaden är en av de bostadshus med högst byggnadshöjd inom nybyggnadsområdet och kommer att angränsa till ovanstående bostäder som idag ligger utanför stadsplanerat område. Ett sådant höghus, på det avståndet till befintliga bostäder, hade även medfört begränsat/utesluten kvällssol samt ökad insyn då planerad byggnad har en dubbel så hög byggnadshöjd i jämförelse med befintliga bostäder. Vår synpunkt är att ni tänker om gällande byggnadshöjden och placeringen av dessa bostadshus så de bättre harmoniserar med kringliggande bostäder. Förslagsvis placera de högre bostäderna i norr, i anslutning till de redan befintliga lägenhetshusen på Samset, och istället bygga med en mer lägre byggnadshöjd i sydväst kring "torget" och de befintliga bostäderna kring Mariebo.

6. Utförd skuggstudie

I detaljplanen finns en skuggstudie som redogörelse för hur tänkt exploatering kan påverka sin omgivning. De redovisade tiderna för skuggstudien är kl 09:00 och 15:00. Då detaljplanen innefattar byggnader nära inpå nuvarande bebyggelse, hade vi önskat en skuggstudie även senare på dagen. Detta gäller främst de tänkta byggnaderna kring "torget" med anledning av deras generösa totalhöjd samt placeringen nära inpå nuvarande bebyggelse.

7. Områdets västra infart

Den tilltänkta infarten från väst/Åsens gård ska enligt planbeskrivningen gå från en raksträcka och mynna ut i en T-korsning framför torget, omringad av de två höghusen, som också är ett kapitel för sig. Infarten kommer leda till köer med fler start och stopp, ökade avgasutsläpp, accelerationer och ökat buller. Hur ses det i en miljöaspekt med kommande beräkning på 7 fordon per minut i ett familjärt bostadsområde?

Vårt förslag är att man lägger vägen, från Åsens gård, med en vänstersväng efter Junebäcken med riktning rakt mot Samsetgatan där den istället ansluts. I anslutningen gör man istället en rondell för att skapa ett bättre flöde med mindre avgaser. Här bör också en kraftig

hastighetsbegränsning sättas med hänsyn till skolan. Det kommer göra att den tunga trafiken väljer andra rutter än att trängas genom skol- och villaområde. Med andra ord ser vi hellre att Samsetgatan görs som huvudled istället för Åsenvägen.

8.Miljöpåverkan

Vi ställer oss frågande till hur ni tänkt använda åkermark för nyproduktion av bostäder med hänvisning till den nollvision som finns? Vart kommer åkermark ersättas någonstans? Idag försörjer ridskolan JFK på Klämmestorp sina hästar med foder som är producerat på dessa åkermark -närproducerat och miljövänligt. Möjliggörs de åkrar för produktion av foder på andra marker och på liknande avstånd från Klämmestorp?

9.Bostadsformer

I detaljplanen ser vi att de totala bostäderna kommer bestå av 14 villatomter, 48 radhus och hela 619 lägenheter! Behovet av lägenheter finns absolut men behovet av villor och radhus är än mer större. Tomtköerna är långa och på marknaden finns inte många villor och radhus till salu i jämförelse med lägenheter. Varför inte satsa på att mer radhus och villor om efterfrågan talar för det?

Vi tar tacksamt emot svar på dessa 9 synpunkter som vi ser påverkar området på ett negativt sätt.

Kommentarer

Synpunkter om att begränsa trafiken på Åsenvägen genom Mariebo, trafiksäkerhet och detaljutformning av gator samt trafikbuller besvaras genom gemensamma svar i inledningen samt genom etapp 1 där korsningen Åsenvägen och Samsetgatan bl.a. ingick. Behovet av en koppling till Klockarpsvägen (Marieboleden) är utrett och besvarat i etapp 1.

För synpunkter om bebyggelsestruktur och byggnadsvolym se gemensam kommentar. Synpunkter om bebyggelse i de nya bostadskvarteren närmast befintlig fastigheter i Mariebo bedöms vara besvarade i etapp 1 där dessa kvarter ingick. Kvarteren och bebyggelsen kring torget är inte inkluderat i etapp 2 och synpunkter kring den bemöts därför inte i denna samrådsredogörelse. Den bebyggelse kommer studeras vidare bl.a. avseende skuggning i samband med fortsatt arbete med kommande etapper där bebyggelsen är inkluderad.

Miljöpåverkan

För generella synpunkter kring jordbruksmark, se inledande gemensam kommentar.

Kompensation av jordbruksmark (nybrytande) hanteras inte i detaljplanen. I detaljplanen förs ett resonemang kring konsekvenserna av exploatering av jordbruksmark. Resonemang kring uppodling av nybruten jordbruksmark förs inte i planbeskrivningen då nyodling inte bedöms kunna ersätta de värden som går förlorade inom en överskådlig framtid och är kostsamt. Det bedöms därför vara mer realistiskt att belysa konsekvenserna som förlusten av jordbruksmarken faktiskt

innebär. Det är inte heller möjligt att i samband med detaljplanen utifrån PBL ställa krav på att kompensationsåtgärder ska genomföras och kommunen har idag inga riktlinjer för hur frivilliga kompensationsåtgärder ska genomföras. Ianspråktagandet av jordbruksmarken anses motiverat utifrån det väsentliga samhällsintresset som exploateringen innebär och en förlust av jordbruksmarken kan därför accepteras.

Bostadsformer

Eftersom planförslaget innebär att jordbruksmark ianspråktagas eftersträvas en exploateringsgrad som innebär ett effektivt markutnyttjande och samtidigt anpassning i skala till närliggande bebyggelse i den mån det är möjligt. Flerbostadshus innebär i regel ett effektivare markutnyttjande då fler personer kan bo på samma yta. En variation eftersträvas dock i området men för att kunna motivera ianspråktagandet av jordbruksmarken, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik och service behövs ett visst befolkningsunderlag, vilket inte bedöms vara möjligt att skapa om planförslaget enbart innehåller småhusbebyggelse. Se även gemensamma inledande kommentarer angående bebyggelsestruktur och byggnadsvolymer.

35. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsförvaltningens beslut

- Kultur- och fritidsnämnden beslutar att anta förslaget med följande synpunkter: då frågan hur vida de två sporthallarna ska byggas ihop med gemensamma utrymmen eller vara två helt separata hallar inte är färdigutredd behöver den delen av planen vara så flexibel att båda varianterna går att genomföra. Ytan för sporthallar behöver vara större om de inte byggs ihop. Tillåten byggnadshöjd måste också vara anpassad för flera tänkbara utformningsalternativ då fläkttrum m.m. kan placeras på taket, vilket innebär en höjd runt 13-14 meter.
- Särskilt positivt ses tillkomsten av en fullstor sporthall i anslutning till planerad skola samt möjligheten för Hallby handboll att realisera sina planer på en egen hall i området.

Kommentar

Synpunkterna har hanterats och besvarats i etapp 1.

Sammanfattning

Till granskning har planförslaget etappindelats. Detaljplanen för etapp 1 omfattar tio bostadskvarter, samt lokalgator, viss natur- och parkmark och viss infrastruktur som behövs för att försörja området i form av en transformatorstation. Resterande kvarter och byggrätter enligt samrådsförslaget kommer hanteras i kommande etapper.

Inför granskning har följande utredningar uppdaterats och kompletterats:

- Biotopskyddsdispens
- Bedömning av påverkan på bevarandestatus av fridlysta arter
- Dagvattenutredning
- Trafikbullerutredning

Illustrationer, kartor och sektioner som berör föreslagen exploatering och tillkommande bebyggelse har uppdaterats och lagts till. Två bostadskvarter har markanvisats under 2021 och det tilldelade förslaget redovisas i planhandlingarna.

Granskningförslaget innebär även att gators sträckning till viss del justerats till förmån för att skapa mer natur- eller parkmark. Inom parkmarken är ambitionen att skapa en mindre spontanidrottsyta. Inom naturmarken genomfördes ändringen för att kunna spara viss vegetation och större träd och få plats med olika funktioner så som vegetetation, dike och strövstigar. På kvartersmark har även viss prickmark och bestämmelse lagts till för att skydda större uppvuxna träd som har potential att vara framtidens skyddsvärda träd och fungera som delar i spridningskorridorer mellan naturområden.

Inom kvartersmark för bostäder har mindre justeringar gjorts och planbestämmelser förtydligats och till viss del tillkommit. Till exempel tillåts och frontespis för hiss och/eller trapphus utöver byggnadshöjden mot gård.

STADSBYGGNADSKONTORET

Liselott Johansson

Puck Larsson

Planchef

Planarkitekt