



Samrådsredogörelse

► **Detaljplan: Vårdaren 8**

Stadsdel: Rosenlund

Granskningshandling
Upprättad: 2024-05-07
Diarienummer: STBN 2018:117
Utökat förfarande (PBL 2010:900)

Planguiden

Vad är samråd?

När ett förslag till en detaljplan upprättas ska kommunen (enligt Plan- och bygglag 5 kap. 11, 12 §§) samråda med bland andra länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och boende som berörs. Det gäller såväl när nya planer upprättas som när detaljplaner ändras eller upphävs. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap om det aktuella planområdet men också att ge intressenter möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Nedan visas samtliga planskeden varav samrådet genomförs under samrådsskedet.



Vad är en samrådsredogörelse?

Alla inkomna synpunkter som har lämnats in under samrådet ska (enligt Plan- och bygglag 5 kap. 17 §) redovisas i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen redovisas inkomna synpunkter och bemöts med kommunens ställningstagande till beslut. Samrådsredogörelsen utgör ett värdefullt dokument om planen överklagas. Samrådsredogörelsen kan ge insyn i hur kommunen har resonerat i ett tidigare skede och visa på vilka som har eller inte har fått sina synpunkter tillgodosedda.

Dina synpunkter är viktiga!

Vid ett standardförfarande måste kommunen inte enligt lag framställa en samrådsredogörelse utan kan istället redovisa inkomna synpunkter i kommande planskede i ett granskningsutlåtande. Det finns dock inget hinder för kommunen att sammanställa en samrådsredogörelse efter samrådet.

I vår kommun genomförs alltid en samrådsredogörelse oavsett val av förfarande av praxis då vi som kommun alltid eftersträvar att, på ett tydligt sätt, redovisa för samrådskretsen vilka synpunkter som inkommit och hur dessa har beaktats under samrådet.

Hur har samrådet bedrivits?

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut att planhandlingar för rubricerat ärende godkändes för samråd av Stadsbyggnadsnämnden 2022-12-15. Samrådshandlingarna har varit ute på samråd under tidsperioden 2 februari 2023 - 31 mars 2023 och skickats till bl.a. Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. En kungörelse har publicerats i Jönköpings-Posten, 2023-02-01.

Ett samrådsmöte har genomförts via öppet hus som ägde rum 2023-03-02. Planhandlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och även i digital form på kommunens hemsida. Information om ärendet har även informerats via sociala medier samt med skyltar på plats inom planområdet.

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit. Nedan finns förteckning av inkomna yttranden. Yttranden i kursivt har inkommit efter samrådstidens slut.

Myndigheter och regionala organisationer

1. Länsstyrelsen	2023-03-31
2. Lantmäterimyndigheten	2023-03-28
3. Region Jönköpings län	2023-03-21
4. Trafikverket	2023-03-24

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

5. June Avfall och Miljö	2023-02-22
6. Jönköping Energi	2023-03-03
7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2023-03-01
8. Räddningstjänsten	2023-02-06
9. Tekniska nämnden	2023-03-22
10. Utbildningsförvaltningen	2023-02-07

Föreningar, företag och ledningsägare

11. Bostadsbyggen	2023-03-13
12. Brf Kruthusen	2023-03-23
13. Cykelfrämjandet	2023-03-19
14. Telia Skanova	2023-02-03

Privatpersoner

15. [REDACTED]	2023-03-02
----------------	------------

16.	[REDACTED]	2023-03-31
17.	[REDACTED]	2023-03-03
18.	[REDACTED]	2023-03-31
19.	[REDACTED]	2023-03-20
20.	[REDACTED]	2023-03-30
21.	[REDACTED]	2023-03-30
22.	[REDACTED]	2023-03-24
23.	[REDACTED]	2023-03-31
24.	[REDACTED]	
	[REDACTED]	2023-03-29
25.	[REDACTED]	2023-02-14
26.	[REDACTED]	2023-03-24

Övriga

27.	Rektorer Rosenlunds skolområde	2023-03-20
-----	--------------------------------	------------

Gemensamma kommentarer

Trafik - Karbingatan

Uppdaterade delar av planbeskrivningen rörande trafik på Karbingatan:

- *Planförslag - Allmän platsmark - Gata, s. 21-22.*
- *Konsekvenser - Infrastruktur - Trafikflöde, s. 37.*

Syftet med att förlänga Karbingatan åt öster är att öppna upp gatan för att koppla samman det kommunala vägnätet i enlighet med översiktsplanen för den centrala tätorten. Förlängningen av Karbingatan ersätter den befintliga återvändsgatan och innebär att trafikflödet förbättras. Utbyggnaden av Karbingatan kommer inkludera en gångbana och belysning vilket bidrar till en tryggare trafikmiljö. Det är en målsättning att öppna upp gator där det anses vara rimligt och där ytor finns för att förbättra trafikflödet och undvika återvändsgator.

En uppskattning av hur tillskapande av nya bostäder påverkar trafiknätet har tagits fram i syfte om att ge en bild av hur närliggande gator påverkas. Planområdet beräknas alstra 500 fordonsrörelser mot Hermansvägen och Karbingatan. Trafiken mot Hermansvägen beräknas stå för 75% av ökningen då målpunkter som Liljeholmen, Öster och vidare och Jönköpings centrum och även E4:an.

Trafiken mot Karbingatan i östlig riktning förväntas stå för 25% av ökningen. Den största delen av fordon förväntas ta sig längs Karbingatan vidare mot Rosenlundsskolan. Övrig trafik kommer att silas på befintliga gator med mest trafik på Husargatan där bland annat Regionens hus har infart till parkeringsplatser och för de som har Huskvarnavägen som en målpunkt. För bild se planbeskrivningen s. 32.

Övrig trafik som förväntas använda sig av den nya delen av Karbingatan är arbetande på Regionens hus och boende öster om planområdet.

Detaljplanen bestämmer eller reglerar inte utformningen av gatan i detalj, men ambitionen med gatans karaktär och utformning österut mot befintliga bostäder är att den ska gestaltas med omsorg och innehålla hastighetsdämpande åtgärder som till exempel ändrad markbeläggning. Det görs mest effektivt där parkstråket möter Karbingatan. Åtgärder ska bidra till lägre hastigheter och en tryggare trafikmiljö.

Anpassning till omgivningen

Mellan samråd och granskning har exploateringsgraden sänkts med ca 20% från 250 till 200 bostäder.

Våningsantalen har justerats och anpassats gentemot befintlig bebyggelse i öst. De högre volymerna har istället placerats i det nordvästra hörnet, där påverkan på omgivningen blir som minst.

1. Länsstyrelsen

Riksintresse för kommunikationer

Trafikverkets gällande riksintresseanspråk beslutades 2022-09-26. Enligt det beslutsunderlag med tillhörande kartverktyg som finns på Trafikverkets hemsida omfattas inte längre planområdet av något riksintresse avseende framtida höghastighetsbanan, Götalandsbanan.

Planbeskrivningen nämner att infart med bil till planområdet till stor del sker via Hermansvägen. Eftersom Hermansvägen ansluter till rondellen vid Ekhagen vid riksintresset E4:an som redan är hårt belastad behöver kommunen redogöra för att planens genomförande inte påtagligt skadar riksintresset.

Kommentar

En trafikflödesanalys har tagits fram för att presentera antal fordon som planområdet genererar och hur flödet förväntas spridas. Hänvisar i övrigt till svar på Trafikverkets yttrande.

Hälsa och säkerhet

Översvämning, skyfall

Länsstyrelsen ser positivt på att en dagvattenutredning är genomförd och att denna inkluderar ett hänsynstagande till risken för skyfall. Det är också positivt att risken för skyfall har beaktats utifrån ett 100-årsregn med en klimatkfaktor på 1,4. Det presenteras också rinnvägar utifrån planförslaget. Det saknas dock en tydlig motivering till kommunens bedömning att planförslaget och de höjdsättningar som ska genomföras inte påverkar omgivningen nämnvärt, vilket planen behöver kompletteras med. Nämda delar från dagvattenutredningen bör redovisas i planbeskrivningen.

Under rubriken Dagvatten (s. 14) framstår det som att kommunen avser risken för- och konsekvenser av skyfall vid beskrivningen av extrema flöden, men detta bör förtydligas och utvecklas i planen. Av dagvattenutredningen framgår att det idag finns lågpunkter inom området som innebär risk för översvämning, men att dessa planeras att byggas bort vid genomförandet av detaljplanen. Detta bör inkluderas i planen. Länsstyrelsen anser att en redogörelse för vilka befintliga risker som finns, och hur kommunen planerar att bemöta dem alltid bör ingå i en detaljplan. Det verkar av planförslaget som att risken för skyfall hanteras genom att vatten i huvudsak avleds längs markytan till kommunalt dagvattennät eller längs vägnätet, även detta kan förtydligas i planen. Förslagsvis bör kommunen även använda termen skyfall i planen.

Kommentar

För att kommunen ska kunna omhänderta dagvatten från Karbingatan har planområdet utökats gentemot det tidigare samrådsförslaget i det nordvästra hörnet. Inom denna yta kommer skyfallsvatten att fördröjas innan det går vidare till befintligt ledningsnät och/eller bräddar över till Hermansvägen.

Förutsättningar, genomförande och konsekvenser av dagvattnet har uppdaterats i planbeskrivningen.

Buller

Det är positivt att en trafikbullerutredning tagits fram och att delar av den redovisas på ett tydligt sätt i planhandlingarna. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av och åtgärder för att säkerställa uteplatser som uppfyller bullerriktvärdena i planhandlingarna.

Enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

I trafikbullerutredning från Soundcon 2022-12-09 framgår att det finns gårdsytor där gemensamma uteplatser kan placeras som uppfyller riktvärdena i den norra delen av planområdet. Det är dock inte säkerställt att samtliga bostäder inom planområdet kommer ha tillgång till en gemensam uteplats där riktvärdena uppfylls. Om detta inte kan anordnas för samtliga planerade bostäder i den norra delen av planområdet behöver bullerskyddsåtgärder säkerställas för uteplats i den södra delen av planområdet.

Kommentar

I den södra delen av planområdet är värdena på gränsen för att kunna räknas som en bullerskyddad uteplats med värden på 50 dBA vid fasad på insidan av det L-formade kvarteret.

Bullerskyddad uteplats finns tillgänglig i den norra delen av planområdet och kan i praktiken nyttjas av samtliga inom planområdet. Som ett komplement till uteplatser finns även parkstråket längs den östra gränsen av planområdet.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att riskerna förenliga med lagring, men främst lossning av eldningsolja inte har beaktats fullt ut. Avståndet 23 meter anges i riskanalysen. Vid en kontrollmätning uppmättes ett värde på 15 meter från fasad-fasad. Riskanalysen menar på att om byggnader

placeras med 8 meters mellanrum så är det enligt BBR ett fullgott brandskydd. Detta gäller dock för bostäder där en förhöjd risknivå ej föreligger. Fjärrvärmeverket bedöms som en verksamhet med en förhöjd risknivå, även om det inte är klassat som en farlig verksamhet. Vid lossning av eldningsolja är det möjligt att en tankbil hamnar ännu närmare husfasaden än de uppmätta 15 metrarna. Sammantaget behövs en tydligare beskrivning av hur risken relaterad till lossningsplatsen vid fjärrvärmeverket har beaktats och om nödvändigt även en bedömning av lämpliga skyddsåtgärder.

Kommentar

Utredning har kompletterats med information som besvarar yttrandet angående farligt gods. Se bilagan *Riskbedömning* för svar.

Förorenade områden

I anslutning till föreslaget planområde (ca 20 meter) finns ett potentiellt förorenat område (EBH-objekt) vars konsekvenser är oklara. Det ska framgå av planen att riskerna för människors hälsa och säkerhet inom planområdet är utredda, och att kommunen bedömt och tagit ställning till markens lämplighet för föreslagen användning.

Innan planen kan antas behöver kommunen säkerställa att marken uppfyller kraven för känslig markanvändning. Vid behov av eventuella åtgärder för att säkerställa markens lämplighet förordar Länsstyrelsen att dessa ska åtgärdas innan planen antas. Om föroreningen är av mindre karaktär samt väl utredd och avgränsad kan det även säkerställas genom planbestämmelser.

Kommentar

Kompletteringar har gjorts mellan samråd och granskning för att avgöra utbredningen av markföroreningarna. Markföroreningar ska vara avhjälpta innan startbesked får ges i enlighet med planbestämmelse a1.

Kulturmiljö

Plan- och bygglagen anger att planläggning ska ske med hänsyn till bland annat natur- och kulturvärden. Hänsyn i detta sammanhang innefattar kännedom om; vilka kulturmiljöerna är, hur de påverkas av den föreslagna åtgärden samt vad som kan göras för att undanröja eller minska eventuella konflikter med motstående allmänna intressen och mellan allmänna och enskilda intressen.

Inom planområdet finns befintlig bebyggelse som avses att rivas och ersättas med en storskalig bostadsbebyggelse. Motiven för planen utgör i stort att befintlig bebyggelse idag är lågutnyttjad och den föreslagna

byggnationen ansluter till utbyggnadsstrategin för Jönköpings kommun.

Kommunen kan med fördel utveckla sin argumentation för hur projektet samspelar med sin omgivning utöver att den föreslagna skalan anses ansluta till skalvariationen inom vårdcentralens övriga bebyggelse och bidra till en stadsmässig karaktär. Kommunens bedömning av påverkan baseras på en inventering som är över 30 år gammal. Ett så daterat underlag ger liten vägledning till vilka kvaliteter och värden som ingår inom planområdet och hur dessa bäst kan omhändertas. Länsstyrelsen anser att planunderlaget inte ger vägledning till vilka avvägningar som eventuellt gjorts avseende förutsättningarna att bibehålla befintlig bebyggelse och komplettera eller konvertera dessa för nya funktioner. Länsstyrelsen finner att planen inte ger ledning till om rimlig hänsyn tas till platsens förutsättningar och anser att kommunen tydligare bör redovisa alternativen till en rivning av hela den befintliga bebyggelsen.

Kommentar

För samspel med omgivning hänvisas till gemensam kommentar - *"Anpassning till omgivningen"*

Undersökningar i byggnaderna har gjorts före planarbetet. Det råder ett stort behov av renovering och sanering av befintliga hus som inte är ekonomiskt försvarbart varpå en rivning är det alternativ som anses vara genomförbart.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området, till exempel om intensiva värmeböljor kan innebära problem med överupphettning i tätbebyggda områden. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Då planen syftar till att möjliggöra för ny sammanhållen bebyggelse i tätortsmiljö rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen inkluderar ett beaktande för risken av höga temperaturer och ett främjande av svala utomhusmiljöer. Detta kan förslagsvis inkluderas under program för anpassningar till klimatförändringar (s. 32) eller under Grönstrukturer (s.10).

Kommentar

Detaljplanen har kompletterats med ytor för allmän plats - PARK, för att skapa gröna kvalitéer som bland annat medför positiva effekter för

klimat och temperatur.

Social hållbarhet, tillgänglighet, barnperspektiv

Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer. Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och kräver att barnets bästa ska beaktas och analyseras i alla beslut som berör barn.

Idag utgör Hermansvägen ett huvudstråk för buss, bilar och cykeltrafik i området. Gatan är bred i sitt format och Länsstyrelsen vill här lyfta perspektivet av en god fysisk miljö för barn i området. Bland annat att säkerställa att de barn som vistas i området har möjlighet till en säker trafikmiljö och möjligheter att förflytta sig till närliggande områden på ett tryggt sätt. Detta kan med fördel förtydligas i planhandlingarna.

Kommentar

Synpunkt noteras.

Övergripande räddningsinsatser

Det nämns att räddningstjänstens maskinstege kan nyttjas för utrymning upp till 8 våningar. Det framkommer dock inte hur utrymning sker på våningsplan 9 och uppåt vilket bör förtydligas. Detta behöver även samrådas med räddningstjänsten så att utrymning kan genomföras säkert oavsett vilket våningsplan.

Kommentar

För byggnader över 8 våningar ska minst ett trapphus Tr2 finnas. Samråd med räddningstjänsten sker vid bygglov.

2. Lantmäterimyndigheten

För Vårdaren 5 gäller en tomtindelning fastställd 1972-08-29, akt 06-JÖS-258, som gäller som fastighetsindelningsbestämmelse. Enligt fastighetsindelningsbestämmelsen ska det bildas en fastighet i kvarteret med Vårdaren 5:s utseende, så som den också ser ut idag. Planförslaget innebär att den södra delen av Vårdaren 5 kommer att tas i anspråk som allmän platsmark. Planbestämmelsen från 1972 kommer att upphöra att gälla inom den del av fastigheten som omfattas av den nya planen. Däremot kommer den att vara kvar för den del som inte omfattas av den nya planen, vilket alltså innebär att fastighetsindelningsbestämmelsen bara delvis kommer att upphöra att gälla. Det uppstår därmed en motsägelse mellan planbestämmelser. Detta bör förtydligas i texten om tomtindelningen på sidan 32 i planbeskrivningen. Lantmäterimyndigheten rekommenderar att man helst bör ta med hela fastighetsindelningsbestämmelsen eller lämna den utanför planområdet.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar

Planområdet har justerats och Vårdaren 5 och ovan nämnda fastighetsindelningsbestämmelse är inte längre inkluderade i planområdet.

3. Region Jönköpings län

Region Jönköpings län har tagit del av samrådshandlingar för rubricerat ärende. Regionen avstyrker del av planförslaget som gäller förlängningen av Karbingatan då det får konsekvenser för nuvarande parkeringar för verksamhetsbilar som ligger på Vårdaren 6.

Region Jönköpings län bedriver vårdverksamhet med 25 olika verksamheter i angränsande fastighet , Vårdaren 6, vilket betyder ett omfattande flöde av patienter och personal.

Förslaget att göra en genomfartsgata mellan Karbingatan och Hermansvägen kommer leda till ökning av trafik och utgör en försämring för Region Jönköpings läns verksamheter, då parkering för verksamhetsbilar försvinner. Det kommer även bli en försämrad tillgänglighet för gods till fastigheten.

Parkeringsplatserna för verksamhetsbilar är i dagsläget 18 stycken varav 6 elbilsplatser. Dessa är inte besöksparkering som det är beskrivet i planbeskrivningen (sidan 26). Parkeringsplatserna ligger på Regionens fastighet, i anslutning till den föreslagna förlängningen av Karbingatan. Även ett garage berörs.

Ur Regionens verksamhetsperspektiv är det av vikt att dessa parkeringsplatser finns kvar. Regionen har i nuläget tre laddstolpar med sex laddpunkter på dessa parkeringar och infrastrukturen är förberett för utbyggnad av ytterligare laddstolpar.

Frågor som rör trafik och parkering bör lyftas ur planbeskrivningen och beskrivas separat.

Kommentar

Karbingatans sträckning har justerats och omfattar inte längre mark på fastigheten Vårdaren 6. Parkeringsplatserna som nämns kan finnas kvar. Då vissa parkeringsplatser sträcker sig över fastigheten Vårdaren 8 kan dock dessa behöva justeras vid utbyggnad av gatan.

4. Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende. Detaljplanens syfte är att ändra nuvarande markanvändning och möjliggöra för bostadsbebyggelse på Vårdaren 8.

Planområdet ligger inom 150 meter norr om väg E4 och Jönköpingsbanan, men berör inte direkt statlig infrastruktur. Båda är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Trafikalstring

Av planbeskrivningen framgår inte beräknad trafikökning till följd av planförslaget. Cirka 250 bostäder torde bidra med en avsevärd trafikalstring. Ökad trafik bidrar sannolikt ytterligare till behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, i synnerhet i närliggande anslutningar till väg E4 vid Ekhagen som redan är hårt belastad. Trafikverket har tillsammans med kommunen studerat möjliga åtgärder i gemensamma studier för att möta kapacitetsbristerna genom att separera den lokala trafiken och den genomgående regionala/nationella trafiken i Trafikplats Ekhagen och en åtgärd fanns föreslagen i Trafikverkets remissförslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 på den så kallade +10% listan, men den finns inte med i den av regeringen beslutade planen. Trafikverket ser mycket allvarligt på den framkomlighets- och kapacitetsbrist som råder i området i och kring Trafikplats Ekhagen och innan föreslagen lösning eller annan kapacitetshöjande åtgärd är beslutad och ekonomiskt säkrad bedömer Trafikverket att det är synnerligen svårt att genomföra fler trafikalstrande exploateringar inom trafikplatsens influensområde. Detta har framförts även tidigare i Trafikverkets yttrande gällande Detaljplan för del av Vingpennan 1 med flera, Jönköpings kommun Etapp 5, Stbn 2020:382.

För att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur våra anläggningar påverkas av planförslaget måste kommunen redovisa beräknad trafikalstring och flödesfördelning. Av redovisningen ska framgå hur planförslaget påverkar det omgivande vägnätet och vilka åtgärder som kan krävas. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. Om sådana åtgärder blir nödvändiga ska, innan detaljplanen föres till antagande, ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Enligt Parkeringstal för Jönköpings kommun, 2016, beskrivs möjligheten att reducera parkeringstal, för att minska bilismen, genom en Grön resplan. Förslag till åtgärder i en Grön resplan ska redovisas under detaljplanearbetet. Resplanen ska sedan bifogas detaljplanen och följas

upp i bygglovsskedet. Eftersom planförslaget sannolikt kommer innebära ökad biltrafik ut på E4:an så anser Trafikverket att området bör omfattas av en Grön resplan. Det bedöms dessutom vara ett område där det finns goda förutsättningar för att genomföra åtgärder som kan ingå i en Grön resplan.

Kommentar

Jönköpings kommun är en växande stad och har passerat Norrköping i storlek och är därmed landets nionde största kommun. Jönköping har under många år haft en strategi att växa genom förtätning och i kollektivtrafikstarka stråk, detta eftersom det på så sätt skapar goda förutsättningar för ett mer hållbart resande där gång, cykel och kollektivtrafik står för en större andel av resandet.

Kommunens nya översiktsplan och pågående arbete med utbyggnadsstrategin med tillhörande trafik- och mobilitetsanalys beskriver konsekvenser av olika utbyggnadsinriktningar inom kommunen. Detta arbete visar på att strategin att växa inom befintliga tätorter och nära stråk med god kollektivtrafik är den mest effektiva vägen för att inte öka biltrafiken mer än nödvändigt. Jönköpings kommun är Regionhuvudort och alla prognoser visar på en fortsatt befolkningsökning. Jönköpings kommun anser de konsekvenser och effekter som detta ger på det nationella vägnätet måste kunna hanteras av trafikverket, det är inte rimligt att en stadsmotorväg som E4 sätter begränsningar på kommunens och hela regionens utveckling.

Trafikanalyserna i samband med nya Översiktsplanen visar oavsett om bostäder och verksamhetsområden placeras i direkt närhet till eller inte belastar E4 och väg 40. Centrala lägen som Vårdaren 8, nära stadstrafiken, service och arbetsplatser ger lägre andel biltrafik något som också gynnar det statliga vägnätet.

E4:an och väg 40 ligger i ett centralt läge och upplevs idag som en stor barriär samtidigt som dess centrala läge mitt i Jönköping är en viktig länk för den kommunala trafiken. Ekshagens cirkulationsplats som ingår Ekshagens trafikplats har kommunalt huvudmannaskap och ingår i det kommunala huvudvägnätet med uppgift att förbinda de olika stadsdelarna söder och norr om E4.

Den brist som finns i det statliga vägnätet kan inte belasta kommunen, då det är ett statligt ansvar.

Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas

av kommunen och/eller exploatören. Plankartan ska kompletteras med bestämmelse om bullerskyddad uteplats.

Kommentar

I den södra delen av planområdet är värdena på gränsen för att kunna räknas som en bullerskyddad uteplats med värden på 50 dBA vid fasad på insidan av det L-formade kvarteret.

Bullerskyddad uteplats finns tillgänglig i den norra delen av planområdet och kan i praktiken nyttjas av samtliga inom planområdet. Som ett komplement till uteplatser finns även parkstråket längs den östra gränsen av planområdet.

Lokala bullerskärmar är något som kan uppföras på exploatörens bekostnad och initiativ, men kommer inte styras i detaljplanen.

5. June Avfall och Miljö

Den framtida avfallshanteringen som översiktligt beskrivs i planbeskrivningen är inte korrekt (gäller andra stycket på sid. 16). Idag är det endast hushåll i småhus (villor) som erbjuds fastighetsnära insamling av åtta fraktioner genom abonnemanget fastighetsnära insamling, FNI. Fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar/returpapper finns också i många flerbostadshus men idag sker hämtning av utsorterade fraktioner av privata entreprenörer.

Regeringen har beslutat om förändringar i förordning om producentansvar för förpackningar (SFS 2022:1274). I korthet innebär ändringarna:

- 1 januari 2024 får kommunen ansvar för insamling av förpackningsavfall från hushåll samt från verksamheter som har avfallshantering som är samlokaliserad med hushåll och som har anmält att de vill ha kommunal insamling. Insamlingen ska ske genom fastighetsnära insamling eller lättillgängliga samlingsplatser.
- 1 januari 2026 ska kommunen ordna separat insamling av förpackningar på torg och i parker samt andra populära platser där kommunen har ett renhållningsansvar enligt gatuhållningslagen.
- 1 januari 2027 ska kommun tillhandahålla fastighetsnära insamling av förpackningar från hushåll och från verksamheter som är samlokaliserade med hushåll, som har anmält att de vill ha kommunal insamling.

1 januari 2027 ska förpackningar samlas in fastighetsnära. Det innebär att nya detaljplaner och bygglov behöver hantera frågan om fastighetsnära insamling och insamling från populära platser, och se till så att det finns ytor avsatta för ändamålet. Befintliga flerbostadshus som idag inte har utrymmen för utsortering av förpackningar måste ordna detta på något sätt.

Därtill är det viktigt att avfallslösningen placeras lättåtkomligt för sopbilen så hämtning kan ske på ett trafiksäkerhets- och arbetsmiljömässigt säkert sätt. Backning ska undvikas. I övrigt finns anvisningar gällande utformning av avfallshantering i June Avfall & Miljös avfallsföreskrifter och i Avfall Sveriges "Handbok för avfallsutrymmen – riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation".

Kommentar

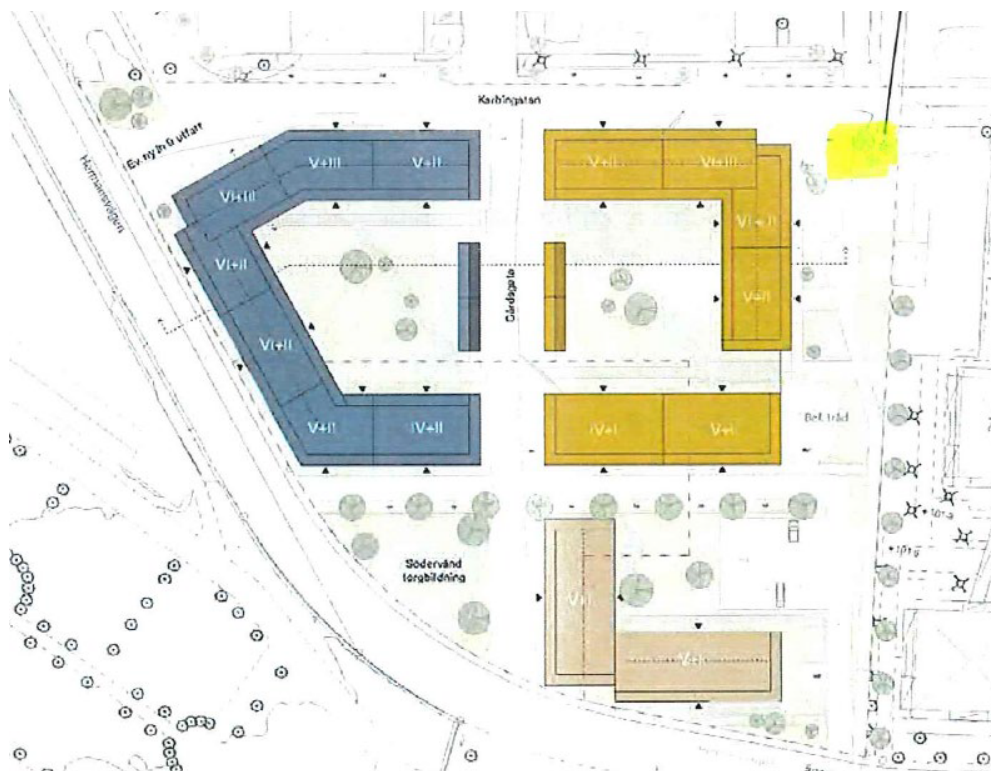
Yttrande noteras.

6. Jönköping Energi

Förslag på E-område enl. bifogad skiss. Det bör finnas prickmark 5m utanför Eområdet, detta för att säkerställa att det inte byggs närmare än 5m från nätstationen.

Eventuell utsmyckning av nätstation bekostas av exploatör. Befintlig infrastruktur ska beaktas.

U-område kan behövas för befintliga kablar. Eventuell utbyggnad av elnät kan komma kräva behov av E-område och U-område. Eventuell flytt av ledning ska bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el.



Kommentar

En placering av en transformatorstation enligt skiss skulle behöva placeras mitt i det planerade parkstråket, vilket ska hållas fritt från bebyggelse.

Efter gemensamma dialoger ska en ny placering på en transformatorstation finnas inom fastigheten Vårdaren 5, men plats är ännu inte fastställd.

Övriga synpunkter noteras.

7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Det behövs kompletterande miljötekniska undersökningar pga. markföroreningar till detaljplanens granskningsskede.

Lokalt omhändertagande av dagvatten är inte lämpligt om det förekommer markföroreningar.

Kommentar

Kompletteringar har gjorts mellan samråd och granskning för att avgöra utbredningen av markföroreningarna. Markföroreningar ska vara avhjälpta innan startbesked får ges i enlighet med planbestämmelse a1.

8. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten vill uppmärksamma att uppställning med maskinstege ovanför underjordiska garage kräver särskild bärighet. Om räddningstjänstens maskinstege ska utgöra alternativ utrymningsväg behöver det beaktas hur lägenheter utformas för att kunna nås med maskinstege utifrån möjliga uppställningsplatser.

Kommentar

Yttrande noteras.

9. Tekniska nämnden

Exploatören ersätter kommunen för de administrativa kostnaderna för framtagandet av detaljplanen samt för utbyggnad av allmän plats gata genom erläggande av exploateringsersättning. Exploatören ansvarar för och bekostar all byggnation med tillhörande anläggningar inom kvartersmarken. Exploatören ansvarar för och bekostar även utredningar,

fastighetsbildning, erforderliga rivningar av byggnader och anläggningar, saneringar och flytt av ledningar med mera som krävs för att möjliggöra exploateringen inom fastigheten Vårdaren 8. Exploatören ska till kommunen erlägga anläggningsavgift för VA-anslutning i enlighet med av kommunen antagen VA-taxa. Innan antagande av detaljplanen kommer ett exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploatören för att reglera ansvar för utbyggnad, exploateringsersättning, anvisningsrätt med mera. En kalkyl för genomförande av detaljplanen kommer att tas fram till detaljplanens granskningsskede.

I arbetet med framtagandet av detaljplanen har personal från tekniska kontorets avdelningar medverkat och synpunkter har arbetats in i samrådshandlingen. Avdelningen gata inom tekniska kontoret uppskattar att tillkommande drift- och underhållskostnader för de ytor som i detaljplanen läggs ut som allmän plats gata kommer vara cirka 30 000 kronor per år. I övrigt har tekniska kontoret inga synpunkter på upprättat förslag till samrådshandling för detaljplan.

Kommentar

Yttrande noteras.

10. Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen noterar i samrådshandlingen att det rör sig om ca 250 lägenheter, där upplåtelseformen blandas mellan bostadsrätter och hyresrätter. Omvandlingsområdet är sedan tidigare omnämnt i aktuell översiktsplan och återfinns dessutom i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet där 215 lägenheter är utpekade att etableras mellan åren 2024-2027. Det innebär att förväntad barn- och elevökning till följd av bostadsetableringen återfinns i aktuella områdesprognoser.

I dagsläget är förskoleförsörjningen något ansträngd i området. Inom Rosenlundsskolans statistikområde väntas ca 300 barn i åldrarna 1-5 år finnas år 2031. Sett till dagens kapacitet som är fördelad på två enheter, Rosenlunds förskola på Ventilen 5 samt Arredalens förskola på fastigheten Väven 1, uppgår till ca 210 platser. Då det är mycket svårt att växla upp kapaciteten inom Rosenlunds direkta närområde, kommer förskoleförstärkning i anslutning till såväl Erik Dahlbergsgymnasiets fastighet som i kommande omvandlingsområde öster om Rosenlundsskolan blir viktiga avlastningsområden för Rosenlundsområdet.

Beträffande den strategiska lokalförsörjningen för förskolans verksamhet, är det önskvärt att enheterna dimensioneras med fler avdelningar än fyra stycken med tillhörande tillagningskök. Stordriftsfördelar medför att det blir enklare att hushålla med kommunala markresurser men även för att skapa bättre förutsättningar för såväl verksamhetsmässiga som ekonomiska

aspekter.

När det gäller grundskolans verksamhet bedöms det finnas goda förutsättningar för att hantera ett ökat elevunderlag från Vårdaren 8. Rosenlundsskolans befintliga lokalbestånd planeras att förstärkas med ytterligare en byggnad som väntas innehålla grundsärskola samt lokaler för praktisk-estetiska ämnen. Lokaltillskottet väntas frigöra kapacitet i befintliga lokaler så att grundskolans ordinarie verksamhet kan växa. För högstadiets del, tangerar verksamheten idag sin teoretiska maxkapacitet. Genom byggnation av den nya högstadieskolan vid Sandagymnasiet, kan både Alfred Dalinskolan i Huskvarna och Rosenlundsskolan avlastas.

Det pågående detaljplanearbetet för Ventilen 5 medger även ytterligare byggrätter för framtida kapacitetsförstärkning. Rosenlundsskolans framtida kapacitet bedöms därmed inte primärt utgöras av lokalyta, utan snarare bedöms den primära begränsningen vara utemiljön för verksamheterna.

Kommentar

Yttrande noteras.

11. Bostadsbyggen

Inom detaljplanen har ett område i kurvan planlagts med ni-bestämmelse med avsikt att skapa parkstråk och platsbildning. För att tillskapa en attraktiv boendemiljö och främja utnyttjandet av området förordas att det planläggas med kryssmarkering istället för punktmarkering. Detta för att kunna möjliggöra uppförande av bygglovpliktiga anläggningar, såsom t ex grillplats med väderskydd eller plank.

Det bör noteras att hela Vårdaren 8 inte planläggs i aktuell detaljplan. För att möjliggöra planerad bostadsbyggnation måste fastigheten som är berörd av byggnationen bildas i enlighet med detaljplanen. I samband med genomförandet av nu aktuell detaljplan kommer det att medföra att den del av Vårdaren 8, belägen i norra delen av gatukorsningen och som inte berörs detaljplanen, måste fastighetsregleras till Vårdaren 6. Eftersom den delen av fastigheten i den gamla detaljplanen är planlagd för samma ändamål (A- område för allmänt ändamål) som Vårdaren 6, torde en sådan fastighetsreglering vara möjlig.

Som noterat i planbeskrivningen berörs Vårdaren 5 av s k fastighetsindelningsbestämmelser, tidigare benämnt tomtindelning/ fastighetsplan. Del av Vårdaren 5 planläggs som allmän plats, gata, och för att genomföra detaljplanen behöver fastighetsindelningsbestämmelsen för Vårdaren 5 upphävas. Eftersom fastighetsindelningsbestämmelser berör en hel fastighet kan de inte upphävas för enbart del av en fastighet. Detta medför att för att fastighetsbestämmelserna ska kunna upphävas måste hela Vårdaren 5 tas med i detaljplanen.

I övrigt finns inget att invända mot samrådsförslaget.

Kommentar

Planförslaget har justerats och de synpunkter som framförts är inte längre aktuella.

12. Brf Kruthusen

Den 2:a mars organiserade Jönköpings kommuns stadsbyggnadsnämnd, SBN, ett sk "öppet Hus" för de intresserade. över 150 personer representerade de boende i området och flera viktiga synpunkter framkom.

Riksbyggen som avser att bebygga Vårdaren 8 var representerade vid mötet men deltog inte i varken diskussioner eller presentation.

Från politikens sida deltog SBN:s ordförande och ytterligare en av SBN:s ledamöter.

Styrelsen för Brf Kruthusen lämnar här till SBN synpunkter gällande detaljplan för Vårdaren 8. Noteras bör att samtliga synpunkter är lika viktiga och angelägna.

1. Trafiksituationen

Kommunen planerar att förlänga Karbingatan genom området med anslutning till Hermansvägen. Detta kommer att skapa en hög trafikintensitet genom ett område där många barn och äldre förflyttar och uppehåller sig under stor del av dagen. Riskerna för olyckor ökar samt att boende kvalitén påverkas kraftigt.

Under "öppet Hus" aktiviteten framgick att SBN prognostiserar en ökad bil aktivitet på ca 800 fordon per dygn. Vi bedömer denna prognos som undermålig ämnad att underlätta kommunens byggbeslut. Vår bedömning är att trafikmängden kommer att höjas i så motto att trafiksäkerheten för de boende samt livskvalitén försämras avsevärt.

Som information; När vår Brf var färdigbyggd med inflyttning 2013 var Karbingatan "öppen" mot Hermansvägen. Det var ingen riktig väg men en öppen asfalterad yta som var helt körbar. Ganska snart stod det klart att en stor mängd personbilar, men också tung trafik (lastbilar, varutransporter) använde sig av denna "smitväg".

Omgående fick vi efter diskussioner med Riksbyggen och Regionen beslut om en stängning med hjälp av betongsuggor. Att planera för att öppna upp denna väg igen med en stor tillkommande trafik är för oss helt obegripligt och oansvarigt.

Däremot anser vi att den befintliga genomfarten för gång och cykeltrafik skall bestå/förbättras.

Vi förutsätter att det kommer att bo en hel del barn och ungdomar i Vårdaren 8 och dessa ska kunna ta sig till dagis, skola och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt.

Tillskapande av en trottoar/cykelbana längs Karbingatan 10 ser vi mycket positivt på, dock utan att ta Brf Kruthusens mark i anspråk.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*.

2. Parkeringsytor

Idag finns det många parkeringsplatser inom Vårdaren 8. I södra delen ett 20-tal platser som används av boende längs Hermansvägen. Det finns också ett antal platser i västra delen som kommer att försvinna.

Men det stora antalet p-platser, och som också används fullt ut befinner sig i nordöstra hörnet. Här finns ca 120 platser som inte kommer att finnas kvar efter en byggnation. Platserna är fullbelagda på arbetstid och används av anställda inom Regionen.

Finns det en planering inom regionen för ersättningsparkering? Om inte så kommer hundratals bilister att leta parkeringsplatser inom närliggande villakvarteret och orsaka ännu större trafikchaos och ännu fler risker för barn och vuxna i gång och cykeltrafiken.

Kommentar

Befintliga parkeringsplatser på Vårdaren 8 kommer att försvinna, dock kommer de som angränsar till fastigheten på Vårdaren 6 finnas kvar till skillnad från samrådsförslaget.

Regionen har planer på att utöka deras parkeringsplatser och behöver lösa det på deras egna fastighet.

3. Sol, buller och luftfaktorer

Den planerade byggnationen kommer att rendera till fastigheter upp till nio våningar höga tätt placerade intill befintliga byggnader. Avståndet mellan våra tio år gamla byggnader och de äldre fastigheterna inom området har en helt annan planering och annat hänsynstagande till omgivningen. Området karaktäriseras av villabebyggelse och ett fåtal fastigheter med sex våningar som högsta höjd.

SBN har genomfört ett antal skuggstudier vid en enstaka vald tidsperiod som inte motsvarar vad verkligheten kommer att "bjuda" när byggnationen är genomförd. Relevanta skuggstudier saknas för både sommar, höst och vinterperioder. Byggnader i föreslagen detaljplan kommer att förmörka en stor del av våra boendes dagar under stor del av året. Värsta exemplet torde vara den lgh i markplan som är lokaliserad på Hermansvägen 13 A som med ett avstånd på 21 meter kommer att få en grannhusvägg på 6 våningar i sitt västerläge.

Vad gäller trafikbuller så är det framförallt boende längs Karbingatan 10 som vid ett "vägöppnande" skulle utsättas för ett utökat buller från trafiken. Värsta exemplet är lgh 111 i markplan som med 3 rum och ett uterum vända mot Karbingatan får all trafik passerande ett fåtal meter utanför sin yttervägg.

Vi konstaterar att ett antal bullerutredningar är gjorda men att utredning/mätningar saknas för denna del av området vid ett "vägöppnande".

Luftkvalitén i området är redan idag belastad av en stor och ökande trafikmängd på den närbelägna E4:an.

Sol, buller och luftfaktorer är avgörande för livskvalitén och trivseln i bostäderna. Genomförande av dessa planer försämrar för samtliga, men värst för våra boende på lägre våningsplan och markplan.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Anpassning till omgivningen"*

En sänkning av bebyggelsen har bidragit till att skuggorna inte blir lika långa. Det är dock ofrånkomligt att skuggor påverkar omgivningen när bebyggelse planeras vid förtätning och omvandling i centrala lägen. Vi utgår från i solstudier ett genomsnittligt dygn på året, under sommaren kommer skuggorna vara mindre och möjlighet till utevistelse i direkt närhet till bostaden ökar och tvärtom under vintern.

Trafiken som passerar kommer inte bidra till bullervärden som överskrider riktvärden. Det baseras på kommunens bullerkartläggning från 2022 där värden ligger mellan 50-60 dBA på Karbingatan.

Genom att möjliggöra för parkytor i detaljplanen ska luftkvalitén kunna bibehållas eller till och med förbättras.

4. Försämrade tillgångsvärden

Det är inte sällan att fastigheternas tillgångsvärden efter liknade byggnationer och de påföljande försämringarna sjunker. Detta drabbar de boende utöver allt annat.

Stor insyn från närliggande nya fastigheter, sämre utsikt, instängdhet, mm är komponenter som sänker intresset för våra lägenheter. Även priset påverkas negativt vid en eventuell försäljning.

Det skall också noteras att många av Brf Kruthusens nuvarande lägenhetsinnehavare övertygades om att finansiera i Riksbyggens byggnation och köpa sin lägenhet genom att representanten för företaget muntligen försäkrade om att "ingen byggnation planeras på båda sidor av fastigheterna"!

Kommentar

Platsens centrala läge gör att en förtätning/omvandling på ytan inte kan tänkas vara otänkbar speciellt när det är ett läge med närhet till kollektivtrafik och all typ av service. Hänsyn har tagits till befintlig bebyggelse genom att inom fastighetsytan för Vårdaren 8 idag möjliggöra för ett allmänt parkstråk. Det gör att avståndet mellan ny och befintlig bebyggelse anses vara acceptabelt.

Övriga kommentarer noteras.

5. Hälsorisker

Brf Kruthusens medlemmar består av äldre personer s.k seniorboende. Dessa personer har valt att bosätta sig i föreningens fastigheter för att området initialt erbjöd en hel del faciliteter och ytor som genom nuvarande föreslagna planer krymper rejält eller rent av försvinner.

Rörelseförmågan hos dessa personer begränsas rejält genom den ökade trafikmängden, samt de begränsande ytorna. Detta och minskad tillgång till sol och luft försämrar deras hälsa, samt ökar riskerna i boendet.

Kommentar

Inga ytor tas i anspråk inom Brf Kruthusen som är tänkta som vistelseytor. Parkstråket kommer att kunna bidra till kvalitéer för boenden att utnyttja.

Trafiksituationen kommer att ordnas upp och markparkeringar som betyder mycket backrörelser som kan ge upphov till en osäker trafikmiljö kommer att försvinna. Gatan som byggas ut kommer ha en trottoar för att på ett säkert sätt kunna röra sig.

6. Panncentralen

I den ovan nämnda detaljplanen saknas helt beskrivning av panncentralen och hur man planerar att hantera en sådan anläggning och dess risker

mycket nära ett område med bostäder för flera hundra människor.

Kommentar

En riskbedömning för panncentralen har tagits fram. Se bilaga för information.

7. Energieffekter

År 2022 började vår Brf att planera för installation av solpaneler, möten med leverantör och därpå följande studier och offertintagning genomfördes. Höga byggnader nära våra huskroppar kommer förmodligen att påverka effekten från solceller på våra fastigheter. Vilket medför att en sådan investering blir mindre intressant och mindre lönsam.

Konsekvensen av höga grannbyggnader betyder mindre dagsljus och därigenom ett ökat behovet av belysning i våra lägenheter, vilket i sin tur påverkar vårt energianvändande.

Kommentar

Det reviderade planförslaget till granskningen har anpassats i höjd gentemot befintlig bebyggelse och kommer troligtvis inte påverka effekten från solceller.

Sammanfattning

Styrelsen för Brf Kruthusen bedömer att nuvarande ansatsen till byggnation baseras enbart på entreprenörernas lönsamhet i projektet. Pris/kvm styr istället för att byggnationen bidrar till att utveckla området i framtiden och skapa en trivsamt boendemiljö.

Genomförs projektet enligt förslaget rubbas boendeharmonin, livsvillkoren och boendekvaliteten försämrats kraftfullt. Riskerna ökar för barn, äldre och likaså de närliggande pedagogiska institutionerna, skola och förskola. Utöver dessa leder nuvarande förslaget till försämringar i tillgångsvärdena på de befintliga fastighetsbestånden och drabbar de boende ekonomiskt.

Vi anser att föreslagna byggnader inte harmonierar med övrig bebyggelse i omgivningen, och att föreslagna byggnader är alltför höga och placerade alldeles för nära. Därigenom är inte hänsyn taget till vår Brf:s behov och intressen.

Vad gäller ett ev öppnande av Karbingatan är det helt olämpligt och förenat med ökade olycksrisker för både unga och äldre människor. Enligt vår bedömning finns som det inga fördelar med en sådan åtgärd.

Vi föreslår och förutsätter därför att SBN ser över dessa planer. Vi är ej

emot en byggnation men den tillkommande byggnationen måste ta hänsyn till ovanstående och därmed möjliggöra en god framtida utveckling på området samt ett värdigt boende med respekt för kommunens invånare och skattebetalare.

Dag som ovan

Styrelsen för Brf Kruthusen som representerar Vårdaren 7 inkluderande 3 huskroppar med 57 lgh och 87 boende. (exkl styrelsens RB-ledamot som på grund av jäv ej deltagit i detta dokumentets tillskapande)

Kommentar

Planförslaget har reviderats till granskningsskedet efter samrådsmötet, s.k. öppet hus och efter inkomna synpunkter.

13. Cykelfrämjandet

Äntligen en detaljplan med bra cykelperspektiv. Spara denna och används som mall för kommande detaljplaner! Den innehåller en relativt fyllig restids- genhets-analys och relevant text om cykelparkering. Det behöver inte vara svårare än så här.

Men vill ni sedan ha guldstjärna så fyller ni på med rekommendationer om cykelparkering på samma sätt som ni gör för elbilsarkering. T.ex. I parkeringsgaragen rekommenderar vi att säkra cykelparkering anläggs nära hissar/trappor med möjlighet att cykla hela vägen till cykelparkeringen. Cykelparkeringen bör utrustas med eluttag för laddning samt anpassas för låd/lastcyklar och cykelkärror.

Kommentar

Synpunkter noteras.

14. Telia Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

Synpunkter noteras.

15.

Förslaget till placering av husen har inte beaktat att vi måste få bevara våra rekreationsmöjligheter. Många av oss som bor på Hermansvägen 13 A, B och Karbingatan är i den åldern att vi med svårighet kan förflytta oss till något gym eller liknande. Därför är det av stor vikt att vi får behålla de öppna ytor som i dag finns för att kunna ha ute gympa. Om ytorna försvinner innebär det med all säkerhet att vi får sämre hälsa och därmed ökat tryck på sjukvården. Vi skulle komma till rätta med detta problem om de föreslagna hyreshusen (brunfärgat) inte byggs.

Att förlänga Karbingatan och bredda den medför en hel del olägenheter för de som bor på norra sidan av befintligt hus på Karbingatan. Dessutom blir det mycket trafik på en gata där äldre och barn dagligen går. Det finns såväl grundskola som förskola i området. Jag har förståelse för att de som bor i de 250 lägenheter som planeras byggas måste komma ut på Hermansvägen, men det behöver inte vara någon genomfartstrafik på Karbingatan. Det räcker att man öppnar upp en väg som ansluter till utfarten från vårdcentralen. Då kan man också behålla busshållplatsen Rosenlunds vårdcentral.

I förslaget till detaljplan beskrivs att man beaktat höjden på husen utifrån ett gatuperspektiv. Däremot har man inte vad jag kan se beaktat höjden på husen utifrån de boende i befintliga hus. De föreslagna höjderna gör att de lägenheter som ligger i västligt och nordligt läge på befintliga hus inte får någon sol alls. De översta våningarna (indragna lägenheterna) på föreslagen bebyggelse bör därför tas bort från förslaget.

Kommentar

Parkstråket som möjliggjorts i nuvarande förslag kommer att kunna bidra till kvalitéer för boenden i närheten att nyttja.

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*

16.

När ett nytt område etableras i anslutning till en äldre, befintlig bebyggelse, borde det vara prioriterat att anpassa densamma till omgivande områden och att också ta hänsyn till boende i närområdet så att dessas livsbetingelser och trivsel inte blir lidande. Det av Riksbyggen framlagda förslaget bryter kraftigt mot höjden på byggnaderna i närheten vilket stör estetiken och omgivande byggnaders möjlighet till ljus och sol. Närliggande bostäder är 6 våningar höga vilket inte bör överstigas för

anpassningen till området och av hänsyn till närboende. Den planerade byggnationen kommer också att ligga för nära befintliga byggnader och därigenom försämra trivselen. När man läser Bo-Verkets synpunkter på förtätning/nybyggnation framgår att en hög bebyggelse i den form som föreslås av Riksbyggen medför ovälkomna skuggor och även turbulenta vindar omkring husen i det nybyggda området. Jämför detta med nordvinden när den stryker in i rondellen vid undergången på öster. Händer att man måste leda cykeln förbi rondellen pga. den kraftiga vinden. Att ha något högre byggnader åt väster utmed Hermansvägen kan vara OK men inte upp till 9 våningar.

Byggnationen medför också ökad trafik i närområdet. Förslaget att öppna upp Karbingatan för genomfart till och från "Rosenholm" kommer leda till försämring av redan ansträngt trafikläge i skolans och förskolans och närboendes närhet. Boende i villorna vittnar idag om besvärligt läge på morgon o eftermiddag med bussar och bilar som lämnar o hämtar skolbarn. Karbingatan bör kvarstå som den är utanför Brf Kruthusen, som en gång och cykelväg. Biltrafiken till och från Rosenholm bör gå via Hermansvägen. Då kommer luftföroreningar och buller från biltrafik inte att öka så mycket i de gamla områdena. Genom förtätning med ca 250 lägenheter är det ofrånkomligt att mängden luftföroreningar ökar, men håll trafiken på de stora stråk som finns till buds idag. Återställ busshållplatsen vid Granatgatan så kommer säkert fler att ta bussen. Sedan hållplatsen försvann sägs det i området att många boende i stället väljer att ta bil.

Många av våra grannar vågar inte gå från bussen över Vårdaren 8 under sena eftermiddagar och kvällstid. Vårdaren 8 är idag ingen vacker plats och skulle må väl av en bebyggelse anpassad till omgivningarna och befintlig bebyggelse.

Kommentar

Se gemensam kommentar - "*Trafik - Karbingatan*"

Övriga synpunkter noteras.

17.

Att släppa på med en breddad väg och göra utrymme för ytterligare 800 bilar in i ett bostadsområde som redan är pressad med trafik låter fullkomligt galet. Villaområdet är packat med barnfamiljer och gatan är redan osäker som den är med brist på övergångsställen samt väg hinder som gupp och bommar. Starrgatan som leder på andra sidan området gasar folk för att hinna före bussen jämte skolan så hur kommer de då inte att bli när man släpper på vid karbin. Ta en vända till med omläggningen utav trafiken och ha barnperspektivet i åtanke för en säker skolväg.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*

18.

Betr den planerade bebyggelsen i kv Vårdaren 8, ger denna ett mycket gyttrigt intryck. Idag finns på denna lilla yta endast tre byggnader. Varav två är sammanbyggda. Att ersätta dessa med en stor samling höga kolosser verkar absolut inte förskönande för området. Den omgivande bebyggelsen har som mest fem våningar och att då klämma in dessa nio våningshus är rent ut sagt beklämmande. Vårdcentralen är visserligen tio våningar men den ligger liksom lite för sig själv.

Vad gäller förlängning av Karbingatan befarar jag, som boende i villaområdet, en ökad trafik och dessutom ökad parkering på våra små gator. Det är redan nu mycket parkerade bilar, speciellt på Husargatan och Viktoriavägen, och särskilt de dagar man har möten i Regionen. Om alla p-platserna i kv Vårdaren 8 försvinner måste de ju parkera någon annanstans. Kan tilläggas att av de dagligen parkerade bilarna på Husargatan tillhör endast ett fåtal villaägarna.

Man anför att området saknar GC-vägar, vilket inte är riktigt. Karbingatan har trottoar på båda sidor och den bit vid Vårdaren 7 trafikeras idag endast av boende i ett av husen i Vårdaren 7. Efter deras garagelänga svänger man höger in bakom vårdcentralen, korsar så småningom Lustigkullegatan och har sedan GC-väg ända till centrum.

Under Barnperspektiv anses det bli säkrare med trottoarer men de finns ju redan. Vintertid plogas inga trottoarer i vårt område utom en sida av Starrgatan och en bit utanför Regionens hus. Vid mycket snö kan man endast ta sig fram på gatan.

Trafiken kommer dessutom att öka runt förskola där barnen leker i avgasnivå.

I kv Vårdaren 7 finns en marklägenhet som vid förlängningen av Karbingatan kommer att hamna alldeles för nära trafiken. Vid vägbyggen brukar fastigheter som hamnar för nära, lösas in. Är det kommunen avsikt då denna lägenhet hamnar alltför nära gatan?

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Anpassning till omgivningen"*

Regionen har planer på att utöka antalet parkeringsplatser inom deras fastighet. Se gemensam kommentar angående trafik på Karbingatan.

Trafikmängderna och avstånd i förhållande till en gata är inte på en nivå där fastigheter eller lägenheter behöver lösas in.

Övriga synpunkter noteras.

19.

1)

Förlängning av Karbingatan för biltrafik förbi våra ”sugor” bör ej ske. Skall vara kvar som gång och cykelväg som den är. Risk annars att både barn till och från Dagis, Skola, fritidsaktiviteter och seniorer boende i BRF Kruthusen m.fl råkar illa ut.

2)

Begränsa bebyggelsen till max 6 våningar för stämma överens med övrig bebyggelse i området, förutom lägre villabebyggelse som finns närområdet.

3)

Föreslår utfart från nya bebyggelsens gårdsgata mot söder korsar Hermansvägen och fortsätta under Järnvägen och vidare ansluta mot Rondellen vid AG köpcentrum Entre D. Bör utredas om detta är möjligt. Skulle också minska problemen vid den hårt trafikerade Ekhagsrondellen.

Kommentar

1) Se gemensam kommentar - *”Trafik - Karbingatan”*

2) Se gemensam kommentar - *”Anpassning till omgivningen”*

3) Synpunkt noteras.

20.

1) Övergripande ger förslaget till exploatering en förtätning som är alldeles för stor.

Husens höjd måste vara i paritet med de senaste nybyggda hyreshus/bostadsrätter på Karbingatan 10. **Husens form** enligt förslaget kommer att leda till ett ”Getto” som vi och kommunen djupt kommer att ångra.

De föreslagna husen är alldeles för höga och formen anger inte det utrymme som lekande barn kräver. Dessutom harmonierar de föreslagna byggnaderna extremt dåligt med befintliga bostadshus.

2) Rörande skapade av en **ny genomfartsväg från Hermansvägen till Karbinvägen** motsätter vi oss detta å det bestämdaste, då detta skulle leda till frekvent trafikerad genomfartsväg, förbi både förskolor och skola samt mot området mot skateparken. Ur barn- och trafiksäkerhetssynpunkt är

detta helt galet. Vidare kommer en sådan trafik att drabba oss som bor vid och i närheten av Karbinvägen.

Karbinvägen används idag mycket tryggt av gående/cyklande barn till och från skola och förskolor. Karbinvägen slutar nu i en parkering och med gott om gröna ytor.

3) Vad vi i framtiden behöver är gott om GC -vägar som med fördel kan skapas kring/på Hermansvägen/Karbinvägen. Vi som är boende mitt i det angivna stråket känner inte alls igen den beskrivning som ges om barnperspektivet på sid 32.

Vi har tre minderåriga barn och vi känner oss idag mycket trygga när våra barn går till och från förskolor och skola längs Karbinvägen. Det är också en trygg väg söderut till buss och till lekplats med kulle, där vi brukar kicka lite fotboll på gräsmattan norr om kullen.

Vi vill i samband med detta även framföra till Stadsbyggnadskontoret och Tekniska kontoret i Jönköping att det idag saknas **ett bullerskydd för hela området mot E4**, där buller dagligen ligger som en matta över såväl skola, förskolor och oss boende i området.

Kommentar

1) Se gemensam kommentar - *"Anpassning till omgivningen"*

2) Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*

3) Målsättningen med förlängning av Karbingatan är att kunna separera trafiken, undvika en otrygg parkeringsmiljö med backande fordon och skapa mer belysning bland annat som kommer att öka trygghetsaspekten för delvis barn som rör sig i området. Att hantera befintlig situation till och från förskola och skola är frågor som inte rör denna detaljplan. Den ökade trafikmängden bedöms inte påverka trafiksäkerheten på ett avsevärt negativt sätt.

Övriga kommentarer noteras.

21.

Inledningsvis vill säga att vi är positiva till nya byggnader på Vårdaren 8. Vi vill dock vara tydliga med att det måste ske i dialog med boenden i området. Nedan beskriver vi ett antal problem med nuvarande detaljplaneförslag för Vårdaren 8. För att denna process inte ska dra ut på

tiden behöver våra synpunkter och förslag på förbättringar beaktas.

Trafik

Inom planförslaget planeras att Karbingatan öster om planområdet ska förlängas och anslutas till Hermansvägen. I dagsläget upplever vi att trafiksituationen i området är stökig både morgon och eftermiddag, speciellt förbi hus i området och runt skolorna. Detta ser ut att bli betydligt värre i och med planen att öppna upp och bredda Karbingatan mot Hermansvägen. Karbingatan kommer bli en genomfart för ännu fler bilar då man leder in trafik i området där det också rör sig många barn. Vi har flera synpunkter på förslaget:

1. Leda in trafik i villaområde

För de bilar som leds in i området saknas det bra alternativ för att ”hitta ut”. Utfarten Granatgatan/Hermansvägen är trång, i praktiken kan bara en bil åt gången trafikera korsningen. Här riskerar det att uppstå köer, dessutom ligger Rosenlunds Förskola utmed Granatgatan där föräldrar hämtar och lämnar sina barn varje dag. Inne i villaområdet är det redan trång på gatorna och det är svårt för bilar att kryssa sig igenom området. Källgatan är hårt belastad med personal och föräldrar med anknytning till Rosenlundsskolan. Husargatan är tungt trafikerad med personal och besökare till regionens hus och vårdcentral. Boenden i området har under en längre tid velat få till en minskad trafikbelastning, liggande förslag går tvärtemot detta.

2. Barnperspektiv

I kvarteren Vispen, Vaggvisan, Vävstolen, Väpnaren, Våren och Vättern bor det många barn. Förslaget innebär en otrygg miljö för barn och föräldrar i området.

NTF säger att ”Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att skadas i trafiken. Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad. Införande av bilfria zoner vid skolor ska öka.”

Barnperspektivet i villaområdet är inte utrett i förslaget och behöver utredas.

3. Trafiksituation vid Rosenlundsskolan och Rosenlunds förskola

Trafiksituationen är stökig både morgon och eftermiddag runt Rosenlundsskolan och Rosenlunds Förskola. I dagsläget finns det ett stort behov av att förbättra situationen, både från rektorer, föräldrar och personal. Förslaget innebär en försämring av nuvarande situation med köer och ökad risk för olyckor som följd.

4. Buller

En utredning för hur buller från ökad trafik påverkar boendemiljön i villaområdet saknas, detta behöver utredas.

5. Trafiksäkerhet

En utredning om hur trafiksäkerheten i allmänhet påverkar boendemiljön i villakvarteren och vårdaren 7 saknas, detta behöver utredas.

6. Parkeringsytor

En utredning om hur minskade parkeringsplatser påverkar trafiksituationen och mängden trafik in i villakvarteret saknas. Gatorna i villakvarteret är trånga och används för parkering för boende samt anställda vid och besökare till Regionens hus och vårdcentralen. En förlängning av Karbingatan kan innebära att de trånga gatorna utmed villakvarteret används som parkering för de bilar som inte får plats vid nya bebyggelsen. Kommer innebära försämrad trafiksäkerhet.

7. Blåljuspersonal

Idag är det svårt för blåljusfordon att komma fram mellan alla bilar som står parkerade på gatorna i villakvarteren. Ökad trafik innebär att det tar ännu längre tid att nå fram till en nödsituation och ökar risken för olyckor. Vi anser att detta bör utredas.

Förbättringsförslag

Bilar från de tänkta bostäderna kommer vilja ta sig ut till Huskvarnavägen eller till E:4an. Hermansvägen är den bästa vägen att använda för bägge alternativen. Vi anser att man kan anlägga en vändplan där betongsuggorna står idag. Infart till parkering på vårdaren 5 och 7 kan ske från Hermansvägen. Den del av Karbingatan som tillhör Vårdaren 7 kan integreras i det tilltänkta parkstråket för att öka tillgängligheten för fotgängare och cyklister i området.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*.

Separering mellan motorfordon och gående längs Karbingatan och det kommer att förlängas på samma vis som gör att det går att röra sig i en bilfri miljö. Trafikmängden, till följd av planförslaget, är inte så stor så att det får en påverkan på trafiksäkerheten.

Att utreda befintlig situation i villaområdet och vid skolan är inget den här detaljplanen omfattar.

Byggnadernas höjd

Planförslaget innebär byggnader med nio våningar, detta harmoniserar inte med övriga byggnader i området. De höga byggnaderna riskerar att påverka livskvaliteten hos oss närboende genom att skugga omgivningen, blockera utsikten, skapa buller och vindproblem samt påverka det sociala livet i området. Det är därför viktigt att hänsyn tas till dessa faktorer vid fortsatt planering av området, för att minimera de negativa effekterna. Vi

har flera synpunkter på förslaget:

1. Förslaget harmoniserar inte med övriga byggnader i området

Befintlig detaljplan beskrev inget om höghus när boende i området förvärvade sina fastigheter. Höghusen står i kontrast till den omgivande arkitekturen och påverkar områdets estetiska utseende negativt.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Anpassning till omgivningen"*.

2. Försämrade livskvalité för boende i närliggande fastigheter

a. Insyn

Höga planerade byggnader kommer att öka insyn i befintliga fastigheter. Det kan vara svårt att känna sig avslappnad och trygg i egna bostadsmiljön om man känner sig ständigt övervakad. Det är viktigt att hitta en balans mellan ökad insyn och skydd av integritet och privatliv för att skapa en trygg och trivsamt bostadsmiljö för alla.

Kommentar

Avstånden mellan husen är som minst ca 20 meter i de södra delarna och som längst ca 35 meter längst i norr. Utöver det långa och vad som anses vara ett respektabelt avstånd gentemot befintlig bebyggelse har gaveln placerats där avståndet är som minst för att minska insyn. Parkstråket ska även bidra till att insyn minskas och framförallt kommer upplevelsen av insyn minska.

b. Utsikt

Höghusen skapar en känsla av instängdhet för boende i området, eftersom de är omgivna av höga byggnader och har mindre tillgång till öppna ytor.

c. Värdeminskning på närliggande fastigheter

Försämrade utsikt, kraftigt minskat ljus och ökat trafikbuller har en negativ inverkan på värdet av kringliggande fastigheter

d. Skuggning

Utredningen om sol och skuggstudien är bristfällig. Utredningen måste innefatta fler tidpunkter över året, exempelvis sommar och höst. Sol och skuggstudie för ny bebyggelse behöver jämföras med samma studie av befintlig bebyggelse. Utifrån gjord studie ser vi flera problem:

Minskat ljus / ökad skuggning: Skuggstudien visar kraftigt ökad skuggning för boenden i närområdet. Tidig vår och höstsol kommer försvinna helt och minska ljusflödet inomhus och utomhus. Detta kan påverka hälsan negativt genom att minska nivåerna av D-vitamin i kroppen och öka risken för depression och andra psykiska problem.

Känsla av instängdhet: Förslaget kan skapa en känsla av instängdhet för invånarna, eftersom de är omgivna av höga byggnader och har mindre tillgång till öppna ytor. Detta kan leda till känslor av stress och oro.

Minskad trivsel: Förslaget minskar trivseln för boende i området genom att minska tillgången till naturligt ljus och sol. Detta kan påverka både hälsan och humöret negativt.

Ökad energiförbrukning: Minskade nivåer av naturligt ljus kan också leda till ökad energiförbrukning för belysning och uppvärmning av bostäder, vilket kan påverka miljön negativt.

Försämrad estetik: Den kraftigt ökade skuggningen kan också påverka utseendet på fastigheter och området som helhet, vilket kan minska dess estetiska värde och därmed påverka boendemiljön.

Förbättringsförslag

För att minimera riskerna beskrivet ovan måste antal våningar begränsas till 6 generellt. Östra planområdet för Vårdaren 8 måste begränsas till 3 med hänsyn till beskrivna riskfaktorer, detta innefattar den fastighet i nordöstra planområdet för Vårdaren 8 som i dagsläget har 9 våningar. Detta kommer också harmonisera med befintlig bebyggelse i området.

Kommentar

Sänkning av bebyggelsen har bidragit till att skuggorna inte blir lika långa. Det är dock ofrånkomligt att skuggor påverkar omgivningen när bebyggelse planeras vid förtätning och omvandling i centrala lägen. Vi utgår från i solstudier ett genomsnittligt dygn på året, under sommaren kommer skuggorna vara mindre och möjlighet till utevistelse i direkt närhet till bostaden ökar och tvärtom under vintern.

22.

Vi bor på Hermansvägen 13 A i brf Kruthusen, Vårdaren 7, och har kök och balkonger direkt mot den tilltänkta byggnaden med hyresrätter. Vi vill lägga nya förslag här.

1. Huset närmast Hermansvägen 13 A blir alldeles för nära. Det blir mycket insyn och även väldigt skuggigt. Vårt förslag är att dels minska huset på höjden och även minska längden på huset. Alltså kapa bort en del av det så att avståndet blir längre till våra lägenheter.

2. Ska det bli bilgata till nya lägenheterna, finns det knappast något grönområde kvar. Luften blir dålig med avgaser och höga ljud, som

påverkar hälsan och försämrar trivselfaktorn. De fina solnedgångarna som vi nu ser, kommer vi att sakna.

3. Varför mäts avståndet, i detta fall, från vår huskropp och inte från tomtgränsen? Det är ju en gång-och cykelbana och även planterade träd som tillhör vår tomt.

4. Om pålning ska ske kommer det då att bli besiktning av lägenheterna i hus 13 A, både före och efter pålningen?

Kommentar

1. Husens höjd har sänkts mot befintlig bebyggelse
2. I nuvarande förslag finns det en grönyta mellan fastigheterna.
3. Avstånden mellan husen är mer intressant för att göra en bedömning när det gäller insyn och lämplighet mellan bostäder.
4. Ja, kontroller sker före och efter byggnation.

23.

Utifrån den detaljplan och beskrivning som gäller för Vårdaren 8 så förstår jag ej hur man medvetet vill öka trafikbelastningen inom ett tätbebyggt område med flera verksamheter inom barnomsorg (skola/förskoleverksamhet) samt bostadsfastigheter. Att medvetet göra detta genom att lägga infart till planerat område genom/förbi villor/skolor/förskolor där många barn rör sig till och ifrån skolan känns ogenomtänkt. "Säker skolmiljö" är ett begrepp som ofta används, hur stödjer denna detaljplan detta? Redan idag är trafikmiljön i området hårt belastad runt skolorna och känns som att det bara är en tidsfråga inom en allvarlig personskada sker. Försök har gjorts att få till förebyggande åtgärder men utan resultat. Istället vill man nu öka trafiken och risken runt skolmiljöer

Kommentar

Se gemensam kommentar - "Trafik - Karbingatan"

24.

Vi invänder oss inte emot att kommunen bygger på ovanstående yta, men byggandet måste ske i dialog med graunar och i harmoni med övrig bebyggelse. Vi samtycker inte till nuvarande förslag utan nedan följer synpunkter på förslaget.

För det första är vi emot att man vill öppna upp, bredda och ansluta **Karbingatan med Hermansvägen**. Trafiksituationen kommer att bli mycket mer ansträngd i ett redan ansträngt bostadsområde. Vi har stora problem med att besökare och anställda vid vårdcentral och Regionens hus parkerar sina bil i bostadsområdet. Vi upplever även att trafiksituationen i området är stökig och ansträngd runt grundskolan och de två förskolorna särskilt morgon och eftermiddag. Många barn rör sig i området, går till och från skolan.

Vi önskar att man tar hänsyn till detta och inte förvärrar situationen, genom att man öppnar upp från Hermansvägen in till garagen i nya husen men **inte ansluter till Karbingatan**, utan låter det vara som det är. **Att det blir en infart och utfart från Hermansvägen, som inte har någon förbindelse med Karbingatan.**

För det andra är vi emot förslaget avseende de nya byggnadernas **höjd och antal**. Förslaget går inte i harmoni med övrig bebyggelse, utan riskerar att påverka livskvaliteten negativt för oss närboende genom att skugga omgivningen, blockera utsikten, skapa buller och vindproblem, samt påverka det sociala livet i området.

Förslaget måste göras om så att man inte bygger så storskaligt, utan mer småskaligt med lägre höjd på byggnaderna och färre byggnader. Särskilt viktigt är detta mot Husargatan/Karbingatan, där befintlig byggnation redan finns.

För det tredje vill vi trycka på att förslaget innebär en försämring för barnen i området. Man har inte tagit hänsyn till barnperspektivet.

Det håller på att ske en generationsväxling i området, fler barnfamiljer flyttar in i området. Barn rör sig i området, till och från skolan och genom lek i området. **En utökad trafik och utökad befolkning på liten yta gynnar och främjar inte barnens situation.**

Avslutningsvis vill vi betona igen att vi inte är emot att man bygger på föreslagen yta, men att det sker mer småskaligt som harmonierar mer med övrig bebyggelse, samt att inte förb in da de båda gatorna Karbingatan och Hermansvägen.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - *"Trafik - Karbingatan"* och *"Anpassning till omgivningen"*

25. 

Byggnaderna är alldeles för många till antalet. Totalhöjden på dessa kommer att göra grannskapet mer eller mindre mörklagt.

För att behålla en bra boendemiljö för oss som bor i området är detaljplanen helt förkastlig.

Nybyggnad borde räcka med en längre huskropp utmed Hermansvägen. Då på högst 6 - 7 våningsplan.

Den föreslagna genomfartstrafiken på Karbingatan är mycket dålig. Starkt ökad trafik/avgaser /buller. På Husargatan - Karbingatan med närliggande gator finns många barn. Ökad risk för trafikskadade barn kan inte uteslutas med en starkt ökad trafik i området. I området finns även en förskola utmed Karbingatan.

Karbingatan ska därför behållas som den är i nutid.

Förslag, bygg bara utmed Hermansvägen. Då kan de som ska bo där få en grön innergård på köpet istället för ett ihopträngt ghetto.

Staden börjar bli ohälsosamt förtätad. Bättre om det byggs utanför stadskärnan.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - *"Trafik - Karbingatan"* och *"Anpassning till omgivningen"*

26.

Ser ingen egentlig anledning till att göra karbingatan till genomfartsväg. Inkommande och avgående trafik kan köra in via Hermansvägen. Hus 8 på karbingatan ligger precis vid vägen, det finns sovrum i bottenvåningen på första plan. Vad räknar man med för decibell i sovrum på grund av trafiken? Vilken mängd av bilar räknar man med per dag kommer passera karbingatan? För befintliga bostäder öster om nybyggnad, karbingatan 8-10 får en allt för stor inverkan av ljusinsläpp på grund av bygghöjden på vårdaren 8. Enligt bild ligger husen helt i skugga kl 16.00. Karbingatan 8-10 får i denna bebyggelse för stor påverkan av nybyggnationen höjd! De blir inträngande!

Hur ser planen ut för förskola och skola för planerade boende? Rosenlundsskolan är kommunens största grundskola med ca 800 barn på en mycket begränsad yta. En utbyggnad av befintlig skola är knappt möjlig? Tänk ett varv till gäller bygghöjd, skola och genomfartsväg!

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*

27. Rektorer Rosenlunds skolområde

Som rektorer för Rosenlunds skolområde, Lustigkullens förskoleområde och Rosenlunds grundsärskola har vi tagit del av förslaget till ny detaljplan för kvarteret Vårdaren 8 på Rosenlund i Jönköping. Vi vill med anledning av detta framföra våra synpunkter.

I det presenterade planförslaget planeras att Karbingatan öster om planområdet ska förlängas och anslutas till Hermansvägen. I dagsläget upplever vi att trafiksituationen i området är stökig både morgon och eftermiddag, genom bostadsområdet och i närområdet runt skolorna. Detta ser ut att bli betydligt värre i och med planen att öppna upp och bredda Karbingatan mot Hermansvägen. Karbingatan kommer bli en genomfart för ännu fler bilar, samt att man leder in trafik i området på ett annat sätt än idag. I området rör sig många barn under morgon och eftermiddagar på vardagar samt under kvällar och helger.

Vi upplever att förslaget kan innebära en ytterligare försämring när det gäller en trygg miljö för barn som växer upp i närområdet. Barnens närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad. Barn ska kunna röra sig tryggt mellan bostad och lekplatser, fritidsaktiviteter mm under sin fritid.

Trafiksituationen vid Rosenlundsskolan och Rosenlunds förskola är redan idag hårt belastad både morgon och eftermiddag. Insatser har gjorts vid Rosenlundsskolan i närtid för att möta behovet av lämnings- och hämtningsparkeringar, men i dagsläget finns det fortfarande behov att förbättra situationen ytterligare för att säkerställa en tydlig, trygg och säker trafikmiljö runt skola och förskola.

Som vi ser det innebär förslaget en försämring av nuvarande situation, då trafikvolymen kan förväntas öka genom området samt att de trånga gatorna med dubbelriktad trafik med många parkerade bilar, skapar en än svårare och otryggare miljö för barn i området.

En planerade nybyggnation av ny grundsärskola utmed Hermansvägen kommer påverka trafikflöden när denna kommer i bruk. I dagsläget är inte hämta-/lämnarparkering fastställd vilket är en osäkerhetsfaktor i sammanhanget.

Med anledning av ovanstående föreslår vi därför att:

1. Trafik inte leds in i villaområdet, som anges i planförslaget, från Hermansvägen via Karbingatan i O riktning. Välj i stället att leda

genomfartstrafiken via Hermansvägen i O riktning som idag.

2. Trafiken på Källgatan och Karbingatan enkelriktas i riktning S mellan Viktoriavägen och Granatgatan.

3. Att det genomförs en grundlig utredning av hela trafikmiljön med fokus på barns trafiksäkerhet i kvarteren mellan Hermansvägen i S och Jönköpingsvägen i N, i syfte att skapa en trygg trafikmiljö runt skola och förskola samt i barnens fritidsmiljö.

Kommentar

Se gemensam kommentar - *"Trafik - Karbingatan"*

Sammanfattning

Exploateringsgraden har minskat med ca 20% från tidigare 250 bostäder till ca 200 bostäder nu.

Höjden på ny bebyggelse har anpassats gentemot befintlig bebyggelse i öst. Lägre exploatering mot befintlig bebyggelse och högre exploatering mot Hermansvägen och i det nordvästra hörnet där påverkan på omgivningen blir som lägst.

En yta för omhändertagande av dagvatten har lagts till i planområdets nordvästra del och ska inrymmas inom användningen GATA.

Bortsett från ytan för dagvatten har gatans bredd minskat och omfattar inte Vårdaren 6 eller Vårdaren 5 längre.

Allmän plats - PARK, har lagts till i plankartan mot Hermansvägen i det sydvästra hörnet och yta österut längs Vårdaren 7. Syftet med dessa ytor är att skapa en mötesplats som i framtiden kan få en stor betydelse vid en koppling mot A6 och ett parkstråk mellan ny och befintlig bebyggelse.

Bestämmelser om maximalt antal våningar har lagts till.

Kompletterande markundersökningar har utförts som resulterat i planbestämmelse om villkor för startbesked.

Bestämmelse om bygglovsbefriade byggbodar under genomförandetiden har lagts till för att underlätta byggprocessen.

STADSBYGGNADSKONTORET

Joakim Kjell
Planarkitekt

Liselott Johansson
Planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00