

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Hällstorp 1:20 m.fl.

(Hovslätts ängar etapp 2)

Hovslätt, Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Hällstorp 1.20 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 27 februari till 3 april 2019. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum 12 mars 2019 i Hovslättsskolan. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna yttranden

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. Jönköpings länstrafik	2019-03-04
2. [REDACTED]	2019-03-15
3. Lantmäterimyndigheten	2019-03-15
4. Skanova	2019-03-19, ingen erinran.
5. Individ- och familjeomsorgs- nämnden	2019-03-22
6. Socialnämnden	2019-03-22
7. Äldrenämnden	2019-03-22
8. Räddningstjänsten	2019-03-24, ingen erinran.
9. Vattenfall	2019-03-25, ingen erinran.
10. Polisen	2019-03-26, ingen erinran.
11. Trafikverket	2019-03-28
12. Boende i Hovslätts ängar etapp 1	2019-03-29
13. Hovslätts IK	2019-03-29
14. Länsstyrelsen	2019-04-02
15. [REDACTED]	2019-04-02
16. Brf Lövkullen	2019-04-03
17. [REDACTED]	2019-04-03
18. Cykelfrämjandet	2019-04-08
19. Tekniska nämnden	2019-04-09
20. Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2019-04-11

Inkomna yttranden med kommentarer

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

1. Jönköpings Länstrafik

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna.

Vi ser positivt på den nya bostadsbebyggelsen och önskar att man också säkerställer bra gång- och cykelmöjlighet till närmsta hållplats och stationsläge samt säkerställer en bra standard på dem när resandet kan förväntas öka.

Kommentar

Inom planområdet anläggs gång- och cykelbana, vilken ansluts till ny gång- och cykelväg inom etapp 1 för vidare färd mot busshållplats och tågstation. Stadsbyggnadskontoret har som ambition att rusta upp närmaste hållplats med bland annat cykelställ.

2. [REDACTED]

Kollektivtrafik

I planförslaget presenteras ingen lösning för kollektivtrafiken - något som kommunen säger sig prioritera. Sammantaget för Hovslätts Ängar och det närbelägna bostadsområdet Södra Grästorp är det fler än 1000 personer som saknar väl fungerande kollektivtrafik.

I planförslaget är en gata i södra delen av området bred och möjligen tänkt som en framtida bussgata. Till denna gata har dock 16 kedjehus direktanslutning, vilket knappast är lämpligt. Om denna eventuella framtida lösning mot öster över Hällstorp inte skulle vara möjlig måste andra lösningar mot norr sökas. Ett alternativ är då enligt den trafikutredning som WSP utfört på kommunens uppdrag (den kortaste vägen till Södra Grästorp). Ett annat alternativ är en gata från föreslagen plats för förskolan över skogen till Södra Grästorp. Med föreliggande förslag till stadsplan blockeras på ett olyckligt sätt båda dessa alternativa lösningar - antingen av föreslagen bostadsbebyggelse eller av förskolan.

Skogen

Skogsområdet norr om planområdet är av stor betydelse för miljön i stort och som visuellt stöd för punkthusen. Större delen eller hela den privatägda skogsmarken (ca 3 ha) bör ingå i planområdet med beteckningen Natur. Det är av största betydelse att kommunen säkrar skogens fortbestånd genom ägande eller avtal.

Lekplatsen

Den föreslagna "konstgjorda" lekplatsen vid infiltrationsdammarna bör ersättas av en lekplats i den närbelägna skogen. När så goda förutsättningar ges bör dessa utnyttjas för att ordna en lekplats utöver det vanliga. Detta förutsätter nog också att skogen är i kommunal ägo.

Gemenskapsområde

I nordöstra delen av planområdet finns det enda plana området inom hela området Hovslätts Ängar (ca 1.5 ha.). En del av detta område bör användas för gemenskap, idrott och lek. En enkel gräsplan kan vara grundkonceptet. (För barn i förskoleåldern är det för stort avstånd till idrottsplatsen.) För att göra detta möjligt borde de fem kedjehusen mot skogen kunna "tryckas" något ytterligare in i skogen. Ett alternativ, bl. a för att minska antalet väganslutningar, vore att istället bygga ett flerfamiljshus - kanske de fem husen på höjden.

Utfart

Som ägare till marken (jordbruks- och skogsmark) söder om planområdet förutsätter jag att en väganslutning ordnas så att marken fortsatt kan brukas. (Med hänsyn till topografin kan denna mark inte nås från annat håll.)

De här föreslagna förändringarna medför antagligen att antalet bostäder minskas något. Detta är dock inte orimligt med tanke på att den nu föreslagna detaljplanen inrymmer mer än dubbelt så många bostäder per ytenhet som Hovslätts Ängar etapp 1.

Att bygga så högt och tätt som möjligt är inte i alla lägen det mest förnuftiga, även om det kortsiktigt skulle vara det mest lönsamma. Långsiktigt väger de boendes upplevelse och trivsel i sitt bostadsområde tungt. Det är en viktig kommunal uppgift att genom planmonopolet balansera dessa intressen.

Kommentar

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken styrs inte i detaljplan. Däremot är planförslaget förberett för en anslutning med gång- och cykelväg mot Södra Grästorpsvägen och därigenom ett möjligt återupptagande av kollektivtrafik därifrån med ett bättre resandeunderlag. Även en framtida koppling av lokalgatan i planområdet mot Hällstorpsvägen och dess kollektivtrafik är förberedd i planförslaget. Eftersom fastigheten öster om planområdet är privat samt utanför planområdet kan en sådan lösning dock inte garanteras. I planbeskrivningen fastslås det att avståndet till närmsta busshållplats ska kompenseras med goda gång- och cykelmöjligheter, något som planförslaget föreslår med en 3 m bred gång-och cykelväg genom planområdet. När planförslaget är genomfört ökar resandeunderlaget för att kunna motivera en utveckling av kollektivtrafiken i Hovslätt och Södra Grästorp.

Skogen

Planförslaget har reviderats och innebär nu att den del av skogen som inte är tänkt att exploateras planläggs som natur för att säkerställa dess fortbestånd.

Lekplatsen

Då lekplatsen redan är byggd som del av etapp 1 är det inte aktuellt att anlägga ytterligare en lekplats.

Gemenskapsområde

Eftersom det är planlagt för park i planförslaget och eftersom det finns ett angränsande friluftsområde, samt en idrottsplats i närheten (ca 300 m), anses det finnas goda möjligheter till lek och idrott. Det bedöms därför inte som nödvändigt att planlägga för allmänt gemenskapsområde.

Utfart

Efter samråd har planförslaget justerats så att det möjliggör anslutning mot jordbruks- och skogsmarken söderut.

3. Lantmäterimyndigheten

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

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att planen för Hällstorp 1:20 m.fl. har fått laga kraft är att med stöd av detaljplanen fastighetsreglera allmän plats till lämplig kommunalägd fastighet, fastighetsreglera och avstycka mark för bostad samt inrätta gemensamhetsanläggning för dagvatten.

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot planförslaget.

Efter granskning av planförslaget lämnar lantmäterimyndigheten följande erinran:

Delar av planen som bör förbättras.

- Gränsen mellan Grästorp 1:1 och Hällstorp 1:20 har en dålig kvalitet, 0,7m. Gränsen går mellan natur- och bostadsmark i planen. Ställningstagande bör tas om gränsens kvalitet ska ses över och förbättras i samband med planarbetet.

Kommentar

Frågan hanteras i planarbetet innan planen antas.

5. Individ- och familjeomsorgsnämnden

Synpunkter

Från individ- och familjeomsorgsnämnden ser man det positivt med fortsatt exploatering av området som medför ytterligare tillskott på blandad bebyggelse inom Hovslätt. I planbeskrivning uppges att avstånd till närmsta busshållplats är 800 m vilket anses långt om du förväntas använda kollektivtrafik istället för bil. Möjligheten för barn och ungdomar i området att nyttja kollektivtrafik minskar i och med detta förhållandevis långa avstånd till busshållplatsen. Något som motverkar miljömålet om att minska biltrafiken i kommunen. Äldre personer som bor i området kan komma att behöva ansöka om färdtjänst i större utsträckning till följd av avståndet till kollektivtrafik. Detta kan komma att medföra högre kostnader för kommunen. Individ- och familjeomsorgsnämnden vill därför påtala behovet av att säkra tillgång till kollektivtrafik inom eller i direkt anslutning till området.

Individ- och familjeomsorgsnämnden vill tillämpa anvisning av bostäder genom exploateringsavtalet.

Tillämpning av barnkonventionen

Ärendet berör barn direkt i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter.

Detaljplanen medför ett tillskott av bostäder i en god boendemiljö. Planen möjliggör rekreation och utelek på barnens villkor. Avståndet till kollektivtrafik medför en begränsning i barnens självständighet och möjlighet att kunna resa till aktiviteter och skola på egen hand. 800 m är relativt långt att gå vintertid för att komma till en busshållplats utifrån att området betraktas som centrumnära, ca åtta kilometer från Jönköpings tätort.

Kommentar

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

Angående anvisning av bostäder: synpunkten beaktas och tas med i exploateringsavtalet.

6. Socialnämnden

Synpunkter

Från socialnämnden ser man det positivt med fortsatt exploatering av området som medför ytterligare tillskott på blandad bebyggelse inom Hovslätt. I planbeskrivning uppges att avstånd till närmsta busshållplats är 800 m vilket anses långt om du förväntas använda kollektivtrafik istället för bil. Möjligheten för barn och ungdomar i området att nyttja kollektivtrafik minskar i och med detta förhållandevis långa avstånd till busshållplatsen. Något som motverkar miljömålet om att minska biltrafiken i kommunen. Äldre personer som bor i området kan komma att behöva ansöka om färdtjänst i större utsträckning till följd av avståndet till kollektivtrafik. Detta kan komma att medföra högre kostnader för kommunen. Socialnämnden vill därför påtala behovet av att säkra tillgång till kollektivtrafik inom eller i direkt anslutning till området.

Socialnämnden vill tillämpa anvisning av bostäder genom exploateringsavtalet.

Tillämpning av barnkonventionen

Ärendet berör barn direkt i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter.

Detaljplanen medför ett tillskott av bostäder i en god boendemiljö. Planen möjliggör rekreation och utelek på barnens villkor. Avståndet till kollektivtrafik medför en begränsning i barnens självständighet och möjlighet att kunna resa till aktiviteter och skola på egen hand. 800 m är relativt långt att gå vintertid för att komma till en busshållplats utifrån att området betraktas som centrumnära, ca åtta kilometer från Jönköpings tätort.

Kommentar

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

Angående anvisning av bostäder: synpunkten beaktas och tas med i exploateringsavtalet.

5. Äldrenämnden

Synpunkter

Från äldrenämnden ser man det positivt med fortsatt exploatering av området

som medför ytterligare tillskott på blandad bebyggelse inom Hovslätt. I planbeskrivning uppges att avstånd till närmsta busshållplats är 800 m vilket anses långt om du förväntas använda kollektivtrafik istället för bil. Möjligheten för barn och ungdomar i området att nyttja kollektivtrafik minskar i och med detta förhållandevis långa avstånd till busshållplatsen. Något som motverkar miljömålet om att minska biltrafiken i kommunen. Äldre personer som bor i området kan komma att behöva ansöka om färdtjänst i större utsträckning till följd av avståndet till kollektivtrafik. Detta kan komma att medföra högre kostnader för kommunen. Äldrenämnden vill därför påtala behovet av att säkra tillgång till kollektivtrafik inom eller i direkt anslutning till området.

Äldrenämnden vill tillämpa anvisning av bostäder genom exploateringsavtalet.

Tillämpning av barnkonventionen

Ärendet berör barn direkt i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter.

Detaljplanen medför ett tillskott av bostäder i en god boendemiljö. Planen möjliggör rekreation och utelek på barnens villkor. Avståndet till kollektivtrafik medför en begränsning i barnens självständighet och möjlighet att kunna resa till aktiviteter och skola på egen hand. 800 m är relativt långt att gå vintertid för att komma till en busshållplats utifrån att området betraktas som centrumnära, ca åtta kilometer från Jönköpings tätort.

Kommentar

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

Angående anvisning av bostäder: synpunkten beaktas och tas med i exploateringsavtalet.

11. Trafikverket

Planområdet ligger inom kommunalt väghållningsområde och relativt nära befintlig samhällelig och kommersiell service i Hovslätt. Detaljplanen är en direkt fortsättning på tidigare utbyggnadsområde för bostäder; Hovslätts ängar, etapp 1 (Norrahammar Månstorp 2:6 m.fl.) Trafikverkets ser det mycket anmärkningsvärt att man planlägger för 226 nya bostäder (Hovslätts ängar etapp 1 och 2), utan att planera för kollektivtrafik. Enligt planbeskrivningen, etapp 2, är det drygt 800 meter till närmsta busshållplats och för etapp 1 var detta avstånd ca 1000 meter. Om flertalet boende har 1 km eller längre till busshållplatsen är det oundvikligt att bilåkandet blir mycket omfattande. Detta är ohållbart och tyvärr ett exempel på dålig, otidsenlig samhällsplanering. Sannolikt strider detta även mot kommunens egna styrdokument.

I planbeskrivningen för etapp 1 förs ett resonemang om att varje ny bostad genomsnitt genererar 4 fordonsrörelser per dygn. Detta innebär bara för Hovslätts ängar (etapp 1 och 2) en trafikökning på sammanlagt 1000 fordon/dygn. Eftersom en stor majoritet av människor boende i Hovslätt har arbete och viktiga målpunkter i centrala Jönköping och på A6-områden sker genom denna exploatering en omfattande påspädning av ny trafik på E4. Genaste och snabbaste vägalternativ mellan Hovslätts ängar och målpunkter i Jönköping är

från Norrahammarsleden och via trafikplats Råslätt ut på E4. Framkomligheten på motorvägen är under eftermiddagstimmar 2019 mycket begränsad med köbildning, låga fordonshastigheter, plötsliga stopp och därmed också ökade risker för trafikolyckor. Mot denna bakgrund går planen för Hovslätts ängar etapp 2 stick i stäv med de hållbarhetsambitioner som genomsyrar aktuell samhällsdebatt och modern stadsplanering. Trafikverket vill följaktligen att Jönköpings kommun redovisar förslag på hur Hovslätts ängar kan försees med attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Till exempel kan linje 3 från Råslätt förlängas, via Grästop till planområdet och Hovslätt med en dedikerad bussgata.

Kommentar

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2. Frågan om framtida kollektivtrafikförsörjning i Hovslätt/Grästop/Hagaberg och Råslätt är en mer övergripande fråga och berör även trafiken på nuvarande Vaggerydsbanan, som inte utnyttjas effektivt genom Tabergsdalen eftersom det saknas hållplatser, att turtätheten är låg, samt att busstrafiken löper parallellt och fångar upp potentiella tågresenärer. En förlängning av linje 3 över ravinen bör ses som ett alternativ till en ny spårväg mellan Råslätt och Tabergsdalen men innebär ett stort ingrepp i naturen i ravinen inklusive en hög bro med tillhörande anslutande bankfyllnad.

Angående den trafik som exploateringen kommer att belasta bland annat E4an med hänvisar vi till den övergripande dialog som pågår mellan Jönköpings kommun och Trafikverket. Denna dialog omfattar all trafik som genereras av pågående detaljplaner i kommunen.

12. Boende Hovslätts ängar etapp 1

Lamellhus

På sida 7 i aktuellt planförslag anges att tre lamellhus ska byggas i området norr om den nya gatan. Dessa tre lamellhus är alltså lokaliserade inom det område som i kommunens digitala översiktsplan från 2016 anges som ett tätortsnära friluftsområde. Vi motsätter oss starkt att man väljer att bygga inom detta område baserat på följande argument:

1. I dokumentet "Underlag för planbesked, Dnr2015:228" vilket gavs inför arbetet med det nu aktuella planförslaget drogs följande slutsats: "I kommande detaljplanearbete ska hänsyn tas till det tätortsnärafriluftsområdet som redovisas i grönstrukturplanen. Avgränsningen i områdets norra del i skisserna, tillhörande ansökan om planbesked, godkänns därmed inte. Således är det nyexploateringsområdet, utpekat och markerat i orange i översiktsplanens utställningsversion, som godkänns för vidare detaljplanearbete. Lokalisering av infartsväg får studeras i kommande skede". Detta beslut har fattats av kommunens planchef samt planarkitekt och står alltså i rak motsats mot det nu presenterade förslaget där man väljer att både bygga väg samt tre lägenhetshus inom det område som inte skulle detaljplaneras överhuvudtaget.

2. I detaljplanen för Hovslätts ängar etapp 1 (Norrahammar Månstorp 2:6 m.fl., Dnr20 10:175) anges på sidan 30 följande: "Av hänsyn till rekreativvärde och landskapsbilden kan plangränsen mot norr i nästa planetapp behöva

justeras så att ett större avstånd lämnas till rekreationsområdet jämfört med skisserna i planprogrammet”.

3. Med varierande formuleringar i det nu aktuella planförslaget anges på sidorna 21, 25, 27, 30 och 32 att friluftsområdet i norr är ett viktigt område som inte ska exploateras.

4. Följande finns att läsa i aktuellt planprogram: ”Dessutom är skogsmarken kuperad, vilket skulle göra att en bebyggelse i skogskanten skulle medföra en dålig terränganpassning med stora slänter”.

5. I textdelen till kommunens översiktsplan från 2016 anges följande avseende exploatering av tätortsnära friluftsområden: ”Därför ska stor restriktivitet tillämpas för nya byggnader och anläggningar inom detta område”. Någon motivering till varför man frångår denna princip om stor restriktivitet anges inte i nuvarande förslag.

6. På sida 26 i det aktuella planförslaget hänvisar man till översiktsplanen från 2016: ”tätortsnära områdena ska undantas från exploatering och andra ingrepp som kan orsaka skadlig påverkan på friluftsvärdet vilket har föranlett att skogsmarken till största delen undantagits från exploatering”. Man anger också på samma sida att skogsområdet i områdets norra del återges i Jönköpings kommuns grönstrukturplan. Vi anser att en betydande del av friluftsområdet kommer påverkas.

7. I det aktuella planförslaget, på sida 23 förs ett resonemang kring FN:s barnkonvention: ”De barn och ungdomar som bor i närheten av planområdet bedöms inte påverkas på ett negativt sätt då det inte är någon grönyta eller vistelseyta för barn och ungdomar som försvinner”. Detta bedömer vi, som bor i anslutning till det berörda partiet, som helt felaktigt. Flertalet av våra barn leker i området, både i skogspartiet som tas i anspråk av lamellhusen, samt på jordbruksmarken.

8. Ett rikt växt- och djurliv diskuteras på sida 25 i planförslaget: ”Biologiska mångfalden ska bevaras”, ”Människor ska ha tillgång till god natur- och kulturmiljö”. Skogspartiet som tas i anspråk har ett, vad vi anser, rikt djurliv med bl.a. flertalet fåglar, harar och återkommande rådjur.

Vi vill att följande frågor besvaras av planchef och planarkitekt ansvariga för tidigare beslut som står i rak motsats till nu givet förslag:

- Hur motiverar ni att man inte följer uppsatta ramar och regler avseende bebyggelse inom det tätortsnära friluftsområdet?
- Varför ger ni i det aktuella planförslaget bilden av att ni inte ska exploatera det tätortsnära friluftsområdet när ni planerar för tre lägenhetshus inom dess gräns? Något resonemang kring balansen mellan samhällsintresset av att dessa 30 lägenheter lokaliseras inom friluftsområdet kontra den effekt det har på tillgänglighet och naturliv med ett stort antal bostäder inom områdets gräns ges inte.

- Ni väljer trots er egen skrivelse om den kuperade topografin och svårigheter med terränganpassning ändå att planera för dessa tre hus i friluftsområdet, hur motiverar ni det?

- När fastighetsägarna på Lisabergsvägen 1 —23 köpte sina hus fanns ett tydligt beslut om att grönområdet ej skulle detaljplaneras (se ovan). Hur ska vi som kommuninvånare kunna lita på att ni ansvariga tjänstemän i kommunen följer de beslut som fattats tidigare när vi gör stora ekonomiska investeringar i vårt boende?

- Hur har ni bedömt att de barn och ungdomar som bor i området inte påverkas på ett negativt sätt? Den befintliga skogen som tas i anspråk erbjuder redan en naturlig lekpark, har rikt djurliv och frekvent utnyttjade stigar för rekreation.

Sammantaget är alltså vår synpunkt avseende dessa tre lamellhus att man i nuvarande planförslag inte väger värdet av att bevara det tätortsnära friluftsområdet mot att bygga bostäder. Om kommunen ska visa trovärdighet kring de ramar för exploatering som man själv satt upp bör därmed planförslaget justeras och dessa tre lamellhus helt avlägsnas från planen. Att bygga tillfartsvägen till etapp 2 genom det tätortsnära friluftsområdet som då avskärmats från boende i etapp I och övriga Hovslätt är i vårt tycke ett tillräckligt stort ingrepp och avsteg från tidigare uppsatta ramar för exploatering. Ett alternativt förslag är att bygga de 3 lamellhusen på den plats man avsatt för de 2 punkthusen. Detta passar sannolikt även bättre in i miljöns topografi och initiala tanken med områdets utformande.

Flerbostadshus, punkthus

Ni planerar att bygga två flerbostadshus om 7 våningar ute på det som idag är ett vackert böljande fält. Entrédäcket för dessa hus ligger på +138m, dvs relativt högt i området. Den totala höjden för husen anges inte i planförslaget. Vi anser att kommunens planer avseende dessa punkthus frångår den ursprungliga tanken kring Hovslätts Ängar och motsätter oss denna plan baserat på följande argument:

1. I detaljplanen för Hovslätts ängar etapp 1 (Norrahammar Månstorp 2:6 m.fl., Dnr20 10:175) anges på sidan 17: "Inom planområdet föreslås en varierad men sammanhållen bebyggelse som utgår från topografin och sparar naturmark och åkermark". Vi anser att dessa hus inte på något sätt utgår från topografin i området.

2. Dessutom anges avseende de två punkthus som byggdes i etapp 1: "De två flerbostadshusen balanserar den stora skalan i landskapet och står som motvikt till de trädbevuxna kullarna. De fristående husen ligger som pärlband utmed vägarna. Övergången mellan det byggda och det befintliga landskapet skall vara medvetet utformad, som en mjuk övergång eller genom en tydlig anvisning om vad som är byggt och vad som är natur". Vi kan villigt erkänna att man lyckats mycket väl med att "gömma" dessa två femvåningshus i etapp 1 mellan tall- och lövkullen. De stör intrycket av området förvånansvärt lite. De två nu tilltänkta punkthusen har inte alls samma läge där de smälter in i landskapet.

3. I det aktuella planförslaget anger man på sidan 21: "Planförslaget innehöll

inledningsvis färre bostäder, vilket innebar en lägre exploatering i form av främst enbostadshusbebyggelse. Mot bakgrund av att blandad bebyggelse eftersträvas i kommunen omformades området till att innehålla en blandning av enbostadshus och flerbostadshus”. Det är alltså uppenbart att man frångått den ursprungliga tanken om att bebyggelsen i Hovslätts Ängar ska utgå från topografin i området för att bevara dess naturvärden och istället enbart prioriterat en hög exploateringsgrad. Vi är i grunden positiva till att det finns varierande boendeformer inom samma område då det är trevligt med en blandad befolkningssammansättning, men detta måste kunna åstadkommas på fler sätt än med två mycket stora fristående punkthus.

4. Ni utförde i detaljplanen för etapp 1 en solstudie och anger dessutom att husen där så medger ska ha en takterrass för att erbjuda soliga lägen trots områdets kuperade natur. Om dessa nu planerade sjuvåningshus byggs med entréplanen på +138m befarar vi att dessa kommer skugga en stor del av baksidan tillhörande husen på Lisabergsvägen 9-15 under förmiddagen. Fr. a. på vår och höst då solen står lågt. Detta vore givetvis mycket olyckligt då baksidan är lokaliserad i nordöst och därmed är skuggad en stor del av övriga dygnet.

5. Dessa två planerade punkthus ökar graden av insyn kraftigt för alla hus på Lisabergsvägen 9 - 23.

Vi vill att följande frågor och synpunkter besvaras/bemöts av planchef och planarkitekt ansvariga för nu givet planförslag:

- Hur kommer det sig att ni frångått den grundläggande principen kring att bebyggelsen ska följa topografin som anges i Planprogrammet för hela Hovslätts Ängar?
- Har ni reflekterat över hur dessa stora hus kommer störa utsikten från Hovslätts Ängar etapp 1 och dessutom den välbesökta utsiktsplatsen på Lisaberg?
- Vi anser att en solstudie bör utföras för att försäkra boende på nedre delen av Lisabergsvägen att solexponeringen på baksidan inte påverkas av dessa hus.
- Vi anser att man kan åstadkomma en bebyggelse med varierande bostadsformer utan att bygga dessa två stora punkthus. Ett förslag är exempelvis att flytta ut de lamellhus som är planerade inom gränsen för det tätortsnära friluftsområdet ut på fältet. Då skulle man i vårt tycke uppfylla de riktlinjer man tidigare satt upp för området dvs, att inte exploatera detta friluftsområde samt hålla sig till en bebyggelse som följer topografin och bevarar områdets vackra natur i så stor utsträckning som möjligt.

Skola

I det aktuella planförslaget anges att Hovslätt är ett lämpligt område att bygga i eftersom det finns tillgång till service så som skola. Dock ges inget resonemang kring förväntat antal nyinflyttade barnfamiljer i Hovslätts Ängar etapp 1 och 2 i förhållande till skolans kapacitet. Det är allmänt känt i Hovslätt att barngrupperna är fulla, man har ex. fått ställa upp förskolepaviljonger som tar en stor del av Grästorps skolans skolgård i anspråk. Vår uppskattning är att

>75% av familjerna som flyttat in i Hovslätts Ängar etapp 1 har barn mellan 0-5 år. Vi utgår från att en liknande sammansättning kommer ses i etapp 2 vilket då utgör ett kraftigt ökat elevunderlag för Hovslättsskolan. Skolgården på skolan är redan idag begränsad och vi skulle vara mycket besvikna om man kommande år inser att skolan är full och tillfälliga paviljonger måste ta skolgården i anspråk.

- Vi anser att ni inför nuvarande planförslag bör inventera elevunderlaget till Hovslättsskolan för kommande 10-15 år och göra en uppskattning huruvida en nybyggnation eller tillbyggnation krävs för att ta hand om dessa elever. Planerar ni en sådan inventering?

- Om kommunen inte kan garantera att alla barn som flyttar in/bor i Hovslätt kan få en plats i den f-6 skolan som finns i området bör det aktuella planförslaget för etapp 2 inte godkännas. Hur bedömer ni på Jönköpings kommun denna risk?

Att bygga på jordbruksmark

I det aktuella planförslaget förs ett långt resonemang kring att bygga eller inte bygga på jordbruksmark. Ett argument som anges på sidan 32 är att: ”I detta fall kan det sägas handla om ett väsentligt samhällsintresse då planförslaget förutom bostäder innehåller en förskola och att det inte gått att finna något annat lämpligt markområde i området där en exploatering i samma omfattning lämpar sig”. Vi anser dock att detta argument är i grunden felaktigt då den tilltänkta förskolan inte ligger på jordbruksmark samt att man förmodligen har behov av en större förskola oavsett om etapp 2 byggs eller inte i enlighet med vårt resonemang under rubriken skola. Jönköpings kommun har ju trots allt fått bygga paviljonger på Grästorps skolan och lokalerna på Hagens förskola är mycket små i dagsläget.

Vi skulle vilja ha svar på följande frågor:

- Anser ni som är ansvariga för detta planförslag att förskolan ligger på jordbruksmark och därmed kan användas som ett argument för ett väsentligt samhällsintresse?

- Saknas elevunderlag för en ny förskola på tilltänkt plats i planförslaget ifall Hovslätts Ängar Etapp II inte byggs eller byggs med en lägre exploateringsgrad?

Dessa två frågor är ju centrala för ert resonemang i planförslaget och vi anser att era argument är i grunden felaktiga.

Kommentar

Lamellhus

- Under planarbetets gång har vissa tidigare ställningstaganden behövt omprövas, bland annat rörande skogen norr om planområdet. Det beror på ambitionen att skapa en stadsmässig bebyggelsestruktur, där bebyggelse längs med gata är av stor vikt för att skapa en byggd miljö där människor känner sig trygga och bilisterna inte uppmuntras överskrida hastighetsbegränsningen, något som förskola och bostäder längs med gatan väntas bidra med.

Nuvarande förslag innebär att en stor del av friluftsområdet finns kvar. Den del av skogen på fastigheten Hällstorp 1:20 som inte exploateras föreslås köpas upp av kommunen och planläggas som natur, vilket gör att den kan säkras som fortsatt rekreativt område för framtiden.

Om hela friluftsområdet tagits i anspråk för bebyggelse hade förslaget inte varit förenligt med gällande översiktsplan. Denna anger riktlinjer och översiktliga ställningstaganden, men är varken juridiskt bindande, eller utformad med samma detaljeringsgrad som ett planprogram eller en detaljplan. I detaljplaneprocessen prövas ställningstaganden i översiktsplanen varvid avväganden görs mellan olika intressen på en mer detaljerad nivå. En av orsakerna till att ett planprogram togs fram var just att pröva möjligheten till ny bostadsbebyggelse trots att varken etapp 1 eller etapp 2 då var utpekade som framtida bostadsområde i översiktsplanen.

- Planbeskrivningen har reviderats och texten beskriver nu hur stor del av skogen som tas i anspråk för bebyggelse samt varför det bedöms vara befogat. Tillgängligheten till skogen i planförslaget bedöms vara god, eftersom planförslaget erbjuder två kopplingar till skogen via natursläpp, där belysning och social närvaro från omkringliggande byggnader dessutom kan antas bidra positivt ur ett trygghets- och tillgänglighetsperspektiv.
- Planförslaget innehåller utformningsbestämmelser som reglerar byggnationen för att den ska anpassas till terrängen genom suterräng.

Många av de platser som är möjliga att förtäta ligger i kuperade områden. Detta innebär både svårigheter och möjligheter. Hovslätts ängar skiljer sig inte från andra kuperade områden i det avseendet. Att planförslaget medger att bostäder kan byggas i den södra kanten av det tätortsnära friluftsområdet innebär inte att detta försvinner. Med fler närboende kan flera människor ta sig ut i skogen utan att exempelvis behöva åka bil. Idrottsgatan/Hörnedalsvägen fanns med redan i planprogrammet och förbereddes i etapp 1 för en förlängning in i etapp 2.

• Planer på en andra etapp har funnits sedan planprogrammet 2010. I arbetet med etapp 1 frångick man också tidigare ställningstaganden, vilket inte är ovanligt, där hela området utpekades som närströvsområde i översiktsplanen från 2003. Nybyggnationen (etapp 1 och 2) bedömdes dock i planprogrammet från 2010 som en önskvärd utveckling av Hovslätt. I skissen från planprogrammet 2010 föreslås dessutom bebyggelse högre upp i skogen än vad det nu presenterade planförslaget gör.

- Planförslaget innehåller en förskola, en lekplats, en park och kopplingar till den skog som bevaras. Dessutom ger planförslaget möjlighet för fler barn att växa upp i Hovslätt. Sammantaget bedöms dessa intressen väga tyngre än nollalternativet, även om det skulle möjliggöra fortsatt lek i skogen som den ser ut idag.

Flerbostadshus, punkthus

- Planförslaget har en utformningsbestämmelse om att punkthusen ska byggas i suterräng. Det reviderade planförslaget har nu en lägre tillåten nockhöjd

än i samrådsförslaget. Förutsättningarna för etapp 1 och 2 skiljer sig, vilket resulterar i två olika planer. Lokaliseringen av punkthusen i etapp 2 motiveras med att planen strävar efter att uppnå en god bebyggelsestruktur och att planen ska erbjuda olika typer av bostäder för att tillgodose olika behov.

- Planförslaget kommer innebära en förändrad landskapsbild för området, vilket har avvägts mot behovet av bostäder. Utsikten från etapp 1 bedöms inte väga tyngre än behovet av bostäder.
- Planförslaget har kompletterats med en sol- och skuggstudie, utredningen visar att etapp 1 inte påverkas av skuggan från etapp 2 under dessa tillfällen, eftersom existerande bebyggelse befinner sig söder om tillkommande bebyggelse.
- Synpunkten om varierad bebyggelse beaktas, men utan punkthusen får förslaget en alltför låg exploateringsgrad vilket inte är motiverat när man tar jordbruksmark i anspråk. Syftet med planen är dessutom att erbjuda olika typer av bostäder och upplåtelseformer.

Skola

- Hovslättsskolan är en F-6 enhet med en teoretisk kapacitet om ca 410 elever. Den primärt begränsande lokalfunktionen är matsalen som är dimensionerad för ca 350 elever fördelat i tre sittningar. I dagsläget finns ca 330 elever inskrivna i årskurserna F-6, vilket motsvarar 97% av antalet folkbokförda elever i åldern 6-12 år inom Hovslättsskolans upptagningsområde. Områdesprognosen för Hovslättsskolan påvisar en prognosticerad elevökning med strax över 410 elever i området år 2026, vilket är ett resultat av den kända bostadsexploateringen vid Hovslätts ängar. Detta innebär att skolan kommer att behöva förstärka kapaciteten för framför allt matsalen, men detta behöver ske tidigare eftersom elevunderlaget ökar successivt.

Baserat på aktuell områdesprognos bedöms skolan inte vara i behov av kapacitetsförstärkning av undervisningssalar. En sådan kapacitetsförstärkning skulle dessutom svårligen kunna genomföras utan att det sker på bekostnad av elevernas utemiljö. En kapacitetsförstärkning av matsalen, bedöms dock vara möjlig utan större påverkan av den befintliga utemiljö där elever vistas.

Att bygga på jordbruksmark

- Förskolan föreslås inte byggas på jordbruksmarken, men eftersom den är en del av planförslaget bedöms den kunna användas som ett argument för ett väsentligt samhällsintresse.

- Byggnationen av förskola var ett krav i planprogrammet från 2010.

13. Hovslätts IK

Hovslätts IK har inga synpunkter betr bostadsbyggnationen inom Hovslätts ängar etapp 2.

Vi vill dock att Kommunen utreder möjligheten att bygga en sporthall då ni projekterar den föreslagna förskolan inom området.

Sporthallen bör ha godkända mått för innebandy/handboll mm samt ha erforderliga omklädningsrum och även läktare för ca 100 personer.

Kommentar

Synpunkten beaktas, önskemålet om sporthall lämnas vidare till kultur- och fritidsförvaltningen som ett förslag. En sporthall kräver dock en placering utan stora nivåskillnader. En placering intill förskolan skulle också innebära att ytterligare skogsmark tas i anspråk. En lämpligare placering kan vara i området kring nuvarande fotbolls- och friidrottsanläggning.

14. Länsstyrelsen

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

I dagvattenutredningen hänvisas till statusklassning cykel 1 (2009). Man ska alltid använda den senaste bedömningen, det vill säga den för cykel 2. I cykel två bedömdes den ekologiska statusen i Tabergsån: Lillån-Vederydssjön som Måttlig och inte God. I planbeskrivningen är beskrivningen dock korrekt. Planen berör också grundvattenförekomsten Hovslätt-Huskvarna (WA72549211), vilket bör tas upp och kompletteras med ett förtydligande om hur man ska förhålla sig till risken för påverkan på grundvattnet vid val av dagvattenlösning.

Enligt planbeskrivningen, sidan 14, antas att den ekologiska statusen ska bli God till 2021. Det som avses är troligtvis MKN för vattenförekomsten som säger att God status ska uppnås senast 2021. Planförslaget får inte äventyra uppnåendet av MKN. Generellt bör MKN för vatten respektive luft läggas till i den matris som används för undersökning av betydande miljöpåverkan.

SOCIAL ROBUSTHET, TILLGÄNGLIGHET OCH ANVÄNDBARHET

Tillräckliga ytor för utevistelse inom skolgården bör säkras med ytor som inte får bebyggas eller med exploateringsgrad.

ENERGIHUSHÅLLNING OCH MILJÖKVALITETSMÅL

Avstånden till målpunkter som livsmedelsaffär, vårdcentral, skola och fritidsanläggningar är rimliga. Avståndet till närmsta kollektivtrafikhållplats är relativt långt för ny bostadsbebyggelse i större omfattning. Det bekvämaste färdmedelsvalet för de boende i området kan antas vara personbil, trots att gång- och cykelförbindelser byggs ut. Tillgängligheten med både buss och cykel via Hällstorpsvägen mot Jönköping bör vara intressant att utreda som ett komplement till kollektivtrafikhållplatser och cykelvägar i Hovslätt. Då krävs åtminstone en utbyggnad av gång- och cykelväg till Hällstorpsvägen och hållplats på Hällstorpsvägen.

Behovsbedömning

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

Kommentar

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med synpunkten, men dagvattenutredningen bedöms fortfarande aktuell och har inte uppdaterats.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Planförslaget har reviderats, förskolans yta har utökats och dess byggrätt har begränsats. Den bedöms kunna tillgodose behovet av friyta.

Energihushållning och miljö kvalitetsmål

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

15. [REDACTED]

Förslaget till detaljplan för Hovslätts ängar etapp 2 innebär ytterligare ett bra tillskott av bostäder i anslutning till Hovslätt.

I samband med antagande av detaljplanen för Hovslätts ängar etapp 1 utlovades trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed Västra Hällstorpsvägen i Hovslätt, se antagandehandling daterad 2015-03-10, Dnr: 2010-175. Åtgärderna skulle hanteras i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören. Det är oklart om det reglerats i något avtal eller inte men Hovslätts ängar etapp 1 är nu snart helt utbyggt dock helt utan att de utlovade trafiksäkerhetshöjande åtgärderna genomförts. De utlovade åtgärderna utmed Västra Hällstorpsvägen måste naturligtvis genomföras innan samma exploatör får arbeta vidare med en etapp 2 i samma område. I sammanhanget är det värt att veta att Tekniska kontoret har aviserat behov av beläggningsåtgärder på samma sträcka vilket innebär att det finns tydliga samordningsvinster i att samordna hastighetsdämpande åtgärder, gång- och cykelväg samt ny beläggning utmed Västra Hällstorpsvägen.

I förslaget till detaljplan för Hovslätts ängar etapp 2 finns beskrivningar av hur biltrafik och kollektivtrafik hanteras men det saknas tydlig beskrivning av hur behovet av gång- och cykeltrafik tillgodoses på bästa sätt. Dels handlar det om gång- och cykeltrafik riktad till Hovslätts centrala delar med skolor, service och kollektivtrafik vilket det finns en mycket tydlig koppling till via en utbyggd gång- och cykelväg utmed Hörnedalsvägen. Dels handlar det om gång- och cykeltrafik riktad mot Jönköping och Råslätt vilket inte alls redovisas någon bra lösning på. Det naturliga är att till skapa en gen gång- och cykelförbindelse direkt från utbyggnadsområdets nordöstra del till södra Grästorp alternativt Hällstorp/Råslätt. En sådan förbindelse skulle på avsevärt positivt sätt förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik mellan Hovslätts ängar och Jönköping.

Vid utbyggnad av Hovslätts ängar etapp 2 förändras möjligheterna att nå det mycket uppskattade elljusspåret eftersom en förskola byggs på platsen för nuvarande koppling. Det är viktigt att möjligheterna att nå elljusspåret tillgodoses såväl dagtid som kvällstid dvs blir belyst.

Kommentar

På Västra Hällstorpsvägen finns det en gång- och cykelväg färdigprojekterad. Den planeras att byggas i och med att VA-arbeten ska utföras på vägen vilket blivit försenat.

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

Elljusspåret får i planförslaget en ny anslutning, som likt nuvarande koppling troligen inte blir belyst.

16. Brf Lövkullen

1. Kollektivtrafik

Vi saknar att det i planförslaget inte finns tillgång till kollektivtrafik. Det framgår att närmsta busshållplats finns i centrala Hovslätt drygt 800 meter från planområdet. Men det är minst 1000 meter till busshållplats vilket inte gynnar nyttjande av kollektivtrafiken. Sammantaget för Hovslatts Ängar och det närbelägna bostadsområdet Södra Grästorp är det mer än 1000 personer som saknar bussen. Kommunen säger sig prioritera kollektivtrafik men då måste man också vidta åtgärder så att folk kan utnyttja kollektivtrafiken.

2. Två flerbostadshus i sju bostadsvåningar

a) Vid samrådsmötet 12/3 efterfrågade vi perspektivbild som redovisar flerbostadshusens (sju våningar) på Hovslatts Ängar etapp 2 i förhållande till flerbostadshusen (5 våningar) på Hovslatts Ängar etapp 1. Vi utlovades få ta del av perspektivbild men vid förnyad kontakt med stadsbyggnadsnämnden har dessa bilder inte kunnat tas fram före utgången av att synpunkter ska lämnas in senast 3 april. Vi anser att höjden på flerbostadshusen i etapp 2 inte ska överstiga 5 våningar.

b) På samrådsmötet kom även frågan upp om skuggbilder från flerbostadshusen hur de kan påverkas oss som bor i etapp 1. Vi utlovades då att få ta del av skuggbilder. De har heller inte kunnat presenteras innan synpunkter ska lämnas in.

Kommentar

1. För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2.

2. Planförslaget har kompletterats med sol- och skuggstudie samt perspektivbilder. Punkthusens tillåtna nockhöjd har sänkts.

17. [REDACTED]

Detaljplanen förväntas generera 129 nya bostäder, tillsammans med etapp 1 som förväntades generera 107 bostäder innebär alltså exploateringen av Hovslatts ängar att ca 236 nya bostäder genereras inom Hovslatts tätort. Planförslaget medger en bostadsbebyggelse som är attraktiv för barnfamiljer och medger även en förskola inom området vilket ytterligare ökar attraktiviteten för barnfamiljer. Området kommer med stor sannolikhet att befolkas med mer än 3 personer per bostad i genomsnitt. Lågt räknat, med 3 personer per bostad, kommer Hovslatts ängar när det är fullt utbyggt alltså generera 708 nya invånare i Hovslatts tätort. Enligt planbeskrivningen har Hovslätt "drygt 3000 invånare, varav drygt hälften bor i tätorten". Vid fullt utbyggt planområde kommer därmed Hovslatts ängar utgöra drygt 30% av befolkningen i Hovslätt.

Med tanke på denna kraftiga expansion av Hovslatts tätort är det högst anmärkningsvärt att man i planarbetet inte har drivit frågan om kollektivtrafik över huvud taget. I planbeskrivningen konstateras kortfattat att "Närmaste busshållplats finns i centrala Hovslätt, drygt 800 meter från planområdet".

Under rubriken Miljömål "begränsad miljöpåverkan" konstateras att "Förutsättningarna för att ta sig till och från det aktuella planområdet med kollektivtrafik kan ses som acceptabla".

Under Miljömål frisk luft konstateras att "Dock skapar gång- och cykelvägen i området goda förutsättningar för att nyttja kollektivtrafik till och från området och de många naturområdena i området har en positiv inverkan." Att närmaste hållplats saknar yta att parkera sin cykel vid och helt saknar faciliteter som uppmuntrar till cykling så som cykelparkering med tak och möjlighet att låsa fast cykeln glömmar man att notera i planbeskrivningen.

Denna värdering att acceptabel tillgång till kollektivtrafik uppnås vid minst 800 meter till hållplats och att man skapar goda förutsättningar att nyttja kollektivtrafik tack vare en gång och cykelväg, går tvärt emot den målsättning som Jönköping kommuns politiker gång efter annan har beslutat ska vara rådande i ett flertal styrdokument som har som syfte att vägleda tjänstemännen inom kommunen i sina avvägningar i arbetet för att uppfylla de kommunala, regionala, nationella och internationella mål och åtagande som Jönköpings kommun skrivit under på.

Nedan följer en sammanställning av några styrdokument där riktlinjer kring nyetablering och kollektivtrafik har behandlats som verkar ha missats i planeringen av Hovslätts ängar:

Kommunikationsstrategin s53: "Hållbart resande i samhällsplaneringen: Vid planering av nya stadsdelar ska frågan om hållbar utveckling finnas med under hela planeringsprocessen. Bra tillgång till kollektivtrafik och korta avstånd till arbete och service minskar behovet av bil och gör det naturligt att gå eller cykla"

Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare s 10: Nyexploateringsområden

"*Ett större nyexploateringsområde ska ha förutsättningar för en högkvalitativ kollektivtrafiklinje. Mindre områden ska ha närhet till en befintlig eller planerad kollektivtrafiklinje."

Vilken sedan preciseras vidare på samma sida:

"En ny stadsdel ska vara långsiktigt hållbar. Viktigt är att bebyggelsen organiseras utifrån ett kollektivtrafikstråk där alla bostäder nås inom en zon på 400 meter som i vissa delar kan sträckas ut till 600 meter."

I Översiktsplanen bekräftas arbetssättet i Utbyggnadsstrategin med samma formuleringar att nyexploatering ska ske i anslutning till kollektivtrafik.

Kommunalt bostadsförsörjningsprogram s9. Här befästs arbetssättet i ÖP och utbyggnadsstrategi att "expansionen ska ske inom den centrala tätorten i första hand genom förtätning och omvandling inom stadens gränser och där det finns bra kollektivtrafik"

Även Region Jönköpings Län poängterar i Trafikförsörjningsprogrammet vikten av att kommunal planering "formas för kollektivtrafikens möjligheter att lyckas" och det konstateras "En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att få ett effektivare resursutnyttjande och möjliggöra en mer attraktiv kollektivtrafik."

I Hur mår Jönköping? Utvärderas andel personer som bor på attraktiv avstånd (<400 m fågelvägen) från hållplats.

Och inte minst i Kommunens Program för hållbar utveckling Miljö där kollektivtrafik i planeringen är med under ett flertal punkter. I programmens inledande vision beskrivs det:

”1.2.1 Vision

Boende och stadsutveckling

Kommunens fortsatta tillväxt sker genom långsiktigt hållbar stads- och bebyggelseutveckling med en god markhushållning där planering av nya områden i första hand sker på redan exploaterad mark och där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik i en väl utbyggd och hållbar infrastruktur.”

Samma formulering återfinns under visionen för Boende och stadsutveckling 3.2.

Även målformuleringar i PHU är kopplade till detta.

“1B. Minskade utsläpp av växthusgaser – geografiskt område Utsläpp av växthusgaser 1) i kommunen som geografiskt område ska minska med minst 85 % från 2005 till 2040. Som delmål ska utsläppen minska med minst 50 % från 2005 till 2030. 2005-2015 var förändringen -6%. Ansvar för måluppföljning: Kommunstyrelsen Kontaktperson: Annelie Wiklund, utvecklings- och hållbarhetsenheten”

“15C Hållbart trafiksystem

Trafikökningen i Jönköpings kommun ska ske med de hållbara färdmedlen gång-, cykel och kollektivtrafik. Dessa är norm i stads- och trafikplanering och ska ges förutsättningar att utvecklas för att biltrafiken inte ska öka i takt med befolkningstillväxten. Motorfordonstrafiken till och från centrum ska inte öka jämfört med 2012. Ansvar: Stadsbyggnadsnämnden Kontaktperson: Henrik Zetterholm, utvecklings- och trafikavdelningen”

Konkreta åtgärder i PHU har en tydlig inriktning avseende planering och kollektivtrafik, till exempel:

”Åtgärder

Övergripande transportsystem/Beteendepåverkan

Trafiksystem – Jönköping (15, E15d, E15C)

Jönköpings kommun ska i sin planering och handläggning som kan komma att påverka trafiksystemet i Jönköpings centrala delar säkerställa att det sker utifrån kommunikationsstrategin där kollektivtrafik, gång och cykel är norm. I handlingar och beslut som t.ex. bygglov och detaljplaner ska det framgå att hänsyn har tagits till Kommunikationsstrategin. Ansvar: Stadsbyggnadsnämnden Kontaktperson: Katarina Bröms, stab”

I planprogrammet för etapp 1 av Hovslätts ängar antogs att varje bostad genererar 4 bilrörelser per bostad. I planprogrammet för etapp 2 framgår inget antagande om antal bilrörelser men det har inte framkommit något i etapp två som skulle motivera något annat antagande. Totalt har alltså planområdet genererat nästan 1000 bilrörelser i anslutande infrastruktur på grund av dålig planering och avsaknad av infrastruktur för kollektivtrafik trots en tydlig politiskt vilja i flera styrdokument att prioritera just kollektivtrafiken.

Planen är i nuvarande form inte genomarbetad utifrån de hållbarhetsmål som kommunen har satt upp då den inte erbjuder en attraktiv kollektivtrafik inom rimligt avstånd. I planarbetet är det rimligt att de nämnder och tjänstemän, som är utpekade i PHU enligt citat ovan, att ansvara för implementeringen av programmet får förklara hur man kan komma till slutsatsen att denna plan går i linje med de politiska styrdokument som ska styra planarbetet.

Kommentar

För kollektivtrafik se kommentar under yttrande 2. Stadsbyggnadskontoret har som ambition att rusta upp närmaste hållplats med bland annat cykelställ. Eftersom det inte regleras i detaljplanen nämns det inte i planbeskrivningen.

18. Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen, har tittat på förslaget till detaljplan för del av Hällstorp 1:20 m.fl. (Hovslätts ängar etapp II) som kungjordes 2018-12-04 och ber att få lämna följande synpunkter.

Genhetskvalanalys och restidskvalanalys saknas

Cykelfrämjandet konstaterar att återigen saknas genhetskvalanalys och restidskvalanalys i detaljplanen. Enligt cykelprogrammet under stycket "Ett sammanhängande och gent cykelnät" (sidan 19) SKA genhetskval och restidskval vara god när nya områden planeras. Dessa kvoter saknas i detaljplanen. Cykelfrämjandet rekommenderar att genhetskvalanalys och restidskvalanalys genomförs och detaljplanen justerats så att den har goda genhetskvaler och restidskvaler.

Gång och cykelbana

På sidan 13 beskrivs den nya gång och cykelbana som planeras längs huvudgatan, där även bredden på den beskrivs vilket är bra. Det vi saknar är referenser till Cykelprogrammet där krav på utformning av cykelinfrastruktur beskrivs. Däremot syns det tydligt att genhetsanalys inte gjort eftersom det bara planeras gångvägar till tidigare bebyggda Hovslätts ängar etapp 1. Detta bör ändras så att det går att cykla mellan områdena på ett gent och säkert sätt.

Cykelparkering

På sidan 14 beskrivs cykelparkering ganska utförligt, tyvärr helt utan bindande skrivningar utan istället används "bör" och "lämpligen". Här saknas även referenser till Cykelprogrammet som ställer krav på hur cykelparkeringar ska utformas samt Parkeringstal för Jönköpings kommun som beskriver hur många parkeringsplatser som ska skapas. Cykelfrämjandet föreslår att "bör" byts till "ska" i detta stycke samt att referenserna ovan skrivs in i detaljplanen. Dessutom hänvisas till "BBR" utan att det förklaras vad det betyder. Detta bör förtydligas. Jag vill gärna ha återkoppling på detta dokument.

Kommentar

Genhetskvalanalys och restidskvalanalys saknas

Genhetskvalen är ett sätt att visa hur gent ett cykelvägnät är. Det är en jämförelse mellan den faktiska cykelvägen och fågelvägen mellan två målpunkter. Ju lägre genhetskval desto genare är cykelvägnätet.

Restidskvot är ett mått på hur mycket längre tid det tar att cykla än att köra bil mellan två målpunkter. Ju lägre restidskvot desto bättre cykelvägnät. I denna detaljplan är området för detaljplanen så litet att det inte påverkar genhet- och restidskvoten.

Gång och cykelbana

I planbeskrivningen har utformningen av gång- och cykelbanan förtydligats, referenser till cykelprogrammet har inte lagts till.

Nivåskillnaden tvärs över dalgången med dammarna gör det svårt att åstadkomma cykelväg med god geometri. Med cykel nås etapp 1 troligen enklast genom att runda dalgången vid förskolan. Till fots kommer det dock finnas möjlighet att välja närmaste vägen tvärs över dalgången.

Cykelparkering

I kommande bygglov prövas antalet cykelparkeringar inom respektive byggnadsprojekt mot Jönköpings kommuns parkeringstal.

19. Tekniska nämnden

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Hällstorp 1:20 m.fl. Syftet med detaljplanen är möjliggöra byggnation av bostäder och en förskola. Planförslaget innebär att totalt 129 bostäder skapas fördelat på 51 enbostadshus i form av kedjehus och 78 lägenheter i flerbostadshus. I den nordvästra delen av planområdet föreslås en förskola i två plan med plats för 120 barn vilket utgör en enhet på 8 avdelningar. Tekniska kontoret har nu fått planen på remiss under samrådsskedet där handlingarna finns tillgängliga fram till 2019-04-03.

Beslutsunderlag

Tekniska kontorets tjänsteskrivelse 2019-03-22

Samrådshandling, detaljplan för del av Hällstorp 1:20 m.fl. daterad 2018-12-04

Förslag till Tekniska nämnden

– Tekniska nämnden lämnar synpunkter enligt denna tjänsteskrivelse.

– Tekniska nämnden tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan för del av Hällstorp 1:20 m.fl. (Hovslätts Ängar etapp 2), Hovslätt, Jönköpings kommun

Ärende

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Hällstorp 1:20 m.fl. Syftet med detaljplanen är möjliggöra byggnation av bostäder och en förskola. Planförslaget innebär att totalt 129 bostäder skapas fördelat på 51 enbostadshus i form av kedjehus och 78 lägenheter i flerbostadshus. I den nordvästra delen av planområdet föreslås en förskola i två plan med plats för 120 barn vilket utgör en enhet på 8 avdelningar.

Fastigheten Hällstorp 1:20 ägs av Pålssons Bygg AB där huvuddelen av exploateringen kommer att ligga. Övriga fastigheter som innefattas i planen för Hovslätts Ängar etapp 2 är del av Norrahammars-Hökhult 2:1 samt del

av Grästorp 1:1 som ägs av kommunen. Området finns med i kommunens bostadsförsörjningsprogram för 2018-2023. Där anges en byggnation om 109 bostäder för planområdet med byggstart år 2020.

Tekniska kontorets bedömningar och synpunkter är följande:

- Det tillkommer ökade kostnader för drift och underhåll av park och naturmark vilket uppgår till ca 90 000 kr per år. För lekplatsen som ingår i både Hovslätts ängar etapp 1 och 2 tillkommer det ytterligare 30 000 kr per år för drift och underhåll.
- I planbeskrivning bör det förtydligas att GC-banan byggs med kantsten fram till det första bostadskvarteret söder om huvudgatan och därefter endast markeras med en målad linje. I plankartan bör gatumarken utökas till plangränsen i öster. Den del av gatan kan byggas i grus nu och färdigställas om en fortsättning kommer österut.
- Innan detaljplan antas för byggnation förutsätts att exploateringsavtal upprättats mellan kommunen och exploitören. I avtalet regleras bl.a. exploateringsersättningar, anläggningsavgift för vatten och avlopp samt vem som ansvarar för utbyggnad av olika anläggningar.

Tekniska kontoret har i övrigt inga synpunkter på upprättat förslag till samrådshandling för del av Hällstorp 1:20 m.fl.

Tillämpning av barnkonventionen

Ärendet bedöms inte beröra barn i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter då det rör sig om ett samrådsyttrande på befintligt förslag till detaljplan. Stadsbyggnadskontoret har i sitt planarbete tagit hänsyn till frågeställningar berörande barn och barnets bästa.

Kommentar

Planbeskrivningen har reviderats, utformningen av GC-bana beskrivs enligt kommentar. Plankartan har reviderats enligt kommentar.

20. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har skickat ett planförslag till miljö- och hälsoskyddsnämnden för samråd. Planförslaget ska möjliggöra byggande av bostäder, skola, centrum samt park i östra delen av Hovslätt. Planområdet är på 5,3 hektar varav 4,5 hektar produktiv jordbruksmark.

Beslutsunderlag

Miljö- och hälsoskyddskontorets tjänsteskrivelse daterad 2019-03-21
Samrådshandlingar på www.jonkoping.se Detaljplaner under arbete

Förvaltningens förslag till miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar följande synpunkter över förslaget på detaljplan för fastigheten Hällstorp 1 :20 m.fl. i Jönköpings kommun:

- För att kunna avgöra om villkoren enligt 3 kap. 4 § miljöbalken om hushållning av jordbruksmark efterlevs, krävs en tydligare redovisning av de motstående intressen som finns mellan behovet av bostäder och bevarandet av jordbruksmark, samt de alternativa lokaliseringar som prövats.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDENS BEHANDLING 2019-04-11

Yrkande

Ordförande Mats Larsson Weidman (MP) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

Bert-Åke Näslund (M) för KD-gruppen och M-gruppen, instämmer i ordförandens yrkande.

Marcus Aronsson (SD) yrkar att förslag till detaljplan Hällstorp 1 :20 för den del som är på jordbruksmark avstyrks. Som motivering anför han att jordbruksmark ska bevaras för att öka Sveriges förutsättningar för en högre försörjningsgrad av livsmedel.

Ordförande ställer proposition på förvaltningens förslag respektive Marcus Aronssons (SD) yrkande och finner det förstnämnda förslaget antaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

- För att kunna avgöra om villkoren enligt 3 kap. 4 § miljöbalken om hushållning av jordbruksmark efterlevs, krävs en tydligare redovisning av de motstående intressen som finns mellan behovet av bostäder och bevarandet av jordbruksmark, samt de alternativa lokaliseringar som prövats.

Reservation

SD reserverar sig mot beslutet till förmån för Marcus Aronssons (SD) förslag.

Kommentar

I översiktsplanen från 2016 är området utpekad som en viktig förlängning av Hovslätts ängar. ÖP har pekat ut skogen i området som viktig för rekreation, varför man har valt att förlägga så mycket byggnation som möjligt på jordbruksmarken. Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare del om jordbruksmarken.

Sammanfattning

Ändringar som gjorts mellan samråd och granskning

Ändringar i plankartan

- Förskolan

Kvartersmarken för förskolan har utökats i syfte att tillgodose behov i form av tillräcklig friyta och plats för angöring.

Ett egenskapsområde med korsmark har lagts till för att säkerställa att byggnaden inte placeras där det är som mest kuperat, samt för att säkra friyta.

Egenskapsområdet för prickmark har justerats, i norr har den minskats från 12 m till 4,5 m, i väst och öst från 12 m till 6 m och i söder från 6 m till 3 m. Det beror på att tilltänkt byggnad ska rymmas på den västra delen av fastigheten. Det har bedömts som rimligt med tanke på att användningsgränsen har flyttats och därmed ökat avståndet mellan förskolan och det befintliga elljusspåret samt med tanke på korsmarken som lagts till.

Suterrängkravet har ersatts med en bestämmelse om suterräng där marken så kräver det.

- Kvartersmark

Bostadskvarteret öster om skoltomten har minskats, varför det nu föreslås två lamellhus, med en utökadnockhöjd från 12 m till 15,5 m. Det möjliggör fyra våningar inklusive suterrängvåning.

Högsta möjliganockhöjd på de tilltänkta flerbostadshusen i mitten av området har sänkts med tre meter.

Planförslaget har efter samråd omarbetats så att kvartersmarken för bostäder i nordöst samt elstationen justerats något vad gäller form och placering.

- Allmän platsmark

Den östra delen av planområdet har reviderats, vilket möjliggör en framtida koppling av planområdets gator österut mot Hällstorsvägen och Södra Grästorp. Marken österut är dock privat, således finns inga sådana planer men planförslaget möjliggör nu framtida kopplingar.

Natur har lagts till runt kvartersmarken för förskolan med syfte att hantera dagvatten.

Natursläppet mellan förskolan och lamellhusen har ändrat form och minskats.

Planområdet har reviderats och innefattar nu hela fastigheten Hällstorp 1:20, där resterande del planläggs som natur vilket medför att kommunen köper den delen av skogen, med syfte att sköta den som rekreation.

Planförslaget har justerats och möjliggör nu för en skötselväg i det sydöstra

hörnet med syfte att kunna nå och bruka marken söder om planområdet.

Ändringar i planbeskrivningen

Resonemanget kring ianspråkstagandet av jordbruks- och skogsmarken har utvecklats.

Dammen i sydöst behöver i samband med planförslagets genomförande justeras/flyttas. Detta ska framgå tydligt i exploateringsavtalet vilket beskrivs och illustreras i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har kompletterats med nya perspektiv som redovisar planrådets tänkta bostadsbebyggelse i relation till Hovslätts ängar etapp 1.

Det tydliggörs att parkeringsnormen gäller både bil och cykel, samt att zon B gäller.

Planbeskrivningen har kompletterats med en sol- och skuggstudie.

Beskrivning av skolans friyta har lagts till.

Planbeskrivningen har uppdaterats med uppdaterade ritningar och illustrationer.

Texten om dagvatten har kompletterats.

Planbeskrivningen redogör för utformning av planförslagets gång- och cykelväg.

Bullerutredningen har uppdaterats och resultatet redovisas i planbeskrivningen.

Inför granskning har följande utredningar uppdaterats och kompletterats:

- Trafikbullerutredning
- Sol- och skuggstudie

Stadsbyggnadskontoret

Jenny Larsson
Biträdande planchef

Felicia Wilén
Planarkitekt