

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Hisingstorp 1:1. Hisingstorp, Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över del av fastigheten Hisingstorp 1:1. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 5 februari till 26 mars 2020. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum den 3 mars på Hisingstorpsskolan. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

Myndigheter, företag, privatpersoner och intresseorganisationer:

1. Funktionsrätt Jönköping	2020-02-06
2. Jönköping Energi	2020-02-07
3. [REDACTED]	2020-02-12
4. June Avfall och Miljö	2020-02-12
5. [REDACTED]	2020-02-12
6. [REDACTED]	2020-02-12
7. [REDACTED]	2020-02-13
8. Jönköpings länstrafik	2020-02-18
9. [REDACTED]	2020-02-20, 2020-03-01, 2020-03-02
10. [REDACTED]	2020-02-26
11. Miljö- och hälsoskyddskontoret	2020-02-26
12. Samlingsyttrande	2020-02-26
[REDACTED]	
[REDACTED]	
[REDACTED]	
13. Hisingängens samfällighetsförening	2020-02-28
via [REDACTED]	
14. [REDACTED]	2020-03-03
15. [REDACTED]	2020-03-05
16. Hyresgästföreningen	2020-03-09
Vätterbygdens föreningsstyrelse	
17. [REDACTED]	2020-03-10
18. [REDACTED]	2020-03-15
19. [REDACTED]	2020-03-15
20. [REDACTED]	2020-03-16
21. [REDACTED]	2020-03-16
22. [REDACTED]	2020-03-17
23. [REDACTED]	2020-03-17, 2020-03-18
24. [REDACTED]	2020-03-17
25. [REDACTED]	2020-03-17
26. [REDACTED]	2020-03-17
27. [REDACTED]	2020-03-17
28. [REDACTED]	2020-03-17
29. [REDACTED]	2020-03-18, 2020-03-20

30.	[REDACTED]	2020-03-18
31.	[REDACTED]	2020-03-18
32.	[REDACTED]	2020-03-18
33.	[REDACTED]	2020-03-19
34.	[REDACTED]	2020-03-20
35.	[REDACTED]	2020-03-20
36.	[REDACTED]	2020-03-20
37.	[REDACTED]	2020-03-20
38.	[REDACTED]	2020-03-20
39.	Länsstyrelsen	2020-03-20
40.	[REDACTED]	2020-03-20
41.	[REDACTED]	2020-03-20
42.	[REDACTED]	2020-03-21
43.	[REDACTED]	2020-03-23
44.	[REDACTED]	2020-03-23
45.	[REDACTED]	2020-03-23
46.	[REDACTED]	2020-03-23
47.	[REDACTED]	2020-03-23
48.	[REDACTED]	2020-03-23
49.	[REDACTED]	2020-03-23
50.	[REDACTED]	2020-03-23
51.	[REDACTED]	2020-03-23
52.	[REDACTED]	2020-03-23
53.	Hisingsängens Samfällighetsförening via [REDACTED]	2020-03-24
54.	[REDACTED]	2020-03-24
55.	[REDACTED]	2020-03-24
56.	[REDACTED]	2020-03-24
57.	Styrelsen för Rosenkvartsgatans samfällighetsförening, via [REDACTED]	2020-03-24
58.	[REDACTED]	2020-03-25
59.	[REDACTED]	2020-03-25
60.	[REDACTED]	2020-03-25
61.	[REDACTED]	2020-03-25
62.	[REDACTED]	2020-03-25
63.	[REDACTED]	2020-03-25
64.	[REDACTED]	2020-03-25
65.	[REDACTED]	2020-03-25
66.	[REDACTED]	2020-03-25
67.	[REDACTED]	2020-03-25
68.	[REDACTED]	2020-02-25
69.	[REDACTED]	2020-02-26
70.	[REDACTED]	2020-03-26
71.	Naturskyddsföreningen	2020-03-26
72.	[REDACTED]	2020-03-26
73.	[REDACTED]	2020-03-26
74.	[REDACTED]	2020-03-26
75.	[REDACTED]	2020-03-26
76.	Lantmäterimyndigheten	2020-03-26
77.	[REDACTED]	2020-03-26
78.	Tekniska nämnden	2020-03-26
79.	[REDACTED]	2020-03-26

80. [REDACTED]	2020-03-26
81. [REDACTED]	2020-03-27
82. [REDACTED]	2020-03-27
83. [REDACTED]	2020-03-27
84. Socialnämnden/ äldrenämnden /individ- och familjeomsorgsnämnden. <i>Tilldelad förlängd svarstid.</i>	2020-04-08
84. E.ON Energidistribution AB	2020-02-06, ingen erinran
85. Vattenfall Eldistribution	2020-02-07, ingen erinran
86. Svenskt Kraftnät	2020-03-19, ingen erinran
87. Räddningstjänsten	2020-02-26, ingen erinran

Kommunens samlade kommentarer

I flera av de inkomna samrådsyttranden framförs synpunkter av liknande karaktär. I förekommande fall hänvisas avsändaren till de tematiska kommentarerna nedan.

Bebyggelse och gestaltning

Kommunen vill tacka för alla de yttranden som inkommit och för att flera som yttrat sig har velat diskutera utformning och gestaltning av Hisingstorp med oss.

Nedan har vi sammanställt kommentarer tillhörande yttrande nr: 3, 5, 6, 7, 19, 28, 29, 30, 32, 33, 41, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 66, 67, 70, 71, 79, 80, 81, 82, 83.

Platsens förutsättningar

Jönköping växer och behovet av bostäder är stort, inte minst för vår åldrande befolkning. För att städer och tätorter ska växa hållbart ska vi förtäta där möjligheten ges att dela på tätortens resurser; teknisk och grön infrastruktur. Ett bra bostadsområde kan erbjuda bostäder för alla. För kommunen är det viktigt att de som trivs i sin närmiljö ska kunna bo kvar även när förutsättningarna i livet ändras. Därför vill kommunen kunna komplettera bostadsbeståndet i Hisingstorp med ett trygghetsboende.

Utbyggnaden av Hisingstorp norra del påbörjades 2005. Det agrara landskapet som en gång omgav Hisingstorps gård utgörs idag av moderna bostadskvarter. En miljö i förändring handlar inom samhällsplanering om att finna nya samspel mellan olika årsringar. Syftet med projektet är att Hisingstorp ska vidareutvecklas och tillgodose dagens behov samtidigt som identiteten och den historiska kontinuiteten bevaras.

Exploateringsgraden i projektet är ett resultat av det centrala läget och översiktsplanens ambition att förtäta i utmed kollektivtrafikstråk. En högre exploateringsgrad inom kommunens tätort sätter förutsättningar för en god markhushållning och ett starkare kundunderlag för närservice.

Bebyggelsens anpassning till kulturmiljön

Ambitionen i projektet är att tillskapa arkitektoniska samspel mellan Asplunds gestaltning för trygghetsboende och Hisingstorps gård. Det vill säga en samtida exploatering som uppfyller de praktiska krav som kommunen ställer på ett trygghetsboende och som tar hänsyn till omgivningens kulturmiljö och Hisingstorps kvalitéer. Arbetsprocessen har utgått från platsens omgivning, stads- och landskapsbild och natur- och kulturvärden. Utifrån de identifierade värdena har vi arbetat med en ny platsbildning med att bevara siktlinjer, anpassa höjder och material för att fånga upp Hisingstorps identitet och befintliga uttryck.

Hisingstorps huvudbyggnad är en tillgång i projektet och används i gestaltungsförslaget för att skapa rumslighet och god livsmiljö. Genom Asplunds gestaltungsförslag har vi skapat nya rum där bland annat den äldre huvudbyggnaden är med och skapar ett centrerat gårdsrum. För allmänheten bevaras en centrerad siktlinje upp till huvudbyggnaden från Valhallavägen och, genom två offentliga gångstråk och bevarad naturmark väster om gården, har alla en möjlighet att ströva omkring och uppleva kulturmiljön från olika väderstreck och vinklar.

Det finns flera sätt att ta hänsyn till en kulturmiljö och en plats när man förtätar. I detaljplanen har kommunen arbetat fram ett sätt att ta hänsyn till den kulturhistoriska gården utifrån vinnande bidrag i markanvisningstävlingen 2016. Detaljplanen reglerar:

- Fasadmaterial
- Kulörval
- Markanslutningar och terränganpassning
- Volym och skala
- Proportioner och mått
- Placering och siktlinjer

Mer om hur vi reglerar utformning i detaljplanen kan man utläsa i plankarta och planbeskrivning.

Planförslaget innebär att miljön kring gården kommer att förändras. Den nya bebyggelsen kommer utgöra ett tydligt tillägg i Hisingstorps urbana landskap. Höjden på punkthusen kommer vara det mest utmärkande för området. Den tillåtna inverkan är ett resultat av en kombinerad syn på miljö- och klimatfrågor, ekonomisk, social och kulturell hållbarhet till en väl avvägd helhet för området, projektet och Jönköpings kommun. Bebyggelsen på Hisingstorps gård har ett fortsatt skydd i detaljplanen från 2012 och fortsätter att generera skönhetsvärden och förutsättningar för lokal identitet. Med detta nya planförslag skyddas även svinstian.

Ställningstagande till omkringliggande mark

Återkommande i våra inkommande yttranden var en önskan kring ett helhetsgrepp för platsen omkring Hisingstorps gård. Flertalet har önskat att kommunen förtydligar intentionerna med angränsande mark som är utpekad i kommunens bostadsförsörjningsprogram som lämplig för förtätning. Andra undrar hur kommunen ställer sig till den gamla svinstian som en gång tillhört Hisingstorps gård och tycker att det är synd att den står och förfaller.

I granskningsförslaget har kommunen arbetat fram en tydligare riktlinje för Hisingstorps framtid. Till fördel för kulturmiljön möjliggörs marken kring svinstian för försäljning till upprustning av gårdens ägare. Det innebär att marken omkring svinstian tas med och planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Resterande mark kring svinstian som utgörs av skyddsvärda ekar förblir i kommunens ägo och planläggs som naturmark. Ängsmark väster om Hisingstorps gård föreslås planläggas som natur. Det innebär ett förtydligande av kommunens intentioner för området, att förtäta med bostäder för äldre men också bevara och värna om Hisingstorps gröna och sociala värden.

Skötsel av utpekad naturmark i planförslaget kommer fortsatt underhållas i form av bland annat slåtter av gräs var/vartannat år samt röjning och gallring med hänsyn till de värdefulla ekarna.

Naturvärden och Hisingstorpsstråket

För en god bebyggd miljö är det viktigt att bostaden har närhet till naturupplevelser och grönstråk med god kvalitet. Hisingstorpsstråket och Hisingstorps lövskog erbjuder ett högt socialt och rekreativt värde för de närboende. Rumsbildande vegetation, klätterträd, samt den solbelysta ekbacken i sydväst är värdefulla inslag som kommunen värdesätter högt.

Gröna ytor som har stort värde för rekreation, dagvatten eller stadsmiljö planläggs i granskningsförslaget som naturmark och ska inte exploateras. Kvartersmarken för bostäder har i planförslaget orienterats till den grönyta som har lägst nyttjandegrad och ekologisk kvalitet. Miljöer som är värdefulla för siktlinjer bevaras och säkerställs genom att detaljplanen styr placering av bostadshusen och begränsar dess utbredning på marken.

De ekologiska värdena som omnämns i kommunens naturvårdsprogram anknyter till ek- och hasselmiljöer och grov död ved. Det är belägna i områden som inte föreslås exploateras. Här trivs lavar och insekter, så som Bandad albrunbagge, Gulpudrad spiklav och Blyertslav, som är skyddade enligt artskyddsförordningen. Kommunen gör bedömningen att inga skyddade eller hotade arter kommer att påverkas av detaljplanen. Förtätningen hindrar inte kommunens arbete med grönstrukturplanen eller naturvårdsprogrammet.

Trafik

Det är många som upplever en oro för trafikökningar i området. I granskningsförslaget föreslår kommunen fortsatt att de tre återvändsgatorna Valhallavägen, Sveavägen och Hisingängen kopplas samman. Under följande avsnitt har kommunen valt att förtydliga kommunens syn på trafiken i området.

Avsnittet avser kommentera yttrande nummer: 3,10,12–18, 20-29, 31-38, 40-55, 57-70, 72-75, 79-83.

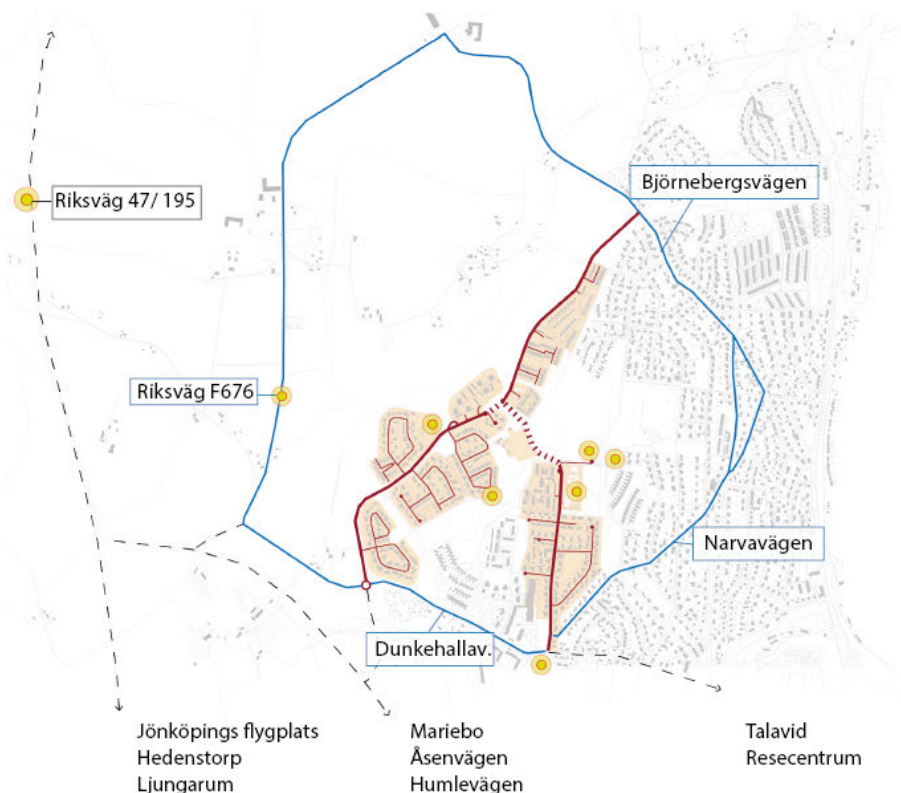
Platsens förutsättningar

Rörlighet är ett av de grundläggande mänskliga behoven i dagens tätorter. Alla behöver på ett smidigt sätt ta sig runt och nå olika målpunkter, både nödvändiga som sociala, med olika färdmedel.

I Hisingstorp finns idag både kvaliteter och brister i trafiknätet som möjliggör men också begränsar en god och hållbar utveckling. Övergripande råder det en brist på tillgänglighet till olika funktioner, i och runt Hisingstorp. Detta beror på att gatorna Hisingängen, Valhallavägen och Sveavägen utgörs av återvändsgator. För de boende finns bara en möjlig väg att nyttja till och från sin fastighet vilket skapar längre restider mellan olika målpunkter och bidrar till onödiga utsläpp. En kvalité är att det finns sammankopplade gång- och cykelstråk i området.

Karta över befintligt vägnätet.

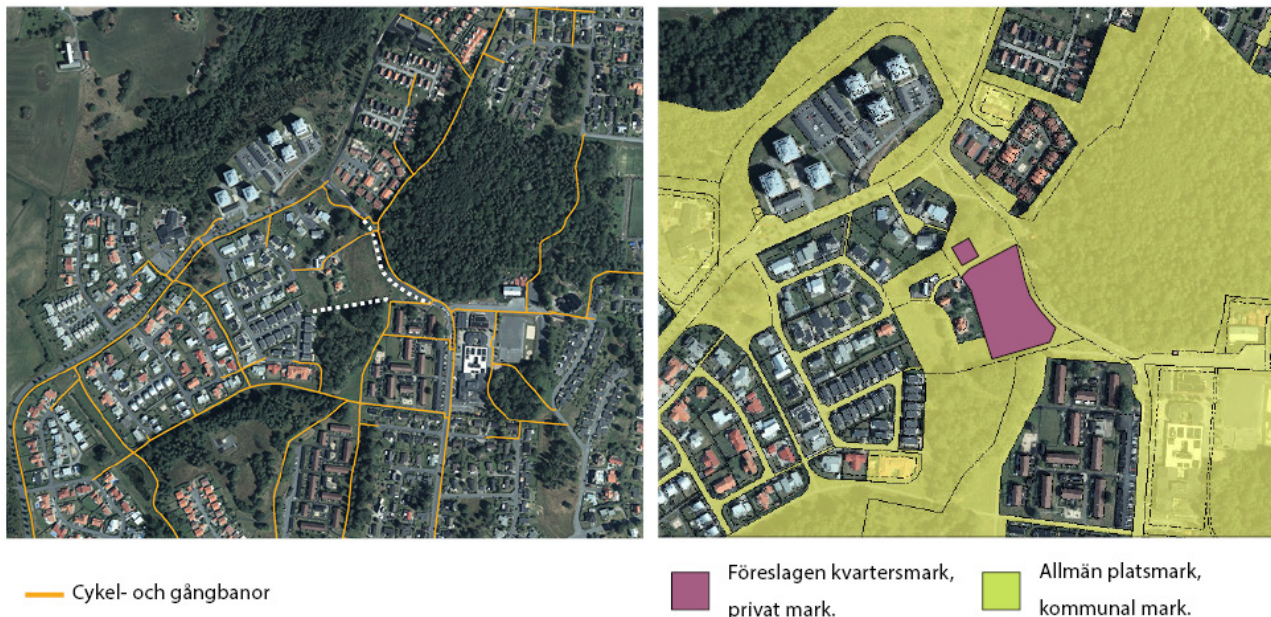
-  Målpunkter
(skola, vård,, riksväg
förskola, centrumbildning).
-  Vägar som idag
måste nyttjas för att ta
sig runt i Hisingstorp
idag.
-  Vägar som föreslås
kopplas ihop.
-  Lokalgator som
ansluter från berörda
gator
-  Kvartersmark som
ansluter till berörda
gator



Jönköpings kommun strävar mot ett hållbart, säkert och jämställt transportsystem. Med det menas inte att biltrafiken inte ska beaktas. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv är det uteslutet att alla kan använda cykel eller ta sig fram till fots. Däremot är det viktigt att det finns attraktiva och sammankopplade stråk för gång- och cykeltrafikanter som uppmuntrar de som kan att nyttja hållbarare resalternativ i sin vardag.

Det viktigaste en detaljplan reglerar är ytor för allmän platsmark (ex. gator, naturmark, parker) och ytor för privat kvartersmark (ex. bostäder, handel). För att avgöra hur mycket mark som är lämplig att säljas och upplåtas för trygghetsbostäder har kommunen sett över behovet av allmän platsmark runt exploateringsområdet. I planförslaget har kommunen säkerställt utrymme för två förbättringar i gångnätet i syfte att säkerställa attraktivitet och trygghet i området. Det ena är utrymme för en trottoar vid Valhallavägens västra sida och det andra utrymme för en grusad gångväg längs med Hisingstorpstråket. Detaljplanen hindrar inte andra åtgärder inom gång- och cykelnätet i Hisingstorp inom mark som är ägs av kommunen.

Ortofoto. Oranga streckade linjer
visar befintligt gång- och cykelstråk.
Vit streckad linje visar utökade gång-
och cykelstråk.



Trafikutredning

Med hänsyn till detaljplanearbetet och samrådsmötet som hölls 2020-03-03 i Hisingstorp har Ramböll (2020-03-18) sammanställt en rapport för framtagna trafikanalyser. Syftet med analyserna är att undersöka effekten av två åtgärdsförslag till att koppla samman vägnätet i Hisingstorp. Studien tar hänsyn till trafikflöde, tillgänglighet och restider till och från området. Åtgärdsförslagen utgörs av två olika scenarios:

Scenario 1	Öppna endast bussgatan på Valhallavägen för biltrafik.
Scenario 2	Sammankoppla Valhallavägen, Sveavägen och Hisingsängen för biltrafik.

Studien visar att scenario 1 medför en onödig ökning av biltrafik på Valhallavägen utanför Hisingstorpsskolan av bilister som ska till målpunkter längs Sveavägen, Dunkehällavägen eller längs Riksväg 57/195 söderut till Jönköpings flygplats eller Ljungarum. För att hålla ned trafiken utanför Hisingstorpsskolan är Scenario 1 inte ett alternativ. Rapporten visar att scenario 2 ger en bra helhetslösning för boende och boendemiljön i Hisingstorp.

Flera fördelar finns med scenario 2 till skillnad från att inte förändra vägstrukturen:

- Hållbarhet; restider med bil förkortas vilket leder till minskade utsläpp per resa.
- Säkerhet; fordon kan till fördel ta andra vägar än Valhallavägen där fler barn vistas och rör sig till och från skolan.
- Tillgänglighet; medborgare, oavsett ålder eller funktionsvariation, kan lättare nå det utbud och aktiviteter som de har behov av eller önskar.
- Framkomlighet; begreppet definieras som trafiksystemets kapacitet och beskriver förbrukning av tid för förflyttning i trafikinätet. Den förbättras för räddningsfordon och bilister.

Tabell över beräknade trafikmängder.

Nedan sammanställs den förväntade trafikmängden vid respektive mätstation. Scenario 1 och 2 jämförs med bastalen från 2013. Här kan man tydligt se att trafik från bostadskvarter på Hisingsgängen kommer dela på sig för att snabbare nå olika målpunkter. Sveavägen beräknas få högst antal fordonsrörelser och Valhallavägen en ökning som kan hållas ned till 200 fordon/ dygn till fördel för scenario 2.

	Sveavägen	Valhallavägen	Bussgatan Valhallavägen	Hisingsängen norra	Hisingsängen södra
Basdata	200	500	100	500	700
Ny data	700	700	400	200	300

En trafiksimulering tas fram med hjälp av beräkningsmodeller och metoder som bygger på ett helhetsunderlag bestående av; volymläsningsdata, trafiknätets struktur, forskningsmaterial för resmönsterbeskrivningar, körtidsmätningar och resvaneundersökningar. För att simuleringen ska ge ett trovärdigt svar prövar man simuleringen mot ett basvärde och vice versa. Kommunens basdata utgår från data över antalet passerande fordon på respektive gata år 2013. Studien visar att både trafiksimuleringen och kommunens basdata från 2013 överensstämmer och är tillförlitliga. Kommunen bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.

Konsekvenser

Den förväntade trafikökningen på Sveavägen och Valhallavägen är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter och investeringar i gatornas utformning. Det högsta antalet fordonsrörelser bedöms komma att belasta Sveavägen. Sveavägen är dimensionerad och utformad att klara den ökade mängden på ett trafiksäkert sätt. Här separeras gång och cykel och konflikten mellan olika trafikslag bedöms som liten. Anledningen till att flest bedöms komma att använda Sveavägen är att den knyter an till flertalet kommunala målpunkter och erhåller cirkulationsplatser vid anslutning till Dunkehällavägen och Klockaparksvägen.

Kommunen gör bedömningen att åtgärden inte genererar hög andel genomfartstrafik och att trafiksimuleringen är tillförlitlig. Enligt trafikanalysen tjänar inte biltrafikanter från exempelvis Kortebo på att ta den nya kopplingen i Hisingstorp till någon av de större målpunkterna i kommunen. Vid köbildning räknas andra vägar användas så som Björnebergsvägen och Hallmansvägen. De fordon som väntas nyttja detaljplanens föreslagna anslutning av Hisingsängen, Valhallavägen och Sveavägen är istället de med start eller målpunkt inom Hisingsängen.

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Utifrån lokala förutsättningar arbetar kommunen löpande med trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafikanter samt för kollektivtrafiken. Det är däremot ingenting som regleras i en detaljplan. En detaljplan säkerställer endast utrymme för en gatas funktioner men bestämmer inte exakt hur en väg ska utformas. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Kommunen studerar alltid säkerheten i korsningspunkter och längs med stråk i samband med nya åtgärder i trafiknätet. I syfte att säkerställa en bra trafiksäkerhet kommer samtliga passager för cykel- och gångtrafikanter ses över i samband med genomförandet av detaljplanen. Detta för att höja standarden genom exempelvis belysning där det bedöms ge effekt.

Det finns inga övergångsställen i Hisingstorp avsiktligt. Detta för att de flesta av olyckorna sker på övergångsställen när ouppmärksammade gångtrafikanter förväntar sig att bilisten har hunnit se dem och stanna. Hisingstorp är i stället utrustat med passager som enligt forskning har visat sig skapa en ökad reell säkerhet eftersom den är designad att tvinga samtliga trafikslag att vara uppmärksamma.



Exempelbild passage (Sveavägen)
och övergångsställe (Juneporten)



Jönköpings kommun har en restriktiv inställning till farthinder på kommunala vägar. Detta med anledning att det utgör ett hinder för räddningsfordon och underhållsfordon vid exempelvis snöröjning. Ofta innebär åtgärderna att trafikproblemet flyttas från en gata till en annan och bör därför endast användas när man vill detta avsiktligt. En ytterligare effekt är att en hastighetssänkning erhålls i omedelbar anslutning till åtgärden, men att sträckorna däremellan blir accelerationssträckor.

Parkering

Kommunala gator

Kommunen har som utgångspunkt att all boendeparkering ska ske inom den enskilda fastigheten. Kommunen planerar därför att införa parkeringsförbud på Sveavägen så att parkerade bilar inte ska störa eller blockera trafikflöden. Samtliga fastigheter bedöms erhålla tillräckligt med beredskap för att hantera boendeparkeringar i området.

Boendeparkering trygghetsboendet

Detaljplanen säkerställer att kommunens minimikrav på antalet parkeringsplatser, enligt Parkeringstal för Jönköpings kommun (daterad 2016-06-16), kan uppnås utifrån den tillåtna exploateringsgraden. Utifrån detaljplanen och Plan- och bygglagen (2010:900) ses därför parkeringsbehovet som skäligt tillgodosett. Sedan är det upp till fastighetsägaren att besluta om ytterligare parkeringsplatser ska möjliggöras inom fastigheten eller inte. Kommunen uppmuntrar däremot i första hand till andra grönare lösningar så som bilpool/ cykelpool för att minimera antalet parkeringsplatser och på så vis tillgodose de boende med en grönare och trevligare utemiljö.

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. Funktionsrätt Jönköping

Funktionsrätt Jönköpings län inkommer med följande synpunkter till detaljplaneförslaget:

- Under rubriken Tillgänglighet och friytor går det att läsa om att gemensamma sopkärl föreslås placeras i närhet till entréer mot gårdsplan. Detta vill vi läggs extra vikt vid, och mer beaktning görs så att man så mycket på egen hand kan klara att bära ut sina sopor. Till exempel att det går att följa en naturlig ledyta från entré till soprum etc. (Källa Synskadades riksförbund.) eller att sopkärl och miljörum går att öppna och använda för personer med rullstol eller rollator, höjd, lågt newtontryck på dörr eller automatisk dörröppnare etc.
- Rubriken parkering: Viktigt att parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning – tillståndsparkering – återfinns både väderskyddad (carport) och utan väderskydd. Enskilda parkeringsplatser av detta slaget ska minst ha 5 meter bredd. Flera bredvid varandra får vara smalare. (Källa på breddangivelse: Boverket.)
- Angöringsplats färdtjänst är viktigt att den placeras så att man kan sitta inne i trapphuset och vänta på att bilen stannar utanför port.

Kommentar

Tack för era synpunkter. Ert yttrande framförs till byggherren i projektet och synpunkterna tas vidare till genomförandeskedet av detaljplanen.

2. Jönköpings Energi

Befintlig infrastruktur ska beaktas. Eventuell utbyggnad av elnät kan komma kräva behov av E-område. Eventuell flytt av ledning och/eller kostnader för extra utsmyckning av eller runt nätstation(er) ska bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el.

Kommentar

Behovet av ett E-område har mellan samråd och granskningsskedet diskuterats i kontakt med Jönköpings Energi och inte bedömts nödvändigt för området. För att tillgodose den nya bostadsfastigheten med en elanslutning planeras befintlig nätstation öster om planområdet att bytas ut till en större med högre kapacitet. Byggherren har blivit underrättad om ert yttrande och Jönköping Energi Nät AB ska kontaktas i god tid innan önskad leverans av el.

3. [REDACTED]

Denna nya bebyggelse angränsar tätt intill den gamla gården med Q-märkning. Hela känslan av gårdsmiljö och den gamla känslan försvinner då byggnader i betong kommer täcka hela ena sidan mot den så nu vackra gården. Dessutom ökas trafiken på busstrafikerad gata som nu endast är godkänd för buss och ej privat trafik... Dåligt beslut att behöva öppna även den filen. Eller är tanken att alla dessa nya inflyttade ska köra runt hela hisingstorp och därmed påverka negativt på klimatavtryck?

Bestäms ändå detta att byggas, ska definitivt Q-märkningen på den intill liggande gården hävas och därmed försvinner totalt denna gamla gidigna bevarelsen av Jönköpings arv helt.

Kommentar

Kommunen vill förtydliga att inga fasader planeras i betong utan i de mindre flerbostadshusen planeras med faluröd träpanel och punkthusen i rött tegel. Projektets utgångspunkt är att tillåta Hisingstorp att fortsatt utvecklas utefter dagens behov och förutsättningar. Gårdsbyggnaderna kommer fortsatt ha skydd i detaljplanen från 2012. Utgångspunkten är att tillgodose kontinuitet i samhällsutvecklingen genom att bevara och förändra.

Se vidare under kommunens samlade kommentar om bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

4. June Avfall och Miljö

June Avfall & Miljö AB lämnar följande synpunkter på samrådsversionen av detaljplanen för del av Hisingstorp 1:1:

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

Vidare anser June Avfall & Miljö att beskrivningen om avfallshanteringen i avsnittet Avfall är något oklar i fråga vilket/vilka insamlingssystem för avfall som planeras. Vi antar att miljöhus kommer att uppföras och att dessa kommer att användas för insamling av både mat- och restavfall samt förpackningar, dvs. minst åtta fraktioner. För att beräkna storlek på avfallsutrymmet hänvisas till Avfall Sveriges "Handbok för avfallsutrymmen – riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation".

June Avfall & Miljö är positiva till en lokalgata med genomfartstrafik eftersom backning av hämtningsfordonet därmed inte bedöms vara nödvändigt.

I övrigt finns anvisningar gällande avfallshantering i June Avfall & Miljös avfallsföreskrifter och även i Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen.

Nya förordningar om producentansvar

Den 28 juni 2018 beslutade regeringen om ett förtydligat producentansvar för insamling av förpackningar och returpapper från bostadsfastighet. De nya regelverken som trädde i kraft 1 januari 2019 innebär att borttransport av hushållens förpackningsavfall som huvudregel ska ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten. Bestämmelserna införs i två steg. Från och med utgången av 2020 ska 60 procent av alla bostadsfastigheter erbjudas fastighetsnära insamling av förpackningar och returpapper och från och med den 1 april 2025 ska insamling ske från alla bostadsfastigheter som inte avböjt borttransport. Fastighetsinnehavaren får avböja borttransport endast om

en sådan transport är olämplig med hänsyn till fastighetens utformning eller belägenhet, trafiksäkerheten eller andra omständigheter. Enligt Naturvårdsverket ska möjligheten att avböja borttransport att hanteras mycket restriktivt. Platsbrist i detaljplaneområdet kommer exempelvis inte att vara ett giltigt skäl att avböja borttransport. Det är därför mycket viktigt att i detaljplaner säkerställa att det finns tillräckligt stor plats för avfallsutrymmen både för insamling av hushållsavfall och förpackningar samt returpapper.

Kommentar

Texten under kapitlet planförslag och avsnittet för avfall har reviderats och förtydligats utefter June Avfall & Miljös synpunkter. Synpunkterna anses därmed tillgodosedda i detaljplanen. Informationen ges vidare till byggherren i projektet.

5.

När man förstår vilket arbete ägarna till gården lagt ner på att renovera och återställa under Q krav från kommunen och sedan inser att en samling ointresserade politiker t.o.m går emot sina tjänstemän för att bygga punkthus på 7 våningar i gårdsmiljön blir man ledsen och mest av allt förbannad! Hur kan man kräva av ägarna till gården att strikt förhålla sig till Q-kraven för att i nästa sekund fullständigt ignorera detta när man vill bygga något vägg i vägg?

Vad har Asplunds bygg erbjudit som gör att politikerna väljer deras alternativ som nu dessutom blandats upp med lite av varje? Har man inte respekt för sina egna regler? Vad sänder detta för signaler till kommuninnevånarna som är både era arbetsgivare och kunder? Men så kanske ni aldrig har förstått det hela? Rätta till!

Kommentar

Asplunds gestaltningsförslag erbjuder ett väl genomtänkt och praktiskt fungerande trygghetsboende. Utmärkande i deras förslag under markanvisningen var deras fokus på utformning av gemensamma ytor, utvändigt som invändigt, som stärker möjligheten för socialt umgänge och erbjuder möjlighet till god service. Bebyggelsen erbjuder en helhetslösning för tillgängligheten inom fastigheten som utgörs av starkt kuperad mark, bostäderna är rymliga, hissarna rymliga med plats för bår och personal.

Efter tilldelad markanvisning har kommunens ambition varit, tillsammans med Asplunds Bygg, att anpassa bebyggelsen till den kulturhistoriska gården. Resultatet är en gestaltning som trappar ned i volym intill gården och lyfter på höjden intill Valhallavägen i syfte att bevara sikten upp mot gården från Valhallavägen.

Se vidare under kommunens samlade kommentarer avseende bebyggelse och gestaltning (s.3).

6.

Det här ser ju rent ut sagt bedrövligt ut. Stora klumpar till byggnader som totalt förstör gårdsmiljön och känslan som ska finnas på sådan här mark. Sedan att betongklumparna målas i rött för att "smälta" in blir ju bara ännu värre.

Varför ställer man så höga krav på gårdsägarna när det kommer till Q- och K-märkning, vad som får göras och vad som inte får göras. När man sedan skiter fullständigt i detta och bygger 76 st bostäder istället för 35 st som det var beslutat om. Dessutom 4(!!!!) meter från tomtgränsen för gården. Lägg ner den här korruptionen och gör om, gör rätt. Allt behöver inte se likadant ut i Jönköping. Och framförallt, ställ inte krav på gårdsägarna om ni sedan ska pissa dom i ansiktet och bygga det här anskrämliga som förstör miljö, värde med mera. Om ni vill ha någon i er nämnd med lite vett och allmänt hyfs så ställer jag gärna upp. För politiker och andra styrande som beslutat i detta verkar helt ha avsaknad av detta.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning i inledande del i dokumentet (s.3).

7. [REDACTED]

Vad ska man säga om det här? Otroligt oprofessionellt av vår politiker. Det är bara att konstatera att de förtjänar inte sina invånare i Jönköping. Här har vi ett Q-märkt område med en gammal gård där kommunen sålde för att någon skulle ta hand om och förädla byggnader och området. Ett ungt par fick förverkliga sin dröm där de lagt massa pengar, tid och energi för att återställa gården enligt kraven för Q-märkning. Området intill ska bebyggas men till vilket pris?? helt skrämmande vad man har gått på för förslag, det kommer förstöra hela området och förstöra för en hel familj. Tror inte politiker och andra hade gått med på det här om det hade varit i deras egen närhet. Men kommunen får väl betala ut familjen vad gården är värd i dagsläget så kan ni göra vad fan ni vill med den, för det verkar ju ändå inget värt i slutändan för Jönköping Kommun att kunna bevara ett fint område vad som är kvar av det och för familjen blir det katastrof.

Det är skamligt att politiker, tjänstemän i kommunen inte har mer känsla, förståelse. Skärpning, tänk om och projektera området på nytt så det stämmer in i miljön. Stora punkthus kan man bygga någon annanstans. Politiker och andra verkar heller inte fatta att det också behövs småhus/radhus så unga familjer kan bygga och bo stadsnära miljö. I det här området ska det byggas max 3 våningshus.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning i inledande del i dokumentet (s.3).

8. Jönköpings Länstrafik

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna och är positiva till byggnationen av bostäder i närheten till befintlig kollektivtrafikstråk.

Vi önskar framåt en dialog och ett säkerställande som främjar kollektivtrafikens framkomlighet i området. Om man öppnar upp för övrig trafik på sträckningar som idag är reserverad för busstrafiken så är det viktigt att beakta effekten på kollektivtrafiken så att den inte påverkas negativt.

Det skulle kunna vara hur ett ökat trafikflöde påverkar, både igenom planområdet och hur det också kan påverka funktioner vidare mot och i Hisingsängens vändplan.

Ökade fordonsrörelser igenom vändplanen för stomlinjen bör beaktas när nu denna funktion snart byggs och tas i drift.

På samma sätt önskar vi att man tittar på att mötande trafik inte påverkar kollektivtrafiken negativt med tanke på gatubredder så att större fordon kan mötas på nya vägar men också även i framtida vägkorsning av Sveavägen/Valhallavägen där linje 2 idag svänger. Hanteringen av företrädet på denna plats och andra nya korsningspunkter är också av vikt för bra framkomlighet så att kollektivtrafiken fortsatt kan vara attraktiv i området.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret välkomnar en fortsatt löpande dialog med Jönköpings Länstrafik avseende kollektivtrafikens framkomlighet vid genomförandet av detaljplanen. Mötespunkter och korsningar kommer givetvis beaktas så att kollektivtrafiken inte påverkas negativt.

Foton, nuvarande stig upp till BRF
Hisingstors Park



9. [REDACTED]

Undertecknad som är medlem i BRF [REDACTED] har skrivit ett förslag till vår BRF om en gångväg till våra tre BRF som finns i Samfälligheten [REDACTED]. Detta förslag känns väldigt viktigt att få med i er planering för få en gångväg från busshåll-platsen upp till [REDACTED], dvs våra tre höghus med många bostäder och många kommuninvånare!

En fin gångväg blir en oerhörd hjälp för boende i alla åldrar se mitt förslag:

MOTION /Förslag:

Uppfräschad gångväg/trappa Sveavägen - BRF [REDACTED] + angränsande BRF

BAKGRUND

Gångstigen mellan Sveavägen och våra bostäder är en lerig gångväg som kan förbättras!

BESKRIVNING av ärendet:

1) Mellan Busshållplatsen och Sveavägen finns en tydlig asfalterad gångväg, som tyvärr bara slutar på Sveavägen och man får gå på en smal gångstig för att nå våra bostäder! Man kan också gå en omväg bland bilar, cyklar o mopeder men det känns onödigt på olika sätt!

2) Bymarken/Dalvik har många små asfalterade gångvägar, i vissa fall med trappor. En sådan lösning vore önskvärd även här! – se bilagor

3) Med en skylt kan man visa att denna gångväg inte sandas på vintern – se bilaga

4) Eftersom BRF [REDACTED] är betjänta av ordnad gångväg är det bra om detta förslag bereds i den gemensamma Samfälligheten Rymden, och att man ansöker om stöd och finansiering från Jönköpings Kommun, som ju äger den mark som berörs. Alla är vinnare på en ordnad gångväg i samklang med

Nedan visas några utav de
bilagor på exempel på
gångvägar och trappor i Bymarken/
Dalvik som tillhör yttrandet



Foto, trappa Nedre Bymarken



Foto, gångväg Hisingstorp

övriga gångstråk på Bymarken!

5) I våra föreningar finns kunniga tjänstemän inom Jönköpings Kommun som kan ge bra information och kan kanske ingå i en liten arbetsgrupp!

6) Nybyggen planeras vid Hisingstorp Gård och en strävan är att få med denna gångväg/trappa i kommunens framtidsdokument för denna stadsdel!

YRKANDE:

Brf [REDACTED] utarbetar ett gemensamt förslag på en fortsättning av gångvägen från Busshållplatsen

- Sveavägen, vidare upp till våra tre BRF –hus. Ärendet tas till Jönköpings Kommun för samarbete, planering och finansiering!

I min motion har jag många bilder från de suveränt fina gångvägar/trappor som är ett kännetecken för Bymarken! Som relativt nyinflyttad är jag imponerad av dessa!

Kommentar

Utformning av gångbanor eller liknande är inte lämpligt att styra i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Vid projektering av utförande dvs. i genomförandeskedet efter att detaljplanen fått Laga kraft ses potentiella förbättringsåtgärder över inom och i anslutning till korsningen Sveavägen, Hisingängen och Valhallavägen. Möjligheten till en gångväg/ trappa som ansluter till busshållplatsen kan tidigast ses över vid genomförandeskedet i samband med detaljprojektering.

Observera däremot att kommunen endast bygger eller gör anläggningar på egen mark. Inom den privata fastighetsmarken får bostadsrättsföreningen/ fastighetsägaren själv anlägga och bekosta en arbetet.



Foto, gångbro och trappa Hisingstorp

Kartbild över korsningen
Valhallavägen, Hisingängen och
Sveavägen.



Kommunalägd mark



10. [REDACTED]

Att utifrån den föreslagna detaljplanen för Hisingstorp 1:1 öppna upp för trafik från Sveavägen och Valhallavägen mot Hisingsängen vore förödande för miljön runt Hisingsängens samfällighet. Att få genomfartstrafik från trafikanter som annars skulle åka på Kortebovägen och Björnebergsvägen skulle medföra fara för säkerheten och miljön. Hisingsängen är inte dimensionerad för så mycket trafik så det skulle medföra stora olycksrisker både för biltrafikanter och cyklister, men även för gående. Samtidigt som det skulle medföra en sämre miljö för oss boende både gällande luftkvalitet och buller.

Utifrån dessa anledningar anser vi att dessa ändringar i detaljplanen inte genomförs.

Kommentar

Kommunen gör bedömningen den förväntade trafikökningen på Sveavägen och Valhallavägen är godtagbar och kan hanteras. Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer bedöms inte att överskridas i området. Ökningen bedöms inte heller medföra olycksrisker som inte kan hanteras med lokala trafikföreskrifter och investeringar i gatornas utformning.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

11. Miljö- och hälsoskyddskontoret

Det bör beaktas att renat dagvatten ska ledas in i dike vid Hisingstorps lövskog som är en del av naturvårdsprogrammet. Diket leder enligt dagvattenledningen sedan fram till nyckelbiotop Alkärr i Hisingstorps lövskog.

Kommentar

Avsnittet om dagvattenhantering har kompletterats i planbeskrivningen.

12. Samlingsyttrande

Vi har följande synpunkter såvitt avser den del av förslaget som går ut på att öppna Sveavägen för genomfartstrafik till och från Hisingsängen:

I dagsläget finns en gång- och cykelbana endast utmed södra sidan av Sveavägen i dess sträckning från Rosenkvartsgatan till Citringatan.

Vi är många gång- och cykeltrafikanter som bor i flerfamiljshusen på Sveavägen 41-51 (dvs. norr om Sveavägen). Här finns både äldre och yngre samt familjer med barn som går i de olika för- och grundskolorna på Hisingstorp.

Vi måste, när vi t.ex. ska ta oss till busshållplatsen på Valhallavägen/Hisingsängen eller någon av skolorna, dels använda oss av körbanan i bilutfarterna från området och dels korsa Sveavägens körbana för att nå gångbanan på södra sidan. Norra sidan av Sveavägens körbana är på denna sträcka så gott som alltid full av parkerade bilar. Tiometersregeln (3 kap. 53 § trafikförordningen [1998:1276]) tas det inte hänsyn till. De flesta bilister håller också redan nu relativt hög hastighet här, trots att det är en återvändsgata och trots de försämrade siktförhållanden

som de parkerade bilarna innebär. Det finns inga övergångsställen eller liknande på aktuell sträcka. Det är därför redan nu riskabelt för oss att korsa Sveavägens körbana. Sannolikt blir det än värre om Sveavägen öppnas för genomfartstrafik.

Vi anser därför, om planförslaget blir verklighet, att det bör beslutas att Sveavägen på sträckan mellan Hisingsängen och Rosenkvartsgatan, vilken saknar gång- och cykelbana utmed norra sidan, ska ha en hastighetsbegränsning om max 30 km/timme, kombinerat med farthinder och övergångsställen. Alternativt bör den sträckan läggas ut som ett så kallat gångfartsområde. Allt med hänsyn till ovan nämnda svårigheter för oss i bostadsområdet Sveavägen 41-51.

Kommentar

Ortofoto. Gult markerat område är kommunalägd mark



Gatornas utformning, hastighetsbegränsningar, bredder på körbanor, placering av passager eller gångbanor eller liknande är inte lämpligt att styra i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Vid projektering av utförande, dvs. i genomförandeskedet efter att detaljplanen fått Laga kraft, ses alla nödvändiga åtgärder över inom och i anslutning till korsningen Sveavägen, Hisingsängen och Valhallavägen för att tillgodose en trafiksäker situation. Kommunen ser vidare över era önskemål vid genomförandet av detaljplanen och i samband med projektering.

Observera däremot att kommunen endast gör anläggningar på egen mark. För att era önskemål om en ytterligare gångbana norr om Sveavägen ska kunna tillgodoses måste det finnas utrymme för det inom den kommunala marken. Inom den privata fastighetsmarken får bostadsrättsföreningen/ fastighetsägaren själv anlägga och bekosta eventuella förbättringsåtgärder.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

13. Hisingsängens samfällighetsförening via [REDACTED]

Synpunkter från Hisingsängens Samfällighetsförenings berörda fastigheter.

Konsekvenser för oss boende utmed Hisingsängen vid ett öppnande för genomfartstrafik i båda riktningar vid ett öppnande av Valhallavägen och Sveavägen mot Hisingsängen.

Hisingsängens "bussgata" har i dag ingen gång eller cykelbana och gatans bredd utanför berörda fastigheter har uppmätts till 6,6 meter. I dag trafikeras också Hisingsängen, förutom av bilar och bussar, även av ett stort antal gående, joggare, rullskidåkare, cyklister och mopedister. En öppning för genomfart mot Valhallavägen och Sveavägen skulle medföra en kraftig trafikökning av genomfartstrafik, både söder och norrifrån på Hisingsängen. För att slippa köerna på Kortebovägen, kommer mycket trafik från Bankeryd, Habo och även Mullsjö att utnyttja denna möjlighet. Man ska betänka att vi redan vid omläggningen av busslinje 2, över en natt, fick nästan 200 busspassager per dygn, som trafikerar Hisingsängen. Utfarter finns i dag på flera ställen från villafastigheterna på Hisingsängen, där skymd sikt föreligger. Detta kommer att medföra en ökad trafikfara med en intensivare trafik.

En ytterligare trafikökning här vore helt förödande för vår boendemiljö. Redan idag är det problem att föra en normal samtalskonversation när man sitter på balkongen. Detta blev en konsekvens av omläggningen av busslinje 2. Dessutom kraftigt ökat buller och avgaser. Vi på Hisingsängen vill också ha en bra miljö vilket helt kommer att spolieras med nämnda förslag. Kort sagt, Hisingsängen är vare sig byggd eller lämpad för ytterligare trafik och definitivt inte genomfartstrafik.

Enligt av kommunen genomförd trafikanalys skulle Sveavägen främst få en ökad trafik. En mycket märklig slutsats, när trafiken både på Valhallavägen och på Sveavägen går ihop med Hisingsängen. Hisingsängen kommer därför att få 100 % av genomfartstrafiken från båda håll. Inte bara Hisingsängen kommer att drabbas, utan även boende utmed Valhallavägen, Sveavägen och Dunkehällavägen. Dessutom har vi Hisingstorpsskolan som kommer att få en betydande trafikökning utanför sina lokaler. Hur rimmar detta med trafiksäkerheten för skol- och förskolebarn? Dessutom finns på Valhallavägen ett antal avsmalningar där bussarna vid stopp, helt blockerar övrig trafik.

Busslinje 2 har utmed Hisingsängen ökat med 112 passager efter att linjeändringen genomfördes. Bussarnas hastighet är alldeles för hög nedför backen (norrut) mot ändstation, där hastigheter har uppskattats till betydligt över de tillåtna 40 km/h, i de fall man inte släpper av passagerare vid hållplatser. Med tanke på Hisingsängens bredd och beskaffenhet, upplevs detta som mycket obehagligt även om den skyltade hastigheten 40 km/h hålls. Bussarna är både stora, breda och tunga och ger mycket buller ifrån sig i form av bl.a. rullmotståndet.

Bullernivån är så märkbar att fönsterrutor skallrar, glas i skåp inomhus flyttar sig och ett normalt samtal går inte att föra när bussar och annan trafik passerar. Att kunna vistas på sin balkong/uteplats eller trädgård som vetter mot Hisingsängen, är inte längre trivsamt utan oerhört störande. Miljön har redan fått stå tillbaka här.

Slutsats:

En utökad trafik framför våra fastigheter i dag vore förödande och kan under inga omständigheter accepteras av oss.

Nollalternativet

Därför blir nollalternativet det enda rimliga, vilket innebär att utpekade område inte planläggs. Det betyder att Hisingstorps gård fortsätter att omges av delar av sin kulturhistoriska naturmiljö med inslag av öppen ängsmark. Nollalternativet innebär att spridningssambandet i del av Hisingstorpsstråket, mellan angränsande ekhage och Hisingstorps lövskog på andra sida Valhallavägen, förblir orört. Nollalternativet innebär också att genomfartstrafik inte heller kommer till stånd, utan trafiken på Hisingsängen, Valhallavägen och Sveavägen förblir som den är idag.

Kommentar

Kommunen gör bedömningen att den förväntade trafikökningen på Hisingsängen, Sveavägen och Valhallavägen är godtagbar och kan hanteras. Regeringens riktlinjer för buller bedöms inte överskridas i området.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

14. [REDACTED]

Jag har synpunkt ang. trafiken på Sveavägen som berörs av denna detaljplan. Trafiken har ökat sedan flerbostadshusen byggdes. Det körs ofta förbi förskolan i hög fart och nästan som regel struntar i högerregeln gällande Rosenkvartsgatan. Redan nu finns det anledning att göra något som dämpar farten. Med nya planen som kommer trafiken att öka och därmed även frekvensen på fortkörare samt situationer där högerregeln ignoreras.

Jag vill inte komma med förslag på hur man kan förbättra men åtgärden som finns innan man kommer fram till förskolan ger liten effekt då farten är redan uppe i lång över 40 när man passerar förskolan och Rosenkvartsgatan. Jag hoppas på att det tas en funderare och även att det blir någon form av åtgärd.

Kommentar

Gatornas utformning, hastighetsbegränsningar, bredder på körbanor, placering av passager eller gångbanor eller liknande är inte lämpligt att reglera i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den förväntade trafikökningen på Sveavägen är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker för trafiksäkerheten som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter investeringar i gatornas utformning.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

15. [REDACTED]

Jag motsätter mig detaljplanen då den innebär en ökad mängd trafik på Valhallavägen förbi Hisingstorpsskolan. Vi önskar i enlighet med kommunens mål att våra barn skall kunna gå själva till skolan, och på ett säkert sätt. Med en ökad mängd trafik blir skolvägen mindre säker med risk att ännu fler föräldrar börjar skjutsa sina barn vilket gör att trafiken ökar ytterligare.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den förväntade trafikökningen på Valhallavägen är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker för trafiksäkerheten som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter investeringar i gatornas utformning.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

16. Hyresgästföreningen Vätterbygdens föreningsstyrelse

Från Hyresgästföreningen Vätterbygdens föreningsstyrelse har vi följande synpunkter. Planen ser mycket bra och vältänkt ut. Vad gäller parkering kan vi känna viss oro. Blir normalt att boende låter bilen vara parkerad hemma och nyttjar kollektivtrafiken. Inte att dom avyttrar bilen då den behövs i andra sammanhang.

Men parkering behövs. Beror om hur omfattande trygghetsboendet blir.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende parkering i inledande avsnitt i dokumentet (s.12).

17. [REDACTED]

Som boende och ordförande i Brf. [REDACTED] vill jag framföra mina synpunkter på detaljplaneförslaget för del av Hisingstorp 1:1. Mina synpunkter gäller endast det föreslagna förbindelsen mellan Sveavägen och Hisingssängen. Min skiss med föreslagna åtgärder bifogas här som en pdf-dokument.

Jag har tidigare suttit i styrelsen för samfälligheten och har vid flera tillfällen varit i kontakt med stadsbyggnadskontoret och *Gata och park* gällande utfarten från vår lokalgata mot Sveavägen. Den utfarten är idag farlig då många boende från Willhems fastigheter parkerar i stort sett på avfarten. Det är inte sällan det står lastbilar, husbilar och transportbilar som blockerar sikten. Bilar som färdas i höjd med den utfarten håller idag en avsevärt högre hastighet än 40 km/h. Detta beror dels på gatans lutning. Vi har hittills fått nej från eran sida till alla våra förslag till åtgärder, vilket anser jag är riktigt dåligt... Nu när det planeras att sammanlänka Sveavägen med Hisingssängen kommer trafiksituationen förvärras då fler fordon kommer att passera på den aktuella sträckan. Det är flera boende som har klagat på detta tidigare och nu när jag har pratat med dem kring ert förslag till sammanlänkningen, har deras oro bara förstärkts.

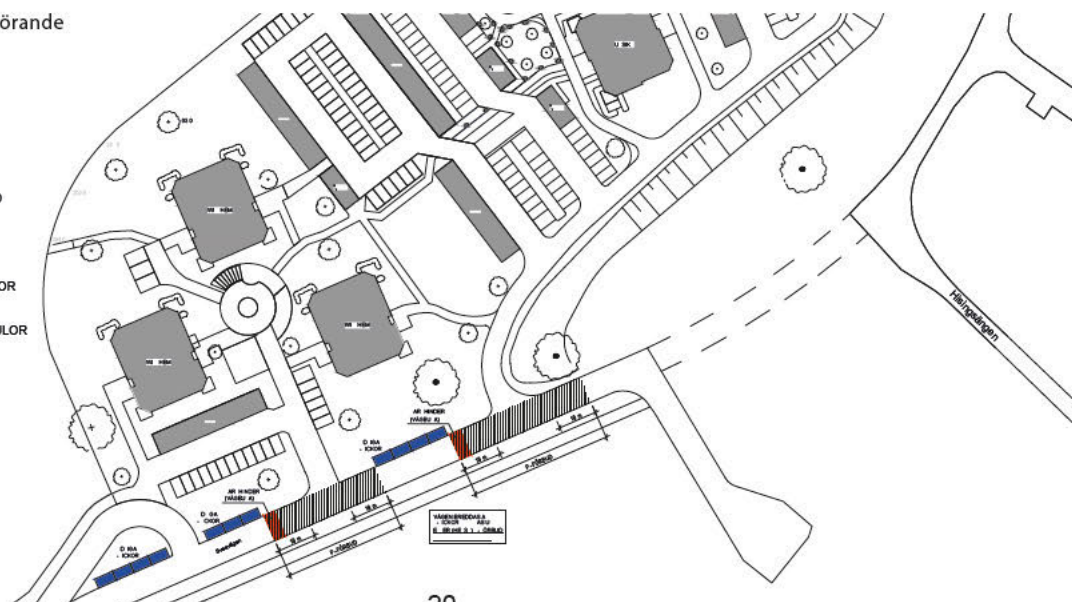
Vad jag kan se så måste några av dessa åtgärder genomföras (se även min bif. Skiss):

1. P-förbud på markerat område
2. Vågbulor / farthinder
3. Del av Sveavägen kan göras till gårdsgata
4. P-förbud på hela Sveavägen
5. Tydliga p-fickor
6. P-fickor flyttas in mot Willhems fastigheter
7. Gatan breddas
8. Tydliga skyltar
9. Övervakning av p-vakter och bötfällning

Kartbild och skiss tillhörande yttrandet.

FÖRKLARINGAR, YTTER

-  PARKERINGSFÖRBUD
-  BEF. BYGGNADER
-  FÖRESLAGNA P-FICKOR
-  FARTHINDER / VÅGBULOR



Kommentar

Gatornas utformning, hastighetsbegränsningar, bredder på körbanor, placering av passager eller gångbanor eller liknande är inte lämpligt att reglera i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den förväntade trafikökningen på Sveavägen är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker för trafiksäkerheten som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter investeringar i gatornas utformning.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del i dokumentet (s.5).

18. [REDACTED]

Vi vill härmed skicka in vår protest till detaljplanen hisingstorp 1:1. Det är inte ok att öppna upp gatan utmed redan trafikerad väg och skola.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

19. [REDACTED]

Finns väl bättre platser att bygga På. Bättre ni utveckla den delen för lekplats / park aktivitets fält som alla barn och ungdomar nyttja även vi som bor här. Finns ju inga lekplatser ?! Förutom skolgårdarn och hisingstorp skolgård är ju ingen höjdare?!

Kommentar

Aktuell ängsmark som föreslås tas i anspråk för bostäder utgörs av en yta som inte bedöms används idag. Närområdet utgörs av stora grönområden och parkstråk som erbjuder friytor för barns lek.

3 stycken kommunala lekplatser på allmän platsmark finns inom 800 meter; Smaragd gatans lekplats, Swedenborgsgatans lekplats och Reflektorsgatans lekplats. Enligt kommunens riktlinjer för lekplatser, som baseras på avstånd och antalet barn, så uppfyller Hisingstorp kraven.

Delar av detaljplanens område föreslås i granskningshandlingarna att planläggas med användningen natur för att säkerställa olika gröna ytor för allas aktivitet och trivsel. Det innebär ett förtydligande av kommunens intentioner för området, att förtäta med bostäder för äldre men också bevara och värna om Hisingstorps gröna och sociala värden. Skötsel av utpekad naturmark i planförslaget kommer fortsatt vara underhåll i form av bland annat slåtter av gräs, röjning och gallring med hänsyn till de värdefulla ekarna.

Läs även kommuns samlade kommentar kring bebyggelse och gestaltning i inledande avsnitt i dokumentet (s.3).

20. [REDACTED]

Vi vill med detta mail invända mot trafiklösning på Valhallavägen i samband med byggnation på Hisingstorp 1:1.

Vi bor på Valhallavägen 23 och anser att trafiksituationen redan är ansträngd på gatan med tanke på antal bilar samt Jlt:s stamlinje 2 som redan går. Gatans bredd utgör också grund för att hastigheten på bilarna ofta blir väldigt hög.

Vi vill kraftfullt protestera mot att Valhallavägen öppnas upp för genomfartstrafik. Det är redan väldigt långa köer på morgnarna i Dalvikskorsningen. Oron är också stor för vår miljö vad gäller buller etc, säkerhet för barn och husdjur samt minskat värde på fastigheter. Vi förutsätter att denna fråga per automatik går ut till oss som är berörda och inte smygs igenom via plakat som bara placeras på en tomt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

21. [REDACTED]

Vi på Valhallavägen 12 protesterar stark mot en ökad byggnation med åtföljande trafikökning om man inte samtidigt anlägger farthinder på Valhallavägen för att få ned hastigheten. Som det är nu används Valhallavägen som en fartsträcka där det gäller att komma upp i så hög fart som möjligt innan man måste tvärbromsa bort vid skolan. Detta gäller i princip alla. Föräldrar som skall lämna barn, busschaufförer, lastbilstransporter och ungdomar på sena kvällar. Ett farthinder, eller två, borde kunna sättas upp direkt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

22. [REDACTED]

Enligt ett nytt förslag till detaljplan för tomten nedanför Hisingstorps gård, som bl.a. föreskriver att bussgatan byggs ut och öppnas för allmän trafik.

All den stund Valhallavägen redan idag är för tungt belastad av bil- och busstrafik, ser jag det som en trafiksäkerhetsmässigt ren katastrof.

Gatans spikraka sträckning, leder till alltför höga hastigheter, trots flera hastighetsdämpande avsmalningar. Även bussarna hör till skaran av hastighetsöverträdare.

Jag kräver att bussgatan bibehålles i detaljplaneförslaget. Den tillkom just för att begränsa trafiktätheten.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

23. [REDACTED]

Fick idag till mig otrolig tråkig information om att ni planerar att öppna upp vägen mellan Sveavägen och Valhallavägen samt att detta ska bli en bussgata, jag hoppas innerligt att detta är ett stort skämt??!!

Hur är tanken att säkerhet ska kunna upprätthållas precis utanför hisingskullensförskola då det kommer bli en hårt trafikerad väg??

När ligger detta i tidplan och vart ligger projektet i beslutsplanen?

Vad finns det för möjligheter att sätta stopp för detta???

Ert förslag om att binda samman Sveavägen och Valhallavägen ser jag som ett stort problem då detta kommer innebära markant trafikökning (genomfartsled) och inte som ni skriver "ingen markant skillnad". Hastigheten är idag 60km/h på stora delar av vägen vilket inte hålls samt att den största målgrupp på området är barnfamiljer utgör ökad biltrafik stor fara för barnen. Att det även hisingstorps förskola ligger intill vägen gör inte saken bättre.

Anser därför att sammanslagningen av vägarna bör slopas och låta Sveavägen vara en återvändsgata som den är idag!

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den förväntade trafikökningen i området är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker för trafiksäkerheten som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter investeringar i gatornas utformning. Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

Stadsbyggnadskontoret arbetar fortfarande med förslag till ny detaljplan. Under granskningstiden ber vi medborgare, intresseorganisationer och berörda myndigheter skriftligt yttra sig kring vårt arbete. Preliminärt väntas detaljplanen antas i Stadsbyggnadsnämnden under kvartal fyra 2020. På vår hemsida www.jonkoping.se/detaljplaner uppdaterar vi löpande tidplaner för samtliga detaljplaner under arbete.

Ett beslut om att anta en detaljplan kan överklagas inom tre veckor från den dag då beslutet tillkännages. En överklagan ska skickas skriftligen till kommunen och prövas av mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolen gör då en bedömning om kommunens arbete strider mot plan- och bygglagen, PBL, och de krav som kan ställas på beslutsunderlag och beredningsförfarande.

24. [REDACTED]

Jag är boende längs Valhallavägen, småbarnsförälder och arbetar som Trafikplaneringskonsult med betydande erfarenhet av trafikutredningar i samband med detaljplaner. Jag har inga principiella synpunkter på föreslagen bostadsexploatering. Jag vänder mig dock emot att öppna upp Valhallavägen och Sveavägen för genomfartstrafik.

Vad är syftet med att öppna upp för genomfart?

I samrådshandlingen saknas helt och hållet motivering till varför de aktuella gatorna ska öppnas för genomfartstrafik. Det enda som skrivs är "skapa ett mer sammanhållet vägnät". Jag kan inte se något självändamål i att ha ett sammanhängande vägnät för biltrafik inne i ett bostadsområde. Gång cykel och kollektivtrafik måste vara de prioriterade trafikslagen i ett bostadsområde. Biltrafiken måste komma i andra hand. Att biltrafiken kan få omvägar för att skapa säkrare och mer attraktiva trafikmiljöer för oskyddade trafikanter känns dock som en självklar ambition för en kommun som vill öka andelen hållbara resor.

I separat e-postkonversation med kommunens planhandläggare anges att kommunen vill förbättra tillgängligheten till "lokala målpunkter (förskola och skola) för boende i området". Tillgängligheten till aktuella målpunkter är alldeles utmärkt med cykel, buss eller till fots redan idag. Jönköpings kommun är tydliga i sin kommunikation med att man vill se en ökad andel resor med de hållbara trafikslagen gång, cykel och buss. Varför ska man då genomföra en åtgärds som endast tycks syfta till att öka tillgängligheten med bil för lokala resor inne i ett bostadsområde?

Jag, och gissningsvis även Jönköpings kommun, anser att det redan idag är på tok för många föräldrar som kör sina barn till Hisingstorpsskolan och Hisingstorps förskola med bil. Varför ska kommunen då göra det ännu enklare att köra sina barn med bil? Prioriteringen borde ju vara helt tvärt om! Alla insatser borde riktas mot att få färre att köra sina barn till skolan i bil och få fler barn att ta sig till skolan med cykel eller till fots.

I e-postkonversation med kommunens planhandläggare anges även minskade utsläpp som ett argument till att öppna Sveavägen och Valhallavägen för genomfart. Jag kan inte se någon rimlighet i detta argument. Vad gäller utsläpp som påverkar luftkvaliteten så är vägtrafikens påverkan på luftkvaliteten knappast ett problem på Bymarken och Hisingstorp. Luftkvalitetsproblem orsakade av vägtrafiken finns längs Kungsgatan, Barnarpsgatan E4:an och liknande vägar/gator. Vad gäller utsläpp av klimatgaser så är det knappast utsläppen från trafiken inom ett villaområde som gör att Jönköpings kommer att nå sina klimatmål eller inte. Det trafikarbete som utförs inom de aktuella området är försvinnande litet jämfört med det vägnät som Jönköpings kommun har möjlighet att påverka. Sedan tillkommer även faktorn att om man gör det enklare att köra bil mellan lokala målpunkter relativt att gå, cykla eller åka buss så kommer fler att göra det vilket i sin tur kan genererar ytterligare bilresor jämfört med idag.

Principiellt fel att leda mer trafik förbi skolor

Utifrån hållbarhetsperspektiv, trafiksäkerhetsperspektiv men framför allt ur barnperspektiv anser jag att det är principiellt fel att leda mer biltrafik förbi en F-6 skola och tre olika förskolor. De gator som föreslås få mer trafik korsas på ett antal ställen av tydliga skolvägsstråk. Det är mot att rim och reson att leda mer biltrafik mot så tydligt utpekade skolvägsstråk.

Jag är medveten om att de prognostiserade trafikflödena på Valhallavägen är relativt små även gatan öppnas för genomfart. Det kommer inte att innebära något katastrof. Likväl är det principiellt helt fel att aktivt flytta trafik till gator som passerar skola och förskolor samt korsar ett flertal skolvägar. I synnerhet när de eventuella nyttorna av sådan överflyttning är högst tveksamma.

Förutsättningar och konsekvenser vad gäller trafikfrågor är undermåligt beskrivna i samrådshandlingen. Syftet med en samrådshandling är att olika intressenter ska kunna bilda sig en uppfattning om planförslaget och sedan inkomma med sina synpunkter. Vad gäller trafikfrågor så är dock både förutsättningar och konsekvenser av planförslaget mycket undermåligt beskrivna. Jag anser inte att samrådshandlingen ger gemenman möjlighet att förstå konsekvenserna av föreslagna åtgärder. Det blir således svårare att inkomma med relevant synpunkter.

Vad gäller trafikflöden finns inga kvantitativa värden, varken för nuläge, prognostiserad alstring från ny bebyggelse eller för förväntad omflyttning av trafik i samband med öppning för genomfart. Att bara skriva att ökningen av trafik blir marginell håller inte. I synnerhet eftersom det inte stämmer. Även om trafikökningen är liten så blir den betydande på de gatuavsnitt där det idag i princip inte förkommer någon trafik alls. Läsaren måste få trafikflödes-siffror för att kunna förstå och jämföra nuläge och förväntat framtidsscenario.

Koppling Djupadalsleden-Björnebergsvägen

Kan kommunen i dagsläget säga vad man har för planen vad gäller den idag stängda kopplingen mellan Djupadalsleden och Björnebergsvägen? Om kommunen i framtiden skulle få för sig att öppna även denna koppling för genomfart skulle en öppning av Valhallavägen/Sveavägen få betydligt större konsekvenser än de som nu är aktuella.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan man ställa sig frågan varför kommunen ska genomföra en åtgärd som gör det lättare för vuxna att köra bil till och från barnens skola/förskola eller till den lokala mataffären men som samtidigt ger fler konflikter mellan biltrafik och barns skolvägar och som dessutom minskar incitamenten för att barn ska ta sig till skolan med cykel eller till fots.

Kommentar

Granskningshandlingarna har under avsnittet konsekvenser och förutsättningar förtydligats och kompletterats vad gäller trafikfrågor.

Idag finns inget politiskt beslut att genomföra kopplingen mellan Djupadalsleden och Björnebergsvägen.

Läs vidare kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

25. [REDACTED]

Protest mot att bygga sex hus vid hisingstorpsgård! jag vill inte ha så många bilar vid mitt hus och min skola!! Det förstör luften.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer bedöms inte överskridas i området. Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

26. [REDACTED]

Jag tycker att det inte ska vara mer bilar vid min skola. Och det förstör luften vi andas. Och det blir mer bilar så att det låter lite för mycket.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer eller buller bedöms inte överskridas i området. Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

27. [REDACTED]

Vill med detta mail lämna en skriftlig protest avseende förslaget att öppna upp vägen Hisingsängen - Valhallavägen för vanlig trafik då detta kommer att försämra boendemiljön kraftigt för oss boende på Hisingsängen med omnejd. Detta då genomfartstrafiken från andra områden med stor sannolikhet kommer att öka kraftigt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

28. [REDACTED]

Jag vill härmed protestera mot byggnationen för detaljplanen Hisingstorp 1:1. Tycker det är orimligt att bygga 6 hus på denna lilla öppna yta framför den fina gård som redan finns på platsen.

Vad som ytterligare är ett mycket stort bekymmer är den trafik detta skulle dra med sig. Inte ok för oss boende i området och inte ok med tanken på att Hisingstorpsskolan som ligger utmed vägen, drabbas!!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar kring bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5).

29. [REDACTED]

Yttrande kring öppnandet av vägar samt byggnationen av trygghetshus.

Den 3 mars var det ett informationsmöte angående att öppna upp Sveavägen för allmän trafik, samt presentation av ett förslag för hur husen framför Hisingstorpsgård var tänkta att se ut.

Varje dag är det många barn som går och korsar vägarna ni vill öppna upp. Det är idag en lugn skol- och förskoleväg i området. Vägarna används även av barn för att ta sig till aktiviteter på Hallby och fjällstugan. Om man skulle bygga de här trygghetshusen skulle trafiken öka avsevärt. Idag kan våra barn gå själva till skolan, utan att vi känner att vi behöver skjutsa dem. Om trafiken öppnas är det inte tryggt att skicka våra barn själva till skolan pga ökad trafik. Istället skulle vi få skjutsa dem varje morgon och eftermiddag. Vilket skulle öka trafiken utanför skolan ännu mer och vara dåligt för miljön.

Det är det här som skolan och kommunen har kämpat med i många år. Hur kan man upprätthålla en säker miljö för våra barn utanför skolan och förskolorna? Många bilister skulle välja dessa vägar för att ta sig till sina arbeten i stan. Vi tycker att ni skall främja föräldrarna att gå och cykla till skolan istället för att göra det enklare att åka bil. Det måste finnas ett bättre ställe att lägga detta boende på som inte berör trafik vid skolor och förskolor. Se Stockholm där de gör tvärtemot vad ni gör och försöker minska trafiken vid skolorna.

Från stockholmstads hemsida: "Med färre bilar runt skolorna blir trafiksäkerheten bättre, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna" Och de anger även att man skall ha "Begränsade möjligheter för stopp, parkering och genomfart vid skolor". Det ni föreslår är ju precis tvärtemot detta.

Idag kan vi låta våra barn vara ute på vår lilla gata och leka och cykla. De kan vara ute på den lilla ängen utanför oss och leka. Om vägen öppnas kommer det tyvärr att bli en stor förändring för dem. De kommer inte alls kunna vara ute på samma säkra sätt. I ett bostadsområde behövs det mycket grönytor, och det vore synd om den lilla ängen försvann vid Citringatan. Vår fråga är också hur trafiken på Sveavägen kommer att fungera? Hur många bilar kommer det egentligen att handla om? Vi uppfattade att man inte har räknat med all trafik som kommer komma från Bankeryd och Habo utan bara räknat dem som bor i närområdet. Med tanke på den ökade trafiksituationen kommer inomhusmiljön i våra hem påverkas med ett ökat trafikbuller. Vi tycker att man istället borde satsa på att sätta bilstopp på vägen mellan hisingsängen och skolan som man gjort vid Ljungarumsskolan för att minska biltrafiken, detta skulle leda till att fler gick och cyklade till skolan istället för att ta bilen.

Vi är medvetna om att Jönköping växer och att man behöver bygga. Dock finns det betydligt bättre platser att bygga och öppna upp vägar på än i ett tätbebyggt område med skola och förskola precis bredvid.

Vi tycker även att det skulle förstöra mycket av karaktären på herrgården som dessutom är Q-märkt. De stora husen känns alldeles för höga och kommer inte passa in i landskapet.

Vi är även oroliga för parkeringen eftersom att vi har problem med det dagligen på Sveavägen och Citringatan. Vi har bilar och lastbilar som parkerar och gör det omöjligt för räddningstjänsten att komma fram ifall att det skulle bli eventuell utryckning till vår gata(Se bild sista sidan). Vi har även lastbilar som kör iväg mitt i natten och tidigt på morgonen och väcker oss. Hela huset skakar när ett sådant stort fordon startar utanför sovrummet.

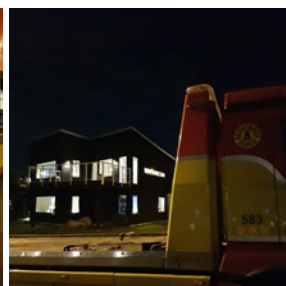
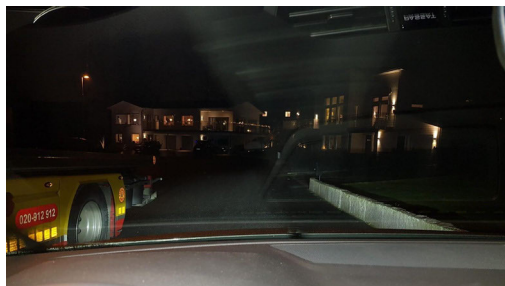
Det finns även en risk att byggaren av de nya bostäderna kommer att strunta i att bygga parkering pga det är billigare med böter precis som de gjorde på Sveavägen.

Vi tycker att ni har planerat alldeles för få parkeringsplatser till de nya boendena. Och är rädd för att misstaget på Sveavägen kommer upprepas igen och då kommer det vara kaos här.

Foton visar parkerade bilar längs med hela Sveavägen. Kommentar: Kommer inte få plats en buss med möte här. Kommer även bli trafikfarligt för bilar att mötas om de inte kör i krypfart



Så att det även finns planer för busstrafik via Sveavägen till Samset och undrar då vart alla bilar som står parkerade på Sveavägen nu pga brist på parkeringsplatser skall vara parkerade? För bussarna kommer inte kunna ta sig förbi om de får möte när det står parkerade bilar längs hela vägen(Se bild) som de gör i dagsläget. Kommunen kanske skulle ta bötespengarna de fick av byggaren och bygga upp de saknade parkeringsplatserna? Tror även detta kommer öka hastigheterna rejält utanför Hisingkullens förskola.



Foton Sveavägen med kommentar: Svårt/omöjligt för en brandbil att passera när det är trångt med vanlig personbil.

Kommentar

Kommunen har som utgångspunkt att all boendeparkering ska ske inom den enskilda fastigheten. Kommunen planerar därför att införa parkeringsförbud på Sveavägen så att parkerade bilar inte ska störa eller blockera trafikflöden.

Se vidare under kommuns samlade kommentar kring bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5).

30. [REDACTED]

Protesterar mot ny detaljplan Hisingstorp 1:1.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar kring bebyggelse och gestaltning samt trafik i inledande avsnitt i dokumentet.

31. [REDACTED]

Jag vill motsätta mig denna detaljplan, då det kommer innebära en mängd ökad trafik på Sveavägen. Detta kommer påverka såväl boende i området samt att det blir en ökad trafik förbi förskolan vilket absolut inte är någon bra idé. Försök lös detta på något annat sätt!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

32. [REDACTED]

Vi vill uttrycka vårt missnöje med den tilltänkta bebyggelsen som avser området nedanför Hisingstorps gård. Detta på grund av en ökande trafik med medföljande risker för olyckor på den tilltänkta förändringen av trafiken som ni avser (Skola förskola). Vem tar ansvar för detta när man planerar bebyggelsen? Miljömässigt kan väl inte detta vara rätt att utöka biltrafiken i området, detta strider ju mot allt som man talar om idag när syftet är att minska biltrafiken i Jönköping. Att bara komma på tanken att bygga på denna fina äng vid Hisingstorps gård verkar för oss helt sanslöst.

Vi tar helt avstånd för detta projekt!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5) i inledande avsnitt i dokumentet.

33. [REDACTED]

Jag ställer mig starkt emot byggnation av 6 trygggetshus och planerna att öppna upp trafik/lokaltrafiken på Sveavägen. Hur kommer ni säkra denna genomfartsled förbi hisingstorpsskolan och Hisingshöjdens förskola?

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

34. [REDACTED]

Med anledning av förslag om byggnation och öppnande av allmän trafik på "bussvägen" mellan Hisingsängen och Björnebergsvägen.

Jag har vid ett flertal tillfällen varit i kontakt med trafikkontoret på Jönköpings kommun och ifrågasatt borttagandet av farthinder samt den ökade trafiken på Björnebergsvägen. Många hushåll har sina utfarter direkt mot Björnebergsvägen och måste backa ut bilen på den trafikerade gatan. Pga av borttagande av farthinder, ökat trafiktryck från Habo, stillastående trafik på Kortebovägen etc, har trafiken på Björnebergsvägen ökad enormt och inte minst hastigheten! Polisen har blivit hit-ringd ett flertal tillfällen för hastighetskontroll och bötfällt ett stort antal bilförare.

Ett öppnande för allmän trafik på bussvägen kommer öka trycket på en redan överbelastad väg. Björnebergsvägen är INTE en infart till Jönköping där trafiken ska tvingas köra runt i villakvarteren genom Bymarken och Bäckalyckan bland barn och parkerade bilar.

Gör först ett omtag och analys av infarterna till och genom Jönköping och åtgärda dem. Fyll inte på trafiken genom villakvarteren, det är ett under att det inte hänt någon allvarlig olycka ännu!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik (s.5).

35. [REDACTED]

Jag motsätter mig grovt denna detaljplan pga den planerade öppning av Sveavägen och den oerhörda påverkan på trafiksituationen längst Sveavägen med bristfälliga övergångsställen och den höga hastigheten i bostadsområdet och förbi förskola.. skall det verkligen gå kollektivtrafik 3m från förskolans meterhöga stängsel? Även trafiken förbi Hisingstorpsskolan med över 500 låg och mellanstadieelever.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik (s.5).

36. [REDACTED]

Vi har redan infart till Sveavägen och Hisingsängen, vilket är så man byggt på många områden i stadsmiljö, för att skapa en trygg miljö för alla boende. Istället borde man jobba för att minska biltrafiken och bygga ut kollektivtrafiken (bättre subventionerade taxor, fler bussar, hög turtäthet, platser utanför stan där man kan ställa bilen, etc.) .Dagens biltrafik här och på de flesta andra ställen är inte hållbar. Förslaget att öppna upp för fler genomfarter i området går tvärs emot alla miljösträvanden för att uppnå ett hållbart samhälle. Jag säger då: HOLD YOUR HORSES!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

37. [REDACTED]

Den ökade trafik som blir genom att bygga ihop vägnätet mellan Valhallavägen, Sveavägen och Hisingsängen är katastrofal för oss med små barn som bor utmed berörda vägar. Redan idag är Valhallavägen hårt belastad med all form av trafik som inte visar hänsyn mot boende i området!

Hur tänker Ni när ni verkar för att öka trafiken förbi skolor/förskolor??

Har inga åsikter om bebyggelse i övrigt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

38. [REDACTED]

Vi vill INTE ha mer trafik än det redan är här och protesterar härmed mot detta bygge.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

39. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

HÄLSA OCH SÄKERHET, RISK FÖR OLYCKOR, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Planhandlingarna behöver skickas till Statens geotekniska institut i granskningsskedet eftersom det finns ett behov av att bedöma geotekniska säkerhetsfrågor på den här platsen.

Råd enligt 2 kap. PBL

KULTURMILJÖ

Länsstyrelsen bedömer att den struktur som formas i relationen mellan gården/mangårdsbyggnaden respektive den tillkommande bebyggelsen samt att upprätta en tydlig siktlinje från mangårdsbyggnaden mot öster är de väsentligaste aspekterna att utveckla när det gäller anpassningen till kulturmiljön.

Övriga synpunkter

Planbestämmelserna avseende parkering och mark avsedd för komplementbyggnader bör ses över så att det tydligt framgår vad som är tillåtet att bygga.

Enligt den geotekniska utredningen korsar en luftledning för el området. Om det finns en ledning behöver det framgå av handlingarna samt en beskrivning av hur den ska hanteras.

BEHÖVSBEDÖMNING

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

Kommentar

En ny geoteknisk utredning har tagits fram (2020-07-03) och planhandlingarna kompletterats under kapitlet med rubriken förutsättningar. Vid granskning ska yttrande från Statens geotekniska institut inhämtas.

Planbestämmelser för mark avsedd för parkering och komplementbyggnader har setts över och förtydligats i sin formulering. Detaljplanen avser möjliggöra för en kombination av carport och öppna bilparkeringar som ska anpassas efter terrängen genom att terrängen passas eller anläggas i suterräng eller etage.

Luftledningarna som omnämns i den översiktliga geotekniska utredningen från 2008 har ersatts med jordkablar längs med Valhallavägen. Samtliga kablar ligger inom mark som föreslås planläggas för allmänt ändamål, GATA.

40. [REDACTED]

Skickar härmed en protest mot förslaget att öppna upp för utökad trafik på bl a Hisingsängen.

1. Ökad trafik i direkt anslutning till vår tomtgräns.
2. Det finns ingen trottoar som skapar distans mot vägen, lätt för barn att springa ut.
3. Många skolbarn korsar vägen på väg till bussen/skolan.
4. Redan för höga hastigheter på bilar och bussar.
5. Om ni tvingar igenom detta måste det till farthinder.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

41. [REDACTED]

Att öppna upp för allmän trafik på Valhallavägen (bussgatan) samt upp mot Sveavägen kommer innebära mer trafik framför skola, dagis & boende i området, detta är inte bra!

De planerade husen (särskilt de höga!) framför Hisingstorps gård passar inte in i den lantliga miljön och gården "försvinner" bakom de nya husen, detta är inte bra!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

42. [REDACTED]

På förekommen anledning, i rubricerat ärende och som boende i direkt anslutning till den berörda förändringen (Hisingsängen), vill vi att kommunen klargör och svarar skriftligt på följande frågor:

1. Hur ser kommunens klimatmål ut? Hur ser planen ut för att nå målet? Vilka insatser gör kommunen som organisation nu (nej- jag menar inte de ni planerar att göra utan de som pågår 2020-03-21 med full kraft) för att följa planen som ni har? Såklart har ni detta enkelt framför er så nu till nästa fråga.
2. När ovanstående är besvarat, hur svarar den föreslagna förändringen gällande biltrafik upp mot fråga 1 ovan?

Kommentar

Inom området för boende- och stadsutveckling jobbar Stadsbyggnadskontoret med 2 huvudmål beträffande den lokala infrastrukturen och trafiken:

- 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.
- Attraktiv kollektivtrafik:
Jönköpings kommun ska med utgångspunkt från Handlingsprogrammet för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun, tillsammans med Jönköpings Länsstrafik arbeta för en successiv utveckling av kollektivtrafiken inom kommunen.

Du kan läsa mer om kommunens miljömål på vår hemsida:

<http://hallbarometern.jonkoping.se/lokala-miljomal/>

Det konkreta arbetet med att möjliggöra för hållbart resande handlar inom området för detaljplanering om två saker:

- Uppmuntra till hållbart resande genom god tillgång och attraktiva gång- och cykelnät.
- Ge förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik

Kommunen har löpande dialog med Jönköpings länsstrafik för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i alla åtgärder i trafiknätet. Trafikkontoret har sett över gång- och cykelnätet och kan konstatera att det erhåller en bra framkomlighet och goda förutsättningar för hållbart resande.

Se även kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

43. [REDACTED]

Jag protesterar mot den tänkta byggnationen på Hisingstorp 1:1 och avsikten att öppna upp för allmän trafik på Valhallavägen (bussgatan) bort mot Hisingsängen och Sveavägen samt ut mot Björnebergsvägen.

Miljön för barnen i Hisingstorpsskolan och de förskolor som finns i området skulle försämrats betydligt. Då buss-och biltrafik i området skulle öka kraftigt. Även vi boende utefter dessa vägar kommer att beröras av den trafik som kommer att öka.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

44. [REDACTED]

Jag protesterar mot den tänkta byggnationen på Hisingstorp 1:1 och avsikten att öppna upp för allmän trafik på Valhallavägen (bussgatan) bort mot Hisingsängen och Sveavägen samt ut mot Björnebergsvägen.

Miljön för barnen i Hisingstorpsskolan och de förskolor som finns i området skulle försämrats betydligt. Då buss-och biltrafik i området skulle öka kraftigt. Även vi boende utefter dessa vägar kommer att beröras av den trafik som kommer att öka.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

45. [REDACTED]

Vi vill INTE ha en öppen väg vid Hisingsängen då det medför mera fara för våra barn i vårt fina område!!

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

46. [REDACTED]

Detaljplanen föreslår att binda ihop Hisingsängen, Sveavägen och Valhallavägen och skapa ett mer sammanhållet vägnät. Valhallavägen och väg Hisingsängen som idag är bussgata kommer öppnas upp för personbilstrafik i båda riktningarna.

Vi bor i ett av parhusen som ligger utmed den del av väg Hisingsängen som idag är enbart bussgata (den del av väg Hisingsängen som ansluter till Valhallavägen). För vår del skulle öppnandet av bussgatan för personbilstrafik innebära stora olägenheter i form av **kraftigt ökad bullernivå och kraftigt ökade avgaser**. Vi har vår uteplats mot bussgatan och öppnandet av bussgatan för personbilstrafik skulle därmed avsevärt begränsa **vår möjlighet att använda vår uteplats**. Både vår **utomhus- och inomhusmiljön kommer att försämras oacceptabelt mycket** till följd av ökat trafikbuller och ökad mängd avgaser.

Vid samrådsmötet den 3 mars 2020 i Hisingstorpsskolan framkom att den del av väg Hisingsängen som vi bor utmed var rödmarkerad av Jönköpings kommun, vilket innebär att den kommer att få störst trafikökning (tillsammans med Valhallavägen) om bussgatan öppnas för personbilstrafik. Kommunen räknade med en ökning på minst 500 bilar extra per dygn per sträcka. MEN förutom personbilstrafik från Sveavägen och bortre delen av väg Hisingsängen kommer dessutom mängder med bilister från Bankeryd, Habo och Mullsjö att köra den här vägen om bussgatan öppnas upp för personbilstrafik.

Den kraftiga trafikökningen utmed Hisingsängen och Valhallavägen skulle även innebära att framkomligheten för bussarna kommer att begränsas väsentligt vid högtrafik morgon och kväll. Det överensstämmer inte med kommunens uttalanden om att framkomligheten för kollektivtrafiken ska prioriteras. Om kommunen menar allvar med att man vill att kommunens invånare ska åka kollektivt så behöver personbilstrafiken begränsas för att restiden med buss ska vara så kort som möjligt. Köbildning motverkar hela anledningen till att åka kollektivt.

Den kraftiga trafikökningen utmed Hisingsängen och Valhallavägen innebär dessutom en osäkrare väg för alla barn som ska gå och cykla till och från Hisingstorpsskolan.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer eller buller bedöms inte överskridas i området. Se vidare kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

47. [REDACTED]

Jag motsätter mig storleken och antalet husen på en sådan liten tomt. Även den onödigt stora ökningen av biltrafik på vår närliggande väg våra barns skolväg. Sätt hellre upp stopp för vanlig biltrafik.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

48. [REDACTED]

Jag motsätter mig storleken och antalet husen på en sådan liten tomt. Även den onödigt stora ökningen av biltrafik på vår närliggande väg våra barns skolväg. Sätt hellre upp stopp för vanlig biltrafik.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

49 [REDACTED]

Finns inte möjlighet att trycka in mer hus i det här området. Finns inga parkeringsmöjligheter samt alldeles för mycket trafik redan. Att förtäta en stad på det här sättet utan en tanke på människor o natur är obegripligt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

50. [REDACTED]

Jag motsätter mig planerna på att öppna upp trafik Sveavägen förbi Hisingskullens förskola och även att öppna upp trafiken förbi Dalviks skolan (Valhallavägen). Tycker även att dom planerade husen inte alls smälter in i miljön framför Hisingstorps gård.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

51. [REDACTED]

Trafiken utanför Hisingstorpsskolan är i dag ett stort problem för BARNEN, utökning av trafik måste vara en omöjlighet. Idag finns det inte ETT övergångsställe för barn till skolan.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

52. [REDACTED]

Angående plan av byggnation nedanför Hisingstorps gård samt plan att öppna upp för allmän väg på Valhallavägen.

Hisingstorps gård är både K- och Q-märkt. Det jobb som de nuvarande ägarna lagt ner är enastående. Hur tänker ni när ni väljer att bygga framför denna unika gårdsmiljö? Då allmänheten som bor här inte längre kommer se gården. Det finns annan yta som inte har detta kulturhistoriska värde som man kan bygga på istället.

Valhallavägen går genom ett villaområde med skola. Många barn bor här, rör sig och leker nära vägen. Trafik situationen är redan riskfylld för våra barn. Hastigheterna följs varken av de stora huvudlinjebussarna eller bilarna. Ofta kör bussar och personbilar in på 30-sträckan i ca 60-70 km i timmen precis utanför skolan och det finns inte något som hindrar dem, varken varnande skyltar eller vägbulor. Hur prioriterar kommunen barnens säkerhet här?

Det finns inga övergångsställen vid skolan. Här finns passage. Jag har sett många gånger som bilar och bussar bara kör trots barn står och väntar på att få passera. Hur prioriterar kommunen barnens rättigheter här? Det är inte bara barn i skolåldern som rör sig här. Det är småsyskon och små barn som bor runt omkring vägen som lever och rör sig här.

Trafiken har ökat sen man byggde Hisingstorps förskola samt fler gäster kommer till Fjällstugan restaurang/café och kyrka. Om man skulle öppna upp vägarna skulle trafiksituationen bli ännu värre.

På det sättet som man nu har löst trafiken för hämtning och lämning av (ofta stressade) föräldrar i bil, så får vi i vår familj passera 3 ställen då vi måste korsa bilarnas körbanor på vägen till skolan, då vi promenerar till skolan. Vi bor ca 100 meter från skolan. På vinterhalvåret då det är mörkt vore tryggare för oss att ta bilen dessa 100 meter än att promenera.

Har ni i kommunen mål att prioritera cykel och gång? Om ni öppnar upp vägarna kommer det skapa en kultur där fler föräldrar väljer att ta bilen med barnen till och från skolan, istället för att promenera eller cykla med sina barn till och från skolan. Därför undrar jag om ni har några mål för att invånarna i Jönköpings kommun ska röra på sig och mål för miljön. Vilken vana gör oss friskast och vilken är bäst för miljön? Har ni funderat på att barns vanor i tidig ålder färgar dem senare i livet. Hur vill ni i kommunen främja motion bland invånare och minska risken för stillasittande barn?

Med 500 bilar mer per dag. Har kommunen mål för bullernivåer? I så fall hur följs de upp vid ökad biltrafik? Hur ser åtgärderna ut?

Hur arbetar kommunen för att möta miljömålen vad gäller utsläpp av partiklar från biltrafiken?

Men till det viktigaste, barnens säkerhet i deras närmiljö:

30 sträckan utanför skolan är i nuläget mycket dåligt markerad. Det behövs Blinkande 30-skyltar samt skyltar som visar bilens/bussens hastighet. Detta har tydligen gett bra resultat i Habo utanför skola där. Det skulle även behövas vägbulor som hindrar fortkörning. Eller rödljus? Stor skylt på att skola finns här! Samt införa övergångsställen. Detta behöver åtgärdas nu.

Kommentar

Gatornas utformning, belysning, hastighetsbegränsningar, bredder på körbanor, placering av passager eller gångbanor eller liknande är inte lämpligt att reglera i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den förväntade trafikökningen i området är godtagbar och kan hanteras. Ökningen bedöms inte medföra risker för trafiksäkerheten som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter investeringar i gatornas utformning. Vid genomförandeskedet av detaljplanen kommer nödvändiga åtgärder över.

Jönköpings kommun följer regeringens riktlinjer för utomhusbuller enligt förordningen om buller vid bostadsbyggnader (2017:359). Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer bedöms inte överskridas i området.

Läs vidare kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

53. Hisingsängens samfällighetsförening via [REDACTED]

Trafiksituationen skulle bli förödande för oss boende på Hisingsängen vid ett öppnande för genomfartstrafik i båda riktningar av Valhallavägen och Sveavägen mot Hisingsängen.

Gatan Hisingsängen där bland annat stomlinje 2 går ned till ändhållplats, saknar i dag gång och cykelbana och gatans bredd utanför våra fastigheter har uppmätts till 6,6 meter. Utanför Samfälligheten Skidspåret endast 5 meters bredd.

I dag använder också ett stort antal gående, joggere, rullskidåkare, cyklister och mopedister gatan tillsammans med övrig trafik.

En öppning för genomfart mot Vallhallavägen och Sveavägen skulle medföra en kraftig trafikökning av genomfartstrafik, både söder och norrifrån på Hisingsängen. För att slippa köerna på Kortebovägen, kommer ett stort antal fordon att komma

från Bankeryd, Habo och även Mullsjö att utnyttja denna möjlighet. En sådan möjlig utveckling **anser man även från NTF i Jönköping, som vi varit i kontakt med.** Man ska betänka att vi redan vid omläggningen av busslinje 2, över en natt, fick vi ca. 200 busspassager per dygn, som nu trafikerar gatan Hisingsängen.

Utfarter finns i dag på ett flertal ställen från villafastigheterna på Hisingsängen där skymd sikt föreligger. Högerregel gäller vid dessa utfarter men som tyvärr respekteras dåligt redan i dag. Detta kommer att medföra en ökad trafikfara med en intensivare trafik. Detta gäller speciellt i syd-nordlig riktning.

Miljö/Buller. Sedan linjeändringen för busslinje 2 genomfördes på Hisingsängen, har bussarnas hastighet blivit alldeles för hög nedför backen (norrut) mot ändstation, hastigheter har uppskattats till betydligt över de tillåtna 40 km/h, i de fall man inte släpper av passagerare vid hållplatser. Med tanke på Hisingsängens bredd och beskaffenhet, upplevs detta som mycket obehagligt även om den skyltade hastigheten 40 km/h hålls. Bussarna är både stora, breda och tunga och ger mycket buller ifrån sig i form av bl.a. **rullmotståndet.** Även biltrafiken idag, skapar en hög bullernivå. Bullernivån är så märkbar att fönsterrutor skallrar, glas i skåp inomhus flyttar sig. Att kunna vistas på sin balkong/uteplats eller trädgård som vetter mot Hisingsängen, är inte längre trivsamt och ett normalt samtal går inte att föra när bussar och annan trafik passerar, utan detta är oerhört störande. **Detta är redan idag ett miljöproblem.**

Enligt av kommunen genomförd trafikanalys, av Ramböll Sweden AB, skulle främst Sveavägen få en ökad trafik. En mycket märklig slutsats, om trafiken både på Valhallavägen och på Sveavägen går ihop med Hisingsängen. Hisingsängen kommer därför att få 100 % av genomfartstrafiken från båda håll. Här måste någon haft helt fel indata i denna beräkning. Man måste helt missat att ta hänsyn till trafiken från bl.a. Bankeryd – Habo och Mullsjö som idag trafikerar Kortebovägen. Denna trafik får en helt ny "smitväg" via Hisingsängen.

En utökad trafik på Hisingsängen kommer att medföra ett ökat utsläpp av avgaser och luftföroreningar. Detta måste rimma väldigt dåligt med kommunens klimatmål att minska trafiken och förbättra miljön.

Värdet på våra hus i området kommer enligt mäklarkontakter att påverkas negativt om ett utökat trafikflöde kommer till stånd.

Med tanke på tidigare planer på en förlängning av Djupadalsleden mot Hisingsängen, så vill vi uppmärksamma på att en sådan utveckling inte heller är acceptabel.

Slutsats:

En utökad trafik framför våra fastigheter i dag vore förödande och kan under inga omständigheter accepteras av oss.

Tänkt ny bebyggelse.

Den nya bebyggelsen kommer att bli den klart dominerande i området. Hisingstorps gård med sitt kulturhistoriska intresse, kommer att vara helt malplacerad på den här platsen.

I den utredning som Läns museet gjort, kan man läsa:

"Den totala landskapsbilden med omgivande ängar, hagar och ekar utgör en resurs som bör tas tillvara. Byggnaderna hör samman med den, ännu, lantliga miljön och dessa är sammantaget ett historiskt spår av det förr så vanliga landskapet utanför den direkta stadskärnan. Äldre träd och stora gräsytor bör bevaras för att berika det nya landskap som är under uppbyggnad och för att inte Hisingstorps gård ska stå historielös i en främmande omgivning."

Den tänkta bebyggelsen går helt emot detta, vilket måste vara fel.

Motser svar på ovanstående frågor/synpunkter.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer eller buller bedöms inte överskridas i området. Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

54. [REDACTED]

Vi motsätter oss att bussgatan öppnas upp som allmän bilväg. I dagsläget, då trafiken är begränsad, är det en säker och trygg sträcka för många skolbarn. En ökad trafikerad väg skulle också innebära mer ljud och försämrad luftkvalitet.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för luftkvalitéer eller buller bedöms inte överskridas i området. Se vidare kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

55. [REDACTED]

Inbjudan till samrådsmöte.

3 mars var det samrådsmöte för detaljplanen Hisingstorps 1:1 då kommunen har lagt förslag på en ny detaljplan till tomten nedanför Hisingstorggård där man ämnar bygga 6 trygghetshus samt gemensamhetsytor för personal. Inbjudan till mötet gick ut via plakat uppsatt kring berörd tomt samt på kommunens egen facebook sida. Vi som bor längre bort mot Dalvik eller Hisingängen fick knappt chans att delta på mötet om man inte sett dessa plakat eller varit inne på kommunens facebook sida. Eftersom ämnet på mötet i högsta grad påverkar oss boende bort på Valhallavägen och Dalvik, Hisingängen samt Björnebergsvägen så riktar jag här kritik mot sättet ni kallat till mötet. Flera personer som nu lämnat in protest fick informationen tack vara att jag delgav dem det, bla boende å Valhallavägen 23 och Sadelvägen 4. Dessa personer blir högst berörda av ändringen men gavs av er inte chans att del på samrådsmötet.

Trafik

Planen är upplagd med fokus på byggnation av tomten men detaljplanen omfattar även stora förändringar på väg och trafik då man kopplat till byggnationen då helt plötsligt ämnar att öppna upp gatan för genomgående personbilstrafik vilket kommer ge väsentligt mer trafikrörelser i området. Trafiken har redan ökat sedan

man byggde Hisingstorps förskola samt ökat trafik till Fjällstugan restaurang/café och kyrka men om man skulle öppna upp vägen skulle trafiksituationen bli betydligt värre. Detta benämns kort i en enda mening i förarbetet men konsekvenserna av en ökad trafik i området skulle i praktiken bli förödande för boende i området. Anser detta icke rimligt.

Om man öppnade upp för genomfartstrafik skulle trafiken öka markant och många människor skulle använda "bussgatan" som smitväg för att slippa den kraftigt trafikerade Kortebovägen. Bilar från Bankeryd, Habo och Mullsjö skulle även dem Vid kontakt med NTF Jönköping anser även dem att detta är en högst trolig utveckling.(denna kontakt har även Hisingssängens samfällighet tagit)

Man har planer för ca 54 parkeringsplatser på tomten, Det är planerat för 76 bostäder samt personalytor på tomten? Var är det tänkt att övriga bilar ska parkeras?

Säkerhet

Trafiksituationen kring och på valhallavägen/dunkehalla och skolorna Dalvik och Hisingstorp samt förskola Hisingstorp är redan idag ansträngd och ingen säker miljö för gångtrafikanter att vistas i speciellt under dagtid och morgon/eftermiddag vid lämning och hämtning. Hastigheterna följs varken av de stora huvudlinjebussarna eller bilarna. Ofta kör bussar och personbilar in på 30-sträckan i ca 60-70 km i timmen precis utanför skolan och det finns inga trafik hinder så som bulor eller liknande som hindrar dem. Förslag: Här önskar vi vägbulor, övergångsställen och hjälpmedel för en säker trafikmiljö. Vi har flera gånger varit i kontakt med kommunen och polis om säkerheten i trafiken för våra barn men skickas mellan myndigheterna och ingen vill ta sitt ansvar. Arendenummer finns.

Ingenstans i arbetet nämns säkerhetsaspekt eller barnen som vistas i området. Vi önskar därför att en kvalificerad riskanalys där barnens säkerhet kopplat till den ökade trafiken belyses.

Jag har utöver detta flera frågor som jag önskar svar på till granskandet:

Hur ska en säker miljö upprätthållas utanför Hisingstorpsskolan och de olika förskolorna i området (Hisingsskullen, Hisingstorpsförskolan samt Dalviksskolan) för våra barn?(svar från riskanalysen inkluderas här).

Hur ska trafiken på valhalla/dunkehalla/hisingssängen/sveavägen fungera? Hur långa köer kommer det vara för att komma ut med bilarna från sin egen uppfart på morgon och eftermiddag? Och inte för att tala på trafiksituationen vid korsningen valhalla/dunkehalla/dalvik? Här är det redan idag köer på morgon och eftermiddag.

Kommer detta innebära ännu mer bussar på Valhallavägen och hur kommer då inom- och utomhusmiljön i våra hem att påverkas av detta ökade trafikbuller? Det finns inte med i den bullerutredning som publicerats på hemsidan.

I denna bullerutredning så anger man även att bullernivån överstigs vid uteplatserna mot valhallavägen och man föreslår därför att de ska flyttas. Men då måste detta även gälla oss som redan idag har uteplatser, betydligt närmare än de vid de planerade husen på Hisingstorp 1:1, också kommer att få förhöjda bullernivåer på våra uteplatser? Den redan i dag existerande trafiken ger ifrån sig mycket buller och skapar en hög bullernivå. Bullernivån är så märkbar att fönsterrutor skallrar, glas i skåp inomhus flyttar sig. Detta gäller både på Hisingssängen samt Valhallavägen.

Offentliga handlingar

Jag har även varit i kontakt med Solveig Lönnervall på stadsbyggnadskontoret och efterfrågat den trafiksimulering samt tillvägagångssätt på denna beställning kommunen gjort kopplat till detaljplanarbetet Jag fick till då svar via mail att ställa dessa frågor i mitt yttrande. Nedan följer dessa frågor:

Hur såg beställningen ut av trafiksimuleringen? Önskar en skriftlig redogörelse.

Jag önskar att ta del av den korrespondens som skett runt ämnet mellan kommunen och företaget. (mail och mötesprotokoll)

Såklart önskar jag ju även att få ta del av den utredningen som gjorts då kommunen räknar med minst en ökning av ca 500 bilar extra per dygn per sträcka (uppgift enligt Carlos på trafikavdelningen på samrådsmötet) men eftersom ni per den 24/3 varken tillhandahållit eller publicerat några handlingar på hemsidan eller via mail kring trafikberäkningar/simulering trots att jag bett om det (mail till Solveig Lönnervall och Carlos 2 ggr samt samtal till förvaltningen 1 ggn) så anser jag inte att ni tillhandahåller de publika handlingarna som är väsentliga för ställningstagande av planen.

Kulturhistorisk värde

Hisingstorpsgård som ligger idag vackert beläget i en mjuk slutning. Ängen och öppenheten framför huset bidrar till den totala bilden av gården.

I den utredning som Läns museet gjort, kan man läsa:

”Den totala landskapsbilden med omgivande ängar, hagar och ekar utgör en resurs som bör tas tillvara. Byggnaderna hör samman med den, ännu, lantliga miljön och dessa är sammantaget ett historiskt spår av det förr så vanliga landskapet utanför den direkta stadskärnan. Äldre träd och stora gräsytor bör bevaras för att berika det nya landskap som är under uppbyggnad och för att inte Hisingstorpsgård ska stå historielös i en främmande omgivning.”

Gården som klassats med Q-märkning (klassning som ges objekt vilka är i största behov av att skyddas och sparas för kommande generationer) är av högsta intresse att bevara. Hisingstorpsgård ligger, enligt detaljplanen, i den sammanhållna gårdsstrukturen, som ger en bild av det lantliga Sverige för hundra år sedan. Denna typ av bebyggelse är helt unik i Jönköping och något vi ska vara stolta över, inte gömma bakom 6 höghus Kommunen har ställt krav på att bebyggelsen ska smälta bra in i området. Det anser inte vi att Asplunds förslag gör.

Miljö

Vill även ta del av det arbete ni gjort kopplat till detaljplanen kopplat till kommunens miljömål. Jag tänker då främst på punkten hållbart trafiksystem. Jag skickar med en länk : <http://hallbarometern.jonkoping.se/lokala-miljomal/infrastruktur-for-trafik/> Här redogör ni för att man ska prioritera cykel och gång men ämnar samtidigt att öppna upp för en betydligt ökad trafik? Så hur arbetar kommunen för att möta miljömålen vad gäller utsläpp av partiklar från biltrafiken?

Vi är högst medvetna om att kommunen behöver expandera och växa för framtiden. Men det finns betydligt bättre lämpade platser för expansion och trafikökning än precis bredvid skola, dagis samt i en kulturhistoriskt viktig miljö med klassning Q.

Kommentar

Kritiken kring samrådsmötets inbjudan har noterats.

Granskningshandlingarna har under avsnittet för konsekvenser förtydligats och kompletterats vad gäller trafikfrågor. Trafikutredningen utfärdad av Ramböll finns att läsa på kommunens hemsida.

Trafiksimuleringen som beställdes av Ramböll presenterar basdata, simulering och konsekvenser i text. Beställningen gjordes specifikt utefter 2 scenarios; 1) att koppla samman Valhallavägen- Hisingsgängen och 2) att koppla samman Valhallavägen- Hisingsgängen- Sveavägen. Rapporten publicerades 2020-03-25 på kommunens hemsida. De mailkonversationer som finns har skickats till er mail.

Jönköpings ska möjliggöra för ett hållbart, säkert och jämställt transportsystem. Med det menas inte att biltrafiken inte ska beaktas. Hållbart resande är i första hand resandet med hållbara färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.

Kommunen har löpande dialog med Jönköpings länstrafik för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i alla åtgärder i trafiknätet. Trafikkontoret har sett över gång- och cykelnätet och kan konstatera att det erhåller en bra framkomlighet och goda förutsättningar för hållbart resande. Hisingsstorpskolan bedöms ha flera möjligheter till gång- och cykelförbindelser som möjliggör för framkomlighet till och från skolan i flera olika riktningar. Passager kommer ses över i området för att höja standarden och säkerheten där det behövas.

Se vidare kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

56. [REDACTED]

Önskemål om att omgivande naturområden ska läggas ut som skyddsvärda.

Planområdet omges av naturmark med i huvudsak ekskog (eklundar) med inslag av andra lövträd och enstaka barrträd. Detta gäller såväl öster och väster om planområdet som norr om aktuell bussgata (Hisingsängen) och fram till Hisingskullens förskola.

Dessa naturområden är idag levnadsmiljö för en relativt rik fauna. Här finns bl.a. rådjur, ekorre, fladdermus, skogsmus, skogshare, igelkott och räva. Bl.a. kattuggla, hackspett, nötväcka och ormvråk har setts häcka i området och sommartid kan man – utöver de vanligaste fåglarna – höra och se exempelvis taltrast, svarthätta, gärdsmyg, härmsångare, trädgårdssångare, grönsångare, steglits, flugsnappare med många flera. Icke att förglömma är våra för den biologiska mångfalden så viktiga insekter och fjärilar som också har sina hem här.

De flesta moderna trädgårdar i Hisingstorpssområdet, med sina förlängda vardagsrum, automowade gräs"öknar" och hårt ansade prydnadsväxter, erbjuder inte mycket till livsrum för våra vilda grannar.

Den naturmiljö som fortfarande finns kvar är alltså av synnerligen stor betydelse – dvs. livsavgörande – för de varelser som kämpar för sin tillvaro i det alltmer exploaterade området och bidrar till områdets biologiska mångfald.

Därtill kommer de stora trädens betydelse när det gäller att minska de negativa följderna av klimatförändringarna. De stora träderna fungerar både som vattenreservoarer vid extrema regnväder och som skydd från sol och torka under långa värmeperioder.

Det är således av stor vikt att de naturområden som finns kvar får ett bevarandeskydd inför pågående och framtida planåtgärder. De bör därför enligt min mening läggas ut som skyddsvärd natur i samband med genomförandet av den nya detaljplanen.

Kommentar

I granskningsförslaget har kommunen utökat planområdet. Ängsmark till väster om Hisingstorpss gård samt ekmiljön kring svinhuset planläggs som naturmark. Det innebär att kommunen genom förslag till ny detaljplan för del av Hisingstorp 1:1 förtydligar riktlinjerna för området och att de stora ekarna och deras omkringsliggande miljöer har skydd i detaljplanen. Synpunkterna anses därmed tillgodosedda i detaljplanen.

57. Styrelsen för Rosenkvartsgatans samfällighetsförening

Inledningsvis vill vi förtydliga att vi inte är emot en byggnation på aktuell plats. Vi förstår att det är en lämplig plats för nybyggnation för ytterligare bostäder med god närhet till befintlig kollektivtrafik. Dock anser vi i angränsande samfällighetsförening att det finns vissa förbättringar i planförslaget som bör göras.

Byggnation

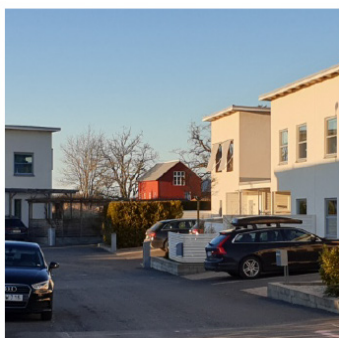
Vi anser att detta förslag inte har tagit tillräcklig hänsyn till den kulturhistoriska miljön som finns kring Hisingstorpss gård. Både när det gäller volym och gestaltning. Det är framförallt punkthusen som inte passar in på platsen. Byt ut den till två ytterligare byggnader av den andra sortens byggnad som finns med i förslaget. Det blir färre lägenheter men en bättre anpassning till gården och även en trevligare gårdsmiljö för de framtida boende. Planhandlingarna bör kompletteras med en sektion så att föreslagna volymer i förhållande till gården blir lättare att förstå.

Även om det är positivt att en siktaxel upp mot gårdens huvudbyggnad mellan de nya byggnaderna har bevarats så blir Hisingstorpss gård för inbyggd och det blir svårt att förstå gårdens historiska betydelse för området.

Svinhuset

Svinhuset som är kvar i kommunens ägo måste renoveras upp och gärna få en ny användning. Vill inte kommunen göra det bör den ingå i markanvisningen för trygghetsboendet eller säljas till någon annan intressent. Så som det är i dagsläget är det en säkerhetsrisk för barnen i närområdet då byggnaden är helt fallfärdig.

Foton som tillhör yttrandet. Visar siktlinjer från Rosenkvartsgatan mot Hisingstorp gård som önskas bevaras för att säkerställa den kulturhistoriska förståelsen i området.



Foton som tillhör yttrandet. Visar siktlinje från Ametistgatan mot Hisingstorps gård och angränsande ängsmark väster om gården



Oavsett så bör den ingå i denna detaljplan och åtgärder behöver göras NU! För att säkerställa de gröna stråk som finns i området och de skyddsvärda ekarna bör området kring svinhuset planläggas som Natur.

Trafik

Det är svårt att förstå konsekvenserna av planförslaget när det gäller ökad trafik eftersom det inte har redovisats tillräckligt i planbeskrivningen. En analys av tillkommande trafikmängder måste göras och det bör redovisas som tre olika scenarier. Dels vilka trafikmängder bostadsbyggnationen skapar, dels vad öppningen av bussgatan på Valhallavägen innebär och dels vad öppningen av Sveavägen innebär. Det finns dock en stor oro för en försämrad trafikmiljö utanför både Hisingstorpsskolan och Hisingkullens förskola och att detta måste beaktas i det fortsatta arbetet. Vi förstår att det måste tillåtas biltrafik till de planerade bostäderna men vi vill inte att det blir ytterligare trafik vid vår skola och förskola. Redan idag är det ett problem med många parkerade bilar på Sveavägen utanför bostadshusen och att hastighetsbegränsningarna inte hålls. Det påverkar trafiksäkerheten och det är många barn/ungdomar som rör sig i området. Inför ett parkeringsförbud längs med Sveavägen omgående och skapa gärna ytterligare hastighetsdämpande åtgärder eftersom de som finns idag inte är tillräckliga.

Västra sidan om Hisingstorps gård

Eftersom Hisingstorps gård nu blir så inbyggd från den östra sidan bör definitivt området väster om gården bevaras fritt. Idag finns det fina siktlinjer både från Ametistgatan och Rosenkvartsgatan som påminner om områdets historia och skapar fina kontraster mellan det nya och det gamla. För att uppfylla detta bör denna detaljplan utökas så att den även omfattar denna yta och planlägga den som Natur eller Park. På det sättet kan även ett längre grönt stråk i nordsydlig riktning säkerställas i området och även sammanbinda ett naturligt gångstråk efter den fina skogspromenaden bland ekarna i söder. Hisingstorps gård borde få möjligheten att utöka sin tomt litegrann västerut fram till den befintliga häcken och trädraden så att det blir tydligare för oss som promenerar i området vad som är privat och allmän mark.

Våra privata tomter i vår samfällighet är mycket små. Det bor många barnfamiljer längs gatan med många barn med mycket spring i benen. Deras lekbehov kan tyvärr inte helt och hållet tillgodoses inne på våra små tomter. Ur barnperspektivet vore det ypperligt om delar av ytan väster om gården kan omvandlas till en gräsplan för spontanidrott med god närhet för oss i närheten när barnen fortfarande är rättså små och inte ska springa ensamma för långt bort från hemmet.

Vår samfällighet har en mindre markyta i angränsning till detta område där vi har ambitionen att skapa gemensamma kvaliteter men vi har inte vågat investera här förrän vi vet vad som kommer på angränsande yta. Blir det planlagt som Natur eller Park och med möjlighet till spontanidrott känner vi att vi äntligen kan göra det.



Kommentar

Byggnation

I det nya reviderade handlingar om förslag till ny detaljplan för del av Hisingstorp 1:1 har kommunen arbetat för att säkerställa upplevelsen av kulturmiljön från flera väderstreck genom att bevara siktlinjer, strövområden och öppen ängsmark runtomkring.

Granskningshandlingarna har förtydligats med en sektionsbild i syfte att förtydliga hur Asplunds gestaltningsförslag och volym förhåller sig till höjderna i området.

Läs även vidare under kommuns samlade kommentar avseende gestaltning i inledande avsnitt i dokumentet (s.3).

Svinhuset

Kommunens ursprungliga ambition inför markanvisningen av platsen 2016 var att svinhuset skulle renoveras och utformas som en samlingslokal för trygghetsboendet. Inget bidrag visade intresse för att ta sin ansvinstian. I dialog med fastighetsägare till Hisingstorps gård har nu kommunen beslutat att möjliggöra för en försäljning av svinstian. Det innebär att svinhuset tas med i planförslaget och planläggs för bostadsändamål/ mindre centrumverksamhet (möteslokal, litet kontor, handel eller café) i syfte att den ska rustas upp och fortsätta bidra till Hisingstorps identitet.

Trafik

Granskningshandlingarna har under förutsättningar och konsekvenser förtydligats och kompletterats vad gäller de föreslagna trafikåtgärderna. En kompletterande trafikutredning utfärdad av Ramböll finns att läsa på kommunens hemsida.

Läs även kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

Västra sidan om Hisingstorps gård

Ängsmark väster om Hisingstorps gård föreslås i granskningshandlingarna att planläggas för ändamålet naturmark. Det innebär ett förtydligande av kommunens intentioner för området, att förtäta med bostäder för äldre men också bevara och värna om Hisingstorps gröna och sociala värden.

Ortofoto. Visar trädrad av skyddsvärda träd. Streckad vit linje visar en viktig anslutning till marken för maskiner



Området som ni föreslår ska säljas till gårdsägarna har studerats. Kommunen gör bedömningen att det är bäst att bibehålla marken i kommunal ägo. Detta för att området omfattas av stora vackra träd som är av intresse för allmänheten att de bevaras och sköts om. Eftersom trädkronorna är stora krävs även ett stort utrymme för skötsel och beskärning. Marken utgör vidare en naturlig entré mellan kommunens mark i väster och öster och därav viktig för kommunen att kunna nyttja vid skötsel vid skötsel i tillfällen då maskiner kan behövas. Gårdsägarna har även ett befintligt servitut vilket innebär att de har rätt att beträda och nyttja marken även om de inte indirekt äger den.

58. [REDACTED]

Jag är boende på Hisingsängen och motsätter mig planerna på att öppna upp för genomfartstrafik förbi Hisingsängen/Sveavägen och Hisingstorp.

Gällande att öppna upp för genomfartstrafik förbi Hisingsängen så känns det fullständigt vansinnigt med allt vad det för med sig. Busstrafiken är redan idag störande som den är, men boendetrafiken är ändå acceptabel då trafikanter oftast visar större hänsyn i det området man bor i. Att öppna upp för genomfartstrafik förbi grundskola och förskola och ett barntätt område känns väldigt märkligt. Husen från 70-talet på Hisingsängen är ej ljudisolerade för att stänga ute det buller som kommer från ökad trafik. Utfarterna från Hisingsängen saknar i många fall helt trottoar och man hamnar nästan mitt i vägbanan direkt när man kör ut, eller om ett barn skulle råka springa ut/cykla ut. Bussarna håller redan idag i många fall en allt för hög hastighet efter att de passerat Hisingsängens förskola och kör vidare ned mot ändhållplatsen.

Genomfartstrafiken kommer knappast att minska i takt med att Bankeryd och Habo växer. Redan idag är det höga hastigheter genom Bymarken där bilar försöker leta sig fram till en lämplig utfart på Kortebovägen och Dunkehallavägen i rusningstrafiken. Det är oftast den genomgående trafiken som kommer att visa minst hänsyn då de kör genom området och oftast är stressade.

Varför skall det öppnas för genomfart och inte bara för boende i området (även nybyggnationen), det går att skylta vägen för förbjuda genomfart men tillåta trafik för boende?

Ska det öppnas upp för att avlasta trafik får man kanske satsa på en ny väg utanför Hisingstorpsområdet där man kan anpassa eventuellt kommande bostäder till genomfartstrafik, att öppna upp för genomfart förbi skolor och genom ett befintligt barntätt bostadsområde känns som sagt väldigt omodernt.

Farhågan är att boendemiljön kraftigt kommer att försämrats då vägen förbi Hisingängen kommer bli en genomfartsled och där sannolikt även hastigheterna kommer att öka.

Att dessutom bygga igen den lilla öppna ytan som finns kvar vid Hisingstorps gård känns också det som ett mindre bra alternativ, även om jag förstår att det kommer krävas fler bostäder för den åldrande befolkningen i området.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

59. [REDACTED]

De förslagna punkthusen är inte anpassade till platsens förutsättningar och det kulturhistoriska sammanhang som råder vid Hisingstorps gård. Precis som nämns i planbeskrivningen under avsnittet "Kulturhistoria" så är området runt gården idag exploaterat och Hisingstorps gård den enda kvarvarande påminnelsen om det historiska landskap som en gång fanns på platsen och i området. Punkthusens utformning slår sönder den unika miljö som råder på platsen, med en annan gestaltning skulle platsens unika förutsättningar kunnat lyftas fram.

Trafiklösningen som föreslås är för långtgående och kommer att skapa en allt för stor ökning av trafikmängden på Valhallavägen. Redan idag har vi en allt för hög belastning vid Hisingstorpsskolan samt in- och utfarten till den Hisingstorps nya förskola och Fjällstugan. Att möjliggöra genomfart från Björnebergsvägen till Dunkehallavägen via Hisingängen/Valhallavägen kommer att öka trafikmängden vid dessa infarter allt för mycket. Det gäller även trafikmängden för oss som är boende längs med Valhallavägen. Den ökade trafikmängden som beräknas tar inte hänsyn till de inpendlande från Bankeryd, Habo och Mullsjö med mera som kommer att se detta som en lösning istället för att hamna på den så hårt belastade Kortebovägen samt de så hårt belastade riksvägarna 26/147/40. Mitt förslag är därför att man möjliggör trafik till och från de nya föreslagna bostäderna genom att öppna upp Valhallavägen från Hisingstorpsskolan till Sveavägen och öppnar upp Sveavägen för trafik mot sydväst. Man öppnar inte upp Valhallavägen mot Hisingängen utan där har man istället någon form av lösning som enbart

släpper igenom kollektivtrafiken. Detta gör det möjligt att effektivt besöka fastigheterna från såväl Sveavägen och Valhallavägen, men skapar inte mer trafik i bostadsområdet än den som ska till och från de föreslagna bostäderna.

Jag vill poängtera att det på sidan 33 i planbeskrivningen som rör gång och cykel samt kollektivtrafik finns en del felaktigheter som kan ha påverkan på de slutsatser som sedan dragits. Först och främst så stänger Hisingsängens förskola till sommaren, så den behöver inte markeras som målpunkt i översta bilden på sidan, med den trafik som det skulle kunna vara behov av. Utöver detta så har det så länge jag bott i området (sedan 2011) aldrig funnits någon busshållplats som heter "Hisingsängens förskola" som det beskrivs i den undre bilden. Jag ser inte heller något behov av en sådan hållplats. Det finns redan idag goda möjligheter att gå och cykla i området och jag välkomnar att man utvecklar de möjligheterna såsom föreslås i planbeskrivningen.

Det behövs ytterligare hastighetsdämpande åtgärder längs med Valhallavägen för att minska hastigheterna söder om Hisingsstorpsskolan, det behövs också hastighetsdämpande åtgärder för kollektivtrafiken på Hisingsängen, speciellt när de kör norrut (nerför backen) för att minska buller för de boende längs med vägen.

Kommentar

Hisingsängens förskola som avyttrats har tagits bort i planhandlingarna. De felaktigheter som påpekats i planbeskrivningen har korrigerats.

Se vidare under kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

60. [REDACTED]

I vårt hushåll är vi två vuxna och två barn (6 och 3 år gamla). Vår åsikt är att Hisingstorpsgård som är Q-märkt inte bör ha så pass många och höga fastigheter framför sig, OM detta ändå blir av är vår största invändning mot öppnande av Valhallavägen/Sveavägen!

Valhallavägen som redan nu är hårt trafikerad vid skolan kommer en öppning bli katastrofal gällande trafiksäkerheten för barnen! När våra barn blir stora nog att gå själva till skolan vill vi såklart att det ska ske på tryggast möjliga sätt!

Vidare kommer ett öppnande av trafiken för alla trafikanter Valhallavägen/Sveavägen medföra en trafik förbi Hisingsängen som också är helt ohållbar då den inte är gjord för det i något avseende! Det räcker med bussarna som redan nu dundrar förbi så hela huset gungar!

Förslagsvis bör endast behörig trafik få åka till det eventuella trygghetsboendet. För att förhindra bilpassage efter trygghetsboendet vore en busspärre likt den vid Ljungarum sättas upp.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5).

61. [REDACTED]

Jag vill först ifrågasätta bevekelsegrunden för att öppna trafiken mot Hisingsängen. De nya bostäderna invid Hisingstorps gård ska enligt uppgift vara trygghetsboenden. Bilkoefficienten (alltså brukandet och innehavet av bil) i ett trygghetsboende måste vara extremt lågt och kan ju inte motivera att det tillåts en stark ökning av körningar på Hisingsängen med framförallt bilar från och till Bankeryd, Habo och Mulsjö morgnar och kvällar. Mest oroande för öppningen av genomfartstrafik är Hisingstorpsskolans läge. Barn färdas på olika sätt dagligen till och från skolan och är sårbara. Skolvägar måste vara säkra för våra små.

För ett antal år sedan diskuterades den s.k. Djupadalsleden, som skulle förbinda Björnebergsvägen bort mot Klämmestorp och alltså dras 300-400 m väster om Hisingsängen i dalgången. Detta alternativ hade varit att föredra om nu bilar från Bankeryd, Habo och Mulsjö ska avlasta Kortebovägen. Men byggandet av södra Hisingstorpssområdet torde väl nu göra denna lösning omöjlig.

Kommentar

Kommunen har i dagsläget inget politiskt beslut att genomföra den så kallade Djupadalsleden.

Se vidare kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

62. [REDACTED]

Jag emotsätter mig detaljplanen. Säkerheten för exempelvis barn till och från skolan behöver säkerställas, dessutom kommer husen förändra miljön.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik och gestaltning i inledande avsnitt i dokumentet.

63. [REDACTED]

Skriver med anledning av nya bilvägar samt byggnation av ett trygghetsboende som kommunen planerar att uppföra.

Vi kan inte förstå hur kommunen resonerar när man vill öppna upp Hisingsängen för biltrafik samt göra en helt ny väg där man förlänger Sveavägen ner mot Hisingsängen. Båda dessa vägar innefattar att ännu mer bilar kommer passera skolor och förskolor. Vill man verkligen ha mer bilar i anslutning till skolor och förskolor? Om det är något man vill minska så är det just trafik i anslutning till skolor och förskolor.

Örebro kommun skrev redan 2016/10/11 Rekommendationer för trafik vid skolor och förskolor:

"Barn anses inte vara trafikmogna förrän vid 12 års åldern, men kan variera beroende på hur mogen barnet är i trafikmiljö. Trafikmognad beror främst av barns fysiska begränsningar vilket skiljer sig från en vuxens förmågor.

Barn är ofta korta och har ett snävare synfält än vuxna. De har dessutom svårt att göra hastighets- och avståndsbedömningar, liksom att lokalisera ljud. Barns egenskaper ställer särskilda krav på säkra närmiljöer, speciellt gång och- cykelvägar till, från och vid skolan, eller fritidsaktiviteter. I en säker närmiljö vågar fler föräldrar släppa iväg sina barn på egen hand vilket är positivt för barns rörelsefrihet och egenmakt.”

Mängden biltrafik i skolans närmiljö, framförallt utanför skola, har en stor påverkan på barns trafiksäkerhet. En utgångspunkt bör därför vara att minimera antalet bilar utanför skolan.

Vi som föräldrar blir ju tvungna att skjutsa våra barn med bil till skolan då vi inte vågar släppa dem på egen hand. Detta i sig kommer bidra till ännu mer trafik utanför skolor och förskolor vilket inte hade varit fallet om Hisingsängen och Sveavägen inte öppnats upp för biltrafik.

Sverige leder också ligan vad gäller störst andel el- och hybridbilar i EU och andelen ökar stadigt. Detta i sig leder till att fler och fler bilar kommer ut i samhället utan motorljud vilket gör det svårt för omgivningen att uppmärksamma bilen. Studier som gjorts visar att det är 40 % högre risk för fotgängare att bli påkörda av en elbil än en konventionell bil med förbränningsmotor.

Om vi kollar på det Örebro kommunen skrev i ovan text, så var det just att barn har svårt att lokalisera ljud, vilket innebär att om denna studie hade gjorts på barn så hade det förmodligen varit betydligt högre risk än 40 % att bli påkörd av en elbil.

Vi förstår att fler bostäder behöver byggas i takt med att kommunen växer, men vi anser att bygga trygghetsboende uppe på den delen av Hisingstorp är helt fel placering med tanke på de negativa aspekter som detta leder till med barns trygghet och säkerhet.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5).

64. [REDACTED]

Konsekvenser för oss boende utmed Hisingsängen vid ett öppnande för genomfartstrafik i båda riktningar vid ett öppnande av Valhallavägen och Sveavägen mot Hisingsängen.

Hisingsängens ”bussgata” har i dag ingen gång eller cykelbana och gatans bredd utanför berörda fastigheter har uppmätts till 6,6 meter. I dag trafikerar också Hisingsängen, förutom av bilar och bussar, även av ett stort antal gående, joggare, rullskidåkare, cyklister och mopedister. En öppning för genomfart mot Valhallavägen och Sveavägen skulle medföra en kraftig trafikökning av genomfartstrafik, både söder och norrifrån på Hisingsängen. För att slippa köerna på Kortebovägen, kommer mycket trafik från Bankeryd, Habo och även Mullsjö att utnyttja denna möjlighet. Man ska betänka att vi redan vid omläggningen av busslinje 2, över en natt, fick nästan 200 busspassager per dygn, som trafikerar Hisingsängen. Utfarter

finns i dag på flera ställen från villafastigheterna på Hisingsängen, där skymd sikt föreligger. Detta kommer att medföra en ökad trafikfara med en intensivare trafik.

En ytterligare trafikökning här vore helt förödande för vår boendemiljö. Redan idag är det problem att föra en normal samtalskonversation när man sitter på balkongen. Detta blev en konsekvens av omläggningen av busslinje 2. Dessutom kraftigt ökat buller och avgaser. Vi på Hisingsängen vill också ha en bra miljö vilket helt kommer att spolieras med nämnda förslag. Kort sagt, Hisingsängen är vare sig byggd eller lämpad för ytterligare trafik och definitivt inte genomfartstrafik.

Enligt av kommunen genomförd trafikanalys skulle Sveavägen främst få en ökad trafik. En mycket märklig slutsats, när trafiken både på Valhallavägen och på Sveavägen går ihop med Hisingsängen. Hisingsängen kommer därför att få 100 % av genomfartstrafiken från båda håll. Inte bara Hisingsängen kommer att drabbas, utan även boende utmed Valhallavägen, Sveavägen och Dunkehällavägen. Dessutom har vi Hisingstorpsskolan som kommer att få en betydande trafikökning utanför sina lokaler. Hur rimmar detta med trafiksäkerheten för skol- och förskolebarn? Dessutom finns på Valhallavägen ett antal avsmalningar där bussarna vid stopp, helt blockerar övrig trafik.

Busslinje 2 har utmed Hisingsängen ökat med 112 passager efter att linjeändringen genomfördes. Bussarnas hastighet är alldeles för hög nedför backen (norrut) mot ändstation, där hastigheter har uppskattats till betydligt över de tillåtna 40 km/h, i de fall man inte släpper av passagerare vid hållplatser. Med tanke på Hisingsängens bredd och beskaffenhet, upplevs detta som mycket obehagligt även om den skyltade hastigheten 40 km/h hålls. Bussarna är både stora, breda och tunga och ger mycket buller ifrån sig i form av bl.a. rullmotståndet.

Bullernivån är så märkbar att fönsterrutor skallrar, glas i skåp inomhus flyttar sig och ett normalt samtal går inte att föra när bussar och annan trafik passerar. Att kunna vistas på sin balkong/uteplats eller trädgård som vetter mot Hisingsängen, är inte längre trivsamt utan oerhört störande. Miljön har redan fått stå tillbaka här.

Slutsats:

En utökad trafik framför våra fastigheter i dag vore förödande och kan under inga omständigheter accepteras av oss.

Nollalternativet

Därför blir nollalternativet det enda rimliga, vilket innebär att utpekat område inte planläggs. Det betyder att Hisingstorps gård fortsätter att omges av delar av sin kulturhistoriska naturmiljö med inslag av öppen ängsmark. Nollalternativet innebär att spridningssambandet i del av Hisingstorpsstråket, mellan angränsande ekhage och Hisingstorps lövskog på andra sida Valhallavägen, förblir orört. Nollalternativet innebär också att genomfartstrafik inte heller kommer till stånd, utan trafiken på Hisingsängen, Valhallavägen och Sveavägen förblir som den är idag.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik (s.5).

65. [REDACTED]

Vill härmed lämna några synpunkter med anledning av det planerade bygget av 55 plus-hus på Hisingstorps gård. Om man bortser från ev. tveksamheter kring själva byggnationen kvarstår i desto högre grad problem kring tänkta förändringar av trafikflödet i området.

Med tanke på debatten som förts i samhället under senare år om behovet av att radikalt minska biltrafiken, inte minst i stadsmiljö, går kommunens förslag på tvärs emot detta mål.

Man har en idé om att öka tillgängligheten i området, men genom att öppna upp för genomfartstrafik på alla håll och kanter sker detta helt på bilismens villkor.

All forskning, och även sunt förnuft, säger att ju lättare det blir att ta sig fram med bil, desto mer ökar också trafiken. Alltså tvärtemot uppställda miljö- och klimatmål.

Väljer man att bygga på Hisingstorp, är det mest logiska att trafik till och från dessa fastigheter endast tillåts ske via Valhallavägen samt den mindre del av bussgatan som behöver tas i anspråk för infart till det nya boendet.

Detta vore det absolut bästa alternativet, inte minst för de boende på Valhallavägen, som ju därmed slipper en kraftigt ökad genomfartstrafik till och från Hisingsängen och Sveavägen.

Vi ser nu fram emot att kommunen inte väljer den enkla vägen att bara släppa på trafiken i alla riktningar utan istället tar den hänsyn man numera kan förvänta sig vad gäller miljö/klimat, samhällets önskemål om ökad kollektivtrafik samt säker framkomlighet för cyklister och fotgängare - och inte minst - för barn på väg till och från skola/förskola.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik (s.5).

66. [REDACTED]

Vi är oroliga för den nya trafiksituationen som uppstår om Hisingsängen öppnas upp för trafik mot Sveavägen och Valhallavägen. Framförallt tänker vi på barnens säkerhet, redan idag är det rörigt och mycket trafik runt Hisingstorpsskolan vid skolstart. Ett stort problem redan idag är övergången vid vägen till Fjällstugan från Valhallavägen. Många bilar ökar farten för att undvika möte med buss, vid öppnande för annan trafik ökar antalet möten. Samtidigt tillkommer bilar som svänger in mot Fjällstugan även från andra riktningen.

Vi är också oroliga för andra bekymmer om vägarna öppnas upp, ökat buller och svårigheter att ta sig ut från vår samfällighet till Hisingsängen/Valhallavägen/Sveavägen i rusningstrafik.

Angående den planerade byggnationen tycker vi att det är en onödigt hög grad av exploatering i närhet till Hisingstorps gård. Sett från Valhallavägen kommer gården att försvinna bakom dom nya husen.

Kommentar

Regeringens riktlinjer för buller bedöms inte överskridas i området. Se vidare kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5).

67. [REDACTED]

Vi är boende på fastighet [REDACTED] som ligger på översidan om Hisingstorps gård.

Vi har förståelse för att kommunen har ett bostadsförsörjningsansvar som innebär att man måste se över byggbara ytor. Vår åsikt är dock att kommunen i sitt förslag missar viktiga kulturhistoriska aspekter, försöker pressa in alltför många bostäder på en liten yta och inte tar hänsyn till viktiga faktorer. Detta medför konsekvenser på flera sätt:

Oersättliga kulturhistoriska värder går förlorade

Hisingstorps gård representerar en kulturhistorisk miljö vars värden är av vikt att bevara. Vi anser att exploateringen enligt förslaget är alltför kraftig och innebär för stora negativa konsekvenser för Hisingstorps gård. Att både planera in fyra mindre flerbostadshus och två större punkthus på den aktuella ytan förstör hela kulturmiljön. Fullföljer man den aktuella planen kommer det aldrig gå att återskapa.

De mindre flerbostadshusen har planerats i en stil som; ifall de förläggs med ett större avstånd till Hisingstorps gård, skulle kunna samspela bra ihop med gården. I det aktuella förslaget placeras de dock endast ett fåtal meter (4 m?) från gränsen till Hisingstorps gård. Med totalt 4 bostadsplan inkl sutterängplan och vindsvåning (3 plan sett från gårdssidan) kommer det upplevas som en enormt okänslig kontrast mot gården. Vi tror att man skulle få en tydligt bättre upplevelse om man skulle förlägga dessa byggnader med ett större avstånd från gården tomtgräns.

De båda punkthusen representerar en helt annan byggnadsstil som trots anpassat färgval bryter alltför mycket mot den äldre gårdsmiljön. Dessutom består punkthusen av totalt 7 våningar (5 våningar + sutterängvåning och vindsvåning), vilket kommer att bryta av mot all bebyggelse i närområdet. Vår åsikt är att man istället borde planera in lägre byggnader som samspelar bättre mot gården; uppskattningsvis ca 5 bostadsplan (3 våningar + sutteräng och vindspan) och i samma stil som de lägre flerbostadshusen i stället för punkthus. En alternativ lösning skulle vara att bygga färre nya byggnader i anpassad stil.

Parkeringssituationen blir problematisk

Vi som bor i närheten av de stora punkthusen på "nya" Hisingstorp (Sveavägen) ser hur många bilar som trängs för att hitta parkeringsplats längs Sveavägen, då de anordnade parkeringsplatserna inte räcker till. Detta gör att man kan tro att situationen kan bli likartad vid byggnation av Hisingstorp 1:1, dock med problemet att det inte kommer att finnas plats att parkera längs med Valhallavägen. Även om kommunen tror att man kommer kunna lösa det parkeringsantal som beslutats i "program för parkering i Jönköpings kommun" (daterat 2015-04-29), anser vi att man bör lära av tidigare byggnationer, och därmed också bereda plats för ytterligare parkeringsplatser. Genom att exploatera området på ett mer hänsynsfullt sätt, genom att tex bygga ett 50-tal nya bostäder i stället för 76 st, skulle också parkeringssituationen bli lättare att lösa.

Det skapas en osäkerhet gällande resterande del av Hisingstorp 1:1

Kommunen har i den aktuella detaljplanen undvikit att ta med marken ovanför Hisingstorps gård och hänvisar till att den ytan inte är aktuell att detaljplanera i dagsläget. Det här skapar en misstro mot kommunen om att det kan finnas en "hemlig agenda" om en hård framtida exploatering även på ovensidan i nästa steg, inte minst eftersom ytan finns med i bostadsförsörjningsprogrammet som Jönköpings kommun jobbade fram för några år sedan. Vi är starkt emot en sådan arbetsgång. Vår önskan skulle vara att man tar med ytan i detaljplanen som grönyta och därmed skyddar den från framtida exploatering. Då skulle åtminstone en sida av gårdsmiljön bli bevarad och vi som kringboende skulle kunna känna en trygghet med att det inte blir fråga om ytterligare exploatering i framtiden.

Ökad trafikbelastning i området

Vid samrådsmötet uppstod hetsiga diskussioner kring det framtida trafikflödet om man skulle öppna Valhallavägen och Sveavägen för genomfart. Kommunen presenterade att man gjort trafikflödesberäkningar. Vår uppfattning är att man vid presentationen inte så tydligt redogjorde för på vilket sätt man tagit hänsyn till det ökade trafikflödet från Bankeryd, Habo och Mullsjö som öppning för genomfart skulle innebära. I den redovisning som gjordes såg det ut som att man tittat mer internt på hur flödet av bilar från närområdet (Hisingängen, Hisingstorp mm) skulle ändras i och med den öppnade vägen. Här är vi rädda för att kommunen gjort en missbedömning och önskar att; innan ni går vidare med den aktuella planen, ser ytterligare på trafikflödesanalysen och diskuterar hur man kan undvika att många resenärer från Bankeryd, Habo och Mullsjö kommer att gena över området.

Ökad trafik skulle också innebära högre bullernivåer och större utsläpp av föroreningar till den omgivande bebyggelsen längs Sveavägen. Dessa har inte redovisats i detaljplanen.

I planbeskrivningen under rubriken "Gång" (sid 11) framgår att "befintlig grusad gång och cykelbana mellan Ametistgatan och Valhallavägen" ... "kommer att finnas kvar. I anslutningen till Valhallavägen kommer vägen breddas till 5 meter och asfalteras för att delvis fungera som infartsväg till trygghetsboendet". Här måste man samtidigt fortsätta med funktionen gång och cykelbana, varför vår bedömning är att 5 meter inte kommer att räcka för att fylla alla funktioner.

Vi vill också framföra att vi anser att man skulle behöva ta fram en beräkning på vilka extra kostnader som kommer att belasta kommunen och i förlängningen skattebetalarna för justering av vägar, anläggning av gång- och cykelbanor genom Hisingängen mm; alla de merkostnader som projektet innebär och som förmodligen inte markexploatören står för.

Sammanfattning

Det vi önskar är alltså:

- Att gå ner i exploateringsgrad genom att flytta ner de fyra övre byggnaderna från tomtgräns mot Hisingstorps gård, ersätta punkthusen med två byggnader som har samma stil som den övre radens byggnader, men med något extra våningsplan och med gemensamhetsanläggning emellan.
- Att man lägger till området ovanför Hisingstorps gård som grönyta i detaljplanen och därmed skyddar från framtida exploatering.

- Att man justerar upp antalet parkeringsplatser per lägenhet.
- Att man hittar lösningar för att försvåra att resenärer från Bankeryd, Habo och Mullsjö genar över Sveavägen och Valhallavägen på väg mot Jönköpings city.
- Att man gör trafikbuller- och utsläppsanalyser för Sveavägen och merkostnadsberäkningar för kommunen. Sammanfattningsvis önskar vi att Stadsbyggnadskontoret gör justeringar i exploateringsgrad och byggnadsstil så att man kan bygga med värdighet och respekt till den befintliga kulturmiljön. Det vi skapar nu skall ju finnas med oss i många generationer framåt och en förstörd miljö går aldrig att återskapa!

Kommentar

- För att tillgodose behovet av bostäder för äldre och skapa förutsättningar för en god markhushållning ser kommunen att exploateringsgraden är lämplig. Placeringen av de mindre flerbostadshusen har varit viktig för att säkerställa ett inramat gårdsrum där man upplever ett möte mellan gammalt och nytt. Huvudbyggnaden för Hisingstorps gård ligger cirka 14,5 meter från fastighetsgräns och detaljplanen för de nya bostäderna placeras 4,5 meter från fastighetsgräns. Det ger ett totalt avstånd på 19 meter mellan byggnaderna. Synpunkten har inte tillgodosetts.
- Inga ytterligare krav på parkeringsplatser kan ställs i detaljplanen.
- Marken ovanför Hisingstorps föreslås i granskningsförslaget att planläggas som grönyta med användningen Natur. Synpunkten anses därmed tillgodosedd.
- Kommunen gör bedömningen att Rambölls konsultrapport är tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter. Trafikökningen bedöms inte medföra risker som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter.

Kommunen gör bullerberäkningar utefter regeringens förordning om buller vid bostadsbyggnader (2017:359) och kontrollerar luftkvaliteten enligt regeringens förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för luftkvaliteten. Sveavägen, Hisingsgången eller Valhallavägen ligger inte inom riskområde för att överträda regeringens riktlinjer till följd av detaljplanens syfte.

Läs vidare under kommunens samlade kommentarer avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5) där vi vidare bemöter era synpunkter.

68. [REDACTED]

Nej tack för byggnation av trygghetsboende och hyreslägenheter för Hisingstorp 1:1. Pga ökad trafiksituation utanför vårt hus och skola där våra barn går.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

69. [REDACTED]

Med tanke på att det idag inte är en hållbar situation med alldeles för höga hastigheter på Sveavägen, det är ytterst få bilar som håller hastigheten 40km/h. Så frågan är hur hastigheten & säkerheten ska hanteras om det ska bli en genomfart? Detta är någonting som behöver åtgärdas även om Sveavägen inte är öppen för genomfart. Hur tar sig barnen säkert över Sveavägen till och från skolan? Likaså hur säkerställer ni att barnen tryggt kan korsa Valhallavägen? Ökad trafik genom ett bostadsområde är högst olämpligt.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

70. [REDACTED]

Nej nej nej.

Finns en skola (Hisingstorpsskolan) precis där ni tycker eran plan ska gå med yngre barn, plus 5 förskolor runt omkring området. Plus att det bor fullt med barnfamiljer inklusive oss själva precis vid vägen, då är det ingen bra lösning att öppna upp för ännu mer bilar som ska gå igenom här. Det är en stor risk om detta skulle gå igenom, skulle ni vilja ha detta på ert samvete om det skulle ske trafikolyckor här, för det kommer det göra på en sån här liten väg med tätbebyggt område.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

71. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Jönköping vill framföra följande synpunkter på förslaget till detaljplan:

Föreningen har i ett tidigare yttrande, 2008, då området skulle bebyggas med studentbostäder, varit mycket tveksam till en exploatering då betesmarken runt Hisingstorps gård ingår i ett grönstråk som skulle brytas. Föreningen förordade ett tidigare förslag med gles villabebyggelse och möjligen enstaka låga flerfamiljshus.

I det aktuella förslaget har exploateringen mer än fördubblats, räknat i antalet lägenheter. Vi menar att punkthusen blir alldeles för höga i förhållande till sin omgivning, sju våningar inklusive suterrängvåning. Det förstärker intrycket av de stora nivåskillnaderna i området på ett negativt sätt och Hisingstorps gård upplevs som ännu mer inklämd.

Det som är positivt med förslaget är att en ny gata förbinder Hisingstorp med Hisingängen norr om de nya husen. Däremot är föreningen tveksam till att ändra bredden på bussgatan till sju meter från dagens åtta meter. Redan idag är det trångt då bussarna möts.

Kommentar

Kommunen har i möte med Länstrafiken diskuterat kollektivtrafikens framkomlighet i Hisingstorp. 7 meter anses inte hindra för mötande busstrafik längs Valhallavägen. Exploateringsgraden och punkthusens utformning är ett resultat av en sammanvägd bedömning av platsens förutsättningar och ett funktionellt och genomförbart trygghetsboende.

Se vidare kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning i inledande avsnitt i dokumentet (s.3).

Jag har tagit del av byggplanerna på boendet och hus vid Hisingstorps gård och är mycket funderksam kring hur beräkningar och bedömningar gjorts, framförallt vad gäller hur mycket det kommer påverka biltrafiken i utredningen.

En stor brist i utredningen är att man räknat oerhört lågt och konstigt kring hur mycket biltrafiken kommer öka på vägen Vallhallavägen, förbi Hisingstorpskolan och vidare förbi Hisingängen. Eftersom man tänker öppna upp för genomfart från Hisingstorsområdet in på Hisingängen kommer biltrafiken där helt säkert öka mycket mer än det låga antal som står i förslaget. På mornar är det som ni säkert vet mycket bilar och trångt på alla gator in mot staden och det är ganska uppenbart att trafiken från Hisingstorp kommer välja att åka ned på Hisingängen för att ta sig vidare ut på Björnebergsvägen och in till stan. Likaså på eftermiddagar kommer där bli trafikflöden åt andra hållet. Det är anmärkningsvärt att man inte tänkt kring hur mycket bilströmmar kommer öka om man öppnar upp både från Hisingstorp samt bussvägen från Vallhallavägen in mot Hisingängen, det är en väg som kommer bli intressant att åka både för personer i närområdet men även som bilar från Habo, Mullsjö eller Bankeryd kommer se som en möjlig genväg som man hellre åker än att sitta i de köer som nu finns.

Förslaget skulle också uppenbart öka biltrafiken väldigt mycket kring flera förskolor/ skolor – uppenbart vid Hisingstorpsskolan där det redan finns besvär med mycket trafik om mornar, men även vid Hisingskullens förskola samt Hisingstorphörskola, vilket inte heller finns beräkningar av i förslaget. Det är konstigt att det inte funderats kring hur det påverkar risker för barn och vilka konsekvenser det får för barnen där det är många barn som går till skolan om mornarna.

Förslaget är också dåligt genomtänkt för hur ökad trafik skulle påverka gatan Hisingängen. Det finns idag mycket gångtrafik och cykeltrafik på gatan, men inga trottoarer eller cykelfiler. Gatan är trång så bussar har svårt mötas utan saktar ned och kör mycket långsamt för att säkert kunna mötas. Ökar trafiken på den trånga gatan blir det förstås sämre med plats, stökigare och mer risker med blandningen av cyklister, gångare och mer bilar. På gatan finns dessutom inga övergångsställen eller riktiga passager för att komma till de busshållplatser som inte ligger mot bebyggelse. På mornarna ska många skolungdomar och andra korsa gatan för att ta bussen och när trafiken ökar på gatan med bilar som kör förbi på mornar är det en uppenbar risk att olyckor kommer ske där fotgängare riskerar bli påkörda.

Bilkörningen kommer förstås också öka genom de planerade husen och att folk som bor där kommer köra bil, men det tycks vara den enda aspekt av ökad bilism som man tänkt på i förslaget. Jag förstår att det behöver byggas nya hus och att det alltid kommer påverka någon negativt, men det känns som en mycket bristfällig beräkning som ni har som underlag för detta projekt, framförallt vad gäller biltrafiken och varför det är värt att öppna upp för både bussvägen förbi Hisingstorps gård samt dessutom Sveavägen ned mot Hisingängen.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

73. [REDACTED]

Biltrafiken kommer att öka bredvid skolan, nästan en fördubbling mot idag om jag förstått underlaget rätt. Det finns i dagsläget endast 1 fil utanför skolan. I den filen ska bussar i båda riktningarna samt bilar i båda riktningarna samsas. Det kanske fungerar i ett litet samhälle med en liten skola och med en liten befolkning. I en stor stad som Jönköping borde detta snarare vara fördelat på 4 filer. På Kortebovägen finns bussfil i båda riktningarna. Det kommer att bli köer med stillastående bilar som puttrar ut avgaser precis i anslutning till en skolgård. Det kommer även att öka på bilkaoset med föräldrar som lämnar/hämtar barn på förskola och skola. Jag vet hur mycket bilar det kan vara på morgon och eftermiddag eftersom jag under det senaste 3,5 året har hämtat och lämnat mina barn till fots eller med cykel till och från Hisingstorpsskolan 4 av dagar i veckan. Min son tycker att det är lite otäckt att cykla till skolan eftersom bilarna (som ska släppa av sina barn på morgonen) parkerar så tätt intill cykelvägen att när bildörrarna öppnas finns det ingen plats kvar att cykla på, vilket innebär att han får leda cykeln och gå på den smala gångbanan. Där alla ska samsas på morgonen. Detta kommer att öka om biltrafiken ökar. Det är även vid flertal tillfällen bilar som har parkerat uppe på cykelvägen vilket innebär att när bildörren öppnas finns det ingen plats kvar till oss på gångbanan heller. Det känns som ett feltänk att underlätta för bilarna genom att öka på trafiken, så tätt inpå en skola och en förskola.

Så länge bussgatan finns kommer det inte bli en så stor ökning av biltrafiken just vid busshållplatsen precis utanför Hisingstorpsskolan. Om man däremot öppnar upp bussgatan och bommen vid Sveavägen tror jag att många föräldrar kommer att åka på nuvarande bussgatan (som då öppnats upp för trafik) istället för att köra runt och komma vid den naturliga avsläppningsplats som finns bredvid förskoleklassens skolgård.

En annan synpunkt jag har är att de som bor på Hisingängen och har sina tomter angränsade till Hisingängen (den vägen där bussen går som även är bilväg) och det finns ingen trottoar emellan tomten och vägen. Det kommer bli en ökad trafikfara för dem eftersom trafiken ökar.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

74. [REDACTED]

Vi är starkt kritiska till förslaget att Valhallavägens bussgata öppnas för allmän trafik. Vi bor vid bussgatan, i samfälligheten Skidspåret, och för oss längs bussgatan kommer trafikökningen och de högre bullernivåerna innebära en märkbar försämring på vår uteplats, vid fasad och inomhus. Redan idag är det många som använder bussgatan under morgon- och eftermiddagstimmarna trots att genomfartstrafik är förbjuden för den allmänna trafiken. Att tillåta trafik skulle ge en strid ström av bilar som vill undvika Kortebovägen och Talavidsrondellen.

I samrådshandlingen under rubrikerna Planens konsekvenser, Hälsa och säkerhet, Trafikbuller, på sidan 22 anges att bullernivåerna bedöms överstigas vid uteplatserna vid en del av de föreslagna bostäderna. Om bussgatan öppnas kommer med stor sannolikhet även uteplatserna vid de befintliga bostäderna längs bussgatan ha bullervärden som överstiger 50 dBA.

I materialet står också att inriktningen under hela detaljplaneprocessen är att minimera negativ påverkan på miljön och därför är vårt förslag att inte öppna bussgatan för allmän trafik. Att ändra till att tillåta genomfartstrafik på bussgatan är inte nödvändigt för att bygga de föreslagna bostäderna, det kan fungera på samma sätt som idag gäller för boende på Hisingstorps gård vad gäller förbudsskyltning och att de kan köra in till sina bostäder. På samma sätt går det att ordna för de nya bostäderna.

Sammanfattningsvis är vårt förslag att i detaljplanen ta bort möjligheten till personbilstrafik längs bussgatan och ut från/in på Sveavägen.

Kommentar

Den framtida belastningen av trafik bedöms inte medföra att regeringens riktvärden för utomhusbuller vid bostadsbyggnader (2017:359) överskrids. Det bullerutredningen påpekar är att trygghetsboendets balkonger, mot Valhallavägen överskrider riktvärden för uteplats vissa tider på dygnet. Enligt lagstiftningen kan en alternativ gemensam uteplats inom fastigheten kompensera för överskridna bullervärden på balkong. Med en gemensam bullerskyddad innergård klarar Asplunds planerade bebyggelse regeringens bullerkrav. Det är alltså hela fastigheten som räknas in enligt regeringens riktlinjer om buller vid uteplats.

Se vidare kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

75. [REDACTED]

Vi bor på Valhallavägen i Br [REDACTED]. Vi har inget emot boendet som sådant. Det är den planerade trafiksituationen som är svår att acceptera.

Förutsatt att boendet stannar vi seniorboende och inte släpps fritt för alla har vi inget emot bygget. Samset och Sagogatan är ett obekvämt exempel på när kontrollen släpps och svårangepassade flyttar in och försämrar området. Sådan utveckling vill vi inte ha kring Valhallavägen.

Gällande trafiken (Valhallavägen och Hisingsängen) menar vi att en genomfart är en risk för barnen på väg till och från skolan. En ökad trafik kommer att ske över hela dygnet men kulmen omkring klockan 07 - 08 och 15 - 16. Den tänkta trafiksituationen kommer inte bara drabba skolbarn. Den kommer även drabba de övriga boende i området samt de tänkta seniorer som kommer flytta in i planerat boende. Tillgängligheten till grönområden, kyrka och idrottsplats försämras och görs svårtillgänglig om Valhallavägen och Hisingsängen öppnas för trafik.

Den allmänna ökningen av trafik kommer, förutom ökad trafikosäkerhet, även ge ökat buller och ökat utsläpp med naturpåverkan som följd. Området kring Valhallavägen har ett rikt djurliv trots sin närhet till centrum. Bland annat finns en större artrikedom gällande småfåglar och insekter än någon kilometer in mot centrum.

Vi vill att trafikplanen som nu är föreslagen stoppas och omprövas. Vi föreslår att Valhallavägen förblir bussgata men öppnas upp så att boende kan komma till det

planerade boendet. Om denna tillgång sker via Hisingsängen eller Valhallavägen ser inte vi spelar större roll. Det viktiga är att Valhallavägen och Hisingsängsvägen inte blir genomfartsleder och en avlastningsyta för trafik från Habo /Bankeryd. Ett förbud mot infart och/eller ett personbilshinder tror vi är bättre för de boende än att släppa igenom trafik.

Vi anser även att kommunens analys av kommande situation är missvisande eftersom vissa knutpunkter inte är aktuella längre. Mätningen över aktuell trafiksituation som planerna baseras på är gamla uppgifter (år2013) och kan knappast ligga till grund för ett kommande beslut. Ny färsk analys krävs i hela området då befolkningen har förändrats på samma sätt som befolkningens bilanvändning. Öppnandet av Hisingsängen/Valhallavägen går i strid mot den plan Jönköpings kommun har om att minska trafiken i centrala Jönköping.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

76. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att detaljplanen har fått laga kraft är att med stöd av detaljplanen och efter ansökan om lantmäteriförrättning genomföra fastighetsbildning i form av avstyckning och fastighetsreglering.

Vid genomgång av översända samrådshandlingar (daterade 2019-12-03) har nedanstående noterats.

- På sidan 7 i planbeskrivningen finns ett avsnitt med rubriken gemensamhetsanläggningar. En gemensamhetsanläggning bildas i en lantmäteriförrättning för att tillgodose flera fastigheters gemensamma behov. Lantmäterimyndigheten föreslår att byta ut ordet gemensamhetsanläggning i texten mot till exempel gemensamma ytor eftersom det inte finns behov av att bilda gemensamhetsanläggning om endast en fastighet bildas.
- I tabellen med fastighetsrättsliga konsekvenser för Hisingstorp 1:1 bör tilläggas att den kan avstyckas till en eller flera nya fastigheter.
- Kvartersmarken innehåller en kombination av mark som är till för både enskilt och allmänt bebyggande, BD. Detta kan innebära problem om kommunen säljer marken för enskilt bebyggande och bygglov inte söks för det enskilda ändamålet eftersom kommunen har en rättighet eller skyldighet att lösa in mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande.
- Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar s.k. u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet automatiskt genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Kommentar

- Rubriken i planbeskrivningen är reviderad.
- Tabellen över fastighetsrättsliga konsekvenser har kompletterats.

- Kommunen har beslutat att inte planlägga marken för en kombination av B och D utan planförslaget föreslår att kvartersmarken för trygghetsboendet planläggs som bostäder. Detta för att inte skapa problem om kommunen säljer marken och bygglov inte söks för det enskilda ändamålet.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats beträffande ledningsrätt/servitut för allmännyttiga ledningar.

77. [REDACTED]

En mellanstor stad som växer har sannolikt minst fyra utmaningar:

- Boende (tillräckligt nära i restid till det man behöver)
- Infrastruktur (vägar, vatten, avlopp, el, parkeringar, kollektivtrafik etc.)
- Service (skolor, butiker, sjukvård, kultur, restauranger, etc.)
- Arbetstillfällen (som passar)

Boende ökas vanligen först genom förtätning. Då slipper man ju kostnaden för ny infrastruktur mm.

Det är ju också så att man får mer för pengarna ju högre man bygger. Det i sin tur ger ju ofta oönskade höga hus, ofta med en avvikande utformning i en i övrigt lägre bebyggelse. Om det sker på en grönyta får man ju sannolikt ännu mera kritik från de som redan bor där. Bebyggelsen framför Hisingstorps gård är ju ett exempel på detta, även om det finns värre exempel. Borde rimligen finnas andra platser där trygghetsboende mm kan byggas både högre och passa in bättre, kanske utan förtätning. Eventuellt kan ju marken användas till annan mer lämplig lägre bebyggelse.

När rimliga förtätningsytor börjar att ta slut så får man bygga på nya områden. De behöver sannolikt helt ny dyrbar infrastruktur för att fungera. Ju högre och tätare man bygger får man ju in fler människor per infrastrukturkostnad. Men den tråkiga konsekvensen av ny bebyggelse utanför den befintliga är ju att man ofta vill smidigt kunna åka till "stan" och arbeten. De befintliga vägarna in är ju ofta inte dimensionerade för ytterligare trafik och dessutom ofta omgivna av bebyggelse som försvårar ökning av vägens kapacitet. De som bor kring runt dessa vägar drabbas ju av köer, buller och luftföroreningar etc. från privatbilismen. Till slut tvingas man att även bygga ringleder kring centralare delar. I en större stad kan man ju ofta finansiera en effektiv spårbunden kollektivtrafik förutom bussar. Erfarenheten från Stockholm är att man väljer kollektivtrafik när den blir något snabbare (från dörr till dörr) än bilen om turtätheten är tillräckligt hög. (Cykel har mycket bra avgångstider) Invänjningen tar dock tyvärr ganska så lång tid, möjligen kan miljö- och klimatfrågan påskynda omställningen.

Kortebo är ju tänkt som ett nytt bostadsområde med möjlighet upp till 12 000 invånare. Där har man ju en stor utmaning att klara av trafiken till och från "stan" samt arbete. Kortebovägen idag tål inte så stor ökning av trafikvolym. Att lösa in fastigheter och bredda skull nog bara flytta in problemet till "stan" där trafikvolymen skall tas om hand. Nya Djupadalsleden var tänkt att avlasta Kortebovägen med sannolikt blir inte effekten så stor att det är ekonomiskt försvarbart.

Den största och besvärligaste trafiksituationen är ju morgon och kväll. Dygnsmedelvärdet bryr ju sig inte om dessa detaljer. Restider mitt på dagen utan köer är ju en mer oproblematisksituation.

När restiderna på grund av köerna blir för långa börjar man att leta efter andra lösningar, förutom kollektivtrafiken, tex att hitta en längre och sämre väg som är snabbare. Det är på detta sätt som oväntade "smitvägar" uppstår, ofta genom bostadsområden. Det kan räcka med att det inte finns några trafikljus eller att man oftast kan "hävda högerregeln". Vanliga trafikanalyser har normalt inte möjlighet att förutse den här typen av företeelser. Felbedömningen kan vara betydligt över en faktor tio. Många har tänkt att hastighetsbegränsning eller andra hastighetsbegränsande åtgärder skulle hjälpa till att få ner flödena. Men i rusningstid så går det redan så långsamt att det inte har någon effekt.

Har man lite otur så kommer de här föreslagna öppningarna bli smitvägar för genomfartstrafik i rusningstid. Skulle man öppna upp genom Lerhagen till befintliga Djupadalsleden så ökar sannolikheten ytterligare i framtiden när Kortebovägen proppas igen.

Öppnar man mellan Hisingsängen och Valhallavägen så nästan dubblas trafiken på Valhallavägen medan trycket på den hårt belastade Kortebovägen minskar med en och en halv procent enligt simulerade dygnsmedelvärden. Öppnar man även mot Sveavägen så kommer trafiken i rusningstid rimligen fördelas mellan Sveavägen och Valhallavägen så att restiderna blir det samma.

Trafikpåverkan från ny bebyggelse på Hisingstorp är troligen försumbar jämfört med nuvarande inverkan av buller från bussarna. Speciellt när det går lite fortare när inga som skall på eller av.

De boende på Hisingsängen som jag talat med ser i allmänhet fördelen med genomfart till Valhallavägen/Sveavägen försumbar jämfört med risken för genomfartstrafik på Hisingsängen. Lita inte för mycket på förenklade simuleringar utan låt förnuft och erfarenhet vara med lite mer.

Generellt så bör man nog i en modern stad komma bort från att låta privatbilismen styra utvecklingen allt för mycket. Människor (främst barn och andra utsatta), kollektivtrafik, cyklande, gående och gröna ytor (lungor) bör prioriteras. Just nu så pågår ju ett lite större experiment med mindre resande och att arbeta hemifrån.

Områden med mindre privatbilism har ju blivit attraktiva för barnfamiljer om det finns rimlig kollektivtrafik. Äldre kan bo kvar om kollektivtrafiken fungerar. Vägbuller kan begränsas.

Barnen och inte privatbilismen hör framtiden till.

Pelle Sunnercrantz

Miljöintresserad ingenjör, konsult och företagsledare.
Född på Torpa.

Uppvuxen i Vättersnäs.
Utbildad på KTH.
Boende i Bromma
Ägare till ett föräldrahem på Hisingsängen.
Numera pensionär sedan årsskiftet.
Före detta ägare till byggföretag, konsultföretag inom teknik och administration.
Har haft konsulter hos Stockholms stad i över tio år.
Hygglig erfarenhet av trafiken i Stockholm och effekten av olika åtgärder.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande avsnitt i dokumentet (s.5).

78. Tekniska nämnden

TK (mark- och exploateringsavdelningen) ser positivt till framtagandet av detaljplanen och det tillskott av bostäder som byggnationen kommer att bidra med och då särskilt positivt att det delvis blir ett trygghetsboende för äldre. Dock anser mark- och exploateringsavdelningen att detaljnivån i plankartans bestämmelser är alldeles för styrd, till exempel avseende var huskropparna får placeras och dess storlek, och lämnar synpunkt om att kommande detaljplaner bör ha mer flexibla planbestämmelser. Det finns en förståelse för att detaljplanen ska pröva och styra en bra bebyggelse med god anpassning till viktig omgivande kulturmiljö i just detta fall. Dock finns det alltid en risk med att ha planbestämmelser snävt anpassade efter bara ett markanvisningsförslag eftersom det finns en ovisshet i genomförandet då en exploatör kan hoppa av projektet. Då står kommunen med en detaljplan som inte går att använda för något annat projekt än det vinnande markanvisningsförslaget.

I övrigt har tekniska kontoret inga synpunkter på upprättad förslag till samrådshandling för del av Hisingstorp 1:1. Åsikter från tekniska kontorets övriga verksamheter har tillgodosetts tidigare i arbetsgruppens arbete med framtagande av detaljplanen.

Kommentar

Med hänsyn till den kulturhistoriska miljön ser Stadsbyggnadskontoret problem med en flexiblare plan. För att kunna säkerställa siktlinjer, natur och rumsbildning och samtidigt begränsa volymer på ett tillfredsställande sätt måste detaljplanen skräddarsys. Blir det någon annan exploatör kan det bli angeläget att ändå ändra på planen.

79. [REDACTED]

Trafiksituationen skulle bli förödande för oss boende på Hisingsängen vid ett öppnade för genomfartstrafik i båda riktningar av Valhallavägen och Sveavägen mot Hisingsängen.

Gatan Hisingsängen, där bland annat stomlinje 2 går ned till ändhållplats, saknar gång och cykelbana Gatans bredd är uppmätt till 6,6 meter. I norra delen endast 5 meter. För oskyddade trafikanter utgör detta redan idag en stor trafikfara, då de måste samsas med övrig trafik och då framför allt den tunga busstrafiken. Man ska

här vara väl medveten om att det sedan förlängningen av busslinje 2 från Dalvik till Hisingsängens ändstation, blev en utökad tung trafik med 200 bussar per dygn. En öppning för genomfart mot Vallhallavägen och Sveavägen skulle medföra en kraftig trafikökning av genomfartstrafik, både söder och norrifrån på Hisingsängen. För att slippa köerna på Kortebovägen, kommer ett stort antal fordon att komma från Bankeryd, Habo och även Mullsjö via Månseryd att utnyttja denna möjlighet.

I trafikanalysen som gjorts av Ramböll, har man kommit fram till att trafiken på Hisingsängen skulle minska vid öppnandet av Vallhallavägen/Bussgatan och Sveavägen mot Hisingsängen. En fantastisk slutsats som inte har någon som helst verklighetsförankring. Om trafiken både på Vallhallavägen och på Sveavägen går ihop med Hisingsängen, kommer Hisingsängen att få nästan 100 % av genomfartstrafiken från båda håll.

En trafikmätning från 2013 har använts vid trafikanalysen, vilket inte Ramböll kan lastas för, men det är 2020 nu med en helt annan trafiksituation. De 200 bussarna fanns inte då denna mätning gjordes och biltrafiken har definitivt inte minskat på de här sju åren. Underlaget som Ramböll fått att arbeta med, saknar till stora delar relevans i dagsläget och kan därför inte anses som tillförlitligt. Man har t.ex. helt missat de fordon, se som kommer att använda Hisingsängen som smitväg, för att komma ifrån köerna på Kortebovägen och enbart tagit med trafiken som boende på Hisingsängen genererar. Anslutningarna mot Rv 40, E4 etc. från Hisingsängen är heller inte relevanta, då man inte använder de vägsträckningar som antagits i utredningen.

En sak som inte stämmer är att:

Vid samrådsmötet den 2020.03.03 visades bl.a. en karta som underlag från Ramböll, utvisande att trafiken på Hisingsängen skulle minska. Detta protesterades mot, då det ansågs att man helt missat trafiken från Bankeryd Habo Mullsjö. I trafikanalysen från Ramböll som nu finns på hemsidan, är denna daterad 2020.03.18. Det måste betyda att detta är en efterhandskonstruktion, då trafikanalysen borde funnits redan vid samrådsmötet den 2020.03.03. och vara rätteligen daterad därefter. Hur förklarar ni detta?

På ett antal ställen finns idag utfarter från villafastigheterna på Hisingsängen med skymd sikt. Högerregel gäller vid dessa utfarter men som inte respekteras i dag. Detta kommer att medföra en ökad trafikfara med en intensivare trafik. Detta gäller speciellt i syd nordlig riktning.

Miljö/Buller har redan, sedan linjeändringen för busslinje 2 genomfördes på Hisingsängen, medfört ett betydande ökat buller, som påverkat boendemiljön. Bussarna är både stora, breda och tunga och ger mycket buller ifrån sig i form av bl.a. rullmotståndet. Även biltrafiken, skapar en hög bullernivå. Att kunna vistas på sin balkong/uteplats eller trädgård som vetter mot Hisingsängen, är inte längre trivsamt och ett normalt samtal går inte att föra när bussar och annan trafik passerar, vilket är oerhört störan. **Detta är redan idag ett miljöproblem!**

En utökad trafik på Hisingsängen kommer att medföra ett ökat utsläpp av avgaser

och luftföroreningar och ytterligare försämra boendemiljön. Detta måste rimma väldigt dåligt med kommunens klimatmål att minska trafik och förbättra miljön.

Den bullerutredning som Soundcon gjort kan inte heller vara relevant, då även underlaget för denna bedömning borde bygga på samma felaktiga uppgifter som Ramböll fått.

Slutsats

En utökad trafik framför våra fastigheter i dag vore förödande och kan under inga omst ändigheter accepteras.

Tänk ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen kommer att bli den klart dominerande i området. Hisingstorps gård med sitt kulturhistoriska intresse och klassad som värdefull, kommer att helt förvanskas.

I den utredning som Läns museet gjort, kan man läsa:

”Den totala landskapsbilden med omgivande ängar, hagar och ekar utgör en resurs som bör tas tillvara. Byggnaderna hör samman med den, ännu, lantliga miljön och dessa är sammantaget ett historiskt spår av det förr så vanliga landskapet utanför den direkta stadskärnan. Äldre träd och stora gräsytor bör bevaras för att berika det nya landskap som är under uppbyggnad och för att inte Hisingstorps gård ska stå historielös i en främmande omgivning.”

Den tänkta bebyggelsen går helt emot detta, vilket måste vara fel.

Vad anser då **mark- och miljööverdomstolen** (MÖD) är en särskilt värdefull byggnad. I de flesta domar för MÖD inget självständigt resonemang om varför en byggnad ska anses vara en sådan särskilt värdefull byggnad som avses i plan- och bygglagen. I stället hänvisar domstolen till att frågan får anses vara utredd genom utpekande i översiktsplan, detaljplan, kulturmiljöprogram, bevarandeprogram eller andra typer av underlagsmaterial eller genom yttrande från personer eller institutioner som bedöms ha en kompetens inom området. Lagen utgår från bebyggelsens värden och är generellt gällande. Det kan därför hävdas utan att det finns inskrivet i varken detaljplan eller kulturmiljöprogram. Ett utpekande i en detaljplan eller kulturmiljöprogram underlättar dock en kommande bygglovsprövning, då frågan om byggnaden omfattas av bestämmelserna i PBL då redan har avgjorts och inte kan bli föremål för någon överprövning.

Plan- och bygglagen allmänna och enskilda intressen

Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Allmänna intressen är bland annat natur- och kulturaspekter, utformningen av bebyggelse samt vissa bestämmelser i miljöbalken. Av miljöbalken framgår att allmänna intressen enligt plan- och bygglagen är mark- och vattenområden samt den fysiska miljön i övrigt som har betydelse med hänsyn till naturvärden, kulturvärden eller friluftslivet.

Plan- och bygglagen förbud mot förvanskning

En byggnad, allmän plats eller bebyggelseområde som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Här nedan finns några skäl som mark- och miljööverdomstolen har anfört för att en åtgärd ska anses medföra en förvanskning enligt PBL:

- Åtgärden ger ett dominerande uttryck och avviker från det enhetliga intryck som bebyggelsen har.
- Ett för byggnaden väsentligt karaktärsdrag har försvunnit.
- Även om åtgärderna är begränsade så förändrar de på ett betydande sätt byggnadens/områdets utformning och uttryck.
- Åtgärden skapar en volym som bryter karaktärsdraget.
- Att en åtgärd kan medföra en förvanskning

Utformningen på den tilltänkta bebyggelsen hamnar klart under de här synpunkterna. Ett klargörande från MÖD bör därför inhämtas innan första spadtaget kan tas.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

80. [REDACTED]

Mina synpunkter på denna detaljplan är:

- Bebyggelsen:
Utformning av husen måste ske på ett annat sätt. Det är en alldeles för stor byggnation med för stora hus. Den presenterade byggnationen förstör fullständigt den värdefulla kulturhistoriska bebyggelsen vid Hisingstorps Gård.
- Trafiksituationen:
Förslaget att öppna upp och sammankoppla Sveavägen - Hisingängen - Valhallavägen gör att trafikintensiteten förbi Hisingstorpsskolan, vid Dalvik och förbi Hisingängen kommer att öka kraftigt. Det kan inte vara rimligt ur säkerhetssynpunkt och miljösynpunkt att göra ändringar i gatunätet som gör att trafiken utanför skolor ökar kraftigt. Ingen av de berörda gatorna är idag anpassade för en ökad trafik. En ökning som inte bara kommer från närområdet utan även från Bankeryd, Habo och Mullsjö.
- Miljöaspekten:
Den miljöplan och de miljömål som kommunen har - hur stämmer detaljplanen med den planen och målen.

Sammanfattning:

Ingen sammanbyggnad av Sveavägen - Hisingängen och att inte öppna upp för genomfartstrafik på Valhallavägen - Hisingängen. Byggnationen på Hisingstorps Gård måste minskas radikalt för att inte förstöra den sista av dessa miljöer inom Jönköpings tätort.

Kommentar

- Bebyggelse:
Synpunkten är inte tillgodosedd i detaljplanen. Exploateringsgraden är ett resultat av en sammanvägd bedömning av platsens förutsättningar och ett funktionsöo och genoförbart trygghetsboende.

Inför köpet upplystes vi om att en planering för bebyggelse i form av "framtida bostäder" fanns mellan fastigheten och Valhallavägen.

Kommunens klassning av fastigheten innebar att vi uppfattade att en eventuell framtida bebyggelse skulle bli väl anpassad, såväl utformning som placering inom ytan, till kommunens beslut om området kulturhistoriska värde.

Denna känsla av trygghet om områdets framtida utformning förstärktes av de välbevarade omgivande markytorna och med en eventuell framtida parkering söder Hisingstorps gård.

Vi har under renovering av gården, tagit hänsyn till kommunens krav på att bevara byggnadernas kulturhistoriska värde och lagt många timmar för planering och mycket pengar på restaureringen av fastigheten.

I våra ambitioner att "göra rätt" vid den in-, utvändiga och helt nödvändiga renoveringen av fastigheten har vi frågat kommunen och Jönköpings museum om eventuella begränsningar och anvisningar för vårt arbete. Vi har vid dessa dialoger förstått att kommunen uppskattar att vi återställer och bevarar gårdens kulturhistoriska värde.

Inför en bebyggelse av bostäder mot Valhallavägen har vi förstått, utöver kommunens tidigare fattade beslut för gårdens och närområdets kulturhistoriska värde, att det finns avgörande stöd i plan- och bygglagen (PBL) för kommunens beslut, vilket har varit en trygghet för oss under hela arbetet med att återställa gården.

Plan och bygglagen

2 kap §3 - "Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållande främja:

1. en ändamålsenlig struktur och en estetisk tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder..."

2 kap §6 - "Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till:

1. Stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan..."

2 kap §6 2 st - "Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historia, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. [Lag \(2014:477\)](#).

2. Yrkande

Vi tycker att nuvarande förslag på bebyggelse inte tar erforderlig hänsyn till natur- och kulturvärden med syfte att främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse och grönområdet så att bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska och miljömässiga värden skyddas.

Vi yrkar därför på att Jönköpings kommun:

- Före beslut om någon byggnation av Hisingstorp 1:1 (etapp 4C), redovisar kommunens planer för övrig mark i anslutning till Hisingstorps gård avseende byggnation såväl som vägar och gångstråk, då nu redovisat förslag helt saknar nödvändig helhetsbild för området.
- Minskar exploateringsgraden inom området genom en begränsning till lägre och färre hus med ambition att begränsa avskärmning av områdets kulturhistoriska klassning såväl som Hisingstorps gård karaktär. Området för byggnation ligger i en sluttning och den framtida bebyggelsen bör utformas så att sluttningens karaktär kvarstår.
- Inför det fortsatta arbetet med planering av området bevarar förutsättningar för djurens möjligheter att överleva och att växter får möjlighet att sprida sig och pollineras av bin. Bin och insekter behöver en mångfald av växter och ställen att bo på, såsom gamla träd och olika hålor vilket avsevärt begränsas i förslaget. Inom området finns idag ett stort bestånd av rävar, rådjur, harar, mårdar och igelkottar, stor mångfald av fåglar och insekter och den exploateringsgrad kommunen presenterar i detaljplanen anser vi är för hög och kommer därmed att påverka områdets djur- och växtliv på ett helt oacceptabelt sätt.
- Gör en förnyad trafikutredning. Nu redovisar simulationer grundas på hur trafiken ökar/minskar 2013. Det har hänt en hel del sedan sju åren vad gäller trafiken i Jönköpings kommun och kanske framförallt trafiken från Habo och Mullsjö områdena. Det är vår uppfattning att trafiken kommer att öka med fler boende i området, vilka hittar en snabbare väg till/från skola, mataffär, förskola men också med alla de trafikanter som sitter i köer på Kortebovägen och 195an, då dessa trafikanter efterhand kommer att hitta en snabbare väg förbi alla köer in till Jönköpings stadskärna.

Kommentar

- I granskningsförslaget har kommunen tagit ett helhetsgrepp om området kring Hisingstorps gård. Det innebär att delar av den kvarstående natur- och kulturmiljö som omger Hisingstorps gård får ett förstärkt skydd i detaljplan. Värdefulla ekmiljöer och ängsmark väster om er gård planläggs med användningen natur och kommer inte exploateras. Naturmarken ämnar nyttjas som strövområde och möjliggör för kommunen som förvaltare att anlägga gångbanor och stigar där det bedöms lämpligt. Planförslaget införlivar även svinhuset och presenterar samtidigt möjligheten att tillskapa en ny miljö kring ekonomibyggnaden till fördel att svinhuset kan restaureras och fortsätta bidra till Hisingstorps identitet. Synpunkten anses tillgodosedd.
- För att tillgodose behovet av bostäder för äldre och skapa förutsättningar för en god markhushållning ser kommunen att exploateringsgraden är lämplig. Detaljplanen föreslår inte bara en förändring utan bevarar även identitetsskapande miljöer för att gården inte ska lämnas obekant till sin omgivning.

Hänsyn till sluttningens karaktär tas genom byggnation i suterräng i kombination med prickad mark som säkerställer siktlinjer över sluttande

terräng.

- Kvartersmarken för bostäder har i planförslaget orienterats till den grönyta som har lägst nyttjandegrad och ekologisk kvalitet. Förtätningen går inte emot kommunens arbete med grönstrukturplanen eller naturvårdsprogrammet.
- Kommunen gör bedömningen att Rambölls konsultrapport är tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.

Läs vidare under kommunens samlade kommentarer avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) och trafik (s.5) där vi vidare bemöter ert yttrande.

82. [REDACTED]

Jag protesterar mot en eventuellt kommande högre trafikbelastning på Hisingssängen.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende bebyggelse och gestaltning (s.3) samt trafik (s.5).

83. [REDACTED]

Jag har fått kännedom om planerna för Hisingstorp vi grannar. Jag och min man har bott i området längs Valhallavägen sedan 1994. Frågan om väg och trafik känner vi väl igen från tidigare då frågan har varit uppe flera gånger bl a då bussgatan mellan Hisingssängen och Hisingstorpsskolan breddades. I den diskussionen framkom att syftet aldrig har varit att bussgatan skulle vara något annat än just en bussgata. Argumentet mot att sätta upp spärrar eller spår i gatan var att räddningstjänsten måste kunna ta sig fram vilket är fullt förståeligt. Dessutom var vi rörande överens om att det var viktigt att öka trafiksäkerheten längs Vallhallavägen som ju är en gata som går förbi skolan och rakt igenom ett villaområde där det bor och rör sig många barn. Det gjordes också vissa avsmalningar och övergångar längst gatan den gången. Husen längst gatan är byggda på 60 och 70-talet och är inte byggda för att klara höga ljudnivåer och buller från en ökad trafik.

Trafiken är redan idag frekvent och det går VÄLDIGT FORT!!! Den breda gatan inbjuder till att gasa på både till och från skolan och genom bussgatan. Ljudnivån är hög och i vissa fall störande även inomhus. Jag uppmanar er att noga tänka över trafiksituationen och inte underlätta för genomfart och fortkörning. Tvärtom, det behövs ytterligare åtgärder för att minska trafiken

- Hinder (eller kontroller) för att förhindra genomfart från Hisingssängen mot skolan och Dalvik. Förbud och skyltar fungerar inte.
- Ytterligare fartdämpande åtgärder mellan skolan och Dalvik. Det är fortfarande långa breda partier som inbjuder till fortkörning.
- Avlämningsplatser för skolbarn (som mycket väl kan gå sista lilla biten till skolan). Det skulle förhindra att kör fram och tillbaka samma väg för att lämna/hämta sina barn

Jag vill avslutat med att jag har full förståelse för att förutsättningar och behov förändras. Men, hänsyn måste tas både till att det är ett bostadsområde som berörs och att vi aldrig kan göra avkall på trafiksäkerheten och miljön i området.

Kommentar

Se kommuns samlade kommentar avseende trafik i inledande del av dokumentet (s.5).

84. Socialnämnden/ äldrenämnden/ individ- och familjeomsorgsnämnden.

Den föreslagna exploateringen med hyresrätter för målgruppen äldre betraktas som ett positivt tillskott till bostadsmarknaden. Det finns en efterfrågan på den boendeformen och utgör ett bra alternativ för de äldre som önskar en högre grad av service och trygghet i nära anslutning till sitt boende men ännu inte har så stort omvårdnadsbehov att de har behov av insatser inom vård- och omsorgsboende för äldre.

Däremot föreslås en alternativ skrivning gällande möjligheten att omvandla trygghetsboende till vårdboende om vårdbehovet hos hyresgästerna ökar över tid. Den tänkta utformningen med punkthus i 5 våningar och ett fåtal lägenheter i varje våningsplan kan inte omvandlas till vårdboende så som vård bedrivs idag utifrån socialtjänstlagen. Detta bland annat utifrån höga tillgänglighetskrav i den enskilda bostaden och för att få ekonomi på en vårdenhets krävs åtminstone 10 lägenheter inom varje enhet/våningsplan utifrån kravet på bemanning av personal. Utöver detta krävs möjlighet att kunna inrymma ytor specifikt för personal i anslutning till varje enhet.

Trygghetsboenden har generellt personal anställd med tjänstgöringsgrad på 0,75%. Inom den tjänsten bedrivs ingen vård enbart tjänster som kan betraktas som stöd och service till den enskilde hyresgästen. Dessa insatser beviljas inte genom biståndsbeslut, det gör däremot tjänster inom vård och omsorg, såsom t ex vårdboende och hemtjänst.

Socialförvaltningen har intresse av att tillämpa anvisning enligt exploateringsavtalet för de hyresrätter som uppförs.

Förslag till ändring av formulering

Socialförvaltningen föreslår att formuleringen i planhandlingen ändras så att omvandling till vårdboende inte omnämns. Vi ser hellre en formulering kring att utformningen av fastigheten på sikt kan, om behov uppstår, möjliggöra en ökad servicenivå till boende inom trygghetsboendet. För detta krävs inget D/vårdboende utan enbart B för bostadsändamål i planen. Möjligtvis C för centrumbebyggelse eller V för verksamhet om det i framtiden kan tänkas bli aktuellt att hyra ut lokal för hemtjänst eller annan utförare av servicenära tjänster inom fastigheten.

Kommentar

Användningen D för vårdboende har tagits bort i planen. Yttrandet anses tillgodosett.

Sammanfattning

Det är flera som efterfrågar ett helhetsgrepp för området kring Hisingstorps gård. Inför granskning tar kommunen med samtlig mark i detaljplanen som idag inte är planlagd för att tillgodose önskemålen:

- Ängsmark väster om Hisingstorps gård och ekmiljön i norr, omkring svinstian, planläggs med användningen natur och avses inte exploateras.
- Miljön omkring svinstian planläggs som kvartersmark med användningen bostad/ centrum. Här möjliggörs för en upprustning av svinhuset och det tillåts en mindre tillbyggnad som kan ge platsen en funktion.

Bebyggelsen för trygghets- och seniorbostäderna erhåller samma exploateringsgrad som i samrådet. Det innebär att önskemål om en lägre volym inte är tillgodosedda inför granskning av detaljplanen. Exploateringsgraden i projektet är ett resultat av en sammanvägd bedömning av kommunens av behovet av bostäder för äldre, det centrala läget och översiktsplanens ambition att förtäta i utmed kollektivtrafikstråk. En högre exploateringsgrad inom kommunens tätort sätter förutsättningar för en god markhushållning och ett starkare kundunderlag för närservice.

Många är oroliga för trafiksäkerheten och trivseln i området till följd av ökad trafik. Här gör kommunen bedömningen att den förväntade trafikökningen är godtagbar och kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter och investeringar i gatornas utformning. Eventuella investeringar i gatornas utformning styrs inte i detaljplanen och ses över först vid genomförandet.

Övriga justeringar mellan samråd och granskning:

- Mindre justeringar görs för placering av de mindre flerbostadshusen närmast gården. Den nya placeringen möjliggör för en alternativsiktlinje från Valhallavägen i söder och en nättare upplevelse av bebyggelsen sett från Hisingstorps gård.
- Kommunal mark planlagd som parkmark intill fastighet Rampen 1 planläggs som kvartersmark ej avsedd för bostadsbebyggelse men möjliggör för placering av komplementbyggnad. Detta med anledning av att det idag upplevs och sköts som privat fastighetsmark och möjliggör för fastigheten Rampen 1 att förflytta sin kompost som tidigare varit belägen på kommunal mark med arrendeavtal till egen privat mark.

Stadsbyggnadskontoret,

Liselott Johansson
Planchef

Solveig Lönnervall
Planarkitekt