

Fördjupad översiktsplan över

Rosendala (Maden)

HUSKVARNA



SÄRSKILT UTLÅTANDE 2019-10-30

Särskilt utlåtande

Utställningsförslaget har funnits utställd digitalt via kommunens hemsida www.jonkoping.se sökord: Rosendala under perioden 7 mars - 12 maj 2019 Information och datorer har funnits i Huskvarna bibliotek, Rumlaborgsgatan 1 i Huskvarna samt i kommunens utställningshall vid Juneporten, V Storgatan 16 i Jönköping.

Drop in genomfördes den 25 april i f.d. Borstfabriken, Grännavägen 22 i Huskvarna kl 15.00 - 19.00.

Inkomna yttranden

Vid samrådets slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. Jönköpings länstrafik	2019-03-11
2. Försvarsmakten (ingen erinran)	2019-05-07
3. Brf Måsen	2019-05-08
4. Länsstyrelsen	2019-05-10
5. Vikstaden	2019-05-13
6. Vänsterpartiet Jönköping	2019-05-13
7. Huskvarna JaVisst	2019-05-13
8. Räddningstjänsten	2019-05-13

Efter samrådstiden

9. Individ- och familjeomsorgsnämnden (ingen erinran)	2019-06-18
10. Socialnämnden (ingen erinran)	2019-06-18
11. Äldrenämnden (ingen erinran)	2019-06-18
12. Tekniska nämnden	2019-09-27

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet.

1 Jönköpings länstrafik

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna.

Vi ser positivt på att man planerar tillräckliga ytor i gatan för att kunna tillgodose busstrafik och eventuella hållplatser på ett bra sätt. Det är önskvärt att man också beaktar bussens framkomlighet om man ser att den kan komma att påverkas negativt gentemot övrig motorburen trafik i gatumiljön eller i korsningar.

Eventuellt skulle förlängningen av Drottninggatan mot Grännavägen kunna vara aktuell för ny linjesträckning om utformning inom planområdet samt yttre anslutningar planeras på ett passande sätt.

Kommentar

Planförslaget är utformat för att kunna hantera busstrafik både på Långgatan-Kruthusgatan och på Drottninggatans förlängning.

2 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

3 Brf Måsen

Som närmaste grannar (rågrannar) och sakägare yttrade vi i BRF Måsen oss under samråd gällande fördjupad översiktsplan över Maden. Vi vidhåller våra synpunkter från juli 2018.

Vi anser att synpunkter vi framfört angående Sömnaden 6 även gäller kvarteren söder om Kruthusgatan också. De höga 5-våningshusen som ringar in Rosendala kommer att omintetgöra de vyer vi har idag, lägre hus inom området påverkar oss inte eftersom de skymms av de höga fasaderna mot Kruthusgatan, vi mister upp till 100% utsikt dels västerut mot Vättern, Elmiafälten m.m. och dels söderut. Synavståndet minskar från ca 5-10 km till cirka 100 meter. Att höja tillåtna bygghöjder från 12 till 16 m är en stor och avgörande skillnad för oss.

Att som i er kommentar hänvisa till hushöjder i centrala Huskvarna 400- 700 m bort med en bebyggelse med 2- till 3-våningshus däremellan anser vi saknar relevans.

Vi saknar kommentarer på våra synpunkter angående ”Omgivningspåverkan” punkt 2 - 5 och även det vi skrivit under rubrik ”Kulturvärdet”.

Trafiksituationen Kruthusgatan/Grännavägen(som redan idag är överansträngd), negligeras helt i översiktsplanen och vi känner djup oro inför de kommande trafikproblemen med den tänkta exproprieringen av Maden respektive Sömnaden 6 m.fl. Ett enkelt ”rödljus” kommer inte att lösa ett kommande trafikkaos.

Sammanfattningsvis

Vi rågrannar på Långgatan har inget emot att det byggs på Rosendala men vi opponerar oss mot hushöjder enligt ovan. Gör om och tänk rätt.

Yttrandet är underskrivet av BRFs medlemmar (15 st).

Kommentar

Planförslagets byggnadshöjder grundar sig på avvägningar mellan bl.a. proportioner mellan gatans bredd och fasadernas höjd, exploateringsgrad, möjlighet till lokaler i bottenvåningar och även anpassning till befintlig närliggande bebyggelse och Huskvarnas taklandskap i stort.

Byggnadshöjder på 16 meter är inget nytt för Huskvarnas stadsbild utan var en tongivande del när den första stadsplanen för området norr om esplananden togs fram i början av 1900-talet. Att hänvisa till den bebyggelsestypen är naturligt eftersom ett av målen med planen är att förstärka och utvidga Huskvarnas centrum med inte bara bostäder utan även arbetsplatser och service.

När kommunen planerar ett område ska det enligt Plan- och bygglagen (PBL) göras utifrån vad som marken är bäst lämpad för utifrån ett allmänt perspektiv. I det perspektivet väger möjligheten för en stort antal människor att ta del av det attraktiva läget, utifrån många fler aspekter än utsikt, högre än en begränsad del av utsikten för befintlig bebyggelse.

En målsättning är att utvecklingen av Rosendala ska tillföra befintlig bebyggelse mervärden i form av bl.a. service, tillgänglighet, arbetsplatser, grönska m.m. vilket med allara största sannolikhet kommer att öka attraktiviteten och lägesfaktorn även för omgivande fastigheter.

Trafiksituationen i hela området ska ses i alla trafikanters perspektiv. De beräkningar som har gjorts visar att en lösning med trafikljus är det som kan tillgodose flest trafikslags behov där även en framtida ökning av biltrafiken kan hanteras.

4 Länsstyrelsen

Riksintressen och miljö kvalitetsnormer

Riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt miljö kvalitetsnormer för luft, vatten och omgivningsbuller har behandlats på ett tillfredsställande sätt.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) och mellankommunala frågor

Utppekande av LIS-områden är inte aktuellt i denna plan som omfattar centrala delar av Huskvarna. Mellankommunala frågor kommenteras inte i planhandlingarna. Länsstyrelsen ser inte heller att det finns behov av det.

Hälsa och säkerhet

Enligt de uppgifter Länsstyrelsen har, körs det transporter med farligt gods på Kruthusgatan mot Aneby. I de detaljplaner som görs för området måste risker avseende transporter av farligt gods på Kruthusgatan beaktas.

Kommentar

En revidering av riskanalysen har gjorts efter granskningen utifrån trafiken på E4 och Grännavägen

där revideringen stöder tidigare ställningstaganden. Även om revideringen inte specifikt belyser Kruthusgatan så bedöms situationen var likvärdig den utmed Grännavägen.

Med hänsyn till att omvandlingen kommer att ske etappvis och under en längre tidsperiod kommer riskfrågorna i området, och utmed Kruthusgatan, att behöva utredas vidare och säkerställas under detaljplanarbetet utifrån det aktuella läget.

5 Vikstaden AB

Parkering

I planen förslås att den huvudsakliga parkeringen ska ske i två parkeringshus. Att separera trafik/parkering från bostäder/människor bidrar ofta till sämre trygghet. Ett allmänt känt exempel är de många miljonprogram där man förordade s.k. trafikseparering.

Kommande bostadsbebyggelse i Rosendala kommer till största del utgöras av lägenheter i olika upplåtelseformer. En stor målgrupp för dessa bostäder är äldre som söker ett bekvämare boende. I ett bekvämt boende idag är det en självklarhet att man har tillgång till parkering i direkt anslutning till sin bostad. Att behöva gå ett par hundra meter är givetvis rimligt för många, men samtidigt är det för många en förutsättning att ha nära till bilen för att klara vardagen, t.ex ensamstående föräldern som har storhandlat med småbarn.

Vi tycker att det är en självklarhet att man ger

förutsättningar för en traditionell parkeringslösning i området. Parkering ska återfinnas i respektive kvarter. Parkeringshusen kan utgöra ett komplement och vara lösning för kontorshusen.

Verksamheter och byggnader

I Jönköpings kommuns Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare skriver man om den blandade staden. Att det ur flera perspektiv är viktigt att skapa områden som utgörs av både bostäder, arbetsplatser och service. I FÖP:en för Maden ersätts de flesta befintliga byggnader och verksamheter med nya, nettot av arbetsplatser enligt utredningar bli högre vilket är positivt. Men flera verksamheter, såsom CCJ och Karl Andersson & Söner, finns inte kvar. Dessa verksamheter utgör inte bara en arbetsplats, utan de har även ett historiskt värde för området. De ger karaktär och innehåll, dess arkitektur utgör landmärken och representerar sin ”tid” på ett värdefullt sätt.

I förslaget ”Vätterparken – en ny del av Huskvarna trädgårdsstad” visar vi hur man kan bygga bostäder i anslutning till industri. I Munksjöstaden i Jönköping arbetar man just nu fram detaljplaner där industri i form av Ahlstrom-Munksjö återfinns på ena sidan Bygatan, medan det på andra sidan gatan planeras bostäder. Genom riskutredningar har man skapat förutsättningar för denna struktur – något man kan göra även på Maden i Huskvarna.

Vi tycker det är en självklarhet att man i FÖP:en ger förutsättningar så att verksamheter som CCJ och Karl Andersson & Söner kan leva vidare i området.

Kvarterstruktur

Huskvarna omnämns ofta som ”trädgårdsstaden”. Staden karaktäriseras av öppna kvarter med en blandning av villor och lamellhus. I FÖP:en föreslås en sluten kvarterstruktur som är helt främmande i och för Huskvarna. Motivet är att skapa tysta bostadsgårdar som är fria från ”buller”. I intilliggande kvarter Sömnaden skapas en öppen struktur med passager för gående som samtidigt släpper in ljus och vyer. Bullerutredningar visar att denna princip fungerar i området. Buller utgörs till stor del av trafikbuller – vilken är en typ av buller som i rådande stund förändras i övergången från bensin och diesel till el och hybrid.

Vi tycker det är en självklarhet att man i FÖP:en ger förutsättningar för en öppen kvarterstruktur som släpper in ljus på gårdarna och ger fler vyer och siktlinjer.

Kommentar

Det finns ett flertal politiska beslut på att prioritera hållbara transportslag och valet av att samla parkeringen i teknikhus är en del i det uppdraget. Det innebär att bilen i området blir mer jämställd med bussen i avseende på tillgänglighet och framförallt kan gator i närmast anslutning till bostäderna utformas för att prioritera gång och cykel. Det utan att göra avkall på tillgänglighet med bil de som behöver. Det går att ta sig med bil överallt i området men parkeringen sker några hundra meter bort, precis som för den som ska ta bussen. För den som har behov av parkering i direkt anslutning till bostaden kommer

den möjligheten att finns enligt gällande regler. Enligt Statistiska centralbyrån (2018) är det 53% av hushållen i Huskvarna centrum som inte har bil vilket visar att det inte är en orimlig prioritering av trafikslagen i området.

Angående trygghetsfrågan så är parkeringslösningen ett sätt att befolka gatorna och göra dem tryggare till skillnad från om parkeringen finns under varje kvarter. Då tar de boende hissen direkt ner till garaget och därifrån vidare med bil. Det ska även poängteras att det inte är frågan om någon funktionsseparering med områden enbart avsedda för parkering utan teknikhusen är integrerade i kvarteren tillsammans med andra verksamheter och bostäder. Teknikhusen kan dessutom samla flera olika funktioner som t.ex. återvinning och bottenvåningar kan inrymma publika verksamheter eller service.

Det är främst tre aspekter som har påverkat ställningstagandet kring de befintliga verksamheternas möjlighet att vara kvar i området: omgivningspåverkan, ytbehov och framtida utvecklingsmöjligheter för verksamheten.

I gällande detaljplan är markanvändningen J - Industri vilket inte bör, eller åtminstone är svårt att kombinera i direkt anslutning till bostäder då en grundförutsättning är att verksamheterna har en omgivningspåverkan. En detaljplan ska inte bara ta hänsyn till den verksamhet som finns på platsen idag utan alla typer av verksamheter som ryms inom den aktuella användningen. Det gör att vi inte finner det lämpligt att ha J - Industri inom

planområdet och därmed är inriktningen att hitta andra lokaliseringar för de verksamheterna. Att kombinera omgivningspåverkande verksamheter med bostäder innebär sannolikt en stark begränsning för verksamheten att kunna utvecklas i framtiden. Resonemanget gäller även för den gällande användningen Gt - Bensinstation

Verksamheter med begränsad omgivningspåverkan som t.ex. bilverkstäder, hantverk m.m. och som ryms inom användningen Z - verksamheter kan vara aktuellt i framförallt de befintliga byggnaderna men även i nya byggnader. En förutsättning är dock att de inte kräver stora markytor för t.ex. upplag och förvaring.

Verksamheter som kontor, hotell, handel, service, samlingslokaler och liknande är viktiga för att få ett blandat innehåll och skapa arbetsplatser i området. Det är angeläget att den typen av verksamheter är kvar i området samt att det tillkommer nya.

Samtal förs med samtliga fastighetsägare utifrån den specifika situationen för att hitta bästa möjliga lösning.

Bullersituationen är en viktig orsak till utformningen av kvartern och bebyggelsen men även för att skapa tydliga och goda gårdsmiljöer. Beräkningar visar avsevärda skillnader mellan en öppen bebyggelse och slutna fasader. Skillnaderna märks framförallt i värden för max-nivåer och hur stor del av gården som blir bullerskyddad. Den slutna fasaden tar bort dessa effekter nästan helt och hållet. Det gör framförallt att innergårdarna och de ljuddämpande sidorna av lägenheterna får helt andra kvalitéer som vi anser vara

extra viktiga i en så relativt bullerutsatt lokalisering.

Enligt planförslaget är det möjligt med öppningar mellan byggnaderna, vilket beskrivs i riktlinjer för byggnaders placering och utformning.

”I bostadskvarter ska byggnaderna sammanbyggas mot allégator och mot gångfartsgator där bullernivåerna kräver det. Mot gångfartsgator ska byggnaderna bidra till att skapa tydliga kvarter med väl avgränsade gårdar men där det är motiverat kan det vara mellanrum mellan byggnaderna för att skapa visuell kontakt mellan gård och gata. Mellanrum placeras i första hand i kvarterets mitt. Syftet med riktlinjerna är i första hand för att hantera den relativt omfattande trafikbullermiljön men även för att skapa tydliga och goda gårdsmiljöer”.

Planförslaget och beräkningsmetoder för buller är utformade utifrån den lagstiftning som är styrande vid framtagande av detaljplaner.

6 Vänsterpartiet Jönköping

Allmänt - Vi kommer att lämna synpunkter på planen i den ordning de diskuteras i planförslaget.

Visioner och övergripande strukturer

De 9 målen - Vi delar allmänt de 9 övergripande strukturmålen, med ett undantag: Målet om ”minst 900 nya bostäder” finner vi alltför absolut utformat: hur många bostäder som socialt och ekologiskt uthålligt faktiskt får plats inom ramen för ett gott stadsbyggande, är inte en input i en plan utan en

resultant. Den bör därför inte ges en tvingande formulering i en översiktsplan.

Planförslag

Torg och platser - Vi finner den redovisade ambitionen god. Dock ligger de redovisade platsytorna mot större trafikstråk, vilket minskar deras användbarhet.

Gröna platser - Vi finner den redovisade ambitionen bra. Vi vill särskilt betona betydelsen av en generös gatusektion, trädstråken samt gåfartskaraktären.

En öppen dagvattenkanal är värdefull om inte dagvattnet smutsas på vägen dit.

Gator - Uppdelningen av gator i två slag finner vi allmänt välbetänkt.

Allégator - Vi finner gatusektioneringen god, men med en notering: genom att förgårdsmark inte finns, blir bottenplanens karaktär viktig. Därför bör verksamhetslokaler som kan förena huskropparna med gatan på ett naturligt sätt, finnas i så stor utsträckning som möjligt.

Givet gatubreddens rekommenderar vi max 4 våningars hushöjd. Om 5 våningar likväl väljs, måste den 5.e våningen dras in.

Gåfartsgator - Principen om gåfartsgator finner vi god. Vi vill också understryka värdet av förgårdsmark för den här typen av gator.

För att bevara goda proportioner mellan gatubredd och hushöjd bör max 3 våningar godtas. Om 4 våningar likväl väljs måste den 4.e våningen dras in från de nedre.

Kvarter - Allmänt är kvartersindelningen rimlig. Vi ser det som särskilt positivt att kvarteren anpassas till ytans form och alltså blir oregelbunden.

Fastigheter - Vi instämmer i målet om fastighetsbildning. Dock anser vi att huskroppar med 16m djup är för mycket. Det gör bostaden onödigt mörk och inkräktar dessutom för mycket på gårdsmarken. I stället bör lamellhusen stå modell med omkring 12m husbredd. Då kan också lägenheterna lätt planeras genomgående.

Dessutom blir då innergårdarna större, vilket är synnerligen värdefullt.

Vi delar uppfattningen att dessa bör göras som marksamfälligheter.

Det bör dessutom redan nu noteras som krav att alla fastigheter skall vara energisnålt byggda (trä); vara resurssnåla i drift och vara försedda med solceller. Detta bör ingå som explicita krav i den fördjupade översiktsplanen och följas upp via markanvisningar och detaljplaner.

Bebyggelse - Vi delar helt ambitionen att området skall ha ett varierat innehåll med en god blandning av olika verksamheter.

Det är också värdefullt att inte ha gatuparkering, utan samla denna till de två planerade teknikhusen.

Vi vill dessutom särskilt understryka vikten av att förskolor alltid skall integreras i samhällsbyggandet i stort, i tid.

Beträffande förskolorna förblir det ett oavvisligt krav att boverkets rekommendationer beträffande barnens fria tillgodoses. Vi vill här hänvisa till de utvecklade synpunkter vi lämnade i den frågan i vårt remissvar över detaljplanen gällande Sömnaden.

Befintlig bebyggelse - Bevarandet av särskilt värdefull äldre bebyggelse vid nyexploatering ger staden en temporal dynamik. Det är värdefullt och vi tillstyrker denna del av planen.

Riktlinjer för byggnaders placering och utformning - Vi rekommenderar generellt en våning lägre huskroppar (se ovan). Vi rekommenderar också att krav på resurssnålt byggande/drift/livscykel, inklusive solceller, skrivs in i den fördjupade översiktsplanen (se ovan). I övrigt ingen erinran.

Bostadsgårdar - Detta är generellt bra, men vi vill ha något större innergårdar, uppnåeligt genom något smalare huskroppar.

Marken bör också förvaltas som en samfällighet.

En mindre del av marken bör kunna avsättas som små odlingslotter.

Trafiksystem - Utbyggnaden av Maden gör det än mer angeläget att förstärka stomlinje 1, helst upp till spårvägskomfort/kapacitet. Ett förslag är att utreda en förlängning av stomlinje 1 till Brunnstorp via Maden. Detta skulle ge klart bättre kollektivtrafik för Huskvarnas norra delar.

Dagvatten - Planen noterar värdet av träd och regnbäddar för att hantera stora regnmängder. Den noterar också att "100-årsregn" överbelastar systemen. Detta är djupt olyckligt då vi kan räkna med mer frekventa "extrema" väderfenomen i framtiden.

Eftersom våra äldre stadsdelar inte är byggda för detta och därför kommer att skadas av framtidens väder med stora avbräck och kostnader, blir det särskilt viktigt att nytillkommande samhällen byggs mer robust.

Därför måste enligt vår mening mer göras för att hantera stora regnmängder.

Parkering - Vi instämmer i de principer för parkering som redovisas. Så långt möjligt bör gåfartsgatorna bli bilfria.

El och tekniska system - För framtiden måste elsystem utformas för att kunna mata tillbaka solcellsel till nätet

Kommentar

Visionen om minst 900 bostäder främst en konsekvens av de grundläggande förutsättningarna kring det valda

planförslaget och en utgångspunkt för det fortsatta arbetet med omvandling och detaljplaner.

Bygghöjder har diskuterats vid ett flertal tillfällen i Samhällsbyggnadsutskottet och den aktuella utformningen förankrades relativt tidigt i processen.

Den illustrerade ytan på 15-16 meter motsvarar fastigheten och inkluderar utskjutande byggnadsdelar som t.ex. trapphus, balkonger och cykelparkeringar m.m. mot gårdssidan. Själva byggnaden blir alltså 12-13 meter. Det finns illustrerat och förklarat under avsnittet fastigheter.

Det finns inte möjlighet att t.ex. styra att byggnader ska ha stomme i trä eller vara extra resurssnåla i detaljplaner. Kommunen kan ställa kraven vid tilldelning av mark men eftersom kommunen i nuläget bara äger ca 1/10 av marken i området finns inte förutsättningarna att ställa de kraven generellt i planen.

Förskolornas mått följer de krav som utbildningsförvaltningen har uppgett.

Diskussioner förs om stombusslinjernas dragning i Huskvarna och gatusektionerna på samtliga allégar har tagit höjd för en utökad busstrafik med plats för både bussar och hållplatser.

7 Huskvarna JaVisst

Huskvarna JaVisst ser med tillfredsställelse på ert fortsatta arbete med ovanstående översiktsplan för

Rosendala. Denna omvandling av hela området ger på sikt mycket goda förutsättningar för Huskvarnas utveckling. Fler bostäder, fler arbetstillfällen och en stark centrumutveckling.

Vi stödjer i huvudsak de visioner och övergripande strukturer som presenteras och vill samtidigt trycka på två detaljer som vi anser kräver mer uppmärksamhet:

- I planen finns inte mycket om access till Vätterstranden beskrivet. Med en sådan tillökning av bostäder så nära stranden bör flera broar/övergångar för fotgängare och cyklister finnas över motorvägen. Helst i Drottninggatans förlängning.
- Trafiklösningen med förslaget Trafikljus i korsningen Grännavägen och Kruthusgatan har vi svårt att känna tillförsikt med. För att få så jämt flöde som möjligt borde Rondell prioriteras.

Vi ser gärna att ni rapporterar det fortsatta arbete med berörda fastighetsägare och pågående markförhandlingar.

Kommentar

Förhållningssättet i planarbetet har varit att skapa möjligheter för att i framtiden kunna minska E4:ans barriäreffekt mot Vättern. Med förslagets gatustruktur finns de möjligheterna i fortsatta diskussioner med Trafikverket om E4:ans utformning och funktion genom Huskvarna- Jönköping.

Trafiksituationen i hela området ska ses i alla trafikanters perspektiv. De beräkningar som har gjorts

visar att en lösning med trafikljus är det som kan tillgodose flest trafikslags behov där även en framtida ökning av biltrafiken kan hanteras.

8 Räddningstjänsten

Grännavägen och Kruthusgatan är prioriterade utryckningsvägar för räddningsfordon, vilket behöver beaktas vid projekteringen.

Gällande riskutredningen kv. Maden och Kv. Sömnaden (ÅF) lämnas följande synpunkter:

- Utredningen tar inte hänsyn till risker för olycka med tankbil på bensinstationen vilka kan medföra större konsekvenser än för personbilar.
- I riskutredningen förklaras det att riktlinjerna som tagits fram i Riskanalys av farligt gods i Hallands län (2011) ska användas vid fysisk planering invid led för transport av farligt gods i Jönköpings län. Detta finns inte bestämt för Jönköpings län och de riktlinjer som beskrivs beaktas inte i riskutredningen.
- I riskutredningen blandar man avståndet från det tänkta bostadsområdet till Grännavägen och till E4.

Riskutredningen behöver således revideras.

I handlingarna anges att det är tänkbart att en omvandling av området kan ta upp till 10 år. Räddningstjänsten bedömer att riskerna kring befintliga verksamheter (industrier, verkstäder

mm) relativt kommande bostäder behöver utredas mer detaljerat i detta skede. Detta för att få rimliga skyddsavstånd mellan verksamheter med omgivningspåverkan och bostäder.

I ett framtida klimat förväntas det bli omväxlande varmare, torrare och blötare om vartannat och alltigenom mer extremt. I den fördjupade översiktsplanen har ett blötare klimat beaktats. En ökad medeltemperatur kan medföra stora konsekvenser på invånarna. I planen bör man beakta hur bland annat innergårdar utformas för att inte skapa värmeöar där temperaturen kan bli mycket hög. Material på väggar och mark kan ha stor påverkan på temperaturen liksom möjligheten till skugga.

Kommentar

Bedömningen är att det finns en god bild av riskfrågorna för den fortsatta processen och att det är svårt att göra mer detaljerade utredningar i nuläget. Eftersom området förväntas omvandlas i etapper kommer förutsättningarna att vara olika beroende på i vilken del omvandlingen startar, vilka verksamheter som då finns i området och vilken typ av bebyggelse som är aktuell. Det är inte möjligt att i det här läget utreda förutsättningarna för samtliga dessa scenarion.

Även Länsstyrelsen har belyst behovet av att utreda riskfrågorna vidare i detaljplanearbetet vilken vi helt instämmer i.

Att skapa bra förutsättningar för innergårdar med hänsyn till bl.a. temperatur är en av planförslagets

bärande idéer. Genom att inte förlägga parkering under gårdarna skapas mycket goda möjligheter

9. Individ- och familjeomsorgsnämnden

Socialförvaltningen har lämnat synpunkter vid tidigare samråd och har inga ytterligare synpunkter.

10. Socialnämnden

Socialförvaltningen har lämnat synpunkter vid tidigare samråd och har inga ytterligare synpunkter.

11. Äldrenämnden

Socialförvaltningen har lämnat synpunkter vid tidigare samråd och har inga ytterligare synpunkter.

Tekniska nämnden

Som helhet ser tekniska kontoret fortsatt positivt på den föreslagna fördjupade översiktsplanen för Rosendala (Maden) i Huskvarna. Förslaget möjliggör för ett stort antal nya bostäder men också för nya verksamheter, vilket är positivt. Det finns dock ett antal frågor att hantera för att planen ska kunna genomföras och detaljplaneläggning ska kunna påbörjas.

TK mark och exploatering framför följande: Sedan samrådet har representanter från kommunen fortsatt träffa och föra dialog med fastighetsägare och verksamhetsutövare inom området. Tekniska kontoret, mark och exploateringsavdelningen (vidare MAX) ser svårigheter med att hitta alternativa

lokaliseringar till flera av verksamheterna inom området. Det finns verksamheter inom området med särskilda krav på både geografisk placering och egenskaper på verksamhetslokaler. En flytt av verksamheter med särskilda behov är svår genomförd och kostsamma. För att genomföra den fördjupade översiktsplanen är det, med hänsyn till föreslagen struktur i området, lämpligt att majoriteten av fastigheterna inom området ägs av ett fåtal aktörer som verkar inom fastighetsutveckling. Kommunen (eller annan fastighetsutvecklande aktör) behöver alltså få rådighet över av fler fastigheter i området, däribland de fastigheter som huserar verksamheter med särskilda behov. Vid inlösen av aktuella fastigheter måste kommunen, tekniska kontoret få lov att kalkylera med höga kostnader för ersättning utöver själva markvärdena. För att underlätta för ny lokalisering för verksamheterna i området bör arbete med att tillskapa nytt verksamhetsområde på annan plats i Huskvarna intensifieras.

Före påbörjande av detaljplaneläggning av området bör kommunen ta fram en ekonomisk kalkyl för genomförande av den fördjupade översiktsplanen, för att kartlägga potentiellt ekonomiskt utfall av utvecklingen av området. Även möjlig etappvis utbyggnad bör analyseras och presenteras vidare.

TK park framför följande: Utrymmet för träden i gatusektionerna i planförslaget är för smalt med hänsyn till vad som efterfrågas i storlek på träd i text och på illustrationer. Att anlägga alla trädgropar med skelettjord blir inte bara kostsamt utan innebär också en sämre livsmiljö för träden, vilket leder till kortare

livslängd. Om träden får mer utrymme behövs inte skelettjord och ordentliga växtbäddar kan skapas. Det ger finare, större och mer livskraftiga träd. Växtbäddarna behöver vara sammanhängande för ett bättre resultat. Att skapa större ytor för träden med gräsytor skapar också möjligheter för en bättre snöhantering inom området. Enligt bilder och skisser finns det inte mycket plats att lägga snö på.

Tekniska kontoret håller på att ta fram en trädplan där mått, växtbäddsvolym och beskrivningar finns framtaget för olika typer av träd och planteringar vilket bör följas för bästa resultat.

Dagvattenhanteringen behöver utredas vidare och på en mer detaljerad nivå i ett senare skede. För att veta om dagvattnet kan ledas till växtbäddar behövs en förprojektering på gatorna. Det är inte alla typer av skelettjord som är anpassad för dagvattenhantering och fördröjning av dagvatten. För att det ska fungera måste man säkerställa att vattnet kan transporteras vidare och inte bli stående i växtbädden. Det finns typer av skelettjord som är till för dagvattenhantering men de är också mer kostsamma. Det krävs många extra ledningar och dagvattenbrunnar för att det ska fungera optimalt, vilket också genererar en högre kostnad både i investerings- och driftskedet. För att växtligheten i dagvattenanläggningen ska se fin ut hela säsongen behövs bevattning. Även det innebär ytterligare en tillkommande kostnad.

Investeringskostnaden för de ca 350 träd i skelettjord med dagvattenhantering blir minst 10 000 000 kr. Om man istället ger träden större jordvolym och

inte behöver använda skelettjord i hela området kan kostnaden minskas.

Driftkostnad för etablering av 350 träd i 5 år medför kostnader om ca 700 000 per år. Växtytor med dagvattenhantering medför tillkommande driftkostnader.

Om ytor för snöupplag inom området selekteras bort medför det högre kostnader för snöhantering eftersom snön då måste köras bort.

TK VA framför följande: De i planförslaget föreslagna trädraderna i Grännavägen, Långgatan och Järnvägsgatan hamnar över befintliga VA-ledningar. Om trädraderna faktiskt hamnar i detta läge kommer ledningarna behöva flyttas. Det innebär betydande kostnader eftersom VA-ledningarna är förhållandevis stora.

Inom området kommer det anläggas nya VA-ledningar, genom samordning med övriga ledningsägare samt trädrader minimeras av kostnaderna.

Vid etappindelning av planens genomförande är det viktigt att ta hänsyn till befintlig VA-ledningar som är i drift, för att driften av ledningarna ska kunna vidhållas.

I övrigt vidhåller tekniska kontoret de synpunkter som lämnades vid samrådet.

Kommentar

Arbete med att hitta ny lämplig mark för verksamheter i och kring Huskvarna kommer att genomföras i samband med Utbyggnadsstrategi för 200 000 invånare. Utbyggnadsstrategins första etapp är en fördjupad översiktsplan över den centrala tätorten (Huskvarna, Jönköping, Bankeryd, Tabergsådalalen och Barnarp) och beräknas vara klar i slutet av 2021.

Gata/Park-avdelningen har redan tidigt i processen varit delaktiga i utformningen av gatusektion utifrån den funktion gatan behöver ha. De mått för trädrader som parkavdelningen själva har uppgett (2,5 m) har varit utgångspunkt för utformningen av förslaget. En grundförutsättning i förslaget är att gatans servicezon måste ha en funktionell koppling till fastigheterna med hänsyn till bl.a. tillgänglighet, möjlighet för leveranser, avfallshantering, busshållplatser osv. Att det därför inte går att utforma trädzonen som en sammanhängande gräsyta är och har alltid varit en förutsättning. Däremot behöver inte ytan mellan träden vara körbar och så länge ovanstående funktioner säkerställs med fullgoda passager mellan träden så kan själva trädgroparna vara sammanhängande. Det bör också påpekas att det är viktigt att gatans funktioner, särskilt med avseende på tillgänglighetsparkering, behöver säkerställas över tid och inte enbart för det behov som uppstår vid anläggningstillfället. Eftersom trädzonen är fredad från andra funktioner annat än den tvärgående kommunikationen kan träden placeras med korta mellanrum och gatuträdens storlek är underordnad gatans funktion.

Snöhanteringen är särskilt beaktad där trädzon tillsammans med servicezonen skapar en mycket flexibel yta med en total bredd på 5 meter även om vissa delar behövs för fastigheternas tillgänglighet. Även gångfartsgatornas sektion har beaktat snöhanteringen där snön kan läggas på parkerings/trädzonen och vid stora snömängder kan även den smalare delen av gatumarken användas utan att i större omfattning påverka gatans funktion.

TK Gata har medverkat i höjdsättning av området så det finns goda förutsättningar att arbeta vidare utifrån det materialet i det fortsatta arbetet. En förutsättning i höjdsättningen har varit att på bästa möjliga sätt hantera dagvatten och naturligt leda det till stråket som går tvärs igenom området och att via trädgropar så tidigt som möjligt skapa fördröjning.

TK VAs synpunkter har noterats och kommer vara förutsättningar i det fortsatta arbetet.

