



# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Domherren 23 m.fl.

Öster, Jönköpings kommun

## Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Domherren 23 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 2016-05-30 – 2016-09-02. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum i Juneporten 2016-06-29. 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.

### Yttranden inkomna under samrådstiden

1. Trafikverket	2016-06-01
2. Lantmäterimyndigheten	2016-06-16
3. Vattenfall Eldistribution	2016-06-28, ingen erinran
4. Skanova	2016-07-14
5. Svenska kraftnät	2016-07-15, ingen erinran
6. Räddningstjänsten	2016-07-25, ingen erinran
7. Kultur- och fritidsnämnden	2016-08-10, ingen erinran
8. Cykelfrämjandet	2016-08-17
9. E.ON Elnät Sverige AB	2016-08-22, ingen erinran
10. Bostadsrättsföreningen Delfinen	2016-08-26
11. Villaägarna Södra Vätterbygden	2016-08-30, ingen erinran
12. Naturskyddsföreningen	2016-08-31
13. Länsstyrelsen	2016-09-02
14. Jönköpings läns museum	2016-09-02
15. Försvarsmakten	2016-09-02, ingen erinran

### Yttranden inkomna efter samrådstidens slut

16. Tekniska nämnden	2016-09-21
17. Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2016-09-21

## Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer. De yttranden där endast "ingen erinran" lämnats redovisas endast i listan ovan.

### 1. Trafikverket

Aktuellt område ligger inom kommunalt väghållningsområde och påverkar endast indirekt statlig infrastruktur. Trafikverket ser det positivt med fortsatt förtätning av centrala delar av Jönköping vilket ökar förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik. Dock riskerar tillkommande 260 bostäder att späda på personbilstrafik på den kapacitetsmässigt redan ansträngda motorvägen. Förutsatt att kommunen framgent medfinansierar fortsatt optimering av E4 (additionskörfält) har Trafikverket inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

## Kommentar

Enligt handlingsprogrammet för kollektivtrafik i Jönköpings kommun arbetar kommunen för att utveckla kollektivtrafiken för att få en överflyttningseffekt av resor från biltrafik till kollektivtrafik. Kommunen ställer sig positiv till att tillsammans med Trafikverket diskutera kapacitetshöjande åtgärder på E4:an som exempelvis additionskörväg.

## 2. Lantmäterimyndigheten

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

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att planen har vunnit laga kraft är att med stöd av detaljplanen avstycka en eller flera fastigheter samt att reglera mark för allmän plats till närliggande kommunal fastighet.

Efter granskning av planförslaget lämnar Lantmäterimyndigheten följande erinran:

### Delar av planbeskrivningen som måste ändras

- Den fastighetsrättsliga beskrivningen på sidan 10 innehåller sakfel. I texten framgår det som att privatägd mark som läggs ut som allmän plats automatiskt övergår till kommunal ägo, vilket är felaktigt. Textstycket måste ändras så att det överensstämmer med den korrekta beskrivningen på sidan 39. Med tanke på att planbeskrivningen har en korrekt och uttömmande del om fastighetsrättsliga frågor på sidorna 39 - 41 bör stycket ha en annan rubrik, t.ex. ägarförhållanden eller dylikt. När två stycken har samma rubrik kan det bli missförstånd eller att sakägare inte beaktar den riktiga beskrivningen av fastighetsrättsliga frågor.
- Kartan på sidan 10 beskriver områdets fastighetsrättsliga förhållanden på ett sätt som att den kommande planen redan genomförts. Teckenförklaringen till kartan måste korrigeras så att det framgår att kartan illustrerar en tänkt framtida situation.

### Delar av planbeskrivningen som bör förbättras

- Gråskalorna på kartan på sidan 10 är svårtydda och bör bytas mot någon tydligare markering, t.ex. diagonal skraffering.
- Siffrorna på kartan på sidan 41 är otydliga och bör förstoras.

## Kommentar

Texten under rubriken *Förändring av markägoförhållanden* (sida 12) har justerats så att det tydligt framgår att planförslaget föreslår en förändring i markägoförhållanden. Rubriken har även bytts ut så för att minska risken för missförstånd mellan vad planförslaget föreslår och vad detaljplanen ger möjlighet till.

Kartan på sida 12 samt teckenförklaringen har justerats i enlighet med Lantmäterimyndighetens yttrande.

Siffrorna på kartan under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor* (sida 44) har förstörats för att bli mer lättlästa.

## 4. Skanova

Skanova har telenät med kopplingsskåp inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Gäller inte ledningar till byggnader som är planerade att rivras inom planområdet.

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

## Kommentar

De ledningar som ligger inom planområdet i gata behöver inget ökat skydd för att ha rätt att ligga kvar i den sträckning de gör idag. Förändringar inom fastigheten som leder till behov av undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar ska bekostas av exploateringen.

## 8. Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen, har tittat på förslaget till detaljplan för Domherren 23 m fl som kungjordes 2016-05-27 och ber att få lämna följande synpunkter.

### Änkhusgatan, risk för dörning

Gc-banan ser ut att bli 4 meter bred, det är lite för smalt för nybyggnation tycker vi. Men det stora problemet här är att det inte finns någon säkerhetszon mellan gatuparkeringen och gc-banan. Eftersom cykeldelen av gång- och cykelbanan brukar placeras närmast vägbanan gör detta att det finns en stor risk för dörning, dvs någon öppnar en bildörr utan att se sig för och en cyklist cyklar in i den öppna dörren.

### Änkhusgatan, gatuparkering

Varför planeras gatuparkering? Enligt skissen på sida 6 rör det sig endast om 7 platser? Som vi ser det finns det många p-platser på östra torget precis bredvid, förutom de 190 platser som tillkommer i garaget. Stryker ni gatuparkeringsplatserna skulle ni få plats med en separat trottoar och cykelbana. Dessutom skulle ni eliminera risken för dörning enligt punkten ovan.

Ulfsparrégatan, gångbana eller gång och cykelbana:

Enligt ritningen ska det bli en gång och cykelbana som är 2,5 meter bred, men enligt texten på sida 9 ska det bara vara en gångbana, vad gäller?

Om det blir en gång och cykelbana är den alldeles för smal för att vara säker, dessutom saknas säkerhetszon för dörning.

### Ulfsparrégatan, gatuparkering

Varför planeras gatuparkering, enligt skissen på sida 6 rör det sig endast om 6 platser? Är dessa absolut nödvändiga? Det byggs 190 nya parkeringsplatser i garaget och vi inom cykelfrämjandet tycker inte att detta är väl använd gatuyta när de prioriterade trafikslagen gång och cykel får dela på 5 meter.

Utan gatuparkering får ni plats med separerad gång och cykelbana.

Måste gatuparkeringen vara kvar föreslår vi som alternativ.

1. Enkelriktad Ulfsparrégatan. Då frigörs massor med yta till de prioriterade trafikslagen.
2. Gångbanan på ena sidan smalnas av till en smal trottoar (1,5 meter) och gång och cykelbanan på andra sidan ökas till 3,5 meter.

### Slottsgatan

Vi saknar beskrivning på hur gång och cykelbana på Änkhusgatan och Ulfsparrégatan ska kopplas ihop med övriga gång och cykelvägar i området. Som det ser ut på skissen på sida 6 finns ingen gång och cykelbana på Slottsgatan utan cyklisterna får hoppa av cykeln och leda den till närmaste gång och cykelbana.

### Garageparkering

Det är väl angivet hur många bilparkeringsplatser som ska byggas i garaget och fina skisser är gjorda.

Men inget nämns om antalet cykelplatser i garage! Det finns heller inget utritat på skiss på sida 8 som visar hur cykelparkeringen ska utformas. Detta visar tydligt vilket trafikslag som är prioriterat, vi på cykelfrämjandet ser en stor risk att cykeln ”får det som blir över” vilket kommer leda till att cykelparkeringen i garaget inte kommer att användas speciellt mycket.

### Viktiga krav att ställa på cykelparkeringen är

1. Säkert, man ska kunna låsa fast sin cykel i ramen mot ett föremål som inte går att flytta eller skruva loss. Bra belysning och central placering gör att det känns tryggt att ställa cykeln.
2. Kunna cykla till och från cykelparkeringen.
3. Plats för lastcykel och eller cykelkärra.
4. Laddplatser, elcyklar kommer på bred front, så det är viktigt att ta höjd för dessa vid nybyggnation.

### Kommentar

#### Änkhusgatan

Cykelvägen som föreslås anläggas utmed Änkhusgatan blir en cykelväg i ett stadsvägnät. Detta innebär att cykelvägen inte blir så skyddad från andra trafikanter som en separat, friliggande cykelväg. Cyklist, fotgängare och biltrafikanter kommer att behöva ta hänsyn till varandra i viss utsträckning. Eftersom parkering av bilfordon görs på höger sida blir det passageraren som öppnar dörren mot cykelbanan. Detta tillsammans med att cyklist som cyklar närmast de parkerade bilarna kommer mötande mot bilarna gör att möjligheten till kommunikation mellan passageraren i bilen och cyklisten finns. Av dessa

anledningar har Utveckling- och trafikavdelningen gjort bedömningen att risken för dörrning är ringa och att detta inte behöver åtgärdas med en säkerhetszon mellan gatuparkering och gång- och cykelbanan.

#### Änkhusgatan och förlängningen av Ulfsparrégatan - gatuparkering

Utveckling- och trafikavdelningen har sett att det finns ett generellt behov av gatuparkeringar för kortare angöring för besökare till verksamheter och boende på Öster. Förlängningen av Ulfsparrégatan föreslås inte enkelriktas med anledning av att fortsättningen på Ulfsparrégatan i norr inte är enkelriktad.

Detaljplanen reglerar endast det som är allmän platsmark - gata i förhållande till kvartersmark. Detta innebär att det endast är bredden av vägområdet som detaljplanen reglerar. Ytorna för gång- och cykelbana och körbana kan justeras inom den allmänna platsmarken - gata efter behov vid utbyggnation och kan även justeras i framtiden om behovet för de olika trafikslagen skulle förändras.

#### Ulfsparrégatan, gångbana eller gång och cykelbana

I samrådsversionen blev det ett fel i illustrationen av gatusektionen för förlängningen av Ulfsparrégatan. Det föreslås endast en gångbana på förlängningen av Ulfsparrégatan, inte en delad gång- cykelväg. Detta korrigeras till granskningsversionen.

#### Slottsgatan

Cykelvägen som börjar på Stenhuggargatan och fortsätter på den norra sidan av Odengatan, längs med Änkhusgatan, kopplas till Kanalgratan via den norra delen av Änkhusgatan. Den norra delen av Änkhusgatan är idag enkelriktad för både cykel- och fordonstrafik. Utveckling- och trafikavdelningen har tagit fram ett förslag till lösning där Änkhusgatan dubbelriktas för cykeltrafiken, men där fordonstrafiken fortsatt är enkelriktad. Detta gör att det skapas en sammanhängande nord-sydlig koppling mellan det huvudcykelstråk som går längs med Odengatan och de cykelvägarna som går längs Kanalgratan. Detta förtydligas till granskningsversionen. Cykelväg längs Slottsgatan är ett projekt som dels ligger utanför denna detaljplan, dels längre fram i tiden och kan därför inte kommenteras i nuläget.

#### Garageparkering

I en detaljplan utreds det om det finns tillräckliga ytor och möjligheter att lösa det cykel- och bilparkeringsbehov som exploateringen maximalt innebär inom den egna fastigheten. I det här fallet har bedömningen gjorts att det finns tillräckliga ytor för att lösa det antalet cykelparkeringar som maximalt kan komma att krävas. Planbeskrivningen anger att det ska finnas lättillgängliga cykelparkeringar i marknivå som ett komplement om cykelparkeringar placeras i nedsänkta garage. Vid bygglov kommer det att krävas detaljerade skisser på var cykelparkeringar placeras och hur de utformas.

## 10. Bostadsrättsföreningen Delfinen

Bostadsrättsföreningen Delfinen överlämnar härmed nedanstående synpunkter på kommunens förslag 2016-05-03 (Dnr 2015:308) till detaljplan för Domherren 23 m fl.

## Inledning

Kommunens exploatering av de östra delarna av centrala Jönköping fortsätter nu med kvarteret Domherren 23 m fl. Från brf Delfinens sida kan vi nu jämföra kommunens förhållningssätt kring dels den detaljplan som ligger till grund för vårt kvarter och Gamla Kålgården. Dels även med förslaget till detaljplan för kvarteret Drotten 10 som parallellt just nu processas i kommunen.

## Från Gamla Kålgården via Drotten 10 till Domherren 23 - några jämförelser

Totalt inom kvarteret där brf Delfinen är beläget finns ca 80 bostäder.

I förslaget för Drotten 10 menar kommunen att ”gestaltning blivit en viktig fråga i planförslaget” och att ”bebyggelsen anpassats till omgivningen”. Vad som menas med denna anpassning till kvarteret Delfinen med sina närmast belägna 2 - 4 våningshus är dock svårt att förstå när man i detaljplanen föreslår byggnader med 4-5 våningar i kvarteret Drotten 10.

När man nu planerar för Domherren har höjderna ökat ytterligare och är nu uppe i 5-våningshus. Vi kan också konstatera att detaljplanernas nockhöjder har ökat från 9,3 m (Delfinen) via 12,5 - 15,1 m (Drotten 10) och är nu uppe i 15,6 - 20,8 m för Domherren 23. Detta med samma smala gatubredd på Änkhusgatan som på Stenhuggargatan.

Vi kan dessutom notera vad som skrivits i Jönköpings-Posten att kommunen i bygglovsprocessen som följer på fastställd detaljplan ofta godkänner högre byggnader än vad som fastställts i detaljplanebesluten. Det finns därför skäl att starkt ifrågasätta att de framtida byggnaderna i kvarteren Drotten 10 resp Domherren 23 kommer att stanna vid de angivna höjderna.

## Trafikbuller och kulturbyggnader

Brf Delfinen noterar med stort intresse de bullerutredningar som gjorts inför både Drotten 10 och Domherren 23. Jämfört med tidpunkten då detaljplanen för Gamla Kålgården och brf Delfinen fastställdes har trafikvolymen på Odengatan ökat med ca 40 procent till ca 20 000 fordon per dygn.

Samtidigt menar Länsmuséet att byggnaden ”Vågfabriken” har ”så stora kulturhistoriska värden att den bör bevaras”. Vågfabriken ligger längs Odengatan och beskrivs i kommunens underlag så här;

*Byggnaden är svåränvänd, då den är utsatt höga bullernivåer att stora ingrepp skulle behöva göras för att säkerställa en god boendemiljö. Dessa stora ingrepp skulle innebära att exteriören, som är det kulturhistoriskt intressanta, skulle förvanskas.*

Med argumenten ”stora ingrepp” och förändring/”förvanskning” av exteriören avfärdar kommunen synpunkterna från Länsmuséet och föreslår rivning av Vågfabriken!

Ca 100 m västerut längs Odengatan ligger det sk Enanders hus i brf Delfinen. Byggnaden är en av fyra byggnader på Gamla Kålgården som presenteras med bild i kommunens förslag till Drotten 10 som kulturhistoriskt värdefulla. Dvs samma status som Vågfabriken har.

Till skillnad från kommunens rivningsplaner för Vågfabriken, av främst ekonomiska skäl, planerar brf Delfinen för renovering av Enanders hus. Brf Delfinen ser därför fram emot konstruktiva diskussioner med kommunen i kommande bygglovsprocess för att åstadkomma bullerdämpad boendemiljö under rimliga ekonomiska villkor för föreningen i denna q-märkta byggnad.

## Kommentar

### Från Gamla Kålgården via Drotten 10 till Domherren 23 - några jämförelser

I förslaget till detaljplan för Domherren 23 m.fl. har det maximala antalet våningar satts till fem våningar för att korrespondera med de omkringliggande byggnadernas höjd. I kvarteret Dvärgen, väster om Domherren 23, är byggnaderna tre våningar respektive fyra våningar med en indragen femte våning. I kvarteret Domaren, norr om Domherren 23, är byggnaden närmast Domherren 23, fyra respektive fem våningar med inredd vind. I kvarteret Citadellet, norr om den nuvarande parkeringsplatsen på Domherren 23, är byggnaderna fyra våningar med inredd vind respektive två våningar. I kvarteret Domherren 15 och 22 är byggnaderna fyra våningar höga. Förslaget till detaljplan medger inte nybyggnation med en byggnadshöjd över +105,5 meter över nollplanet, vilket är mellan ca 2 meter högre - 1,5 meter lägre än befintliga byggnader, vilka ligger mellan +103,3 till +107 meter. De föreslagna byggnadernas höjd underordnar sig dessutom fabriksbyggnadens höjd, vilket har ansetts viktigt ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Stadsbyggnadskontoret anser därför att fem våningar stämmer in i närområdets karaktär.

Den högsta delen inom detaljplaneområdet avgränsas till +110,7 meter över nollplanet, vilket är 20,6 meter över marknivån som är +90,1. Denna del är högsta höjden på den befintliga fabriksbyggnaden, tornet ovanför trapphuset. Bestämmelsen om högsta nockhöjd +110,7 är till för att förhindra att fabriksbyggnadens nockhöjd höjs. Förslaget till detaljplan för Domherren 23 m.fl. tillåter således inte byggnation om 20,6 meter utan reglerar fabriksbyggnadens befintliga höjd för att byggnaden inte ska kunna bli högre än den är idag.

Änkhusgatan föreslås breddas med 3 meter, vilket skapar en 15 meter bred gata till ca 15,5 meter höga byggnader. Stadsbyggnadskontoret anser inte att Änkhusgatan blir för smal i förhållande till de föreslagna byggnadernas höjd.

När det gäller byggnaders höjder bedöms varje bygglov för sig. En mindre avvikelse från nockhöjd kan bedömas som godtagbart på decimeternivå, på grund av att det till exempel kan ske förändringar i grundläggning m.m. som inte går att förutsäga under planskedet. Dock kan aldrig ett helt våningsplan godtas som en mindre avvikelse från en detaljplan. I det här fallet är höjderna satta utefter fabriksbyggnadens höjd och är reglerade för att nytillkommande byggnader ska förhålla sig till den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden. Av denna anledning bör inte skillnader ens på decimeternivå tolkas som mindre avvikelse.

### Trafikbuller och kulturbyggnader

Detaljplanen ger en rätt att riva Vågfabriken, det vill säga detaljplanen lägger inte ytterligare skydd på byggnaden. Kommunen har gjort bedömningen att möjliggöra för rivning av Vågfabriken. Jönköpings kommun har i översiktsplanen och i flera andra styrande dokument



pekat ut förtätning som en genomgående viljeinriktning för att skapa fler bostäder i Jönköping och lösa den bostadsbrist som råder i dagsläget. Planförslaget har tagits fram med detta i åtanke och eftersträvar därför en så hög täthet som kan åstadkommas i förhållande till platsens kulturvärden. Eftersom förslaget innebär att bostäder planeras i fabriksbyggnaden samt i en ny fem våningar hög byggnad mot Slottsgatan behövs en skärmande byggnad placeras mot Odengatan. Den befintliga två våningar höga Vågfabriken är inte tillräckligt skärmande utan ersätts då istället med en fem våningar hög byggnad för att möjliggöra exploateringen mot Slottsgatan och förändringen av fabriksbyggnaden. Stadsbyggnadskontoret och dess nämnd har därför värderat tillskapandet av fler bostäder och bevarandet av fabriksbyggnaden högre än bevarandet av Vågfabriken. Detaljplanen kräver dock inte att Vågfabriken rivs, men för att kunna bevara den behöver byggnadskroppen justeras så att den breddade Änkhusgatan kan tillskapas.

De krav som kan komma att ställas på trafikbullerdämpande åtgärder av Enanders hus, med anledning av  $q$  i gällande detaljplan, är inte en fråga för den aktuella detaljplanen. Synpunkten har framförts till bygglovavdelningen.

## 12. Naturskyddsföreningen

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

Liksom i föreningens yttrande över planerad bostadsbebyggelse i kvarteret Drotten 10 på andra sidan Odengatan, vill Naturskyddsföreningen framhålla sin uppskattning av förnyelse av stadsdelen genom byggande av bostäder och lokaler och verksamheter. Återanvändning av befintliga byggnader är tilltalande, även om det för den historiska kontinuiteten hade varit glädjande om även den äldre tegelbyggnaden (Vågfabriken) hade fått stå kvar och fått en ny användning. Argumentet om höga bullernivåer synes ihåligt, då kommunens mål är att minska biltrafiken i centrum.

Genom bostäder på Drotten 10 återupprättas Östra Holmgatan som bostadsgata och anknys till Odengatan. I samrådsredogörelsen över Drotten 10 dras slutsatsen att förlängningen av Östra Holmgatan är en viktig del för att på sikt minska Odengatans barriärkänsla mellan stadsdelarna i norr och söder, och för att skapa tydliga kvartersstrukturer och framtida trafiklösningar inom Kålgården. Här framgick även en ambition att öppna förlängningen mot Ulfsparrégatan på den norra sidan av Odengatan, vilket glädjande nog fullföljs i detaljplanen för Domherren 23.

### Kollektivtrafik

Med flera hundra nya lägenheter runt Odengatan, koncentrerade på en begränsad yta, behövs en bättre kollektivtrafikförsörjning än idag. Naturskyddsföreningen anser det nödvändigt med en busshållplats i kvarteret Domherren utmed Odengatan. Där finns utrymme för att bygga en bussficka liksom i kvarteret Drotten på andra sidan gatan. Naturskyddsföreningen yrkar på att en sådan läggs in i detaljplanen.

Busstrafiken kan bli verklighet relativt snabbt om någon av de linjer som idag

förbinder Östra centrum med A6 och Ryhov skulle kunna omdirigeras till Odengatan på sträckan mellan Tullportsgatan och Östra centrum, förslagsvis linje 3. Utvecklingen av trafikintensiteten på Odengatan får sedan avgöra om det behöver byggas en gångpassage under gatan.

Målet att minska Odengatans barriäreffekt, från en genomfartsled till en stadsgata, så att Kålgården kan bli en förlängning av centrum är till stor nytta även för boende i kvarteret Domherren, vilka med all säkerhet kommer att nyttja skolor, parker och fritidsanläggningar på det näraliggande Kålgården. En totalt sett minskad biltrafik bidrar till möjligheten att skapa rörelse mellan centrum och Kålgården.

### Kommentar

Även om kommunens mål är att minska biltrafiken i centrum, måste dagens läge tas hänsyn till i detaljplanearbetet. För att säkerställa en god boendemiljö även framöver är trafikbullerberäkningarna beräknade utefter en ökad biltrafik för att utreda ett värre scenario än kommunens målsättning.

Detaljplanen ger en rätt att riva Vågfabriken, det vill säga detaljplanen lägger inte ytterligare skydd på byggnaden. Kommunen har gjort bedömningen att möjliggöra för rivning av Vågfabriken. Jönköpingskommun har i översiktsplanen och i flera andra styrande dokument pekat ut förtätning som en genomgående viljeinriktning för att skapa fler bostäder i Jönköping och lösa den bostadsbrist som råder i dagsläget. Planförslaget har tagits fram med detta i åtanke och eftersträvar därför en så hög täthet som kan åstadkommas i förhållande till platsens kulturvärden. Eftersom förslaget innebär att bostäder planeras i fabriksbyggnaden samt i en ny fem våningar hög byggnad mot Slottsgatan behövs en skärmande byggnad placeras mot Odengatan. Den befintliga två våningar höga Vågfabriken är inte tillräckligt skärmande utan ersätts då istället med en fem våningar hög byggnad för att möjliggöra exploateringen mot Slottsgatan och förändringen av fabriksbyggnaden. Stadsbyggnadskontoret och dess nämnd har därför värderat tillskapandet av fler bostäder och bevarandet av fabriksbyggnaden högre än bevarandet av Vågfabriken. Detaljplanen kräver dock inte att Vågfabriken rivs, men för att kunna bevara den behöver byggnadskroppen justeras så att den breddade Änkhusgatan kan tillskapas.

### Kollektivtrafik

Det är Jönköpings Länstrafik som bestämmer vart busslinjerna ska gå och ifall de ska dirigeras om. Diskussion om utveckling/förändring av kollektivtrafiken ska därför tas med Jönköpings Länstrafik.

Möjligheten att minska Odengatans barriärskapande effekt kan inte behandlas i denna detaljplan, utan är en kommande planeringsfråga.

## 13. Länsstyrelsen

Handlingar för rubricerad detaljplan, daterad 2016-05-03, har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planen handläggs med utökad förfarande. Ärendet har behandlats på Länsstyrelsens planberedning den 8 juni 2016.

### 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 måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### Förorenade områden

Innan detaljplanens granskningsskede ska befintlig miljöteknisk markundersökning kompletteras i enlighet med vad som föreslås under avsnittet om markföroreningar i samrådshandlingarna. Dessutom ska det göras en riskvärdering och en utredning av vilka efterbehandlingsåtgärder som krävs.

Om det finns skäl att anta att efterbehandlingsåtgärderna inte kommer att genomföras innan detaljplanen antas så bör man överväga att villkora besluten om bygglov, så som görs möjligt genom PBL, 4 kap. 12 §. Bygglov får då inte ges förrän föroreningen har avhjälpits, eller före det att man säkerställt markens lämplighet genom annan åtgärd.

### Buller

Det ska framgå av planhandlingarna att det är möjligt att åstadkomma en ljudmiljö i enlighet med gällande förordning i alla bostäder.

## Råd enligt 2 kap. PBL

### Kulturmiljö

I planen redovisas kulturhistoriska värden kopplade till den befintliga bebyggelsen på platsen, framförallt den större fabriksbyggnaden (SAAB) som finns inom området. I det redovisade planförslaget framhålls att utformningen av tillkommande byggnader kommer att regleras genom planbestämmelser. Regleringen av byggnadshöjden för tillkommande bebyggelse behöver kompletteras med andra utformningsbestämmelser för tillkommande bebyggelse. Ett sådant exempel på reglering kan vara det ”indrag” i byggnaden/fasaden som tas upp i planbeskrivningen. Det kan också, av samma skäl, finnas anledning att reglera andra aspekter av utformningen.

De befintliga träbyggnaderna anknyter till Jönköpings övriga trästadsarkitektur. Jönköpings karaktär av trästad har med tiden kommit att bli allt mer otydlig, framför allt till följd av ny bebyggelse. Rivningen av byggnaderna enligt det aktuella planförslaget kommer att bidra till den gradvisa karaktärsförändringen av stadsdelen Öster i sin helhet. De långsiktiga effekterna av att trähusbebyggelsen inom planområdet tas bort bör därför belysas tydligare i planen.

### Synpunkter enligt annan lagstiftning

Ytterligare arkeologiska undersökningar krävs innan exploatering enligt planförslaget kan genomföras.

### Behovsbedömning

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

## Kommentar

### Förerenade områden

En miljöteknisk markundersökning har gjorts för Domherren 23. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av utredningens resultat, bedömning, förslag till åtgärder samt kostnadsuppskattning.

Plankartan har kompletterats med en administrativ bestämmelse om att marken ska ha efterbehandlats i enlighet med efterbehandlingsplan godkänd av tillsynsmyndigheten innan startbesked för bostads, centrum och kontor kan ges. Dock kan startbesked för marklov och rivningslov ges innan efterbehandling för att det ska vara möjligt att sanera marken.

### Trafikbuller

Planlösningarna har justerats så att alla bostäder uppfyller trafikbullerförordningen (2015:216). Med anledning av att trafikbullerförordningen har ändrats från och med den 1 juli 2017 (2017:359) samt att ändringen även gäller pågående detaljplanearbete har text och bedömning under avsnittet om trafikbuller uppdaterats i enlighet med lagändringen.

Plankartan har kompletterats med planbestämmelser som säkerställer att trafikbullerförordningen, inklusive förändringen från 1 juli 2017, efterlevs.

### Kulturmiljö

Det indrag som finns omnämnt i planbeskrivningen är reglerat på plankartan med ett indrag i byggrätten där mark får byggas över med planterbart bjälklag, där bjälklaget inte får överstiga +90,0 respektive +90,1 i nockhöjd, vilket är den höjd omkringliggande gator har med en marginal på 10 cm. Av denna anledning anser stadsbyggnadskontoret att indraget är reglerat i plankartan.

Med anledning av att omkringliggande bostadsbebyggelse har sadeltak samt för att låta industribyggnaden få en säregen utformning längs Odengatan har plankartan kompletterats med en bestämmelse om att det ska vara sadeltak på den östra bebyggelsen. Den tidigare nockhöjden har justerats till en byggnadshöjd, för att säkerställa att takfoten håller den linjen som avsetts och en planbestämmelse om takvinkel har tillförts för att reglera volymen av taket. Dessa bestämmelser har dock inte lagts på den nya bebyggelsen väster om industribyggnaden, då denna dockar an till industribyggnaden och därför lämpligen kan tillåtas få samma flacka takutformning.

Beskrivningen av konsekvenserna för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen har kompletterats med en diskussion om de långsiktiga effekterna av att trähusbebyggelse minskar på Öster.

### Synpunkter enligt annan lagstiftning

I planbeskrivningen står information om att resterande arkeologiska undersökningar ska göras i samband med schaktning.

## 14. Jönköpings läns museum

Jönköpings kommun har ställt ut rubricerat förslag till detaljplan 2015 för samråd. Efter genomgång av aktuella handlingar har Jönköpings läns museum

följande att anföra.

Den aktuella fastighetens befintliga bebyggelse har varit föremål för en utredning för att klargöra vilka kulturhistoriska värden bebyggelsen har. Utredningen, som genomfördes av Jönköpings läns museum, kom fram till att Fabriksbyggnaden och Vågfabriken har ett så stort kulturhistoriskt värde att plan- och bygglagens stadganden om varsamhet och skydd mot förvanskning är tillämpliga.

Länsmuseet anser att det är positivt att detaljplaneförslaget anger att Fabriksbyggnaden (exteriör och trapphus) förses med rivningsförbud och skydd av kulturvärden. Det är däremot beklagligt att Vågfabriken inte skyddas på liknande sätt, utan föreslås rivas.

Länsmuseet vill vidare framhålla att formuleringen på sidan 19 i planhandlingarna är olycklig. Av formuleringen ”Utifrån Jönköpings läns museums bedömning, ansågs tillstånd kunna ges att riva Vågfabriken” kan man felaktigt få intrycket av att museet bifallit rivningsförslaget. Så är det inte.

## Kommentar

Kommunen har gjort bedömningen att möjliggöra för rivning av Vågfabriken. Kvarteret Domherren 23 är idag trafikbulerutsatt. Eftersom det föreslås bostäder i fabriksbyggnaden och väster om fabriksbyggnaden mot Slottsgatan behövs en högre byggnad än Vågfabrikens två våningar för att dämpa trafikbullret för de övre våningsplanen mot innergården samt för utemiljön på innergården. Utan den här dämpningen skulle inte en ljuddämpad sida kunna tillskapas i kvarteret, med följd att det inte skulle gå att inrätta bostäder på den västra delen. Med anledning av detta samt den bostadssituation som råder i Jönköping har stadsbyggnadskontoret och dess nämnd värderat tillskapandet av fler bostäder högre än bevarandet av Vågfabriken. Detaljplanen kräver dock inte att Vågfabriken rivs, men för att kunna bevara den behöver byggnadskroppen justeras så att den breddade Änkhusgatan kan tillskapas.

Formuleringen på sida 19 justeras till granskningsversionen.

## 16. Tekniska nämnden

### Tekniska nämndens beslut

- Tekniska nämnden synpunkter enligt tekniska kontorets tjänsteskrivelse.
- Tekniska nämnden tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan för del av Domherren 23 m.fl. (Öster), Jönköpings kommun.

### Tjänsteskrivelse

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till detaljplan för del av Domherren 23 m.fl. som nu är ute på samråd.

Planområdet, som omfattar Domherren 23 samt delar av Öster 1:1 och Kålgården 1:1, ligger mellan Odengatan och Slottsgatan på Öster i Jönköping. Området är till viss del utpekad som förtätningsområde i kommunens utbyggnadsstrategi. Domherren 23 ägs av Fastighets AB Odengatan, Öster 1:1 och Kålgården 1:1 å sin sida ägs av Jönköpings kommun. I dagsläget är

Domherren 23 till största delen bebyggd med industri- och verksamhetslokaler, resterande del av fastigheten är parkeringsyta. Öster 1:1 och Kålgården 1:1 är kommunal gatumark.

Planförslaget följer utbyggnadsstrategins intentioner om förtätning genom att befintlig parkeringsyta inom Domherren 23 bebyggs med flerbostadshus med möjlighet till verksamhetslokaler i bottenplan. Planförslaget innebär också att befintliga fabriksbyggnader kan användas för bostäder, restaurang, handel och kontor. För att höja standarden på gator i området genom att skapa ett bredare gång- och cykelstråk omfattas även Öster 1:1 och Kålgården 1:1 av planen. Projektet omnämns även i det kommunala bostadförsörjningsprogrammet. Intentionen är att planen ska medföra ca 260 nya bostäder.

#### Nedan följer tekniska kontorets bedömningar och synpunkter

TK (Gata/Park) gör bedömningen att några ändringar behöver göras på de illustrerade gatusektionerna vilket resulterar i färre p-platser och färre träd längs med gatorna än vad som är illustrerat. Likaså bedöms att illustrerad trädrad vid Slottsgatan ej kommer att få plats. Dessutom bör Ulfsparrégatan planläggas för att vara öppen för in- och utfart. Byggnaderna bör utformas med hörnavskärning mot gc-vägen vid Odengatan för ökad sikt.

TK (Avfall) anser att placering av avfallshanteringen bör bevakas. Vid beslut om placering i samband med bygglovsprövning bör hänsyn tas till en god arbetsmiljö för hämtningspersonalen. Bilarna ska till exempel inte behöva backas eller köras på gc-vägar, risken för olyckor i samband med sophantering bör minimeras. Vid hämtningsstället bör det ej finnas några hinder exempelvis i form av parkerade cyklar eller bilar vid hämtningsstället. Placera hämtningen i utkanten av området med avstånd från platser så som gemensahetsytor och restauranger där folk vistas i större utsträckning. Anvisningar gällande avfallshanteringen finns i kommunens *Renhållningsordning* och även i *Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen*.

#### TK (VA) anger följande

- Spillvatten: Fastigheterna inom planområdet kommer att försörjas med spillvattenanslutning genom självfall.
- Vattenförsörjning: Planområdet tillhör Jönköpings lågzon (ca 155 möh.) vilket ger ett beräknat tryck på ca 65 mvp (meter vattenpelare) i marknivån.
- Dagvatten: Så mycket dagvatten som möjligt ska tas om hand på fastigheten men det kommer finnas möjlighet att ansluta till det kommunala VA-systemet.
- Nybyggnationen antas höjas så att kommunens beslut om +90.3 som lägsta golvnivå följs. Inom området med befintlig bebyggelse är det relativt plant och golvnivåerna är tämligen låga vilket medför att det är viktigt att se över hur man skyddar sig mot höga vattennivåer.

TK (MAX) anger att genomförandeavtal (exploateringsavtal) kommer att tecknas med exploitören före planens antagande. Avtalet ska huvudsakligen reglera exploitörens skyldighet att betala exploateringsersättning för att täcka kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar samt anläggningsavgift för vatten och avlopp. Exploateringsavtalet ska även behandla den reglering av mark

som krävs för att utbyggnad av gata (allmän plats). Marken förutsätts överlåtas från exploitören till kommunen utan ersättning. Ett plankostnadsavtal finns sedan tidigare upprättat för reglering av plankostnaden.

Kostnader och intäkter som rör planområdet förutsätts finansieras via områdetsexploateringsbudget, objekt 4247, Domherren.

#### Tillämpning av barnkonventionen

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

#### Kommentar

Plankartan har kompletterats med bestämmelser som anger att en hörnavskärning ska göras med 3 gånger 3 meter och att det inte får förläggas en byggnad från marknivå upp till tre meter över marknivå. Plankartans reglering hindrar inte in- och utfart från Ulfspargatan.

Texten under rubriken *Avfall* kompletteras till granskningsversionen av planbeskrivningen.

Informationen under rubriken *VA* kompletteras med information om spillvattenanslutning och information om skydd av befintliga byggnader mot höga vattennivåer vid fall där någon av dessa byggnader bevaras.

## 17. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

- Vidta åtgärder så att gällande riktvärden för trafikbuller efterlevs.
- Halterna av förorening inom planområdet måste vara så låga att marken är lämpad för ändamålet.

### Tjänsteskrivelse

#### Trafikbuller

Trafikbullerutredningarna visar att trafikbullernivåerna är höga och gällande riktvärden för trafikbuller överskrids mot de trafikerade fasaderna mot Odengatan, Slottsgatan och Änkhusgatan. Om kvarteren är slutna kommer trafikbullernivån mot fasaderna på innergårdarna att uppfylla riktvärdena för trafikbuller och bullerskyddade uteplatser kan skapas mot innergård. I planen föreslås bland annat enkelsidiga lägenheter mot Odengatan. För att den föreslagna planlösningen ska kunna genomföras kommer mer långtgående avsteg att behöva accepteras än vad som anges i trafikbullerförordningen.

### Markföroreningar

Föroreningshalterna inom planområdet är troligen höga eftersom det har pågått industriell verksamhet under lång tid. Översiktliga markundersökningar ska utföras för att kunna bedöma förekomsten och spridningen av markföroreningarna innan planförslaget godkänns för granskning.

## Bedömningsgrunder

### Trafikbuller

Trafikbullerutredningarna visar att fastigheterna påverkas av höga trafikbullernivåer. Bostäder i bullerutsatta lägen ställer höga krav på lägenheternas storlek och hur de planeras. Enkelsidiga lägenheter mot Odengatan strider mot gällande riktvärden för trafikbuller. Enkelsidiga lägenheter mot fasad med höga trafikbullernivåer och utan möjlighet till vädring mot en tyst sida påverkar människors hälsa negativt långsiktigt. Forskning visar att det är av stor betydelse för människors hälsa att lägenheterna är tillräckligt stora så att sovrummen är tysta och går att vädra utan bullerstörningar. Det är därför väsentligt att planera bostäderna så att gällande riktvärden för trafikbuller efterlevs.

### Markföreningar

En detaljerad markundersökning kommer att utföras under hösten 2016. Omfattningen av saneringen är i nuläget oklart. Ytterligare undersökningar med riskanalyser med bedömningar krävs innan planförslaget godkänns för granskning. En riskbedömning ska tas fram och sedan följas upp av en åtgärdsutredning. Dessa utredningar kommer att visa hur och till vilka nivåer saneringen ska ske. Marken måste vara lämpad för ändamålet, dvs bostäder. Saneringen av fastigheten ska vara utförd innan bygglov beviljas.

### Barnkonventionen

Ärendet berör barn direkt i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter. Barnkonventionen har beaktats med de förutsättningar som medges, dvs att fastigheten ligger i ett trafikerat tätortsnära område. Området ligger nära parkmark. Om byggnaderna utförs som slutet kvarter skapas skyddade innergårdar som är trygga och säkra och kan användas av barnen.

## Kommentar

### Trafikbuller

Planlösningarna har justerats så att alla bostäder uppfyller trafikbullerförordningen (2015:216). Med anledning av att trafikbullerförordningen har ändrats från och med den 1 juli 2017 (2017:359) samt att ändringen även gäller pågående detaljplanarbete har text och bedömning under avsnittet om trafikbuller uppdaterats i enlighet med lagändringen.

Plankartan har kompletterats med planbestämmelser som säkerställer att trafikbullerförordningen, inklusive förändringen från 1 juli 2017, efterlevs.

### Markföreningar

En miljöteknisk markundersökning har gjorts för Domherren 23. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av utredningens resultat, bedömning, förslag till åtgärder samt kostnadsuppskattning.

Plankartan har kompletterats med en administrativ bestämmelse om att marken ska ha efterbehandlats i enlighet med efterbehandlingsplan godkänd av tillsynsmyndigheten innan startbesked för bostads, centrum och kontor kan ges. Dock kan startbesked för marklov och rivningslov ges innan efterbehandling för att det ska vara möjligt att sanera marken.



## Sammanfattning

Till granskningen har en miljöteknisk markundersökning gjorts. Planbeskrivningen har uppdaterats med en sammanfattning av rapportens resultat, bedömning, åtgärdsförslag och kostnadsuppskattning. Planbeskrivningen har även kompletterats med planlösningar som uppfyller Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Trafikbullerutredningen för den östra delen av planområdet har kompletterats för att visa en situation där kvarteret sluts helt.

Plankartan har justerats i enlighet med tekniska nämndens yttrande gällande hörnavskärning utmed Odengatan. Planbestämmelser har lagts till plankartan som säkerställer att trafikbullerförordningen efterlevs samt har plankartan kompletterats med vissa utformningsbestämmelser.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid kvarterets och byggnadernas utformning avseende höjd. Detsamma gäller de trafikåtgärder som föreslås i planbeskrivningen, även om de inte regleras i detaljplanen. Planbeskrivningen har dock kompletterats med information om hur den planerade gång- och cykelvägen längs Änkhusgatan kopplas till cykelstråket längs Kanalgatan. Planbeskrivningen har även justerats så att det framgår av illustrationen på sida 12 att det är en gångbana som avses förläggas på förlängningen av Ulfsparrégatan.

Justeringar har gjorts i planbeskrivningen i enlighet med Lantmäterimyndighetens och Jönköpings läns museums yttrande.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligt ställningstagande till att plankartan möjliggör för rivning av Vågfabriken. Planbeskrivningen har även kompletterats med en beskrivning av konsekvenserna för Jönköpings trästad och den gradvisa karaktärsförändringen av stadsdelen Öster.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson  
*Planchef*

Cecilia Gadman  
*Planarkitekt*