

Samrådsredogörelse

► **Detaljplan:** för bostäder och ny huvudgata
på del av Gränna 8:4 m.fl.

Stadsdel: Gränna

Granskningshandling

Upprättad: 2024-06-05

Laga kraft: -

Diarienummer: Stbn/2016:47

Utökat förfarande (PBL 2010:900)

Planguiden

Vad är samråd?

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



Vad är en samrådsredogörelse?

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

Dina synpunkter är viktiga!

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

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

Hur har samrådet bedrivits?

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (samrådsversion) för samråd 21 september 2017. Under samrådstiden, 11 oktober till 21 december år 2017, har planhandlingarna skickats till bl.a. Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. En kungörelse publicerades även i Jönköpings-Posten.

Medborgardialog har skett via ett samrådsmöte som ägde rum 24 oktober år 2017 i Ribbaskolan, Gränna. Planhandlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten.

Inkomna skriftliga yttranden

Under samrådstiden har ett flertal skriftliga yttranden inkommit och i förteckningen på nästa sida visas samtliga yttranden fördelat i olika kategorier följt med det datum ärendet har registrerats som inkommit till kommunen. Om avsändaren har skickat in ett yttrande men framfört att man inte har någon erinran (invändning) mot planförslaget framgår det i förteckningen med "ingen erinran". Om avsändaren har skickat in efter tidsfristen för samrådstiden så anges datum följt av "sen inlämning".

Förteckning

Myndigheter och regionala organisationer

- | | | |
|----|------------------------|---------------------------|
| 1. | Jönköpings Länsstrafik | 2017-11-13 |
| 2. | Trafikverket | 2017-12-14, ingen erinran |
| 3. | Polismyndigheten | 2017-12-15, ingen erinran |
| 4. | Länsstyrelsen | 2017-12-21 |

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

- | | | |
|----|-------------------------------|--|
| 5. | Kultur- och fritidsnämnden | 2017-12-04, ingen erinran |
| 6. | Miljö- och hälsoskyddsnämnden | 2017-12-20 |
| 7. | Tekniska nämnden | 2017-12-21 |
| 8. | Räddningstjänsten | 2017-12-22, ingen erinran, sen inlämning |

Föreningar, företag, nätverk och ledningsägare

9.	Skanova (Telia Company) AB	2017-10-13
10.	Vattenfall Eldistribution AB	2017-10-13, ingen erinran
11.	Gränna Camping m.fl.	2017-10-25
12.	Namninsamlingslista via Vision Gränna	2017-11-06
13.	Visingsrådet	2017-11-09
14.	Winell & Jern arkitekter	2017-11-17
15.	Lokala utvecklingsgruppen i Gränna	2017-11-20
16.	Cykelfrämjandet	2017-11-21
17.	BRF Vättern 1 och Vättern 2	2017-12-15
18.	Villaägarna Södra Vätternbygden	2017-12-19
19.	Svenska Kraftnät	2017-12-20, ingen erinran
20.	Naturskyddsföreningen i Huskvarna - Gränna	2017-12-29, sen inlämning

Privatpersoner

21.	[REDACTED]	2017-11-07, 2017-12-20
22.	[REDACTED]	2017-11-20
23.	[REDACTED]	2017-11-24
24.	[REDACTED]	2017-11-30
25.	[REDACTED]	2017-11-30
26.	[REDACTED]	2017-12-08
27.	[REDACTED]	2017-12-15
28.	[REDACTED]	2017-12-15
29.	Namninsamlingslista via [REDACTED] [REDACTED]	2017-12-18
30.	[REDACTED]	2017-12-19
31.	[REDACTED]	2017-12-19
32.	[REDACTED]	2017-12-19
33.	[REDACTED]	2017-12-20
34.	[REDACTED]	2017-12-21
35.	[REDACTED]	2017-12-21
36.	[REDACTED]	2017-12-21
37.	[REDACTED]	2017-12-21
38.	Namninsamlingslista, [REDACTED] [REDACTED]	2017-21-21
39.	[REDACTED]	2017-12-21
40.	[REDACTED]	2017-12-27, sen inlämning

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnationen av en ny huvudgata i södra Gränna för att avlasta Brahegatan från genomfartstrafik till och från Gränna hamn och camping.

Planläggningen av den nya huvudgatan är uppdelad i två delar: den södra och den norra sträckan. Denna detaljplan omfattar den södra sträckan och utgör den andra delen av hela huvudgatan. Beslut om den norra sträckan har redan tagits och den detaljplanen fick laga kraft år 2013. Därav kommer denna samrådsredogörelse inte att behandla synpunkter gällande den delen av sträckan.

Detaljplanen syftar även till att möjliggöra byggnationen av cirka 250 nya bostäder, centrumverksamheter samt ett nytt torg och utsiktsplatser. Den nya bebyggelsen och platserna ska anpassas till de karaktärsdrag som kännetecknar Gränna.

Mellan samråd och granskning har detaljplaneförslaget omarbetats där ändringar i bland annat gatu- och bebyggelsestrukturen gjorts. I slutet av samrådsredogörelsen redogörs det för större ändringar som gjorts under denna period. Planbeskrivningen i sin helhet beskriver syftet och planförslaget mer ingående.

På kommande sidor redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer eller hänvisning till gemensam kommentar. De som inte haft någon erinran redovisas inte nedan.

Gemensam kommentar

I flera av de inkomna samrådsyttranden framförs liknande synpunkter. I dessa fall hänvisas yttrandena till samlade, tematiska kommentarer nedan. Flera av de som yttrat sig under samrådet har varit positiva till förslaget som presenterades. Därför kommer flertalet av dessa yttranden inte att besvaras, om det inte gäller större ändringar som gjorts till granskningen.

Utformning

Efter samrådet har planförslaget sett över och reviderats för att bland annat ta hänsyn till inkomna synpunkter. Placering och struktur av gator och bebyggelse har studerats vidare utförligt. Den nya utformningen har sammanfattats nedan. En mer beskrivande text av utformningen samt illustrationer återfinns i tillhörande planbeskrivning under avsnitt "Planförslag".

Stads- och landskapsbild

Granskningsförslaget samspela med sin omgivning genom att inspiration har tagits från Grännas stads- och landskapsbild. Gatustrukturen efterliknar den traditionella rutnätsplanen som återfinns i Gränna, där gator anpassas efter terrängen för att undvika branta stigningar. De nya gatorna löper i nordsydlig riktning och integreras med befintliga gator för att skapa en sammanhängande stadsstruktur, samtidigt som smitvägar och gångstråk kan skapas mellan gatorna, vilket även är typiskt för Gränna.

Nya stadsrum längs den nya huvudgatan skapas, där mötesplatser som torg och utsiktsplatser bidrar till att skapa utblickar mot Vättern och Grännaberget. Den nya huvudgatan med torg, uteservering och utsiktsplatser kan skapa nya attraktionspunkter, öka liv i gaturummen och avlasta centrala Gränna från trafik, vilket förbättrar stadsmiljön i centrala Gränna och kommunikationen till Gränna hamn. Ett rekreativstråk föreslås mellan det nya området och odlingslandskapet för att förstärka kopplingen mellan Grännaberget och Vättern samt tydliggöra stadens gräns mot odlingslandskapet i form av en slänt.

Bebyggelse

Planområdet berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna, vilket betyder att områdets utformning har betydelse för hur riksintresset påverkas. Utifrån Grännas bebyggelseprinciper (beskrivs i planbeskrivningen) kommer detaljplanen reglera bebyggelsens utformning för att skapa ett enhetligt uttryck samtidigt som variation i form av mindre element tillåts. Detaljplanen kommer till viss del styra utformningen av byggnaders fasad, tak, fönster och balkonger. Utformningen tar inspiration från Grännas arkitektur där byggnadernas fasad ska vara i trä eller puts med ljus kulör eller röd slamfärg. Taklandskapet ska främst förses med röda takpannor, där främst takformer som sadeltak, halvvalmat sadeltak och mansardtak tillåts då dessa taktyper förekommer i Gränna. Fönster ska förses med spröjs/mittpost för att säkerställa att byggnadens arkitektoniska detaljer överensstämmer med Grännas traditionella utformning. Mer detaljerad information om bebyggelsens utformning finns i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".

Bebyggelsen kommer variera i form av flerbostadshus och enbostadshus, såsom friliggande hus, parhus och kedjehus. Bebyggelsen förläggs utmed gator och stråk för att markera gaturummen, där entréer riktas mot gatan för att skapa rörelse och öka livet i gaturummet. Bebyggelsen varierar mellan två och fem våningar. Bebyggelsen kommer att trappas ner mot Vättern och förses med en till tre våningar suterräng för att anpassas till den kuperade terrängen."

Besvarar yttrande: 4, 15, 20, 26 30 och 40.

Allmänt intresse

Kommunens behov av tätortsutveckling är av stort allmänt intresse, särskilt med tanke på den rådande bostadsbristen i Jönköping. Kommunens översiktsplan betonar behovet av utvecklingsmöjligheter i alla kommundelar, inklusive Gränna. Enligt kommunens planeringsstrategi bör nya bostadsområden lokaliseras nära befintlig bebyggelse och kollektivtrafik. Planområdet, som ligger cirka 1000 meter från Gränna stadsdelscentrum och nära Jönköpingsvägen, anses lämpligt för ny bebyggelse. Detta skulle bidra till en mer sammanhängande stadsbild och skapa förutsättningar för ökad kollektivtrafik och serviceverksamheter i Gränna.

Detaljplanen syftar också till att förbättra trafikförhållandena i Gränna, särskilt utmed Jönköpingsvägen/Brahegatan, som är stadens huvudgata. Under sommaren ökar trafiken markant, vilket leder till trafikstockningar och en osäker trafiksituation skapas för både gångtrafikanter och bilister. Att bredda huvudgatan anses inte lämpligt på grund av kulturmiljön, och att begränsa trafiken ses inte som ett alternativ. Därför föreslås en ny väg i södra Gränna för att avlasta de centrala delarna, vilket kan förbättra stadsmiljön på sikt.

Den nya vägen skulle även kunna förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och locka fler besökare till Gränna, vilket skulle kunna stärka stadens ekonomi. Dessutom planeras nya utsiktsplatser och rekreationsstråk som ökar allmänhetens tillgång till området. Planområdet består främst av natur i form av äppelodlingar och innehåller inte någon skyddad natur.

Detaljplanen tar hänsyn till tre områden av riksintresse: kulturmiljövård, naturvård och rörligt friluftsliv. Kulturmiljön bedöms inte påverkas i hög grad då odlingslandskapet längs Vättern bibehålls och området anpassas efter Grännas stads och landskapsbild. Naturvärdena förväntas bevaras trots användningen av äppelodlingar för byggnation. Dessutom förväntas detaljplanen inte ha en negativ påverkan på det rörliga friluftslivet, eftersom den främjar skapandet av en skötselväg som kan fungera som ett rekreationsstråk. För mer information om hur riksintressena påverkas, se planbeskrivningen under avsnittet ”Konsekvenser”

Sammanfattningsvis är den nya vägen och de nya bostäderna i södra Gränna av stor betydelse för att minska trafikbelastningen i centrum, öka tillgängligheten och möta behovet av bostadsförsörjning. Samtidigt bedöms riksintressenas syfte upprätthållas.

Besvarar yttrande: 12, 20, 24 och 40.

Genomförande

Målet är att hela vägsträckan, från Jönköpingsvägen ner till Amiralsvägen, byggs i sin helhet. Utbyggnadstakten kommer dock att ske i etapper,

eftersom det är ett omfattande projekt där ekonomiska faktorer måste beaktas under hela processen.

Besvarar yttrande: 15, 23, 25, 28, 30, 31, 34 och 35.

Miljökonsekvensbeskrivning

Genomförandet av planförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte behöver upprättas. Kommunens bedömning är att den förväntade och möjliga miljöpåverkan från samtliga miljöaspekter tillsammans inte kan antas vara betydande. Denna bedömning grundar sig på att de effekter som planen berör antingen är tillfälliga (påverkan under byggtiden) eller av sådana slag som uppstår vid nybyggnation i centrala tätorter, där ökad trafik, buller, utsläpp, skuggor och förändrad stadsbild förekommer. Nybyggnation innebär alltid viss påverkan på miljön och får vägas mot intresset att utveckla tätorten med bostäder och en ny huvudgata. Fördjupat beslutsunderlag återfinns i planbeskrivningen under rubriken "Konsekvensbeskrivning".

Länsstyrelsen delar kommunens resonemang att detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan.

Besvarar yttrande: 30 och 39.

1. Jönköpings Länstrafik

Vi ser positivt på bostadsbyggnationen och anläggandet av en ny infart i södra Gränna. Samtidigt har vi problem på Brahegatan och en ny infart kommer att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

I dagsläget ser vi inte att den ordinarie busstrafiken i större omfattning kommer att trafikera den nya infarten eller genomfarten till/från Gränna hamn. Ökad bebyggelse och nya verksamheter längs den nya infarten kan motivera en annan linjesträckning i framtiden. Utrymme för hållplatser bör möjliggöras på lämpliga ställen längs sträckan.

Kommentar

Längs den nya huvudgatan skapas möjlighet för eventuella framtida busshållplatser.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

4. Länsstyrelsen

Riksintresse

Naturvård

Området berörs av riksintresse för naturvård, området "Östra Vätterstranden med Girabäcken, Västana och Röttleån". Planbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av hur riksvärdena, det vill säga geologin, brantmiljöerna med mera, påverkas av planförslaget.

Vättern med öar och strandområden

Området berörs av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken, "Vättern med öar och strandområden". Detta behöver förtydligas så att det inte blandas samman med riksintresse för naturvård.

Kulturmiljö

Värdebeskrivningen för riksintresseområdet Gränna, Uppgränna tar upp Grännas äldre trähusbebyggelse samt jordbrukslandskapet i Uppgränna. Även om planområdet är beläget söder om Gränna, bidrar gränslinjerna i form av äldre fastighetsgränser med mera i planområdet till förståelsen av riksintresset som helhet. Ett medvetet arbete med att bevara gröna strukturer, stigar i tomtgränser (öst-västliga sträckningar) och andra formelement som bidrar till läsbarheten av det äldre landskapets struktur, bedöms vara positivt för riksintressets värden och bidra till den framtida boendemiljöns kvaliteter. Länsstyrelsen rekommenderar att ett sådant perspektiv tas med i det fortsatta planarbetet.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Förorenad mark

Enligt utförd markundersökning har endast ett fåtal provpunkter använts. Kommunen bör därför överväga att ta ytterligare ett par provpunkter, i första hand inom kvartersmark för ny bostadsbebyggelse.

Buller

De åtgärder som krävs för att säkerställa att bullerriktvärdena uppnås ska säkerställas genom planbestämmelser på plankartan. Det gäller t.ex. de skärmar som föreslås längs med den nya infartsvägen.

Formuleringen av bestämmelsen m1 bör ses över så att höjden på bullerskyddet bedöms från rätt nivå. Det är otydligt att ange "över anslutande marknivå". Det är också i nuläget svårt att, utifrån planbestämmelsens placering och formulering, läsa ut var bullerskyddet ska placeras. Detta behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet.

Bestämmelsen p1 Byggnadsverk ska placeras så att bullerskydd finns mot Jönköpingsvägen, behöver förtydligas så att det framgår vad avsikten

är med bestämmelsen. Om det innebär att komplementbyggnader ska uppföras så att de får en bullerskyddande verkan, ska detta framgå av bestämmelsen.

Utformningsbestämmelsen om att endast tillåta kedjehus bör istället formuleras som att endast sammanbyggda hus tillåts. Detta för att uppnå syftet med att skapa en bullerskyddad sida.

Risk för ras, skred eller erosion

Planhandlingen behöver kompletteras med kommunens bedömning av eventuell risk för ras, skred eller erosion. Detta med tanke på de stora nivåskillnaderna inom planområdet.

Översvämning

Planbeskrivningen behöver kompletteras med kommunens bedömning av eventuell översvämningssrisk kopplat till skyfall, och hur den valda dagvattenlösningen kan hantera skyfall.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Det saknas en beskrivning av hur planförslaget förhåller sig till miljökvalitetsnormer för vatten (ekologisk och kemisk status). Närheten och den snabba avrinningen till Vättern motiverar att detta belyses i den fortsatta planprocessen.

Enligt planbeskrivningen och dagvattenutredningen är diken den lösning som presenteras. Dagvattenhanteringen måste innebära att det sker rening t.ex. via infiltration och att uppehållstiden fördröjs så att rening kan ske optimalt. Eftersom de topografiska förhållandena inom planområdet gör att det är svårt att rena dagvattnet vid stora regnmängder behöver rening ske i de flackare partierna mellan planområdet och Vättern.

Direkt avrinning av vägdagvatten bör inte ske. Det behöver finnas någon form av infiltration. I det sammanhanget ska även hänsyn tas till mikropålast från trafik.

De diken som planläggs som n2 inom kvartersmark bör i första hand planläggas som allmän plats. Detta eftersom omhändertagande av dagvatten är ett kommunalt ansvar.

Dagvattenutredningen behöver också behandla risk för olyckor med farligt gods. Det behöver byggas preventiva åtgärder i diken för att förhindra spridning till Vättern, det vill säga möjlighet att stänga av/evakuera/länsa/suga upp. Planområdet ligger utanför vattenskyddsområdet för Vättern, dock relativt nära dricksvattenintag. Det är därmed extra viktigt att förebygga olyckor med farligt gods för att förhindra spridning av föroreningar till Vättern.

Även framtida underhåll av diken och eller andra skyddsåtgärder bör tas upp i dagvattenutredningen.

Strandskydd

Länsstyrelsens bedömning är att Skiftesvägen inte kan anses vara avskiljande på det sätt som avses i lagstiftningen enligt 7 kap 18c § punkt 2. Däremot kan bebyggelse anses vara avskiljande. Vegetation och topografiska förhållanden ingår inte i punkt 2 och är därför inget motiv för att upphäva strandskyddet.

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av och en motivering till varför exploatering måste ske inom strandskyddat område. Det behöver också göras en beskrivning av alternativ lokalisering samt en motivering till att exploateringen inte kan ske på annan plats.

Naturmiljö

Det saknas en beskrivning av om det finns några naturvärden inom planområdet och om dessa påverkas av plangenomförandet. I södra delen av planområdet finns ett område som är nyckelbiotopsinventerat. Detta bör framgå av planbeskrivningen, samt hur nyckelbiotopsområdet påverkas av planförslaget.

Kulturmiljö och landskapsbild

Det finns en ambition i planförslaget att anpassa bebyggelsen till befintlig topografi vilket är bra. Det är i nuläget svårt att utläsa hur planförslaget i realiteten påverkar landskapsbilden. För att förstå hur landskapsbilden påverkas vore det önskvärt med en illustration över de planerade byggnadsvolymer i förhållande till topografi och befintlig bebyggelse. Det gäller t.ex. hur det nya planområdet upplevs från Jönköpingsvägen. En sektion, alternativt kompletterande höjdm modell, som sträcker sig från Jönköpingsvägen ner till den nya infartsvägen skulle göra det lättare att förstå den planerade bebyggelsen i förhållande till topografin.

Nuvarande planförslag innebär en högsta nockhöjd på 152 meter över angivet nollplan för flerfamiljshusen i söder närmast Jönköpingsvägen. Enligt Länsstyrelsen kan ytterligare anpassning till landskapet göras genom att minska den tillåtna höjden ytterligare. Detta utan att behöva inverka på byggnadshöjden.

Jordbruksmark

Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

I planbeskrivningen förs ett resonemang om varför det är motiverat att ta jordbruksmarken i anspråk. Det saknas dock en beskrivning av alternativa lokaliseringar, det vill säga varför det inte istället går att ta annan mark i anspråk. Planbeskrivningen behöver kompletteras med detta

Planbestämmelser

Bestämmelsen e1 anger bruttoarea per fastighetsarea. Syftet med bestämmelsen bör ses över. Är syftet att ange bruttoarea eller byggnadsarea?

Det är lämpligt att reglera så att byggrätt inte finns ända fram till fastighetsgräns i anslutning till bostadsfastigheter.

Om plushöjd ska användas som begränsning av byggnadshöjd bör det även finnas plushöjder angivna på omkringliggande gator som referens. Det gäller både befintliga och planerade gator. Detta för att det ska gå att utläsa hur den nya bebyggelsen kan komma att uppfattas vad gäller höjd och volym.

Behovsbedömning

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

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Naturvård

Hur planförslaget påverkar riksintresset har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser".

Vättern med öar och strandområden

Riksintresset har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Förutsättningar".

Kulturmiljö

Yttrande gällande att medvetet jobba med gränslinjer besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubrik "Gemensam kommentar - Utformning".

Förorenad mark

Fler prover har tagit mellan samråd och granskning. Läs om resultatet under avsnittet "Utredningar och dispenser" i planbeskrivningen.

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats efter utformningen som presenteras i samband med granskningen. Planbestämmelser att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot en luddämpad sida görs för större delar av bostäderna utmed den nya huvudgatan och Jönköpingsvägen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte krävs bestämmelse om bullerplank bortsett intill fastigheterna Barberaren 1, Barberaren 2 och Barberaren 3. Detta för att säkerställa att en sida av huset möjliggörs för en ljuddämpad uteplats. Bestämmelse om bullerplanket har förtydligats med både placering, längd och höjd.

Bestämmelsen p1 har tagits bort i plankartan då bestämmelsen inte längre anses behövas.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte krävs bestämmelse om sammanbyggda hus då det möjliggörs för en ljuddämpad uteplats på andra sidan av byggnaden.

Risk för ras, skred eller erosion

I samband med planarbetet har en geoteknisk utredning tagits fram som visar på att tänk byggnation anses vara möjlig utifrån ett geotekniskt perspektiv. Läs mer om detta under avsnittet "Utredningar och dispenser" i planbeskrivningen.

Översvämning

En bedömning av eventuell översvämningsrisk och dess hantering har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Utredningar och dispenser".

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Utredningar och dispenser".

Diken är en reningslösning som presenteras i dagvattenutredningen. Förslaget är att vegetationsklädda diken ska anläggas och att de ska förses med kross i botten. Det bör noteras att höga flöden inte kommer att kunna renas. Dagvatten kommer att ledas till diken, antingen genom ledningar eller via översilning till diken, för att upprätthålla en hållbar dagvattenhantering. En mer detaljerad presentation av dagvattenutredningen finns under avsnittet "Utredningar och dispenser" i planbeskrivningen."

Längs den nya huvudgatan förväntas inte stora mängder farligt gods att transporteras. Efter samråd med räddningstjänsten är de medvetna om närheten till Vättern och har inkluderat detta i sin räddningsplan. Stadsbyggnadskontoret föreslår därför inga ytterligare åtgärder för att förhindra spridning till Vättern. I dagvattenutredningen beräknas föroreningar som kan uppstå i en gatumiljö, men olyckor inkluderas inte i denna typ av utredning.

Dagvattenlösningarna på kvartersmark har tagits bort i plankartan. Nu återfinns alla lösningar istället på allmän platsmark.

Strandskydd

Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning och motivering för upphävande av strandskydd, samt en lokaliseringsprövning.

Naturmiljö

Naturvärdena samt hur nyckelbiotopsområdet påverkas av detaljplanen har uppdaterats i planbeskrivningen.

Kulturmiljö och landskapsbild

Planbeskrivningen har uppdaterats med sektioner och volymbilder för att illustrera tänkt byggnation.

Reflektion hur förslaget påverkar landskapsbilden har tagits med i planbeskrivningen under avsnitt "Konsekvenser".

Stadsbyggnadskontoret har till granskningen sett över utformningen och anpassat bebyggelsen till terrängen genom suterrängvåningar. Dessutom föreslås att en del av bebyggelsen trappas ner mot Vättern. Nockhöjden mot Jönköpingsvägen föreslås att vara maximalt +159,8 över havet för att inrymma två våningar + en inredd vind. Denna höjd längs Jönköpingsvägen anses lämplig, då det är en huvudgata där en sådan karaktär är passande i förhållande till befintlig bebyggelsen längs gatan.

Ungefärliga planerade plushöjder på gator samt ungefärliga planerade höjder på kommande byggnader och mark utanför entré finns redovisade i illustrationsplanerna som syns i planbeskrivningen och som separata bilagor. Plankartan finns även nedförminskad i planbeskrivningen och som en separat planhandling.

Jordbruksmark

Motivering till att ta jordbruksmark i anspråk för byggnation och lokaliseringsutredning finns nu i planbeskrivningen under avsnitt "Utredningar och dispenser".

Planbestämmelser

Planbestämmelsen e1 har setts över och anger nu byggnadsarea.

Prickmark och placeringsbestämmelser har lagts in i plankartan. Mot torget anses det lämpligt att bebyggelsen placeras intill fastighetsgräns.

Gatornas plushöjd syns i uppdaterade illustrationsplaner.

6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden redovisar följande synpunkter till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan för Gränna 8:4 m.fl. i Gränna, Jönköpings kommun:

- En planbestämmelse för skydd mot störning införs med angiven höjd på bullerskärmar avseende skydd för befintliga bostäder.
- Ett markområde avsett för bullerskärmar bestäms inom vägområdet för nya infartsvägar där så erfordras.
- Innan vägen anläggs bör det regleras att bullerskärmar uppförs avsett för skydd av befintliga bostäder.
- Bullerskärmens utformning bör ytterligare utredas utanför hus Söderbygränd 2.
- För befintliga bostäder norr om Söderbygränd där ekvivalent ljudnivå 55 dBA överskrids saknas utredning vilka bullerskyddsåtgärder som bedöms vara nödvändig för att riktvärdena ska nås vid fasad och uteplats.
- Befintlig bostad, Jönköpingsvägen 82 i södra planområdet där ekvivalent ljudnivå 55 dBA överskrids bör skyddas med en vägnära bullerskärm utefter nya infartsvägen mot Gränna hamn.
- Föreslagen bullerskärm för befintliga bostäder inom fastigheten Kartografen är viktig på grund av att nya infartsvägen medför en kraftig ökning av ljudnivån från nytilkommen trafik.
- Dikena som avses omhändertaga dagvattnet bör vara vegetationsbeksidda för att optimera fastläggningen av partiklar och nedbrytningen av oljeprodukter.

Kommentar

Mellan samråd och granskning har vägens utformning ändrats för att skapa en stadsgata där svängar, ett torg, kantstensparkerings och trädtrader bland annat syftar till att sänka hastigheten. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet ”Ändringar efter samråd”, i slutet av samrådsredogörelsen.

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att bullerskydd för befintliga bostäder endast krävs vid fastigheterna Barberaren 1, Barberaren 2 och Barberaren 3 i granskningsförslaget. Detta är för att fastigheterna ska kunna få en skyddad uteplats, eftersom det inte är möjligt att anordna

Större delar av dikena som planen föreslår kommer att vara vegetationsklädda.

Spillvattenförsörjning

Ett nytt spillvattennät som ansluts till befintliga ledningar väster om området (vid Astrakangatan) kommer att byggas ut och även ersätta de gamla ledningarna.

Vattenförsörjning

Planområdet tillhör Gränna lågzon (ca 178 möh.) vilket ger ett beräknat tryck på ca 40-55 mvp i marknivån. Huvudledningen som korsar området kommer, där det är möjligt, läggas om i samma sträckning som det nya ledningsnätet.

Dagvatten

Dagvatten ska tas om hand ytligt i största möjliga mån. Dagvatten från Jönköpingsvägen och områdena som ligger öster därom behöver ledas genom området på ett säkert sätt. En dagvattenanordning för fördröjning kommer troligen behövas anläggas på ytan mellan Astrakangatan och den nya infartsvägen.

Tillämpning av barnkonventionen

Ärendet bedöms inte beröra barn i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter då det är ett samrådsyttrande över ett detaljplaneförslag. Stadsbyggnadskontoret har i sitt planarbete tagit hänsyn till frågeställningar berörande barn och barnens bästa.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

En kommunal vändplan är projekterad med en diameter på 16 meter. Det finns dock utrymme att bredda vändplanen till en diameter på 18 meter.

Dagvattensystemet kommer att byggas ut enligt Svenskt Vatten P110 – Tät bostadsbebyggelse, vilket innebär 5-årsregn till fylld ledning och 20-årsregn till marknivån.

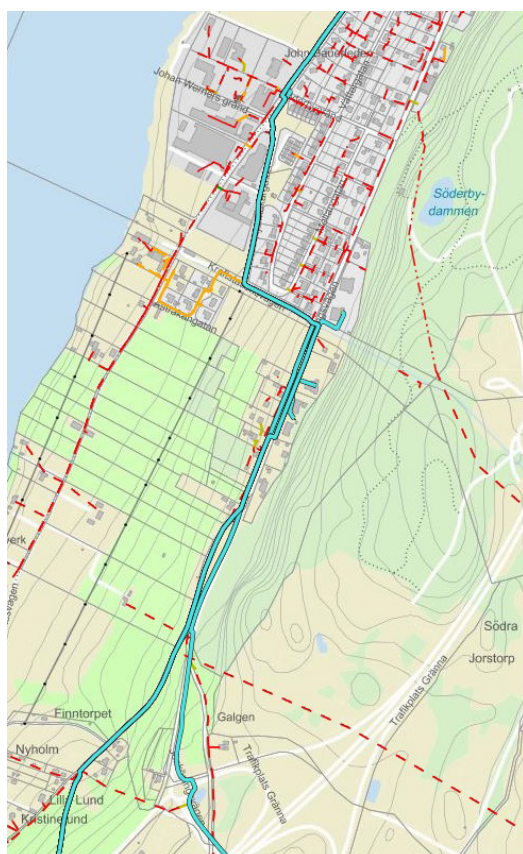
Projektering av lösningar för fördröjning av dagvatten kommer att ske i detaljprojekteringen. Volymerna dagvatten som behöver hanteras har tagits fram i dagvattenutredningen.

9. Skanova

Skanova har markförlagda kabelanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningar nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att arbeten som måste projekteras kommuniceras i god tid och den part som initierar åtgärden även bekostar den.



Kommentar

Den ovan nämnde information har noterats. Med reservation för vad som gäller avseende kostnadsansvar enligt redan tecknat generellt markavtal mellan kommunen och skanova.

11. Gränna Camping m.fl.

Debatt har varit kring det eniga kommunala beslut som togs i full demokratisk ordning för fem år sedan och som vann laga kraft 2013. Byggnationen av ny infart till Gränna är nu i full färd med att genomföras. Ett genomförande vi är måna om fullföljs, så snart som möjligt, för Grännas och Visingsös skull.

En förutsättning för att Grännabygden ska kunna behålla och utveckla både sin kommersiella som offentliga service är inte bara att vi behåller våra invånare utan att man växer och utvecklas med fler Gränna- och Visingsöbor.

Att inte växa är inte att stå still – det är att tappa.

Byggnationen av en ny infart till Gränna möjliggör i ett första steg nästan 70 bostäder samtidigt som man nu får möjlighet att utveckla både idrottsområde, skolområde, hamn och campingverksamhet till fördel för både Gränna och Visingsö.

Vi är också övertygade om att detta ger oss möjligheter att ytterligare utveckla och skydda Brahegatan. Genom att värna om kulturmiljön på Brahegatan och avlasta den från tyngre trafik och större fordon gör vi den också allt lättillgängligare och säkrare för boende, handeln och turismen vars intäkter Gränna som ort är beroende av.

Visingsö är en viktig del i debatten! Vare sig det handlar om arbetspendling, sjuktransporter, varuleveranser för näringslivet så är man beroende av punktlighet för färjetransporterna. Alla har färjan att passa. Trafikstockning längs Amiralsvägen ner mot hamnen är vanligt förekommande under säsong. Från maj till september får Visingsö besök av ca.160 000 turister, Gränna Camping har 100.000 gästnätter och Gränna & Visingsö totalt brukar omtalas med 800.000 besökare.

Att man satsar på Gränna och Visingsö i form av infrastruktur och möjligheter till fler bostäder och innevånare samt underlättar för besöksnäringen är något vi vill ha mer av – inte mindre.

Gränna Camping (Grönklittgruppen)

Gränna Hamnbolag AB

Visingsö Näringsliv

VisingsöRådet

Vision Gränna & Visingsö (arbetsgrupp)

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

12. Namninsamlingslista via Vision Gränna

En väg utmed Vättern, rakt över värdefull åkermark, utmed kyrkogård, förskola, skola och camping, är på väg att förstöra de vackra vyerna i Gränna. Många motsätter sig idén med ett vägbygge, var med och visa ditt engagemang!

Kommentar

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft.

Gällande den södra sträckan av vägen så besvaras yttrandet i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - allmänt intresse".

13. Visingsörådet

Angående ny väg i Gränna

De flesta Visingsöbor blev mycket glada och nöjda när beskedet kom 2012, att stadsbyggnadskontoret inom Jönköpings kommun beslutat om en ny detaljplan för ny infart till Gränna. Det här har inte varit fråga för Visingsörådet då man varit trygg med de beslut som tagits.

Nu har våra folkvalda politiker med stor enighet beslutat starta upp arbetet med ny infart till Gränna hamn och då anser vi att vi får förhålla oss till detta. Att man i Gränna, från att vara positiva till ny infart nu i insändare och Facebook grupper börjat protestera är förstås beklagligt och för sent. Visingsörådet har förståelse för att några vill värna om jordbruksmark, ev. störningar i utsikten och intrång i olika markägares områden. Men det överväger inte de positiva effekter som en ny väg kommer att innebära på olika sätt för de allra flesta.

Grännaborna (och besökare) får en mycket lugnare miljö på Brahegatan och handeln kommer säkert att gynnas när man går där utan att trängas. Miljömässigt blir det ett stort lyft med mindre trafik. Det som inte har nämnts i debatten, är den stora trafiken till och från hamnen Gränna av Visingsöbor och besökande. (se statistik nedan) Alla som bor på Visingsö måste åka genom Gränna på ett eller annat sätt.

De flesta har arbetstider, läkarbesök, bokad plats på färjan m.m. att passa. Bussar hamnar i köer och man missar båten m.m. Genomfarten blir då ett otroligt stressmoment. Vi är oroliga att detta på sikt påverkar bl.a. vår befolkningsutveckling, eftersom många pendlar till arbetet på fastlandet.

De större arbetsplatserna som t.ex. SIS Ungdomshem och Annero äldreboende har svårt att rekrytera personal, då resan till och från Gränna hamn för tidsödande och besvärlig.

Statistik Visingsötrafiken 2016

Bilar helår 82 439 (där av fritidsboende och turism ca 22 000)
Passagerare helår 251 540 (där av fritidsboende och turism ca 160 000) Samtliga kommer med egen bil, husbil eller bussar. Det innebär att ca.80 000 parkerar sin bil i Gränna hamn. Man kan därför beräkna att ca 170 000 bilar per år berör Visingsötrafiken. Till detta kommer bussar, tung lastbilstrafik samt Länstrafikens bussar. Det blir ca **500 bilar i snitt per dag som ska till och från Gränna hamn året runt och som ska med färjan till Visingsö, plus lastbilar, lastbilar med släp bussar samt Länstrafiken.**

Perioden maj - september Visingsötrafiken

Om man räknar på perioden maj - september så blir siffrorna dramatiska. 45 250 bilar ska med färjorna plus att ca 70 000 parkerar sina bilar i Gränna hamn, gör att den dagliga siffran blir **800 bilar i snitt, till och från Gränna hamn.** Tillkommer husbilar och turistbussar m.m. Dessutom Länstrafikens bussar samt annan tung trafik. Under juni - augusti är dessa siffror helt annorlunda, framförallt juli! Till detta ska läggas trafiken till Gränna camping(ca 100 000 besökare per säsong) och övriga besökare till Gränna hamn. Förmodligen fördubblas siffran! (2-300 bilar/bussar per timma) Vi har upplevt dagar då köerna till hamnen startar uppe på Brahegatan. Det är då främst husbilar som ska till campingen. Det finns statistik på att Gränna och Visingsö gästas av ca.800 000 personer per säsong! Kanske har Trafikverket bra statistik! Visingsöborna och besökare har oftast bokad plats på färjan. Detta innebär stora problem om man inte kommer fram! Trafiken i området måste flyta bättre!

Visingsö berörs negativt av nuvarande situation

Som tidigare nämnts så kan trafiksituationen påverka framförallt befolkningsutvecklingen och arbetspendlingen till Visingsö negativt på sikt. Företagare, skolor och institutioner har redan idag problem med att rekrytera personal. Trafikproblemen i Gränna kan vara en anledning

till detta, då det blir alltför omständligt att ta sig till och från Visingsö! Andelen fastboende kommer enligt prognoser att minska! Vartannat hus är idag tomt hela vinterhalvåret! Ägs numera av fritidsboende. Detta påverkar service, handel, skolar föreningsliv negativt på sikt. Planerade besök till Visingsö väljs bort på grund av trafiksituationen, dels in till Gränna med framförallt ner till hamnen.

Visingsö ligger just nu ganska stabilt i befolkningsutvecklingen (732 fastboende) men prognosen ser lite dyster ut. Fram till 2020 beräknas en minskning med 4 % enligt kommunens prognoser. Visingsörådet har fokus på detta och samarbetar därför med Näringslivet, Visingsötrafiken och Visingsöbostäder m.fl. för att ta hand om de utmaningar vi har framför oss.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

14. Winell & Jern arkitekter

Synpunkterna följer på ett telefonsamtal mellan planarkitekt [REDACTED], Winell och Jern arkitekter, där nedanstående frågor diskuterades och synpunkter framfördes. Synpunkterna dokumenteras i detta dokument. Synpunkterna delas upp i ett antal rubriker för att vara tydliga, dock finns det beröringspunkter mellan de olika delarna.

Vändplanen i slutet av den södra stickgatan

Här vill vi föra fram följande synpunkter: Denna vändplan är förlagd tvärs nivåkurvorna vilket innebär att det antingen krävs stora utfyllnader eller schakter för att få en någorlunda plan vändyta. [REDACTED] redovisade att tanken här har varit att den östra delen schaktas in i slänten med hjälp av stödmurar och att den västra delen då i princip hamnar i nivå med befintlig mark. Vi tycker att det är viktigt att detta redovisas i planen med +höjdsättning och föreskrifter för murarnas utförande. Med en sådan utformning öppnar man för möjligheten att angöra till den västra av de bägge tänkta tomterna inom fastigheten Gränna 8:24, men försvårar angöring till den östra tomten. Detta behöver inte vara något problem, då den ju, kanske med fördel, angörs mot Jönköpingsvägen i öster där det inte finns något infartsförbud. Vi menar vidare att placeringen av vändplanen tar lite väl stor del av fastigheten Gränna 8:24 i anspråk för en funktion som främst främjar de övriga boende i området, boende och besökande på 8:24 har ingen anledning att vända på denna yta.

Vi har också blivit lite förvånade över skrivningen att sopbilens backrörelse sker på en yta utan passerande trafik, detta skulle kunna stämma om man tillät infart till den västra tomten direkt från den nya infartsgatan, men den är belagd med infartsförbud. Kanske att detta är en liten sak, men bör rättas till så att det är klart vad som gäller och intentionen i planen.

Mark för parkering och komplementbyggnader

För fastigheten 8:24 finns två ytor med +markering vilket innebär att här får det uppföras komplementbyggnader samt att ytan är tänkt för parkering (se sid 18). Vi bedömer att dessa ytor kan fungera bra om infarter kan ske enligt vår skrivelse ovan.

Infartsförbud

Vi konstaterar att det råder körbart infartsförbud mot den nya infartsgatan. Det kan vara ok, men riskerar samtidigt att farten på gatan ökas då den upplevs mer som en genomfartsled än som en gata, vi menar att man bör se till att man gåendes kan röra sig längs gatan på ett tryggt sätt och gåendes också angöra sin tomt direkt från denna gata. Själva bestämmelsen hindrar ju inte detta utan det är mer övriga delar i planen som kan sätta hinder i vägen för en vacker och trevlig gata.

Bullerskydd

Bullerskydd är reglerat i planförslaget med dels ett varierande högt bullerplank längs med gatan samt dessutom åtgärder på den västra delen av fastigheten 8:24. Det känns som ett dåligt förslag att lösa ett miljöproblem med ett nytt då man föreskriver ett olikhögt plank som förutom att det riskerar att begränsa utsikten mot Vättern, ett av fastigheternas stora miljövärden, också riskerar att förfula miljön. Den som ar sett ett bullerplank som åldras vackert är att gratulera. Vi menar att det måste finnas andra sätt att bullerskydda fastigheterna i en så känslig miljö som Gränna.

Utformning av gatan

Utifrån ovanstående tankar skulle vi vilja framföra synpunkter på utformning av gatan. Noteras dock att vi inte fått se något utkast till gatans utformning, så delar av det vi här framför kanske är beaktat. Vi menar att det är viktigt att den nya gatan utformas just som en gata, det vill säga med gångbanor på respektive sida, gärna med en liten skyddszon mot trafiken. Viktigt i detta hänseende är att gatan blir ett stråk där man också vill röra sig som cykel och gångtrafikanter. Därmed är det viktigt att säkerställa att man till de olika fastigheterna naturligt kan angöra gåendes från gatan. Vidare är det avgörande hur man väljer att utforma bullerskydd mot fastigheterna öster om gatan. Vi vill bestämt föreslå att bullerskyddet främst sker genom murar mot gatan

som också tar upp del av nivåskillnaden som finns på samtliga fastigheter utmed gatan. Det skulle kunna bli en mycket trevlig och vacker miljö med en mur som utförs så att den kan åldras vackert, gärna med klättrande växtlighet. Om muren uppförs till runt två meters höjd som maximalt får fastigheterna bakom muren en relativt plan tomt mot den attraktiva utsikten över Vättern. I de lägen där bullerskyddet skulle behöva vara ännu lite högre skulle man kunna välja att antingen höja muren lite till eller komplettera med ett lågt staket som kan fungera som bullerskydd. I denna mur är det viktigt att tillåta trappor ner till gångbanan längs gatan för att berika den med liv. En bild som man gärna skulle vilja förmedla som vi tror de allra flesta har sett på resa utomlands i sydligare kuperade miljöer är just en mur med murgröna eller än exotiskare växtlighet med små trappor upp till fastigheter som man bara kan skönja.

Murar

Med bakgrund av ovanstående resonemang funderar vi på hur man med liggande förslag kan disponera tomterna främst mot väster och den nya vägen. Vi ser som ni kan läsa ovan gärna att tomterna kan få en vacker stöd- och bullermur mot den nya gatan och undrar väl främst om det är förenligt med detaljplaneförslaget.

Exploateringstal

Vi noterar att i förslaget finns en reglering av Bruttoarean per fastighetsarea. Vid samtalet med [REDACTED] menade han att det troligen blir en begränsning av Byggnadsarean i stället, vilket vi tycker är bra.

Takfotshöjd

Vi ombeds att komma in med synpunkter på högstanockhöjd för fastigheten 8:24. Vi menar att det finns för många obekanta faktorer som behöver redas ut innan vi låser oss vid tankar om nockhöjd.

Det vi främst vill se är sektioner på gatan framför fastigheten inklusive bullerskydd i form av mur. Utifrån sådana sektioner kan vi sen bedöma nockhöjder för att maximera utsikten för alla berörda, dels de bäge tomterna men också för boende och trafikanter utmed Jönköpingsvägen.

Kommentar

Efter samråd har justeringar gjorts i utformningen som gör att flera av synpunkterna ovan inte längre är aktuella. Nedan besvaras främst de delar som fortfarande är aktuella i planförslaget. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet ”Ändringar efter samråd”, i slutet av samrådsredogörelsen.

Vändplan i slutet av den södra stickgatan

Vändplanen i tidigare planförslag har tagits bort. Planförslaget som

presenteras under granskningen möjliggör för en enkelriktad gata på fastigheten Gränna 8:24. Gatan planläggs som kvartersmark och blir därmed en enskild gata som inte kommer att ägas av kommunen.

Höjder på vägar och stödmurar syns i uppdaterade illustrationsplaner.

Enligt det nya planförslaget är det inte planerat att utföra backrörelser för sophämtning.

Infartsförbud

Mellan samråd och granskning har gatans utformning setts över. I det nya förslaget sänks hastigheten utmed gatan genom bland annat svängar och andra hastighetsdämpande åtgärder.

Bullerskydd

Tänkt bullerskydd har tagits bort på grund av den nya utformning.

Utformning av gatan

Utmed delar av gatan föreslås gångbanor på båda sidor om körbanan. Öster om gatan föreslås en gång- och cykelbana utmed hela gatan. Möjlighet att angöra till gångbanor och cykelbana från privata fastigheter möjliggörs då ett sammanhängande bullerskydd eller bebyggelse inte blir något krav i den nya utformningen.

Där höjdskillnaderna blir högre än 1,2 meter i höjdled ska tänkta stödmurar trappas med plantering mellan stödmurarna.

Murar

Detaljplanen specificerar inte exakt material för murar. Kommunen har ingen kontroll över materialvalet för privatägda stödmurar på kvartersmark. Däremot föreslås gabionmurar för allmän plats bland annat på grund av dess estetiska värde.

15. Lokala utvecklingsgruppen i Gränna

Grännas utvecklingsgrupp bildades våren 2010 på initiativ av Näringslivsföreningen med stöd av Kommunledningen och Stadsbyggnadskontoret. Alla föreningar och organisationer knutna till Gränna blev inbjudna.

Gruppens uppgift och funktion är att fånga upp olika behov av förbättringar i Grännas fysiska miljö och att genomföra åtgärder i projektform. I dag består gruppen av representanter från idrottsorganisationer, kyrkor, byalag, näringsliv skola med flera.

Årliga inventeringar och planer görs men flera stora utvecklingsfrågor har inte kunnat fullföljas då gruppen inte haft rådighet i frågan eller att det varit en för komplex samhällsfråga. Återkommande långsiktiga frågor har berört byggbara tomter och nya vägar. Bostadsbebyggelse behövs och Brahegatan behöver avlastas från trafik. Genom flera projekt har vi arbetat för att knyta samman hamnområdet och centrum genom att skapa mötesplatser och aktivitetsytor och det vill vi fortsätta med.

Vi vill behålla och utveckla den gamla stadens struktur. I dag syns den knappast under sommartid då Brahegatan är så starkt trafikerad. Vi vill arbeta för en levande stadskärna med promenadstråk längs med Brahegatan, uteserveringar, god tillgänglighet, cykeltrafik och diverse aktiviteter och arrangemang. Staden är av riksintresse för sin gamla stadskärna och väl värd att bevaras samtidigt som den utvecklas till en trevlig mötesplats för både boende och besökare.

Bespara Brahegatan från tung trafik och öppna upp för gående, kollektivtrafiken och underlätta för utryckningsfordon genom att bygga den nya södra infarten.

Vi föreslår också att brandstationen flyttas till södra delarna av Gränna.

Vi skulle vilja se att den nya bebyggelsen av bostäder och verksamhetslokaler anpassas i sin utformning till den gamla stadens småskalighet.

Som ett led i att knyta samman hamnområdet och centrum stod vi bakom en avstängning av Hamnvägen i Gränna under sommaren 2013. Inga fasta, permanenta åtgärder vidtogs utan det placerades skyltar och blomsterurnor. På hösten utvärderades åtgärden vid ett allmänt möte. Drygt 70 personer deltog och de gav både ris och ros över avstängningen. Samtidigt fanns möjlighet att fånga in synpunkter på andra frågor. Bland annat frågan om parkeringsförbud på Brahegatan, P-avgifter, sänkning av hastigheter och bredda gångbanan på Brahegatan. Frågan om byggnation av södra infarten kom upp av sig självt och stödet för den punkten var stort! Bygg södra infarten NU!!!

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit till sig de ovannämnda synpunkterna om trafiksituationen i centrala Gränna. Synpunkter gällande Brahegatan behandlas detta inte i denna detaljplan då det inte är en detaljplanefråga.

Yttranden gällande bebyggelsens utformning besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - utformning".

Yttrande gällande genomförandet av gatan besvaras i början av

samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

16. Cykelfrämjandet

Enklare och säkrare att ta sig till Gränna hamn

Cykelfrämjandet är positiva till att ytterligare färdväg öppnas för cyklister att ta sig till Gränna hamn och nedre delarna av Gränna. Det bör leda till att färre väljer att cykla på den hårt trafikerade Jönköpingsvägen.

Ombyggnad alternativt nyanläggning av gångväg

Enligt beskrivning på sidan 9 behöver en gångväg justeras alternativt flyttas. Går det inte att göra den till en gång och cykelväg för ökad framkomlighet och genhet?

Nyanläggning av gång och cykelväg

På sidan 10 står att en ny GC-väg ska anläggas i västra planområdet, den är även utmärkt som huvudcykelstråk, vilket är positivt. Dock saknar vi referenser till Jönköpings kommuns cykelprogram där skall-krav på huvudcykelstråk specificeras.

Kommentar

Gångvägen som föreslås flyttas är en privat gånganslutning till en fastighet. Därav kommer den inte att bli en gång- och cykelväg.

I denna detaljplan har huvudstråk för cykel utpekats, vilket inte har någon direkt koppling till begreppet huvudcykelstråk enligt Jönköpings kommuns cykelprogram. Exakt utformningen och gestaltningen av gång- och cykelvägar sker i projekteringsprocessen och är ingen detaljplanefråga.

17. BRF Vättervyn 1 och Vättervyn 2

Brf Vättervyn 1 och 2 har inga invändningar att göra angående det förslag som tillsänts oss och som föredrogs vid samrådsmötet den 24 oktober på Ribbaskolan. Vi är mycket positiva till den nya infarten/

vägen som ska sammankopplas med den detaljplan för väg mot hamnen som tidigare godkänts och vunnit laga kraft 2013. Vi anser också att en ny infart/väg är helt nödvändig för att avlasta framförallt tung trafik, husbilar och husvagnar på Jönköpingsvägen/Brahegatan genom centrum liksom in- och utfart för transporter till industriområdet. Den nuvarande belastningen av Jönköpingsvägen/Brahegatan som genomfart har en mycket negativ inverkan på miljön, fastigheterna och inte minst utgör trafiken ett stort hinder för utryckningsfordon främst under sommartid. Bostadsrättsföreningarna ser också mycket positivt på att Gränna kan växa med nya bostäder enligt detaljplaneförslaget med en blandning av flerbostadshus och villor. Ett attraktivt område som innebär att fler får ta del av den vackra utsikten mot Vättern.

Den nya infarten/vägen ger också möjlighet till en säkrare trafikmiljö för gångare och cyklister både på Jönköpingsvägen/Brahegatan och på nya infarten/vägen som byggs med cykel och gångväg. Tack vare den nya infarten/vägen får också gästerna till campingen tillgång till gång- och cykelväg och når enklare den fina naturen i Röttle liksom österut mot Örserum/Ölmstad m.fl. områden.

För Grännas framtid och möjlighet till utveckling är en ny infart/väg helt nödvändig. Ett ökat antal boende är en förutsättning för att kunna bibehålla den service vi har idag t.ex vårdcentral och livsmedelsbutiker. Den tunga trafiken till industriområdet samt till Visingsö är betydande. Många näringsidkare är helt beroende av turismen till Gränna/ Visingsö och vi tror att tillströmning av turister kommer att öka om tillgängligheten förbättras. Ny brandstation med snabbare och säkrare utfart till E4/ motorvägen är också av stor betydelse.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet ”Ändringar efter samråd”, i slutet av samrådsredogörelsen.

18. Villaägarna Södra Vätterbygden

Planen innehåller två delar, ny infartsväg och bostäder, vilka är helt beroende av varandra. De är båda dessutom beroende av frågan om Gränna skall utvecklas eller inte. Om Gränna skall förbli den idyll som vissa boende i Gränna anser att den bör vara och inte utvecklas bör de båda förslagen lämnas till historien.

Vi tror att även Gränna bör vara med i den utveckling och stark frammarsch som präglar Jönköpings kommun av idag. Därför anser vi att både vägbygget och byggnationen beslutas i linje med förslaget.

När det gäller ny infartsväg finns ju redan en beslutad norra del av vägen med laga kraft 2013. För att den skall komma till användning fordras en fortsättning söderut med anslutning till Jönköpings vägen. Föreslagen linje är, med hänsyn till den nivåskillnad som präglar området, att föredra.

När det gäller byggnation vore det önskvärt med en större andel småhusbebyggelse. Eftersom utrymmet för byggnation är så begränsat som i Gränna får förståelse ges till kravet på fler bostäder inom området.

Det vi påpekar igen är att den delen som avses bebyggas med fristående villor lämnas åt självbyggnation och inte genom att anvisning ges till en byggfirma. Det ge en större variationsrikedom och smälter bättre samman med befintlig villabyggnation i Gränna.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

I granskningsförslaget möjliggörs det för cirka 250 bostäder, varav cirka 25 av dessa är enbostadshus.

Detaljplanen kan inte styra hur enbostadshusen byggs, vare sig det sker genom självbyggnation eller annan metod. Däremot ställer detaljplanen krav på bebyggelsens utformning där enbostadshusen längs den nya huvudgatan ska ha varierad utformning i form av kulörsättning och fasaduttryck.

20. Naturskyddsföreningen i Huskvarna - Gränna (*yttrandet inkom efter samrådstiden*)

Vi har i princip inget att invända mot att det föreslagna området disponeras på sätt som föreslås. Områdets natur- och miljövärden påverkas inte nämvärt. Det är dock viktigt, att man senare - i bygglovskedet - tar stor hänsyn till och anpassar den nya bebyggelsen till Grännas kultur och småskalighet.

Vi tror inte att den nya tillfarten löser passagen genom Gränna på Brahegatan och parkeringsproblemen där så som de uppfattas i dag. De måste åtgärdas på annat sätt och på platsen.

Däremot kan vi inte acceptera fortsättningen med en ny väg norrut över åkrarna mot campingplatsen och hamnen. Det är inte hållbar utveckling

att ta en del av länets bördigaste och bäst belägna åkermark i anspråk för en tillfartsväg. Den problematiken måste lösas på ett annat och bättre sätt eller som 2000-talets medvetenhet kräver.

Kommentar

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft. Gällande den södra sträckan av vägen så besvaras yttrandet i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - allmänt intresse".

Yttranden gällande bebyggelsens utformning besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - utformning".

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

21. [REDACTED]

Yttrande 1

Tidigt i våras upptäckte jag att det hade placerats markeringskäppar på min fastighet [REDACTED] i Gränna. En bandmaskin utrustad med borrhörde in på min fastighet utan att jag fått någon förvarning.

Jag har senare förstått att det gäller en tänkt vägbyggnad, men hade då inte fått någon förhandsinformation eller något erbjudande att få yttra mig. Enligt ett tidigare förslag från 2007 skulle den nya vägsträckningen ligga utanför mina tomtgränser, på fastigheten nedanför, men enligt det nya förslaget skall en matarväg dras över min tomt. Jag vill veta när och hur denna ändring tillkommit. Jag vill också ha en förklaring till hur det är möjligt att kommunen började staka ut en väg över min tomt utan att jag blivit informerad.

Jag vill naturligtvis omgående veta vad kommunen planerar att göra och hur det skulle drabba min fastighet. [REDACTED] ställde den 27 maj in ett planerat möte samma dag med mig och min son, men har därefter aldrig hört av sig för att boka en ny tid. Den Samrådshandling daterad 2017-09-12 som jag nu har fått ta del av ger inga klara besked om vilka intrång som planeras på min fastighet, vilka möjligheter jag har att motsätta mig dem, eller vilken ersättning jag erbjuds. Inte heller vid samrådsmötet den 24 oktober gavs några tydliga besked om dessa frågor.

Sammanfattningsvis vill jag alltså ha svar på följande frågor:

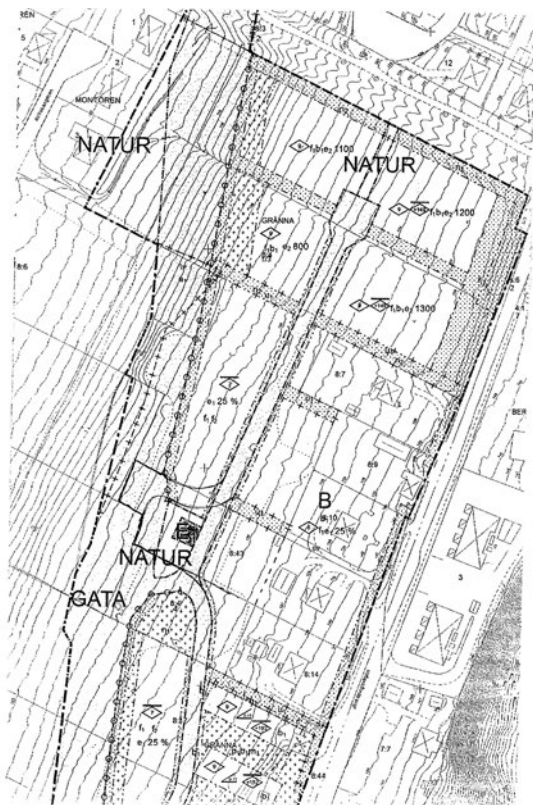
1. När och hur tillkom förslaget om en matarväg över min tomt?
2. Varför fick jag ingen förhandsinformation innan matarvägen började stakas ut över min fastighet?
3. Vilka konkreta intrång planeras på min fastighet?
4. Är det fråga om expropriering, eller har jag möjlighet att motsätta mig dessa intrång?
5. Vilken ersättning erbjuds jag för intrången?

Yttrande 2

Med hänvisning till epostkorrespondens mellan [REDACTED] och [REDACTED] den 11-12 december vill jag framföra följande synpunkter:

1. Jag är mycket kritisk till att markeringskäppar har placerats ut och fotografering skett på min tomt utan att någon har informerat mig eller fått mitt tillstånd. I maj placerades exempelvis en käpp 30-40 meter in på min tomt, och i slutet av november gick någon omkring och fotograferade på tomten, uppenbarligen på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret. Jag har upprepade gånger bett om en förklaring till att jag inte har informerats om dessa intrång, men utan att få ett tillfredsställande svar. Är detta förfarande verkligen juridiskt korrekt?
2. Min fastighet ([REDACTED]) skulle drabbas mycket hårt om denna detaljplan genomförs. Drygt en tredjedel av min tomt och mer än hälften av min fruktträdgård skulle försvinna. Därför yrkar jag å det bestämdaste att den nya gatans sträckning förskjuts ca. 10 m västerut, och att anslutningen till den norrifrån löpande matargatan placeras norr om min tomt, i stället för att matargatan korsar den (se bifogad skiss). Därmed skulle intrånget på min fastighet kunna reduceras betydligt.
3. Förutom att detaljplaneförslaget skulle förstöra större delen av min fruktträdgård och beröva mig en stor del av min tomt skulle det innebära stora olägenheter ur trafik- och bullersynpunkt, eftersom fastigheten skulle hamna i kläm mellan två trafikleder med endast drygt 70 meters avstånd från varandra.
4. Om detaljplanen i sitt nuvarande skick fastställs avser jag naturligtvis att begära full kompensation för den mycket avsevärda försämring av min fastighets värde som den skulle innebära. Förslaget skulle innebära ianspråktagande av 1623,4 m² (inklusive den tänkta slänten) av min tomt. Med hänvisning till rådande priser på attraktiva fastigheter i omgivningen, plus den extra kompensation som enligt lag tillkommer vid expropriation, skulle detta förslag medföra betydande kostnader för kommunen, som bör vägas mot de kostnader som det skulle innebära att modifiera förslaget enligt punkt 2 ovan.

5. Då mina åsikter om detaljplanen är mycket bestämda avser jag att argumentera för den alternativa sträckningen (punkt 2 ovan) i alla tänkbara juridiska led, om nu gällande förslag antas. Det innebär överklagande till såväl Mark- och miljödomstolen som till Mark- och miljööverdomstolen i Stockholm. Oavsett utgången kommer det således att dröja mycket lång tid innan detaljplanen kan verkställas, vilket också borde utgöra ett ekonomiskt incitament för kommunen att överväga mitt alternativ.
6. Jag bifogar en äldre tomtplan för [REDACTED], med de enskilda fruktträden inritade. För att få klarhet i det tänkta intrångets omfattning ber jag Stadsbyggnadskontoret på denna skiss markera var det är tänkt att den nya tomtgränsen ska hamna.
7. Jag är naturligtvis även mycket kritisk till att 194,5 m² av min enligt planen starkt reducerade tomt skall omvandlas till en slänt mot den tänkta vägen. Det innebär ju att jag inte endast skulle förlora 1428,9 m² tomtmark, utan att kommunen skulle tvinga mig att radikalt ändra utseendet på ytterligare nästan 200 m² av min egen mark (exempelvis att fälla de fruktträd som nu står inom detta område). Detta vore ett oacceptabelt intrång på min äganderätt.
8. Även om det är en detalj i sammanhanget bör påpekas att jag har låtit gräva ned en ledning runt tomten för min robotgräsklippare. Om planen skulle bli verklighet måste denna ledning läggas om, vilket skulle medföra såväl kostnader som olägenheter.



Kommentar

Planläggningen av den nya vägen utgör en del av en längre sträcka som går från Jönköpingsvägen till Gränna hamn och camping. Planläggningen är uppdelad i två delar: den södra och den norra sträckan. Denna detaljplan omfattar den södra sträckan och utgör den andra delen av vägen som planläggs. År 2013 vann den norra sträckan laga kraft. Idén om vägbyggnationen för denna detaljplan presenterades redan då i den tidigare detaljplanen.

Vägen byggs inte förrän detaljplanen vinner laga kraft. Ersättning för marken som tas i anspråk för byggnation av vägen hanteras av kommunens tekniska kontor. Detta sker ofta efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Om detaljplanen vinner laga kraft har kommunen rätt att lösa in markområden som är planlagda som allmän plats, och är också skyldig att göra det om markägaren begär det. Detta sker i första hand genom frivilliga överenskommelser mellan parterna. Om parterna inte kan komma överens kan kommunen vända sig till lantmäterimyndigheten eller driva frågan om inlösen i domstol, vilket i slutänden regleras av expropriationslagen. Invändningar mot intrånget måste därför redogöras för under framtagandet av detaljplanen. Om kommunen inte kan tillmötesgå de förändringar som markägaren föreslår, har markägaren möjlighet att överklaga antagandet av detaljplanen. Möjlighet att överklaga detaljplanen ges efter ett eventuellt antagandebeslut i nämnden. Tiden för överklagande av kommunens antagandebeslut är tre veckor från det att beslutet kungjorts via kommunens digitala anslagstavla på www.jonkoping.se/anslagstavla.

Markägaren har rätt till ersättning enligt expropriationslagen. Det innebär att kommunen ska ersätta markägaren för den minskning av marknadsvärdet som följer av expropriationen, samt med ett tillägg på 25% av ersättningen. Dessutom ska ersättning betalas för eventuella trädgårdsanläggningar som påverkas av expropriationen. Ersättningserbjudandet kommer att granskas när det område som påverkas har fastställts. Förhandlingar om ersättning kommer främst att inledas efter att en detaljplan har varit ute på samråd eller granskning.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnitt "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Placeringen av ovannämnd gata tas hänsyn till den befintliga infrastrukturen norr om gatan samtidigt som den måste anpassas till topografin för att få lämpliga gatulutningar.

Enligt bullerutredningen som togs fram i samband med granskningen beräknas fastigheten inte påverkas av höga bullernivåer, då befintlig

bebyggelse klarar de rekommenderade riktvärdena. Fastigheten utsätts främst för höga bullernivåer längs Jönköpingsvägen. Om en ny huvudbyggnad skulle placeras där, styr detaljplanen att minst hälften av den bostadens bostadsrum ska förläggas mot en ljuddämpad sida.

22. [REDACTED]

Det finns nu en enkel infart från befintlig bil-grusväg till äppelodlingen. Då lutningen delvis är mycket brant, behövs en infart från öster. Från väster är det svårt och under vissa förhållanden omöjligt att komma upp genom området.

Enligt nuvarande plan försvinner den östra infarten. Om det inte går att få en infart från den nya genomfarten föreslår jag att:

alt 1. Den nya genomfarten går på en bro från och över befintlig bil-grusväg till över [REDACTED]. Från bron blir det då en vacker utsikt över Vättern och påverkan på miljön minskar.

alt 2. På den nya infartsvägens slänt från bil-grusvägen till fastighet [REDACTED] kan en enkel infart anläggas.

Kommentar

Fastigheten har sin rättsliga tillfart från Skiftesvägen i väster. Fastigheten [REDACTED] har inte någon andel eller rättighet i Gränna s:6.

23. [REDACTED]

Det jag vill börja med att lyfta fram är att stadsbyggnadsnämndens ordförande ett flertal gånger under mötet framhöll att kommunen/han såg Södra infarten Dvs.... båda etapperna som en helhet, utifrån det uttalandet kommer jag i detta yttrande att även framföra uppfattningar rörande den Norra delen av Södra infarten som fastställdes 21/8-2013.

När det gäller den del av detaljplanen som behandlades på samrådsmötet vill jag framföra följande: I stort har jag inget att åberopa mot det förslag som presenterades. Dock vill jag nämna att det är önskvärt att etappen genomförs i den takt som efterfrågan kräver så att det inte blir en byggnation med många obebyggda delar som förfular bilden av Grenna om man kommer till bygden söder ifrån. Vill även att vägen endast byggs i ett första skede för att kommunen och övriga byggherrar ska kunna förverkliga etappen gällande den del som benämns **Detaljplanen för Grenna 8:4 m.fl.**

Kommunen håller på i denna stund med att styra upp trafiken på det befintliga vägnätet och det bör vara av värde att fullfölja samt att utvärdera resultatet av de investeringarna. Jag anser även att när ovan nämnda detaljplan är färdigbyggd och inflyttad ska det göras en trafikstudie för att se vad den innebär för trafiksituationen. Om det då konstateras att trafiken på *årsbasis* inte klarar av att lösas med nuvarande vägnät, kanske lösningen blir att ändå knyta ihop Skiftesvägen med Amiralvägen, men enligt mitt förmenande bör/ska det anstå tills utvärderingen av trafikpåverkan på grund av byggnationen av etapp ett är gjord och utvärderad.

Kommentar

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

24.

1. Gränna har en unik stadsmiljö. Till denna miljö hör friden och den vackra utsikten över åkrarna mellan stadskärnan och Vättern. En ny väg skulle förstöra detta och förorena, inte minst med buller, och skära av grännaborna från sjön.
2. En ny väg behövs bara under den korta turistsäsongen. Resten av året är gatorna ganska öde. Om det behövs kan man kanske bredda Brahegatan genom att ta en bit av de grässlänter som alltid har funnits på gatans östra sida men som idag är ganska så vanskötta med vittrande betongtrappor och rostande räcken. Gatan kanske bara behövs breddas någon meter för att trafiken på sommaren ska flyta bättre?
3. Skapa en husvagns- och husbilsparkering någonstans vid Galgen med bussförbindelse ner till stan. Många andra turistorter i Europa tillåter inte att man åker in i stadskärnan.
4. Ny mark för bebyggelse kanske kan upplåtas utan att man gör så stora ingrepp i landskapet som nu föreslås med den nya infarten?
5. Någon gång måste vi människor sluta att ha trafiken som vår heliga ko som alltid måste komma först! Det finns så många andra värden som går förlorade i vägbyggen och som kanske aldrig går att återställa.

Kommentar

Yttrande gällande att inte göra ingrepp i landskapet besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - allmänt intresse.

De centrala delarna av Gränna är unika på flera sätt, och flera byggnadsmiljöer har byggnadsminnesförklarats. Den mest ansedda bebyggelsen finns i centrum vid torg och huvudgator. Enligt Kulturmiljölagen ska vi visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Av denna anledning anser vi inte att det är lämpligt att bredda Brahegatan.

Stadsbyggnadskontoret har mottagit synpunkter gällande husvagnsparkering. Detta är däremot ingen detaljplanefråga och kommer inte att hanteras i denna detaljplan.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

25.

Från informationsmötet på Ribbaskolan Gränna tisd. 24 okt. angående förslag till ny nerfart från söder mot hamnen kan följande konstateras: De flesta deltagarna verkade vara överens om, att den södra delen från Galgen ner till Skiftesvägen bör byggas på grund av trafiken och möjlighet till nybyggnation.

När det gällde norra delen av vägen över gårderna var man inte överens. Gruppen som med hjälp av namninsamling protesterar mot en väg över gårderna verkar i första hand vara intresserade av den förlorade vättern och att vägen skulle stänga av eller kanske försvåra möjligheten att komma ner till sjön. Vyn över Vättern kan väl ingen väg hindra. Och möjligheten att komma ner till sjön i dag - hur är den? Hela området mellan RIFA och campingen är fyllt av odlade gårdar. Inte springer man över dem ner till sjön. Det finns en ynka liten stig från kyrkogården ner till von Dybens badställe. Ska man ner till sjön får man allt i huvudsak lita på Hamnvägen.

En ny väg över gårderna skulle ge fler möjligheter att komma ner till sjön med flera ordnade övergångar. Med dagens teknik och kunnande skulle dessa också kunna byggas trygga. Dessutom bidrar en ny cykel- och gångväg till detta. Eftersom man en gång lyckades skapa den imponerande Amiralsvägen över gårderna ner mot hamnen, tror jag nog att den "nya gärdsvägen" kan utformas på ett estetiskt tilltalande sätt.

”Galgen-Skiftesvägen” kommer att byggas. Om man, som kommuninformatörerna antydde, först bygger klart den södra etappen och sedan någon gång den norra. Vad händer då? Jo all trafik kommer att under en lång eller förhoppningsvis kortare tid ledas in på Gärdesvägen genom ett villaområde med två förskolor och förbi Ribbaskolan - en gata som i dag är mycket starkt trafikerad. Detta blir ett ”trafikfarligt elände”. Därför anser jag att hela vägen skall byggas samtidigt, både södra delen och norra delen över gårdarna! Tänk vad generöst det blir för alla som kommer söderifrån in i Gränna. De erbjuds valmöjlighet. Den som vill orientera sig om butikerna utmed Brahegatan väljer åka mot centrum och den som vill mot Visingsö eller direkt till campingen väljer åka mot hamnen.

Kommentar

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft.

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken ”Gemensam kommentar - genomförande”.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet ”Ändringar efter samråd”, i slutet av samrådsredogörelsen.

26.

Som markägare är vi givetvis inte intresserade av att ha en väg för tung trafik som går över vår mark. Som vi tidigare skrivit anser vi att vägen, inte bara på vår mark utan längre fram mot kyrkogården och hamnen förstör och förfular den unika och känsliga landskapsbilden i Gränna.

Vi tycker det är sorgligt att samtidigt som kommunens politiker försöker lyfta bort trafik och järnväg från Vättern och Jönköpings city vill man nyskapa samma elände i Gränna.

På vår mark förstör den också möjligheten att bygga bostäder av hög klass p g a buller och avgaser, det spelar ingen roll hur många bullerskydd som sätts upp.

Det är svårt att se på kartorna hur vägen påverkar ekhagen, d v s området med ädelskog längre söderut innan Galgen. Hur ska det lösas?

Det framgår inte tydligt av de kartor vi sett.
Som markägare vill vi veta följande:

1. Exakt hur många meter vägen med omkringliggande mark tänks ta i anspråk på vår mark, på tomterna [REDACTED], inte bara ett uppritat ungefärligt område.
2. Exakt hur = utseende och var = sträckning i meter planeras diken för avrinnande dagvatten på vår mark och fortsättning ner mot Vättern?
3. Den transformatorstation som nämns på sid 13 i Detaljplanen, exakt var ska den placeras?

Kommentar

Yttrande gällande utbyggnadens påverkan på landskapet besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - utformning".

Gamla Jönköpingsvägen kommer att anslutas till den nya huvudgatan. Exakt var detta sker har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".

Exakt hur många meter mark som kommer att tas i anspråk för byggnation ses över när detaljplanen har varit ute på granskning, eftersom eventuella ändringar kan ske efter granskningen. Mark- och exploateringsavdelningen på tekniska kontoret för därefter en dialog med markägarna.

Det tänkta diket är ett öppet gräsdike som är vegetationsbeklätt med krossfyllning i botten. Sträckan för diket framgår i planbeskrivningen under avsnitten "Planförslag" och "Utredningar och dispenser".

Inom planområdet möjliggörs det för tre transformatorstationer. En kommer att möjliggöras på befintlig fastighet [REDACTED]. De andra två planläggs på befintlig fastighet [REDACTED].

27. [REDACTED]

Jag vill begära inhibition, så att de planerade vägarna i Gränna inte byggs. Anledningen är att det inte behövs och att det finns många alternativa lösningar som inte provats än.

Gränna är en idyll som efterfrågas av folk från hela landet, det ser vi på de stora besöksiffrorna i Gränna.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har utrett frågan i olika avseende och kommit fram i samrådet av detaljplanen att lösning som presenteras under granskningen är den mest lämpliga. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft. Beslutet kan inte upphävas i efterhand.

Möjlighet till att överklaga en detaljplan som inte har vunnit laga kraft görs efter ett eventuellt antagandebeslut i nämnden. Tiden för överklagande av kommunens antagandebeslut är 3 veckor från det att beslut kungjorts via kommunens digitala anslagstavla på www.jonkoping.se/anslagstavla.

28.

Vid det Samrådsmöte som hölls den 24 oktober 2017 på Ribbaskolan, Gränna, presenterade [REDACTED] detaljplanen för **Grenna 8:4 mfl** med ny nerfart från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen samt planerade bostäder i det berörda området.

Jag anser att den planerade nerfarten är en lämplig, och förmodligen enda möjliga, lösning som ger bättre tillgänglighet till industri- och bostadsområdet. Inte minst för den tunga trafik som trafikerar Gränna och som i dagsläget har påtagliga svårigheter att ta sig ner till och upp från industriområdet vid Skiftesvägen blir det en avsevärd förbättring. Att Gränna behöver växa med nya bostäder är en önskad utveckling och placeringen av dessa i södra delen av orten är bra. Vad jag saknar i planen är placeringen av förskola, lekplats mm som kommer att behövas i det nya bostadsområdet. Förskolan i Gränna har redan idag svårt att ta emot nya barn och avsikten med det planerade området är väl att barnfamiljer skall flytta in?

Min förhoppning är att planen för Grenna 8:4 m fl blir den enda etappen av hela projektet med ny infart till Gränna som genomförs och att man efter genomförd byggnation av vägar och bostäder noga utvärderar boende- och trafiksituationen innan ytterligare steg tas.

[REDACTED] påpekade flera gånger under mötet att även synpunkter på tidigare fastställd detaljplan **Grenna 6:2 m fl** fastigheter i Gränna Jönköpings kommun kunde lämnas.

Den planerade byggnationen av en väg över åkrarna utmed Vättern fram till Amiralsvägen är förödande, både miljömässigt, estetiskt och ur trivselhänseende. Området frekventeras flitigt av grannabor och besökare i bygden. Över åkrarna når man strandpromenad, bad, restauranger, hamn och småbåtshamn utan besvärande trafik. Att skära av möjligheterna till strandnära natur kan inte försvaras. Jmf järnvägen i Jönköping eller E4:s sträckning genom Huskvarna projekt som ångrats många gånger under åren Gör inte samma misstag i Gränna!

Den besvärliga trafiksituationen i Gränna pågår under ca två sommarmånader. Övriga delen av året är trafiken avsevärt glesare och flyter utmärkt. Många förslag till alternativa lösningar finns ett flertal har presenterats genom medborgarförslag under året.

Min förhoppning är att beslutet ang **Grenna 6:2 m fl** fastigheter från 2012 rivs upp och att ALLA alternativa lösningar noggrant granskas och prövas innan oåterkalleliga ingrepp i vår vackra natur görs!

Kommentar

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft. Beslutet kan inte upphävas i efterhand.

Stadsbyggnadskontoret har utrett frågan från olika perspektiv och har kommit fram till att den lösning som presenteras under granskningen av den aktuella detaljplanen är den mest lämpliga. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

Detaljplanen beräknas generera ytterliga behov av förskoleplatser i Gränna. I dagsläget utreds potentiell lokalisering i närområdet.

Detaljplanen reglerar inte vilka som flyttar in i området.

29. Namninsamlingslista via

Sammanfattning.

Jönköping/Huskvarna beklagar sig över att ha en väg som skiljer samhället från Vättern. Nu vill man från kommunens sida göra samma misstag i Gränna.

Vi välkomnar byggnation av nya bostäder i Gränna och att man skapar förutsättningar för bättre genomfart, utan trafikstockning, genom Gränna centrum. Det finns utrymme för mer turister som tillsammans med fler bofasta skapar förutsättningar för arbetstillfällen och utökad service. Lösningen på detta är inte en ny infartsväg som skär genom landskapet mellan Gränna tätort och Vättern. Det finns andra lösningar med lokalgator som ansluter till nya bostäder, åtgärder på Brahegatan och åtgärder för att befrämja turismen. Vi konstatera att i detaljplan och konsekvensutredning har man behandlat miljöhänsyn, livskvalitet och barnens situation mycket summariskt och vi ifrågasätter bullerberäkningarna och slutsatser man dragit av dessa beräkningar.

Nya bostäder.

Fler bostäder välkomnas men skall planeras så att man får minimal störning av trafiken och maximal tillgång till Gränna centrum, skola och naturen. Transport till nya bostäderna kan ske via anslutning till Jönköpingsvägen på mindre lokalgator, utan störande buller från genomfartstrafik och ev. också med anslutning till befintlig gata vid nya villorna söder om tuben. Att planera ny bebyggelse, som föreslaget i planen, med bullerplank vid bostäderna måste betraktas som ett stort misslyckande. Gång och cykelvägar kan ordnas mot centrum och hamnen via anslutning till Vättergatan/Skiftesvägen, söder och väster ut längs Jönköpingsvägen och söder ut mot Röttle. Det är gångavstånd från området till kollektivtrafik på Jönköpingsvägen.

Ny infartsväg enl. detaljplanen, från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen.

Vägen kommer att innebära olägenheter för befintliga fastigheter genom buller, minskad tillgänglighet till flertalet av fastigheterna, avskärmning från naturen och Vättern. Barnens rörlighet begränsas och de får en ökad risk för olyckor vid lek och när de ska till förskola och skola. Vägen kommer också, om den genomförs, att medföra mer trafik på Skiftesvägen och förbi skolan. Här underkänner vi WSP:s utredning som anser att all trafik ska till och från hamnen via vägen över åkrarna och bortser från trafik till skolorna och matvaruaffärerna.

Påverkan på barnens situation.

Citat från Jönköpings kommuns hemsida: *”Kommunfullmäktige har fattat flera beslut för att förstärka implementeringen av barnkonventionen i Jönköping. Alla nämnder använder en barnchecklista inför beslut. Om ärendena bedöms beröra barn skall ett antal frågor besvaras, t ex om barns rätt till utveckling beaktas samt om barns bästa prioriteras”*

Samrådshandlingen för ny detaljplan är på 58 sidor. Sex meningar ägnas åt barnkonventionen och hur den nya infarten kommer att påverka barnen i Gränna. Mycket summariskt och mycket pliktskyldigt. Har man ställt relevanta frågor och besvarat dem tillfredställande? Kan det redovisas?

Ett starkt skäl för familjer att bo i Gränna är en naturskön, lugn och trygg miljö för barnen med, förutom Brahegatan och Amiralsvägen, lite biltrafik och närhet till lek i naturen. Byggs planerade bostäder innebär det inflyttning av många familjer med barn, som alla behöver ta sig in till centrala Gränna för skola och lek. (Ribbaskolans lekplats rekommenderas i samrådshandlingen). Det som då erbjuds familjer blir en hårt trafikerad infartsväg för att ta sig till en skola, som dessutom är omgiven av mycket trafik. Det kan inte vara genomtänkt.

Att behålla infartstrafiken på Jönköpingsvägen - Brahegatan genom erforderliga åtgärder och på så sätt separera trafiken från barnen är ett bättre alternativ. Särskilt om man räknar med att de nya bostäderna i planen byggs, och som då snarare blir ett argument mot den nya infarten, inte för.

Påverkan på miljön.

Gränna är beläget mitt i UNESCO's biosfärområde Östra Vätterbranterna. Här finns höga naturvärden till glädje för boende och turister. Som partner i biosfärområdet har Jönköpings kommun åtagit sig *”särskilt ansvar att förvalta tätortsnära skogar och att bevaka natur- och kulturvårdsfrågor i den fysiska planeringen”* och kommunen säger sig ha visionen att *”genom en aktiv samverkan skapa en livskraftig landsbygd, ett hållbart ekosystem och ett attraktivt landskap för brukare, boende och besökare”* En väg enligt förslaget kommer kraftigt att negativt påverka den tätortsnära naturen och minska tillgängligheten.

Buller, lågfrekvent buller och vibrationer.

Folkhälsomyndigheten m.fl. skriver *”buller är ett utbrett miljö och folkhälsoproblem som har stor betydelse för vår hälsa och möjlighet till god livskvalitet”*. Lågfrekvent buller (från lastbilar t.ex.) är svårt att mäta men uppmärksammas numera som en hälsorisk. Vi ifrågasätter hur beräkningarna har genomförts och hur dessa skall tolkas. Ekvivalentnivå är naturligtvis viktigt, men än viktigare är plötsliga höga ljud. Hur tar man

hänsyn till start/stopp, acceleration vid korsningar och vad vi förmodar en upphöjning/ bro över tuben, dubbdäck vintertid etc. För att undvika höga hastigheter på raksträckan ner till Skiftesvägen måste man bygga farthinder, resultat gaspådrag och ökad ljudnivå. En ekvivalentnivå på bullret är ointressant de gånger man vaknar på natten efter att någon har accelererat utanför bostaden. *"Att sova ostört är en förutsättning för fysisk och mental hälsa"*.

Brahegatan.

Något måste göras åt trafikflödet sommartid genom centrum, det är vi alla överrens om. Situationen med ideliga köstopp är ohållbar. Även med en ny infartsväg kommer det att vara framkomlighetsproblem på Brahegatan om WSP:s beräkningar på kommande års ökning av sommartrafik slår in.

Man kan tänka sig 2 olika lösningar. Varför sig eller i kombination.

1. Breddning av gatan. Allt sedan Per Brahe dy. 1652 grundade Gränna stad har det funnits plats för en bred gata genom staden. När gatan breddades 1952 och man inte insåg behovet av att ta ytterligare lite av kommunens mark kan man förstå med tanke på hur trafiken då såg ut. Problemet idag med dålig framkomlighet och köer kan man lösa genom att ta lite av kommunens mark på östra sidan av Brahegatan för att göra gatan bredare.
2. Parkeringsförbud under 8-10 veckor under sommaren. Enkelt att genomföra och handlarna argument om minskad handel på grund av uteblivna parkeringsplatser har ingen relevans. Ökad tillgänglighet och trivsel för turisterna längs Brahegatan under sommarveckorna medför i stället ökad handel. För de flesta av affärerna finns ingen konkurrens på närmare håll än Ödeshög eller Jönköping och då är inte några parkeringsplatser längs gatan avgörande. Parkering för bilar med handikappstillstånd går att ordna även med ett parkeringsförbud.

Trafiksituationen i övrigt.

Åtgärder kan göras för att minska biltrafiken genom centrum genom att tänka lite nytt. Söderifrån infartsparkering (med cykelutlåning?) vid nya bostadsområdet med gång- cykelväg mot centrum och hamnen. Utnyttja gamla riksettan norrifrån. Skyltning Gränna och camping på motorvägen och i Gränna skyltning norrut vid uppfart från hamnen i kombination med infartsparkering på norr minskar trafiken i centrum. Riksettan är en omledningsväg vid olycka på E4:an. Varför man då inte via skyltning idag styr norrgående trafik denna väg är oförklarligt. Parkering på berget. Bästa vägen för en ny turist att få överblick och en vacker vy över Gränna/

Visingsö, för att sedan promenera ner till centrum och hamnen och ev. ta båten över till Visingsö.

Slutsats.

Föreslagen väg är en förutsättning för att bygga redan beslutad väg över åkrarna till Amiralsvägen. Man kan då inte komma ifrån tanken att dela upp vägen i två avsnitt är rent taktiskt från kommunens sida.

Man har framhållit att campingen vill ha nya vägen över åkrarna men instämmer deras gäster? Det är nog väldigt få som vill ha sitt tält eller husvagn angränsande till en genomfart.

En genomfart på Brahegatan utan trafikstockning tjänar allas syfte, inte minst miljön. Detta kan enkelt uppnås och vem behöver då en ny infartsväg? Tillgänglighet till sortergården skulle kunna vara ett skäl men det försvinner med den planerade flytten till "Flygaren".

Kemet Electronics är enda större industrin och med några få varutransporter i veckan motiverar det inte en ny väg och inte heller för personalen som jobbar i 3 skift och därmed sprider ut sina arbetsresor. Busstrafiken kommer inte att utnyttja nya infarten förutom skolbussar som då kommer att köra på Skiftesvägen. Turist och kollektivtrafikresenärer kommer fortsatt att vilja ha stopp och hållplatser i centrum.

Viktigast för resenärer med bokad färjeavgång är att inte bli fast i någon bilkö och då har det ingen betydelse om vägen går via en ny infart eller via Brahegatan som idag.

Undertecknade fastigheter.

Vättergatan nr:

Skiftesvägen nr:

Hjulumakargatan

Söderbygränd nr:

Astrakangatan nr:

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har mottagit ovannämnda synpunkter. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Sammanfattning.

De centrala delarna av Gränna är unika på många sätt, och flera områden har utmärkts som bevarandevärda genom att förklaras som byggnadsminnen. De mest prestigefyllda byggnaderna återfinns i centrum längs torgen och huvudgatorna. Enligt Kulturmiljölagen bör respekt och varsamhet gentemot kulturmiljön tas i beaktan. Därför anser stadsbyggnadskontoret att det inte är lämpligt att utöka bredden på Brahegatan.

Ny infartsväg enl. detaljplanen, från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen.

Jönköpings kommun har utrett frågan av tänkt byggnation i olika avseende och kommit fram till i samrådet av detaljplanen att lösningen som presenteras i granskningen är den mest lämpliga lösningen. Utformningen av gatan, tillsammans med planerad byggnation såsom torg, utsiktsplatser och bebyggelse längs gatan, är avsedd att göra gatan till en mer stadsgata istället för en infartsled.

I planförslaget som presenteras i granskningen möjliggörs utfarter mot Jönköpingsvägen genom vändzoner mellan bebyggelsen och mindre gator. För att hantera den kuperade terrängen och skapa en lämplig lutning för gatorna behöver motorfordon ansluta till garage från lokalgator nedanför bebyggelsen.

Förslag till åtgärder på andra gator än de som omfattas av denna detaljplan faller inte inom ramen för detaljplanen och kommer inte att behandlas här.

Enligt bullerutredningen som togs fram i samband med granskningen beräknas fastigheter inom och i direkt anslutning till planområdet inte påverkas av höga bullernivåer, då befintlig bebyggelse klarar de rekommenderade riktvärdena. Fastigheten utsätts främst för höga bullernivåer längs Jönköpingsvägen, som idag är utsatt för höga bullervärden. I linje med det uppdaterade planförslaget har Stadsbyggnadskontoret bedömt att bullerskydd endast krävs för befintliga bostäder inom och intill planområdet vid fastigheterna Barberaren 1, Barberaren 2 och Barberaren 3 enligt granskningsförslaget. Detta är för att dessa fastigheter ska kunna få en skyddad uteplats, eftersom det inte är möjligt att anordnas på andra sidan av byggnaden.

För närvarande upplevs planområdet som en barriär på grund av igenväxande odlingar. Den nya vägen förväntas öka tillgängligheten inom området och till andra delar av Gränna genom att möjliggöra skapandet av nya infrastrukturförbindelser. En ny gång- och cykelväg planeras längs vägen för att även främja hållbart resande och förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister.

Påverkan på barnens situation.

Jönköpings kommun har utrett frågan i olika avseende och kommit fram i samrådet av detaljplanen att denna lösning är den mest lämpliga.

Det finns planer på att anlägga en skötselväg/gångstig genom områdets sluttande terräng, som kan användas för rekreation och barns lek. Syftet med detta initiativ är att göra områden, som för närvarande är svårtillgängliga på grund av överväxt av en gammal äppelodling,

tillgängliga för allmänheten. Dessutom kommer nya bostadsgårdar att anläggas för att möjliggöra lekytor för barn.

Påverkan på miljön.

Se svar ovan.

Buller, lågfrekvent buller och vibration.

Bullerberäkningarna som utförs i samband med detaljplanen grundar sig på riksdagens bullerförordning angående riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det är dessa riktvärden som används vid planeringen av ny bebyggelse.

Den exakta utformningen av vägen och eventuella farthinder bestäms under projekteringsprocessen och är inte en fråga som regleras av detaljplanen. Dock kan den nya vägutformningen bidra till att hastigheten längs gatan sänks genom användning av kurvor och andra hastighetsdämpande åtgärder såsom exempelvis kantstensparkering och plantering av träd längs gatan.

Brahegatan.

Se svar ovan.

Trafiksituationen i övrigt.

Stadsbyggnadskontoret har i övrigt mottagit synpunkterna men dessa är inte frågor som kommer behandlas i denna detaljplan.

30.

Radhuskaraktär istället för lägenhetskomples

Utveckling av bostäder i Gränna med omnejd är välkommet. Fler bostäder behövs generellt, men viktigt är att dess utformning anpassas till den småstadskaraktär Gränna har och är välkänt för. Därför motsätter jag mig antalet lägenheter som planeras i den norra delen av det aktuella området, som anges bli 130 st. Istället för att på en liten yta tvinga in så många lägenheter som möjligt bör hänsyn till livskvalitet och hållbarhet beaktas. Mitt förslag är att studera Wilhems lägenheter av radhuskaraktär på Trumpetgatan, Lerhagen. Dessa ger enskilda och familjer möjlighet till ett boende med stor frihet, ofta egen uteplats och känslan av att bo i hus. Dessa kan anpassas för att fungera som suterrängbostäder för att fungera med hänsyn till den sluttning som förekommer i Gränna. Den typ av bostäder jag föreslår påverkar inte de boende i närheten på samma sätt som det kommunen föreslår i detaljplanen. Dessutom behålls småstadskaraktären vid Grännas infart och landskapsbilden påverkas inte lika starkt.

Lek och rekreation

Det framgår inte i detaljplanen hur möjligheten för lek och rekreation ska beaktas i det aktuella området. I dagsläget syns inga lekparker, parkområden eller andra offentliga miljöer angivna i den föreslagna detaljplanen. Enligt FN's Barnkonvention ska alltid barnens perspektiv beaktas och fokus på deras möjlighet till rörelse och aktivitet är av stor vikt. Förutsättningar för motion, hälsa och aktivitet bör ingå i detaljplanen.

Utveckla och utvärdera södra Gränna innan exploatering utmed Vättern sker

Vägen från Jönköpingsvägen ner mot Skiflesvägen/Gärdesvägen bör byggas och utvärderas innan vägen vidare över åkermark utmed Vättern, kyrkogård, skola, idrottsplats och camping byggs. Förhoppningsvis kan den sträckan vara tillräcklig för att avlasta Brahegatan. När naturområden i Gränna söder exploateras och bebyggs är det av ännu större vikt att bevara rekreationsområdet utmed Vättern och säkra tryggheten för de barn som vistas där, de turister som besöker Gränna och de boende som utnyttjas platsen för rekreation och återhämtning.

Barnomsorg

Med inflyttningen av fler personer i Gränna behöver barnomsorgen utökas för att tillgodose de nyinflyttades behov och för att säkra kvaliteten i barnomsorgen. De två förskolor som nu finns i Gränna är redan överfulla. Därför föreslås att ytterligare förskola planeras.

Erosion och dagvattenhantering

På grund av den starkt lutande marken finns risk för erosion och dagvattenhanteringen när det aktuella området ska bebyggas. Eftersom klimatförändringar bidrar till ökad nederbörd och ett varmare klimat finns en växande risk för översvämning. Därför bör extra åtgärder vidtagas för att kunna hantera de nya utmaningarna klimatförändringarna innebär.

Miljökonsekvensbeskrivning

Varför görs inte en miljökonsekvensbeskrivning (MKB)? Det "bedöms inte att genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan", vilket inte är korrekt. Ytterligare trafik i närheten av vår viktigaste dagvattentäckt, Vättern, behöver granskas för att inte påverka den framtida vattenförsörjningen för en stor del svenskar.'

Uppmuntra miljövänliga transportmedel korta sträckor

En stor del av vägen som föreslås i den aktuella detaljplanen går nära befintliga bostäder, vilka anges ska skyddas med 2-2,5 meter höga skärmar för att motverka för höga bullernivåer. Det är av stor vikt att dessa skärmas inte upplevs som avgränsande barriärer för boende och gångtrafikanter och att gångtrafikanters upplevelse och säkerhet sätts i fokus för att uppmuntra miljövänliga transporter kortare sträckor. Önskvärt är att undvika att människor tar bilen när de kan välja att gå eller cykla.

Lyssna på medborgarna

På samrådsmötet den 24 oktober i Gränna gjorde [REDACTED] en genomgång av läget för den planerade vägen, både etapp 1 och etapp 2 i Gränna. När han beskrev hur detaljplanen för den norra delen av vägen (över åkern utmed Vättern) kom till så hävdade han att ingen motsagt sig vägens sträckning tidigare. De enda som motsatte sig var de närboende, menade han, och sa att dessa yttrar sig alltid. Naturligtvis ska politiker och tjänstemän vara lyhörda för vad de närboende yttrar eftersom det är de och deras barn och kommande generationer som bebor platsen. Under 2017 har cirka 2000 människor, både Grännabor och besökare från hela landet yttrat sig mot den etapp av vägen som planeras utmed Vättern. Nu är det dags att lyssna till de berörda och andra engagerade som värnar om Grännas framtid. Bygg ingen väg utmed Vättern över åkern.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Radhuskaraktär istället för lägenhetskomplex

Yttrande gällande bebyggelsens utformning besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - Utformning".

Lek och rekreation

Planbeskrivningen har uppdaterats med en beskrivning av lek- och rekreationsytor för barn.

Text om folkhälsan har tagits med i planbeskrivningen.

Utveckla och utvärdera södra Gränna innan exploatering utmed Vättern sker

Yttrande gällande vägens genomförande besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

Barnomsorg

Detaljplanen beräknas generera ett ökat behov av förskoleplatser i Gränna. För närvarande utreds potentiella lokaliseringar i närområdet.

Erosion och dagvattenhantering

Risken för erosion har utretts både inom och utanför planområdet i den tillhörande geotekniska utredningen. Utredningen visar att det inte finns någon risk för erosion enligt det föreslagna planförslaget. Översilningsytor och gräsdiken/makadamdiken ger förutsättningar för fördröjning och minskar därmed hastigheten på dagvatten och skyfallsvatten. Även de diffusa släppen av skyfallsvatten vid bräddning av diken vid skyfall medför att risken för erosion minskar markant.

Miljökonsekvensbeskrivning

Yttrande gällande att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar -miljökonsekvensbeskrivning".

Uppmuntra miljövänliga transportmedel korta sträckor

Efter samråd har vägens utformning ändrats, vilket har resulterat i att bullerskydd endast behövs för fastigheterna Barberaren 1, Barberaren 2 och Barberaren 3. Den exakta utformningen av bullerskyddet bestäms inte i detaljplanen utan görs i vidare projekteringsarbete.

En gång- och cykelväg planeras längs hela den nya gatan. Det kommer även att finnas möjlighet för en ny busshållplats för att främja hållbart resande.

Lyssna på medborgarna

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

31.

Grännas viktigaste utveckling.

Gränna är en mycket "pittoresk stad" med sina anor från Greve Per Brahe d.y. som grundade staden 1652. Men även en liten pittoresk ort måste utvecklas.

Dragningen av den nya vägen från Galgen ger fantastiska möjligheter för Gränna i sin helhet med ny bebyggelse som ökar innevånarantalet betydligt.

Detta gör att all form av service kan överleva och även förbättras

när Gränna växer och får fler boenden. Åtgärder måste gå hand i hand, infrastruktur såväl som kommersiell service är mycket viktig för överlevnad och konkurrens på en mindre ort. **Detta är Landsbygdsutveckling.**

Den södra infarten har varit en lång historia sedan många år tillbaks, därför känns det extra viktigt, intressant och nödvändigt med att få detta till stånd i sin helhet. Planerna medför även att med både hyresrätter, bostadsrätter, villor och även affärslokal och kontorslokaler är inplanerade. Även önskemål av seniorboenden 55+. Den södra infarten är etapp 2 och sträcker sig från Galgen ner till Hjulmakargränd vidare mot industriområdet. Därifrån är det mycket viktigt att etapp 1 av vägen fortsätter som beslutades och vann laga kraft 2013.

Campingen har fått möjlighet till utveckling och väntar på att vägen ska färdigställas i sin helhet.

Ettapp 1 ger ju också möjlighet till utveckling av idrottsanläggningen.

Bättre tillgänglighet för resenärer till och från Visingsö. I dag bildas långa köer som stoppar upp trafiken vilket innebär att människor som har bokade tider på färjan inte kommer med, och blir då stående i Gränna med stora förseningar.

Miljömässigt blir omfördelningen av trafiken betydligt bättre.

Brahegatan är idag hårt ansträngd av all form av trafik samt av gående besökare. Där dom flesta affärerna är belägna.

Säkerhetsmässigt blir det både tryggare och lugnare för alla. I dag tvingas skolbarnen korsa de hårt trafikerade gatorna som Brahegatan, Sjögatan och Gärdesvägen på sin väg till och från skolan. Även barn som bor norr om Amiralsvägen får en tryggare skolväg då tung trafik kommer att gå på den nya vägen etapp1. På säkert avstånd nedanför skolor och idrottsanläggning.

Jag anser att det presenterade förslag bör genomföras så snart som möjligt.

Kommentar

Detaljplanen styr inte över vilka bostadsformer som byggs. Däremot så förespråkar stadsbyggnadskontoret alltid en blandning av hyresrätter och bostadsrätter.

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

32. [REDACTED]

I egenskap av markägare i Gränna av fastigheterna [REDACTED] har jag synpunkter på föreliggande förslag.

Det är viktigt att göra utformningen av detaljplanen med hänsyn till att exploatering och bostadsbyggande på bl.a. mina fastigheter ska kunna ske. Föreliggande detaljplan bör utformas så att sådan exploatering inte försvåras.

Jag har tidigare inkommit med en begäran om detaljplaneläggning av min mark med syfte att kunna skapa ett bostadsområde med möjligheter till tillväxt och flexibilitet. En sådan utvidgning av bostadsbeståndet i Gränna skulle kunna möta krav på samhällsservice, grönytor och omedelbar tillgång till rekreationsområden. Det nu aktuella förslaget har redan på planeringsstadiet begränsningar som gör att det saknar förutsättningar till förändring och expansion och kan bara tillgodose de boendes mest grundläggande behov. Bristen på tillgång till grönytor i ett område så rikt på sådana kvaliteter är anmärkningsvärd.

Kommentar

Efter samrådet har gatustrukturen setts över. Den nya vägdragningen möjliggör att en större yta av de ovannämnda fastigheterna kan bebyggas med bland annat bostäder. De nedre delarna (västra delarna) av ovannämnda fastigheterna ligger inom ett område med strandskydd, vilket kan försvåra en möjlig framtida utbyggnad av dessa delar.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

33.

Synpunkter gällande bullernivåer och närhet till vägsträckning vid [REDACTED] avseende "Detaljplan för ny infartsväg och bostäder på del av Gränna 8:4 m.fl."

Vi motsätter oss att den planerade vägen byggs av flera anledningar, främst ur buller- och trafiksäkerhetssynpunkt. Den södra sträckningen kommer enligt detaljplanen att placeras väldigt nära våra fastigheter vid [REDACTED], strax väster om markägförhållande [REDACTED], se figur på sidan 4 i detaljplanen. För vår del kommer den aktuella vägsträckningen innebära en kraftigt ökad bullernivå. Närheten till vägen och det faktum att vägen är placerad i en brant backe kan leda till en farlig miljö för oss själva, våra barn och trafikanter. Potentiellt kan närheten till vägen även leda till en värdeminskning av våra fastigheter. Kort sagt, vi vill inte att vägen byggs alls, men om den byggs kräver vi (i enlighet med rekommendationer i detaljplanen) att våra fastigheter skyddas från buller och olika typer av skador. Förklaring följer nedan.

Bullernivå vid backen öster om [REDACTED] - "Del av Gränna 8:4"

På sidan 21 i detaljplanen framgår det att trafikmängden ökar med cirka 80 % under sommartid i förhållande till årsdygnstrafiken. I samma stycke framgår det också att åtgärder ska dimensioneras efter sommartrafiken. Därmed ska bullerskydd planeras vid såväl befintlig som ny bebyggelse som om att det vore fullt pågående turistsäsong med en stor mängd högljudda turistbussar, varutransporter och husbilar på vägen. Då vägen ligger i en backe kommer fordon också av naturliga skäl accelerera och motorbromsa i höjd med våra fastigheter; något som kommer att leda en förhöjd bullernivå.

Nya byggnader, rakt ovanför oss i backen, ska enligt figur 5 på sidan 24 skyddas med skärmar/bullerskydd. Det är i vår mening korrekt då fastigheterna ligger väldigt nära vägen. Vid samrådsmötet som hölls i Ribbaskolan i slutet av oktober 2017, framgick det tydligt att de nya, större fastigheterna (U-formade byggnader) har en beräknad bullernivå på 55 dbA, utan åtgärd. Våra fastigheter ligger enligt underlaget i samma zon (grönmarkerat i kartan på nästa sida). Trots detta ska de två större fastigheterna ovanför oss få bullerskydd. Nya, mindre fastigheter söder om oss samt befintliga byggnader norr om oss ligger i samma gröna zon och ska enligt underlaget få bullerskydd. Vi ställer oss därmed väldigt frågande till varför våra fastigheter inte ska skyddas från buller, trots att vi har samma närhet till vägen och att våra fastigheter ligger i samma zon. Se foto från samrådsmöte på nästa sida samt figur 3 och 2 på sidan 22 och figur 5 på sidan 24 i detaljplanen.

Trafiksäkerhet vid aktuell vägsträckning

Om det skulle ske en trafikolycka rakt ovanför oss där utfallet blir att ett fordon lämnar vägbanan, kommer detta fordon att hamna i våra fastigheter/trädgårdar. Det kan innebära stora materiella skador, men också personskador. Under sommarhalvåret nyttjar vi våra trädgårdar flitigt, vilket gör att vi kommer ännu närmare vägen. Vid en eventuell olycka av sådant slag (voltande bil, buss som välter etc) skulle vi inte ha en chans att skydda oss. Vi kräver därmed någon form av skyddande stödmur, alternativt barriär, om vägbygget blir verklighet.

Uppträngande vatten i trädgården

Idag trycks stora mängder vatten upp i trädgården som tillhör fastigheten vid [REDACTED]. Detta sker på baksidan upp mot backen. Troligtvis beror det på trycket från backen, men också på ett feldimensionerat dike. Om vägen byggs kommer detta problem att tillta kraftigt och eventuellt även påverka fastigheten vid [REDACTED]. Vi kräver därför att kommunen vidtar extra åtgärder så att vatten inte trycks upp på vår mark nedanför vägen.

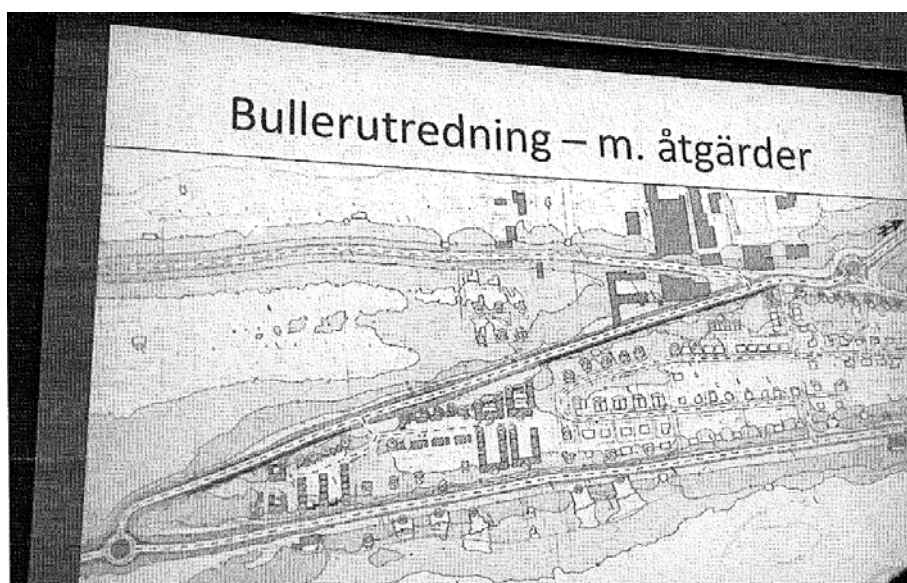


Foto från samrådsmöte. Våra fastigheter ligger i den gröna zonen, men ska enligt denna bild inte få bullerskydd. Andra fastigheter som ligger i samma zon ska få bullerskydd. Se er originalbild och detaljplanen för att se zonerna i detalj.

Kommentar

Mellan samråd och granskning har vägens utformning ändrats för att skapa en stadsgata där svängar, ett torg, kantstensparkering och trädrader ska bidra till att sänka hastigheten. För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet

”Ändringar efter samråd”, i slutet av samrådsredogörelsen.

I det nya planförslaget kommer det inte att finnas några bullerplank vid de ovannämnda fastigheterna. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att bullerskydd för befintliga bostäder endast krävs vid fastigheterna Barberaren 1, Barberaren 2 och Barberaren 3, eftersom dessa fastigheter har en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA (sommartrafik) där ingen av byggnadernas fasader utgör en skyddad sida mot buller. Bullerskydd skapas för att fastigheterna ska kunna få en skyddad uteplats, eftersom det inte är möjligt att anordna detta på någon annan sida av byggnaden.

Trafiksäkerhet har högsta prioritet i alla stadsbyggnadsprojekt, och längs denna sträcka kommer vägräcken att anordnas.

Stadsbyggnadskontoret har mottagit ovannämnd synpunkt om dagvattnet. Höjdsättning och planerade rinnvägar kring Astrakangatan är viktiga att studera noggrant vid vidare detaljprojektering så att nedströms fastigheter inte drabbas av ökad risk för översvämning.

34.

Angående detaljplan södra nya infarten Gränna samt helhetslösningen för nya planerade vägen.

Personligen är jag helt klart för hela sträckningen av tänkta och planerade vägen. Gränna är i behov av en ny infart för att underlätta för transporter till och från hamnområdet (vilka flera tidigare också har påpekat). Eftersom jag är ordförande i Gränna Hamnbolag AB har jag lite synpunkter vilka jag hoppas blir beaktade när det gäller den norra delen av vägen där den ansluter till Amiralsvägen. Enl ritning och plan kommer den att dras rakt över parkeringen och den ställplats vi driver i dag, jag vill gärna se att detta tas i beaktande när starttillstånd ges. Gränna är i behov av parkeringsplatser och vi har också märkt att ställplatsbesöken ökat frekvent under de senaste åren. Enl mitt sätt att se det finns det möjlighet att dra vägen öster om parkerings och ställplats.

Görs detta har jag ytterligare ett förslag och detta gäller en fortsättning av vägen norrut så att man får en ”förbifart” Gränna. Detta skulle bl.a göra att även de vilka bor i Grännas norra delar skulle få ett bättre och smidigare sätt att utnyttja bussförbindelserna. Min idé är då att bussarna skulle kunna svänga norrut förslagsvis i en rondell vid Amiralsvägen och fortsätta Hjärtströms väg vilken då skulle förlängas och gå upp någonstans i höjd med värmeverket. Detta skulle också innebära att trafik norrut mot Uppgränna, Grännas norra delar samt tung trafik till och från värmeverket skulle slippa att använda Brahegatan och därmed avlasta denna ytterligare.

Slutligen ser jag det av yttersta vikt att vägsträckningen i sin helhet blir verklighet.

Kommentar

Denna detaljplan kommer inte att behandla synpunkter angående den norra sträckan av vägen, eftersom den detaljplanen redan har vunnit laga kraft.

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot den ovannämnda synpunkten. Detta är dock inte en planfråga, men projektering kommer att ske i samråd med Hamnbolaget när ett genomförande blir aktuellt.

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

35.

Som gemensamma ägare till fastigheten [REDACTED] och därmed s k SAKÄGARE har såväl min hustru [REDACTED] som jag erbjudits att yttra oss över rubricerad detaljplan.

Då vår uppfattning är helt samstämmig i detta ärende lämnar vi svaret på gemensam skrivelse. Om någon form av "rösträkning" blir aktuell hoppas vi att detta kan räknas som två positiva röster.

Vi tillstyrker alltså rubricerad detaljplan i alla delar och ser fram emot att detta för Gränna positiva projekt kan fastställas och igångsättas utan fördröjning.

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Yttrande gällande utbyggnad av vägen besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - genomförande".

36.

Jag är bosatt med min hustru på fastigheten [REDACTED] som är den närmaste bostadsfastigheten söder om tänkta nya rondellen och vi är positiva till detaljplaneförslaget både vad avser nya bostäder och ny södra infart.

Den grusväg som enligt detaljplanen ska bli en gång- och cykelväg har sedan medeltiden varit en Eriksgata och var den enda vägen mellan Gränna och Jönköping. Vi som bor i Röttle kallar vägen för Näbbalien efter ett torp som låg bredvid för många, många år sedan.

Idag används vägen som cykel- och promenadväg inte bara av många Röttle- och Grännabor utan även av gäster på Gyllene Uttern. Inte alltför sällan används den också för biltrafik.

Jag är ordförande i en enskild vägförening som betjänar min och fem andra fastigheter i området. Trots uppvaktningar till kommunen så har man inte ansett sig vara ansvariga för att sköta denna väg mellan min fastighet och den tänkta rondellen varför vi ser med stor glädje fram emot att den nu av kommunen planeras in som en gång- och cykelväg. Vår förhoppning är att kommunen fortsättningsvis ska sköta och vårda denna gamla Eriksgata till gagn för alla som vill ta en promenad eller cykeltur i vår vackra natur mitt i Östra Vätterbranterna.

Jag önskar inte någon utökad biltrafik i Näbbalien men vi som bor i området vill att det ska vara möjligt använda vägen som reserv för utryckningsfordon. Det har hänt flera gånger genom åren att Finnbäcken, som korsas av Näbbalien vid min fastighetsgräns, översvämmats och spolat bort vägen västerut. Då har man fortsatt kunna använda Näbbalien. Därför vill jag att påfarten till nya rondellen ordnas så att det ska vara möjligt passera med motorfordon genom en låsbar bom eller liknande.

Kommentar

Kommunen kommer inte ha fullt ansvar för hela vägsträckan mellan fastigheten [REDACTED] och den nya cirkulationsplatsen vid Jönköpingsvägen. Den del av Näbbalien (gamla Jönköpingsvägen i planbeskrivningen) som planläggs som allmän plats blir kommunal. Resterande del fram till den ovannämnda fastigheten är en samfällighet, Röttle s:4, som ägs av sex deläggande fastigheter.

Den del av gamla Jönköpingsvägen som planläggs som allmän plats kommer fortsättningsvis vara öppen för räddningstjänst och biltrafik som kör där idag, då det är svårt att nå Röttle från Skiftesvägen.

Gamla Jönköpingsvägen kommer även fortsättningsvis att kunna nyttjas för gång- och cykeltrafik.

37.

Hej! Jag anser det tokigt att anlägga ny väg över bra åkermark för att underlätta för turisterna att ta sig till Visingsö. De som besöker Gränna kommer ändå köra via Jönköpingsvägen - Brahegatan, för alla ska ju till centrum. Det handlar ju om 3 månader på sommaren, övrig tid behövs inga extra trafikleder. Satsa mer på busstrafiken istället, den behövs under hela året för oss som bor här, se över hållplatserna så bussarna kommer av vägen o inte hindrar övrig trafik. Som det nu är stannar bussarna mitt i gatan o övrig trafik kommer inte förbi utan står o släpper ut avgaser. Om man anser att det behövs en väg till hamnen så anslut den till befintliga Röttlevägen. För egen del, [REDACTED], har det stakats ut för markprover i min trädgård utan min vetskap, där ligger jordvärmeslingor nedgrävda på 0.9 m:s djup. Det gjordes 2002, det borde Ni på stadsb.kontoret veta om eftersom vi fick bygglov för det. Märkligt förfarande. Vad vi behöver i Gränna är ett badhus för alla. Idag är vi många som kör 8 mil för vattengympa, simskola, rekreation. Inte alls miljövänligt. Innan det tillåts mer byggnation av lägenheter, se till så det finns skola, barnomsorg, vårdcentral o äldreboende så det räcker, trångt idag!

Kommentar

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen. Gällande planeringen av en ny gata har Jönköpings kommun utrett frågan i olika avseende och kommit fram till att förslaget som har tagits fram till granskningen är den lösning som anses mest lämplig.

En ny bussförbindelse möjliggörs utmed den nya huvudgatan.

Detaljplanen beräknas generera ytterliga behov av förskoleplatser i Gränna. I dagsläget utreds potentiell lokalisering i närområdet.

I nuläget finns det inga planer på att utöka äldreomsorgen i området. Detaljplanen hindrar dock inte att några av flerbostadshusen byggs som trygghetsboenden. Det är upp till exploatören att bedöma om det finns tillräckligt underlag för detta.

38. Namninsamlingslista via [REDACTED]

Vi ser fram emot att få en förbättrad anslutning till den södra infarten av Gränna och finner att det är bra att man skapar en trafikstruktur i Gränna som aktivt bidrar till möjligheter att utveckla orten till ett livskraftigt och attraktivt samhälle.

- Det är positivt att Jönköpingsvägen avlastas från tung trafik och att det skapas en direkt förbindelse för denna ner till industriområdet.
- Det är också positivt att villaområdet kring Mellangatan kommer att avlastas från den trafik som sker till och från sorteringsgården i industriområdet.
- Det är positivt att Jönköpingsvägen avlastas från trafiken från Visingsö.

Det vore dock önskvärt:

- Att en anslutning från södra ändan av Vättergatan/ Mellangatan byggs då
 - o Utfarten mot Jönköpingsvägen via Söderbygränd är mycket brant och ofta är oframkomlig vid halt väglag
 - o Utfarten från Mellangatan mot den planerade anslutningen går via Vättergatan och skapar en dålig trafikmiljö för de där boende.

Möjlig förläggning av en anslutning finns parallellt med tuben på norra sidan där i dag redan en serviceväg löper. Denna används idag delvis av lokalbefolkningen men bör permanentas.

Vidare föreslår vi att:

- Att Mellangatan/ Vättergatan avlyses för tung trafik för genomfart till Jönköpingsvägen.
- Att Mellangatan och Vättergatan samt den föreslagna länken till den planerade anslutningen inrättas som 30-Zon.

Kommentar

Ovannämnda förslag är inga frågor som berör aktuell detaljplan. Synpunkterna har däremot mottagits och kommer beaktas i kommunens kontinuerliga fortsatta arbete att förbättra trafikmiljön.

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Bebyggelse i söder

Jag skulle vilja ha mer information om den planerade bebyggelsen om flerbostadshus på 130 lägenheter. Det beskrivs som att de ska hållas "låga och terrasseras längs slänten". Utan att ha fått se en visuell skiss eller mer detaljerad ritning framstår det för mig som att trycka in så många lägenheter på den yta som anges kunna bli mer av ett väldigt stort komplex. Det kommer då förta den fina vy som omgivningarna ger vilket jag motsätter jag mig starkt. Här skulle jag istället vilja se en mer småskalig bebyggelse med karaktären av radhus alternativt punkthus om högst 6 lägenheter per hus. Något som bättre skulle passa in i landskapsbilden och möta den övriga befintliga bebyggelsen.

Miljö

Miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas! Det borde vara en självklarhet i och med naturens viktiga närvaro för omgivningarna. Inte minst bör det tas i beräkning att barn samt djur har en helt annan påverkan av miljökonsekvenser än vad vuxna personer har.

Infartsvägen

Vad finns en mer utförlig konsekvens -och riskanalys över det faktum att en ny infartsväg ska byggas över ett stort vattenledningsrör? I planen beskrivs att "det förväntas att tung trafik kommer att köra på den nya infartsvägen" över "tuben". Vad skulle hända om röret spricker och går läck? Med så många lägenheter som planeras kommer trafiken öka markant och medföra en betydligt högre risk för att påverka tuben och inte minst den enorma kraft som leds igenom den. Konsekvenserna för en eventuell olycka skulle vara förödande.

Trafikolyckor

Vad skulle det innebära för miljö och bebyggelse vid eventuella allvarliga olyckor där lastbilar kan spilla ut miljöfarliga ämnen. Även situationer med trafikstockning måste tas i beräkning. Jag vill se en riskbedömning.

Buller

Finns det med i planen att även bygga bullerskydd för husen som ligger mellan Vättern och vägen det vill säga mot den bebyggelse som ligger i väster?

Dagvatten

I och med den ökande växthuseffekten, förändrat klimat och temperaturhöjning, kommer det helt klart att regna mer i Sverige. Är de diken som planeras verkligen dimensionerad för så många människor som ska tryckas in på liten yta? Regn, snö, naturlig avrinning och eventuella sprickor på vattenrör måste tas mer i beräkning. En bättre dimensionsberäkning måste göras.

Kommentar

Detaljplanen möjliggör upp till cirka 25 enbostadshus i form av villor, parhus och kedjehus. Informationen om bebyggelsens utformning har förtydligats i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".

Utformningen av detaljplanen som har tagit med perspektiv att vyerna mot Vättern ska värnas om, där mellanrummen i bebyggelsen samt öppna offentliga platser ska möjliggöra för detta.

Yttrande gällande en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubrik "Gemensam kommentar - miljökonsekvensbeskrivning".

I samband med framtagandet av detaljplanen har en projektering av gatan utförts. Betongplattor kommer att anordnas över tuben för att fördela lasterna och därigenom säkerställa rörets hållfasthet. Dessa åtgärder har samrådats med Jönköping Energi, som är ledningsägare av tuben.

Längs den nya huvudgatan förväntas inte stora mängder farligt gods att transporteras bland annat eftersom intilliggande huvudgata (Jönköpingsvägen) inte är utpekad som transportled för farligt gods. Därför har ingen riskbedömning för farlig transport tagits fram. Efter samråd med räddningstjänsten är de medvetna om närheten till Vättern och har inkluderat detta i sin räddningsplan.

Det finns inga planerade bulleråtgärder för bebyggelsens väster om planområdet då bebyggelsen klarar rekommenderade bullerriktvärden.

Beräkningar av dagvatten är gjorda enligt rekommendationer av SMHI och MSB. Vid normal nederbörd har klimatfaktor 1,25 använts och vid skyfall har klimatfaktor 1,4 tillämpats.

40.

yttrandet inkom efter samrådstiden)

Härmed protesterar vi mot kommunens byggnadsplaner i Gränna.

Att bygga bostäder, och en miljöförstörande väg på bekostnad av ett så vackert rekreationsområde, viktigt för miljö, djurliv och människor och givetvis för den viktiga turismen i Gränna är förkastligt.

Ur ett miljö- samt hälsoperspektiv känns följderna av ett omfattande byggprojekt även inte tillräckligt utredda. Jag hoppas att kommunen tänker om, och möjliggör nybyggnad utan att exploatera värdefull natur, som är så karaktäristisk och viktig för Gränna och dess invånare.

Det är inte på grund av moderna motorvägar folk väljer Gränna, utan pga det lilla och pittoreska. Vill man ha en stor väg precis längs med Vättern kan man bosätta sig i Huskvarna, Jönköping eller någon annan närliggande större stad.

Vi är inflyttade och bosatta i Gränna just för att komma bort från vägar och närmare öppna vyer och mark vilket är sällsynt och någonting man ska ta vara på. När vägen är byggd går det inte att tänka efter och backa, då är det försent och dit vill vi inte komma.

Kommentar

Gällande planeringen av en ny gata har Jönköpings kommun utrett frågan i olika avseende och kommit fram till att förslaget som har tagits fram till granskningen är den lösning som anses mest lämplig. Yttranden gällande att inte bygga på naturmark besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - allmänt intresse".

Yttranden gällande att bevara småskalighet och öppna vyer över landskapet besvaras i början av samrådsredogörelsen under rubriken "Gemensam kommentar - utformning".

För att ta del av de ändringar som har gjorts i planförslaget efter samrådet, läs avsnittet "Ändringar efter samråd", i slutet av samrådsredogörelsen.

Ändringar efter samråd

Efter samrådet har planförslaget vidareutvecklats med stöd av ny kunskap och information om planområdets förutsättningar samt planförslagets konsekvenser. För att tydligt redovisa vilka ändringar som har genomförts anges större ändringar nedan i punktform, genomförda ändringar på plankartan, samt nya eller kompletterande utredningar.

Planförslaget

- **Huvudgatans** utformning har genomgått förändringar med inspiration från den traditionella rutnätsplanen. Nu anpassar sig gatustrukturen efter terrängen för att undvika att skapa branta gator. De nya gatan sträcker sig i nordsydlig riktning för att smälta samman med den befintliga gatustrukturen i Gränna. Huvudgatan planeras att likna en stadsgata med trädrader, kantstensparkering, gångbanor och cykelbana.
- **Lokalgatornas** placering har justerats, och en ny lokalgata har tillkommit. I likhet med huvudgatan förläggs gatorna i nordsydlig riktning för att bland annat anpassas till den befintliga gatustrukturen och terrängen. Två av gatorna planeras som kvartersmark då den exakta utformningen inte helt kan säkerställas i detta skede. Detaljprojektering av gatorna behövs ske i samband med bebyggelsen för att säkerställa höjdsättningen i området.
- **Offentliga platser** i form av ett torg, två utsiktsplatser och en fickpark skapas längs den nya huvudgatan enligt det uppdaterade planförslaget. Centrumverksamheter planläggs endast intill torget, som ligger i mitten av planområdet. Detaljerad beskrivning av utformningen samt illustrationer finns tillgängliga i planbeskrivningen.
- **Jönköpingsvägen** föreslås eventuellt breddas för att inrymma stadslänkande element såsom trädrader, kantstensparkering och separat gång- och cykelbana.
- **Bebyggelsen** anpassas efter Grännas karaktär med hjälp av bebyggelseprinciper som har tagits fram för att skapa ett enhetligt bebyggelseuttryck (bebyggelseprinciperna återfinns i planbeskrivningen). Bebyggelsen kommer att variera i form flerbostadshus och enbostadshus, såsom friliggande hus, parhus och kedjehus. Byggnaderna kommer att variera mellan cirka två till fem våningsplan, där bebyggelsen främst kommer upplevas som lägre närmast gatorna.
- **Rekreationsområde** i form av en släntmiljö och gångstig planläggs från Jönköpingsvägen ner till Astrakangatan. Stråket kan vara en del av ett större rekreativstråk då området berörs av riksintresse för rörligt friluftsliv.

Mer detaljerad information om planförslaget finns tillgänglig i planbeskrivningen.

Plankarta

- Planområdet har utökats i söder och väster. Området planläggs för allmän plats: gata, kvartersmark: bostäder och centrum för att skapa en gatu- och kvartersstruktur som efterliknar den som redan finns i Gränna.
- Planläggningen för bostäder mellan den nya huvudgatan och den kommunala lokalgatan har tagits bort eftersom kommunen inte har rådighet över hela ytan.
- Ytan som i samrådsförslaget planlades som HK (handel och kontor) har tagits bort. Istället planläggs ytan för kvartersmark: bostäder och allmän plats: gata. En del av ytan kommer att vara oplanlagd eftersom kommunen inte har rådighet över hela ytan.
- Delar av tidigare planlagd industrimark har tagits bort.
- Den södra lokalgatan i samrådsförslaget har tagits bort. Den norra lokalgatan har fått ändrad utformning, där vändplanen har flyttats längre norrut och nu ligger vid fastighetsgränsen till Gränna 8:4 och Gränna 8:3.
- Användningen allmän plats: torg har tillkommit i plankartan för att säkerställa nya offentliga platser.
- Egenskapsbestämmelser i form av gång, dike, skötselväg, trappa och bullerskydd har lagts till på allmän plats för att tydliggöra markens utformning.
- Nya gångstråk möjliggörs mellan gatorna genom planläggning av användningen allmän plats: natur och gång.
- Utformningsbestämmelser har lagts till på kvartersmarken för att säkerställa den planerade utformningen av bebyggelsen och miljön.
- Planeringen av ett allmänt släntintrång för byggnation av kommunala vägar (bestämmelse z) har införts på kvartersmarken för att säkerställa genomförandet av vägbyggnationen.
- Istället för en enda transformatorstation möjliggör detaljplanen för tre områden med möjlighet för transformatorstationer. Detta görs för att säkerställa elförsörjningen i hela området.

Utredningar

Inför granskning har följande utredningar tagits fram/uppdaterats:

- Arkeologisk utredning, 2018
- Arkeologisk utredning, 2023
- Arkeologisk förundersökning, 2023
- Geoteknisk utredning, 2024
- Markteknisk undersökning, 2023
- Miljöteknisk markundersökning, 2022
- Miljö- och hälsoriskbedömning, 2023
- Dagvattenutredning, 2022
- Trafikutredning, 2022
- Trafikbullerutredning, 2024
- Solstudie, 2023

Mer information om utredningarna och övrigt underlag återfinns i planbeskrivningen under avsnittet ”Utredningar - dispenser”.

STADSBYGGNADSKONTORET

Jessica Frånlund
Planarkitekt

Liselott Johansson
Planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00