

Granskningsutlåtande

Detaljplan för bostadsbebyggelse på del av Tenhult 24:47 m.fl.

Tenhult Jönköpings kommun

Hur Granskningen har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Tenhult 24:47 med fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på granskning under tiden 10 december 2020 - 15 januari 2021. Granskningshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid granskningstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. [REDACTED]	2020-12-09
2. [REDACTED]	2020-12-11
3. [REDACTED]	2021-01-07
4. [REDACTED]	2021-01-10
5. [REDACTED]	2021-01-10
6. [REDACTED]	2021-01-12
7. Länsstyrelsen i Jönköpings län	2021-01-12
8. E.on	2021-01-12
9. [REDACTED]	2021-01-12
10. [REDACTED]	2021-01-12
11. [REDACTED]	2021-01-13
12. Anonym	2021-01-13
13. [REDACTED]	2021-01-13
14. Miljö- och Hälsoskyddsnämnden	2021-01-13
15. [REDACTED]	2021-01-14
16. [REDACTED]	2021-01-14
17. [REDACTED]	2021-01-14
18. [REDACTED]	2021-01-14
19. Lantmäterimyndigheten	2021-01-14
20. [REDACTED]	2021-01-14
21. [REDACTED]	2021-01-15
22. [REDACTED]	2021-01-15
23. [REDACTED]	2021-01-15
24. [REDACTED]	2021-01-15
25. [REDACTED]	2021-01-15
26. [REDACTED]	2021-01-15
27. [REDACTED]	2021-01-15
28. [REDACTED]	2021-01-15
29. [REDACTED]	2021-01-15
30. [REDACTED]	2021-01-15
31. Trafikverket	2021-01-22
32. Tekniska nämnden	2021-01-27
33. Äldrenämnden	2021-02-02
34. Socialnämnden	2021-01-28, ingen erinran
35. Kommunstyrelsen	2021-01-26, ingen erinran

Gemensamma svar

Då detaljplanen har väckt så stort intresse och så många haft synpunkter på liknande frågor, så har stadsbyggnadskontoret valt att besvara inkomna yttranden gemensamt och temavis. Vissa synpunkter tar dock upp unika frågor, dessa besvarar vi på direkt efter att de gemensamma svaren avhandlats nedan.

Har kommunen och trafikverket haft dialog kring föreslagen vägport?

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för detaljplaner som ännu inte fått laga kraft.

Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.

När Tenhult växer söderut är det viktigt med en ytterligare länk som korsar järnvägen för att knyta samman ortens service, grönområden och bostäder. En sådan länk är även en viktig grund till att fördela trafik.

Under samrådstiden inkom ett flertal synpunkter på att ett broalternativ över järnvägen vore den mest eftertraktade lösningen för de personer som färdas in och ut ur det nya området. Genom att bygga en sådan bro skulle man inte behöva låta nyinflyttade personer att med bil ta sig fram norrut på befintliga villagator. Området blir sålunda helt, eller till stor del, oberoende av befintliga villakvarter i norr.

Att bygga en bro över järnvägen innebär stora ingrepp i marken runtomkring. Vägen och bron behöver gå över järnvägen, vilket kräver en höjd på 6,5 meter över rälskanten i normalfallet. För att vägen ska komma upp i denna höjden behöver den stiga flera meter innan den korsar järnvägen, vilket resulterar i stora slänter på dess båda sidor. Dessa slänterna tar upp värdefulla markresurser i ett centrumnära läge. Vägens och brons höjd skulle dessutom påtagligt påverka Tenhults landskapsbild.

Mellan detaljplanens samråds- och granskningsskede har istället möjligheten till en vägport (tunnel under järnväg) utretts i syfte att avlasta trafiken på de befintliga villagatorna norr om planområdet. Utredningens resultat visar att en vägport är genomförbar och minskar den uppskattade trafiken på Östra Vägen med ca 600-800 fordon jämfört med ett alternativ utan den föreslagna vägporten. Detta innebär en minskning av trafiken i de befintliga villagatorna på cirka 41% jämfört med samrådsförslaget. Minskningen bedöms därtill vara ca 900-1250 fordon på Södra vägen. Detta är en minskning på cirka 48% jämfört med samrådsförslaget.

Med tanke på att befintliga villagator idag bedöms kunna hantera den ovan

bedömda tillkommande trafiken är det mindre rimligt att helt stänga möjligheten för att låta trafik fortsatt gå norrut. Vägporten under järnvägen kan på grund av mark- och vattenförhållande inte ligga för lågt, varför höjden i tunneln är anpassade till främst personbilstrafik. Vägporten kan således inte utnyttjas som den huvudsakliga entrén till området.

En bro över järnvägen har bedömts kosta cirka 30 miljoner kronor, medan en avlastande vägport, såsom den är föreslagen i granskningshandlingen, bedöms kosta cirka 7 miljoner kronor.

Se trafikutredning och vägportsutredning för mer information.

Kan tunneln under järnvägen flyttas längre norrut?

Att flytta tunneln/övergången över/under järnvägen norrut skulle förbinda Tenhults två delar på ett väldigt bra sätt. Däremot ligger Järnvägen och omgivande mark i det nordligare läget på samma höjdnivå, vilket innebär att man i ett sådant läge skulle behöva anlägga en plankorsning med bommar – något som inte är möjligt i dagsläget p.g.a. en nationell inriktning om att ej anlägga nya plankorsningar för järnväg på grund av säkerhetsrisker. Det fanns tidigare en sådan plankorsning som en förlängning av Gärdesvägen mot Centrumvägen, denna är däremot borttagen. Istället kan man koppla samman Tenhults två delar genom anläggandet av en vägport under järnvägen. En vägport under järnvägen skulle lämpligast förläggas vid den plats där järnvägsvallen är som högst, så att man inte behöver gräva sig ner så djupt, vilket i sin tur minskar intrånget av slänter på byggbar mark, samt innebär mindre tekniska svårigheter för marken kring tunneln. Denna vägport under järnvägen fungerar som sekundär avrinningsväg för 100-årsregn. En framtida plankorsning, om detta någon gång skulle vara möjligt att anordna i ett nordligare läge, har dock tagits om hänsyn i den föreslagna strukturen för området.

Höj tomtpriserna för investering av bro

Det är lämpligare ur fler perspektiv, bland annat av ekonomiska skäl, om det kan skapas en vägport (tunnel) under järnvägen. Se svar ang. "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området."

Skolsituationen i Tenhult

Den tillfälliga kapacitetsförstärkningen för grundskolan, i form av hyrmoduler på Tenhultsskolans skoltomt är nu etablerad.

Utbildningsförvaltningen kommer i samråd med skolans verksamhetsföreträdare och tillsammans med tekniska kontorets fastighetsavdelning arbeta fram en permanent lokallösning för grundskolans behov. Det tillfälliga lokaltillskottet bedöms vara tillräckligt för den elevökning som den nya bostadsexploateringen i Tenhult väntas generera, och för att tidsmässigt kunna möta upp skolans behov av lokaler till dess att en permanent lösning står klar. Av såväl logistiska som verksamhetsmässiga skäl, kommer en sådan lokallösning sannolikt vara kopplad till den befintliga skoltomten.

Utbildningsförvaltningen strävar efter att skapa god ändamålsenlighet i

egenägda verksamhetslokaler, samtidigt som det utifrån ett ekonomiskt perspektiv är gynnsamt att etablera enheter på strategiskt lämpliga placeringar inom orten. Genom att samla den kommunala förskoleverksamheten i egenägda lokaler med tillräcklig kapacitet för att möta kommande behov, kan man öka kostnadseffektiviteten i verksamheterna. Den planerade förskolan vid Herrgårdsgärdet möjliggör för kommunen att lämna inhyrda lokaler och samla förskoleavdelningarna till enheter med ändamålsenliga lokaler samt en god utemiljö. För Tenhult kommer kommunal förskoleverksamhet samlas till Gunghästens förskola, Blomsterängens förskola vid Mjälaryd samt i kommande exploateringsområde vid Herrgårdsgärdet.

Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden

Den 3:e september tog Kommunfullmäktige ett beslut om att utgångspunkten i framtiden är att exploatering av bruksvärd jordbruksmark inte ska ske. Detta beslutet appliceras dock inte på redan pågående planarbeten.

Det finns fler utpekade utbyggnadsområden i Tenhult. Det största av dessa områden är däremot Herrgårdsgärdet. Norr om Tenhult finns det stora öppna jordbrukslandskap. I dessa områden ska kommunen vara mycket restriktiva med nyexploatering. Det finns även ett pågående detaljplanearbete på Mjälaryd i västra Tenhult, dock är detta främst lämpligt för verksamheter. Stora delar av Mjälaryd består av 1-4 meter djup torv, vilket innebär betydliga ekonomiska svårigheter att bebygga.

De bättre förutsättningarna för att Tenhult ska växa på ett hållbart sätt är att bygga på Herrgårdsgärdet och i centrum där de boende har närhet till service och tågstationen, vilket redovisas i planförslaget. Viktigt är också att exploateringen görs relativt tät, för att tillfredsställa efterfrågan på bostäder i kommunen samtidigt som det bidrar till en utveckling av tätorten. Även om planen i sig är stor, så kommer utbyggnaden av Herrgårdsgärdet att ske under en lång tid. Andra strategiska områden ligger på ett större avstånd från Tenhults centrum, där det inte finns samma förutsättningar vad gäller kollektivtrafikförbindelser och service. Områdena norr om gamla riksväg 31/40, B701-702, ligger i jämförelsevis på mer olämpliga lägen, avskilda från övriga samhället. Så länge som vägen är en stark barriär är det inte lämpligt att bygga nya bostäder norr om vägen. Verksamhetsområdena ligger med närhet till gamla riksväg 31 och Jönköpingsbanan men avskilt från tätorten, vilket är en nackdel för tillgängligheten mellan bostäder och arbetsplatser.

Äldreboendet kommer att hamna längre från centrum. Däremot kommer de boende att få naturen inpå fönstret och större möjlighet att röra sig i den. De positiva effekter det ger människan att se och vistas nära naturen och grönska ligger bra till för både de boende och förskolebarnen. Synpunkter har kommit upp vad gäller svårigheter att som äldre person kunna ta sig till äldreboendet i förhållande till lutande vägar. Med tanke på att äldreboendet ligger på en kullens topp innebär det tyvärr att flera vägar dit blir branta, T.ex. Ljungarpsvägen.

Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse

De tre gatorna som ligger direkt norr om planområdet, Östra vägen, Villagatan och Södra vägen är anlagda på så sätt att de förberett för släpp och fortsättning av Tenhults gatustruktur.

En ökad trafikmängd är oundvikligt vid nyetablering av bostäder. Förutsättningarna för trafikallsträngen har ändrats för att försöka tillgodose

de synpunkter som inkom i samrådsskedet. Mellan detaljplanens samråds- och granskningsskede har möjligheten till en vägport (tunnel) utretts i syfte att avlasta trafiken på de befintliga villagatorna norr om planområdet. Utreddningens resultat visar att en vägport är genomförbar och minskar trafiken på villagatorna samt kopplar samman västra och östra sidan av Tenhult. Vägporten behöver dock ha en låg frihöjd på grund av hög grundvattennivå i området samt Tenhultasjöns vattenstånd. Den fria höjden av 2,9 m i vägporten medför att i huvudsak endast personbilar, mindre snöröjningsfordon och oskyddade trafikanter (gående och cyklister) kommer att kunna trafikera vägporten. Detta innebär att vägporten inte kan fungera som den enda huvudvägen in i området och fortsatt användning av befintliga villagator behövs. Speciellt Östra vägen och Södra vägen är dimensionerade på ett sätt att de bedöms kunna hantera den ökade trafiken. Se även vidare i trafikutredningen.

Östra vägen är idag överdimensionerad i förhållande till dess nuvarande funktion där väldigt få bilar kör på gatan. Östra vägen har en bredd på 12 meter och Södra vägen har en bredd på cirka 10 meter. En generell villagata är normalt cirka 7-8 meter bred. Som en följd av detaljplanen föreslås dessa två gator byggas om och få en separat gång- och cykelväg. Körbanan för bilar blir mindre och uppmanar till lägre hastigheter och bidrar därmed till en tryggare miljö för gång- och cykeltrafikanter. De mindre befintliga gatorna såsom Egnahemsvägen och Villavägen får uppskattad trafik om ca. 280-560 ådt (årsdygnstrafik) beroende på scenario. Liknande trafikmängd finns på gator såsom Sörgårdsgatan i Ölmstad, Kyrkgatan i Lekeryd och Nyarpsgatan/Vättergatan i Bankeryd. "Ådt" är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn

Ökade koldioxidutsläpp

Ur utsläppssynpunkt kommer området att generera ökade mängder utsläpp från biltrafik, likt i princip alla utbyggnadsområden. Ett sätt att hantera detta på är att planera för utbyggnad av orter så nära kollektivtrafik som möjligt för att minimera behovet av bilresor. Generellt sätt tar det bara 2-3 minuter att med cykel ta sig till tågstationen eller 9 minuters gång. För att nå närmsta befintliga busshållplats på Centrumgatan för buss 130 behöver man generellt gå i cirka 5-6 minuter. Sammanlagt får detta anses som goda förutsättningar för hållbart resande i kommunen.

Byggrelaterade olägenheter och Utryckningsfordon

Byggtrafiken kommer att pågå i olika grader av intensitet under delar av utbyggnationen. Både Östra och Södra vägen är dock stora nog för att kunna hantera denna typen av fordon. Under de tillfällen då byggtrafiken kör på dessa gator kan de uppfattas som ett störningsmoment. Om buller från byggarbetsplatser är det störande momentet ska i första hand verksamhetsutövaren kontaktas, och i andra hand miljö- och hälsoskyddskontoret. Läs mer om detta på kommunens hemsida, sökord: Buller från byggarbetsplatser.

Räddningstjänsten har inte haft några synpunkter angående svårkomligheten till området. Strukturen har inbyggda släpp för att möjliggöra viss åtkomst till spåret från banans norra del. Samtliga gator är stora nog att tillåta utryckningsfordon.

VA-situationen i östra Tenhult

Vatten- och avloppssituationen kommer att behöva förbättras i området och detta är känt hos kommunen.

Ökad trafik leder till ökat buller

Bullernivån i området kommer att öka jämfört med dagsläget. Få befintliga hus har beräknats överskrida rådande riktvärden för buller. Det är inte lämpligt att uppföra bullerskydd utmed påverkade fastigheter då en sådan skulle ha väldigt begränsad effekt. Detta då bullerskyddet får många avbrott på grund av att många fastigheter har sina utfarter mot Östra- och Södra Vägen. De fastigheter som påverkas behöver utredas speciellt i efterhand i form av uppmätning av ljudnivån om störning upplevs. Åtgärder för att reducera bullernivåerna inomhus kan genomföras genom kommunens åtgärdsprogram mot omgivningsbuller och det bullerskyddsbidrag alla fastighetsägare kan ansöka om. För att vara berättigad till bidrag ska ljudnivån vid fasad vara minst 65 dBA ekvivalent ljudnivå eller 75 dBA maximal ljudnivå vid tillfället för ansökan. Detta innebär att det inte är möjligt att söka bullerskyddsbidrag för en framtida bullersituation.

Se mer på kommunens hemsida, sökord: Bullerskyddsbidrag

Inkomna yttranden med kommentarer

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

1. [REDACTED]

Södra vägen och Villavägen bör stängas för genomfart eller bli enkelriktad för att få en hållbar trafiksituation. Huvudtrafik bör målsättningen att den ska ske genom tunnel under järnvägen. Korsningen södra/östra vägen bör utredas vidare då det redan idag sker avåkningar varje vinter på grund kurvan.

Kommentar

Vilka gator som ska enkelriktas kan inte utlovas i en detaljplaneprocess utan utvärderas med anpassade trafikföreskrifter. Den nya tunneln kan tyvärr inte byggas så att alla typer av fordon kan passera genom den då i dess lägsta punkt har en takhöjd på 2,9 meter. Det innebär att större lastfordon som behöver ta sig till bl.a. äldreboende och förskola behöver använda Södra/Östra vägen.

2. [REDACTED]

Jag är +60 och bor utanför Tenhult på landsbygden och är inte främmande för att en gång när det är dags att flytta in på Ä-bo. Om jag då hamnar på Herrgårdsgärdet så kan jag inte förlåta mig själv om jag inte NU ger synpunkter på placeringen av boendet.

Anser att ett nytt Ä-bo bor ligga centralt i Tenhult. Detta grundar jag på mina olika erfarenheter. Jag är sjuksköterska sedan början på 80-talet och har arbetat med äldre i Landstinget, kommunen och de senaste åren som forskningssjuksköterska KI mest med äldreforskning men just nu även andra åldrar. Har även jobbat på Västerhäll och haft min pappa där. Boendet är slitet nu och ligger inte så centralt som jag önskar. Var med när Ä-bo gick över från Landstinget till Kommunen. Har namngivet Öxnebacka Ä-bo som är ett exempel på boende som ligger utslängt i utkanten av ett bostadsområde.

Jag anser att ett boende bör ligga centralt på orten så att man som äldre tex kan ta sig till affären själv eller med personal/anhörig/vän. Att man titta ut och se liv och rörelse att man inte är satt på ett undantag. Att anhöriga/vänner/bekanta lätt kan ta sig dit och samtidigt göra ett ärende. Det blir säkert fint på Herrgårdsgärdet men om man ska ha 1 timma Egentid med personal och vill titta in blomaffären så hinner man inte det med avståndet. Sen rent privat vill jag inte stirra ut på ett gårde som jag gör just nu! Men det är kanske bara jag som tycker så.

Mitt förslag är att ett Ä-bo byggs där bla Coop ligger nu, centralt i Tenhult.

Kommentar

Se gemensamt svar "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

3. [REDACTED]

Jag tycker att prioritering skall ligga på skola och äldreboende och mindre radus eller lägenhets byggnader. Då många äldre som sitter i villor i Tenhult nu och som gärna vill bo kvar. Har då möjlighet att sälja sina villor och på så sätt kan barn familjer få tillgång till villor.

Kommentar

Området planeras ha en blandad bebyggelse. Ungefär hälften av tillkommande bostäder kommer ordnas i flerbostadshus och flera rad- och kedjehus föreslås i området.

4. [REDACTED]

Jag har fortfarande synpunkter på att Jönköpings Kommun väljer att ta åkermark

i anspråk för utbyggnad av Tenhult som samhälle. Rent konkret så kan jag inte se vilka alternativ som man övervägt som möjliga till Herrgårdsgärdet. Att Jönköpings kommun under 2020 beslutat att inte bygga på åkermark i framtiden generellt välkomnar jag och jag tycker det är beklagligt att man inte tar möjligheten att visa sin ambition fullt ut. Jag är väl medveten om att Herrgårdsgärdet sedan långt tillbaka är en planerad exploatering.

Jag har utöver ovanstående synpunkt även synpunkter på följande

- Är Banverket informerade och har Banverket godkänt byggnation av undergången som planeras för kommunikation till och från Herrgårdsgärdet?
- Är befintliga avloppsstammar dimensionerade för att ansluta en planerad utbyggnad av Herrgårdsgärdets storlek?

Kommentar

Se gemensamt svar "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner. Befintligt ledningsnät kommer behöva upprustning i samband med att planområdet byggs ut. En VA-utredning är igång hos kommunen där åtgärdsbehov kommer att framgå.

5. [REDACTED]

Jag motsätter mig fortsatt en byggnation på Herrgårdsgärdet i Tenhult (Tenhult 24:47). Av flera skäl.

Först och främst ifrågasätter jag att kommunen planerar att bygga på åkermark. Beslut om att man inte ska göra detta togs förra året. Ett beslut som man här tydligen kan kringgå. När Tenhult mycket väl skulle kunna växa på andra håll tycker jag som kommuninnevånare att man än en gång ska fundera på alternativ till Herrgårdsgärdet. Att man tidigare inte värdesatt åkermark och planerat bygga på den finner jag inte vara en godtagbar ursäkt för att fortsätta göra det.

Den trafikökning som en byggnation på Herrgårdsgärdet skulle innebära är ytterligare en anledning till att jag motsätter mig en byggnation. Vardagen för oss som idag bor i närheten av gårdet kommer att förändras avsevärt om 270 bostäder, ett äldreboende och en förskola byggs där. Vi kommer då inte längre att bo i ett lugnt villaområde utan i en stadsliknande miljö. Känner stor oro inför detta – inte minst med tanke på att det bor många barn i området. Hänvisar till tidigare trafikutredning i vilken man kommit fram till att det inte är något lämpligt alternativ att sila trafik till gårdet via befintliga gator.

Att man inte planerar för en utbyggnad av skolan eller för en ny skola är ett tredje

och starkt skäl till att jag motsätter mig en byggnation. Tenhultsskolan är redan nu så trångbodd att man fått ställa upp baracker på skolgården. Planerar man ställa upp fler sådana för att få plats med nya, inflyttade elever? Och ska de äldre eleverna då inte ha någonstans att leka på på rasterna?

Avslutningsvis önskar jag svar på den fråga jag tidigare ställt men inte fått besvarad: Hur mycket av detaljplanen som kopierats ifrån andra planer?

Kommentar

Se gemensamt svar "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Skolsituationen i Tenhult".

Ang. kopiering från andra detaljplaner finns det ett par återkommande formuleringar gällande t.ex. Brandsäkerhet och andra standardiserade krav.

6. [REDACTED]

För det första vill jag veta mer om lösningen kring Tenhultsskolan F-6. Det enda som framgår av bilagorna som ni skickat ut är att ni enligt statistik tror antal barn i skolåldern kommer minska inom 10-20 år. Det är bra att det byggs en förskola men sen då, dem blir större. Redan idag är skolan på bristningsgränsen vad gäller elever.

Skolgården fylls av baracker som tar bort elevernas möjlighet till rörelseaktivitet utomhus på raster. Jag är själv lärare på Tenhultsskolan och får ofta höra att det är en tråkig skolgård då baracken tar stora delar av den ena skolgården. Hur många barn med 200-300 bostäder räknar man med att det flyttar in i de nya bostäderna? Säg att det är ca 100 - 150 barn i skolåldern, det är mer än 1/4 av antalet elever som går på skolan idag. Vad är lösningen då? Mer baracker till en dyr hyra, bygga om Västerhäll (äldreboendet) som inte har någon anpassning för skola? Varför om man nu ska bygga, bygger man inte en ordentlig skola där eleverna kommer få plats och få möjlighet till bra utomhus ytor? Tenhultsskolan är redan idag en av de största skolorna i kommunen i elevantal och får då inte plats som det är idag. För alla barns skull i Tenhult bör ni se över detta igen och skapa en större plan om hur detta ska lösas när er hypotes inte stämmer när bygget står färdigt.

Att en vägtunnel byggs är en positiv del i det nya förslaget men hur kan det garanteras att den större mängden av fordonen kommer köra igenom den? Den ligger väldigt avlägset och det kommer att "glömmas" bort och den stora mängden trafik troligen kommer köra genom det befintliga villaområdet då det ses som den närmsta vägen. Att det sen öppnas upp för busstrafik genom befintliga villaområdet är inte lämpligt.

Vad jag har kunnat se och läsa mig till om vägtunneln finns det inga handlingar att trafikverket har godkänt lösningen med en vägtunnel. Det är av yttersta vikt att en utredning är gjord och att det finns ett godkännande för en vägtunnel innan beslut om detaljplan.

Att det finns väldigt lite information om hur ni ska göra för att de befintliga vägarna ska bli trafiksäkra är inte acceptabelt. Det måste vara en del av detaljplanen som presenteras och kan inte vara något som man löser längst vägens gång. När sådana

här stora byggen ska göras måste allt finnas med i minsta detalj.

Vad ska man börja med att bygga? Tidigare talades det om att den övre delen av gärdet påbörjas först utan att man skulle bygga en vägtunnel. Det är mycket tung trafik som kommer köras under byggets gång. Kommer all tung trafik köra genom tunneln eller kommer de köra genom befintligt villaområde? Ska man bygga något börjar man alltid med att lösa transport vägar för all tung trafik.

Det är en del som behöver göras innan ett beslut om detaljplan kan göras.

Kommentar

Se gemensamt svar "Skolsituationen i Tenhult" samt "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området."

Området kommer planeras inte att öppnas upp för busstrafik. Större delen av fordonen i området förväntas inte använda den nya tunneln under järnvägen. Tunnelns placering har avgjorts då det i detta läge kan skapas en så hög högsta frihöjd som möjligt. Trots detta är tunneln på grund av dess frihöjd inte möjlig att ha som huvudinfart till området för t.ex. leveranser till äldreboende och förskola.

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och Trafikverket kommer att hålla i framtida projektering av tunneln. Någon skriftlig överenskommelse kommer inte till stånd förrän detaljplanen fått laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets projekteringsarbeten.

Information kring hur Östra vägen och Södra vägens planeras utformas finns beskrivet i planbeskrivningen. Det är dessa två gator som är dimensionerade på sådant sätt att åtgärder på dessa kan vidtas. Vilka gator som sedan ska enkelriktas eller liknande kan inte utlovas i en detaljplaneprocess utan utvärderas med anpassade trafikföreskrifter allt eftersom utbyggnation av området sker.

Östra vägen/Södra vägen kommer vara enda vägen in till området för fordon som överstiger 2,9 meter - t.ex. lastbilar som levererar till äldreboendet och förskolan eller byggtrafik. Med tanke på detta kommer detaljplaneområdets norra delar byggas ut först. Det är även av denna anledning som äldreboende och förskola finns i detta läget.

7. Länsstyrelsen i Jönköpings län

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

Prövningsgrunder

Det är inte säkerställt hur bullernivåer under riktvärdena ska klaras. Det finns ingen bestämmelse om att hälften av rummen ska vara vända mot en ljuddämpad sida trots att det är ett villkor för avstegen från bullernivåerna vid fasad. När det gäller utemiljöerna, föreslås bullerskärmar uppföras på kvartersmark vid varje bostads uteplats. Bestämmelsen är otydlig. Föreslagna avskärmningar kan också vara

svåra att uppföra innan startbesked men också att utforma på ett lämpligt sätt. Länsstyrelsen kan inte av redovisat underlag avgöra om det är orimligt att uppföra en bullervall på allmän platsmark. Det förefaller oavsett det finnas flera sätt att åstadkomma en bättre ljudmiljö på platsen än genom de åtgärder som föreslås. En gemensam bullervall eller en lämplig utformning av bebyggelsen som förbättrar ljudmiljön borde vara att föredra.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Av detaljplanehandlingarna framgår att biotopskyddade element ska tas bort eller skadas. Det får inte göras förrän dispens har medgivits. Dispensansökan har inte inkommit. Länsstyrelsen kan därför inte ta ställning till om det är möjligt att genomföra planen. Planen bör inte antas förrän dispens har medgivits.

Kommentar

Bestämmelse om att hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en ljuddämpasida har lagts till plankartan. Förklarande bild om vilken sida som är ljuddämpad har lagts till planbeskrivningen. Bullerutredningen visar på att det är möjligt att upprätta bebyggelse enligt det utformningsförslag som finns i planbeskrivningen. Att anordna en allmän bullervall har undersökts under arbetets gång. Det har dock visat sig att en sådan vall skulle behöva vara för hög och få stor påverkan på möjligheten att anlägga dagvattendammar samt släntutfall.

Dispensansökningar för biotopskydd har lämnats till Länsstyrelsen och är under utredning. Arbetet med dispensansökningar kommer att fortskrida även efter det att detaljplanen antas.

8. E.on

Vi noterar de två E-områdena i plankartan, vilket vi är tacksamma för. E.ON vill dock att E-områdena specificeras i enlighet med användningsområdet, så att E.ONs transformatorstationer t.ex. får beteckningen E2 – Transformatorstation.

Kommentar

De två e-områdena får beteckningen E2 - Transformatorstation.

9. [REDACTED]

Utifrån att vi har läst de reviderade handlingarna ser vi positivt på att en vägtunnel planeras. Dock ser vi inte det som relevant att fortfarande merparten av alla bilar tar sig igenom befintligt villaområde. Här behöver det styras så fler av volymen "tvingas" ta sig genom tunneln.

Vidare öppnar planen upp för busstrafik in genom befintligt villaområde enligt förslaget vilket inte är lämpligt.

Finns inget i handlingarna som visar på att Trafikverket gett sitt godkännande på att en vägtunnel får byggas. Ser även att framtida planer på fler spår gör att det kan skapa komplikationer med att vägtunnel får byggas. Därav ser vi inte det som lämpligt att gå vidare med beslut förrän detta är helt utrett och klart med tillstånd

att få bygga vägtunneln (Tidigare tillfälle när det planerades för en väg längs järnvägen gick kommunen så långt med planerna och löste in hus mm innan det kollades upp att det inte var tillåtet att bygga vägen så nära järnvägen. Viktigt att ha allt klart med bl.a. vägtunneln innan ni går vidare med beslut om detaljplanen).

Det har tidigare planerats att bygga ut Herrgårdsgärdet vidare mer sydost. Detta nämns det inget om i planerna. Hur går de tankarna? Detta då trafikförslaget redan idag inte är relevant utifrån hur befintligt villaområdet är byggt och hur trafiken kommer påverka befintligt boende starkt negativt.

Finns väldigt lite om hur befintliga vägar ska göras säkra för trafikökningen. Är ganska tydligt att ni vill planera detta när väl området byggs. Detta är inte acceptabelt utan här måste ni kunna precisera mer hur vägarna ska göras säkra innan beslut om detaljplanen tas (finns lite kring Östra och Södra vägen men inget relevant om de mindre gatorna).

Vi anser:

1. Innan godkännande av detaljplan måste vägtunnel vara planerad och godkänd i alla instanser.
2. Finna lösningar där merparten av trafiken dirigeras under vägtunneln.
3. Att ni kan precisera mer hur säkerheten på alla befintliga villagator ska utformas.
3. Att det inte kommer ske någon busstrafik i området om vägtunneln inte kan tillåta infart för buss.
4. Att det i detaljplanen nämns något om området sydost om att det inte kommer byggas på alt. att det redan nu finns tankar kring hur en trafiklösning för detta område kan ske i framtiden om det ska byggas där.

Kommentar

Det finns inga planer på att busstrafik ska föras in i området.

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Det sydöstliga området har utgått från detaljplanearbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anslutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

Information kring hur Östra vägen och Södra vägens planeras utformas finns beskrivet i planbeskrivningen. Det är dessa två gator som är dimensionerade på sådant sätt att åtgärder på dessa kan vidtas. Vilka gator som sedan ska enkelriktas eller liknande kan inte utlovas i en detaljplaneprocess utan utvärderas med anpassade trafikföreskrifter allt eftersom utbyggnation av området sker.

Då tunneln under järnvägen inte möjliggör för att lastbilar ska passera är Södra vägen/Östra vägen det enda sättet för tung trafik att ta sig in i området. Det är då lämpligt att lägga funktioner som är beroende av denna typen av trafik så nära denna anslutning som möjligt. Därav har äldreboende, förskola och flerbostadshus/centrumverksamhet placerats i detta läge. Denna begränsning i sig bidrar till att fler fordonsrörelser sker via Södra vägen/Östra vägen. Den kuperade marken bortom stenmurarna lämpar sig sedan för radhus och villor, vilket ytterligare begränsar val av placering för de mer fordonsintensiva verksamheterna.

10. [REDACTED]

1. Närmast Gärdesvägen är det angivna området för villabebyggelse ned till och med fastighet Tenhult 24:16 på Plankartan. När man tittar på Detaljplanen är det villabebyggelse ned till fastighet Tenhult 24:17. Hur långt ned ska villabebyggelsen göras i verkligheten?
2. Det står att det kommer att anläggas en vägtunnel under järnvägen söder om Tenhults Möblers lager. Är detta beslutat och har Trafikverket givit sitt godkännande till denna tunnel? OM det inte är beslutat och även godkänt, så kullkastar det ju hela förslaget om in- och utfarter till nya området. En vägtunnel måste ju vara den huvudsakliga vägen in till Herrgårdsgärdet för att undvika en massa biltrafik i befintligt villaområde. Då kan ju inte överklagningstiden för godkännande gå ut den 15 januari utan att ett nytt förslag läggs för trafikplanen, som vi boende får ta del av.
3. I pärmen om Herrgårdsgärdet står det talat om "scenarier" gällande anslutningsvägar från Herrgårdsgärdet ut mot Södra Vägen, Villavägen och Egnahemsvägen. Vi protesterar på det bestämdaste att dessa gator skall användas som antingen in- eller utfart från Herrgårdsgärdet. Vi vill ha försäkran från Stadsbyggnad att dessa vägar inte kommer att öppnas mot Herrgårdsgärdet.

Kommentar

1. Bebyggelse är möjligt fram till fastighetsgräns för 24:17 och 24:16 samt ytterligare 5 meter (varav 3 meter är prickmark).
2. Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner. Läs gemensamt svar "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".
3. Dessa två scenarier beskrivs som lika möjliga i detaljplaneförslaget. Eventuella avstängningar eller enkelriktningar av gator är inte lämpligt att bestämma i ett detaljplanearbete utan kommer lämpligast lösas med lokala trafikföreskrifter allt eftersom området byggs ut.

11. [REDACTED]

För det första vill jag veta mer om lösningen kring Tenhultskolan F-6. Det enda

som framgår av bilagorna som ni skickat ut är att ni enligt statistik tror antal barn i skolåldern kommer minska inom 10-20 år. Det är bra att det byggs en förskola men sen då, dem blir större. Redan idag är skolan på bristningsgränsen vad gäller elever.

Skolgården fylls av baracker som tar bort elevernas möjlighet till rörelseaktivitet utomhus på raster. Jag är själv lärare på Tenhultskolan och får ofta höra att det är en tråkig skolgård då baracken tar stora delar av den ena skolgården. Hur många barn med 200-300 bostäder räknar man med att det flyttar in i de nya bostäderna? Säg att det är ca 100 - 150 barn i skolåldern, det är mer än 1/4 av antalet elever som går på skolan idag. Vad är lösningen då? Mer baracker till en dyr hyra, bygga om Västerhäll (äldreboendet) som inte har någon anpassning för skola? Varför om man nu ska bygga, bygger man inte en ordentlig skola där eleverna kommer få plats och få möjlighet till bra utomhus ytor? Tenhultskolan är redan idag en av de största skolorna i kommunen i elevantal och får då inte plats som det är idag. För alla barns skull i Tenhult bör ni se över detta igen och skapa er en större plan om hur detta ska lösas när er hypotes inte stämmer när bygget står färdigt.

Att en vägtunnel byggs är en positiv del i det nya förslaget men hur kan det garanteras att den större mängden av fordonen kommer köra igenom den? Den ligger väldigt avlägset och det kommer att "glömmas" bort och den stora mängden trafik troligen kommer köra genom det befintliga villaområdet då det ses som den närmsta vägen. Att det sen öppnas upp för busstrafik genom befintliga villaområdet är inte lämpligt.

Vad jag har kunnat se och läsa mig till om vägtunneln finns det inga handlingar att trafikverket har godkänt lösningen med en vägtunnel. Det är av yttersta vikt att en utredning är gjord och att det finns ett godkännande för en vägtunnel innan beslut om detaljplan.

Att det finns väldigt lite information om hur ni ska göra för att de befintliga vägarna ska bli trafiksäkra är inte acceptabelt. Det måste vara en del av detaljplanen som presenteras och kan inte vara något som man löser längst vägens gång. När sådana här stora byggen ska göras måste allt finnas med i minsta detalj.

Vad ska man börja med att bygga? Tidigare talades det om att den övre delen av gårdet påbörjas först utan att man skulle bygga en vägtunnel. Det är mycket tung trafik som kommer köras under byggets gång. Kommer all tung trafik köra genom tunneln eller kommer de köra genom befintligt villaområde? Ska man bygga något börjar man alltid med att lösa transport vägar för all tung trafik.

Det är en del som behöver göras innan ett beslut om detaljplan kan göras.

Kommentar

Se gemensamt svar "Skolsituationen i Tenhult" samt "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området."

Området kommer planeras inte att öppnas upp för busstrafik. Större delen av fordonen i området förväntas inte använda den nya tunneln under järnvägen. Tunnelns placering har avgjorts då det i detta läge kan skapas en så hög högsta

frihöjd som möjligt. Trots detta är tunneln på grund av dess frihöjd inte möjlig att ha som huvudinfart till området för t.ex. leveranser till äldreboende och förskola.

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och Trafikverket kommer att hålla i framtida projektering av tunneln. Någon skriftlig överenskommelse kommer inte till stånd förrän detaljplanen fått laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets projekteringsarbeten.

Information kring hur Östra vägen och Södra vägens planeras utformas finns beskrivet i planbeskrivningen. Det är dessa två gator som är dimensionerade på sådant sätt att åtgärder på dessa kan vidtas. Vilka gator som sedan ska enkelriktas eller liknande kan inte utlovas i en detaljplaneprocess utan utvärderas med anpassade trafikföreskrifter allt eftersom utbyggnation av området sker.

Östra vägen/Södra vägen kommer vara enda vägen in till området för fordon som överstiger 2,9 meter - t.ex. lastbilar som levererar till äldreboendet och förskolan eller byggtrafik. Med tanke på detta kommer detaljplaneområdets norra delar byggas ut först. Det är även av denna anledning som äldreboende och förskola finns i detta läget.

12. Anonym

Har genomläst handlingarna ang Herrgårdsgärdet i Tenhult.

På sid 6 Ortsbild finns ett namnfe: Naturområdet i öst (Ljungarum) bör vara Ljungarp.

Kommentar

Tack för rättelsen. Detta har nu ändrats.

13. [REDACTED]

Vi säger nej till att Herrgårdsgärdet tas i anspråk för byggnation och anser att befintlig jordbruksmark används för det ändamål den är avsedd för d v s jordbruksproduktion. Vi hänvisar ånyo till 3 kap. 4 § Miljöbalken. Området har dessutom ett högt naturvärde genom sin öppenhet över Tenhultsjön och dess omgivningar.

Vi säger nej till den föreslagna trafiklösningen och anser, att en bro är det enda rimliga sättet att leda trafiken till och från Herrgårdsgärdet. Att en bro skulle få konsekvenser för ortsbilden, visst, men dock inte större än vad som är fallet med den befintliga. I detaljplanen anges, att mark skulle försvinna för ex byggnation om en bro byggs, detta med tanken den släntning som behövs. Det skulle kunna innebära att några färre fastigheter etableras, men med tanke på trafiksäkerheten för området norr om Herrgårdsgärdet, är det högst egalt. Betänk att "ändamålet helgar medlen"!

Vi anser, att det planerade äldreboendet samt flerbostadshusen blir för höga. Speciellt äldreboendet blir för dominant genom sin närhet till naturvårdsområdet. Sedan kan man undra varför inte ett nytt äldreboende byggs på samma plats där

Västerhäll i dag ligger?

Ett råd till Jönköpings kommun, är att ånyo beakta området norr om gamla Nässjövägen samt området m e m Lantbruksgymnasiet och Uppegården.

Kommentar

Se gemensamt svar "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.

14. Miljö- och Hälsoskyddsnämnden

Översiktlig undersökning behöver utföras för att bedöma eventuella föroreningar från järnvägen.

Kommentar

Efter diskussion med MoS har vi kommit fram till att det inte finns skäl till ytterligare utredning. Om föroreningar finns i marken i banvallen är risk för exponering liten då det är förbjudet att vistas där. Det finns heller ingen risk för att grundvatten strömmar mot bostadsområdet då strömningsriktningen är åt söder, dvs mot sjön, enligt de grundvattennivåer som finns uppmätta i geotekniken.

15. [REDACTED]

Denna skrivelse syftar till de brister som finns i detaljplanen för bostadsbebyggelse på del av Tenhult 24:47 (Herrgårdsgärdet). Flera av de brister som uppkommer av ett bygge på Herrgårdsgärdet lyfts även i detaljplanen, men får inget ytterligare utrymme. Bristerna anses, i och av detaljplanen, vara av ringa art men skrider över de nationella och regionala miljömål för en hållbar samhällsutveckling som finns dokumenterade. Det samhällsintresse som råder gällande bostadsfrågan kan aldrig stå över de utsatta miljömålen för en säkrad framtid, för oss och för våra efterlevande.

Sverige har idag redan sänkt sin produktion av livsmedel. Enligt LRF har självförsörjningsgraden sjunkit från 75 procent i början av 90-talet, till 50 procent. Här görs en jämförelse med Finlands självförsörjningsgrad på 80 procent. Enligt LRF kan Sverige, precis som Finland, nå 80 procent. Vi är beroende av importen, vilket inte går i linje med de klimatmål som finns, som kommunerna måste anpassa sig till. I detaljplanen hänvisas det också till Boverket. Boverket har tagit fram planer för hur vi ska nå de olika klimatmål som finns för en hållbar samhällsutveckling, Vision för Sverige 2025, som visar var Sverige bör vara år 2025 för att nå målen för ett hållbart samhälle till år 2050. Syftet med visionen är enligt Boverket "att den ska kunna användas som ingång i kommunernas arbete med att göra en omvärldsanalys." Visionen innehåller 4 megatrender i den pågående utvecklingen som bedöms ha stor inverkan på vår samhällsutveckling. Genom 12 stycken så kallade Sverigebilder konkretiseras sedan vilka rumsliga effekter förverkligandet av visionen kräver för att uppnå Sveriges hållbarhetsambitioner i en föränderlig värld (Boverket, 2020. Vision för Sverige 2025). I detaljplanen skrivs det lättvindigt om de förändringar som eliminerar det förevarande och det hänvisas även, som nämnt tidigare, till Boverket. Dock nämns däri inte Boverkets Sverige 2025 och frågan huruvida Jönköpings kommun ställer sig till en hållbar samhällsutveckling och Boverkets mål för att nå klimatmålen. Boverket skriver " För medborgarnas

välbefinnande och hälsa, liksom för landets attraktivitet för besökare, har stränder och tätortsnära natur skyddats och utvecklats för rekreation och friluftsliv. Sveriges odlingsmarker har blivit allt viktigare för matproduktion. Merparten är nu långsiktigt skyddande och igenväxning och exploatering har bromsats." Med den förväntade ökade populationen, och den redan existerande, bör marken på Herrgårdsgärdet brukas för odlingslotter för de boende i Tenhult, då flera inte har en trädgård att tillgå (odlingslotter med en gemensam bod för redskap och kommunalt vatten att tillgå, då det finns i befintligt område. Ej tillåtet för enskilda byggnader på lotterna, lotterna är enbart för odling). Med den utveckling som pågår i samhället ställs höga krav på självförsörjning. Ett kolonilottsområde på Herrgårdsgärdet bibehåller den biologiska mångfalden (kan även öka pollineringen, som är en livsviktig men hotad ekosystemtjänst. Bin, humlor och andra pollinatörer har minskat kraftigt på grund av alla bekämpningsmedel, och för att gynna pollinatörerna behöver vi ta hänsyn även till dem. Pollinering är viktigt av flera orsaker, bl.a. för världens matförsörjning, mer näringsrik kost, och stabila ekosystem. Hotas bin, hotas även pollineringen och matproduktionen. Fler ekologiska odlingsytor med växlande grönska är att föredra, vilket ett kolonilottsområde hade bidragit till), effektivt utnyttja brukbar odlingsmark, bidra till friluftaktiviteter (I detaljplanen beskrivs tunneln under järnvägen gynna samhället och bidra till friluftaktiviteter för att lättare ta sig till en badplats. Tenhultsjön har redan 2 befintliga badplatser, lokaliserade på ett sätt som bidrar tillgängligheten för olika delar av Tenhult. Detaljplanen bidrar på så sätt inte till fler friluftaktiviteter, utan hämmar de som redan existerar. De åsidosätter möjligheterna för längdskidåkning som sker på Herrgårdsgärdet (spårning sker vid snö), fotboll för barn i området (barn-konventionen tas upp i detaljplanen, men inte det som medför försämringar för barnen i och med ett eventuellt bygge på Herrgårdsgärdet. Alla barn är olika och ska tillgodose sina behov. Långt från majoriteten leker vid en anlagd lekpark. Ska den kvot som inte gör det mista sina rättigheter som barn, enligt detaljplanen? Tar ni upp barn-konventionen får ni gå in mer på djupet vad det innebär. I förskolorna och skolorna möter vi barnen i dess olikheter, det är ett mål inom utbildningen, ska vi visa på motsatta ideal och normer i samhället, vad lär det barnen?), klättringen tas också bort, kojbyggen i träden (syftar till bygget på Herrgårdsgärdet, inte det föreslagna naturskyddsområdet), promenadstråk längs med Herrgårdsgärdet, odlingsmöjligheter, streethockeyn som dyker upp till och från på gatorna omöjliggörs i planerna gällande vägar med den ökade trafiken etc. Det "samhällsintresse" som beskrivs i detaljplanen ifrågasätts skarpt av skrivande. Det är inte bara värdefull jordbruksmark som försvinner och den biologiska mångfalden, det faller även på åtskilliga punkter som innebär negativa följder för samhället som helhet, som på individnivå.

Gällande Herrgårdsgärdet har det varit många synpunkter från berörda parter och samhället i övrigt. Yttrandena skapar en konflikt i hur "samhällets intresse" framställs i detaljplanen. Där påstås att samhällets intresse väger över de miljömål som satts upp både regionalt och nationellt. Skrivande motsätter sig detta skarpt. Den hållbara samhällsutvecklingen står i kontrast till bostadsfrågan, bostadsfrågan vilken kan hanteras på andra sätt (utveckling av befintliga bostäder och områden t.ex. Tenhults centrum vid COOP och Folkvandrvården, bör aktualiseras och utvecklas. Se typ-exempel på utvecklingar av befintliga byggnader och områden i Umeå, som har en kraftigt ökad population och kämpar med just bostadsfrågan på flera olika sätt, vilket vi fördjupat oss i på Arkitektthögskolan i Umeå; urbana och rurala utvecklingsmiljöer och potential. Om ny mark ska exploateras bör impediment eller tidigare använd mark användas för att byggas på, inte jordbruksmark). Vi lever i en demokrati och när en stor andel av samhället uttrycker åsikter och motsätter

sig bygget som beskrivs i detaljplanen och följderna, torde det vara en tillräcklig anledning att lyssna både på de åsikter som uttryckts i Tenhult, Agenda 2030 (Regeringen), Boverkets mål för Sverige 2025, Ålborgåtagandena och de Globala målen (Sustainable Goals Summit).

Jönköpings kommun borde föregå som ett typexempel, vara i framkant, inte sträva bakåt och motsätta sig nationella och regionala miljömål och röster. Även på Jordbruksverket kan vi läsa om vikten av att bevara jordbruksmark, framför "bebyggelse och asfaltering" och att "kommunerna har en nyckelroll i att hitta strategier och åtgärder som bevarar jordbruksmarkerna för framtiden" (Jordbruksverket, 2021. Jordbruket, miljön och klimatet - Jordbruksmarkens värden, 2020-06-17.). Enligt detaljplanen har Jönköpings kommun inte åtagit sig att hitta de strategier och åtgärder Jordbruksverket nämner. Att bygga på Herrgårdsgärdet ses som en enkel lösning för exploatering för kommunen, istället för att jobba i linje med målen, vara kreativ och hitta lösningarna. Andra städer har lyckats med förtätning och utveckling av befintlig bostadsmiljö, och genom att titta på Tenhult som samhälle ser jag flera utvecklingsmöjligheter för att förebygga bostadsbristen (undertecknad har studerat samhällsutveckling, hållbar samhällsutveckling och arkitekturprojekt och fördjupat sig i den här typen av fråga). Av detaljplanen framkommer att Jönköpings kommun driver ett förslag som motsätter sig både Jordbruksverkets och Boverkets utvecklingsstrategier mot en hållbar samhällsutveckling. Ett ofördelaktigt rykte för Jönköpings kommun, både lokalt och nationellt. De föreslagna andra platser i detaljplanen får litet utrymme och visar inte ingående varför de inte skulle fungera som alternativ. Ett av förslagen är ytterligare jordbruksmark och därför uteslutet. Ett annat vid vattenledningsparken/skogen som bör räknas som impediment (impediment - olämplig för skogs – eller jordbruk, t.ex. berghällar eller svåråtkomlig skogsdel. Begreppet används också i vidare betydelse inom stadsplanering och arkitektur för mark som blivit över efter exploatering, vilka återfinns på flera platser i Tenhult och skulle kunna nyttjas mer effektivt). Dock bör alla grönytor betraktas som värdefulla att bevara för den biologiska mångfalden. I Umeå har tidigare 3 våningshus utvecklats till 5 bostadsvåningar, där även källarna byggts om till lägenheter, medan tvättstugor, sopsortering och förråd placerats i ett mindre hus utanför. På toppen har det lagts till ett våningsplan. Detta skapar bostäder åt ca 10 nya hushåll per hus. Utvecklingen skulle kunna anpassas för Tenhults centrum. Även Västerhäll som är utdömt, kräver en omgående nybyggnation. Här är potentialen stor. Utvecklingen kan bli ett bättre anpassat äldreboende där det växer, både horisontellt och vertikalt, då markytorna runtomkring är lämpade. En förskola hade varit lämplig att integrera i byggnaden för att dela på gemensamma utrymmen; kök, matsal, trädgård etc. Boendet och förskolan hade haft närmare centrum, tåg, buss, affärer och bibliotek än det planerade området vid Herrgårdsgärdet (där det skrivs en hel del om just närheten). Förslagsvis borde byggnaden även inhysa en tak-terrass/tak-trädgård för de boende, vilka blir allt vanligare i förtätning av samhällen och städer där markytan behöver användas mer effektivt på andra sätt. Dock ska inte grönskan förbises även i marknivå, men trädgård för de äldre kan ersättas med en takterrass (hiss finns givetvis i byggnaden). Odlingsmöjligheter för de som inte har egna trädgårdar kommer återfinnas på Herrgårdsgärdet i form av odlingslotter.

I detaljplanen skrivs det om det stora bostadsbehovet. I ett stort bostadsbehov, ett samhällsintresse, är prioriteringen av villor inte eftersträvaransvärd, eftersom färre människor inryms än i ett flerbostadshus. Även om flerbostadshuset inte behöver vara avsevärt mycket större än villorna, delas ytorna runt byggnaderna

vilket effektiviserar användandet av mark. Exempel som återges i detaljplanen på andra städer, berör endast utformningen av stadsmiljöns inre estetik, inte den grundläggande utvecklingen som behövs där vi kan påminnas om Jordbruksverkets uppmaning "kommunerna har en nyckelroll i att hitta strategier och åtgärder som bevarar jordbruksmarkerna för framtiden". Exempel på städer som kämpar med liknande boendesituationer är att föredra som exempel, då det är Jönköping som helhet som ansvarar för boendesituationen, inte Herrgårdsgärdet i Tenhult.

Avståndsfrågan tas också upp som en av anledningarna till placeringen av nybyggnationen i detaljplanen. Tenhult är dock ett förhållandevis litet samhälle till ytan och det är lätt att ta sig till tågstationen både från t.ex. Mjälaryd som från centrum eller Ljungarum. Det avståndet som tas upp i detaljplanen är inte av vikt för placeringen. För att få perspektiv borde andra städer och samhällen tas med som exempel, för att se hur långt människor förflyttar sig för att ta sig till tåget. Om tanken är att bygga längs med järnvägen får vi även ett mer utbrett samhälle än vad det är i dag, varför förtätning och omstrukturering är att föredra. Mycket fokus läggs vid tågbanan, inte busslinjerna. I andra städer ses det hela kollektiva

nätverket över. I flera städer har el-bussar vart en satsning, och utökade cykelbanor. Avstånden bör jämföras med andra samhällens och städers, då anledningen till närhet inte väger tillräckligt eftersom avstånden i Tenhult redan är så pass korta.

Det skrivs också om den ökade trafiken vid Södra och Östra vägen, som förväntas bidra till en ökad ljudnivå och påtaglig förändring på det befintliga området. Som nämnts tidigare är det barn som spelar streethockey, lär sig cykla, åker skateboard och leker ute på gatorna i det befintliga området. Många i området är barnfamiljer som flyttat hit för att det är ett lugnt område. Oavsett planerna i hur vägarna ska anläggas, kommer trafiken påverkas kraftigt på de boende och livssituationerna ändras till det sämre. Nu används gatorna som ett offentligt rum, vilket borde uppmuntras för ett levande samhälle. Med den ökade trafiken, kommer den möjligheten tas bort från barnen och områdets karaktär ändras drastiskt. Ytorna utanför befintligt område ändras från ett offentligt rum, till transportsträckor i detaljplanen.

Detaljplanen skriver även om gröna stråk, vilket innefattar bl.a. en trädallé. I bebyggelse, stad, samhälle, tätort, är det att eftersträva så mycket grönska det finns utrymme för, men när det påtalade förslaget hamnar i direkt kontrast till att avlägsna ett gärde, med dess biologiska mångfald, djurliv och växter står förslaget och vacklar. Detaljplanen håller inte. Gärdet bör inte bebyggas. All forskning, utredning och nationella mål talar mot förslaget, även många röster i samhället i sig. Om det bebyggs går Jönköpings kommun emot de mål som finns för en hållbar samhällsutveckling, både lokalt och nationellt, vilket inte vore föredömligt. Jönköping borde stå i framkanten av utvecklingen med innovativa lösningar och strategier.

En invändning och ifrågasättande läggs till växtbäddarna som ska rena dagvattnet. Hur säkerställer detaljplanen att bäddarna är tillräckliga? Vem skulle sköta underhållet av växtbäddarna och säkerställa den långsiktiga lösningen med dem? Vad är garantin i att samhället om 50 eller 100 år fortfarande vet vad de används till? Att de inte har växt igen och ersatts av en annan jordtyp, att sanden försvunnit och växterna bytts ut? Växtbäddar kräver bl.a. en viss typ av växter för att reningen

ska vara effektiv. Eftersom de heller inte är statiska medför det risker i en känslig miljö. Växtbäddar är föränderliga och det krävs regelbunden tillsyn och kontroller av vattnet som renas, för att i tid upptäcka förändringar i systemen.

När ett nytt område planeras så nära invid en sjö, är riskerna höga för förorening och bör därför undvikas. Ett grönbäddssystem är bra på många sätt, men här i ett så pass stort område och när det förorenade vattnet med kvicksilver etc. tenderar att hamna i Tenhultasjön, och i slutändan Vättern (längs de vandrande åarna som leds emellan, enligt detaljplanen) och slutar upp i vårt dricksvatten och livsmedel, är det osäkert att förlita sig på att reningen av dagvattnet även kommer fungera i framtiden. Vad finns det för garantier i detaljplanen rörande reningen? Hur säkerställs kvalitén genom detaljplanen, att den fungerar även om 100 år? Detaljplaner ska säkerställa vattenkvalitéer även för framtida behov och användning. Växtbäddarna som rening är relativt vaga i detaljplanen, främst pga. områdets placering invid olika vattendrag. Detaljplanen ger inga garantier och strukturer för hur de ska fungera långsiktigt, för att säkerställa vattenkvalitén och bör inte godkännas.

Växtbäddarna är ett riskabelt system att förlita sig på invid känsliga biotoper och vattendrag, för ett så pass stort område och med grundvattennivån som ligger högt. Det krävs inte mycket att systemet skulle brista och skapa föroreningar. Lösningen är att inte planera ett nybyggt område i närheten av sjön. De ytorna ska anpassas och bibehållas för rekreation och biologisk mångfald.

Det skrivs också i detaljplanen att det blir intrång i biotopskydd och att ansökan om upphävande av biotopskydd krävs. Även småvatten och våtmark i jordbruksmark kommer försvinna enligt detaljplanen och även här ska en ansökan om upphävande av biotopskydd göras hos Länsstyrelsen. Undertecknad motsätter sig förslaget om upphävandet av biotopskydd. Skydden finns av en anledning. Om vi kan ansöka om upphävande fyller de inte en funktion. Återigen hänvisas till den biologiska mångfalden. Gärdets djurliv innefattar bl.a. brun kärrhök, tornfalk och trana förutom de smådjursliv som paddor och grodor som är beroende av att det bevaras. Rådjuren har en stadig plats som de återkommer till i övre delen av gärdet, mot sjön, vid träden. I detaljplanen skrivs "den biologiska mångfalden har en plats även i ett bebyggt herrgårdsgärde" vilket ter sig paradoxalt. Hur kan ett tätbebyggt område med asfalterade ytor, byggnader etc. ersätta ett gärde med våtmark, stenrösen, diken, träd och öppna landskap, i den meningen som syftar till en biologisk mångfald? (FN-konventionen om biologisk mångfald). Detaljplanen kräver även ett upphävande av biotopskydd, vilket står i konflikt till det uttalandet. Med anledning av det, bifogas styrkande rapporter om vad biologisk mångfald inbegriper, då det inte finns belägg för det som skrivs om i detaljplanen. En biologisk mångfald har inte en plats i ett bebyggt herrgårdsgärde, däremot i det planerade naturskyddsområdet. Men platserna samverkar och förlusten av en sammanhängande del som gynnar den andra, kommer högst sannolikt leda till ytterligare förluster gällande den biologiska mångfalden, även i naturreservatet. "Klimatförändringar, ändrad markanvändning och förlust av biologisk mångfald samspelar med varandra och påverkar människans villkor i framtiden" (Johansson, B. Bevara arter – till vilket pris?).

Det skrivs också om konsekvenserna att jordbruksmarken försvinner men att "Det bevarade och föreslagna naturreservatet som avgränsar området i öst lindrar dock

denna effekt". Huruvida ett naturreservat i ett annat område kan lindra effekten av att ta bort brukbar odlingsmark och minska den biologiska mångfalden går mot all logik. Som svar, minskar det inte effekten. Ett naturreservat är ett förslag som borde initieras oavsett om det byggs eller inte.

Som i många andra större städer och kommuner, drabbas landsbygd och tätorter av den ojämna fördelningen av resurser i samhället. Urbaniseringen i kommuner rör oftast enbart den större staden, där också resurserna förläggs. Tenhult har värdefull natur att värna om och ett naturreservat är rimligt, men inte på bekostnad av att eliminera jordbruksmark. I detaljplanen tas betydelsen av jordbruksmark upp som en parentes, att det pga. dess nationella betydelse även finns ett allmänt intresse av att bevara jordbruksmarken som naturresurs. Bostadsfrågan kontra jordbruksmark, biologisk mångfald, vattenkvalité och risk för föroreningar i närliggande vattendrag, ökad trafik, minskade friluftaktiviteter står inte i ett högre allmänintresse och är inte en tillräcklig anledning att gå mot alla rekommendationer, agendor, miljömål och det faktiska allmänintressen som visat sig tydligt nu i planerna som framkommit om ett ev. bygge på Herrgårdsgärdet. Väger vi för – och nackdelar ser vi snabbt vilket som väger mest.

Argumenten varför ett bygge på Herrgårdsgärdet inte ska bli godkänt är många, och det vore märkligt om Jönköpings Kommun inte tar till sig allt som talar mot ett bygge. Rapporter och vidare forskning bifogas i slutet. Allmänintresset i bostadsfrågan, hotar allmänintresset om bevarandet av jordbruksmark, biologisk mångfald och de intressen och förluster som tidigare tagits upp av allmänheten och även gjort sig hörda i planarbetet med Herrgårdsgärdet. Det har vart många som yttrat sig. Nu är tiden att lyssna, om inte på invånarna så på de nationella och regionala mål som detaljplanen om att bygga på Herrgårdsgärdet tydligt går emot. Det finns andra lösningar för bostadsfrågan. Nya bostäder behöver inte placeras inom samma område, utan bör spridas ut för att också minska risken för ett homogent område, som det tenderar att bli. Tittar vi på andra exempel i Sverige så har större sammanhängande helt nybyggda områden tenderat att leda till ett segregerat samhälle, då kostnaderna stiger i de nya områdena och väljer ut den samhällsgrupp som har möjlighet att leva här. För att motverka segregation bör nybyggnationer blandas upp i befintliga områden. Tenhult har historiskt haft en balanserad uppdelning av hur bostäder är lokaliserade, men att planera ett så pass stort helt nybyggt område i utkanten riskerar att störa balansen.

Även betesmarken som i detaljplanen beskrivs ska vara kvar, riskerar att försvinna då mängden nya byggnader intill hagarna kan exponeras för olägenheter kopplat till damm, buller och lukt. Om det inträffar kan Hälsoskyddskontoret gå in och utfärda restriktioner för jordbruksverksamheten. Om det inträffar minskar även betesmarkerna vilket hade vart förödande. Vi kan se exempel på hur öppna landskap växer igen om de inte hålls efter. De betande djuren har en viktig roll i hagarna.

Nationellt finns också ett intresse av att bevara jordbruksmark i Sverige pga. de rådande klimatförändringarna. Sverige kommer bli varmare, medan många andra länder som vi idag importerar livsmedel ifrån, kommer drabbas av torka. Sverige kan komma att bli viktigare som leverantör av livsmedel även på nationell nivå. Att bygga på jordbruksmark är oförståndigt. Jönköpings kommun behöver ta sin roll och ansvar i frågan och inte gå mot riktlinjerna. Även Sverige drabbades av

torka 2018, vilket kostade Jordbruksverket drygt 1 miljard i form av stödpaket till lantbrukare, och bränderna blev många runt om i landet i skog och mark. Torkan ledde till brist på foder för djuren, och flera lantbrukare fick importera foder. Många lantbrukare tvingades avliva stora bestånd och rymliga frysar köptes in och lånades för att kunna lagra djuren. Vikten av jordbruksmark är angelägen att ta på allvar. Vi behöver odla mer än vi gör i dagsläget. Ur flera aspekter. Förr hade Sverige bättre beredskap. De senaste åren har det diskuterats om samhällets sårbarhet. Ansvar läggs på individnivå, medan större delen av samhället fortfarande litar på att Regeringen ska hantera kriser. Vi har senaste åren, med bl.a. torkan och Covid, fått erfara hur utsatt ett samhälle kan vara. I diskussioner gällande olika krissituationer och hot diskuteras det ofta om lokalområdet och närmiljön i centrum. "Grannskapet anges som en viktig geografisk, social och organisatorisk enhet där sårbarheten kan minskas, självtilliten stärkas och möjligheten till en högre grad av självförsörjning byggas in" (Expertgruppen för säkerhet i förvaltning, ny och ombyggnad 1994, 1995 & 1997. Falkheden, L. Lokalområdet som strategi för en hållbar stadsutveckling. 1999.). Sverige måste öka sin egen livsmedelsproduktion och sträva efter de 80 procent som LRF hänvisar till, för att klara kriser bättre. I framtiden kommer vi inte kunna importera den mängd livsmedel vi gör idag, pga. klimatförändringarna. Vi måste ta ansvaret och värna om jordbruksmarken. Detaljplanen hävdar att marken inte bedöms tillhöra ett större sammanhang av jordbrukslandskap och därför inte vara av relevans. Påståendet gör den dock inte mindre brukbar. Herrgårdsgärdet skulle öka självhushållningsnivån för fler hushåll i samhället om det anlades odlingslotter här. En familj på två vuxna och två barn behöver en odlingsareal på 521-526m² för att tillgodose grönsaksbehovet under ett år (Akademin för teknik och miljö, Högskolan i Gävle. Självförsörjande ekologisk odling av grönsaker på friland. Jenny Helsing, 2010.). Odlingslotter ligger oftast på 50-100m², vilket hade skapat goda förutsättningar för att gå mot ett självförsörjande. Om en familj, två vuxna och två barn, behöver ca 520m² för att tillgodose sitt behov av grönsaker under ett år, hade Herrgårdsgärdet haft möjlighet att tillgodose omkring 400 liknande familjekonstellationer.

I detaljplanen rörande VA, "Ledningssystemet har tidigare visat sig vara hårt belastat. Detta ledningsnät behöver förstärkas och speciell VA-utredning pågår". Kritik från hushåll i befintligt område har vid flertal tillfällen lämnats till kommunen gällande dricksvattnet. Spolning av system har skett, men ej visat sig effektivt. I detaljplanen står det att ledningsnätet behöver förstärkas, men inget ytterligare, då en utredning pågår, vilket är skäl nog att inte gå vidare med detaljplanen. De befintliga områdena måste tillgodoses med acceptabelt dricksvatten. Ingen plan på hur ledningsnätet ska förstärkas finns. Anledningarna varför detaljplanen inte ska godkännas är flera. För att sammanfatta några:

x Bevara den biologiska mångfalden som Herrgårdsgärdet bidrar till

- "Klimatförändringar, ändrad markanvändning och förlust av biologisk mångfald samspelar med varandra och påverkar människans villkor i framtiden" (Johansson, B. Bevara arter – till vilket pris?)

x Bevara jordbruksmark

- "För medborgarnas välbefinnande och hälsa, liksom för landets attraktivitet för besökare, har stränder och tätortsnära natur skyddats och utvecklats för rekreation

och friluftsliv. Sveriges odlingsmarker har blivit allt viktigare för matproduktion. Merparten är nu långsiktigt skyddande och igenväxning och exploatering har bromsats.” (Boverket)

x Genom bevarandet av jordbruksmarken, öka självhushållningen av livsmedel i Sverige

x Bibehålla friluftaktiviteterna gärdet medför

- skidåkning, fotboll, promenad, klättring, kojbyggen, odling, fri lek m.fl.

x Planera odlingslotter – värna om pollinatörer

- pollinering är viktigt av flera orsaker, bl.a. för världens matförsörjning, mer näringsrik kost, och stabila ekosystem. Hotas bin, hotas även pollineringen och matproduktionen. Fler ekologiska odlingsytor med växlande grönska är att föredra, vilket ett kolonilottsområde hade bidragit till

x Följa de nationella och regionala miljömål och riktlinjer som finns om en hållbar samhällsutveckling

- Agenda 21/Agenda 30 (Regeringen), Sverige 2025 (Boverket), Ålborgåtagandena, de Globala Målen (Sustainable Goals Summit), The Paris Agreement (United Nations Climate Change) m.fl.

x Bevara de biotopskydd som redan finns i området

Miljöbalken 3 kapitlet 4 § Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast 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. Flera av de granskningar som gjorts i detaljplanen är vaga. Forskning, rapporter, utredningar och nationella mål talar mot förslaget, även många röster i samhället i sig (bifogar en referenslista som överklagan tar stöd i). Samhällsintresset som nämns i detaljplanen för ett byggande just på Herrgårdsgärdet, väger inte mer än samhällsintresset för ovan nämnda punkter om en hållbar samhällsutveckling – mål som tagits fram på högre nivå och bör prövas av Mark och Miljödomstolen om detaljplanen godkänns trots de påtalade bristerna. Om det bebyggs går Jönköpings kommun emot de mål som finns för en hållbar samhällsutveckling, både lokalt och nationellt, vilket inte vore föredömligt. Samhällsintresset i boendefrågan, när lösningar på boendesituationen finns (vilket det gör - förtätning och utveckling av befintliga byggnader samt redan exploaterad mark och impediment), väger inte mer än samhällsintresset i ovan nämnda punkter och noggrant genomgående delar, därför är det inte befogat att Gärdet bebyggs. Enlig Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast (!) tas i anspråk om inte annan mark kan tas i anspråk. Efter att läst detaljplanen, tittat på kartor, och som uppväxt i Tenhult och utbildad inom samhällsplanering, hållbar samhällsutveckling och med ett fördjupat intresse och kunskaper inom urbana och rurala utvecklingsmiljöer i Arkitekturprojekt, är min bedömning att det finns alternativ, och därför kan inte detaljplanen om ett bygge på Herrgårdsgärdet

godkännas. Jönköping borde stå i framkanten av utvecklingen med innovativa lösningar och strategier.

Kommentar

Läs gemensamt svar "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden" samt "Ökad trafik på befintliga villagator".

Angående biotopskyddsdispens hanteras detta enligt annan lagstiftning än Plan- och bygglagen och är en parallellt pågående process tillsammans med planarbetet. Jordbruksmark innehåller i regel alltid någon form av biotopskydd, då biotopskydd ofta är sådana miljöer som uppstått som resultat av att marken brukats av människor. Det är därmed även vanligt förekommande att dispensansökan tillsammans med kompensationsåtgärder för biotopskydd sker i ett exploateringsarbete. Grunden för dispens från biotopskyddsområden i aktuell detaljplan består av skapande av omfattande trädalléer samt placering av dödved i närliggande naturområde. Källkärret som är en speciell och relativt sällsynt biotop är under mer omfattande utredning för att bestämma kompensationsåtgärd.

Växtbäddar (i trädallé) står på kommunal mark och dessa underhålls därmed av kommunen. Växtbäddarnas tillstånd, uppföljning och underhåll sköts av tekniska kontoret. Det finns tydliga ritningar i dagvattenutredningen bifogad detaljplanen. Detta är en av möjliga lösningar för att hantera dagvattnet. Detaljplanen syftar till att skapa lämpliga ytor för att dagvattenfrågan kan lösas och ger inga specifika direktiv för exakt vilka tekniska egenskaper som ska ingå i dagvattenhanteringen.

16. [REDACTED]

Vi, som så många andra, har valt att bosätta oss i Tenhult med avsikt om en lugn och trygg villamiljö för oss att leva i och för barn att växa upp i. Vi motsäger oss förslaget om stora trafikförändringar på befintliga vägar norr om planområdet. Vi anser framförallt att de mindre vägarna ska hållas stängda (scenario 1 enligt sida 19).

Korsningarna är många om man kör genom befintlig bebyggelse. I detaljplanen finns omformat förslag vid Södra vägen/Ljungarpsvägen (plats 1), men vid Södra vägen/Östra vägen (plats 2) nämns bara att "visst utrymme finns för åtgärder", sida 16. Viktigt att korsningen omformas för ökad säkerhet om trafiken kommer öka. Vi har tidigare även påpekat farliga vägkorsningar med dålig sikt vid Villavägen/Östra vägen och Villavägen/Backens väg, men som inte nämnts några åtgärder för i detaljplanen. Vi ser positivt på en separat gång- och cykelväg längs Östra vägen.

Positivt med planen om vägport under järnvägen, för trafikflödet och för att knyta samman östra och västra Tenhult, men anser att arbetet kring utformningen kan förbättras för att styra mer trafik den vägen. Till exempel riktas biltrafiken för tidigt in i en T-korsning på området (medan GC-bana fortsätter), vilket vi tror motsäger att bilister boende i centrala området vill välja vägporten. Negativt att porten begränsas i höjd, så att tung trafik tvingas gå annan sträcka.

I förslag om ny bebyggelsen så anser vi att man på det västra gårdet bör hålla sig till en lägre byggelsen för att, om möjligt, bibehålla värdet av sjöutsikt för befintligt boende. Från vårt hus har vi idag, från de flesta rum och uteplats, en helt underbar

sjöutsikt! Sjöutsikten i kombination med det fantastiska öppna gärdet och korna i hagarna, ger oss ett otroligt stort rekreativsvärde.

Vi vill även att man säkerställer att naturområdet i öst fortsatt är ett öppet landskap genom betande djur, så att det inte riskerar att växa igen och rekreativsområdet går förlorat.

Positivt med två lekplatser. Nuvarande lekplats "Östra vägen" är en omtyckt lekplats där möjlighet finns till flera olika aktiviteter som bör finnas kvar i nya lekplatser, till exempel yta för bollsport och kulle för pulkaåkning.

Vi ser negativt på att plantera trädrader och gatuparkering på befintliga och nya vägar med tanke på åtkomlighet vad gäller snöröjning och sopning, som vi redan idag har stora brister med.

Speciell VA-utredning måste bli klar innan utbyggnad på gärdet kan vara möjlig.

Kommentar

Dessa två scenarier beskrivs som lika möjliga i detaljplaneförslaget. Eventuella avstängningar eller enkelriktningar av gator är inte lämpligt att bestämma i ett detaljplanearbete utan kommer lämpligast lösas med lokala trafikföreskrifter allt eftersom området byggs ut.

Tyvärr har framtagna utredningar dömt det som inte rimligt att öka frihöjden i tunneln under järnvägen. Östra/Södra vägen kommer därmed behöva vara öppen för tung trafik. För att kunna klara av att nå ner till tunnelns lägsta punkt behöver man sänka T-korsningen med nästan två meter. Denna sänkningen av gatan gör det inte möjligt att skapa en fyrvägs-korsning för biltrafik, då den hypotetiska nord-öst-gående gatan skulle ha en alldeles för hög lutning.

Husen i områdets västra del kommer att vara lägre än övriga hus i planområdet och ska vara anpassade till befintliga hus. Flera av dessa hus föreslås även att utföras som sutterängshus. Bevarande av specifika utsikter är inte något som kan utlovas i plankartan, men är något att ta hänsyn till när de nya tomterna styckas av. Naturområdet i öst är planerat att vara kvar med fortsatt betande djur.

Trädraderna utmed de nya gatorna innebär en positiv möjlighet för snöröjningen, då grönyttorna kan fungera som snöförvaring. Utmed nya vägar har det efter utredning kommit fram att trädrader inte är lämpliga utmed Östra vägen/Södra vägen. Det som hindrar träd utmed dessa gatorna är deras bredd samt ett komplext ledningsnät i gatan.

VA-utredning är under arbete och nödvändiga åtgärder kommer behöva vidtas innan byggnation i allt för stor utsträckning kan påbörjas.

Vi tar med oss kommentaren om Tenhults kollektivtrafikförbindelser med övriga kommunen.

Att era samrådssynpunkter inte kommit med i samrådsredogörelsen är högst

beklagligt och ska inte hända. Vi hoppas att ni med detta yttrandet får större klarhet i era frågor, och att de gemensamma svaren i samrådsredogörelsen ändå gav svar på ert tidigare samrådsyttrande.

17. [REDACTED]

Detaljplanen för bostadsbebyggelse på Herrgårdsgärdet går emot beslutet som Jönköpings kommun tagit att inte bygga på jordbruksmark/åkermark. I motiveringen i detaljplanen hänvisar man bland annat till att väsentligt samhällsintresse samt att det ska finnas befintlig eller framtida kollektivtrafik i närheten. Med det argumentet kommer man alltid kunna bygga på jordbruksmark då behovet av bostäder alltid finns och det byggs mestadels i närheten av befintlig bebyggelse. Det innebär i praktiken att beslutet att inte bygga på jordbruksmark som fattas av Jönköpings kommun är verkningslöst. Man kommer alltid kunna kringgå det beslutet vilket gör att marken som är odlingsbar kommer fortsätta att minska. Därför känns det konstigt att man i Jönköpings kommun kommunicerar ut stort att vi har fattat ett historiskt beslut att inte bygga på åkermark men ändå fortsätter att göra detta. Antingen får ni riva upp beslutet att inte bygga på jordbruksmark alternativt följa vad Jönköpings kommun har beslutat.

Tycker det är bra med att nya detaljplan förslaget innehåller en tunnel under järnvägen. Men den stora frågan är om den är godkänd av Trafikverket. Detta måste säkerställas innan den nya detaljplanen kan godkännas. Dessutom borde tunnel byggas redan i fas 1. Men det som är mindre bra är att man ska fortfarande sila den mesta trafiken igenom befintliga gator. Upp till 75 % av den nya trafikvolymen ska gå genom befintliga gator. Denna nya trafik volymen blir alldeles för stor och man måste på något sätt få till en bättre fördelning så att fler måste välja tunnel alternativet. Kanske bättre att ändå gå på ett riktigt broalternativ trots att kostnaden blir högre för att säkerställa en säker trafikmiljö för alla.

Hur kommer det bli med betande djur i Ljungarps naturreservat?

I det vackra naturområdet öster om marken som ska bebyggas finns det gamla ekar och betad ängsmark. Naturen är varierad med både ängs- och våtmark, vilket bidrar till en stor artrikedom. På området växer det bland annat nattviol, som är en av Sveriges fridlysta orkidéer. "Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd." Vi anser att det är viktigt att bevarande den biologiska mångfalden med ängar, växtlighet och djurliv. För att den biologiska mångfalden ska kunna bevaras krävs det att området i öster betas av kor. Försvinner korna från området kommer växtligheten snabbt att växa igen. Den biologiska mångfalden kommer att utarmas och vissa växter kommer att dö ut. Det räcker inte att röja i området, vilket inte blir samma sak som när kor betar och gödslar marken. I Samrådsredogörelse (Dnr: 2015:302) står det "Målsättningen är att betning fortskrider i Ljungarps naturreservat för att bevara de värden som finns där" (s. 31). I detaljplanen beskrivs konsekvenserna av att jordbruksmarken försvinner. "Möjligheten att fortsätta beta med djur samt bedriva jordbruksverksamhet inom området skulle försvinna om marken exploateras." (Detaljplan för bostadsbebyggelse på del av Tenhult 24:47 m.fl. Herrgårdsgärdet,

Uppgifterna om att områdets skabetas eller inte är motstridiga i Samrådsredogörelsen och Detaljplanen.

Hur är det egentligen tänkt med betning av marken?

Vi anser att

1. Detaljplanen går emot Jönköpings kommuns beslut att bygga på jordbruksmark.
2. Trafiklösningen måste lösas, trafikvolymen genom befintligt område måste bli mindre än förslaget i detaljplanen.
3. För att bevara den biologiska mångfalden måste betning ske i det östra området.

Ovanstående måste åtgärdas i detaljplanen innan beslut kan fattas.

Kommentar

Läs gemensamt svar "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "Bygg en bro över järnvägen som huvudsaklig infartsgatan till området" samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Naturmarken öster om planområdet är tänkt att fortsatt betas av djur. Jordbruksmarken/betesmarken innanför plankartans gränser kommer inte att kunna betas då den istället exploateras.

18. [REDACTED]

Tenhult har på senare år blivit ett än mer attraktivt samhälle att bosätta sig i.

Vi flyttade hit från Jönköping för sex år sedan till ett tryggt och lugnt område att låta våra barn växa upp i.

Förslaget att leda huvuddelen av trafiken genom befintligt villaområde, är för oss helt orimligt och vi är mycket oroliga för våra barns säkerhet, inte minst då de ska ta sig till och från förskola och skola. Vi anser att boendemiljön även för oss som redan bor i Tenhult ska vara fortsatt bra, att våra villakvarter ska få förbli en trygg plats att vistas i.

För oss blir det mycket trafik omkring vårt hus. Det blir tung trafik till och från äldreboende och förskola. Under många års tid blir det även tung byggtrafik. Eftersom ni lägger flerbostadshus, förskola och äldreboende längst in i området

så tror vi inte på att busstrafik inte kommer att ledas in på våra befintliga villagator (vilket ni skriver att det inte kommer att vara). Detta kommer i så fall leda till ytterligare trafik och buller på våra villagator.

Barnkonventionen är numera svensk lag. Där är det tydligt hur viktigt det är med en trygg och säker väg till och från skolan. Den nya lösningen med Östra vägen som huvudled till det nya området kommer att innebära att trafiken på Östra vägen, Södra vägen och Ljungarpsvägen kommer att öka kraftigt. Barnens skolväg idag: Idag finns det en gångtunnel under Nässjövägen, därefter passeras Ljungarpsvägen, barnen går på villagatorna och passerar en lugn Södra vägen ner till gång och cykelbron över järnvägen och Centrumvägen innan de kommer till skolan alternativt ner till stationen för de barn som åker tåg till skolan. I dagsläget är Ljungarpsvägen den väg som är störst risk för barnen i nordöstra delen av Tenhult för att ta sig till skola/station. Om förslaget går igenom så kommer dessa barn att få passera Ljungarpsvägen (som blir än mer trafikerad), södra vägen eller Östra vägen som kommer att ha över 1000 bilpassager per dygn och de flesta av dessa samtidigt som barnen tar sig till och från skolan. Även om en gång/cykelväg byggs på södra delen av östra vägen så kommer barnen ändå att behöva passera denna någonstans. Lösningar som beskrivs i planen för det nya området där barnen kan passera via Tomtavägen hjälper inte alla de barn som redan bor i de befintliga bostäderna. Barnen som kommer att tvingas korsa dessa vägar är de som bor på nordöstra delen av södra vägen och östra vägen, Villavägen, Egnahemsvägen, Backens väg, Trädgårdsgatan, Spindelörtsvägen, Vallavägen, Ljungvägen, Parkvägen, Ekevägen, Alvägen, Vattenledningsvägen, Skogsvägen och Norra vägen. Det är alltså många barn från en stor del av det befintliga Tenhult som kommer att få en otryggare och osäkrare väg till och från sin skola. Vad gäller skolan så håller vi inte med om det som skrivs i samrådsredogörelsen att den ökade andelen elever kan hanteras inom befintliga lokaler och skolgård. Barnen går redan idag i baracker och har för lite plats per barn både i skolsalarna och på skolgården. Matsalen är för liten och vår sons klass får gå och äta lunch 10:15 (!!) för att alla barnen ska hinna få mat. Det krävs tydligare planer på hur skollokaler och trafik kring skolan ska lösas innan man kan gå vidare med denna detaljplan.

Detta val av trafiklösning kommer med största sannolikhet att gälla i många decennier framöver. Det kommer att påverka både de befintliga boende och även nybyggarna varje dag. Vi tror inte att de som flyttar in i det nybyggda området (framförallt inte de som bor längre in på området) kommer att tycka att det är en bra lösning att kränga sig igenom villakvarteren varje gång de ska till eller ifrån huset.

Vi tror att förslaget på en vägport är ett sätt att få oss att tro att denna kommer att lösa hela trafikproblemet. Förslaget är inte godkänt, så vitt vi kunnat läsa. Har Trafikverket godkänt en vägport? I förslaget vill man bygga en vägport som redan då förslaget var en gång- och cykeltunnel spåddes bli problematisk med översvämningar osv. vad är det som säger att man inte får samma problem med en vägport?

Det optimala förslaget, tycker vi, är att bygga en bro över järnvägen. Både ur ett säkerhetsperspektiv och ett tillgänglighetsperspektiv för nybyggarna. Detta förslag har avfärdats med de kortfattade argumenten, "tekniskt och ekonomiskt svåra att genomföra". De krav som Trafikverket ställer på broar över den här typen av järnväg gäller ju överallt och bör därmed vara standard på hur det byggs och

borde därmed inte vara "tekniskt svårt". Ett argument i förslaget är att en bro skulle påverka stadsbilden negativt, vilket vi inte ser då detta är i utkanten av orten och påverkar inte "stadsbilden" mer negativt än vad ett helt nytt modernt bostadsområde gör på de vackra åkermarkerna! När blev det viktigare att prioritera "stadsbilden" framför människors säkerhet? En annan anledning till att inte bygga bron har varit att den kräver markyta för att bygga upp vägen upp till bron, markyta som skulle kunna användas till bostäder istället. Vi anser att även detta faller under motivet ekonomiskt svårt vilket borde lösas genom att ta mer betalt för tomterna.

Det har tidigare framkommit att man vill bebygga gårdet även åt öster, ner mot sjön. Finns detta fortfarande med i planen? Eller kan detta komma som en egen plan längre fram? Hur skulle en trafiklösning kunna se ut då. Skulle det ytterligare utöka trafiken på villagatorna. I samrådsredogörelsen så skriver ni att trafiken på Villavägen och Egnahemsvägen skulle bli likt tre vägar i Ölmstad, Lekeryd och Bankeryd och framställde det som om det skulle vara lågtrafikerade vägar. I Ölmstad så är det huvudvägen in till bygdens skola, i Lekeryd så är det vägen in till Ica i Lekeryd (även kallad genvägen) och i Bankeryd så är det huvudvägen fram till Nyarpsskolan. Det är alltså inte lugna villagator utan relativt trafikerade gator. Ni skriver att ett argument för att bebygga åkermarken är att "landsbygdsorterna bör ha möjlighet att växa". Betänk då att även detaljplanen måste anpassas till en landsbygdsort och inte med samma tänk som i exempelvis Jönköping. Man kan inte skapa högtrafikerade leder i villaområden i en landsbygdsort.

Vi anser att det är värt att satsa på ett brobygge för att hela Tenhult ska fortsätta vara en trevlig och trygg plats att bo på.

Bygg en bro och minimera trafiken som passerar de små villagatorna eller bygg någon annanstans.

Kommentar

Det finns inga planer på att låta busstrafik trafikera området.

Se gemensamt svar för "Byggrelaterade olägenheter och utryckningsfordon", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse", "Bygga en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området" samt "Ökad trafik leder till ökat buller".

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Anledning till att vägporten är möjlig är för att den har liknande dimensioner som en vanlig gång- och cykeltunnel höjdmässigt. Det blir dock problem med ständig översvämning om vägportens frihöjd ska ökas så att den kan anses som den enda vägen in i området. Vägporten är beskriven som en sekundär infart till området som kommer att avlasta befintliga gator från norrgående trafik.

Södra vägen och Östra vägen kommer mycket riktigt att få funktionen som en gata

som används av hämta- och lämna trafik till förskolan likt de gator som nämns i samrådsredogörelsen.

Det sydöstliga området har utgått från detaljplanearbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anslutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

19. Lantmäterimyndigheten

Det ser ut att vara samma egenskapsbestämmelser (samma byggnadshöjd och bestämmelse p5) på var sida om egenskapsgräsen nedan. Om det är samma bestämmelser ska områdena inte vara åtskilda.

Den i samrådet av lantmäterimyndigheten omnämna problematiken kring att det är olika huvudmän för bl.a. Södra vägen och i denna detaljplan utlagda allmänna platser för gata kvarstår fortfarande. De norra villagatorna ligger som allmän plats i redan gällande detaljplaner, men där de redan gällande detaljplanerna i grunden är byggnadsplaner, är det enskilt huvudmannaskap som gäller för dessa allmänna platser. Det innebär att det är de enskilda fastighetsägarna som gemensamt är ansvariga för den allmänna platsen där det är enskilt huvudmannaskap. Södra vägen (t.ex.) kommer nu att omfattas av både enskilt och kommunalt huvudmannaskap på olika sträckor. Det vore lämpligt med samma huvudmannaskap så att det inte finns gatudelar som de enskilda fastighetsägarna är ansvariga för mellan de gator som kommunen är ansvarig att iordningställa och förvalta.

Bestämmelse p1 om att huvudbyggnad ska placeras minst 3-5 meter från allmän plats kan bli otydlig. Om syftet är att reglera ett minsta och högsta avstånd bör bestämmelsen formuleras om.

Användningsbestämmelse T1 behöver förtydligas och synliggöras bättre i plankartan.

Den infogade plankartdelen som visar korsningen Ljungarpsvägen-Södra vägen visar inte grundkartdata under användningen GATA. En skala bör även redovisas.

Planbestämmelse CYKEL GÅNG finns omnämnd dubbla gånger, men med olika formuleringar. Om det ska vara samma bör bestämmelsen anges en gång.

Kommentar

Överflödigt egenskapsområde är nu borttaget. Tidigare hade det andra egenskapsområdet något justerad byggnadshöjd.

Problematiken kring gatornas huvudmannaskap är känd, men dessa norra gatorna har inte kommit med i plankartan. I praktiken är det dock kommunen som förvaltar samtliga gator i Tenhult oavsett huvudmannaskap.

Placeringsbestämmelsen avser att skapa förutsättningar för att nya hus ska ligga med liknande avstånd från gatan, men samtidigt möjliggöra för viss flexibilitet. Bestämmelsen är avstämd med bygglovavdelningen.

Den visuella hanteringen av T1 och (GATA1) har förbättrats.

Grundkartan ligger nu över korsningen Ljungarpsvägen-Södra vägen.

CYKEL GÅNG har nu enbart blivit en bestämmelse enligt förslag från Lantmäterimyndigheten.

20. [REDACTED]

Vi har nu ett o halvt år senare inte ändrat åsikt. Efter att ha jobbat med entreprenad över 45år, Känner vi inte till ett enda område av denna dignitet i kommunen som inte har fått en egen regäl tillfart. Då avståndet från äldreboende o förskola blir relativt långt från nuv bussförbindelse Med en bro blir allt mycket enklare,vi slipper sila trafiken o eliminera trafikolyckor o personskador. En tunnel får ju för dålig kapacitet, då den ej klarar tung trafik. Eftersom området kommer vara en byggarbetsplats i flera år behövs bron för alla transporter av grus o byggmaterial, Våra befintliga gator är inte byggda för trailers med grävmaskiner o lastbilar, betänk vilken olycksrisk det blir med alla korsningar. TÄNK OM TÄNK RÄTT BYGG EN BRO FÖR FRAMTIDEN.

Kommentar

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

21. [REDACTED]

Vill inleda detta yttrande med att återigen säga att det är väldigt roligt att man vill att Tenhult skall växa och att man är beredd att satsa i Tenhult! Det kommer bli ett stort lyft för samhället som sådant då det borgar för bättre service av olika slag för Tenhults borna, med allt från kollektivtrafik, handel, sjukvård, skolor till bibliotek mm.

En så stor tillväxt av Tenhult som nu planeras innebär också utmaningar inom många olika delar. En utmaning är så klart var någonstans Tenhult skall växa. Efter att ha tagit del av detaljplanehandlingarna framstår det återigen uppenbart att Herrgårdsgärdet, med sin komplexitet, inte är det bästa stället att låta Tenhult växa på.

Jag vill i inledningen av mitt yttrande ge ett antal generella kommentarer kring handlingarna och trafiklösningen:

- Det finns brister, i vissa fall väsentliga brister i de utredningar som gjorts. Den allvarligaste bristen är att man har baserat bullerutredningen på att godstågen inte stannar i Tenhult vilket är direkt felaktigt. Se mer kring detta i mina yttranden/ kommentarer i detta dokument.

- Anders Samuelsson valde att avsluta samrådsmötet 2018 med att säga att man får titta på broalternativet en gång till. Detta togs emot väldigt positivt av mötet, då det ju ligger helt i linje med Tyréns slutrekommendation från tidigare trafikutredning, input från namninsamlingar, uttalande från tidigare kommunalrådet etc. Det är därför med stor besvikelsen som jag nu inser att man inte gjort någon

kompletterande utredning kring en bro. Istället väljer man att avfärdat det med samma kommentar som tidigare, dvs "tekniskt och ekonomiskt svåra att genomföra". Detta är en verklig besvikelse.

- Jag anser att trafiklösningen fortfarande är mycket bristfällig. Visst, vägporten i planområdets västra del är ett mycket välkommet tillskott men samtidigt en väldigt stor besvikelse att den inte dimensioneras för tung trafik. Det är ju en självklarhet att denna måste dimensioneras för all trafik som skall till Herrgårdsgärdet så man inte alls öppnar villagatorna i norr för genomfartstrafik. Jag anser också att man inte kan gå vidare med planen förrän man har fått ok på vägporten från Trafikverket, och då en vägport som är dimensionerad för all trafik.

Som jag ovan nämnde är det väldigt uppenbart att det finns mindre "komplexa" platser för Tenhult att växa på än Herrgårdsgärdet. Detta baserar jag tex på följande fakta kring detaljplanen:

A. Komplexiteten med Herrgårdsgärdets natur (biotop).

B. I samband med nybyggnation, vem kommer attraheras av att bo granne med en järnväg? Den barriären som järnvägen innebär, buller och vibrationer från järnvägen (som dessutom väntas öka när man bygger godsjärnvägen mellan Tenhult och Torsvik), farligt gods som transporteras på järnvägen. Sannolik dubbelspårutbyggnad av järnvägen.

C. Bristfällig trafiklösning. Tunneln måste dimensioneras för tung trafik så man får en komplett trafiklösning. Varför "spärra" av mot nordost när man kommer till Herrgårdsgärdet via tunneln, dvs man måste köra omvägar för att komma till torget.

D. Stor negativ påverkan på befintligt villaområde i norr vad gäller trafik (buller etc).

E. I anspråktagande av värdefull åkermark (Sverige's självförsörjande grad har sjunkit drastiskt de senaste åren). Detta går stick i stäv med sjösänkingsföretaget av Tenhultasjön.

F. Östra Vätterbranternas avslutning, eventuellt naturreservat

G. Idyllen vid Tenhults Herrgård, kulturmiljön.

H. Begränsningar för vissa bostäder på Herrgårds gårdet där planlösningen invändigt måste regleras pga buller från järnvägen. Vissa bostäder kan inte ha uteplats i anslutning till bostaden pga för höga bullervärden.

I. Möjligheterna till rekreation för befintliga invånare i planområdet kommer kraftigt att reduceras. Tex skidspår.

J. Exploateringen strider mot Ålborgåtagandet.

2.1 Sidan 11, "Förslag på hustyper" Jag tror att det är många som är intresserad av

att bygga hus på Herrgårdsgärdet. Hur kommer det då att man endast har 19 villor inritade? Kanske blir några av "Grupphus eller friliggande tomer" även föremål för villabebyggelse. Jag förstår att kommunen vill klämma in så många invånare som det går på Herrgårdsgärdet, men det måste finnas gränser. Hur har ni kommit fram till att endast ha 19 villor med tanke på ovanstående?

2.2 Sidan 13, "Kommersiell service" Det omnämns att det finns möjlighet att öppna en närbutik eller liknande om behovet framkommer. Detta kan man då göra i byggnaderna utmed torget i planområdets nordöstra del. Hur tänker ni här? Skall dessa lokaler stå tomma för att om det senare kan vara så att man skall ha "kommersiell service" här? Jag antar det finns ett intresse av att inte "hålla" på dessa lokaler om det eventuellt kan uppstå behov framöver. Hur resonerar ni kring detta?

2.3 Sidan 13, "Offentlig service"

Jag anser inte att äldreboendet skall flyttas till Herrgårdsgärdet. Detta baserar jag på: - Det blir väldigt långt för äldre att gå till Tenhults centrum. Höjdskillnaderna gör det också komplicerande. Tänker på tåg och bussresor, besök i kyrkorna, tandläkare, vårdcentralen etc. Istället kommer detta ge mer bilresor vilket går emot ett miljötankande. - Det blir väldigt långt för besökare att gå till äldreboendet på Herrgårdsgärdet om man kommer med tåg eller buss. Särskilt besvärligt kan det vara för äldre besökare som har svårt att gå långt och dessutom då det är höjdskillnader. - Platsen där Västerhäll ligger idag ligger väldigt centralt och bra. Närhet till kommunikationer. - PRO har också uttalat sig positivt om Västerhälls centrala läge. Visst är det fint men omkringliggande natur, men eftersom det kommer bli väldigt tätbebyggt på Herrgårdsgärdet kommer belastningen på naturen bli stor. Dessutom är frågan om man som boende på äldreboende ändå inte värderar närheten till kommunikationer och centrum högre än närheten till naturen. Hur ser ni på detta?

2.4 Sidan 15, "Gator" Det nämns ingenting om de mindre gatorna i befintligt villaområde norr om planområdet. Jag tänker på Villa vägen och Egnahemsvägen. I tidigare utredningar har det föreslagits åtgärder även här men dessa lyser nu med sin frånvaro. Trafiken på dessa gator kommer öka väldigt kraftigt procentuellt sätt och dessa gator är dessutom smalare än Södra vägen och Östra vägen. Hur resonerar ni här? Vad kommer göras för dessa gator? Jag antar att man inte kommer inskränka på friheten att parkera utmed sina respektive fastigheter på villagatorna norr om planområdet? Ber er kommentera detta.

2.5 Sidan 18, "Framtida dubbelspår på Jönköpingsbanan samt riskanalys" Det finns brister i tex vibrationsutredningen och bullerutredningen kring detta faktum med utbyggnad till dubbelspår. Se vidare kring detta längre ner i detta dokument.

2.6 Sidan 18, "Biltrafik" I detta avsnitt nämns inte ens påverkan på Villa vägen och Egnahemsvägen. Stor del av den trafik som kommer ut från planområdet i den nordöstra delen och som skall till Jönköping eller Nässjö kommer köra på Egnahemsvägen (särskilt i det scenario då Villa vägen och Södra vägen inte öppnas för trafik till Herrgårdsgärdet. Hur ser ni på detta? Varför förslås inga åtgärder? Jag anser att trafiklösningen är ohållbar och de enda acceptabla alternativen är en bro över järnvägen eller en tunnel under järnvägen som är dimensionerad för all typ av trafik. Detta av respekt för både kommande invånare på Herrgårdsgärdet

som befintliga invånare norr om Herrgårdsgärdet. Då detta med trafiklösningen är huvudfrågan så är det för mig obegripligt att man inte kan reglera ett val mellan de två scenarier som diskuteras i detaljplanen. Nu kräver vi en bro eller tunnel (för all trafik), men jag finner det ändå väldigt märkligt att man inte tar ställning till scenarierna i detaljplanen. Hur kommer detta sig? Ni är mycket väl medvetna om "känsligheten" i trafikfrågan. Enligt detaljplanen omnämns att framtida busstrafik är möjlig till Herrgårdsgärdet. Detta är direkt olämpligt men hänvisning till föreslagen trafiklösning. Det enda sättet att lösa detta på är att dimensionera vägporten för tung trafik så att buss 130 kan angöra Herrgårdsgärdet eftersom denna linje går till Jönköping och har mest resenärer. Hur ser ni på detta? Hur tänker ni kring busstrafiken? Ber er utveckla.

2.7 Sidan 20, "Vägport"

Som sagt är det väldigt positivt att man har tittat på möjligheterna för en vägport (även kallad tunnel). Dock måste denna dimensioneras så att det även kan betjäna tung trafik. Detta är en riktigt stor brist. Dagvattenutredningen anger att redan denna "lilla tunnel" (dvs den som är dimensionerad för bilar) sannolikt hamnar under grundvattenytan varför vattnet behöver pumpas från tunneln. Det är därmed redan ett faktum att pumpning måste göras. Då kan man likaväl sänka den ytterligare. Varför inte dimensionera för tungtrafik i tunneln med? Hur resonerar ni här? Jag anser att man inte kan gå vidare med planen förrän man har fått ok från Trafikverket. Ber er kommentera.

2.8 Sidan 23, "Uppvärmning"

När Tenhult skall växa så mycket, varför inte investera i fjärrvärme till Tenhult? Varför är det inte aktuellt?

2.9 Sidan 24, "Brandskydd – Tillgänglighet"

Eftersom den föreslagna vägporten inte är dimensionerad för tung trafik antar jag att räddningstjänsten måste angöra Herrgårdsgärdet från befintligt område i norr. Eftersom det är skall göras ett antal åtgärder på vissa vägar för att hålla nere farten, hur påverkar detta inställetiden? Det kan tom vara så att räddningstjänsten har svårt att komma fram i tex vintertid när det ligger snövallar och bilar parkerar utlängs med gatorna i befintligt villaområde. Har man beaktat detta?

2.11 Sidan 30, "Behovsbedömning"

Här skriver man att ambitionen är att minimera projektets negativa påverkan på miljön och behov av skyddsåtgärder föreskrivs som planbestämmelser så att betydande miljöpåverkan ej uppkommer. Det går inte att undvika att betydande miljöpåverkan uppkommer till följd av denna detaljplan. Detta gäller tex: - Till följd av det stora planerade invånarantalet på Herrgårdsgärdet kommer naturområdet mot öster (ev kommande naturreservat) få en stor belastning. - Oersättliga skador/ingrepp i biotopen. Ett antal av de fina anrika träden kommer sågas ner. Hur kommer det bli med det unika källkärret. - Boende på Herrgårdsgärdet kommer uppleva bullret från järnvägen som besvärande - Negativ miljöpåverkan på boende i befintlig bebyggelse norr om planområdet, där trafiken kommer öka väldigt

mycket. - Försämrade möjligheter till rekreation, tex skidspår etc. Jag anser därför att det är uppenbart att planen kommer medföra en betydande miljöpåverkan, på det sätt som regleras enligt miljöbalken.

2.12 Sidan 30, "Alternativ och andra ställningstaganden"

Enligt plan och bygglagen ska olika samhällsintressen vägas mot varandra, men avsikten att mark och vattenområde skall användas för det som är mest lämpligt. Herrgårdsgärdet med all sidan komplexitet är inte en sådan mark. I sista stycket på sidan 30 beskrivs alternativ 2 och 3. Det är en besvikelse att kommunen inte gjorde något ordentlig utredning kring en bro, särskilt med tongångarna från samrådsmötet i minnet. Tekniskt och ekonomiskt svårt är inte hållbara skäl. Att en bro får stora konsekvenser för Tenhults ortsbild på grund av höga fria höjder, ter sig ganska irrelevant om man istället relaterar till de stora

konsekvenser som hela exploateringen kommer ge. Varför har man inte gjort en utredning om broalternativet? Det fanns ju en bro redan förr i tiden. Om man lägger den så långt söder ut som möjligt så smälter den in mycket bättre och ansluter då till den planerade huvudgatan. Dessutom är höjderna här väldigt gynnsamma. Ber er kommentera detta.

2.13 Sidan 33, "Buller- väg och järnväg"

I tredje stycket på sidan 33 står följande att läsa: " Befintliga bostäder påverkas något av planen då trafiken på Södra och Östra vägen förväntas öka, men endast ett fåtal av husen får högre värden än riktvärdet 55 dBA utomhus vid fasad.". Jag anser att befintliga bostäder påverkas mycket mer än "något". Jag tycker det är helt missvisande att skriva så när bullerutredningen uttrycker det på ett annat sätt. Ber er kommentera detta.

2.14 Sidan 41, "Omgivningspåverkan"

Special hänsyn bör även tas till Villa vägen och Egnahemsvägen. Varför omnämns inte dessa vägar här?

2.15 Sidan 41, "Sjösänkingsföretag"

Syftet med att inrätta ett sjösänkingsföretag 1942 var att frigöra en större yta potentiell jordbruksmark. Ni skriver att det är viktigt att ta hänsyn till detta och inte påverka syftet med sjösänkingsföretaget negativt. Hur ser ni på detta om man betänker att planförslaget gör i helt motsatt riktning, dvs exploaterar marken istället? Jag anser att ni genom denna plan påverkar syftet med sjösänkingsföretaget ganska kraftigt. Ber er kommentera detta.

2.16 Sida 41, "FN:s Barnkonvention" & sida 51 "Barnkonventionen"

Enligt FN's barnkonvention är det reglerat att man måste göra en barnkonsekvensanalys för att utreda påverkan på barnen. Jag finner inte att någon sådan är gjord. Ber er kommentera denna brist. Varför har inte detta gjorts när ni själva skriver att planen kommer att beröra barn till mycket hög grad? Och det

gäller inte bara barn i planområdet utan även barn i det befintliga bostadsområdet i norr. Jag anser att denna brist måste åtgärdas och att en barnkonsekvensanalys skall göras enligt lag.

2.17 Sida 42 till 44, avseende biotopskydd och biologiskt värdefulla träd

Det är med sorg i hjärtat som man läser om all påverkan som kommer ske på naturen. Saker som inte går att ersätta enligt naturvärdesinventeringen kommer försvinna för gott. Vill ni ta med er detta i er beaktan.

2.18 Sida 51, "Ålborgåtaganden"

Det är beklagligt att kommunen kommer bryta mot Ålborgåtagandet.

2.19 Sida 54-57, "Prövning av ianspråktagande av jordbruksmark"

Jag anser att kommunen gör en felbedömning här. Det föreligger inte ett så stort och omfattande samhällsintresse som motiverar att man exploaterar den tänka jordbruksmarken. Behovet av äldreboende i Tenhult kan inte anses vara ett så väsentligt skäl, eftersom vi redan har marken vid Västerhäll. Västerhälls bedöms av många (även PRO) har ett väldigt attraktivt läge. Det är därför ett konstruerat "väsentligt samhällsintresse" som åberopas. Inte nog med att jordbruksmark föreslås tas i besittning, så finns det en risk att närliggande jordbruksverksamhet kan komma att få restriktioner på grund av det nära avståndet till bebyggelse på Herrgårdsgärdet. Detta gör att man "indirekt" tar ett ännu större markområde i anspråk som gör att man inte längre där kan använda jordbruksmarken. Detta är några av de skäl jag vill framföra till er kring frågeställningen "väsentligt samhällsintresse". Ber er kommentera.

2.20 Sida 58, "Kollektivtrafik"

Här anges att det är ca 370 meter till busshållplatsen vid Parkvägen. Hur är detta uppmätt? Från Herrgårdsgärdets mitt? Ber er kommentera.

2.21 Sida 59, "Bil"

Håller inte med om att det till största del endast kommer gå via Södra vägen. Vilket scenario har ni i tanke här? 1 eller 2?

2.22 Sida 59, "Offentlig service"

Det kommenteras inte något här om att det blir en högre belastning på Tenhultsskolan (F-6). Varför kommenterar ni inte detta? Det saknades även på samrådsmötet. Detta är en stor brist. Tenhultsskolan går redan idag på "knäna" och de baracker som har satts upp används redan. Hur ser nu på detta? Barackerna har även gjort att elever i mellanstadiet har fått inskränkningar i sin skolgård. Hur tänker ni kring trafiklösningen kring Tenhultsskolan när så många fler barn kommer att gå i skolan. Detta är kända frågeställningar sedan tidigare, men jag kan inte finna några kommentarer alls om dessa ämnen i detaljplanen. Visst, det berör inte

planområdet i sig, men innebär ändå ett väldigt stort beroende.

3.1 Eventuell framtida kompletterande exploatering mot öster vidare utlängs med järnvägen Jag tolkar förslaget till utformningen av gatorna på det nya området, på ett sätt att det finns en avsikt för vidare exploatering och utbyggnad mot öster utlängs med järnvägen. Har ni tagit detta i beaktan när det gäller dimensioneringen av trafiklösningen? De lite "avhuggna" gatorna i skärmdumpen nedan indikerar detta, men det finns inga kommentarer om detta. Detta nämns inte i PM trafikanalysen ej heller i trafikutredningen gjord 2018. Jag finner detta ytterst anmärkningsvärt. Man kan inte låsa in sig i ett hörn utan man måste tänka, vad händer sedan.

De två pilarna i bildens högre nedre hörn pekar på väggar som man kan tolkas ha ett syfte i vidare exploatering. Återigen, vill jag understryka om vikten av en acceptabel och väl dimensionerad trafiklösning som även tar framtida scenarios i beaktan. Styra trafiken på villagatorna i norr motsätter jag mig helt. Bygg en bro från Centrumvägen till Herrgårdsgärdet eller dimensionera vägporten även för tungtrafik.

3.2 Yttrande avseende PM Trafikanalys avsnitt 2 "Trafikalstring" Det totala antalet fordon per dygn uppskattas till 2280. Hur många av dessa fordon avser tung trafik?

3.3 Yttrande avseende PM Trafikanalys avsnitt 4 "Flöden på närliggande gator" Här har jag några kommentarer/frågor: - Vad gäller Ljungarpsvägen så finns två punkter omskrivna i tabellen på sidan 7. Det gäller punkterna 3 och 5. Angivelserna för punkten 5 måste vara felaktiga då man inte förväntar sig någon ökning alls här. Eftersom man uppskattar att en ökning av fordon (även tung trafik) kommer att ske på Södra vägen (punkt 6) så finner jag det orimligt att inte trafiken ökar på Ljungarpsvägen ner mot Tenhults samhälle. Hur har man kommit fram till detta? Måste vara direkt felaktigt?

- När det gäller Centrumvägen så finns två punkter omskrivna i tabellen på sidan 7. Det gäller punkterna 1 och 2. På det sätt som dessa punkter är inritade i PM'et (se sidan 8) förstår jag inte hur det kan vara någon skillnad överhuvudtaget. Visst vissa personbilar kör bara till parkeringen vid stationen men hur kan det komma sig att man uppskattar att det blir mer tung trafik vid nummer 1 än vid nummer 2. Detta känns helt orimligt och måste vara felaktigt. - När det gäller trafik till Nässjö och Jönköping från Herrgårdsgärdet, dvs de som väljer att köra ut mott norr i befintligt villaområde, vad gör man för att styra denna trafik så de väljer Södra vägen och Östra vägen och inte istället väljer Villa vägen och Egnahemsvägen (då dessa är smalare gator)? Kommentarer kring detta saknas helt i PM'et. Ber er kommentarer och svara på denna frågeställning. I tidigare förslag har man föreslagit att enkelrikta Villa vägen och Egnahemsvägen. Finns dessa planer kvar? Ber er svara på detta.

3.4 Yttrande avseende PM Trafikanalys avsnitt 5 "Flöden i det nya området"

Tabellen i detta avsnitt avspeglar förväntade flöden i det nya området och här har jag några kommentarer/frågor: - När det gäller punkten 16 på kartan så känns det som ett tryckfel. Skall det verkligen endast vara GC där? Dvs ingen bil/tung trafik? Detta är ju själva huvudgatan upp till Herrgårdsgärdet från tunneln. Jag hoppas detta är ett tryckfel, för denna gata anser jag skall vara öppen för att få flyt i trafiken

från tunneln ändå upp till övre delen av gärdet. Jag finner det väldigt märkligt att inte WSP har kommenterat detta alls. Så, jag hoppas det är ett tryckfel för det är en helt orimlig lösning. Många som bosätter sig på Herrgårdsgärdet kommer garanterat bli frustrerade över detta då tanken är att man skall använda tunneln så mycket som möjligt.

3.5 Yttrande avseende PM Trafikanalys avsnitt 6 "Slutsats och diskussion"

Har följande kommentarer/frågor: - WSP uppmuntrar till att man skall använda tunneln så mycket som möjligt vilket är en mycket relevant kommentar. Detta gör ju att trycket på befintliga villagator i norr minskar. Det som dock är väldigt motsägelsefullt i WSP slutsats är att man inte ens kommenterar punkten 16 på kartan på sidan 4, dvs det som indikeras som GC. Eftersom WSP vill utnyttja tunneln så mycket som möjligt är det därför väldigt inkonsekvent att de inte ens kommenterar punkten 16. Detta hoppas jag tyder på att punkten 16 är ett tryckfel och att man skall kunna trafikera där som på en vanlig gata. Ber er kommentera detta. - Det är positivt att WSP anser att man skall styra så mycket trafik som möjligt ut till tunneln. Detta tyder på att man förstår den stora påverkan & belastning det hade blivit utan tunneln på det angränsade bostadsområdet i norr. - Vilken metod har man använt när man gjort beräkningarna av trafikstring etc? Det står ingenstans i PM'et vilken metod som har använts. I andra bilagor beskrivs metoden noga. Ber er kommentera detta? Hur vet man att beräkningarna gjorts på rätt sätt när hänvisning till metod saknas helt? - Redan idag så försöker man hålla den tung genomfartstrafik på Ljungarpsvägen borta. Det finns ett genomfartsförbud för tungtrafik. Hur ser man på detta genomfartsförbud i samband med detaljplanen nu när alla tung trafik till och från Herrgårdsgärdet kommer gå via just, Ljungarpsvägen. Ber er kommentera detta?

4.1 Yttrande avseende Trafikbullerutredning avsnitt 4 "Underlag"

Ett av underlagen som använts till trafikbullerutredningen är WSP's PM avseende trafikanalys. Eftersom denna trafikanalys innehåller felaktigheter (tidigare kommenterat) så har därmed bullerutredningen gjorts på felaktiga grunder och behöver därför korrigeras så att rätt förutsättningar används. Ber er kommentera detta? Känns som en allvarlig brist.

4.2 Yttrande avseende Trafikbullerutredningen avsnitt 4.1 "Järnvägstrafik".

Har två kommentarer/frågor avseende detta:

- Den största och allvarligaste bristen i trafikbullerutredningen är att den har baserats på helt felaktiga fakta kring godståg. Man har grundat utredningen på att godstågen inte stannar i Tenhult. Detta är direkt felaktigt då flera godståg stannar i Tenhult för att möta persontåg eller annat godståg. Det buller som godstågen genererar vid inbromsning är kraftigt. Bromsar på godsvagnar är inte i samma standard som bromsar på persontåg, varför de avger kraftigt buller. Eftersom man även planerar för en ny godsjärnväg från Tenhult till Torsvik kommer i framtiden ännu fler godståg från Nässjö hållet behöva bromsa in för att klara växeln in till Torsvik banan. Jag ser detta som en väldigt allvarlig brist i bullerutredning vilket gör att slutsatserna kring järnvägsbuller är direkt felaktiga. Ber er kommentera

detta allvarliga misstag. Inbromsande godståg kommer med stor sannolikhet att bli ett mycket störande inslag för hela Herrgårdsgärdet, då inbromsning sker utmed planområdet. Vidare blir det extra mycket buller när godstågen går in i växeln till spår 2 för tågmöte. Bullret från "växelgången" är också något som missats helt i bullerutredningen.

4.3 Yttrande avseende Trafikbullerutredningen avsnitt 6.1 "Planerad bebyggelse". Har följande kommentarer/frågor. - Det känns väldigt begränsande att vissa bostäder inte kommer kunna ha en uteplats som klarar riktvärdena för buller.

- Det står att det är tågtypen X50-54 som ger högst ljudnivå efter godstågen. Det är uppenbart att man inte beaktat alla godstågsinbromsningar utlängs med planområdet. Se tidigare kommentar om detta. - Det omnämns även att beställaren eventuellt vill flytta vissa bostäder 15 meter närmare järnvägen för att öka tomtstorleken. Detta känns uteslutet baserat på misstaget i bullerutredningen avseende inbromsande godståg och inte minst växelbuller när tågen går in till spår 2. De tomter som avses här är de som ligger närmast växeln dessutom.

4.4 Yttrande avseende Trafikbullerutredningen avsnitt 6.2 "Befintliga bostäder"

Har följande kommentarer/frågor: - Bullerutredningen bortser helt från det ökade bullret på Villa vägen och Egnahemsvägen. PM Trafikanalys visar på procentuellt stora trafikökningar på dessa två villagator varför det är direkt felaktigt att bostäder utmed dessa två gator inte påverkas. Detta är det andra allvarliga felet i bullerutredningen. - Vad gäller bullret från all byggtrafik som kommer drabba villagatorna i norr, vad innebär detta för bullret? Jag antar att detta inte ligger inom gränsvärdena. Varför har man i bullerutredningen inte kommenterat buller från byggtrafiken och dess omfattning/påverkan.

4.5 Yttrande avseende Trafikbullerutredningen avsnitt 7 "Bullerskyddsåtgärder"

Har följande kommentar/fråga: - Det är väldigt missvisande att gå in med antagandet att det endast är 2 godståg som passerar nattetid (dvs mellan kl 22-06). Med tanke på utvecklingen av Jönköpingsbanan samt eventuellt järnvägsanslutning till Torsvik så känns 2 godståg nattetid helt orimligt. Vad gäller buller utlängs med lokalgatorna norr om planområdet är det helt oacceptabelt att riktvärdena kommer att överskridas. Antagligen gäller detta även Villa vägen och Egnahemsvägen för vilka analys verkar saknas helt i bullerutredningen. Det faktum att det heller inte går att sätta upp bullerskärmar här gör trafiklösningen helt ohållbar. Erbjudande om fönsteråtgärd är troligen inte tillräcklig. Troligen behöver även fasadåtgärder erbjudas.

4.6 Yttrande avseende Trafikbullerutredningen bilaga 11 "Trafikflöden"

Har följande fråga: - Varför har man i trafikbullerutredningen använt andra siffror för trafikflödena än vad man har uppskattat i PM Trafikanalys? Det står ändå i inledningen av bullerutredningen att man använt PM Trafikanalys som underlag?

5. Yttrande till vibrationsanalys:

Efter att ha läst igenom vibrationsutredningen och den kompletterande fördjupade vibrationsutredningen avseende vibrationer från tågtrafik så vill jag ge följande kommentarer:

5.1 Mycket bra och detaljerad beskrivning av metoden för mätning av vibrationerna. Det var dock olyckligt att

5.2 Det saknas tyvärr helt uppskattningar kring konsekvenser av framtida utökningar av Jönköpingsbanan. Tänker dels på planerad dubbelspårsutbyggnad, dels ökade tågtrafik framförallt godsrelaterad trafik. Detta inte minst med tanke på planerna för en ny järnväg Tenhult – Torsvik samt ett större utnyttjande Jönköpingsbanan för godstrafik (som binder ihop Västra och Södra stambanan). När man har byggt dubbelspår kan man förlägga fler godståg på denna bana. Jag ser detta som en stor brist eftersom det är väldigt sannolikt att Jönköpingsbanan kommer att utvecklas både i kapacitet och frekvens. Hur ser ni på detta? Ber er förklara hur ni har resonerat kring detta vad gäller vibrationsutredning. Det känns inte som man kan eller bör bortse från detta faktum. Den bebyggelse som är närmast järnvägsbanken rekommenderas redan baserad på nuvarande situation, att ej bebyggas med veka träbjälklag.

5.3 Vid mätningarna av vibrationerna har man gjort avsteg från mätstandarden pga träbjälklag i byggnad saknas. För att kompensera detta har man infört en korrektionsfaktor vid beräkningarna. Jag finner det märkligt att man inte kan lösa detta genom att göra en tillfällig installation av ett "bjälklag" genom en modul eller liknande. Hur stor är risken för att den korrektion man gjort vid dessa beräkningar senare visare sig vara felaktig? Finns det sannolikhetsbedömningar på detta?

5.4 Även om det finns risk för högre grad av komfortvibrationer inomhus i högre hus, så anser jag att det ändå är att föredra att lägga den "högre" bebyggelsen som också är den mest trafikalkalstrande delen närmast järnvägen, i kombination av att man dimensionerar tunneln för all trafik, även tung trafik.

5.5 Vi är som människor väldigt olika hur vi uppfattar vibrationer och störs av dessa. För att förebygga hälsoproblem och klagomål för personer som bosätter sig på Herrgårdsgärdet (särskild de i nära anslutning till järnvägen) anser jag att vibrationsutredning måste kompletteras med uppskattning av vibrationsnivåer i en framtid där det förväntas byggas dubbelspår och därmed ökad järnvägstrafik. Kanske är det så att man skall flytta bebyggelsen ännu längre från järnvägsbanken. Ber er kommentera.

6. Yttrande till projektering för vägport även kallad "tunnel"

6.1 Det är väldigt positivt att man i planbeskrivningen har lagt in en vägport från Herrgårdsgärdet till Centrumvägen. Detta kommer med största sannolikhet göra att området ökar i attraktivitet då man slipper köra den "kringliga" vägen genom befintliga villagatorna i norr för att ta sig till och från sin bostad på Herrgårdsgärdet. Det är även väldigt positivt för befintliga villagator i norr, som baserat på detta inte får sådana extrema öknings av trafikvolymerna som tidigare angivits. Dock är det väldigt beklagligt att den inte är dimensionerad för tungtrafik och jag anser att man måste hitta en lösning för detta. Jag anser att det måste göras en

konsekvensanalys vad det skulle innebära att dimensionera upp denna vägport så att den även kan betjäna tungtrafik. De nu föreslagna lösningen är att all tungtrafik skall köras via Ljungarpsvägen och befintliga villagator norr om planområdet. Detta är inte en hållbar lösning. Det är redan idag förbjuden genomfart för tungtrafik på Ljungarpsvägen på grund av en anledning så klart. Jag anser att trafiklösningen tyvärr fortfarande inte är duglig. Ber er kommentera detta.

6.2 I förprojekteringen kring vägporten som är utförd av WSP så uttalar man sig om fortsatta arbeten och rekommenderar att man gör en geoteknisk fältundersökning i anslutning till vägporten för att bestämma grundläggningsmetod, grundvattennivåer och ev berg. Jag anser att detta måste göras innan man går vidare med detta projekt. Man skall då undersöka detta med kravet att vägporten även skall kunna betjäna tungtrafik. Varför har inte en sådan kompletterande geoteknisk fältundersökning utförts? BGK har sedan tidigare gjort geotekniska utredningar, men dessa gjordes innan det fanns ett förslag på tunnel. Ber er kommentera denna brist? Vidare så har heller inte dagvattenutredning utrett detta mer än man har kommenterat att tunneln antagligen hamnar under grundvattenytan och därför behöver pumpas. Ber er kommentera detta. Har ni varit i kontakt med Trafikverket för att inhämta deras synpunkter på införandet av en vägport? Om inte så måste detta göras innan man kan gå vidare. Om ni har gjort det, vilken återkoppling har ni fått från Trafikverket?

7. Yttrande till naturvärdesinventering

7.1 På grund av att inventeringen genomfördes under tidig vår har de flesta kärlväxter inte kunnat identifierats. Detta anser jag är en brist i inventeringen. Ber er kommentera detta.

7.2 I naturvärdesinventeringen har man uttalat sig särskilt om källkärret. För att undvika skada på detta så måste man säkra volymen inströmmande vatten till grundvattenförekomsten. Har ni undersökt grundvattenförekomsten här för att bedöma skaderisk och för att säkra påfyllnad vid eventuell exploatering?

8. Yttrande till dagvattenutredning

8.1 År 1942 inrättades ett sjösänkingsföretag för att frigöra en större yta potentiell jordbruksmark samt minska stora fluktuationer i sjöns vattenstånd. Det är viktigt att ta hänsyn till detta och inte påverka syftet med sjösänkingsföretaget negativt. Om sjösänkingsföretaget finner att förändringen inom planområdet riskerar sjösänkingsföretagets syfte har de rätt att kräva vidare utredning. Syftet med sjösänkingsföretaget var att ge mer odlingsmark vilket nu inte är fallet, utan tvärtom detaljförslaget minskar den odlingsbara marken i området.

8.2 Dagvattenutredning pekar redan på att tunnelns grundläggningsnivå sannolikt hamnar under grundvattenytan varför vattnet behöver pumpas upp från tunneln. Baserat på detta konstaterande, varför inte då dimensionera vägporten även för tung trafik? Ni måste ändå pumpa här. Ber er kommentera.

9. Avslutning

Det blev visst återigen ett digert dokument detta, men jag brinner för Tenhult. Min förhoppning är att ni genom mina yttrande reviderar detaljplanen så man antingen hittar en annan mark att bebygga eller att man bygger en bro eller bygger en vägport som är dimensionerad för all trafik.

Kommentar

1. Inledning

A. Angående biotopskyddsdispens hanteras detta enligt annan lagstiftning än Plan- och bygglagen och är en parallellt pågående process tillsammans med planarbetet. Jordbruksmark innehåller i regel alltid någon form av biotopskydd, då biotopskydd ofta är sådana miljöer som uppstått som resultat av att marken brukats av människor. Det är därmed även vanligt förekommande att dispensansökan tillsammans med kompensationsåtgärder för biotopskydd sker i ett exploateringsarbete. Grunden för dispens från biotopskyddsområden i aktuell detaljplan består av skapande av omfattande trädalléer samt placering av dödved i närliggande naturområde. Källkärret som är en speciell och relativt sällsynt biotop är under mer omfattande utredning för att bestämma kompensationsåtgärd.

B. Husen utmed järnvägen uppnår de krav som ställs på trafikbuller intill bostad. Dessa husen ligger trots allt i ett utsatt läge, men har samtidigt fri tillgång till god utsikt mot bergstoppar och solnedgångar.

C. Att låta mer trafik gå via vägporten vore önskvärt. Dessvärre kommer större fordon, typ leveransfordon att behöva använda sig av Östra vägen för att nå områdets förskola, äldreboende och eventuella verksamheter. Tyvärr har framtagna utredningar dömt det som inte rimligt att öka frihöjden i tunneln under järnvägen. Östra/Södra vägen kommer därmed behöva vara öppen för tung trafik. För att öka användbarheten av vägporten skulle t.ex. områdets större gång- och cykelgata ner till vägporten utföras som bilgata, enligt ditt förslag. Men, för att kunna klara av att nå ner till tunnelns lägsta punkt behöver man sänka T-korsningen nord-öst om vägporten med nästan två meter. Denna sänkningen av gatan gör det inte möjligt att skapa en fyrvägs-korsning för biltrafik, då den hypotetiska nord-östgående gatan skulle ha en alldeles för hög lutning. Istället behöver man arbeta med trafikföreskrifter för att få eftersträvaransvärd trafikfördelning.

D. Läs gemensamt svar för "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse" samt "Ökad trafik leder till ökat buller".

E. Läs gemensamt svar för "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden."

F. Det naturreservat som finns föreslaget i området är Ljungarps naturområde. Detta område ska fortsatt skötas och betas.

H. Att invändiga planlösningar behöver anpassas till bullersituationen är inte ett ovanligt fenomen. En nybyggd bullerutsatt bostad kan ha uteplats var man vill, så länge som minst en uteplats är anordnad på tyst eller ljust dämpad sida.

I. Detta är en sanning som beskrivs i planbeskrivningen.

J. Läs gemensamt svar för "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden."

2. Yttrande till huvudhandlingen

2.1. Samtliga hustyper bestäms inte i plankartan, utan de siffror som återfinns i planbeskrivningen kan förändras beroende på efterfrågan.

2.2. Det finns vissa intressenter för lokaler i detta området. Lokaler i bottenvåning tvingas inte in i något område. Finns intresset under kommande byggskede så är det möjligt att upprätta verksamhet.

2.3. Läs gemensamt svar för "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden."

2.4 Tidigare tankar kring smågatorna har varit att enkelrikta för att på så vis styra/fördela trafik. Detta är dock inget som styrs i en detaljplan, utan med trafikföreskrifter. Det är ej lämpligt att låsa dessa typer av trafikåtgärder i en beständig detaljplan.

2.5 Utbyggnad av dubbelspår för Jönköpingsbanan har ingen tidsaspekt knuten till sig. Det finns möjlighet att hantera bullervärdena på andra sätt om ett sådant dubbelspår skulle komma till stånd, t.ex. via spårnära bullerskydd. Bebyggelsen håller det avstånd från spåret som avses i samtliga utredningar. Trafikverket känner till detaljplanens innehåll.

2.6 Det finns inga planer på att bussar ska ta sig in i området. Läs gemensamt svar för "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

2.7 Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner. Framtida projektering kommer att klargöra om vi behöver pumpa eller inte - med vår egna senaste projektering är det möjligt för vattnet i tunnelns lägsta punkt att rinna ner till Tenhultasjön utan behov av vattenpump. Se även trafikverkets yttrande.

2.8 Detta är inte en fråga för en enskild detaljplan.

2.9 Det torde inte vara några större problem. Räddningstjänsten har fått del av handlingarna.

2.10 Se svar på C.

2.11 Se svar på A.

2.12 Läs gemensamt svar för "Bygg en bro över järnvägen som huvudsaklig infartsgatan till området".

2.13 Uttrycket 'något' kan verka otydligt och missvisande. Innebörden i ordet är menat att betyda att det är få bostäder som påverkas på sådant sätt att gällande riktvärden för buller överskrids. Läs gemensamt svar "Ökad trafik leder till ökat

buller”

2.15 Sjösenkningsföretaget reglerar nivån för Tenhultasjön. Enligt genomförd utredning för vägporten har det konstaterats att den reglering som företaget syftar till att vidhålla inte påverkas av detaljplanen.

2.16 Planbeskrivningen kompletteras med utökade resonemang kring barnkonsekvensanalys.

2.19 Kommunens ställningstagande i denna fråga finns beskrivet i planbeskrivningen. Läs även gemensamt ”Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden.”

2.20 Detta mått är mätt från Herrgårdsgårdets mitt. Mäter man från mitten och följer gatans struktur är det ca 500 meter till både Granhultsvägen och Parkvägen.

2.22 Frågan berör detaljplanen på så sätt att be barn som förväntas bo på Herrgårdsgården i stor utsträckning kommer att gå på Tenhultsskolan. Läs gemensamt svar ”Skolsituationen i Tenhult”.

3. PM Trafikanalys

3.1 Strukturen för planområdet möjliggör mycket riktigt för vidare utbyggnad österut. Det sydöstra området har utgått från detaljplanarbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anslutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

3.2 Tung trafik är endast beräknad för området runt förskola/äldreboendet, där tung trafik kommer att vistas. Man räknar då generellt på 8%, vilket är standard vid trafikutredningar.

3.3 Trafiken på Ljungarpsvägen förväntas öka. Läs gemensamt svar för ”Ökad trafik leder till ökat buller”.

Trafiken från Herrgårdsgården är tänkt att delvis silas och fördelas genom befintligt gatusystem. I dagsläget är det inte planerat för föreskrifter som begränsar trafiken på nämnda gator. Uppkommer det behov av att styra trafiken så har vi möjlighet att göra detta genom lokala trafikföreskrifter under arbetet.

De två mätpunkterna på Centrumvägen är uppmätta 2014 och uppräknade efter kommunens uppräkningsstat i prognosen. Detta är det gängse arbetssätt vi använder oss av då vi gör trafikanalys.

3.4 Se tidigare svar.

3.5 Idag finns det en föreskrift om förbud mot trafik med tung lastbil för genomfart på Ljungarpsvägen mellan Nässjövägen och Centrumvägen. Denna föreskrift begränsar inte den tunga trafiken till Herrgårdsgården då det inte är genomfartstrafik. Det är angeläget att styra den tunga trafiken på de större genomfartsvägarna.

4. Bullerutredning

4.1 Det är okänt vilka brister som avses. Dagens trafiksiffror har korrigerats sedan samrådet i samband med genomförande av trafikmätningar på de mindre gatorna.

4.2 den data som bullerutredningen baseras på är hämtat från Trafikverkets databas.

4.3 Läs svar till H.

4.4 Buller från byggtrafik tas generellt inte om hänsyn till i bullerutredningar, detta tillämpas även på Herrgårdsgärdet. Läs gemensamt svar "Ökad trafik leder till ökat buller".

4.5 Bullerutredningen tas fram med hänsyn till befintlig data och tillgängliga prognoser. Läs gemensamt svar "Ökad trafik leder till ökat buller".

4.6 Oklart vilka siffror som avses.

5. Vibrationsutredning

5.2 Läs tidigare svar för 2.5.

5.3 Konstruktions och grundsättning för husen är inget som regleras i detaljplan.

5.4 Läs tidigare svar ang. begränsningar för vägporten.

5.5 Läs tidigare svar ang. dubbelspår.

6. Vägporten

6.1 Läs tidigare svar ang. begränsningar för vägporten.

6.2 Ytterligare geoteknisk undersökning har bedömts kunna göras i samband med vidare detaljprojektering av tunneln. Se tidigare svar ang. Trafikverkets kännedom. Dagvattenutredningen tas fram innan själva projekteringen av vägporten. Dagvattenutredningen belyser eventuella problem som man tar med sig in som förutsättningar i kommande arbeten.

7. naturvärdesinventeringen

7.1 Denna problematik har inte identifierats i naturvårdsinventeringen.

7.2 Läs svar till fråga A.

8. Dagvattenutredning

8.1 Läs tidigare svar ang. sjösänkingsföretaget.

8.2 Se tidigare svar ang. Vägportens begränsningar

22. [REDACTED]

• Förslag om väg under järnväg är positiv men är detta, denna gång, samordnat med Banverket och utrett att det är tekniskt/praktiskt genomförbart. Om så är

fallet anser vi att det bör utredas vidare om möjlighet till att höja tunnelns högsta punkt till 4,0 - 4,5 meter, detta för att leda en större del av tung trafik samt eventuell framtida kollektivtrafik den vägen istället för genom befintligt villaområde. Lösning för detta finns samt vid 100- års regn så kommer den lösningen förhindra att tunneln/vägporten svämmas över. Eftersom vägporten under järnväg leder till Länsväg så bör den in – och utfarten prioriteras. För hög lutning på GC väg går också bygga bort. (3%)

- Klarare besked innan antagande av Detaljplan, till berörda fastighetsägare, hur fördelningen av trafik skall genomföras på befintliga villagator. Jämnare fördelning efterfrågas. Klarare besked om hur ex. trafik ska regleras med trafikföreskrifter skapar kanske mindre överklaganden av detaljplanen.

- Förtydligande om hur befintliga Södra vägen och Östra vägen kommer utformas och i vilket skede av byggskedet som detta kommer utföras, det är högst intressant för oss fastighetsägare om det kommer göras i etapp 1 eller i sista etappen om kanske 10år, för oss är det av yttersta vikt att det görs omgående vid projektstart.

- Ekvivalent bullernivå är enligt utredning på gränsen eller för höga vid fasad, har då hänsyn tagits till Ljungarpsvägens lutning som skapar att bilar "gasar" på uppför backen? Kommer detta följas upp? Vi har idag tre sovrum mot gatorna och bullergränsen är redan nådd!

- Viktigt: Övergångsställe vid korsningen Ljungarpsvägen/Vallavägen bör flyttas ner till och ansluta emot Stationsliden då detta är den naturliga gångvägen generellt, på så vis minimeras förhoppningsvis olyckor samt att gångtrafikanter får en väg mindre att korsa.

Viktigt: Ljungarpsvägen bör inom eller i direkt närhet till detaljplaneområdet/korsningen försees med avsmalning eller annan lämplig hastighetsdämpande åtgärd eftersom rådande hastighet generellt inte tillämpas i dagsläget, vilket innebär att framtida hårt belastade korsning kommer utgöra fara.

- Gatuparkering på berörda och befintliga tillfartsgator kommer skapa smala körfält. I detaljplan för Herrgårdsgärdet planeras det för parkeringar/besöksparkeringar utmed huvudgator, hur blir det för oss som redan bor längs befintliga gator?

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Fördelningen av trafik kan till viss mån styras med trafikföreskrifter och fysiska åtgärder. Dessa typer av åtgärder är dock inte lämpliga att bestämma i ett detaljplanearbete.

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Ökad trafik leder till ökat buller" samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen.

Vi tar med oss frågan om översgångstället vid Ljungarpsvägen-Vallavägen.

Det finns inga planer på att ta bort gatuparkering i områdets mindre gator.

23. [REDACTED]

- Förslag om väg under järnväg är positiv men är detta, denna gång, samordnat med Banverket och utrett att det är tekniskt/praktiskt genomförbart. Om så är fallet anser vi att det bör utredas vidare om möjlighet till att höja tunnelns högsta punkt till 4,0 - 4,5 meter, detta för att leda en större del av tung trafik samt eventuell framtida kollektivtrafik den vägen istället för genom befintligt villaområde. Lösning för detta finns samt vid 100- års regn så kommer den lösningen förhindra att tunneln/vägporten svämmas över. Eftersom vägporten under järnväg leder till Länsväg så bör den in – och utfarten prioriteras. För hög lutning på GC väg går också bygga bort. (3%)

- Klarare besked innan antagande av Detaljplan, till berörda fastighetsägare, hur fördelningen av trafik skall genomföras på befintliga villagator. Jämnare fördelning efterfrågas. Klarare besked om hur ex. trafik ska regleras med trafikföreskrifter skapar kanske mindre överklaganden av detaljplanen.

- Förtydligande om hur befintliga Södra vägen och Östra vägen kommer utformas och i vilket skede av byggskedet som detta kommer utföras, det är högst intressant för oss fastighetsägare om det kommer göras i etapp 1 eller i sista etappen om kanske 10år, för oss är det av yttersta vikt att det görs omgående vid projektstart.

- Ekvivalent bullernivå är enligt utredning på gränsen eller för höga vid fasad, har då hänsyn tagits till Ljungarpsvägens lutning som skapar att bilar "gasar" på uppför backen? Kommer detta följas upp? Vi har idag tre sovrum mot gatorna och bullergränsen är redan nådd!

- Viktigt: Övergångsställe vid korsningen Ljungarpsvägen/Vallavägen bör flyttas ner till och ansluta emot Stationsliden då detta är den naturliga gångvägen generellt, på så vis minimeras förhoppningsvis olyckor samt att gångtrafikanter får en väg mindre att korsa.

Viktigt: Ljungarpsvägen bör inom eller i direkt närhet till detaljplaneområdet/korsningen försees med avsmalning eller annan lämplig hastighetsdämpande åtgärd eftersom rådande hastighet generellt inte tillämpas i dagsläget, vilket innebär att framtida hårt belastade korsning kommer utgöra fara.

- Gatuparkering på berörda och befintliga tillfartsgator kommer skapa smala körfält. I detaljplan för Herrgårdsgärdet planeras det för parkeringar/besöksparkeringar

utmed huvudgator, hur blir det för oss som redan bor längs befintliga gator?

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Fördelningen av trafik kan till viss mån styras med trafikföreskrifter och fysiska åtgärder. Dessa typer av åtgärder är dock inte lämpliga att bestämma i ett detaljplanearbete.

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Ökad trafik leder till ökat buller" samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen.

Vi tar med oss frågan om översgångstället vid Ljungarpsvägen-Vallavägen.

Det finns inga planer på att ta bort gatuparkering i områdets mindre gator.

24. [REDACTED]

Utifrån att vi har läst de reviderade handlingarna ser vi positivt på att en vägtunnel planeras. Dock ser vi inte det som relevant att fortfarande merparten av alla bilar tar sig igenom befintligt villaområde. Här behöver det styras så fler av volymen "tvingas" ta sig genom tunneln.

Vidare öppnar planen upp för busstrafik in genom befintligt villaområde enligt förslaget vilket inte är lämpligt.

Finns inget i handlingarna som visar på att Trafikverket gett sitt godkännande på att en vägtunnel får byggas. Ser även att framtida planer på fler spår gör att det kan skapa komplikationer med att vägtunnel får byggas. Därav ser vi inte det som lämpligt att gå vidare med beslut förrän detta är helt utrett och klart med tillstånd att få bygga vägtunneln (Tidigare tillfälle när det planerades för en väg längs järnvägen gick kommunen så långt med planerna och löste in hus mm innan det kollades upp att det inte var tillåtet att bygga vägen så nära järnvägen. Viktigt att ha allt klart med bl.a. vägtunneln innan ni går vidare med beslut om detaljplanen).

Det har tidigare planerats att bygga ut Herrgårdsgärdet vidare mer sydost. Detta nämns det inget om i planerna. Hur går de tankarna? Detta då trafikförslaget redan idag inte är relevant utifrån hur befintligt villaområdet är byggt och hur trafiken kommer påverka befintligt boende starkt negativt.

Finns väldigt lite om hur befintliga vägar ska göras säkra för trafikökningen. Är ganska tydligt att ni vill planera detta när väl området byggs. Detta är inte acceptabelt utan här måste ni kunna precisera mer hur vägarna ska göras säkra innan beslut om detaljplanen tas (finns lite kring Östra och Södra vägen men inget relevant om de mindre gatorna).

Vi anser:

1. Innan godkännande av detaljplan måste vägtunnel vara planerad och godkänd i alla instanser.
2. Finna lösningar där merparten av trafiken dirigeras under vägtunneln.
3. Att ni kan precisera mer hur trafiksäkerheten på alla befintliga villagator ska utformas.
3. Att det inte kommer ske någon busstrafik i området om vägtunneln inte kan tillåta infart för buss.
4. Att det i detaljplanen nämns något om området sydost om att det inte kommer byggas på alt. att det redan nu finns tankar kring hur en trafiklösning för detta område kan ske i framtiden om det ska byggas där.

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Att låta mer trafik gå via vägporten vore önskvärt. Dessvärre kommer större fordon, typ leveransfordon att behöva använda sig av Östra vägen för att nå områdets förskola, äldreboende och eventuella verksamheter. Tyvärr har framtagna utredningar dömt det som inte rimligt att öka frihöjden i tunneln under järnvägen. Östra/Södra vägen kommer därmed behöva vara öppen för tung trafik. För att öka användbarheten av vägporten skulle t.ex. områdets större gång- och cykelgata ner till vägporten utföras som bilgata. Men, för att kunna klara av att nå ner till tunnelns lägsta punkt behöver man sänka T-korsningen nord-ost om vägporten med nästan två meter. Denna sänkningen av gatan gör det inte möjligt att skapa en fyrvägs-korsning för biltrafik, då den hypotetiska nord-öst-gående gatan skulle ha en alldeles för hög lutning. Istället behöver man arbeta med trafikföreskrifter för att få eftersträvarnsvärd trafikfördelning.

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen. Det finns inga planerade åtgärder för områdets mindre gator.

Ingen reguljär bussförbindelse planeras upprättas i området.

Det sydöstliga området har utgått från detaljplanearbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anslutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

Utifrån att vi har läst de reviderade handlingarna ser vi positivt på att en vägtunnel planeras. Dock ser vi inte det som relevant att fortfarande merparten av alla bilar tar sig igenom befintligt villaområde. Här behöver det styras så fler av volymen "tvingas" ta sig genom tunneln.

Vidare öppnar planen upp för busstrafik in genom befintligt villaområde enligt förslaget vilket inte är lämpligt.

Finns inget i handlingarna som visar på att Trafikverket gett sitt godkännande på att en vägtunnel får byggas. Ser även att framtida planer på fler spår gör att det kan skapa komplikationer med att vägtunnel får byggas. Därav ser vi inte det som lämpligt att gå vidare med beslut förrän detta är helt utrett och klart med tillstånd att få bygga vägtunneln (Tidigare tillfälle när det planerades för en väg längs järnvägen gick kommunen så långt med planerna och löste in hus mm innan det kollades upp att det inte var tillåtet att bygga vägen så nära järnvägen. Viktigt att ha allt klart med bl.a. vägtunneln innan ni går vidare med beslut om detaljplanen).

Det har tidigare planerats att bygga ut Herrgårdsgärdet vidare mer sydost. Detta nämns det inget om i planerna. Hur går de tankarna? Detta då trafikförslaget redan idag inte är relevant utifrån hur befintligt villaområdet är byggt och hur trafiken kommer påverka befintligt boende starkt negativt.

Finns väldigt lite om hur befintliga vägar ska göras säkra för trafikökningen. Är ganska tydligt att ni vill planera detta när väl området byggs. Detta är inte acceptabelt utan här måste ni kunna precisera mer hur vägarna ska göras säkra innan beslut om detaljplanen tas (finns lite kring Östra och Södra vägen men inget relevant om de mindre gatorna).

Vi anser:

1. Innan godkännande av detaljplan måste vägtunnel vara planerad och godkänd i alla instanser.
2. Finna lösningar där merparten av trafiken dirigeras under vägtunneln.
3. Att ni kan precisera mer hur trafiksäkerheten på alla befintliga villagator ska utformas.
3. Att det inte kommer ske någon busstrafik i området om vägtunneln inte kan tillåta infart för buss.
4. Att det i detaljplanen nämns något om området sydost om att det inte kommer byggas på alt. att det redan nu finns tankar kring hur en trafiklösning för detta område kan ske i framtiden om det ska byggas där.

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Att låta mer trafik gå via vägporten vore önskvärt. Dessvärre kommer större fordon, typ leveransfordon att behöva använda sig av Östra vägen för att nå områdets förskola, äldreboende och eventuella verksamheter. Tyvärr har framtagna utredningar dömt det som inte rimligt att öka frihöjden i tunneln under järnvägen. Östra/Södra vägen kommer därmed behöva vara öppen för tung trafik. För att öka användbarheten av vägporten skulle t.ex. områdets större gång- och cykelgata ner till vägporten utföras som bilgata. Men, för att kunna klara av att nå ner till tunnelns lägsta punkt behöver man sänka T-korsningen nord-ost om vägporten med nästan två meter. Denna sänkningen av gatan gör det inte möjligt att skapa en fyrvägs-korsning för biltrafik, då den hypotetiska nord-öst-gående gatan skulle ha en alldeles för hög lutning. Istället behöver man arbeta med trafikföreskrifter för att få eftersträvarnsvärd trafikfördelning.

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen. Det finns inga planerade åtgärder för områdets mindre gator.

Ingen reguljär bussförbindelse planeras upprättas i området.

Det sydöstliga området har utgått från detaljplanearbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anslutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

26. [REDACTED]

Positivt att kommunen gått vidare med synpunkter från samrådet och åtminstone utrett förutsättningarna om det går att genomföra en vägport.

Även positivt att en ev vägport skulle bidra till minskad trafikmängd i befintligt bostadsområde norr om detaljplanen.

Samtidigt, gällande detaljplanen:

1. Trafikverket, och ev andra myndigheter, har inte getts tillfälle till utlåtande/ godkännande gällande nuvarande detaljplan. Detta skapar en osäkerhet kring om en vägport verkligen kommer kunna byggas. Risken finns att kommunen väljer att börja bygga på området och att vägporten därefter inte godkänns och att det då endast kvarstår en högtrafikerad väg genom befintligt bostadsområde norr om

planområdet, vilket vore förkastligt.

2. Södra vägen/Östra vägen avser fortfarande vara huvudväg in i planområdet. Detta är inte önskvärt ur flera perspektiv, framför allt barnens, som under många år ska samsas med byggtrafik och därtill ett stort antal bilar.

3. Byggtrafiken, som kommer pågå i många år, kommer inte kunna använda den ev. vägporten. Trafiksäkerheten gällande detta vill kommunen inte ansvara för trots att kommunen tvingar in tunga fordon genom befintligt bostadsområde som enda väg till nybyggnationen

4. Det saknas detaljerad utformning av befintliga gator. Detta lämnas till framtida tjänstemäns tycke och smak att besluta om. Mer tydlighet kring detta vore önskvärt.

Om kommunen avser bygga i den stora omfattning med ca 270 nya bostäder och tillhörande kommunala verksamheter: bygg en bro. Detta även med tanke på den ev framtida utbyggnaden sydost om planområdet - långsiktig trafiklösning.

Om kommunen önskar börja bygga snarast och inte vill lägga mer pengar på trafiklösningar, och utifrån vad som är klarlagt och oklart i dagsläget ang vägporten: Bygg Äldreboende, Förskola och förläng resp gata; Villavägen, Södra vägen och Egnahemsvägen, med 20 villor.

Om kommunen väljer att anta nuvarande detaljplan:

Att berörda myndigheter har godkänt vägporten innan detaljplanen antas.

Att vägporten byggs redan vid byggstarten .

Att Södra vägen/Östra vägen redan inför/vid byggstart görs till gåfartsområde, som Cykelfrämjandet förespråkar och hänvisar här även till

Stadsbyggnadsnämndens nyligen framtagna Förslag till Trafiksäkerhetsprogram.

Detta för att sänka hastigheten i området och att därmed även få fler bilister att välja den ev vägporten.

Att kommunen tar ansvar för, framför allt barnens, trafiksäkerhet i den befintliga bebyggelsen redan inför/vid byggstart enl ovan. Detta i och med att nuvarande detaljplan tvingar in byggtrafiken i befintligt bostadsområde som enda väg till nybygget. Bygg för framtiden, med fokus på trafiksäkerhet som skapar goda förutsättningar som främjar rörelse, hälsa och välmående.

Vi hoppas kommunen vill tillgodose vår önskan om att låta vårt lugna och fina område bestå så, samtidigt som fler som söker dessa värden ska attraheras till vår del av Tenhult.

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett

pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Ökad trafik leder till ökat buller" samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen. Det finns inga planerade åtgärder för områdets mindre gator. Exakta åtgärder för trafikfördelning och hastighetsdämpning bestäms lämpligast inte i detaljplanen utan styrs med efterkommande trafikföreskrifter.

27. [REDACTED]

Jag ifrågasätter fortfarande varför man ska bygga på odlingsmark. Efter ett år med torka, 2018, där djurägare inte hade tillräckligt med foder till sina djur, och nu har vi pandemin. Vi måste bli mer självförsörjande, även på utsädet. Fler pandemier spås ju att komma, vi måste vara rustade, ha ett långsiktigt tänkande. Det måste återigen tittas över hur man kan utveckla Tenhult på andra sätt, fördela ut byggandet till flera olika platser i Tenhult och bevara värdefull åkermark.

Enligt FN:s ramkonvention ska den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställas och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Likaså Ålborg-åtagandena, som skrevs under i oktober 2007 av Jönköpings kommun, där det gäller att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter. 1) Följer Jönköpings kommun detta med en exploatering av Herrgårdsgärdet?

Det är ett stort ingrepp när Herrgårdsgärdet bebyggs, vi är många i Tenhult som utnyttjar det som ett friluftsområde, alla årstider. Om det byggs på andra ställen i Tenhult och vi blir fler invånare är det nog så viktigt att bibehålla grönområdena. För djuren är det också en populär plats att vara på. På våren runt den 25 mars kommer lärkan tillbaka (de har minskat överlag), ormråken syns ofta rittlande över Gärdet, kärrhök och tornfalk syns, tranorna dyker upp på vårkanten och rådjuren gör sig hemmastadda vid källkärret, som de gjort under många år. Det är viktigt med den öppenheten som Gärdet ger, för både människor och djur. Vi behöver grönområden för att må bra, alla slags naturtyper.

Angående källkärret så läser jag utredningen som Fennicusnatur har gjort. Där står det bland annat följande "Naturtypen är mycket sällsynt nedanför fjällvärlden vilket gör att en skada som uppstår blir mer allvarig. För att undvika skada måste dels ytan som är kärr lämnas oexploaterad och volymen inströmmande vatten till grundvattenförekomsten säkras"

Min nästa fråga blir då:

2) När det gäller biotopskydd, hur kan det upphävas? Varför ska det i så fall finnas sådana skydd?

Ni skriver att Herrgården kommer att hamna i fonden på områdets stora huvudgata, under vintertid kommer den att vara väl synlig och spela en viktigare roll i Tenhults

ortsbild. För vem? Idag ser vi den väldigt tydligt men det blir ett minne blott.

Hagen är väldigt omtyckt att vandra i, tack vare de betande djuren som håller naturen öppen. Men den känns hotad, djuren kommer för nära de boende, trycket att ta bort dem ökar, det blir nog inte populärt att gå genom en djurhage för att nå badet i östra delen.

Angående trafiken, förslaget är nu att leda trafiken genom en vägtunnel men enligt beräkningar gäller det bara 25-40% av trafiken. Alltså är det fortfarande 60-75% av trafiken som ska ledas genom befintliga gator. Det är inte ACCEPTABELT!

Angående kommentarerna jag fick av er på samrådsredogörelsen 2020-11-11. Ni skriver att den biologiska mångfalden kan erhållas i ett bebyggt område, tex med hjälp av trädalléer, OK, men det går ju verkligen inte att jämföra med det som vi har idag. Målsättningen är att betande djur fortfarande ska uppehålla sig i det föreslagna naturreservatet. Hur tungt väger det om boende klagar?

Jag tycker det finns många parametrar till att det inte ska byggas på Herrgårdsgärdet.

BEVARA VÅRT FINA FRILUFTSOMRÅDE, HERRGÅRDSGÄRDET!

TÄNK LÅNGSIKTIGT!

Kommentar

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Ökad trafik leder till ökat buller", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

Ang. fråga 2 hanteras biotopskyddsdispens enligt annan lagstiftning än Plan- och bygglagen och är en parallellt pågående process tillsammans med planarbetet. Jordbruksmark innehåller i regel alltid någon form av biotopskydd, då biotopskydd ofta är sådana miljöer som uppstått som resultat av att marken brukats av människor. Det är därmed även vanligt förekommande att dispensansökan tillsammans med kompensationsåtgärder för biotopskydd sker i ett exploateringsarbete.

Målsättningen är att djur fortsatt ska beta i naturområdet och fortsatt upprätthålla dess befintliga kvaliteter.

28. [REDACTED]

Utifrån att vi har läst de reviderade handlingarna ser vi positivt på att en vägtunnel planeras. Dock ser vi inte det som relevant att fortfarande merparten av alla bilar tar sig igenom befintligt villaområde. Här behöver det styras så fler av volymen "tvingas" ta sig genom tunneln.

Vidare öppnar planen upp för busstrafik in genom befintligt villaområde enligt förslaget vilket inte är lämpligt.

Finns inget i handlingarna som visar på att Trafikverket gett sitt godkännande på att en vägtunnel får byggas. Ser även att framtida planer på fler spår gör att det kan skapa komplikationer med att vägtunnel får byggas. Därav ser vi inte det som lämpligt att gå vidare med beslut förrän detta är helt utrett och klart med tillstånd att få bygga vägtunneln (Tidigare tillfälle när det planerades för en väg längs järnvägen gick kommunen så långt med planerna och löste in hus mm innan det kollades upp att det inte var tillåtet att bygga vägen så nära järnvägen. Viktigt att

ha allt klart med bl.a. vägtunneln innan ni går vidare med beslut om detaljplanen).

Det har tidigare planerats att bygga ut Herrgårdsgärdet vidare mer sydost. Detta nämns det inget om i planerna. Hur går de tankarna? Detta då trafikförslaget redan idag inte är relevant utifrån hur befintligt villaområdet är byggt och hur trafiken kommer påverka befintligt boende starkt negativt.

Finns väldigt lite om hur befintliga vägar ska göras säkra för trafikökningen. Är ganska tydligt att ni vill planera detta när väl området byggs. Detta är inte acceptabelt utan här måste ni kunna precisera mer hur vägarna ska göras säkra innan beslut om detaljplanen tas (finns lite kring Östra och Södra vägen men inget relevant om de mindre gatorna).

Vi anser:

1. Innan godkännande av detaljplan måste vägtunnel vara planerad och godkänd i alla instanser.
2. Finna lösningar där merparten av trafiken dirigeras under vägtunneln.
3. Att ni kan precisera mer hur trafiksäkerheten på alla befintliga villagator ska utformas.
3. Att det inte kommer ske någon busstrafik i området om vägtunneln inte kan tillåta infart för buss.
4. Att det i detaljplanen nämns något om området sydost om att det inte kommer byggas på alt. att det redan nu finns tankar kring hur en trafiklösning för detta område kan ske i framtiden om det ska byggas där.

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

Att låta mer trafik gå via vägporten vore önskvärt. Dessvärre kommer större fordon, typ leveransfordon att behöva använda sig av Östra vägen för att nå områdets förskola, äldreboende och eventuella verksamheter. Tyvärr har framtagna utredningar dömt det som inte rimligt att öka frihöjden i tunneln under järnvägen. Östra/Södra vägen kommer därmed behöva vara öppen för tung trafik. För att öka användbarheten av vägporten skulle t.ex. områdets större gång- och cykelgata ner till vägporten utföras som bilgata. Men, för att kunna klara av att nå ner till tunnelns lägsta punkt behöver man sänka T-korsningen nord-öst om vägporten med nästan två meter. Denna sänkningen av gatan gör det inte möjligt att skapa en fyrvägs-korsning för biltrafik, då den hypotetiska nord-öst-gående gatan skulle ha en alldeles för hög lutning. Istället behöver man arbeta med trafikföreskrifter för att få eftersträvarvärd trafikfördelning.

Beskrivning av utformning av Södra och Östra vägen finns på sida 15 i planbeskrivningen. Det finns inga planerade åtgärder för områdets mindre gator.

Ingen reguljär bussförbindelse planeras upprättas i området.

Det sydöstliga området har utgått från detaljplanearbetet på grund av svårigheter att tillhandahålla VA-anlutningar. Det ännu mer österliggande området har tagits bort från kommunens översiktsplan och där finns idag inga ambitioner för bebyggelse.

29. [REDACTED]

Positivt att vägtunnel under järnväg vid Tenhults möbler planeras. Denna tunnel blir en förutsättning för en accepterbar trafiksituation i befintliga villaområden. Därför skall det säkerställas med alla intressenter (Trafikverket m.m.) att denna tunnel får byggas innan en detaljplan kan godkännas/verkställas. Tunneln måste stå klar och vara i bruk innan byggnation får påbörjas på herrgårdsgärdet.

Gällande biltrafik och att öppna upp befintliga gator mot herrgårdsgärdet. Scenario 2 på sidan 19 är utesluten då detta kommer ge södra delen av Södra vägen som den naturliga in/utfarten till herrgårdsgärdet. Östra vägen har redan en tillräcklig bredd för ökad trafik även om allt ska göras för att styra huvuddelen av trafiken genom den nya tunneln.

Kommentar

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

De två beskrivna scenarierna framställs som lika möjliga i detaljplaneförslaget. Eventuella avstängningar eller enkelriktningar av gator är inte lämpligt att bestämma i ett detaljplanearbete utan kommer lämpligast lösas med lokala trafikföreskrifter allt eftersom området byggs ut. De två scenarierna blir då en vägledning för kommande beslut.

30. [REDACTED]

Vi har några funderingar angående Herrgårdsgärdet Tenhult,

Hur tänker ni med trafiklösningar in till det nya området, hur ska vägarna i området hållas säkra? Vi kan inte under några omständigheter godkänna att Egnahemsvägen, Villavägen samt Södra vägen kommer användas som matargator in till Herrgårdsgärdet.

Vad är tanken med busstrafik på området? Var ska den dras in och ut?

En vägtunnel under järnvägen låter väldigt positivt, är detta beslut godkänt i alla instanser?

Om inte får beslutet ang gärdet avvaktas tills vi vet hur det ser ut. Hur tänker man ang framtida utbyggnader av området, hur tänker man kring dessa trafiklösningar?

Detta måste vi boende får ta del av innan man tar beslut i frågan.

Kommentar

De två beskrivna scenarierna (silning eller inte) framställs som lika möjliga i detaljplaneförslaget. Eventuella avstängningar eller enkelriktningar av gator är inte lämpligt att bestämma i ett detaljplanearbete utan kommer lämpligast lösas med lokala trafikföreskrifter allt eftersom området byggs ut. De två scenarierna blir då en vägledning för kommande beslut.

Någon busstrafik planeras inte i området.

Trafikverket och Kommunen har haft dialog kring tunneln och det finns ett pågående och aktivt arbete för mer noggrann projektering där både kommunen och Trafikverket är delaktiga. Trafikverket kommer att hålla i genomförandet av tunneln. En skriftlig överenskommelse om detta genomförande kommer dock inte till stånd förrän detaljplanen vunnit laga kraft. Detta är praxis för Trafikverkets genomförandearbeten. Anledning är att Trafikverket inte vill tidplanera arbete för ofärdiga detaljplaner.

31. Trafikverket

Buller

I planbeskrivningen och den till planen bifogade bullerutredningen framgår att några av bostäderna behöver planeras med hälften av bostadsrummen mot en ljustdämpad sida, åt norr och att några uteplatser mot järnvägen behöver skyddas med lokala åtgärder. Det saknas reglering av båda dessa åtgärder i plankartan.

Vägport

Planen möjliggör en ny vägport under järnvägen som i Trafikverkets anläggning blir en järnvägsbro. Genomförandet av ett sådant projekt behöver Trafikverket hålla både avseende projektering och byggnation även om finansieringen till 100 procent är kommunal. Trafikverket och kommunen har inlett en dialog om avtalsskrivning som reglerar detta.

Anslutning

Planen har sedan samrådet kompletterats med en anslutning av en bilväg till väg 826. Trafikverket bedömer att anslutningens placering är acceptabel men innan byggnation påbörjas måste kommunen ansöka om tillstånd för arbete inom vägområdet och i samband med detta få föreskrifter om anslutningens utformning. Trafikverket vill även belysa vikten att i fortsatt planering se över trafiksituationen för oskyddade trafikanter som ska lämna planområdet då nuvarande utformning innebär onödiga passager av väg 826 för resor från planområdet till målpunkter söderut.

Dagvatten

I planens dagvattenhantering föreslås ett eller två fördröjningsmagasin placeras i närheten till Jönköpingsbanan. I planbeskrivningen finns skrivningar att dessa kan anläggas samordnat med befintligt dike. Detta är inte en lösning som Trafikverket accepterar. Det ska av plankartan framgå placering av dagvattendammar placerade minst 20 meter från spårmit. Rörande magasinens utformning önskar Trafikverket tydligare skisser, där järnväg och fastighetsgränser är angivna. Av dagvattenutredningen som bifogas planen framgår att de föreslagna fördröjningsmagasinen inte kan hantera ett 100-års flöde utan den planerade vägporten utgör en del i dagvattenhanteringen. Detta medför att vägporten eller

annan lösning behöver tillskapas innan området kan exploateras i sin helhet. Plankartan behöver därmed kompletteras med en administrativ bestämmelse a2 som reglerar att startbesked inte får ges för byggnader i föreslagen etapp 2, 3 och 4 förrän dagvattenfrågan har hanterats enligt trafikverkets riktlinjer. I den till planen bifogade utredningen om vägporten föreslås att en ny 800 trumma ska anläggas i anslutning till vägporten i närheten av befintlig trumma. En lämplig lösning förefaller då att vara att redan i projektets början borra nämnda 800 trumma och låta bägge trummorna fungera till dess att den nya vägporten kommer till och fungerar som ett bräddavlopp. Trumman kommer att bli Trafikverkets egendom och ska utföras enligt Trafikverkets regelverk.

Kommentar

Buller

Lämpliga bullerbestämmelser för tyst sida har nu tillkommit plankartan.

Vägport

Noteras.

Anslutning

Planbeskrivningen kompletteras med avsikt att skapa ny gång- och cykelväg utmed Centrumvägens östra del som leder till Tenhults badplats. En sådan gång- och cykelväg minskar behov av att korsa Centrumvägen.

Dagvatten

Plankartan har kompletterats med lämplig bestämmelse som innebär att lämplig dagvattenanordning behöver komma på plats innan större delen av området byggs ut.

32. Tekniska nämnden

Enligt planbeskrivningen ska hantering av dagvatten inrymmas i dagvattendammar inom Natur i plankartan, som går parallellt med järnvägen. TK (park/skog) yttrar sig om att markbehovet för dagvattendammar på plankartan behöver beaktas ytterligare då dammar ska kunna breddas vid större regn. Om dammen/dammarna utförs grundare än 1 meter permanent vattenyta så utökas markanspråket ytterligare. Med flera dagvattendammar ökar också markbehovet eftersom dessa bör ha en flack kant för att underlätta skötsel och undvika drunkningsolyckor. TK (park/skog) yttrar sig även om att de föreslagna dagvattendammarna skulle behöva studeras i läge och omfattning för att tillse att driftsfordon når fram till och runt dammarna samt att de inte blir placerade för nära järnvägsbank eller planerade bostadsfastigheter. I planbeskrivningen står att en ny gång- och cykelkoppling ska skapas från planområdet till Tenhults station via Tomtavägen. Det står att en sådan lösning ryms inom området Natur i plankartan. TK (park/skog) påpekar att på plankartan ansluter inte det planlagda området för Natur, till de befintliga gatorna vid Gärdesvägen och Tomtavägen. Marken väster om fastighet Tenhult 24:18 lämnas i granskningshandlingen icke planlagd vilket eventuellt kan försvåra utbyggnaden av en ny gång- och cykelkoppling.

TK (park/skog) yttrar sig även om att i det smala stråket av Natur, som löper genom planområdets södra del, ser det inte ut som att samtliga befintliga träd är placerade inom området Natur. Om raden av träd ska kunna bevaras i sin helhet bör området för Natur flyttas till träden. Dessutom bör byggrätten på den intilliggande kvartersmarken begränsas med exempelvis prickmark närmst träden för att

trädens utrymme ska säkras. Eventuellt kan också utformningsbestämmelsen f1 vara användbar här för att skapa en tydlighet mellan allmän plats och privat mark så att området för Natur bevaras som gångstråk.

TK (fastighet) önskar att för kvartersmarken på plankartan som har användningsbestämmelsen SDB (planerat äldreboende och förskola) föreslås lättnad i bestämmelsen p5 - huvudbyggnad skall placeras i gräns mot gata. De önskar att endast del av byggnad behöver placeras i gräns mot gata eftersom det finns svårigheter i att bygga upp entréer och angöring annars.

TK (fastighet) önskar även att högsta byggnadshöjd utökas något ytterligare, då det bör finnas marginal på höjden inför kommande detaljprojektering av byggnaden. Det kan eventuellt behövas ytterligare byggnadshöjd med tanke på ännu osäkerhet kring utformning, träbyggnad, flödesdisposition och utrymme för installationer.

TK (gata) yttrar sig om att det måste tas hänsyn till hörnavskärning vid samtliga korsningar.

TK (va) upplyser om att avloppsvattnet från kvartersmarken med användningsbestämmelsen B längst i norr på plankartan, kommer att behöva pumpas bort. TK (va) upplyser även om att va planeras ansluta från befintlig infrastruktur i norr. Då ledningssystemet tidigare har visat sig vara hårt belastat kommer det behöva förstärkas och speciell va-utredning kommer att genomföras.

TK (mark- och exploatering) har upprättat en kalkyl för Tenhult 24:47 som ser ut enligt följande och belyser om att den bör läggas till i planbeskrivningen när detaljplanen ska antas.

Kommentar

Illustrationsyta för dagvattendammar har ritats in i plankartan för att tydliggöra deras omfattning och dess tillåtna avstånd från Järnvägen. En förklarande bild har även tillkommit planbeskrivningen som redovisar avstånd till bostäder och spårmit.

Den ytan som inte planläggs i nordväst är ägd av kommunen och det torde inte finnas några svårigheter med att upprätta en eventuell cykelväg på denna del.

Den smala naturstigen är inte ämnad att innehålla befintliga träd då det är högst otroligt att dessa träd kan stå kvar. Detta på grund av omfattande markarbeten i dess närhet. Stigen utgör istället en kulturmiljölämning som en gång i tiden ledde till en bro över järnvägen.

Lättnader i byggrätten och bestämmelser för kommunala verksamheter har genomförts i samtal med TK fastighet.

Samtliga hörnavskärningar har åtgärdats.

Kalkyl läggs till antagandehandlingen.

33. Äldrenämnden

1. Äldrenämnden vidhåller att det är av yttersta vikt att bestämmelser i detaljplanen inte begränsar byggnadens utformning. Volymen på byggnaden fastställs efter att detaljplanen är beslutad.

2. Äldrenämnden vidhåller att vård- och omsorgbyggnader ska fritas från gestaltningskravet på detaljplaneområdet. Detta för att få en byggnad som uppfyller alla de lagkrav på säkerhet, trygghet, översiktlighet och vård som ska tillgodoses för våra hyresgäster.

3. Beteckning P 5 tas bort och ersätts med ett nytt begrepp som ger Verksamheten möjlighet att placera byggnaden efter behov på tomten och fritas från kravet på att lägga huvudbyggnaden i fastighetsgräns. Endast angöring för gods och transporter kan läggas intill fastighetsgräns. I övrigt kommer boende för de sköra, sjuka äldre att finnas i byggnadens alla delar.

Kommentar

I dialog har nya bestämmelser utformats för kommunens verksamheter. Byggnadshöjden har utökats med 1,5 meter för att möjliggöra för olika konstruktionsmetoder. Bestämmelsen för byggnadens placering har även lättats på och hela byggnaden behöver inte längre ligga utmed gatan - utan endast en del. Det är av vikt att del av byggnaden ligger mot nordväst för att rama in områdets entréplats.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis rör flertalet inkomna synpunkter frågor som rör ianspråktagande av jordbruksmark, att bygga en bro över järnvägen som enda anslutningspunkt till området samt oro kring trafiksituationen på befintliga villagator. Dessa synpunkter bemöts av de inledande gemensamma svaren.

I samband med arbetet med antagandehandlingar har det uppmärksamrats tre frågor som får betydelse för plankartan:

1. Egenskapsbestämmelse om buller för hus utmed järnvägen behöver kompletteras med egenskapsbestämmelse som innebär att minst hälften av bostadsrummen vänds mot tyst sida.
2. Egenskapsbestämmelse tillkommer för att säkerställa iordningställning av dagvattenanordning under/genom järnvägen innan delar av planområdet har byggts ut. Bestämmelsen tillkommer för att säkerställa att anordningen tillkommer innan området har byggts ut i sin helhet, för att på så vis säkerställa att dagvatten vid höga flöden kan ta sig obehindrat söderut utan skada på Trafikverkets järnvägsområde.
3. Egenskapsbestämmelse Högsta byggnadshöjd för förskola och äldreboende höjs från 15,5 till 17 meter för att möjliggöra förändrad konstruktionshöjd. Samt lättnader i bestämmelse som rör placering av byggnad förskola- och äldreboende.

Utöver dessa ändringar i plankartan har förtydliganden i plabeskrivningen tillkommit gällande förutsättningar för avstånd från spår till dagvattenhantering, föreslagen gång- och cykelväg utmed östra Centrumvägen samt förtydligande bild som visar fasadvärden för buller på husen utmed järnvägen.

Stadsbyggnadskontoret

Jenny Larsson
Biträdande Planchef

MartMånsson
Planarkitekt