

Samrådsredogörelse

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

Tenhult Jönköpings kommun

Hur samrådet 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 samråd under tiden 20 juni - 18 september 2018. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum 28 juni 2018 på Tenhultsskolan. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. Svenska Kraftnät	2018-06-25, ingen erinran
2. [REDACTED]	2018-06-29
3. Anonym	2018-07-17
4. [REDACTED]	2018-07-30
5. Anonym	2018-07-30
6. Utbildningsförvaltningen	2018-08-07
7. Cykelfrämjandet	2018-08-16
8. Äldrenämnden	2018-08-17
9. Socialnämnden	2018-08-17
10. [REDACTED]	2018-08-20
11. Kommunalsråd Tenhult	2018-09-03
12. [REDACTED]	2018-09-05, 2019-09-12 (2)
13. [REDACTED]	2018-09-05
14. [REDACTED]	2018-09-06
15. [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	2018-09-06
16. Räddningstjänsten	2018-09-07
17. [REDACTED]	2018-09-11
18. [REDACTED]	2018-09-11
19. [REDACTED]	2018-09-11
20. [REDACTED] [REDACTED]	2018-09-11
21. [REDACTED] och [REDACTED]	2018-09-12
22. [REDACTED]	2018-09-12
23. [REDACTED]	2018-09-12
24. [REDACTED] [REDACTED]	2018-09-13
25. [REDACTED]	2018-09-13
26. [REDACTED]	2018-09-13
27. [REDACTED]	2018-09-14
28. [REDACTED]	2018-09-14
29. [REDACTED]	2018-09-14
30. [REDACTED]	2018-09-17
31. [REDACTED]	2018-09-17
32. [REDACTED]	2018-09-17
33. [REDACTED]	2018-09-17
34. [REDACTED]	2018-09-17
35. [REDACTED]	2018-09-17
36. [REDACTED]	2018-09-17

37.		2018-09-17
38.		2018-09-17
39.		2018-09-17
40.		2018-09-17
41.		2018-09-17
42.		2018-09-17
43.		2018-09-18
44.		2018-09-18
45.		2018-09-18
46.		2018-09-18
47.		2018-09-18
48.		2018-09-18
49.		2018-09-18
50.		2018-09-18
51.		2018-09-18
52.		2018-09-18
53.		2018-09-18
54.		2018-09-18
55.		2018-09-18
56.		2018-09-18
57.		2018-09-18
58.		2018-09-18
59.		2018-09-18
60.		2018-09-18
61.		2018-09-18
62.		2018-09-18
63.	Kultur- och fritidsnämnden	2018-09-18
64.	E.ON Energidistribution AB	2018-09-18
65.	Lantmäterimyndigheten	2018-09-18
66.	Länsstyrelsen	2018-09-18
67.		2018-09-19
68.		2018-09-19
69.		2018-09-19
70.		2018-09-19
71.		2018-09-19
72.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2018-09-19
73.	Tekniska kontoret	

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.

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 trafikalstringen 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. Utredningens 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 Tenhultsjöns 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 2½ minut 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 bygplatser.

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.

2. [REDACTED]

Byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult rör upp heta känslor i samhället. Det är till stor del de negativa som syns i media och på sociala medier. Det finns dock många i samhället som ställer sig mycket positiva till att byggnadsplanerna äntligen verka komma igång.

Tenhult har som samhälle halkat efter många andra kommuner i ytterområdet av Jönköping. Det behövs byggnation för att samhället ska kunna behålla sin service, utvecklas och fortsätta att vara ett attraktivt område att bo i.

Med andra ord: se till att det kommer ett beslut och att byggnationen kommer igång.

3. Anonym

Min åsikt är att ni ska bygga på herrgårdsgärdet i Tenhult. Så otroligt många år som detta varit på tapeten så är det dags att sätta spaden i jorden. Ska Tenhult växa får Tenhultsborna acceptera att allt inte passar alla. Många gnäller och har åsikter vilket är normalt. Men det finns gränser för det också. Jag kan hålla med om att en bro skulle vara det bästa. Eftersom det förslaget är utdömt får alternativet bli de 3

vägarna, Egnahemsvägen, Villavägen och Södra vägen. Använd alla tre så det blir mer spridning på trafiken. Bor i närheten av dessa vägar men blir ej berörd av mer trafik just där jag bor. Detta var min åsikt.

Kommentar

Se gemensamt svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området."

4. [REDACTED]

Undertecknad har tagit del av det utskickade underlaget med stort intresse, och konstaterar att det är väl genomarbetat. Jag har därmed intet att invända av större substantiellt värde. Jag gör dock några mindre noteringar:

1 Jag instämmer med utredningens farhåga att det kan bli problem med inträngande vatten i tunnelpassagen. Det faller sig nog naturligt att förlägga tunneln till den punkt där järnvägsbanken är som högst. Men inte desto mindre bör det undersökas om passagen kan flyttas ett "gatusnäpp" längre norrut. Dels så skulle passagen få en bättre och naturligare anslutning till busshållplatsen vid Tenhults Möbler, som, vilket ej nämns, fungerar som hållplats för skolskjutsar, utöver vanlig trafik. Dels så är markförhållanden betydligt fastare, eller mindre problematiska, gentemot sankmarken väster om järnvägen där tunnelpassagen föreslås. Omvänt så kan man faktiskt fundera varför järnvägsbanken gjorts så hög och kraftig just där.

2 Jag noterar även att bilrörelserna bedöms som mycket höga. Närheten till både buss och tåg motsäger det något. Redan idag är de allmänna kommunikationerna väl utnyttjade och inget säger att det inte så förblir. Möjligen kan kapacitetsbrist på framför allt tåg uppkomma i morgonrusningen. Områdets struktur borde medföra samåkningar när bil behövs för arbete och aktiviteter. Och barn och ungdomar i Tenhult cyklar och går mycket till aktiviteter redan idag. Dessa finns inom några kilometer. Om man leker med tanken att tre bilrörelser per dag på 270 lägenheter så innebär det 810 tillkommande bilrörelser. Vilka fördelas på de skilda infartsgatorna. Jag har mycket svårt att förstå eller tro att området ska generera mer än 1000 tillkommande bilrörelser. Ni tycks ha räknat med runt nio (9) bilrörelser per dag. Inte ens de redan boende efter dessa vägar åker fram och tillbaka så många gånger.

Kommentar

Se gemensamt svar för "Kan tunneln under järnvägen flyttas längre norrut?"

Antalet fordonspassager beror inte endast på de boende i området utan även på de rörelser äldreboende och förskola genererar. Det är troligt att man som förälder kombinerar sin arbetsresa med att lämna sitt barn på förskola, en möjlig omständighet som till viss grad kan tas om hänsyn i utredningen.

5. Anonym

Tack för information i Tenhult i juni. Önskar framföra lite synpunkter ang. byggnation på Gärdet i Tenhult. Kan inte förstå att vägar till o från gårdet är ett problem då det finns flera vägar o alla boende har trädgårdar att vara i. De sitter väl inte på gatorna i sina trädgårdsmöbler?? Barn som cyklar o leker ska väl inte heller vara där utan

föräldrar iallafall? Kommer väl finnas lekparken? Nytt äldreboende behövs också. Ang trafikerade gator kan de som klagat vistas på Industrivägen en stund så lär de tänka om - där är numera mycket trafik o tung trafik. Vi vill ju att Tenhult ska växa o då måste det finnas bostäder. Ang. skolan så kanske det är dax att bygga om/bygga ny skola. Tack för bra möte trots att vi fick ta mycket kritik. Bygg på gärdet i Tenhult!!

Kommentar

Se gemensamt svar för "Skolsituationen i Tenhult".

Inom området anläggs två nya lekparken, varav en av dessa ersätter den som är befintlig på platsen idag.

6. Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen noterar att planområdet innebär att tillskapa bostäder i ett kollektivtrafknära område, Herrgårdsgärdet i Tenhult. Yttrandet är baserat på det antal bostäder som omnämns i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet som omfattar cirka 270-300 lägenheter. Bostadsbyggnationen kommer att generera ett ökat barn- och elevantal som primärt väntas belasta verksamheterna i Tenhult. Då det kommande bostadsområdet finns omnämnt sedan tidigare i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet, är de barn som väntas bo där medräknade i aktuella befolkningsprognoser. Då det planerade bostadsområdet vid Herrgårdsgärdet inte berör utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens verksamheter, förutom högst indirekt genom en ökad befolkningsutveckling har utbildningsförvaltningen i ärendet ingen erinran.

Utbildningsförvaltningen noterar att planområdet innebär att tillskapa bostäder i ett kollektivtrafknära område, Herrgårdsgärdet i Tenhult. Yttrandet är baserat på det antal bostäder som omnämns i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet som omfattar cirka 270-300 lägenheter. Bostadsbyggnationen kommer att generera ett ökat barn- och elevantal som primärt väntas belastar verksamheterna i Tenhult. Då det kommande bostadsområdet finns omnämnt sedan tidigare i det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet, är de barn som väntas bo där medräknade i aktuella befolkningsprognoser. Utbildningsförvaltningen har i nära dialog med såväl tekniska kontoret som stadsbyggnadskontoret kunnat konstatera behovet av förskoleförstärkning inom Herrgårdsgärdet. Bedömningen uppgår till en förskoleenhet om 8 avdelningar, motsvarande 120 barn. I detaljplaneförslaget finns en fastighetsyta om ca 5 000 m² omnämnd med en placering i den nordöstra delen av planområdet. Utbildningsförvaltningen anser att detta är en lämplig placering då förskolan är tänkt att försörja såväl det nya bostadsområdet som befintligt bostadsområde. När det gäller kapacitet för grundskolan i Tenhult, tangerar denna idag sin teoretiska maxkapacitet. En dialog med framför allt tekniska kontoret är initierad och utredningar pågår för att finna lämplig åtgärd för viss kapacitetsförstärkning.

När det gäller kommunikationer till såväl förskola i det planerade bostadsområdet som till befintliga Tenhultsskolan, förutsätter utbildningsförvaltningen att hänsyn för goda och säkra gång- och cykelvägar till dessa verksamheter är eller kommer vara framarbetade. Utbildningsförvaltningen har i ärendet ingen erinran.

Kommentar

Noteras.

7. Cykelfrämjandet

Cykelparkering lyser med sin frånvaro

Bilparkering beskrivs utförligt, bland annat på sidan 18. Dock nämns inte cykelparkering alls, detaljplanen måste kompletteras med beskrivning av hur cykelparkering ska anordnas. Det finns ett antal beslutade program som styr hur parkering för både bil och cykel ska utformas

och dimensioneras, Program för parkering i Jönköpings kommun, Parkeringstal för Jönköpings kommun samt Jönköpings cykelprogram. Dessa program ska beaktas och referenser till dessa bör infogas i detaljplanen.

Genhetsanalys saknas

Enligt Jönköpings cykelprogram som antogs 2016 ska en genhetsanalys göras när nya områden planeras och genhetskvoten måste vara god, analysen verkar inte ha gjorts vilket medför att vi inte vet om genhetskvoten är god. Cykelfrämjandet insisterar på att en genhetsanalys görs och att man säkerställer att genhetskvoten är god.

Gatuparkering

Cykelfrämjandet ställer sig frågande till den stora mängd gatuparkering som planeras i området. Gatuparkering medför hög risk för dörrning, där bilister öppnar dörren utan att se sig för och cyklister cyklar rakt in i dörren. Gatuparkering upptar även värdefull yta som skulle kunna användas till bredare och säkrare ytor för oskyddade trafikanter.

GC vägar utan kvalitetsmått och krav på säkra korsningspunkter

Detaljplanen innehåller texter om att GC-vägar ska anläggas, bland annat utmed Södra- och Östra vägens södra del samt utmed områdets två huvudgator. Detta är bra, tyvärr saknas alla former av kvalitetsmått såsom minimibredd och hur separering av gående och cyklister ska ske. Hur korsningar med motorfordonstrafiken ska utformas saknas också, här rekommenderar Cykelfrämjandet att cykelöverfarter används eftersom de bidrar till sänkt hastighet för motorfordonstrafiken och ger tydlighet för alla parter.

Samutnyttjande. osäkert för ovana cyklister

Detaljplanen anger att "I övriga delar av området samsas gående, bilister och cyklister om samma gatuutrymme". Detta kan fungera bra för vuxna vana cyklister. För barn och andra ovana cyklister är detta inte optimalt. Att detaljplanen anser att samutnyttjandet räcker för att sänka farten tycker Cykelfrämjandet är naivt och förenat med stora risker, måste samutnyttjande ske bör gatan skyltas och utformas som gåfartsområde.

Kommentar

Cykelparkering lyser med sin frånvaro

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av cykelparkering.

Genhetsanalys saknas

Genhetsanalys har lagts till i planbeskrivningen.

Gatuparkering

Antalet gatuparkeringar har minskat och parkeringsfickorna ökat i bredd för att minska risken för dörning. Gatuparkering är ett sätt att hantera viss besöksparkering till området samtidigt som det bidrar till en sänkt hastighet på områdets huvudgator.

GC vägar utan kvalitetsmått och krav på säkra korsningspunkter

Detaljutformning av övergångsställen och korsningar är inget som bestäms i en detaljplan. Tillräckliga ytor för gatumark har getts för att säkra övergångar ska kunna anläggas. Områdets struktur har även förändrats något vilket kan bidra till enklare korsningslösningar.

Samutnyttjande. osäkert för ovana cyklister

Områdets huvudgator är försedda med utrymme för separata GC-banor skilda från körbanan med en trädrad. Övriga gator i området är utformade som vanliga 7 meters villagator där samutnyttjande mellan trafikslag traditionellt sker.

8. Socialförvaltningen

Nuvarande placering av byggnaderna ser inte ut att fungera utifrån behovet av angöring till fastigheten och parkeringsmöjligheter för personal och besökare till verksamheten.

Kommunens parkeringsnorm anger hur många p-platser till äldreboendet. Enligt förslaget anges inte det antal p-platser som normen kräver.

Placeringen av byggnaden på fastigheten utesluter möjligheten att skapa en välkomnande entré med angöring intill porten. Byggnadernas placering inom fastigheten upplevs som snäv till ytan.

Enligt förslaget finns enbart en angöring till de båda verksamheterna. Det är inte självklart att det fungerar med endast en angöring som ska delas med trafik till förskolans verksamhet. Varutransporter och färdtjänst kan hamna i konflikt med trafiken till och från förskolan vid vissa tider.

Det är nödvändigt att ha en dialog tillsammans med ansvariga för verksamheten i förskolan om behov av parkering, angöring till fastigheten och placering av tillagningskök.

Diskussioner har förts om att ha ett gemensamt kök för båda verksamheterna och då är placeringen av köket av yttersta vikt för att underlätta i vardagen och kring aspekter gällande arbetsmiljö och hygien.

Så snart detaljplanen för området blir fastställd så kan planeringen för det nya äldreboendet i området starta. Denna verksamhet ska ersätta nuvarande äldreboende vid Västerhäll och det blir även en viss utökning av verksamheten med ett antal boendeplatser.

Kommentar

Byggrätten för förskolan och äldreboendet, dess placering och angränsning har arbetats igenom och kommits överens om.

9. Gruppsynpunkt

1. En stor trafikökning med 2300 bilar per dygn på Ljungarpsvägen och Södra vägen vilket medför ökad koldioxidutsläpp. Flertalet gator kommer få en ökning mellan 100 - 900%. Exempelvis kommer Backens väg och Trädgårdsvägens trafik öka med ca 400 bilar per dygn.

2. Ökad trafik leder till att föräldrar kommer ta bilen för att skjutsa barn till och från skolan och andra aktiviteter utifrån trafiksäkerhet. Detta medför mer belastning på våra vägar i hela Tenhult och problemen vid skolan kommer öka.

3. Trafikfara för alla som rör sig i området både de som bor öster och väster om järnvägen. För att ta sig till skolan behöver en stor del av Tenhult passera den ökade trafiken. Flertalet barn har även lekkamrater på båda sidor av järnvägen vilket kommer öka osäkerheten för dem i trafiken då de måste passera högt trafikerade vägar.

4. Utryckningsfordon får längre väg att köra, de ska ta sig från Ljungarpsvägen och genom nuvarande bostadsområde för att komma till Herrgårdsgärdet, detta måste medföra längre utryckningstid och större skador på människor, egendomar, m.m.

5. Tillgängligheten för de som kommer bosätta sig på Herrgårdsgärdet blir dålig. En boende på borte delen av gårdet kommer ha närmare 5 minuters bilfärd på villagator för att ta sig ut på Ljungarpsvägen. Vidare leder detta till en markant ökning av koldioxiden.

Kommentar

Se gemensamma svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." för svar på synpunkterna 1, 2 och 3.

4. För räddningstjänsten att ta sig från Ljungarpsvägen till den fastighet som ligger längst bort i öst tar det ungefär 2½-3 minuter, även om de håller en ungefärlig hastighet på 30 km/h. Inga synpunkter om detta har inkommit från räddningstjänsten.

5. Planförslaget har förändrats sedan synpunkten inkom. Det tar cirka 1½ minut för den fastighet längst i öst att ta sig ut på Centrumgatan via den nya vägporten och cirka 2½ minut för samma person att ta sig ut på Ljungarpavägen via befintliga gator i norr. 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 orterna så nära kollektivtrafik som möjligt för att minimera behovet av bilresor. Generellt sätt tar det bara 2½ minut 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.

10. Kommundelsråd Tenhult

Kommundelsrådet Tenhult har under innevarande mandatperiod haft ett särskilt engagemang för byggnation på Herrgårdsgärdet. Vid varje sammanträde har Herrgårdsgärdet varit med på vårdagordning. Vi noterar därför med stor tillfredsställelse att det nu finns en föreslagen detaljplan för Herrgårdsgärdet. Samtidigt är Kommundelsrådet kritisk till att detaljplanen dragit ut på tiden och alla år som gått utan att byggnation kunnat påbörjas.

Byggnation på Herrgårdsgärdet är mycket angeläget för Tenhults framtida utveckling och tillväxt. Efterfrågan på bostäder i Tenhult är stort och bedöms hålla i sig. Särskilt är efterfrågan på villafastigheter det visar försäljning av, nuvarande villabistånd på.

Detaljplaneförslagets syfte är att planlägga för bostäder med en blandad bebyggelse på ca 300 bostäder. Utöver det ska även äldreboende och förskola inrymmas. Med tanke på platsens centrala läge i Tenhult är det av stor vikt att området byggs ut med blandade upplåtelseformer och hustyper. Kommundelsrådet delar att planförslaget tar hänsyn till Herrgårdsgärdets naturvärden såsom stenrösen och större träd, samtidigt som den för tillbaka Tenhults herrgård och Tenhults gamla stationshus in i den samlade stadsbilden. Planens genomförande kommer även innebära stora trafikförändringar på befintliga vägar norr om planområdet. Under planarbetets gång behöver aktuella vägar få ökad trafiksäkerhet.

Herrgårdsgärdet har en unik plats i Tenhult med möjlighet att koppla samman Tenhults grönområden, badplatser och kulturmiljö i ett stadsnära läge. I norra Tenhult finns tätortens centrum med offentlig Herrgårdsgärdet har stor potential till att återföra dessa kultur- miljöer i Tenhult. Herrgårdsgärdets utbyggnad kan knytas ihop på ett bättre sätt genom att tillskapa en ny gång- och cykeltunnel under järnvägen. På Herrgårdsgärdet finns dessutom flera kultur- och naturintressanta miljöer såsom stenrösen och åkerholmar.

I översiktsplanen framgår att de bästa förutsättningarna för att Tenhult ska växa på ett hållbart sätt är att bygga på Tenhults herrgård och i centrum där de boende har närhet till service och tågstation.

Tenhult erbjuder offentlig service genom Tenhults Vårdcentrum, Folk tandvård och bibliotek. Kommersiell service med dagligvarubutiker, vägkrog, bensinstation samt pizzerior. Kommundelsrådet noterar och tycker det är anmärkningsvärt att Stadsbyggnadskontoret inte tagit upp Tenhults Vårdcentrum i detaljplanen. Vårdcentrum har funnits i Tenhult sedan 2010 med Region Jönköpings Län som huvudman.

Med den föreslagna bebyggelsen på Herrgårdsgärdet skapas behov av ny förskola i området. Ett ökat behov av äldreboenden finns i Tenhult, vilket passar utmärkt in i det nya bostadsområdet.

Kommundelsrådet tar i sammanhanget upp att Tenhultsskolan också behöver

byggas ut genom inflyttning som byggnation på Herrgårdsgärdet kommer innebära. Konmundersrådet som medborgarföreträdare anser vi att en ny trafikutredning angående broalternativ/ anslutning via gamla Nässjövägen snarast genomförs för att möta de förslag/ synpunkter som togs upp vid samrådsmötet i Tenhult 2018-06-28. Vi anser att tidigare utredningar för ett Broalternativ inte full ut tagit hänsyn till den nya trafikplanering och konsekvensbeskrivning till förslaget enligt nu presenterad Detaljplan som kommer bli aktuellt för närområdet till Herrgårdsgärdet.

Kommundersrådet ställer sig positiva till föreslagna trafiklösningar men menar samtidigt att andra långsiktiga trafiklösningar måste till efterhand som byggnationen på Herrgårdsgärdet genomförs. Kommundersrådet Tenhult tillstyrker den föreslagna detaljplanen

för Herrgårdsgärdet med följande tillägg.

- Byggstart under 2019 /

- o Aldreboende som ersättning för Västerhäll

- Ny Förskola

- Ny trafikutredning av tidigare förslag om broalternativ med anslutning från Centrumvägen/ Lv 826- alternativ infart via i..jungarp gamla N:ässjövägen Rv 31/33.

- Tydligt -åtgärdsprogram för ökad trafiksäkerhet gällande berörda gator/vägar i närområdet Planering för utbyggnad av Tenhultsskolan

Kommentar

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

11. [REDACTED]

Jag protesterar mot att trafiken från Herrgårdsgärdet ska ledas in i det befintliga bostadsområdet.

1. Redan 2007 gjordes en utredning angående silning via befintliga gator och redan då påpekas det om för långa matargator m.m. Alternativ nr 1 på bifogad bilaga.

2. Miljömässigt kommer det att bli mer utsläpp från bilar m.m. genom det befintliga bostadsområdet.

3. Barn från norr, söder, öster och väster om Nässjövägen tar sig ner gående eller med cykel mot Ljungarpsvägen, Backens väg, Östra vägen och Södra vägen för att på järnvägsbron ta sig till skola, fritidsaktiviteter, kompisar m.m., även vuxna tar sig de här vägarna gående eller med cykel. Om trafiken skulle ledas genom det befintliga bostadsområdet så blir det en trafikfara för oss alla som bor i Tenhult.

Enl. Samrådshandling Dnr 2007/128 sidan 10 kommer det att bli ett utvidgat utbyggnadsområde.

När det utvidgade utbyggnadsområdet byggs så klarar inte de ovan nämnda gatorna trycket och en bro måste ändå byggas, för att spara kommunens pengar är det bättre att bygga en bro nu istället för att bygga om gator med torg träd m.m. och sedan ändå få bygga en bro.

Jag förespråkar en bro över Järnvägen och ut på Centrumvägen som är byggd för mycket trafik.

Citat från Alternativ 2, utredning om tillfarter 2007 på bifogad bilaga: Detta alternativ har fördelarna att det blir gen och relativt kort väg och av alla alternativ skapar detta den minsta ökningen av trafikarbetet och därmed de lägsta koldioxidutsläppen. Tillgängligheten till det överordnade vägnätet bedöms bli mycket god och ur trafiksäkerhetssynpunkt medför detta alternativ väsentligt högre standard än alternativ 1. Detta innebär inget intrång på någon privat mark eller berör några privata fastigheter i någon större mån. Det skapar även en trygg övergång för gående och cyklister som vill sig förbi järnvägen, som annars måste upp till den befintliga gångbron vid tågstationen.

"Hela texten finns på bilagan som bifogas.

Samma person skickade in ytterligare en synpunkt, den följer nedan:

I Planprogrammet från 2009 står det på sidan 15 första stycket "FÖRSKOLA. Pingstkyrkan har önskemål att flytta sin befintliga verksamhet i Tenhult till programområdet."

Detta tycker jag är mycket olämpligt. På förskolan ska det gå barn med alla religioner. Om pingstkyrkan i Tenhult ska driva en förskola blir det mest barn från Pingstkyrkans församling eller bestå av kristna barn som inte fått plats på någon annan förskola.

En Segregation av andra religioner kommer att ske och detta ska inte ske i ett svenskt samhälle där mångfald av religioner ska råda så vi lär oss att uppskatta varandras olikheter.

Förskolan ska bedrivas av Kommunen och ingen annan.

Samma person skickade in ytterligare en synpunkt, den följer nedan:

Förslaget om att bygga endast förskola på Herrgårdsgärdet tycker jag är förkastligt. Tenhults skola, matsal, fritids och skolgård är redan idag hårt belastad och med utbyggnad av Herrgårdsgärdet och även Mjälaryd i Tenhult kommer skolans ovan nämnda platser bli ännu hårdare belastat. En utbyggnad vid Tenhults skola kan inte göras p.g.a. den begränsade ytan vad jag har förstått. Jag föreslår att även en ny skola byggs på Herrgårdsgärdet. En skola för klasserna 1-3, fritids för klasserna 1-3 och ny matsal. En utbyggnad av Tenhults skola har i flera år föreslagits av föräldrar, lärare m.m. Ta tillfället i akt och förverkliga detta genom att bygga på Herrgårdsgärdet. Ytterligare synpunkter på Tenhults skolans lilla

kapacitet och motivering till att bygga en ny skola på

Herrgårdsgärdet:

1. Antalet elever i respektive klass är för många, läraren hinner inte med alla som behöver hjälp.
2. Stökigt med många elever i skolsalarna.
3. Den rekommenderade ytan per person på skolgården uppfylls inte.
4. Fritids har inga fasta lokaler vilket gör att eleverna blir osäkra om var de ska vistas efter skolan.
5. Skolsalarna är för små för att bedriva fritids.
6. Matsalen är idag för liten, de barn som äter först äter redan vid 10:30, så de hinner bli hungriga innan skolan slutar och på detta vis sänks blodsockret och koncentrationen blir sämre på eftermiddagen då många går i skolan till 14:10.
7. Våra barn är det viktigaste vi har. För att utvecklas behövs det kunskap, lek och mat, med en skola på Herrgårdsgärdet blir det mer utrymme för detta!

Kommentar

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

Planförslaget har förändrats sedan synpunkten inkom. Det tar cirka 1½ minut för den fastighet längst i öst att ta sig ut på Centrumgatan via den nya vägporten och cirka 2½ minut för samma person att ta sig ut på Ljungarpavägen via befintliga gator i norr. 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 orterna så nära kollektivtrafik som möjligt för att minimera behovet av bilresor. Generellt sätt tar det bara 2½ minut 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.

Angående förskolan är planerna att denna är i kommunal regi. En detaljplan kan dock inte reglera vem som får köpa en fastighet eller driva verksamhet inom en användning.

13. Gruppsynpunkt

Hej

Skrivet till Erför att framföra den stora oro som finns hos en större mängd Tenhultsbor gällande förslaget som ligger om trafiklösningen till och från Herrgårdsgärdet. I princip kommer alla vi som bor på östra sidan av järnvägen (den södra sidan av Ljungarpsvägen (ca 150 bostäder), att beröras starkt negativt av trafikförslaget. Vi som gjort denna skrivelse är en gruppering av alla oroade boenden.

Förslaget som ligger är att bygga ca 300 bostäder på Herrgårdsgärdet, en volym som kommer innebära att Tenhult växer med ca 1/3 (ca 1 000 fler invånare) vilket är

positivt för samhället. Det är en stor satsning som ni planerar för och därför måste en rimlig trafiklösning utformas av respekt för oss som bor i närområdet likaväl för de som kommer bo på Herrgårdsgärdet.

Den lösning som presenterades på samrådsmötet, 180628, att sila trafiken genom villaområdet, är inte en långsiktig eller trafiksäker lösning. Det kommer passera ca 2 300 fler bilar/dygn när området är fullt utbyggt vilket är en extrem volym i detta område. Ökningen på flertalet gator kommer vara mellan 100-900%. På samrådsmötet kunde ordföranden i stadsbyggnadsnämnden, Samuelsson, inte visa på något annat exempel (inget som ens är i närheten av detta förslag) där villagator öppnats upp för denna stora volym. Vidare var svaret från Samuelsson och tjänstemännen att man får testa sig fram för att få en jämn silning genom alla villagator (flertalet är smala villagator med direktutfarter samt har ytterdörrar några meter från gatan). Detta är inte relevant då volymen, trots att försöka sila så mycket som möjligt, blir alldeles för stor.

Det finns tidigare förslag att bygga en bro över järnvägen. Samuelsson menar på att detta inte är genomförbar av tekniska och ekonomiska skäl. Tyréns fick i uppdrag av kommunen att göra en trafikutredningsrapport vilken är daterad 180601. Där skriver de att en brolösning enligt Swecos rapport (2009) bedöms ha en positiv effekt på trafiklösningen och des konsekvenser. Detta har man dock inte gått vidare med i det fortsatta arbetet. Tyréns skriver vidare att det "bör övervägas att ta upp detta alternativ igen". Vi anser att broalternativet är den absolut bästa lösningen för trafiken.

Ett annat tidigare förslag är att bygga en ny väg ut mot Nässjövägen för att på så vis få en säkrare trafiklösning. Detta alternativ är inte genomförbart enligt Carin Berggren, tidigare kommunalråd, i artikel i JP 170424, då ägaren av en bit mark inte vill sälja. Detta är mycket märkligt då det går att tvångsinlösa mark. Om ni verkligen vill finna en bra trafiklösning bör det inte vara några problem. En tidig och god kommunikation med berörda instanser är en förutsättning för att finna en bra väglösning åt detta håll. Väldigt få boenden berörs av denna trafiklösning.

I Bullerutredningen som Tyréns gjorde daterad 180601 skriver de avslutningsvis att "trafiktillskottet kommer att innebära en stor förändring av boendemiljön för de boende utmed de gator som berörs".

Vid en sådan stor satsning som ska göras i Tenhult ska vi invånare kunna förvänta oss att skattepengar skjuts till för att satsa på en bra trafiklösning, något som liggande förslag inte är. Det är inget problem att bygga en bro även om det är lite mer komplicerat, det handlar i slutändan om pengar.

Kommentar

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

14. [REDACTED]

Vi är emot förslaget att leda in trafiken på befintligt villaområde. Förslaget innebär en extremt stor ökning av trafiken med 2 300 fler bilpasseringar per dag. Trots silning är volymen extremt stor och flertalet gator har direktutfarter i anslutning

till gatorna. Med anledning av den höga trafikering av Ljungarpsvägen idag samt den höga hastigheten som många bilar håller bör ombyggnationen av korsningen Ljungarpsvägen/södravägen (s,14) genomföras omgående oavsett om beslut om detaljplanen fattas. För att öka trafiksäkerheten och sänka hastigheten på Ljungarpsvägen. Det skulle även bidra till säkrare utfarter från villor på Ljungarpsvägen. Dock bör övergångsställets placering flyttas tillbaka till där det var förut på Ljungarpsvägen, eftersom det är där som människor går. Ur trafiksäkerhets aspekten är det även rimligast då det saknas både trottoar och övergångsställe på södra vägen. Idag finns inte heller någon cykelbana på delar av Ljungarpsvägen, i dags läget använder de trottoaren som cykelbana och då är det inte optimalt för gångtrafikanterna. Vilket påverkar trafiksäkerheten för cyklister idag och ännu mer om trafiken ökar.

I utbyggnaden av samhället borde samhället byggas ut i flera riktningar istället för att bygga ett nytt samhälle i utkanten, långt från skola, affärer samt befintlig kollektivtrafik. Det hade varit bättre att sprida ut utbyggnaden runt hela samhället, genom att bebygga en del av herrgårdsgärdet men även bygga åt andra håll exempelvis, mot Huskvarna, vid vattenledningstornet, vid Mjälaryd. Om Tenhult bebyggs åt olika håll hamnar inte all trafik på samma ställe. Idag har Ljungarpsvägen höga bullernivåer och många bilar har en höghastighet. Om det beslutas som detaljplanen för Tenhult 24:47 innebär det att trafiken kommer bli dubbelt så mycket mot den höga trafikeringen som sker idag.

Det enda alternativet är en Brolösning/tunnellösning. Jag föreslår att kommunen tar upp alternativet med att projektera och bygga en bro över järnvägen alt en tunnel underjärnvägen för att på så vis får en bra koppling mellan Herrgårdsgärdet och Centrumvägen. Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utsläpp (villorna som ligger längs Centrumvägen vid Europamöbler och längs vägen mot centrum har till stor del ett dike samt en extra väg som skydd mot trafiken. Dvs en mycket gott skydd). Har kommunen råd att bygga en gång och cykelväg vid Spira för 11 miljoner och ny hovrätt för över 420 miljoner så måste det ju finnas lite pengar över till Tenhults borna. Ni är nu väldigt måna om att få komma igång med bygga i Tenhult men ni är inte villiga satsa för säkra vägar för de boende i Tenhult.

Äldreboendet bör ligga centralare i samhället. Enligt den nya detaljplanen ligger äldreboendet långt ifrån centrala Tenhult vilket innebär långt till affärer och kommunikationer. Det nuvarande äldreboendet har ett bättre läge centralt, där de äldre har nära till affärerna.

Det är långt till skolan. Idag lämnas många barn med bil. Det nya området ligger långt ifrån skolan. Vilket kommer bidra till en öka trafiken i stora delar av samhället. Finns det plats på skolan för flera elever? Klarar lokalerna ett ökat elevantal?

- När samhället växer behöver även sortergården utöka sina öppettider.

Kommentar

Se gemensamma svar "Varför bygga här? - alternativa exploateringsområden", " Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." och "Skolsituationen i Tenhult".

Synpunkt angående placering av övergångsställen och säkerhet vid Ljungarpsvägen skickas synpunkterna till ansvarig på Trafik- och utvecklingsavdelningen. Placering av övergångsställen är inte något som regleras i detaljplanen.

Angående sortergårdens öppettider skickas synpunkten vidare till ansvariga.

15. Thore Johansson och Carin Johansson Holm

Utbyggnaden av Herrgårdsgärdet med 300 bostäder, äldreboende och förskola är ingen liten sak, enligt uppgift vi fått kommer det att fullt utbyggt utgöra ca en 1/3 av befolkningen i Tenhults tätort.

När man betänker detta verkar det synnerligen kortsiktigt och ansvarslost att ordna tillfarten till området genom befintligt villaområde som beräknas ge en trafikökning med 2300 fordon/dag. Både med tanke på trafikmiljö, avgaser och säkerheten för barnen i området verkar det vara ett desperat förslag för att få en billig lösning och snabbt komma igång med utbyggnaden.

Vi anser att broalternativet med koppling till genomfartsleden Centrumvägen måste tas upp igen, vilket också Tyréns utredningsrapport anser. Förslag att dra en väg på östra sidan ut till Nässjövägen skulle också ge en trafiksäkrare lösning.

Blir alternativen för dyra? Betänk då att nuvarande befolkningen här plus de som bosätter sig på Herrgårdsgärdet kommer att få leva med den trafiklösning som blir för överskådlig framtid. När det gäller äldreboendet så funderar vi på om detta är bästa placeringen i samhället. Nuvarande Västerhäll ligger mer centralt och utan den långa Ljungarpsbacken upp. Detta med tanke på äldre som kanske bara går och äter eller besöker anhöriga på boendet. Utan egen bil kommer antagligen många som nu kan promenera till boendet att behöva åka buss eller ta färdtjänst istället.

Varför inte bygga nytt där Västerhäll ligger nu?

Kommentar

Se gemensamma svar "Varför bygga här? - alternativa exploateringsområden", "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." och "Skolsituationen i Tenhult", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

16. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten anser att det är lämpligt att det uppförs staket längs sträckan där området angränsar mot järnvägen för att undvika spårspring och olycksriskerna som det medför.

Kommentar

Noteras.

17. [REDACTED]

Jag ställer mig väldigt positiv till byggnation av herrgårdsgärdet i Tenhult. Det är på tiden att kommunen investera i de delar av Kommunen som hittills inte

har prioriterats. Nybyggnationen en av bostäder i Tenhult har varit så gått som obefintlig under de 8 åren som jag har bott här. Med undantag för några lägenheter och en handfull enfamiljshus.

Det har byggts 3 st. förskolor i Tenhult de senaste 7 åren samt att det är ännu en förskola med i detaljplanen för herrgårdsgärdet vilket jag tycker är mycket bra och behövligt när man tänker att man ska bygga ca 300 nya bostäder.

Det jag och många, många med mig inte får ihop är hur ni tänker med skolsituationen. Mera Förskolor men ingen ny skola? Dessa barn blir ju stora och börjar skolan.

Tenhultskolan är idag redan en av de största skolorna i kommunen. Skolan ligger mitt inne i centrala Tenhult och redan idag är det stora problem med trafiken runt skolan vid skolstart och slut. Skolans matsal är inte gjord för en skola med 500 elever. De barnen som går i förskoleklass tvingas äta sin lunch 10.30 vilket inte är normalt. Barnen har sedan ett tight schema när de äter. Tider ska passas så att nästa klass får plats att äta vilket gör att eleverna upplever det som stressande och inte en bra miljö. Redan idag hyr skolan lokaler av Hökerums fastigheter. Här är det både skolklassrum. och Fritids i en och samma lokal. Skolgården är trång, och gräsytorerna fa, särskilt för de mindre barnen ser man att de går på varandra.

Att bygga till 4 klassrum på den befintliga skolgården är inget alternativ säger vi föräldrar. Skolan är inte gjord för så här många barn.

Vi ser att ett bygge av en F-3 skola på Herrgårdsgärdet är det enda alternativet. En skola med fritids, matsal, och en sporthall. B För som det är just nu så råder det brist på tider i den sporthall som finns i

Tenhult. Det gör att fritidsaktiviteter för barnen inte kan utvecklas. Nu är det innebandy eller fotboll som gäller för barnen, för det finns ingen möjlighet för någon annan sport att komma intill i sporthallen. Tänk att bygga en Skola med en aula och en scen som man skulle kunna använda på fritiden och starta upp teatergrupper för barn. En scen där kulturlivet kan hyra in sig och repetera.

Det är något som jag vet saknas i Jönköping. Jag vet att det är många föräldrar som liksom jag är trötta på att höra att de socioekonomiska förutsättningarna är så bra i Tenhult att vi inte får del av några extra pengar till barnen. Vi är för högutbildade för att våra barn ska få en skola som har ett bra arbetsklimat. Vi är många som drar vårt strå till stacken vad det gäller skattemedel och nu är det dags att vi får tillbaka lite. Ni är hjärtligt välkomna ut en dag och vara med på vår skola. Äta i matsalen om ni rar plats och hinner. De som jobbar där gör ett fantastiskt arbete med de förutsättningar de har så de är guld värda.

Vi vill att Tenhult ska växa och utvecklas. Men inte på bekostnad av våra barn. Bygg på Herrgårdsgärdet men bygg då en ny skola. Jag vet att det har funnits med i planen från början. Detta tillsammans med förbifart Tenhult som vi också kommer fortsätta tjata om kommer att göra gått för hela kommunen.

Kommentar

Se gemensamt svar "Skolsituationen i Tenhult".

18. [REDACTED]

Vi skriver med anledning av den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult.

Vi känner stor oro för den negativa påverkan planerna att leda trafiken in och ut från det nya området via villagatorna kommer ha för oss som bor i området idag. Det känns inte som en långsiktig eller säker lösning med tanke på hur stort området planeras bli - 300 bostäder! Vårt hus ligger i korsningen Villavägen/Ostravägen. Vi flyttade hit för att slippa trafiken då vi tidigare bodde vid en hårt trafikerad väg. Vi ville bo i ett lugnt område skönt från genomfarts trafik. Detta område är precis vad vi letade efter, lugnt, tryggt och väldigt sparsamt trafikerat.

Vi och våra grannar kommer drabbas hårt av både byggtrafiken under många år och en kraftigt ökad vardagstrafik och alla dess negativa följder om dessa vägar utanför våra hus ska leda trafiken in och ut från det nybyggda området. Det bli en stor ökning i ohälsosamma avgasutsläpp och giftiga partiklar från dubbdäck mm och dessutom en höjd bullernivå i ett nu väldigt lugnt område. Här bor många barnfamiljer, en stor mängd lekande barn som rör sig i området och många barn går till och från Tenhults skolan på dessa gator ner till gångbron över järnvägen.

Idag är det en väldigt säker väg för barnen att gå till skolan pga sparsamt trafikerade gator. Att gå till och från skolan leder till ökad rörelse i vardagen och till bättre hälsa hos barnen.

Kraftigt ökad mängd trafik = kraftigt ökad risk för olyckor vilket i sin tur leder till att fler föräldrar istället skjutsar sina barn till skolan då de inte vågar låta dem gå längre och då blir det ännu mer trafik i området och även i området runt skolan.

Vi hoppas verkligen att det istället satsas på en säker och långsiktig lösning vilket en bro över järnvägen in till området skulle innebära enligt Swecos rapport 2009. Enligt Tyréns trafikport 180601 bör det alternativet tas upp igen.

Kommentar

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

Trafiken på de befintliga gatorna kommer att öka, men de kommer även att byggas om med separata GC-vägar där barn kan röra sig på ett säkert sätt. Korsningen Lungarpsvägen-Södra vägen säkerhetsanpassas med längre siktstråk. Den nya vägporten förväntas avlasta en del av den norrgående trafiken så att antalet fordon som kör på befintliga villagator inte blir lika stor som i det tidigare presenterade samrådsförslaget. Målsättningen är att de barn som har möjlighet att gå till Tenhults skola idag fortsättningsvis ska kunna göra det.

Bullernivån i området kommer att öka jämfört med dagsläget. Våldigt få befintliga hus har bedömts överskrida rådande riktvärden för buller. De fastigheter som påverkas behöver utredas speciellt i efterhand i form av uppmätning av ljudnivån om störning upplevs.

19. [REDACTED]

Hej,

Efter att ha jobbat med entreprenad i 45 år inom kommunen blir man allvarligt oroad av planen att "sila" trafiken genom bostadskvarteren. Vid alla nya byggen så har man börjat med logistiken, d.v.s. en rejäl gata in till byggen och därifrån utgått på området. Här anser jag att enda förslaget som kan bli bra är en bro över järnvägen vid Tenhults möbler. Då kan man få en rejäl gata med buss som vänder vid äldreboende och förskola. Med silningsförslaget blir jag allvarligt orolig över olycksrisken vid alla korsningar för bl.a. barn som ska gå till skola och centrum. Det är ju inte bara bilar som kommer köra. Det här området kommer ju vara ett arbetsområde i flera år. Betänk hur många lastbilar med byggmaterial som ska kryssa i bostadsområdet, och vilka problem för stora trailers med grävmaskiner att komma fram. Så jag undrar varför man inte ser bron som lösningen på de flesta problem? Varför inte göra rätt när det är lätt.

Kommentar

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

Byggtrafiken kommer att pågå i olika grader av intensitet under delar av året. 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.

20. [REDACTED]

Vi är oroad för trafiksituationen som kommer i samband med byggnation av Herrgårdsgården. Blir det 300 nya bostäder, äldreboende och förskola kommer det enligt prognosen bli över 2500 bilar per dygn och nu har vi kanske 100 bilar per dygn som passerar vårt hus. Vi och många andra villaägare har garageuppfarterna utmed gatorna. Hur ska vi säkert kunna köra ut våra bilar med tanke på all trafik som kommer? Vi får inte glömma alla grävmaskiner, lastbilar och andra fordon som kommer att köra förbi oss under själva byggnationen.

Vi har inga småbarn eller husdjur men många av våra grannar har det. Det måste vara säkert för barnen att gå och cykla i våra kvarter så som det varit hittills.

Varför ska vi "straffas" med all denna trafik i detta hittills mycket lugna villaområde?

Nej, tänk om och bygg en bro över järnvägen eller en tunnel för biltrafik under järnvägen i höjd med Tenhults möbler eller bygg en väg genom skogen ut mot Nässjövägen men inte genom villakvarteren.

Kommentar

Läs gemensamma svar för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Kan tunneln under järnvägen flyttas längre norrut?"

21. [REDACTED]

Vi är emot förslaget att leda in trafiken på befintligt villaområde. Förslaget innebär en extremt stor ökning av trafiken med 2 300 fler bilpasseringar per dag. Trots silning är volymen extremt stor och flertalet gator har direktutfarter i anslutning till gatorna. Volymen kommer även, trots åtgärder på gator, att öka otryggheten kraftigt för gång- och cykeltrafikanter. Vidare kommer boendemiljön kraftigt försämrats för befintligt boende.

Förslag på andra lösningar:

1. Brolösning/tunnellösning Jag föreslår att kommunen tar upp alternativet med att projektera och bygga en bro över järnvägen alt, en tunnel under järnvägen för att på så vis får en bra koppling mellan Herrgårdsgärdet och Centrumvägen.

Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utsläpp (villorna som ligger längs Centrumvägen vid Europamöbler och längs vägen mot centrum har till stor del ett dike samt en extra väg som skydd mot trafiken. Dvs en mycket gott skydd). Om kommunen anser att lösningen är för dyr bör det omprioriteras pengar i kommunens budget/tas från andra projekt som genererar ett positivt resultat för kommunen. Alternativt kan kostnaden läggas på tomtpriserna, dvs sätt den summa som behövs för att täcka de kostnader som uppstår med lösningen.

2. Väg ut mot Nässjövägen

Förslag att dra ut en väg mot Nässjövägen. En sådan lösning skulle innebära en mycket bra trafiksäkerhetslösning för alla boenden.

3. Minska antalet tomter/bostäder

Förslag att minska antalet tomter/bostäder. Bygg 20 st villor i förläning av varje befintlig väg, dvs Södra Vägen, Villavägen och Egnahemsvägen. På så vis blir ökning av trafikvolymen relativt liten.

Sweco skriver i sin trafikutredningsrapport i planprogrammet från 2009 att silning av trafiken ej kan svälja den förlagna volymen av trafiken om det ska byggas 300 bostäder. Sweco menar att det då endast kan bli tal om ett fåtal byggnationer. För att ta ett av flera exempel på ej genomtänkta lösningar är att det i förslaget ska silas upp trafik från Herrgårdsgärdet, in på Egnahemsvägen och sedan in på Backens väg och vidare upp på Trädgårdsvägen. I Förslaget ca 500 bilpasseringar per dygn. Dessa gator är smala villagator och ej byggda för denna volym. Exempelvis kommer en sådan lösning ge stora problem då Trädgårdsvägen är brant och kommer generera stora problem på vintertid när det är halt (idag undviker boenden att ta den vägen vintertid utan åker Backens väg och ut på Egnahemsvägen). Vidare blir gatorna extremt smala vintertid när det ligger

snövallar. Alla villor har även direktutfareter direkt mot vägen.

Jag menar att ett byggande på Herrgårdsgärdet, i den omfattning som föreslagits, inte ska genomföras om inte en annan långsiktig trafiklösning genomförs, dvs ingen silning utan en bro/tunnel eller väg ut på Nässjövägen.

Kommentar

Läs gemensamma svar för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

22. Anonym

Vi bestrider liggande förslag gällande att leda trafiken till Herrgårdsgärdet via befintligt gatunät. Som boende i området känner vi stark oro inför de trafikplanerna! Ni räknar själva med att trafiken kommer öka från 90-530 fordon per dygn till 1880-2455 fordon per dygn genom ett bostadsområde med mycket barnfamiljer. Tycker det säger det mesta.

Vi anser det ytterst märkligt om kommunen vill godkänna ett förslag med så extremt ökad trafik när man bland annat har en strävan om nollvision gällande trafikolyckor. För med en ökad befolkning och ökad trafik, så kommer risken för olyckor att öka. Den planerade bebyggelsen kommer att ta lång tid att verkställa och hög frekvens av tung trafik kommer under tiden belasta nuvarande gatunät (innan eventuella farthinder eller andra vägar byggs). När nu Tenhult planeras att öka med en fjärdedel av idag, så ställer vi oss frågande till varför kommunen inte vill satsa på en mer påkostad och säker trafiklösning.

Våra synpunkter är följande:

- Varför går kommunen vidare med det trafikalternativ som Sweco i sin rapport 2009 förkastat? Gatorna är redan långa och man menar då att det inte byggs så idag. Varför strävar man då bakåt i liggande förslag? Vi tror inte lösningen är så enkel att välja en huvudgata via Östra vägen. Vi vill inte att trafiken silas genom befintliga gator som redan är hårt belastade. Flera gator i befintligt område har idag även farliga vägkorsningar med dålig sikt'. Det skulle uppskattningsvis ta upp till 5 minuter att ta sig längst nerifrån gårdet och upp till Ljungarpsvägen och frågan är om trafiken håller max 30 km/h hela vägen. Ljungarpsvägen och Centrumvägen fortsätter sedan med max 40 km/h. Fortsatt tung trafik kommer att gå genom bostadsområdet till tänkt förskola och äldreboende (matleverans, sjuk- och färdtjänsttransporter etc.). Långa gator medför ofta en högre hastighet och varför välja ett förslag där man vill använda olika former av farthinder när man kan bygga nytt och göra rätt från början? Kommunen vill ju sällan se byggnad av farthinder i andra delar av kommunen (läs Jönköping) så då ser vi verkligen inte någon skillnad på våra vägar.

- Södra vägen måste korsas (vid flera olika korsningar) för att nå skolvägen via Tomtavägen. I liggande förslag nämns två korsningar på Södra vägen som behöver särskild omsyn gällande trafiken och där man förestår en lösning i område 1. I detta område 1 går dessutom väldigt många barn till skolan. I område 2 nämns ingen lösning alls. Hur har man tänkt sig där? En Ykorsning med dålig

sikt för bilister och många skolbarn passerar här. Fler barn blir det såklart vid en utbyggnad av gårdet. Människan är av naturen lat och tar alltid närmsta vägen. Särskilt barn!

- Den stora tänkta genomfartsleden går nära den enda lekplatsen på hela området. Hur planeras säkerheten för lekplatsen? Man nämner att barnen ska gå via Tomtavägen. Men till och från den vägen då?

PS. Bifråga - varför har man inte en större övergripande plan för Tenhult med skolor, bostadsområden och grönområden inne i samhället? Idag finns inga gröna parker inne i samhället. Den tänkta nya förskolan på 120(!) barn låter bra, men vart ska de barnen ta vägen sedan? De barnen har snart växt upp och ska vidare. Tenhultsskolan är redan (sedan lång tid tillbaka) överbelastad med både trång inomhus- och utomhusmiljö. Planering bör samordnas med berörd nämnd (skol- och barnomsorgsnämnden) gällande framtida omsorg med förskola och skola i samhället.

Kommentar

Läs gemensamma svar för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", samt "Skolsituationen i Tenhult".

Från och till Tomtavägen går man på de planerade gång- och cykelbanorna utmed Södra vägen och Östra vägen. Planområdet har nu plats för två lekplatser, en mot skogen i nordost och en mitt i området. Korsningarnas exakta utformning kan inte regleras i detaljplan, men utrymme finns för trafiksäkrande åtgärder i korsningen Östra vägen-Södra vägen.

23. [REDACTED]

När vi började leta hus för 7 år sedan trodde vi att vi ville bo i Huskvarna. Vi var på väg till flera visningar men det slutade med att vi aldrig ens gick in i husen. Detta pga. trafiken utanför husen. Vi skulle aldrig flytta någonstans där våra barn inte skulle kunna gå/cykla till sina kompisar eller till skolan utan att korsa högt trafikerade vägar.

Vi hittade vårt hus på Östra vägen i Tenhult där vi trivs oerhört bra. Ett lugnt och tryggt område för oss och våra barn. Med närheten till naturen och den gamla badplatsen och betesmark med djur. Det är för oss livskvalité.

För ett tag sedan frågade en vän om jag skulle med på samrådsmötet i Tenhults skolan angående Herrgårdsgärdet. Jag var då inte så insatt i de olika alternativen. Självklart tänkte jag att våra politiker väljer det bästa alternativet, både för folket och miljön. Men ack så fel jag hade.

Följde med på mötet och var nog rätt chockad över hur det gick till. När Samuelsson visar de olika alternativen och säger "det är detta alternativ som gäller eller så blir det inget med Herrgårdsgärdet" och pekar på alternativet att använda befintliga gator för att ansluta till området. Ett skämt!

1. Det alternativet skulle innebära mest fara för alla barn som ska bo i området.
2. Det skulle innebära att många i området skulle behöva skjutsa sina barn till skolan. Det skulle innebära mer trafik än vad kommunen har räknat på.
3. För att inte tala om den vardagliga motionen och hälsan för våra barn.
4. Kaoset vid skolan när ännu mer bilar ska trängas där. Som det ser ut nu har skolan gått ut med önskan att de som kan ska lämna sina bilar hemma och följa sina barn till skolan bör göra det.
5. Det skulle innebära ohälsosamma avgasutsläpp och kraftig höjning av bullernivån i området.
6. Hur skulle det bli med avloppet i området vid Östra vägen? Det fungerar inte idag som det ser ut. Vi har fått brev från kommunen med förhållningsregler om hur vi ska sköta oss för att det inte ska bli stopp i avloppet hela tiden. Att vi själva ska få betala om det blir stopp.
7. Ljungarpsvägen skulle bli som Hakarpsvägen i Huskvarna. Vi har vänner som har hus på den vägen. Det går knappt att köra ut från dem vid vissa tider och deras barn kan inte gå själva till skolan pga. trafiken.

Kommentar

För punkt 1-4, läs gemensamma svar "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden". samt "Skolsituationen i Tenhult".

5. Bullernivån i området kommer att öka jämfört med dagsläget. Väldigt få befintliga hus har bedömts överskrida rådande riktvärden för buller. De fastigheter som påverkas behöver utredas speciellt i efterhand i form av uppmätning av ljudnivån om störning upplevs.

7. Beroende på var man bor utmed Hakarpsvägen så går det olika mycket trafik utmed denna gatan. Enligt de senaste uppmätningarna går där cirka 6300-8200 fordon (årsdygnstrafik). Detta skiljer sig från de cirka 1200-1500 fordon som förväntas köra utmed Östra- och Södra vägen.

24. [REDACTED]

Jag skriver med anledning av den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Jag känner stor oro för den negativa påverkan planerna att leda trafiken in och ut från det nya området via villagatorna kommer ha för oss som bor i området idag. Det känns inte som en långsiktig eller säker lösning med tanke på hur stort området planeras bli - 300 bostäder! Vi och våra grannar kommer drabbas hårt av kraftigt ökad trafik och alla dess negativa följder om dessa vägar utanför våra hus ska leda trafiken in och ut från det nybyggda området. Våra barn kan idag cykla till varandra på gatorna här i området men om det ska köra 2300 bilar per dygn kommer vi inte låta barnen vara ute och cykla och få den rörelse

som detta ger dem längre. Det blir dessutom en kraftig ökning i ohälsosamma avgasutsläpp och giftiga partiklar från dubbdäck mm och dessutom en kraftigt höjd bullernivå i ett nu väldigt lugnt område. Här bor många barnfamiljer, en stor mängd lekande barn som rör sig i området och många barn går till och från Tenhultsskolan på dessa gator ner till gångbron över järnvägen. Idag är det en väldigt säker väg för barnen att gå till skolan pga sparsamt trafikerade gator. Att gå till och från skolan leder till ökad rörelse i vardagen och till bättre hälsa hos barnen.

Kraftigt ökad mängd trafik = kraftigt ökad risk för olyckor vilket i sin tur leder till att fler föräldrar istället skjutsar sina barn till skolan då vi inte vågar låta dem gå längre och då blir det ännu mer trafik i området och barnen får mindre rörelse och det kan påverka deras hälsa negativt. Dessutom blir trafiksituationen runt skolan, som redan idag är hårt pressad, inte trafiksäker för barnen på skolan. Vi är flera som anser att en F-3 skola på Herrgårdsgärdet ska inplaneras i detaljplanen. Tenhultsskolan är redan överfull och mycket barn ska samsas på samma yta. Man ser att barns psykiska ohälsa ökar i landet och en stor skola med många barn passar långt ifrån alla elever. Om ni vill satsa på vårt samhälle ser ni till att ge de som växer upp här och är vår framtid de bästa förutsättningarna för en god start i livet, då krävs en skola till!

Vi hoppas verkligen att det istället satsas på en säker och långsiktig lösning vilket en bro över järnvägen in till området skulle innebära enligt Swecos rapport 2009. Enligt Tyréns trafikutrednings rapport 180601 bör det alternativet tas upp igen.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", samt "Skolsituationen i Tenhult".

Bullernivån i området kommer att öka jämfört med dagsläget. Väldigt få befintliga hus har bedömts överskrida rådande riktvärden för buller. De personer som upplever störning behöver utredas speciellt i efterhand i form av uppmätning av ljudnivån när Herrgårdsgärdet har byggts ut.

25. [REDACTED]

Först och främst tycker vi att det inte ska byggas på åkermark på grund av att Sverige behöver sin åkermark, idag har vi bara 50% självförsörjningsgrad. Enligt förslaget ska ni bryta av trafiken i villaområdet på herrgårdsgärdet för att minska trafiken, ni vill att det ska va ca 100-200 bilar/dygn. Men redan befintlig villabebyggelse på östra /södra vägen skulle få 2000-2500 bilar I dygn, i dag är det ca 90-500 bilar/dygn. Varför denna skillnad Om bygget ändå blir av måste trafiklösningen ändras. Tex bygga en bro eller biltunnel över/under järnvägen Man kan också bygga en ny väg till gamla nässjövägen v31. Om inte trafiklösningen ändras vill vi att herrgårdsgärdet inte bebyggs med mer än max 50-70 hus och att alla befintliga gator som Egnahemsvägen, Villavägen o södravägen används till och från Herrgårdsgärdet.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

26. [REDACTED]

Förslaget att leda in trafiken på befintliga gator är ingen bra lösning. Bygger man ett så stort område där 1/4 av Tenhults befolkning ska bo förtjänar det nya området en egen tillfart. Man silar inte normalt trafiken igenom befintliga villaområden när man bygger nytt. Detta finns det inga exempel på i Jönköpings kommun eller andra närliggande orter. Om så är fallet skulle jag gärna vilja ha ett exempel på ett område där man genomfört silning där befolkningsmängden har ökat med uppemot 1000 personer. Trafikökningen är ju ofantligt stor i befintligt förslag och försämrar närmiljön kraftigt för boende som har sina hus här idag. Många har köpt husen här för att området är lugnt och barnen kan vara ute och leka på gatorna då biltrafik och lastbilstrafik är begränsad. Om intresset att bygga på Herrgårdsgärdet är så stor kan det inte vara ett stort problem att hitta en annan trafiklösning.

Kostnaderna för en bro/tunnel eller väg ut från området måste jämföras med kostnaderna för att åtgärda befintliga gator. Mellanskillnaden kan man sedan lägga till på tomtpriserna. Om skillnaden är exempelvis 17 miljoner så ökar tomtpriset med ca 50 000 kr. I det stora hela är detta ingen stor kostnad om man tänker sig att en nybyggnation kosta ca 4 miljoner kronor.

Förslag på andra lösningar:

1. Brolösning/tunnellösning

Vi föreslår att man i första hand ska se över alternativet att bygga en bro över järnvägen eller en tunnel under järnvägen. På detta sätt får man direkt utfart på centrumvägen vilket får positiva effekter då man leder trafiken igenom centrum vilket kommer gynna affärer, bibliotek och vårdcentral. Mot befintlig byggelse väljer man att skapa gång- och cykelvägar så att man kan ta sig enkelt till området. Kostnaden för det här förslaget kan finansieras via höjt tomtpris eller på annat sätt om kommunen omprioriterar sin budget.

2. Ny väg ut till Nässjövägen

Alternativet till bro eller tunnel är att bygga ny väg till Nässjövägen. Vilket skulle lösa alla problem med en säker trafiklösning för alla boende. Att lösa in marken för att bygga den här vägen brukar sällan vara något problem för kommunen i andra sammanhang. Mot befintlig bebyggelse väljer man att skapa gång- och cykelvägar samt förslaget med gångtunnel under järnvägen kan ju fortfarande finnas kvar. Fördelen med den här lösningen är att man fortfarande kan bygga det antal fastigheter som man avser att göra enligt förslaget.

En långsiktig trafiklösning måste genomföras först innan man kan dra igång bygget på Herrgårdsgärdet, annars kanske det är bättre att låta området vara som det är idag med befintlig jordbruksmark och kor som går och betar vilket är en jättefin

idyll för barnen i området.

Samma person(er) skickade in ytterligare en synpunkt, den följer nedan:

Med anledning av byggnationen på Herrgårdsgärdet har vi frågor angående det befintliga naturområdet som finns intill marken som ska bebyggas. Det finns gamla ekar och betad ängsmark med stor artrikedom. Det är ett vackert område som många människor promenerar i. Vi anser att det är viktigt att det får finnas vacker natur som man kan besöka som ligger i närheten av där man bor och där man kan hämta ny energi.

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. För att bevara den biologiska mångfalden är det av stor vikt att kor får fortsätta beta där. Det är en förutsättning för att den biologiska mångfalden och det öppna landskapet ska bevaras.

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. Kor biter av gräset på ett sätt som

gör att växtligheten bevaras, deras klövar delas när de går och är därför skonsamma mot marken och de ger näring till marken. "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."

Enligt Jönköpings kommuns samrådshandling (2018-06-07) Dnr:2015:302, Detaljplan för bostadsbebyggelse på del av Tenhult 24:47 m.fl. (Herrgårdsgärdet) Tenhult Jönköpings kommuns planbeskrivning beskrivs att det finns en artrikedom med sällsynt flora och växtlighet samt sällsynta djur. I Detaljplanen kan man också läsa om att området ska bevaras som naturreservat. Det beskrivs även att området tidigare har varit igenväxt, men betande kor har bidragit till att landskapet har fortsatt att vara öppet. (S.38.) Under rubrik "Myllrande våtmarker" står det att vattenflödena i Källkärret som finns i området kommer att förändras av att Herrgårdsgärdet exploateras samt att de värden som finns i de små kärren kan komma att försvinna. "Det kan således inte antas att källkärret som finns inom planområdet kan fortleva efter utbyggnad av området." (S. 36.) Detta kommer att påverka det växt- och djurliv som är beroende av våtmark för att kunna leva. Många arter är beroende av källkärret för att leva. Nattviolen lever på ängsmark som är något fuktig, försvinner källkärret kommer ängsmarken runt källkärret att bli torrare, vilket medför att nattviolen dör ut. "Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden."

Frågor som behöver utredas och besvaras.

- Hur tänker ni att området ska kunna bevaras då korna tas bort därifrån?
o Sly och annan växtlighet som hålls undan av betande kor?
- Hur tänker ni kring den stora förändring som byggnationen på Herrgårdsgärdet kommer att innebära för växt- och djurlivet?
- Hur tänker ni om den förändring som kommer ske med källkärret vid exploatering av Herrgårdsgärdet och hur det kommer att påverka växter och djur som är beroende av det?
- Vad händer med den biologiska mångfalden i grönområdet när inga kor längre betar? Finns det någon utredning gjord om vad för konsekvenser detta medför?
- Hur ska man sköta det nya naturområdet som ska bli naturreservat så att det inte växer igen?
- Det finns ju direktiv att man inte ska bygga på befintlig åkermark. Hur ställer Jönköpings kommun sig till detta? Vi vet att kommunen ofta bygger på åkermark vilket i förlängningen inte är ett bra alternativ då jordbruksmarken minskar i yta. Har ni utrett andra områden i Tenhult som är mer lämpliga att bygga på än Herrgårdsgärdet? Skälet att bygga på åkermark kan inte bara vara att man har närhet till järnvägsstation och kollektivtrafik. De fastigheter som kommer byggas längst bort kommer ha mer än 1 km till stationen.

Svar på frågorna ovan saknas i detaljplanen och måste utredas för att bevara naturområdet i dess befintliga skick samt varför man bygger på åkermark.

Samma person skickade in ytterligare en synpunkt, den följer nedan:

Idag har de hus som ligger närmast Herrgårdsgärdet sin tomtgräns mot gardet. Hur är det tänkt att den nya bebyggelsen ska anslutas mot dessa fastigheter? Detta framgår inte i detaljplanen. Vårt förslag är att man skapar en buffertzon på ca 5 meter så slipper man diskussion var befintlig tomtgräns går. Detta minskar även konflikter med de nya tomtägarna som ska flytta till det nya området. Vi föreslår även att de nya villorna som byggs närmast befintliga fastigheter är av karaktären enplanshus eftersom de flesta redan befintliga villorna är i ett plan.

Samma person skickade in ytterligare en synpunkt, den följer nedan:

När man projekterar det nya området för Herrgårdsgärdet slår det oss att det bara finns en enda lekplats i hela området. Varför har man inte lagt in en stor lekplats samt några mindre som barn kan leka på.

Var finns det plats för spontan lek exempelvis fotboll, Inlines och andra sådana aktiviteter så att man inte utsätts för farlig trafikmiljö?

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig

infartsgata till området.”, ”Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.”, ”Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden”.

Målsättningen är att betning fortskrider i Ljungarps naturreservat för att bevara de värden som finns där. De naturvärden som inte kan bevaras och behöver tas bort måste prövas speciellt av Länsstyrelsen, denna prövning har sin egen process, men går parallellt med planarbetet.

En utförlig beskrivning av varför jordbruksmark tas i anspråk finns i Planbeskrivningen. I de fall jordbruksmark föreslås exploateras måste man beskriva de väsentliga samhällsintressen som kan tillgodoses istället för jordbruksmarken. Bostadsbehovet är ett exempel på ett sådant väsentligt samhällsintresse. Därtill behöver man utreda om detta bostadsbehov kan lösas på alternativa platser, där t.ex. närhet till tågstation är en faktor för vilka områden som är lämpliga att exploatera. Enligt aktuell Översiktsplan ska vi sträva mot att bygga i kollektivtrafiknära lägen. De mest österliggande delarna av planområdet har nu utgått ur detaljplaneförslaget.

De nya hus som planeras närmast befintlig bebyggelse ges en lägre hushöjd än resten av området, många av dessa föreslås utföras i sutteräng. De får då en snarlik karaktär till befintliga hus. En buffertzona på fem meter som då skulle vara kommunal mark är inte angeläget, bl.a. på grund av onödiga driftkostnader. Sådana buffertzoner anläggs om de behövs för t.ex. dagvattenhantering och diken, men den problematiken finns inte i detta fall.

Det reviderade granskningsförslaget innehåller nu två lekplatser istället för en. Det finns goda möjligheter att anlägga mindre hårdgjorda ytor för typ bollsporter.

27. [REDACTED]

Jag skriver med anledning av den planerade byggnation på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Jag ifrågasätter att man ska bygga på åkermark. Enligt Jordbruksverket och LRF är drygt 7% av Sveriges totala landareal jordbruksmark. På knappt tio år har ytan minskat med ca 2%. I början av 90-talet hade Sverige en 75 procentig livsmedelsförsörjning. Idag ligger den på ca 50%. Enligt Regeringens proposition 2016/17:104, står det bland annat i den korta versionen;

”Vi blir fler och fler människor på jorden, och vi behöver alla äta. Det innebär att efterfrågan på mat ökar, i Sverige så väl som globalt. Maten vi äter måste produceras någonstans, frågan är var och hur.

Regeringen tror på svensk landsbygd och svensk livsmedelsproduktion och är övertygad om att mer mat kan produceras i Sverige..Livsmedelsstrategin ska också leda till såväl ökad andel närproducerat, ekologisk produktion och konsumtion av livsmedel samt bättre möjligheter för konsumenterna att göra medvetna val.”

Den 30/8-18 var det ett intressant inslag ur programmet ”Sverige idag”. Där pratades det om att åkrarna minskar och städerna växer. Flera hundra hektar åkermark försvinner varje år.

Maten finns i affären. Kopplingen mellan åker och affär är väldigt diffus för många, även för politiker??

De tog även upp ur ett globalt perspektiv att det blir svårare att odla i många delar av världen samt den ökade befolkningen så vi kanske får en ännu mer viktigare roll i Sverige framöver med livsmedelsproduktionen. Frågan ställdes om det går att göra ny åkermark? Enligt Jordbruksverket är det dyrt och dessutom får man inte samma avkastning i den nya marken. Det tar väldigt lång tid innan den ger samma avkastning som i den mark som brukats i generationer.

Efter den här sommaren, med värmen och den långvariga torkan, är det väl nog så viktigt att värna om åkermarken, det blev stor foderbrist och många djur tvingades till nödslakt.

Läser även ett inslag ur Bohuslänningen 22 april, 2017, Lars Olrog; "Ett enda hektar åkermark kan, år efter år och under århundraden, förse 5-6 personer årligen med den mat som behövs för att leva gott. Om åkermarken bebyggs går vi miste om detta arv och kan inte heller föra det vidare. Vi har under lång tid vant oss vid att det är självklart med en obegränsad tillgång på mat. Det är ju bara att lyfta telefonluren och beställa, eventuellt från andra länder"

I JP den 11/8-18 uttalar sig Ann-Marie Nilsson (c) bl.a att "Vi kan inte slösa med åkermark så som vi har gjort. Att ha en inhemsk försörjning med det som är livsnödvändigt har betydelse"

Med detta som står ovan är min första fråga;

Är det relevant att bygga på herrgårdsgärdet?

"Den som lägger odlad jord igen begår en större synd än den som dräper män"

Erik Axel Karlfeldt.

Jag är också orolig för trafiken. Vi har bott här sedan -92, ett lugnt område där barnen har kunnat röra sig fritt. Med en kraftigt ökad trafik blir det även ökad risk för olyckor vilket i sin tur kanske leder till att föräldrarna skjutsar mer på sina barn till skolan och med det blir det ännu mer trafik på området. Det blir en kraftig ökning av ohälsosamma avgasutsläpp och giftiga partiklar från dubbdäck och dessutom en kraftigt höjd bullernivå i ett nu lugnt område. Man kan även räkna in att många hushåll har två bilar. Detta är inte acceptabelt med ett sådant ökat tryck med trafik på dessa gator.

Fråga nr 2; Hur kommer trafiken att lösas? Tas det någon hänsyn till oss som bor här nu? Idag används gärdet för rekreation året om. Under vintertid besöks gärdet av många skidåkare, då det vid snö spåras upp. Vi har rådjur som återkommer varje år och får sina kid här, de har funnits här alla år vi har bott här. Tranorna finns här. Vi ser även kärrhök, ormvråk, lärkor och tomfalk bl.a.. Det är viktigt med den biologiska mångfalden. Vi har även fått in grodor och paddor på senare år. Det betonas också i kungörelsen, att de som kommer att bo på gärdet får fin utsikt över sjön, herrgården och stationshuset, men vi som bor här redan, vitas ifrån det.

Det nämns också att herrgården åter blir ett viktigt inslag i Tenhults stadsbild, att den kommer att vara väl synlig, speciellt vintertid. Jag förstår inte den meningen, herrgården har alltid legat en bit utanför Tenhult. Vi har den utsikten nu!!

På sidan 38 nämns det att den biologiska mångfalden har en plats även i ett bebyggt herrgårdsgärde men mycket av det ovan som jag nämnt kommer att försvinna. Så vilken mångfald åsyftas här??

Det skrivs att kollektivtrafiken är väldigt god, vilket minskar nyttjande av bil. Det blir en bra bit till mataffären, skolan och idrottsplatsen bl.a, speciellt om man bor längst bort på gårdet, mot herrgården. Jag har svårt att tänka mig, att man inte tar bilen till affären, speciellt barnfamiljer, där det är svårt att få ihop det dagliga pusslet. På sidan 39 skrivs det att jordbruksmarken är lågt klassad.

Fråga nr 3; Vem bedömer det? Är inte all jordbruksmark lika viktig?

Sen måste jag bara nämna att på samma sida står det följande; "I planförslaget föreslås en exploatering som innebär det sker ett tillägg till nuvarande bebyggelsestruktur och därmed en förtätning av Lekeryd som helhet." Jag trodde det var Tenhult det gällde, förtroendet minskar.

Fråga nr 4: Idag betar det djur inom området som försvinner om marken exploateras, hur blir det då med de fina rekreationsområden, där det troligtvis kommer att växa igen? Enligt Ann Marie Nilsson, (c) var det viktigt med betande djur som håller landskapet öppet och bidrar till den biologiska mångfalden (JP 11/8-18).

Fråga 5: Hur tänker ni lösa bullret för de bostäder som kommer att ligga nära järnvägen? Det går bra tung godstrafik på nätterna, som hörs väl. Kan man verkligen skydda sig mot det bullret genom ev. bullerplank? I somras startade det en mindre brand vid järnvägen pga av gnistbildning, där två brandbilar lätt kunde ta sig dit genom att köra på gårdet.

Fråga 6: Hur tar sig utryckningsfordon fram på ett säkert sätt?

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

Fråga 2: Möjlighet att lägga skidspår på Herrgårdsgärdet begränsas kraftigt när området är fullt utbyggt, även de djur som förknippas med denna typen av betes- och ängsmark utesluts till stor del från området. Herrgården har mycket riktigt alltid legat där den legat och spelat sin roll som en del av Tenhult. Syftet med planförslaget är att bevara en sikt mot Herrgården.

Fråga 3: En utförlig beskrivning av varför jordbruksmarken tas i anspråk finns i Planbeskrivningen. I de fall jordbruksmark föreslås exploateras måste man beskriva de väsentliga samhällsintressen som kan tillgodoses istället för

jordbruksmarken. Bostadsbehovet är ett exempel på ett sådant väsentligt samhällsintresse. Därtill behöver man utreda om detta bostadsbehov kan lösas på alternativa platser, där t.ex. närhet till tågstation är en faktor för vilka områden som är lämpliga att exploatera. Enligt aktuell Översiktsplan ska vi sträva mot att bygga i kollektivtrafknära lägen. De mest österliggande delarna av planområdet har nu utgått ur detaljplaneförslaget. Biologisk mångfald kan erhållas även i ett bebyggt område, t.ex. med hjälp av trädalléer som kopplar samman områdets olika grönytor. Den biologiska mångfalden i ett bebyggt område är däremot annorlunda än den mångfald som finns på öppen betesmark. Stycket angående den lågt klassade jordbruksmarken har ändrats. En del resor förväntas fortfarande ske med bil, vilket trafikutredningen besvarar genom att uppskatta nya trafikflöden. Däremot är det mer sannolikt att en väljer kollektivtrafik framför bilen om närhet till denna finns.

Fråga 4: Målsättningen är att betande djur fortfarande ska uppehålla sig i det föreslagna naturreservatet.

Fråga 5: Husen närmast järnvägen har i granskningsförslaget förflyttats norrut med 20 meter, vilket gör bullret mindre problematiskt och något bullerplank är inte längre nödvändigt. Däremot behöver dessa husen fortfarande ha en skyddad uteplats, t.ex. skyddad med bullerskärm av genomsiktligt material.

Fråga 6: De använder gatorna och de släpp som finns i strukturen. Samtliga gator är stora nog för uttryckningsfordon.

28. [REDACTED]

Jag vill på det bestämdaste protestera mot den trafiklösning som arbetats fram i den detaljplan som nu är ute för samråd. Förslaget är kortsiktigt och utan hänsyn till infrastruktur och miljön. Endast ett långsiktigt tänkande kan skapa ett gott samhälle, jag ber er att inte stressa fram beslut som i längden skadar Tenhults anseende, en ort med fina strövområden med plats för barnfamiljer i trygga villaområden och med en infrastruktur som omfattar gångare, cyklist, bilister, tåg och busstrafik.

Att i ett initialskede räkna med ett så stort trafikflöde genom ett vanligt villaområde känns inte riktigt genomtänkt flödet kan ju faktiskt bli större än det man i nuläget tror.

Man borde ta större hänsyn till miljön, redan den mängden fordon som man räknar med enligt detaljplanen ger en stor miljöpåverkan med både buller och avgaser. Risker är stora att det uppstår problem och man ändå blir tvungen att bygga en bro eller en väg från RV. 31. Det påtalas att området ligger bra till för resande med kollektivtrafiken och det är för visso sant men i det förslag som ligger har det inte räknats med eventuell utbyggnad av hållplatser för busstrafik.

I området kommer det att finnas en ansevärd mängd människor som kommer att vara beroende av kollektivtrafiken boende samt personal på förskola och äldreboende, då vore det väl bra att det finns en närhet till busshållplatser och gärna en linjedragning som kan passa ihop med stationen och möjlighet att åka tåg.

Jag skulle vilja att man tänker ett varv till och arbeta fram en lösning som håller över tid och som tar ett större ansvar för miljön och miljöpåverkan.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

29. [REDACTED]

Vi ställer oss positiva till byggnationen på Herrgårdsgärdet men nuvarande trafiklösningsförslag är totalt oacceptabelt och hänsynslöst. Byggnationen på Herrgårdsgärdet kräver en bro över järnvägen.

Alla som bor söder om Ljungarpsvägen skulle påverkas kraftigt av ökad trafikmängd och alltför stora trafikförändringar. Detta skulle drabba en väldigt stor andel av Tenhults invånare och planen berör barn i hög grad. Detta skall naturligtvis undvikas!

I utredningen 2007, så skulle trafiklösningsförslaget med genomfart i villaområdet innebära att endast ett fåtal lägenheter (70 lägenheter enl kommunfullmäktige oktober 2008) skulle kunna byggas. Därefter har det tillkommit en enorm ökning bostäder. Och genom åren har man lagt in en förskola med 4 avdelningar (2013) och som nu är det uppe i 8 avdelningar (Tenhults största?). Och sedan även ett äldreboende med 60 lägenheter och ev kommersiell service om behov framkommer. Vid denna enorma ökning av boende och större verksamheter så är det fullständigt orimligt att trafiklösningsförslaget genom villaområdet överhuvudtaget finns med, och som redan i utredningen 2007 ansågs innebära att endast ett fåtal lägenheter skulle ges möjlighet att byggas. Trafikökningen kräver naturligtvis större ekonomiska resurser för att skapa en säker och tillämdamålsenlig trafiklösning med hänsyn till både befintligt villaområde och nybyggnationens placering vid järnvägen. I bullerutredningen som Tyréns gjorde daterad 180601 skriver de avslutningsvis att "trafiktillskottet kommer att innebära en stor förändring av boendemiljön för de boende utmed de gator som berörs".

Nuvarande trafikförslag ger den största trafikökningen av trafik på gatunätet inom befintligt bostadsområde och bedöms också ge en låg tillgänglighet till det övergripande trafiknätet.

I en järnvägsort som Tenhult är det självklart att det finns behov av vägar över/ eller under järnvägen, om man vill bygga ut samhället järnvägsnära. Järnvägen är en av grundförutsättningarna i Tenhult. En järnvägsbro i ett sånt här samhälle är naturligtvis en självklarhet både ur trafiksäkerhetssynpunkt och för att järnvägen ska få en mindre dominant inverkan på trafikflödet i samhället. Bron behövs också för att binda samman samhället i stort. Låt järnvägen smälta in i samhällsbilden så att den inte ses som en barriär. I flertalet utredningar ber man om att se över bro alternativet igen och inte utsätta befintligt villaområden för ofantligt sämre trafiksäkerhet. Med hänsyn till att både väg- och järnvägstrafik beräknas öka mycket i Tenhult i framtiden och att planer finns på utvidgning av byggnation på Herrgårdsgärdet, ger det ytterligare stöd till en bro över järnvägen.

Bro. Har Trafikverket kontaktats för samfinansiering? På andra orter har detta gjorts vilken ger anledning att utforska. Väldigt få boenden berörs av denna trafiklösning. Bankeryd har ungefär samma järnvägssträcka i samhället som Tenhult och de har 4 ställen där vägar och järnväg korsar varandra! Bro norr om EuropaMöbler. Har det alternativet varit uppe för beaktande? Känns mest naturligt med övergång där och det är inte lika brant sluttning där. Trafikalstringen. Har personal till och från förskolan respektive äldreboendet tagits med?

Tung byggtrafik kommer ge en extremt ökad trafikbelastning på befintliga villagator i många år. Detta är inte inräknat i trafikalstringen genom våra villagator och vi anser att kommunen även bör beakta och ta ansvar för det vid ett sånt här stort nybygge som kommer pågå under många år. På samrådet fick vi höra att det inte är kommunens problem kring hur byggtrafiken kommer gå/funka utan att det är entreprenörens ansvar. Vem ansvarar för helhetssynen?

Finansiering av gång- och cykelbana. "Nyexploateringen kommer även kunna finansiera en gång- och cykeltunnel underjärnvägen som knyter samma Tenhults samhälle i stort. Denna koppling ökar möjligheten för utnyttjande av grönområden i Tenhults västra och östra delar samt till badplatsen i söder". Vad kostar denna undergång? Gång- och cykelvägen är riktad österut istället för åt väster. Mest naturligt vore västerut för att binda

ihop samhället i stort och att ha nära till busshållplatsen vid EuropaMöbler. Se avsnitt nedan. Kollektivtrafknära områden. Vad är kollektivtrafknära, avståndet? Nuvarande detaljplan innebär ca 800-900m (upp till 1.2km för boende på sydöstra planområdet) till närmaste buss, linje 130 vid EuropaMöbler, eller tåg. Är det nära? I många kommuner är 400m kollektivtrafknära. I sådana fall är det ju inte nära. Räddningstjänsten. Har de varit med i diskussionerna om det lagda trafikförslaget? Nuvarande förslag känns väldigt krystat - svårt för dom att ta sig i/ut från området. Flaskhalsen vid Östra vägen och nya området skapar en inlåsningseffekt som är mycket oroande ur mobiliseringssynpunkt/ Insatsmöjligheter. Om det uppstår en olycka vid denna punkt så blir det svårt för folk att ta sig ifrån Herrgårdsgärdet. Hela Herrgårdsgärdet blir ett väldigt instängt område. Kommersiell service Bank finns inte i Tenhult. Däremot har vi Vårdcentral. Biblioteket har varit nedläggningshotat 2 gånger och är nu öppet endast 3 dagar i veckan med begränsade öppettider.

Samrådsmöte. Syftet med samrådsmöten är att ge möjlighet för alla att ställa frågor relevanta för detaljplaneförslaget. Många frågor blev obesvarade som tex skolfrågan. Vem har helhetsansvaret över den här exploateringen? Oroande att dessa större frågor inte var utredda mer.

Citat från skrivelser till kommunen:

"Vid en sådan stor satsning som ska göras i Tenhult ska vi invånare kunna förvänta oss att skattepengar skjuts tillför att satsa på en bra trafiklösning, något som liggande förslag inte är."

"Tenhults invånarantal väntas öka med en tredjedel (cirka 1.000 personer) i och

med exploateringen av Herrgårdsgärdet Vi vill att kommunen investerar! en långsiktig och säker trafiklösning till och från Herrgårdsgärdet och väljer en annan lösning än att sila trafiken genom befintliga villagator”

Bedriver stadsbyggnadsnämnden en ändamålsenlig och ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande trafikplanering i Tenhult? Stadsbyggnadsnämnden har rekommenderats att ta hänsyn till livslängdskostnaden vid val och utformning av trafiklösningar och att kommunen bör överväga att i högre utsträckning se till behovet av framkomlighet vid utformning av trafiksystem. Visst har alla trafikläsningsfärslag mätt motstånd, men med nuvarande trafikläsningsfärslag är det flest som protesterar då det skulle drabba flest människor. Broförslaget: det är kommunen som har ett, ekonomiskt, motstånd till det. Sök lösningar på finansieringen av en bro istället för att skapa högtrafikerade vägar i vårt fina villakvarter.

Om kommunen inte vill investera i att bygga en trafiksäker brolösning så kan det vara läge att inte bygga på Herrgårdsgärdet utan hitta andra ställen att bygga på i Tenhult.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för ”Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.”, ”Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.” samt ”Skolsituationen i Tenhult”.

30. [REDACTED]

Som lagfarna ägare till fastigheten Tenhult 30:40, avvisar vi detaljplanen för bostadsbebyggelse på del av Tenhult 24:47 m fl och anför följande:

då det s k Herrgårdsgärdet till största delen består av jordbruks- och betesmark, anser vi att samhällsintresset inte är av den arten att det motiverar en exploatering av området och hänvisar till Miljöbalkens 3 kap, 4§. Dessutom har Herrgårdsgärdet ett mycket högt naturvärde med sin öppenhet mot Herrgården, sjön och höjderna. Det är inte de stenrösen och större träd som omnämns i planförslaget som är de största naturvärdena, utan snarare Herrgårdsgärdets öppenhet och fria sikt!

Det som skrivs om Herrgårdens synlighet och viktiga inslag i Tenhults stadsbild - när blev Tenhult en stad? - kommer bara att gagna de boende på gårdet. Har kommunen beaktat området norr om Tenhult och m e m Naturbruksgymnasiet? Det utgörs också av jordbruks- och betesmark men saknar de problem som Herrgårdsgärdet för med sig!

Om byggnation sker, avvisar vi tanken på att låta trafiken till och från området ske via befintliga vägar. En så markant ökning av trafiken utmed Ljungarpsvägen, Södra vägen, Östra vägen, Villa vägen samt Egnahems vägen skulle medföra en betydande ökning för risken av trafikolyckor. Den enda acceptabla trafiklösningen är en bro enligt förslag 2-3, vilket också förordades i en tidigare utredning som låg till grund för kommunens planprogram 2009 (dnr 2007/128). Den lösningen väckte dock protester av de boende m e m den tänkta bron. I planförslagets

diskussion (sid 14) anses alternativet att leda trafiken genom befintliga gator ha för dålig trafiksäkerhet och ge en för låg tillgänglighet till det överordnade vägnätet. Efter det konsultarbete som gjordes, föreslog Stadsbyggnadskontoret att man skulle arbeta med andra alternativ för tillfarter till området, då de bedömdes ha flest fördelar. Vad har förändrats sedan dess?

En bro är en dyr investering. Den kommer dock att kraftigt eliminera risken för trafikolyckor och personskada.

Sett ur miljösynpunkt är bron det enda alternativet. En sådan lösning måste ju medföra betydligt mindre utsläpp av skadliga ämnen. Det gick bra att bygga den nuvarande bron via Ljungarpsvägen, så varför inte en ny till Herrgårdsgärdet? Byggs bron kan kommunen bortse från från en gång- och cykeltunnel. Man kan bortse från inlösen av del av fastigheten Södra vägen - Ljungarpsvägen samt alla tänkta trafiklösningar inom området.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

31. [REDACTED]

Vi är missnöjda med förslaget att sila trafiken på Södra Vägen, Östra Vägen, Egnahemsvägen och Villavägen. Det känns inte rimligt att tillåta en sådan ökning av trafiken, med tanke på säkerheten för framför allt alla barn i området, som i dagsläget tryggt kan gå till skolan. Nästan samtliga villor i det befintliga området har sina garageinfarter så att man backar ut på gatan när man ska åka iväg, vilket skulle bli klart mer riskabelt vid den föreslagna trafikökningen.

Vi förordar en bro över järnvägen ut till Centrumvägen eller en tunnel underjärnvägen.

Med tanke på att Tenhultsskolan redan idag är trångbodd (vilket den varit under våra barns skolgång åren 1995-2006) är det något att beakta inför byggnationen, om det ska finnas plats för ytterligare barn.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Skolsituationen i Tenhult".

32. [REDACTED]

Vi bor på hörntomten Ljungarpsvägen 10/Södra vägen. Vid köpet av fastigheten fick vi veta att korsningen eventuellt skulle göras säkrare i framtiden kopplat till byggnation på Herrgårdsgärdet. Vi är väldigt positiva till att samhället växer och tror att Herrgårdsgärdet kommer bli ett attraktivt område med lättsålda tomter.

Att en sådan byggnation skulle innebära en trafikökning på vår gata med cirka 2000 fordon/dygn var inget vi varken kände till eller kunde föreställa oss. Vi valde att köpa huset trots att det ligger nära den vältrafikerade Ljungarpsvägen, mycket tack vare att baksidan som vetter mot Södra vägen är lugn. Vår garageinfart mynnar även den ut på den nu lugna Södra vägen. Nu visar det sig när vi går på samrådsmöte och sätter oss in i hur kommunen planerar infart och silning av trafiken genom området att vi kommer omringas av trafik, buller och kraftigt negativ miljöpåverkan. Detta kommer då att bli våra barns närmiljö och även om man kommer göra vägen säkrare så känns det väldigt stressande att hela tiden behöva vara orolig för deras säkerhet och hälsa.

På samrådsmötet talas det om hur trafikökningen först blir ett faktum då området är fullt utbyggt, vilket kunde ta 10-15 år enligt svävande svar från de ansvariga. Detta innebär alltså även att tung byggtrafik kommer gå utanför vårt hus under den här perioden och vi fick även svävande svar gällande om gatorna skulle göras säkrare före eller efter en full utbyggnad. Vidare kunde de närvarande vid mötet inte presentera ett enda exempel på en liknande trafiklösning i samma omfattning med ett lyckat resultat.

Sammantaget känns förslaget både ogenomtänkt och ogenomförbart. De flesta drabbade fastighetsägarna kräver att kommunen återigen undersöker broalternativet som är den enda fungerande lösningen, ett krav som vi ställer oss bakom (någon som även stöds av Thyréns utredning 2018-06-01). I förslaget som vi fått ut redogörs för svårigheterna med ett brobygge, där den springande punkten förefaller vara stora kostnader. Att det skulle vara ogenomförbart finns det däremot inget som tyder på. Delar av brobygget bör kunna finansieras genom tomtpriser samt ökade skatteintäkter. Men vi ställer oss även frågan hur man värderar livskvalitet för de som redan bor i området, säker trafikmiljö, den miljöpåverkan det innebär med en längre utfart från Herrgårdsgärdet, ställtid för räddningstjänst med mera? Att ett samhälle förändras, utvecklas och växer är både naturligt och positivt men att utöka ett samhälle med en tredjedel i yta och invånarantal utan att bekosta en säker och långsiktigt fungerande trafiklösning är vansinnigt.

Lös trafikfrågan först! Börja bygg sedan!

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

Byggtrafiken kommer att pågå i olika grader av intensitet under delar av året. 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.

33. [REDACTED]

Jag vill härmed vända mig emot den föreslagna nybyggnationen av ca. 300 bostäder på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Anledningen att jag inte tycker att Herrgårdsgärdet skall bebyggas är att jag anser att Jönköpings kommun inte

följt miljöbalken och mig veterligen inte presenterat vilka alternativa område runt Tenhult som undersökts att kunna vara ett alternativ innan man väljer att exploatera bruksvärld åkermark som där till är en ändlig resurs. Varför väljer Jönköpings kommun att bebygga åkermark runt Jönköping och varför följer ni inte denna debatt som för allt mer i andra kommuner där man istället väljer att bygga på skogsmark etc?

Nedanstående text ur ett utdrag ur Miljöbalken

"Bruksvärld jordbruksmark får endast 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 tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk"

Vilken annan mark har ni övervägt att ta i anspråk?

Om det nu är så att Herrgårdsgärdet skall bebyggas så tycker jag det är ytterst anmärkningsvärt att inte Jönköpings kommun är beredd att satsa på Tenhult med en ordentlig infrastruktur vilket innebär nya tillfartsleder och en bro över järnvägen. Att man därtill inte kan presentera en utbyggnation av skolan som redan nu är på bristningsgränsen visar att det förslag som nu ligger är en panikåtgärd som knappast överlevt om det presenterats inom näringslivet (Vilket jag vet inte är möjligt men jämförelsen tillåter jag mig göra)

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

34. [REDACTED]

Vi är väldigt oroliga! Oroliga för hur trafiksituationen till Herrgårdsgärdet i Tenhult kommer påverka vårt område. Vi bor på Södra Vägen 14 i Tenhult. Barnen har idag en väldigt bra och säker väg till skolan utan någon vidare trafik.

Enligt förslaget på trafiklösningen som ligger nu ska trafiken öka med 2300 bilar per dag på vårt område. Det känns helt orimligt! Det känns inte som en långsiktig lösning att bara använda befintliga gator som våra till ett så stort område som Herrgårdsgärdet ska bli. 300 bostäder!

Vi tycker att det måste finnas fler tillfarter till Herrgårdsgärdet och tror att en brolösning skulle vara bästa alternativet. Som Tyrens trafikutredningsrapport från 180601 säger så bör broalternativet utredas igen. Bron kan ju bland annat finansieras med högre tomtpriser.

Även en väg mot Nässjö skulle var ett bra alternativ. Helst ser vi att alla tre lösningarna görs för att fördela trafiken så mycket som möjligt.

Blir det inte en bättre långsiktig lösning på trafiken så tycker vi inte att byggnation på Herrgårdsgärdet kan utföras i den omfattning som kommunen vill.

Kommunen måste ta hänsyn till alla oss som redan bor på området!

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Skolsituationen i Tenhult".

35. [REDACTED]

Positivt att det länge omtalade projektet äntligen har kommit så här långt. Dock tycker vi att detta stora projekt kräver ytterligare utredning av trafiklösningen. Det kan inte vara rimligt att man inte undersöker bättre och satsar på en annan lösning (ex.vis bro över järnvägen) för ett så stort tillkommande bostadsområde utan tänker sig att ledan trafiken genom befintliga villagator som inte alls är dimensionerade för detta.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området." och "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

36. [REDACTED]

Hej jag heter Ida och är 10 år. Det gäller byggnadet på ängen i Tenhult. Jag och min familj bor väldigt nära ängen. Jag tycker inte man ska bygga där, jag älskar att gå promenader med hunden Märta där. Jag och min familj tänker flytta om man bygger där. Ni ska ju också bygga vid lekparken där vi alltid åker pulka på vintrarna. Det är långt att gå till nästa acke. Det är en bonde som har sina kor där, han har inte tillräckligt med betesmark hemma hos sig. Ängen är en av dom finaste platserna i Tenhult. Jag vill verkligen, verkligen, verkligen inte att ni bygger där!!!

Kommentar

I naturreservatet är målsättningen att djur fortsatt ska beta, men tyvärr blir det mindre betesmark på själva ängen, då man behöver gå längre österut för att se den kvarvarande ängsdelen. Den lekplatsen som finns där idag flyttas lite österut samt byggs en ny lekpark i områdets centrala delar. Det går möjligtvis att skapa nya pulkabackar på någon utav dessa platser.

37. [REDACTED]

Jag Lisa Lundgren och min sambo Tommy Stark, bor på Östra vägen 12 och är sakägare i ärendet. Vi kommer påverkas i stor omfattning av det liggande förslaget att trafiken (en ökning med snitt 2300 fler bilpasseringar per dag) skall silas genom vårt villaområde och förbi oss på östra vägen. ALLTSA snitt, då kan det lika gärna vara 1000 bilpasseringar ena dagen och 4000 andra dagen, beroende på hur många ärenden, hämtningar och lämningar osv de boenden i det nya området har etc. Även då det är planerat ombyggnad av vägen med gång-och cykelväg samt hastighetshinder känns det förslaget inte okej. Det vi känner är att denna otroliga mängd bilar är helt förkastligt inne i ett bostadsområde, både trafiksäkerhetsmässigt och miljömässigt både avseende avgaser och buller. Vi har

nyss fått en dotter och att hon skall växa upp med denna trafik gör ont i hela min kropp. Anders Samulesson, ordföranden i stadsbyggnadsnämnden, stod och sa på samrådet i Tenhult (finns även citerat i tidningen) att "det krävs endast 1 bil för att någon skall bli påkörd". Så sannolikheten ökar inte 2300 gånger jämfört med 1 bil och 2300 bilar??? Dummaste argumentet jag någonsin hört, och han har ju som sagt upprepat det argumentet. Vi flyttade hit just för att området var lugnt och känslan av att våra barn skall kunna gå till skolan och till kompisar själva. Jag ser dagligen flertalet barn och ungdomar som går utanför oss till skolan, och hem på eftermiddagarna. Även om det byggs gång- och cykelbanor blir det ändå flertalet övergångar över gator där det enorma trafikflödet utger en stor fara. Det är väl just på övergångsställen människor och cyklister blir påkörd? Även om östra vägen och Södra vägen kommer utformas att "fordon anpassar hastigheten till gående och cyklister". Men just det, det krävs ju bara 1 bil för att någon skall bli påkörd, så det spelar ju ingen roll tydligen? Att Östra och Södra vägen skall utformas trafiksäkert borde (skall?) genomföras ändå som det ser ut i dagsläget med den redan befintliga trafiken på snitt 90 bilpasseringar dagligen.

Sedan undrar vi även hur tankarna är kring belysningen utefter gatorna i området. Vi anser att belysningen utefter Södra och Östra vägen måste ses över ordentligt. Vad finns för plan på snöröjningen vintertid? Den som sker nu är under ALL kritik. Något vi med reagerade på var att badplatsen "Annesaland" beskrevs och marknadsfördes i planen. Då undrar jag hur ni resonerar trafiksäkerhetsmässigt hur alla boenden skall ta sig dit? Det är en oövervakad järnvägsövergång dit nämligen.

I Swecos utredningsrapport i planprogrammet från 2009 skriver dem att silning av trafiken inte är genomförbar av den volymen i området. De menar att det endast kan bli tal om några fåtal byggnader i så fall.

Det står också i detaljplanen att Tyréns förespråkar att se över utredningen om broalternativet. Anders Samuelssons argument till oss var att broalternativet är för "dyrt" och miljömässigt svårt och att det förstör "stadsbilden" av Tenhult. Dessa argument köper inte vi. En ny utförlig utredning om broalternativet måste genomföras! Det känns ganska uppenbart att låta trafiken silas genom de befintliga gatorna är det mest ekonomiska och smidiga lösningen för ER. Östra vägen är väldigt bred och lockar förståeligt som vägen fram till den "naturliga porten" till herrgårdsgärdet och dess huvudgata. Det förstår vi. Men vi motsätter oss detta förslag starkt i och med den ENORMA förväntade trafikökningen.

Vi menar att byggandet på herrgårdsgärdet (vilket i sig är väldigt POSITIVT) inte bör genomföras om inte en annan långsiktig trafiklösning genomförs.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

De trafiksiffror som redovisas utgår från ÅDT (årsdygnstrafik). Detta innebär att man uppskattar det genomsnittliga trafikflödet per dygn. Trafiken kommer att fluktuera beroende på antal ärenden och olika tider på året. I Tenhult och Herrgårdsgärdet finns t.ex. god möjlighet att utföra vissa dagliga rutiner med tåg

snarare än med bil.

38. [REDACTED]

Tenhult har på senare år blivit ett än mer attraktivt samhälle att bosätta sig i. Vi flyttade hit från Jönköping för fyra år sedan till ett tryggt och lugnt område där vi bor idag med våra tre små barn.

Ert förslag där trafiken ska ledas in och ut via befintliga villagator kommer att öka trafiken utanför vårt hus från 90 bilpassager till 1880 bilpassager per "vardagsmedeldygn" och hela 2455 bilpassager på gatan som våra barn passerar på vägen till skolan! Att ni sedan tror att bilisterna kommer att välja dessa "huvudleder" som ni föreslår i planen och inte närmsta vägen, genom de mindre villagatorna (t.ex. Egnahemsvägen) när de ska till Jönköping, Huskvarna eller Nässjö tycker vi är mycket märkligt. Vi anser inte att några träd och parkeringsfickor längs med Östra vägen kommer att göra någon större skillnad.

Anser ni att detta är en rimlig trafiklösning? Som Tenhultsbo förstår man hur mycket trafik 2455 bilpassager är när man jämför med Centrumvägen som vid senaste trafikmätning visade ca 1600 fordon/dygn. Förstår ni politiker hur mycket 2455 fordon/dygn i ett villaområde är? Finns det något annat villaområde i en landsbygdsort i Sverige där denna trafiklösning genomförts? Detta förslag, med att leda all denna trafik 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. I ett villaområde ska barn kunna lära sig cykla på gatorna och kunna gå till grannkompisarna och lekplatsen själva. Idag går det, men med en ökning av trafiken med över 2000 fordon, av nya boende motsvarande 1/3 av Tenhults befolkning, kommer detta inte på frågan. Hela karaktären på villaområdena kommer att förändras och det tycker inte vi är acceptabelt. Kan ni inte investera i en vettig trafiklösning när man bygger 300 (!!!) nya bostäder så ska man inte bygga alls.

Ni skriver i detaljplanen i sektionen Barnkonventionen om hur viktigt tillgänglighet, jämställdhet, trygghet och säkerhet är och att det ska genomsyra hela projektet. För barnen i det nya området säkerställer ni mycket duktigt att barnen ska ta vägen via Tomtavägen (och vidare över gång- och cykelbron överjärnväg och Centrumvägen) för att säkert ta sig till skola, stationsområde, centrum, idrottshall, fotbollsplan, kyrka, matbutiker, fritids, tandläkare, vårdcentral etc... Vad ni inte tar upp är att alla de 100-tals barn som bor norr och nordöst om området får en högratifierad väg som de måste korsa minst två gånger varje dag de ska till och från skolan. Är det i linje med barnkonventionen att försämrat tryggheten och säkerheten för alla dessa barn?

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 tank som i exempelvis Jönköping. Man kan inte skapa högratifierade leder i villaområden i en landsbygdsort. Invånarna här har valt att bosätta sig här av en anledning!

Det valet av trafiklösning som man väljer nu kommer med största sannolikhet gälla i många decennier framöver. Det kommer att påverka både de befintliga boende men 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 krångla sig igenom villakvarteren varje gång de ska till eller ifrån huset. Enligt beräkningar kommer det ta ca 5 minuter för en boende på nedre delen av området att köra tills de kommer ut till köerna ut mot Ljungarpsvägen. De har då passerat NIO korsningar vilket var och en är en ökad risk!

Det optimala förslaget är att bygga en bro över järnvägen, ur säkerhetsperspektiv och tillgänglighetsperspektiv för nybyggarna. Detta förslag har avfärdats med de kortfattade argumenten, "tekniskt och ekonomiskt svåra att genomföra". Vad är det som är tekniskt svårt? De krav som trafikverket ställer på broar över den här typen av järnväg gäller ju alla och kommer därmed vara standard på hur det byggs och borde därmed inte vara "tekniskt svårt". Vad gäller den ekonomiska biten så har vi fått ta del av rapporter som visar att ett bro-alternativ skulle kosta under 30 miljoner, det motsvarar under 100 000 per bostad. Vi har sett några siffror på vad ombyggnation av befintliga vägar i villaområdet skulle kosta, men vi gissar på att det inte är gratis att bygga om dem samt "sänka" kurvan på Ljungarpsvägen.

Ett argument i förslaget är att en bro skulle påverka stadsbilden negativt. På vilket sätt skulle den påverka den negativt? Det 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? Den som har framfört argumenten om den förstörda stadsbilden har tidigare varit Peter Lundvall, en politiker som tidigare påverkade att broalternativet inte blev aktuellt, och som misstänktes förjäv då han bor där den nya bron skulle byggas. (https://www.jnytt.se/article/lokalpolitiker_utredsav-jo-misstanks-foNjaV/) Jag förutsätter att denna inte längre har någon påverkan på valet av trafiklösning från sin politiska position.

Vi anser att en del av finansieringen av trafiklösningen ska bäras av nybyggarna vilket kan hanteras med exempelvis en höjning av tomtpriset. En annan faktor som kan jämna ut de "ekonomiska svårigheterna" mellan förslagen är att man ändå har förstått att det finns behov för nybyggarna att ta sig förbi järnvägen. I förslaget så föreslår man en gång- och cykeltunnel (som spås bli problematisk med översvämningar, kostnader dolda för detta projektet), kostnaden för denna försvinner vid valet av brolösning.

En invändning som jag förstår inte biter på er men som ändå påverkar oss är värdet på befintliga bostäder. Vi kontrollerade med en mäklare vad värdet på vårt hus är när det är beläget på en lugn villagata med ca 90 bilpassager samt vad värdet är med en trafik på ca 2000 fordon per dag. Det skiljer ca 200 000 i värde på vårt hus som i sig inte är speciellt högt värderat i området. Skulle det vara samma värdeskillnad på alla husen längsmed den föreslagna huvudleden, 23 hus i direkt anslutning, så handlar det om ca 4,6 miljoner om man enbart räknar till trafiklösningen.

Är inte Detaljplanen tänkt att vara en objektiv rapport? Vår känsla är att

tjänstemännen har lagt en personlig värdering i alternativen, alternativt om de har pressats av politiker för att ha en viss åsikt. Man har ignorerat tidigare synpunkter på bullernivåer, eller av annan anledning valt att inte ta upp det. Man har valt att bortse från tidigare negativa utredningar gällande trafiklösningen genom befintligt villaområde och omformulerat för att få det att se ut som ett nytt förslag. Man har även ignorerat Tyrens och Swecos tydliga rekommendationer att återigen utreda broalternativet. Det finns flera tydliga tecken på detta och det lyser igenom när man använder sig av personliga värderingar i formuleringar som "ett perfekt läge".

Ni väljer att skicka ut rapporten till sakägare i svartvitt när flera av de avgörande grafiska bilderna bygger på färgnyanser för att förstå volymen av buller eller trafik. Skolan är extremt trångbodd som den är (vår dotter i förskoleklass fick på grund av platsbrist gå och äta lunch 10:15 hela förra läsåret) och trafiken kring skolan är en säkerhetsrisk redan med befintlig trafikbelastning. Med ökad risk för barnen som ska ta sig till och från skolan kommer fler föräldrar att köra barnen till skolan vilket kommer att ytterligare försämra trafiksituationen kring hela skolan och kring centrum.

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

Vi kommer att ställa oss emot och överklaga trafiklösningen i föreslagen detaljplan.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

Med de nya bedömda trafiksiffrorna blir ökningen mindre än i samrådsförslaget och målet är att, tillsammans med säkerhetsökande åtgärder såsom GC-vägar och siktlinjeförbättringar vid korsningen Ljungarpsvägen-Södra vägen kan skapa trygga trafikmiljöer så att barn fortsatt kan ta sig tryggt till skola och centrum.

Angående utskick i färg har vår policy kring detta nu förändrats och det är praxis att skicka ut i färg. Alla handlingar finns dock att se i färg på kommunens hemsida.

39. [REDACTED]

Vi är helt emot förslaget att leda in trafiken i befintligt lugnt villaområde.

Detta medför stora konsekvenser för alla barnfamiljer, pensionärer och andra boende i området. Ljungarpsvägen, Södra vägen, och Östra vägen är ej lämplig som huvudväg till Herrgårdsgärdet. Gör därför rätt från början och bygg en bro över järnvägen alt en tunnel under järnvägen från Centrumvägen till Herrgårdsgärdet.

Vi är mycket positiva till bebyggelse på Herrgårdsgärdet, men då måste trafikproblematiken lösas.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

40. [REDACTED]

Jag och min sambo skriver detta brev tillsammans med den enkla anledningen att vi känner en stor oro kring den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult.

Vi flyttade till vårt hus på Gärdesvägen 11 för drygt 4 år sedan för att bo i ett lugnt, tryggt och väldigt sparsamt villakvarter skonat från genomfartstrafik. Givetvis hade vi vetskap om att det kanske i framtiden skulle byggas på gårdet framför Tenhultssjön som idag förgyller vår tomt söderut. Givetvis höll vi tummarna för att vi skulle få behålla vår underbara baksida men har full förståelse för att det måste byggas nya hushåll i Tenhult och att platsen är utmärkt för detta endamål.

Nu till saken kring vår stora oro, vi har idag en lite vägbit utanför vårt hus som är i princip ofrafikerad där vår lilla 1 åring ofta är ute o leker. Efter denna vägbit följer en korsning (Gärdesvägen/Sädravägen) där folk redan idag kör i vår mening väldigt okontrollerat. I denna korsning och på vägarna runt om är det massor av barn som cyklar, åker mlmes och leker och vi bara håller tummarna för att det inte ska hända något olyckligt. Vad som skulle hända om vi öppnar upp denna väg till det nya området med 300 bostäder vill vi inte ens fantisera om. Man kan ju bara konstatera att oavsett om man ska till Tenhult centrum eller Jönköping från

Herrgårdsgärdet så kommer vår väg vara den allra närmsta vilket man givetvis kommer välja. Vi och våra grannar kommer drabbas hårt av den planerade kraftigt ökade trafikmängd och alla dess negativa följder om dessa vägar utanför våra hus ska leda trafiken in och ut från det nybyggda området (ja vi bryr oss inte bara om vår väg utan alla vägarna i området, då vi ser att våra barn ska ta sig tryggt till lekplats, skola och kompisar). Det blir dessutom en kraftig ökning i ohälsosamma avgasutsläpp och giftiga partiklar från dubbdäck mm och dessutom en kraftigt höjd bullernivå i ett nu väldigt lugnt område.

I vårt område bor idag många barnfamiljer, en stor mängd lekande barn som rör sig i området och redan idag går många barn till och från Tenhultsskolan på dessa gator ner till gångbron över järnvägen.

Idag är det en väldigt säker väg för barnen att gå till skolan pga sparsamt trafikerade gator. Att gå till och från skolan leder till ökad rörelse i vardagen och till bättre hälsa hos barnen. Kraftigt ökad mängd trafik = kraftigt ökad risk för olyckor vilket i sin tur leder till att fler föräldrar istället skjutsar sina barn till skolan då de inte vågar låta dem gå längre och då blir det ännu mer trafik i området och barnen får mindre rörelse och det kan påverka deras hälsa negativt.

Vi hoppas verkligen att det istället satsas på en säker och långsiktig lösning vilket både en väg direkt ut till gamla Nässjövägen och en bro över järnvägen in till området skulle innebära enligt Swecos rapport 2009, Enligt Tyréns trafikutrednings rapport 180601 bör det alternativet tas upp igen. Skulle inte

detta vara Alternativt en väg direkt ut till gamla Nässjövägen vilket vi också vet.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Ökade koldioxidutsläpp".

41. [REDACTED]

Av flera skäl motsätter jag mig en byggnation. Först och främst för att det är åkermark som man planerar att bebygga. Återigen. Finner detta mycket anmärkningsvärt. Liksom att man inte utrett alternativ såsom man enligt miljöbalken är skyldig att göra inför ev byggnation på åkermark.

Herrgårdsgärdet är dessutom ett mycket speciellt område som saknar motsvarighet i Tenhult. Ingenstans hittar du ett område med liknande naturvärden. Vem beslutar att dessa värden inte är värda att värna? Är det så enkelt som att lämna in en ansökan om upphävande av biotopskydd till Länsstyrelsen?

Det är också unikt som friluftsområde. Nyttjas dagligen av många människor - för lek, hundpromenad, rekreation, skid- och pulkaåkning vintertid.

Om byggnation blir av och om det förslag på trafiklösning som nu ligger går igenom kommer många att få en helt annan vardag. Vi kommer inte längre bo i ett villaområde utan i en stadsmiljö.

Ytterst anmärkningsvärt och upprörande att man väljer att strunta i den utredning som gjorts och som kommit fram till att man, om man ska bebygga Herrgårdsgärdet, bör bygga en bro över järnvägen. Förklaring tack!!!

Idag kan våra stora barn gå till skolan själva, något de inte kommer att kunna göra med den trafikökning som kommer ske om det förslag på trafiklösning som ligger går igenom.. INGET får mig att tro att trafikmiljön kommer att bli säkrare när biltrafiken ökar så kraftigt som den enligt förslaget beräknas göra.

Skolfrågan en annan som jag kräver svar på. Tenhultsskolan är idag en skola med många elever. Långt fler än vad den byggdes för. Naivt att tro att det inte kommer behövas en större skola alternativt ytterligare en om det byggs flera hundra bostäder. Vill gärna ta del av era beräkningar av förväntat elevantal.

Skolgården är som det är idag alldeles för liten. Våra barn har funnit miljön - många barn på liten yta - skrämmande då de börjat skolan. Hela första läsåret höll sig ett av våra barn intill sin fröken på rasterna. Av rädsla. Kanske skulle tjänstemän och politiker ut på skolbesök innan ni beslutar att det inte behövs någon ny skola?

Vill också ha svar på frågan om hur mycket av planen som är kopierat ifrån andra planer? Förstår att så är fallet då det i texten står Lekeryd istället för Tenhult på ett ställe. Känns inte som om det är en genomarbetad plan utan något som färdigställts i all hast.

Vi valde att flytta till Tenhult för att det var en liten ort med närhet till naturen. Gör ont i mig att man nu planerar att förvandla vårt villaområde till en villastad. Det var inte det vi flyttade till.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

I samband med att detaljplaneförslaget utreds alternativa utbyggnadsområden enligt miljöbalken. Detta framgår i den tidigare samrådshandlingen samt i den nu aktuella granskningshandlingen.

42. [REDACTED]

Trafiklösningen Östra-/Södra vägen och varför lösningen inte är lämplig:

a. Det blir en inlåsning för boende mellan Östra vägen och Ljungarpsvägen.

Möjligheten för barn att på egen hand ta sig till vänner eller lekpark begränsas kraftigt.

b. Boende längst in i det nya området får drygt 1 km att köra för att ta sig till Ljungarpsvägen. Man kommer inte att hålla hastigheten hela vägen ut. Även med avsmalningar och refug i mitten, såsom Centrumvägen är idag, kör många 50-60 km/h trots 40 km/h begränsning.

c. Till skolan går många barn idag själva. Med en stor ökning av trafik, och lägg då till 10-15 år av byggtrafik, så kommer föräldrar som inte har tid att gå med sina barn att få skjutsa dem till skolan. Vid skolan är det idag en trafikmardröm med barn som kommer i hundratal samtidigt som föräldrar trängs på smala gator i morgonhetsen. Lösningen kommer förvärra en redan svår situation vid skolan. Dessutom så är det mycket positivt om barn kan ta sig till och från skolan själva. Både för deras dagliga motion och ur miljösynpunkt. I ett litet samhälle på landet är det en självklarhet att barn inte ska behöva skjutas runt på grund av dålig planering av trafiken.

2. Miljöutredningen som gjorts uppfattar jag, med examen i naturvetenskap, som mer en inventering än en utredning. Det vore intressant att titta på uppdragsbeskrivningen. Med tanke på tidpunkten för inventeringen så är dess kvalitet begränsad vilket även rapportskrivaren nämner i rapporten. Betesmarken intill den nya detaljplanen är av naturreservats-kvalitet enligt mina kunskaper. I en miljöutredning för denna detaljplan borde man titta på hur utbyggnaden kan påverka möjligheten för fortsatt betesdrift eftersom betet är en förutsättning för många av de värden som finns i betet. Med fler boende kommer trycket på att ta bort djuren öka pga av olägenheter som finns med betesdjur nära bostäder. Hur planerar ni att säkra detta så att det inte blir som de gamla betesmarkerna kring Egna hem i Huskvarna där de är igenväxta?

Miljö kvalitetsmålet "Ett rikt odlingslandskap" handlar bland annat om att bevara jordbruksmarkens produktionsförmåga. Detta står i strid med byggnation av jordbruksmarken på Herrgårdsgärdet.

4. Ett av målen i FN:s Agenda 2030 handlar om att trygga livsmedelsförsörjningen,

avskaffa hunger, bättre kosthållning och främja ett hållbart jordbruk. Att jordbruksmark och dess produktionsförmåga skyddas från exploatering är en förutsättning för samtliga dessa mål anser Jordbruksverket.

5. Efter sommarens torka har betydelsen av åker och betesmark inte undgått någon. Möjligheten att producera livsmedel är en viktig säkerhetsfråga för hela landet. Att bebygga åkermark är redan enligt miljöbalken inte möjlig i detta fall och det är känt att kommuner inte följer bestämmelserna. Detta framgår av Jordbruksverkets rapport "Väsentligt samhällsintresse?- Jordbruksmarken i kommunernas fysiska planering (2013:35)". Se också yttrande "Riksintresseutredningens betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99)" Dnr 4.1.17-9332/16.

6. Åkrarna och betet som ska byggas är av god beskaflenhet i småländska mått mätt. Miljöbalken och Plan och bygglagen fokuserar på det långsiktiga perspektivet på markanvändningen. Eftersom vi inte kan återställa jordbruksmark och vi ser ett ökat behov av produktion av livsmedel samt klimatförändringar (som kan minska skördar) så kan jag inte se en annan tolkning än att Herrgårdsgårderna inte borde bebyggas.

7. Det hade varit mer lämpligt, ur flera aspekter, att istället för att bygga på Herrgårdsgärdet exploatera skogen öster om Tenhult ovanför vattentornet. Ett sådant område skulle säkerligen kunna anslutas till gamla Nässjövägen på ett bra sätt och inte påverka värdefulla naturområden eller ta värdefull åkermark i anspråk.

8. Pilgrimsfalk finns på Uvberget i närheten av Herrgårdsgärdet. I betesmarken och i intilliggande marker har brun kärrhök, gröngöling och mindre hackspett setts av undertecknad. Hur påverkas dessa av byggnationen och har förutsättningarna för dessa arter beaktats tillräckligt utifrån Art och habitat-direktivet?

9. Jag anser att bedömningen om betydande miljöpåverkan som stadsbyggnadsnämnden gör är felaktig.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

Gällande betande djur är målsättningen att dessa fortsatt ska kunna beta inom naturreservatet Ljungarp. Kommunens bedömning om MKB delas av Länsstyrelsen.

De flesta träd i området samt buskage utmed stenmurarna bevaras till största delen för att vilda djur och fåglar fortsatt ska kunna besöka området. Förutsättningarna förändras däremot väldigt mycket och flera djur får istället söka sig mot den östra delen av ängen som fortsatt är obebyggd.

En byggnation på Herrgårdsgärdet innebär att den brukade marken som är där idag försvinner och tar bort den lantliga karaktär som är på det befintliga området. Även möjligheter för lokalt producerade livsmedel reduceras.

- Den förslagna trafiklösningen är ej genomarbetad och uppskattat antal bilar för genomfart är grovt underskattat. Undersökningen måste göras av ytterligare en extern oberoende part. Befintligt bostadsområde runt Södra vägen har idag en lugn trafiksituation där barn utan problem kan ta sig själva till buss och skola, även lek kan ske på gatan. Detta kommer bli en omöjlighet om all trafik ska silas genom befintliga gator.

- En bro från centrumvägen till herrgårdsgärdet vid Tenhults möbler måste utredas på ett professionellt sätt och offerter från oberoende företag med helhetsansvar måste tas in och undersökas.

- Om en bro visar sig vara tekniskt omöjlig ska en utredning om en tunnel från centrumvägen till herrgårdsgärdet vid Tenhultsmöbler undersökas. Om en tunnel byggs samtidigt som Östra vägen öppnas upp kommer trafiksituationen inte förvärras på samma sätt som utan en tunnel. Boende på herrgårdsgärdet kommer välja tunneln i första hand då den vägen kommer bli kortare och snabbare. Centrumvägen bör tåla den ökade trafiken. Tunneln ska vara dimensionerad efter en normalstor lastbil så byggtrafiken kan använda den, tunneln måste således vara klar innan byggnation på herrgårdsgärdet får ske. Även branskår ska kunna använda tunneln då vägengenom befintligt område blir alldeles för lång vid uttryckning till de borte delarna av herrgårdsgärdet. Denna tunnel kommer också att kunna användas för gående/cyklisterna som ska åka kollektivt från busshållplatsen vid Tenhults möbler. Tunneln ger också möjlighet att dra in en busslinje på herrgårdsgärdet vilket måste vara målet med tanke på miljötänkandet som ska ske vid planering av nybyggnation.

- En fullständig utredning gällande VA måste utföras då det idag består av gissningar om VAsystemet klarar den ökade belastningen eller inte.

- En plan för Tenhultsskolan måste tas fram innan byggnation. Skolan är överfull idag och då det antagligen mestadels kommer flytta in barnfamiljer kommer trycket på skolan att öka ytterligare. Utredning gällande en ny/utbyggd skola med högstadie bör utredas.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

44. [REDACTED]

Jag är emot förslaget att leda in trafiken på befintligt villaområde. Förslaget innebär en extremt stor ökning av trafiken med 2 300 fler bilpasseringar per dag. Trots silning är volymen extremt stor och flertalet gator har direktutfarter i anslutning till gatorna. Jag anser att om samhället ska göra en investering för att utöka antalet boende i Tenhult måste det även till en investering som bidrar till en säker och långsiktig lösning gällande trafiken. Denna lösning måste till innan ett eventuellt byggande startar för den byggtrafik detta även alstrar kommer att vara förödande för vår närmiljö.

Förslag på andra lösningar:

1. Brolösning/tunnellösning Jag föreslår att kommunen tar upp alternativet med att projektera och bygga en bro över järnvägen alt en tunnel under järnvägen för att på så vis får en bra koppling mellan Herrgårdsgärdet och Centrumvägen.

Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utsläpp (villorna som ligger längs Centrumvägen vid Europamöbler och längs vägen mot centrum har till stor del ett dike samt en extra väg som skydd mot trafiken. Dvs en mycket gott skydd). Om kommunen anser att lösningen är för dyr bör det omprioriteras pengar i kommunens budget/tas från andra projekt som genererar ett positivt resultat för kommunen. Alternativt kan kostnaden läggas på tomtpriserna.

2. Väg ut mot Nässjövägen

Förslag att dra ut en väg mot Nässjövägen. En sådan lösning skulle innebära en mycket bra trafiksäkerhetslösning för alla boenden. I en förlängning kan dessa två alternativ såklart byggas ihop för att vidare utveckla vårt samhälle. Jag menar att ett byggande på Herrgårdsgärdet, i den omfattning som föreslagits, inte ska genomföras om inte en annan långsiktig trafiklösning genomförs.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

45. [REDACTED]

Vi är emot förslaget att leda in trafiken på befintligt villaområde. Förslaget innebär en betydande ökning av trafiken med 2 300 fler bilpasseringar per dag. Trots silning är volymen extremt stor och flertalet gator har direktutfarter i anslutning till gatorna.

Förslag på andra lösningar:

1. Brolösning/tunnellösning

Jag föreslår att kommunen tar upp alternativet med att projektera och bygga en bro över järnvägen alt en tunnel under järnvägen för att på så vis får en bra

koppling mellan herrgårdsgärdet och Centrumvägen. Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utstläpp (villorna som ligger längs Centrumvägen vid Europamöbler och längs vägen mot centrum har till stor del ett dike samt en extra väg som skudd mot trafiken. Dvs en mycket gott skydd).

Om kommunen anser att lösningen är för dyr för det omprioriteras pengar i kommunens budget/tas från andra projekt som genererar ett positivt resultat för kommunen. Alternativt kan kostnaden läggas på tomtpriserna.

2. Minska antalet tomter/bostäder

Förslag att minska antalet tomter/bostäder. Bygg 20 st villor i förlängningen av varje befintlig väg, d.v.s. Södra Vägen, Villavägen och Egnahemsvägen. På så vis blir ökningen av trafikvolymen relativt liten. Sweco skriver i sin trafikutredningsrapport i planprogrammet från 2009 att silning av trafiken ej kan svälja den förslagna volymen av trafiken om det ska byggas 300 bostäder. Sweco menar att det då endast kan bli tal om ett fåtal byggnationer.

Vi menar att ett byggande på Herrgårdsgärdet, i den omfattning som föreslagits, inte ska genomföras om inte en annan långsiktig trafiklösning genomförs.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden"

46. [REDACTED]

Vi kontakter er angående eran planerade lösning på trafiksituationen till Herrgårdsgärdet i Tenhult. Vi bor på Östra Vägen 4 och är rädda för att ni släpper på trafiken genom vårt bostadsområde.

Det går jätte mycket barn här uppe på dagarna som går till och från skolan och till kompisar, att släppa in trafiken här känns helt absurt. Gör en undergång/bro vid Tenhults möbler och sen gör en ny väg från gamla nässjövägen som tar den tunga trafiken och utryckningsfordon. Hoppas verkligen att ni lyssnar på oss boende här uppe och förstår våran oro över detta!

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden"

47. [REDACTED]

Vill härmed ge synpunkter på trafiklösningen till detaljplanen för Tenhult 24:47 (Herrgårdsgärdet) i Tenhult som enligt liggande förslag är matargata Södra

vägen/Östra vägen.

- Enligt PBL 4:36 § ska detaljplanen vara utformad med skälig hänsyn till befintlig bebyggelse, är den det?
- Buller, tidigare år så har Ljungarpsvägens bullernivå legat på gränsen, hur ska detta lösas med den tänkta ökningen av trafik och när tänker ni göra riktiga mätningar istället för teoretiska?
- Säkerhet för barns väg till skolan, vem tar det ansvaret, det slutar med att föräldrar kör sina barn i bil till skolan (så är det idag, för man kan inte ta sig säkert till skolan).
- Tyrens utredning och rekommendationer om broalternativ eller alternativ väg bör övervägas, så invånarnas skattepengar som finansierar Tyrens utredning bli tillgodosedda. Dessutom så stämmer inte de olika utredningarna överens med varandra.
- Miljön för boende längs sträckan blir ohållbar.
- Redan idag så kör väldigt många in på Södra vägen, även om de bor på helt andra gator som borde valts som deras 1:a alternativ, detta på grund av att man kommer snabbare fram via Södra vägen!
- Finn det Goda exempel på att denna massiva ökning och tidvis tunga trafiken har lyckats någonstans i ett villakvarter i förort?
- Köer som uppkommer i korsningen kommer ge upphov till buller, miljöförstöring och frustration.
- Parkering för boende och gäster, hur löser man det, vi bor ju trots allt på landet och inte i centrum. Familjer som väljer att bosätta sig utanför Jönköpings centrum i ett lugnt villakvarter önskar nu att man ska väga lära barnen cykla på vägen utanför och kunna korsa en gata på väg till kompis!

Dagens hastighet på alla inblandade vägar är katastrofal, om jag kör i 40kmh som är hastighetsbegränsningen så blir jag omkörd, främst på Ljungarpsvägen. Finns det några åtgärder eller planer på att lösa dessa situationer?

- Nya fastighetsägare får vara med och bekosta nya alternativa vägar, såsom ny bro över järnvägen, ny väg under järnvägen eller nu väg öster om Tenhult.
- Redan 2015 påbörjade jag bearbeta kommun och senare även vägverket för en säkrare övergång och korsning vid Södra vägen och Ljungarpsvägen, kom då med liknande förslag som nu ligger till grund för detaljplanen, då fick jag som svar att detta inte är genomförbart, senare påbörjades hastighetsöversynen i Tenhult men inte heller den fullföljdes på Ljungarpsvägen.

Vi bor på det mest utsatta området i denna trafiklösning, vi är positiva till en utbyggnad på Herrgårdsgärdet och hoppas att detta kanske även kan skapa förutsättningar för äldreboende, förskola men även att man kanske bygger F-3 för att avlasta Tenhultsskolan som idag är för liten för oss Tenhultsbor. Vi skulle mycket väl kunna tänka oss att bygga där, samtidigt är vi skeptiska till vem som kommer köpa en lägenhet som fungerar som bullerplank mot järnvägsbullret, med de marknadspriserna som råder. 2011 så köptes mitt hus på Tomtavägen av kommunen för att det då skulle byggas en väg där till Herrgårdsgärdet, vi hittade ett nytt hus på Södra vägen, alternativet som var det första att strykas

som ett alternativ till det nya området "för man bygger inte sådana matargator nu för tiden" sa man 2011! Nu sitter vi i samma problem igen, cirka 1,5 miljon SEK fattigare med ett hus som kommer förlora värde och ett personligt psyke som håller på att explodera. Vad är detta??

Kommentar

Det är en kommunal bedömning som ligger till grund för att skälig hänsyn har tagits till befintlig bebyggelse. De nya husen mot befintliga hus föreslås utformas i lägre sutterränghus likt de hus som finns på platsen idag.

Bullernivån ökar generellt om antal fordon fördubblas. Detta blir inte fallet för Ljungarpsvägen utan bullervärdena utmed denna gata förblir i stort oförändrade vid fasad. Se bullerutredning. Läs även gemensamt svar "Ökat trafik leder till ökat buller".

Ett sätt att hantera fortkörning är att minska både det faktiska och upplevda körfältet, alternativt med hastighetsdämpande åtgärder såsom fartgupp eller liknande. Dessa åtgärder styrs dock inte i detaljplan och planeras efter behov.

Angående bebyggelsetyp och byggnader som bullerdämpare. Det föreliggande förslaget har justerats cirka 20 meter norrut och då har även bullernivåerna blivit bättre. Byggnader är dock goda bulleravskärmare utan att detta skulle behöva påverka de boende. De nya husen utmed järnvägen får även utsikt mot Berget.

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

48. [REDACTED]

Hej!

Vi skriver med anledning av den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult.

Vi känner stor oro för den negativa påverkan planerna att leda trafiken in och ut från det nya området via villagatorna kommer ha för oss som bor i området idag. Det känns inte som en långsiktig eller säker lösning med tanke på hur stort området planeras bli – 300 bostäder dvs totalt ca 1000pers alltså 25-30% ökning av invånare i Tenhult. Vi är även djupt oroade att man inte tagit hänsyn till att skolan redan är på tok för full där eleverna får gå på lunch redan 1030 för att alla ska hinna äta i tid.

Vi bor på Backens väg. Vi flyttade hit för att slippa trafiken då vi tidigare bodde vid en hårt trafikerad väg. Vi ville bo i ett lugnt område skonat från genomfartstrafik vilket det är just nu. Det är tydligt att via de "planer" som presenterades vid samrådet inte är genomtänkta. Att testa sig fram är inte lösningen! Det är uppenbart att om egnahemsvägen och villahemsvägen enkelriktas på förslaget sätt kommer en stor andel trafik att gå via Backens väg när boende ska ut på gamla nässjövägen. Helt enkelt för att det kommer bli snabbaste vägen ut. Att inte detta berörs i utredningen är anmärkningsvärt! Det borde vara med i utredningen, kommer få stor påverkan för oss!! Backens väg och Trädgårdsvägen

är inte dimensionerat för detta. Smala vägar, stor andel barnfamiljer, brantbacke upp till Ljungarpsvägen där det blir stopp på vintern och inte trafiksäkert att skicka ut en massa trafik upp där med begränsad sikt som det redan är idag. För att inte tala om hur det plogas på vintrarna. Eller inte plogas rättare sagt.. Saknas trottoar osv. Vi ifrågasätter att vi inte är sakägare i detta samråd eftersom det är högst sannolikt att vi kommer att påverkas starkt av den presenterade "trafiklösningen"

Vi och våra grannar kommer drabbas hårt av kraftigt ökad trafik och alla dess negativa följder om dessa vägar utanför våra hus ska leda trafiken in och ut från det nybyggda området. Det blir en kraftig ökning i ohälsosamma avgasutsläpp och giftiga partiklar från dubbdäck mm och dessutom en kraftigt höjd bullernivå i ett nu väldigt lugnt område. Anders Samuelsson får raljera hur mycket han vill om att det räcker med 1 bil för att ett barn ska dö. Vägarna kanske i en trafikutredning inte är toppensäkra, men vi som bor här kör som folk och är vana vid vägarna och att ta hänsyn till alla som rör sig på dem stora som små. Går inte att jämföra med byggnationen av Herrgårdsgärdet.

Här bor många barnfamiljer, en stor mängd lekande barn som rör sig i området och många barn går till och från Tenhultsskolan på dessa gator ner till gångbron över järnvägen. Idag är det en väldigt säker väg för barnen att gå till skolan pga sparsamt trafikerade gator. Att gå till och från skolan leder till ökad rörelse i vardagen och till bättre hälsa hos barnen.

Kraftigt ökad mängd trafik = kraftigt ökad risk för olyckor vilket i sin tur leder till att fler föräldrar istället skjutsar sina barn till skolan då de inte vågar låta dem gå längre och då blir det ännu mer trafik i området och barnen får mindre rörelse och det kan påverka deras hälsa negativt.!

2009 var inte vägen genom samhället möjligt pga för trafikfarligt för att matningsgatorna blir för långa. Vad har ändrats nu? Vi föreslår följande;

1. Vi hoppas verkligen att det istället satsas på en säker och långsiktig lösning vilket en bro över järnvägen in till området skulle innebära enligt Swecos rapport 2009. Enligt Tyréns trafikutrednings rapport 180601 bör det alternativet tas upp igen. Alternativt en tunnel under järnvägen för att på så vis få en bra koppling mellan Herrgårdsgärdet och Centrumvägen. Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utsläpp (villorna som ligger längs Centrumvägen vid Europamöbler och längs vägen mot centrum har till stor del ett dike samt en extra väg som skydd mot trafiken). Dvs en mycket gott skydd). Kostnaden bör kunna läggas på tomtpriset om kommunen tycker det är för dyrt. Det är så låga tomtpriser i Tenhult så det kommer ändå bli huggsexa om tomtarna. Ca 27mkr enligt beräkning 2011-2013 borde inte vara så högt. Men om det blir så borde man kunna lägga på tomtpriset för att finansiera bron. Enligt vad jag hittat skulle tomtarna kosta ca 450tkr..300 tomter = ca 100tkr per tomt. Taget!! Samuelsson hävdar att markförhållanden är dålig för att bygga bro. Där vill jag se utredning som visar det. Vad är det för teknisk omöjlighet som ingen kan svara på??

2. Väg ut mot Nässjövägen - En sådan lösning skulle innebära en mycket bra trafiksäkerhetslösning för alla boenden. Går att tvångsinlösa mark

och biotoper går att lösa vid kontakt med länsstyrelsen så det är inget hinder som Anders Samuelsson hävdar.

3. Minska antalet tomter/bostäder

Förslag att minska antalet tomter/bostäder. Bygg 20 st villor i förläning av varje befintlig väg, dvs Södra Vägen, Villavägen och Egnahemsvägen. På så vis blir ökning av trafikvolymen relativt liten. Sweco skriver i sin trafikutredningsrapport i planprogrammet från 2009 att silning av trafiken ej kan svälja den förslagna volymen av trafiken om det ska byggas 300 bostäder. Sweco menar att det då endast kan bli tal om ett fåtal byggnationer.

Övriga synpunkter;

- VA-nätet i Tenhult är redan överbelastat kommer behöva förstärka/bygga ut befintligt. Ser inte att denna fråga berörts i det presenterade förslaget på samrådet?

- Skola-finns ingen plan på att bygga ut skola trots 300 nya bostäder och redan idag är det överfullt på skolan i tenhult. Hur ska ni lösa detta? Går inte att bara hänvisa till att det inte är ert ansvar som Anders Samuelsson uttryckte det. När det byggs nytt måste ett helhetsansvar tas. Då måste skolan vara med, det borde ordföranden i stadsbyggnadsnämnden förstå.

- Har ni räknat på hur många barn som ska förbi till skola och förskola förbi aktuella vägar? Varför inte bygga skola 1-3 på herrgårdsgärdet?
- Vid en utryckning brandbil eller ambulans- 300bostäder ca 1000 pers. Blir rätt långt till de som bor längst in...en brandbil i full karriär genom bostadsområdena...känns inte så säkert, och det tar lång tid för de som bor längst in att få hjälp. Hur har ni tänkt där?

- När är det tänkt att bygga om vägarna? Innan eller efter byggnation påbörjas? Måste göras klart innan byggnation så att byggtrafiken sker på ett trafiksäkert sätt!! Samt för att bullerstörningar ska minska för de boende. Måste tas med i utredning. Annars kommer byggtrafik ta närmsta vägen vilket förmodligen blir backensväg eller Egnahemsvägen.

- Ni föreslår att bygga på åkermark trots att det är emot naturvårdsverket osv. Jönköping bygger redan mer än rekommenderat eller tillåtet. Det som nu är öppet betesmark kommer bli sly och växa igen. Tillgängligheten blir sämre till natur för alla befintligt boende. Blir jättefint för alla som flyttar in, men försämring för nuvarande.

- Ljungarpsvägen - denna måste utredas om den tål ökning av trafik och om de blir säkert. Den är smal, trottoaren är smal, korsningarna är inte vidare tex trädgårdsvägen. Byggnation i tänkt takt ska fördubbla trafiken på Ljungarpsvägen. Har ni gjort utredning avseende om den verkligen klarar det enligt alla regler?

- Bullerutredning på Ljungarpsvägen? Låg vid 2009 redan på gränsvärder hur ska en fördubbling av trafik klaras? Borde verkligen

utredas.

- Vad händer med sly när korna försvinner på Herrgårdsgärdet? Vad är plan för att hålla dessa grönområden öppna? I förslaget ska ni förbättra tillgängligheten till grönområdena säger ni. Frågan är om de är så tillgängliga när korna inte betar där längre. För just nu är tillgängligheten väldigt god till dessa grönområden. Hur blir det framöver?
- Kommer bussar köras på nya området? Påverkar bullerutredningen samt hur gator utformas bl.a.. Har ni tagit hänsyn till lastbilstrafik som ska till och från äldreboende och förskolan?
- Hur löser ni snöröjning? Redan nu blir gatorna smalare och smalare under vintern. Hur ska de klaras med ombyggda smalare vägar? Blir verkligen upp till bevis...
- Flerbostadshusen borde byggas längre ner vid järnvägen mot betesmark så att gamla lekplatsen och naturområdet blir mer tillgängligt synligt
- Lekplatsen försvinner på Herrgårdsgärdet- vars blir den nya och trafiklösning till den för barn och gång?? Blir väldigt långt för befintliga boenden till nya lekplats. Ett förslag kan vara att bygga en ny på Trädgårdsvägen ner mot backens väg där har kommun lite mark.
- Alla vägar som påverkas med ökad trafik måste anpassas med trottoarer för gång cykel barn. Helhetslösning måste presenteras!!
- Miljö- utsläpp utredning? Blir väldigt långt för att komma till matargator. Med nuvarande lösning får vissa ca 1,3km till Ljungarpsväg ca 10 korsningar får man ner hastighet till kanske 15-20 i snitt så blir det ca 5min ut till Ljungarpsväg. Ökade utsläpp med lång väg och start och stopp. Förutom det kommer folk ha svårt att hålla hastighet när det blir så långt till närmsta riktiga väg (Ljungarpsvägen)
- Färre barn kommer att få gå till skola eftersom det blir för trafikosäkert. Dåligt för folkhälsan och leder till ökad trafik jämfört med nu!!
- Samhället byggs ut för 30% mera invånare = borde vara rimligt då att satsa pengar på en säker trafiklösning

Vi anser att ett byggande på Herrgårdsgärdet, i den omfattning som föreslagits, inte ska genomföras om inte ovanstående punkter, framförallt att en långsiktig trafiklösning genomförs och att skolsituationen ses över!

Kommentar

Nya trafikmätningar har gjorts utmed områdets mindre villagator och det visade sig att antalet fordon på dessa vägar hade underskattats i samrådshandlingen. De

nya siffrorna visar på ökat trafik utmed främst Egnahemsvägen.

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "VA-situationen i Tenhult", "Byggrelaterade olägenheter och Utryckningsfordon", "Ökad trafik leder till ökat buller", "Ökade koldioxidutsläpp" samt "Skolsituationen i Tenhult".

Vad gäller buller vid Ljungarpsvägen förväntas bullervärdena inte ändras i större utsträckning mot idag, detta då det inte sker en direkt fördubbling av den förväntade trafiken. För de fastigheter som efter nybyggnation på Herrgårdsgärdet ändå upplever störningar från buller gäller samma sak som för övriga befintliga fastigheter som framgår i "Ökad trafik leder till ökat buller".

Målsättningen med det föreslagna naturreservatet Ljungarp är att djur fortsatt ska beta marken.

Tyngre fordon och leveranser som ska till förskola och äldreboende har tagits med i beräkningarna för buller. Inga regelbundna bussförbindelser in i området är planerade.

De högsta och mest platta ytorna i området ligger intill naturreservatet i nordost. Större byggnader såsom äldreboende och förskola läggs lämpligen på platt mark, och då är det även lämpligt att lägga annan högre bebyggelse inom samma område. Äldreboendet och förskolan hamnar även nära tillgängliga grönområden. Planförslaget har reviderats sedan samrådet och naturreservatet är nu mer synligt och har en tydligare kopplingen till den föreslagna strukturen på Herrgårdsgärdet.

Två nya lekplatser planeras i området. Det finns ett kommande planarbete på ytan vid Backens väg och Trädgårdsvägen.

49. [REDACTED]

Jag är emot förslaget att bebygga Herrgårdsgärdet överhuvudtaget.

I dag är det ett populärt och välbesökt område för lokalbor och även utomsoc nes att ströva i. Dagligen är det ett promenad- och joggingstråk för Tenhultsbor i alla åldrar. Det promeneras med hundar alla tider på året. En oas med frisk luft och naturskönt område med varierad växtlighet, äng och skog samt det pittoreska med en kohage och bonden som kommer och slår hö't framåt sensommaren. Verkli- gen "landet" inpå knuten för att inte tala om promenaden ner till en liten badvik i slutet av ängen. Helt underbart!

Ängarna är välbesökta vintertid med spårade slingor för skidåkare från samhäl- let likväl övrigt närområde, bilarna står parkerade på rad längs gatan och man märker vilket populärt friluftsområde Herrgårdsgärdet är. Området har t.o.m varit värd för orienteringsmästerskap för ngt år sedan. Fullt med tävlande i alla åldrar som startar och går i mål på ängen mitt bland parkeringsavgränsningar och baja- major. Hur många föreningar kan erbjuda både skidspår och orienteringsslingor i

sin omedelbara närhet förutom TSOK? Föreningsliv är en enormt viktig del för ett attraktivt samhälle och sysselsättning för barn och ungdomar. Med ovan beskrivning av vår vackra äng önskar jag svar på några frågor.

Med tanke på sommarens extremvärme, och föraningar om att det inte kommer vara den enda sommaren framöver med liknande väder, som ledde till brist på foder till boskap i hela Sverige.

1. Anser då ni att det är rimligt att bebygga åkermark?

I dag 2018-09-17 släpptes det en video från Länsstyrelsen i Jönköpings län vid namn "Vår värdefulla jordbruksmark", jag ber er titta på den.

2. Jag ställer samma fråga igen, anser ni efter ovan information att det är rimligt att bebygga åkermark? Planer att bebygga Herrgårdsgärdet har funnits i ett 40-talet år och ältas om och om igen. Det är gamla planer då flera av de nu befintliga bostadsområdena inte ens fanns när planerna skapades. Tenhult har växt och ändrats i sin struktur.

3. Bör inte en plan ändras efter så lång tid och uppdateras efter hur samhället nu, 40 år senare, ser ut och hur det i nutid kan växa och växa än mer och det logiskt och tryggt?

4. Har ni under denna långa tid letat efter andra områden att bebygga?

5. Har ni tittat på området mellan Tenhult och Barnarp? Mellan Tenhult och Barnarp finns det större skogsområden att exploatera istället för ängar/jordbruksmark samt att utfarten från Tenhult samhälle till de stora företagen = arbetsgivarna på Torsvik och Stigamo ligger i samma riktning likväl utfart mot E4 norr- som söderut. Vilket i sin tur inte ger en trafikökning, i ofantliga proportioner som ligger nu i planritningsförslaget, genom befintligt bostadsområde med fara för innevånarna.

6. Om inte ovan förslag är utrett föreslår jag att så sker innan ni fortgår med Herrgårdsgärdet. Kan jag få en garanti att ni gör det? Bredda Tenhult och ge samhället fortsatta utvecklingsmöjligheter istället för att trycka ihop 73% av samhället på samma plätt, alltså Herrgårdsgärdet med angränsande nu befintliga gator.

7. Är det rimligt att med liggande planförslag samla 73% av Tenhults innevånare på en tredjedel av samhällets bosatta yta med allt vad det innebär i trafikökning? Jag skulle kunna föreslå utbyggnad av Tenhult mot Jönköpingshålet men där finns åkermark och skog, hagar och längre bort strövområde vid Järabacken. Jag skulle likväl föreslå byggnation mot Huskvarnahålet men även där har vi åkermark, Naturbruksgymnasium, hästgårdar mm. Ett fjärde förslag vore byggnation mellan Tenhult och mot Öggestorp. En hel del skog att exploatera likväl finns väg ut ur samhället mot stor led, riksväg 40/31 som leder mot arbetsgivar i Öggestorp, Forserum och Nässjö österut. Västerut har vi Huskvarna och Jönköping och även där besparar vi befintliga bostadsområden inne i Tenhult en ofantlig massa trafik.

8. Har ni utrett möjligheten att utöka Tenhult likväl föra de båda samhällena, Tenhult och Öggestorp närmare varandra?

Gällande övriga delar av detaljplanen för Herrgårdsgärdet finner jag den bristfällig på så många punkter samt att saker som påverkar vårt samhälle ofantligt mycket i samband med förslaget inte finns med i beaktning redan i detta skede.

* Ingen plan finns för utbyggnad av skola trots en ökning med barn i ca. 300-400 planerade hushåll.

* Inga efterforskningar har gjorts om det ens är möjligt att bygga så många hushåll med befintligt vatten/avlopp.

* Det finns med i planen på att bygga ett nytt ålderdomshem, vilket ni sa på samrådsmötet i Tenhult 2018-06-28 kan ta 15-20 år innan det kan stå klart. Har ni ens gjort en framtidsgenomlysning om hur ålderdomshem ser ut då, paketerar vi fortfarande våra gamla så som Västerhäll ser ut idag?

* Ni sa på samrådsmötet att ni i dagsläget inte har en plan för utryckningsfordon, ambulans och brandkår, till det nya området. Märkligt då ni i planen beskriver ett bostadsområde som inte kan nås på ett lättillgängligt sätt i flera av de föreslagna tillfartsvägarna. Ni väljer att placera in bostadsområdet i en återvändsgränd mot järnvägen med ingen utfart möjlig. Skrämmande!

* Jag repetera ökningen i trafik om ni tillåter den helt idiotiska lösningen att sila trafiken genom befintliga villagator från det nya området. Södra vägen kommer ha en ökning från 530 bilar till 2455 bilar, vilket är i procent en ökning med 463%. Östra vägen kommer öka från 90 bilar dygnet till 1880 bilar. Det ger en ökning av 2088%. Ni hör väl själva att det är helt orimligt!!!! Lägg ner förslaget helt att sila trafiken över huvud taget genom befintliga villagator.

* Vi fick inga svar på samrådsmötet hur byggtrafik i 15-20 år kommer påverka våra villagator i befintligt bostadsområde. Låter som en hel del lastbilar, grävmaskiner, tunga fordon dagarna i ända. Hur säkert kommer det vara för alla barn och strand/cyklande/ hundpromenerande boende i området?

Ja, jag kan hålla på ett tag till med tankar/frågor/synpunkter/funderingar i samma karaktär, men jag avslutar här idag.

Ser fram mot er återkoppling på mina synpunkter gällande detaljplanen för Herrgårdsgärdet, Tenhult
24:47.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse," "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "VA-situationen i Tenhult", "Byggrelaterade olägenheter och Utryckningsfordon", "Ökad trafik leder till ökat buller", "Ökade koldioxidutsläpp" samt "Skolsituationen i Tenhult".

50. [REDACTED]

Jag och min familj har synpunkter på byggnationen av Tenhults herrgårdsgårde. Vi anser att det skulle vara mycket beklagligt att bygga på en så fin plats då stora gröna fält är viktigt för samhällen. Vi bor i ett hus som gränsar precis till fältet vil-

ken innebär ett betydligt sämre läge för oss som familj. Om det trots allt beslutas att bebyggas måste det göras på rätt sätt för att bibehålla det lugna villaområdet även om de blir dyrare. Att dra in all trafik genom ett stort villaområde är absolut ingen bra ide eftersom man inte skulle ta hänsyn till dem som redan är bosatta i området. Det blir större risker med tanke på det ökade flödet av bilar som hade kört genom området med tanke på alla barn som rör sig i där men även ljudnivåerna från trafiken. Nej tack till det. Vi anser att enda alternativet är att planera för vägen in till herrgårdsgärdet byggs som en bro över järnvägen, trots att det är ett dyrare beslut. Tänk på trafiksäkerheten för både barn och vuxna i området. I er beräkning med ca 300 nya bostäder kommer många familjer flytta till Tenhult och med fler familjer kommer fler barn vilket Tenhultskolan kommer få svårt att hantera. Även om man bygger ut skolan eller bygger en ny skolan på herrgårdsgärdet löses inte det största problemet. Det ska finnas en tillräcklig mängd med utbildade lärare till alla barn och det är ett stort problem i dagens samhälle.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

51.

Vi motsätter oss förslaget om att leda trafiken till Herrgårdsgärdets genom befintligt villaområde (Östra vägen, Södra vägen, Egnahemsvägen, Backens väg). Förslaget med denna trafiklösning kommer att innebära en ökning av trafiken med ca. 2300 bilar per dag. Detta kommer att medföra ökade utsläpp och otrygg miljö för våra barn att röra sig inom. Barnen kommer inte att kunna vara ute och cykla och inte kunna gå själva till skolan, utan måste bli skjutsade till och från skolan.

Vi flyttade hit till Östra vägen i Tenhult för att våra barn skulle få växa upp i ett lugnt, tryggt och säkert bostadsområde med sparsam biltrafik. Vi och våra grannar kommer att drabbas hårt av kraftigt ökad trafik och alla dess negativa följd effekter om dessa vägar utanför våra hus ska leda trafiken till och från det planerade bostadsområdet Herrgårdsgärdet. Det blir en kraftig ökning av ohälsosamma utsläpp från fordon och en kraftigt ökad bullernivå.

Idag är det område som vi bor i en väldigt trafiksäker miljö för barn att röra sig i. Barnen kan gå till och från skolan, till sina vänner och idrottsaktiviteter. Detta försvinner helt och hållet om trafiken till och från Herrgårdsgärdet kommer att ledas genom vårt befintliga bostadsområde. Detta kommer även att medföra att trafiken i hela Tenhult kommer att öka markant då samtliga oroliga föräldrar kommer att köra sina barn till och från skolan, till barnens kompisar och till idrottsaktiviteter. Att trafiken kommer att öka med 2300 bilar per dag är en underdrift.

För att bibehålla ett lugnt och trafiksäkert bostadsområde föreslår vi att man väljer en långsiktig trafiklösning med en bro över järnvägen in till Herrgårdsgärdet, vilket Swecos rapport 2009 påvisade. Enligt Tyréns trafikutredningsrapport 180601 bör det alternativet tas upp igen.

Dessutom bör en skola åk.F-6 på Herrgårdsgärdet inplaneras i detaljplanen,

eftersom lenhultskolan redan idag är för liten. Det är våra barns rättigheter att kunna må bra, trivas och kunna lära sig i skolan.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "VA-situationen i Tenhult" samt "Skolsituationen i Tenhult".

52. [REDACTED]

TRAFIK LÖSNING HELT HORRIBELT ATT SLÄPPA IN SÅ MYCKET TRAFIK I ETT BOSTADSOMRÅDE.

BYGG EN BRO,DET KAN DOM GÖRA ÖVERALLT UTOM I JÖNKÖPINGS KOMUN. ELLER? ELLER BYGG EN VÄG UT TILL NÄSSJÖ VÄGEN,BIOTOPER? HADE DET VARIT EN NY JÄRNVÄG SÅ HADE DOM INTE BRYTT SIG OM DET,DÅ HADE DET BLIVIT EN JÄRNVÄG. RÄTT ÖVER BIOTOPERNA. ELLER FLYTTA DOM.

ELLER BYGG UNDER JÄRNVÄGEN DET KAN MÅNGA GÖRA I ÖVRIGA SVERIGE,VARFÖR INTE NI? VI VILL INTE HA BYGGTRAFIK I CA 10-15 ÅR I ETT BOSTADSOMRÅDE, DET FATTAR VÄL ALLA,ÄVEN NI.

VATTEN AVLOPP ÄR DET ORDENTLIGT KONTROLERAT?

RÄDDNINGSTJÄNST TILL DOM HUSEN LÄNGST NED VID JÄRNVÄGEN DOM FÅR ÅKA OCH SNURRA RUNT I ETT BOSTADSOMRÅDE INNAN DOM KOMMER NER ÄNDA DIT,LÅTER VÄLDIGT KONSTIGT, DETTAR TID ATT KOMMA DIT,i SOMMRAS VAR DET EN BRAND PÅ BANVALLEN DÅ ÅKTE MAN NED OCH SLÄKTE FRÅN SÖDRA VÄGEN. BYGGER MAN HUS VID JÄRNVÄGEN KOMMER MAN INTE DIT OCH ANDRA SIDAN

FRÅN CENTRUMVÄGEN ÄR DET STORT STAKET.HUR SKA MAN SLÄCKA BRÄNDER PÅ BANVALLEN DÅ?

BARN SOM ANDVÄNDER GATOR TILL ATT LEKA PÅ,MÅLAR HAGAR OCH ÅKER ROLLERBLADES,DOM KOMMER INTE ATT KUNNA GÖRA DET PGA SÄKERHETEN,DOM KOMMER ATT BLI SITTANDES INNE OCH SPELA PÅ DATORN ,INTE BRA.

ATT TA SIG TILL SKOLAN PÅ ETT SÄKERT SÄTT,DET FINNS INGEN SOM GÅR EN LÄNGRE STRÄCKA TILL NÅGONTING,MAN TAR ALLTID KORTASTE STRÄCKAN OCH DÅ BLIR DET FARLIGT.VEM VILL HA DET PÅ SITT SAMVETE.

OM MAN SKA GÖRA ETT SÅ STORT JOBB MÅSTE MAN VÄL RESPEKTERA DOM SOM BOR DÄR NU,DETTA ÄR ETJ TYST OMRÅDE,NU BLIR DET BYGGTRAFIK OCH EN VÄLDIGT MASSA BILAR SOM SKA KÖRA I BOSTADSOMRÅDET I FLERA ÅR?

DET TYP CA 300 BOENDE SOM SKA BYGGAS DÅ MÅSTE MAN VÄL SATSA LITE OCH INTE GÖRA ETT BUDGET BYGGE SOM ALDRIG BLIR BRA OCH INTE GÅR ATT ÄNDRA PÅ. DET BLIR SOM I JÖNKÖPING, DET ÄR STOPP ÖVER ALLT VISSA TIDER OCH DET GÅR INGET ATT GÖRA. TÄNK TILL INNAN DET ÄR DET FÖRSENT.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden", "VA-situationen i Tenhult" samt "Skolsituationen i Tenhult".

53. [REDACTED]

TRAFIK LÖSNING HELT HORRIBELT ATT SLÄPPA IN SÅ MYCKET TRAFIK I ETT BOSTADSOMRÅDE.

BYGG EN BRO,DET KAN DOM GÖRA ÖVERALLT UTOM I JÖNKÖPINGS KOMUN. ELLER? ELLER BYGG EN VÄG UT TILL NÄSSJÖ VÄGEN,BIOTOPER? HADE DET VARIT EN NY JÄRNVÄG SÅ HADE DOM INTE BRYTT SIG OM DET,DÅ HADE DET BLIVIT EN JÄRNVÄG. RÄTT ÖVER BIOTOPERNA. ELLER FLYTTA DOM.

ELLERBYGG UNDER JÄRNVÄGEN DET KAN MÅNGA GÖRA I ÖVRIGA SVERIGE,VARFÖR INTE NI? VI VILL INTE HA BYGGTRAFIK I CA 10-15 ÅR I ETT BOSTADSOMRÅDE, DET FATTAR VÄL ALLA,ÄVEN NI.

VATTEN AVLOPP ÄR DET ORDENTLIGT KONTROLERAT?

RÄDDNINGSTJÄNST TILL DOM HUSEN LÄNGST NED VID JÄRNVÄGEN DOM FÅR ÅKA OCH SNURRA RUNT I ETT BOSTADSOMRÅDE INNAN DOM KOMMER NER ÄNDA DIT,LÅTER VÄLDIGT KONSTIGT, DETTAR TID ATT KOMMA DIT,i SOMMRAS VAR DET EN BRAND PÅ BANVALLEN DÅ ÅKTE MAN NED OCH SLÄKTE FRÅN SÖDRA VÄGEN. BYGGER MAN HUS VID JÄRNVÄGEN KOMMER MAN INTE DIT OCH ANDRA SIDAN

FRÅN CENTRUMVÄGEN ÄR DET STORT STAKET.HUR SKA MAN SLÄCKA BRÄNDER PÅ BANVALLEN DÅ?

BARN SOM ANDVÄNDER GATOR TILL ATT LEKA PÅ,MÅLAR HAGAR OCH ÅKER ROLLERBLADES,DOM KOMMER INTE ATT KUNNA GÖRA DET PGA SÄKERHETEN,DOM KOMMER ATT BLI SITTANDES INNE OCH SPELA PÅ DATORN ,INTE BRA.

ATT TA SIG TILL SKOLAN PÅ ETT SÄKERT SÄTT,DET FINNS INGEN SOM GÅR EN LÄNGRE STRÄCKA TILL NÅGONTING,MAN TAR ALLTID KORTASTE STRÄCKAN OCH DÅ BLIR DET FARLIGT.VEM VILL HA DET PÅ SITT SAMVETE.

OM MAN SKA GÖRA ETT SÅ STORT JOBB MÅSTE MAN VÄL RESPEKTERA DOM SOM BOR DÄR NU,DETTA ÄR ET] TYST OMRÅDE,NU BLIR DET BYGGTRAFIK OCH EN VÄLDIGT MASSA BILAR SOM SKA KÖRA I BOSTADSOMRÅDET I FLERA ÅR?

DET TYP CA 300 BOENDE SOM SKA BYGGAS DÅ MÅSTE MAN VÄL SATSA LITE OCH INTE GÖRA ETT BUDGET BYGGE SOM ALDRIG BLIR BRA OCH INTE GÅR ATT ÄNDRA PÅ. DET BLIR SOM I JÖNKÖPING, DET ÄR STOPP ÖVER ALLT VISSA TIDER OCH DET GÅR INGET ATT GÖRA. TÄNK TILL INNAN DET ÄR DET FÖRSENT.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

54. [REDACTED]

Vi skriver till er med anledning av Byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Då vi köpte huset för att det är ett lugnt område, känner vi och våra grannar nu stor oro för den planerade trafiken som ska "slussas" in till det nya området via de befintliga gatorna. För oss är detta ett fruktansvärt förslag då det inte på något vis kan vara en långsiktig och säker trafiklösning. Vi bor på Egnahemsvägen 13, och vad jag har förstått så kommer all trafik passera vårt hus, vilket kommer medföra en kraftigt ökad trafik.

Idag är det väldigt många barn som rör sig i området, då de passerar både till skolan och lekpark. Detta förslag med trafik genom området kan väl varken vara miljövänligt eller säkert.

Broförslaget som också finns, där även Tyrens Trafikutrednings rapport hänvisar till att alternativet ska tas upp igen måste enligt oss vara det bästa och mest trafiksäkra alternativet. Då jag själv arbetar som projektledare i byggbranschen, så finner jag det märkligt att ens ha tankar på att dra in ytterligare trafik i befintliga områden. Allt som oftast pratas det om miljö

och säkerhet när man planerar nya områden, vilket verkar vara helt åsidosatt vid planering av detta projekt. 300 nya bostäder KRÄVER en långsiktig och säker trafiklösning.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "VA-situationen i Östra Tenhult och Herrgårdsgärdet" samt "Skolsituationen i Tenhult".

55. [REDACTED]

Många av klotets befolkning svälter och de minskar inte i antal utan ökar. Mark till åkermark minskar i rasande fart men ändå tycks ingen av de som har hand om förståndet(?) inse det. Åkermark bebyggs världen över och alla tycks tro att den kommer att räcka i evighet.

Oavsett detta så kommer det att byggas. Men för vem? För Tenhultsbor eller utsocknes? Vad gäller buss och tåg finns bra förbindelser till stan och Nässjö. Men alla jobbar inte i stan som kommunen tycks tro. Finns inga bussar direkt över till Barnarp, Torsvik, Taberg o vidare från Tenhult och tillbaka. Men de flesta tar nog bil oavsett vart de ska. Biltrafiken kommer att öka betydligt men som tur är verkar inte bilar räknas som nån stor olägenhet som djuren gör.

Nytt äldreboende bra men långt från centrum, mer centralt som Västerhäll. Lägg

inte ner Västerhäll om det nu är tänkt att göra det. Det blir långt till centrum när nya bussar ska in på området.(?)

Kom ihåg klotet är inte bara till för oss människor utan även för flora och fauna.

Kommentar

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

56. [REDACTED]

Vi är emot förslaget att leda in trafiken på befintligt villaområde. Förslaget innebär en extremt stor ökning av trafiken med 2 300 fler bilpasseringar per dag. Trots silning är volymen extremt stor och flertalet gator har direktutfarter i anslutning till gatorna.

Vi förespråkar istället:

1. Brolösning/tunnellösning Vi föreslår att kommunen tar upp alternativet med att projektera och bygga en bro över järnvägen alt en tunnel under järnvägen för att på så vis får en bra koppling mellan Herrgårdsgärdet och Centrumvägen. Denna lösning kommer ge en positiv effekt på trafikföringen och dess konsekvenser. Detta gällande bl.a. trafiksäkerheten och volymen av utsläpp. Om kommunen anser att lösningen är för kostsam bör det kunna omprioriteras medel i kommunens budget. Alternativt kan kostnaden läggas på tomtpriserna, så att kommande trafikanter/boende på Herrgårdsgärdet har medfinansierat en fungerande trafiklösning.

2. Väg ut mot Nässjövägen Förslag att dra ut en väg mot Nässjövägen. En sådan lösning skulle innebära en mycket bra trafiksäkerhetslösning för alla boenden.

3. Minska antalet tomter/bostäder Förslag att minska antalet tomter/bostäder. Bygg 20 st villor i förlängning av varje befintlig väg, dvs Södra Vägen, Villavägen och Egnahemsvägen. På så vis blir ökning av trafikvolymen relativt liten. Sweco skriver i sin trafikutredningsrapport i planprogrammet från 2009 att silning av trafiken ej kan svälja den förslagna volymen av trafiken om det ska byggas 300 bostäder. Sweco menar att det då endast kan bli tal om ett fåtal byggnationer.

I grunden är vi mycket positiva till en expansion av Tenhult men vi anser att ett byggande på Herrgårdsgärdet, i den omfattning som föreslagits, inte ska genomföras om inte en annan långsiktig trafiklösning genomförs.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden".

58. [REDACTED]

TRAFIK LÖSNING HELT HORRIBELT ATT SLÄPPA IN SÅ MYCKET TRAFIK I ETT

BOSTADS OMRÅDE. BYGG EN BRO DET KAN DOM GÖRA ÖVERALLT UTOM I JÖNKÖPINGS KOMUN. ELLER BYGG EN VÄG UT TILL NÄSSJÖ VÄGEN,BIOTOPER? HADE DET VARIT EN NY JÄRNVÄG SÅ HADE DOM INTE BRYTT SIG OM DET,DÅ HADE DET BLIVIT EN JÄRNVÄG. RÄTT ÖVER BIOTOPERNA. ELLER FLYTTA DOM.

ELLER BYGG UNDER JÄRNVÄGEN DET KAN MÅNGA GÖRA I ÖVRIGA SVERIGE,VARFÖR INTE NI? VI VILL INTE HA BYGGTRAFIK I CA 10-15 ÅR I ETT BOSTADSOMRÅDE, DET FATTAR VÄL ALLA,ÄVEN NI.

VATTEN AVLOPP ÄR DET ORDENTLIGT KONTROLERAT?

RÄDDNINGSTJÄNST TILL DOM HUSEN LÄNGST NED VID JÄRNVÄGEN DOM FÅR ÅKA OCH SNURRA RUNT I ETT BOSTADSOMRÅDE INNAN DOM KOMMER NER ÄNDA DIT,LÅTER VÄLDIGT KONSTIGT, DET TAR TID ATT KOMMA DIT, SOMMRAS VAR DET EN BRAND PÅ BANVALLEN DÅ ÅKTE MAN NED OCH SLÄKTE FRÅN SÖDRA VÄGEN.

BYGGER MAN HUS VID JÄRNVÄGEN KOMMER MAN INTE DIT OCH ANDRA SIDAN FRÅN CENTRUMVÄGEN ÄR DET STORT STAKET.HUR SKA MAN SLÄCKA BRÄNDER PÅ BANVALLEN DÅ?

BARN SOM ANDVÄNDER GATOR TILL ATT LEKA PÅ,MÅLAR HAGAR OCH ÅKER ROLLERBLADES, DOM KOMMER INTE ATT KUNNA GÖRA DET PGA SÄKERHETEN,DOM KOMMER ATT BLI SITTANDES INNE OCH SPELA PÅ DATORN ,INTE BRA.

ATT TA SIG TILL SKOLAN PÅ ETT SÄKERT SÄTT,DET FINNS INGEN SOM GÅR EN LÄNGRE STRÄCKA TILL NÅGONTING,MAN TAR ALLTID KORTASTE STRÄCKAN OCH DÅ BLIR DET FARLIGT.VEM VILL HA DET PÅ SITT SAMVETE.

OM MAN SKA GÖRA ETT SÅ STORTJOBBS MÅSTE MAN VÄL RESPEKTERA DOM SOM BOR DÄR NU,DETTA ÄR ETT TYST OMRÅDE,NU BLIR DET BYGGTRAFIK OCH EN VÄLDIGT MASSA BILAR SOM SKA KÖRA I BOSTADSOMRÅDET I FLERA ÅR?

DET TYP CA 300 BOENDE SOM SKA BYGGAS DÅ MÅSTE MAN VÄL SATSA LITE OCH INTE GÖRA ETT BUDGET BYGGE SOM ALDRIG BLIR BRA OCH INTE GÅR ATT ÄNDRA PÅ. DET BLIR SOM I JÖNKÖPING, DET ÄR STOPP ÖVER ALLT VISSA TIDER OCH DET GÅR INGET ATT GÖRA.

TÄNK TILL INNAN DET ÄR DET FÖRSENT.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.", "Varför bygga här? - Alternativa exploateringsområden" samt "Skolsituationen i Tenhult".

Vi skriver med anledning av den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult.

Vi är i grunden positiva till att det byggs ett nytt bostadsområde i Tenhult. Det har funnits behov av det under en längre tid.

Vårt hus ligger på Östra vägen 23, vilket ligger i nära anslutning till den föreslagna infarten, där lekplatsen nu är belägen.

Vi känner en oro för förslaget att all trafik till det nya bostadsområdet ska ledas via Östra vägen. Belastningen på den vägen kommer att bli orimligt stor med tanke på att det finns planer att bygga 300 bostäder. Dessutom innebär detta förslag att de boende i det nya området kommer att behöva åka en onödigt lång omväg för att komma till sina bostäder. Då vore det bättre att leda trafiken på flera vägar, som alltså inte skulle enkelriktas.

Vi hoppas dock framför allt att det i stället satsas på en säker och långsiktig lösning, vilket en bro över järnvägen in till området skulle innebära. Vi önskar därför att detta alternativ utreds igen.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," och "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

60. [REDACTED]

1. Inledning

Vill inleda detta yttrande med att säga att det är väldigt roligt att höra att man vill att Tenhult skall växa och att man är beredd att sats 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 planhandlingarna framstår det som ganska uppenbart att Herrgårdsgärdet, med sin komplexitet, antagligen inte är det bästa stället att låta Tenhult växa på.

Om man nu skall satsa i Tenhult är det viktigt att tänka långsiktigt vid planläggningen, inte minst i detta fall när man planerar för att Tenhults samhälle skall växa med ca 300 fastigheter, uppskattningsvis runt 1000 invånare. Det är en kraftig ökning sett till dagens invånare antal i Tenhults tätort. Det får inte bli så att man tar förhastade och dåliga beslut bara för att man skall "komma igång" snabbt. Man måste tänka i banor av som vad händer sedan, dvs var skall Tenhult växa någonstans efter denna plan? Det vore olyckligt om man låser in sig i ett "hörn" och tex inte kan växa mer bara för att man har tagit förhastade beslut. Jag finner utformningen av trafiklösningen i planförslaget väldigt oroväckande, såväl för befintligt boende som för de som kommer att bo på Herrgårdsgärdet.

2. Sammanfattning av synpunkter på samråd med tillhörande handlingar

Nedan har jag gjort en sammanfattning av synpunkter kring planförslaget.

A. Ställer oss positiva till att Tenhult skall växa. Anser dock att det finns mindre "komplexa" platser för Tenhult att växa på som bör utredas närmare. Komplexiteten med Herrgårdsgårdets natur (biotop), kulturhistoria, barriären som järnvägen innebär, buller från järnvägen (som dessutom väntas öka när man bygger godsjärnvägen mellan Tenhult och Torsvik), farligt gods som transporteras på järnvägen, svårigheten med tillfartsvägar, stor negativ påverkan på befintligt villaområde i norr, åkermark, Östra Vätterbranternas avslutning, eventuellt naturreservat, idyllen vid Tenhults Herrgård gör att det nog bör övervägas om det inte är mer samhällsekonomiskt lönsamt att välja en annan plats när nu Tenhult skall växa så extremt mycket.

B. Utred övriga strategiska och kompletterande områden i Tenhult för exploatering. Eftersom den nya Nässjö vägen inte längre går genom Tenhult utgör inte denna väg längre någon lika stor "barriär" som tidigare. Det finns alternativa platser att bygga på som har betydligt mindre komplexitet än Herrgårdsgärdet. Se förslag på alternativa platser nedan under punkt 3.2.1.23.

C. Om det ändå är så att man trots allt kommer fram till att man skall exploaterar Herrgårdsgärdet, måste det investeras i en rimlig och hållbara trafiklösning som klarar denna och eventuellt ytterligare tillväxt. Lösningen med att sila trafiken på befintliga villa gator är inte en sådan lösning. Man måste respektera de befintliga fastigheternas "existens" och inte inskränka/försämma livskvaliteten för dessa. Vi som bor här bor här av olika anledningar så klart, men en anledning som nog är gemensamt för oss alla som bor här, är att det är ett lugnt och naturnära villaområde där barnen kan röra sig hyfsat fritt. Barnen kan gå själva till och från skolan/lekplats/kompisar etc. Detta kommer man troligen inte låta barnen göra längre eftersom det blir så extrem stor ökning av trafikmängderna. Detta kommer bli väldigt negativt framförallt för barnen

D. Väldigt många kommer att påverkas negativt av den föreslagna trafiklösning, inte minst de som kommer att bosätta sig på Herrgårdsgärdet som inte kommer få en anpassad och rätt dimensionerad trafiklösning. Detta kommer sannolikt göra att området tappar i attraktion.

E. Om det är problem med kostnaden för en rimlig trafiklösning såsom en bro, höjtex priset på tomterna för att täcka del av denna investering. Ett annat alternativ är att näringslivet i Tenhult (som önskar mer bostäder) är med och sponsrar trafiklösningen. Vi förordar att det byggs en bro över järnvägen i den allra sydligaste delen. Här kommer den smälta in betydligt bättre i landskapsbilden än vad en bro strax söder om Tenhults möbblers lager skulle göra. Dessutom är höjdförhållandena betydligt mer fördelaktiga här vilket innebär att kostnaden kan hållas ned. Det var redan en bro här förr i tiden. Detta är som jag ser det den enda vettiga och rimliga trafiklösningen och vårt krav om man väljer att exploaterar Herrgårdsgärdet. Ber er kommentera mina sammanfattande synpunkter.

3. Synpunkter, kommentarer och frågor på samrådet och samrådshandlingarna

För att underlätta för er har jag numrerat våra olika frågeställningar för att det skall vara enklare för er att referera till när ni svarar på punkterna.

3.1 Synpunkter och frågor på distributionen av samrådshandlingarna samt själva samrådsmötet

3.1.1 Rutiner vid utskick av samrådshandlingarna

Vilka riktlinjer användes när ni valde ut de fastigheter som skall få utskicket av samrådshandlingarna? Flera fastigheter har tyvärr inte fått handlingarna trots att de kommer att påverkas väsentligt, tänker tex på de som bor på Backens väg och Trädgårdsvägen. När det är så många som påverkas av trafiklösningen borde samtliga på den östra sidan av järnvägen fått planhandlingarna utskickade till sig (åtminstone alla som bor utmed Ljungarpsvägen och söder om denna). Det är ju inte bara de som bor angränsande till Herrgårdsgärdet som berörs utan alla på östra sidan av järnvägen, dock i varierande utsträckning. Ber er förklara hur ni har resonerat avseende detta. Jag är rädd för att inte alla i området har förstått den påverkan som föreslagen trafiklösning kommer att ge, eftersom alla inte fått samrådshandlingarna i sin brevlåda.

3.1.2 Utskick i svartvitt

Det finns ett antal bilder/skisser/kartor i det material som tagits fram avseende planen. Tyvärr är det väldigt svårt att tillgodogöra sig dessa till fullo eftersom utskickat var i svartvitt. Kan vara ett tips att skicka ut det i färg avseende framtida planer. Visserligen kan man läsa dem på nätet men tycker ändå utskicket bör göras i färg.

3.1.3 Input avseende samrådsmötet

När det gäller själva samrådsmötet är det fyra saker som jag vill ge i feedback. Det är mina personliga reflektioner, men vill gärna dela med mig av dessa.

A. Bra agenda för mötet som gav inblick utifrån olika aspekter, även om man gärna kunde varit lite mer förberedd på frågor kring skolan och hur den skall kunna möta upp när Tenhult kommer växa så mycket.

B. Det är olyckligt att man valde att lägga samrådsmötet sista veckan i juni då många redan hade börjat sin semester. Nu var samrådsmötet visserligen väldigt väl besökt men känner till många i grannskapet som redan hade åkt iväg på semester och därför inte kunde gå på mötet. Detta kan vara en lärdom inför planering av framtida samrådsmöten inom kommunen. Även från kommunen sidan kunde inte alla närvara pga. semester.

C. Mötet inleddes av Anders Johansson som i sin inledning sa att han hoppades på att vi inte skall fokusera på trafiklösningen under kvällen. Detta kändes som en olycklig kommentar eftersom det är just trafiklösningen som oroar många Tenhults bor. Att Tenhult skall växa vill nog de flesta. Det var därför ganska opedagogiskt att ge en sådan kommentar i inledningen av mötet, vilket faktiskt retade upp många av åhörarna. Det hade varit bättre att säga att vi verkligen skall

fokusera på trafiklösningen ikväll eftersom det är där som många är oroliga.

D. Det var väldigt positivt att höra att Anders Samuelsson valde att avslutade samrådsmötet med att säga att vi får titta på broalternativet en gång till.

3.2 Synpunkter, kommentarer och frågor på samrådshandlingarna

3.2.1 Planbeskrivning (huvuddokumentet)

3.2.1.1 Bakgrund, syfte och huvuddrag—Tät bebyggelse (avser sida 4)

Vad är anledningen till att man skall bygga "Trädgårdsstad" där man trycker ihop bebyggelsen, dvs tätare än vanlig villa bebyggelse? Om man skall bygga en villa är det många som vill ha en hyfsad rejäl trädgård runt sitt hus, dvs upp emot 1000-1200 kvadratmeter i alla fall. På sidan ii i avsnittet "Bebyggelse" står det att de större villatomterna i genomsnitt endast är 730 kvm, och de tätare villorna har endast 425 kvm. Hur resonerar ni när ni tänker så små tomter som det planeras för? Blir det så attraktivt? Det är fullt förståeligt att man vill täta ihop bebyggelse i tex Jönköpings city där marken är dyr och många vill bo. I detta fall pratar vi dock Tenhult, och en av anledningarna till att man bosätter sig här är väl just att det är lite mer på "landet" känsla och inte minst där barnen har levnadsutrymme. Vet att många är besvikna på att man planerar för så små tomter. Hur tänker ni här? Hur bedöms detta upplägg med tajt byggnation kunna attrahera?

3.2.1.2 Planförslag - Platsens förutsättningar (avser sida 5)

Här står det om att återinföra två av Tenhults viktigaste kulturmiljöer som hamnat utanför den befintliga stadsbilden. Hur menar ni med "återinföra" och att de "hamnat utanför"? Tenhults herrgård har väl alltid legat på nuvarande ställe och det är just det faktum att det finns lite yta runt om som gör det till en kulturmiljö. Om man bygger bebyggelse precis jämte så kommer känslan i denna miljö försvinna. Hur resonerar ni kring detta? När det gäller järnvägsstationen så har det redan flyttats en gång och vill man återinföra den i stadsbilden, ja vad hade då varit mer naturligt än att flytta tillbaka den till järnvägsstationen. Hur ser ni på detta? Förstår att det är svårt, men en järnvägsstation kommer inte till sin rätt om den inte ligger vid järnvägsområdet.

3.2.1.3 Planförslag~ Stadsbild (avser sida 6)

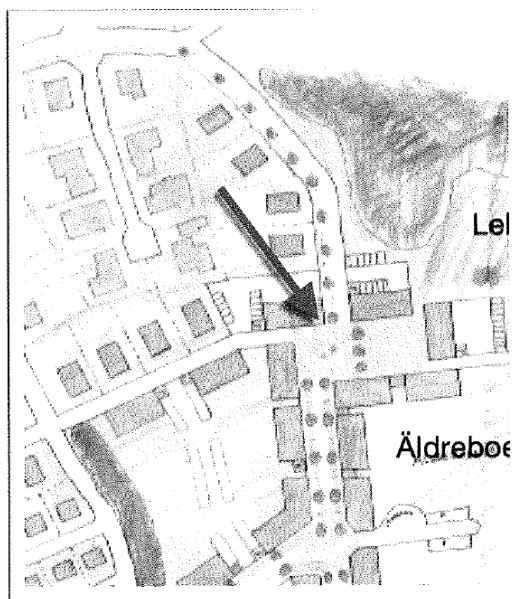
Den planerade gång och cykel undergången är ett välkommet tillskott. Det är väldigt positivt att denna kommer knyta ihop östra och västra Tenhult i söder. I handlingarna står det tunnel men det är rätt stor skillnad på tunnel och undergång vad gäller diverse regelverk. Även om man väljer annan plats än Herrgårdsgärdet för Tenhults framtida expansion är det en väldigt bra förbättring att anlägga en sådan undergång. Detta minskar risken för spring i järnvägsspåret samt knyter ihop delarna på ett bra sätt. Jag ser detta som väldigt positivt.

3.2.1.4 Planförslag -Situationsplan (avser sida 7 och 8)

Generellt sett tror jag att det skissade upplägget på situationsplan kommer bli

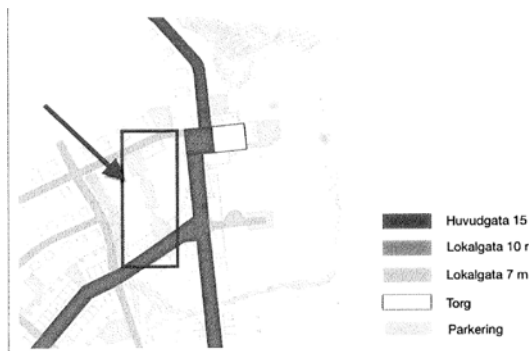
väldigt bra. Det finns dock ett antal saker som jag vill förmedla till er avseende detta. Hur tänker ni när man skissar på att ha lekplatsen nära äldreboendet istället för nära förskolan? Spontan kan

man tycka att det skall vara omvänt. Hur har man resonerat kring detta? Kommer man kunna se lekplatsen från torget? Känns tveksamt när man tittar på situationsplanen. Behöver som indikeras i handlingarna justeras för att kunna ge god uppsiktsmöjlighet. Vad kommer man göra för trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till torget? Det kommer bli väldigt mycket trafik just här, framför allt i rusningstid. Kommer det bli en "rondell" på trafikplatsen vid rondellen? Trafikljus? Om inte, så kommer det bli ett otäckt "hörn" men skydd sikt enligt markeringen nedan i situationsplanen:



När det gäller den gång och cykelväg som skall gå under järnvägen så vore det en stor fördel om den delar sig i två förgreningar efter att man passerat järnvägen i västlig riktning. En förgrening som går mer norr ut mot Tenhults möbels lager och en som går enligt den redan inritade på sidan 8. Anledningen till detta förslag är att det är med stor sannolikhet mot norr de flesta vill ta sig om man tänker på buss hållplatsen vid Tenhults Möbler, Tenhultsskolan och järnvägsstationen (som det är nu så går de flesta tåg till Jönköping från spår 1, dvs det västra spåret).

När det gäller sidan 9 överst så är det svårt att utläsa av den tematiska kartan som visar uppdelningen av huvudgata, lokalgata etc. I bilden nedan har jag markerat ett område. Är det tanken att det skall vara parkeringar mitt ute på denna öppna yta? Se nedan:



Blir det så snyggt och ändamålsenligt att lägga parkeringen mitt på ytan på detta sätt? Är det inte bättre att lägga det mer mot öster eller väster så att man kan göra lite mer av denna yta? Fundera gärna vidare på detta.

Det är i princip omöjligt att se de inritade pilarna på den nedersta kartan på sidan 10. Vad är avsikten med dessa pilar? Skall tillfarten endast vara på den östligaste vägen och från fart endast på de andra två vägarna, dvs Villa vägen och Södra vägen. Ber er förtydliga detta. Jag upplever att bilden inte hänger ihop med övriga tankar i planförslaget.

3.2.1.5 Planförslag - Bebyggelse (avser sida 11)

Hur ser man på brandsäkerhet och tillgänglighet när man skissar på en förskola med 3-4 våningar? Det känns inte särskilt praktiskt när man skall gå ut och in med barnen om man har en förskola på 3 eller 4 våningar.

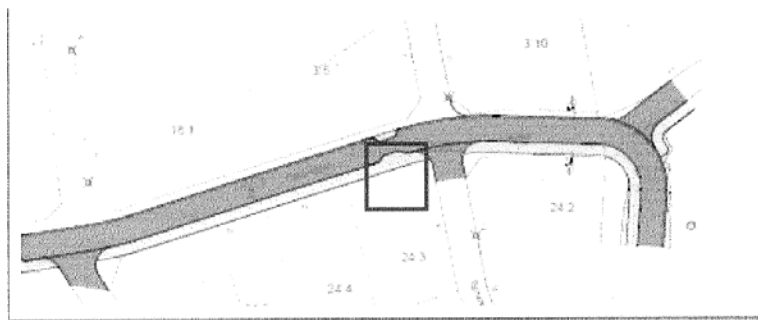
Dessutom krävs extra åtgärder för brandsäkerhet eftersom räddningstjänstens bärbara stegar endast räcker till tredje våningen. Hur är tanken kring detta? Det bör även dimensioneras för ett antal parkeringsplatser för lämning och hämtning på förskolan. Hur har man resonerat här? Vad avses med den sista meningen under "Offentlig service" som lyder "Barnen behöver under skoltiden....."? Det planeras väl inte för en skola där? Meningen är lite konstig i sin helhet men är det så att man med skoltid avser förskole tid?

Placeringen av de mest trafikgenererande verksamheterna, äldreboende och hyreshus närmast naturområdet känns inte bra, inte minst med tanke på det eventuella naturreservatet. Det hade varit att föredra att man la dessa hus närmare järnvägen och sedan villor närmast naturområdet längst upp mot öster istället för att bli få en "finare" övergång till naturen i öst med låg bebyggelsen. Om man dessutom bygger en bro så blir det inte så lång väg för tung trafik att ta sig till dessa hus. Dessutom är det antagligen enklare att ljudisolera höghus kontra villor när det gäller bullret från järnvägen. Hur ser ni på dessa kommentarer?

Kanske är det så att ovannämnda punkter överväger förslaget med att "bebyggelsen kommer att klättra upp för slänterna" som det skrivs om på sidan 6 avseende stadsbilden. Om det byggs en bro för att ansluta trafiken, hur skulle man då tänka sig att situationsplanen ändras? Det kanske då inte är så optimalt att lägga de delar som genererar mest trafik längst in på området och dessutom ger en oharmonisk övergång mot naturområdet i öster.

3.2.1.6 Planförslag -Gator (avser sida 13)

När det gäller befintliga Södra och Östra vägen står det att tanken är att förlägga en gc-väg söder om huvudgatans sträckning. På vilket sätt kommer de befintliga boendena utmed gatan påverkas av detta? Kommer man kunna parkera på gatans båda sidor som idag eller kommer det bli inskränkningar i detta? Hur bredda kommer dessa gator att bli efter detta åtgärder? Vidare, i skissen nedan så ser det ut som man satt ett farthinder precis utanför garage infarten till fastigheten 24:3 vilket känns väldigt märkligt. Hur har man resonerat här?



3.2.1.7 Planförslag - Platser och korsningar (avser sida 14)

När det gäller korsningen Södra vägen och Ljungarpsvägen måste man även ta i beaktan det stora antal barn som korsar Ljungarpsvägen just här på väg till och från skolan. Eftersom trafikmängderna kommer att öka väsentligt här så bör man även göra en säker lösning för fotgängare. Visst är det bra att förbättra siktfältet för alla biltrafikanter som skall köra ut på Ljungarpsvägen, men glöm inte bort fotgängarna. Har ni några förslag kring hur man kan säkerställa säkerheten här för fotgängare? Vad innebär det för fastigheten 44:22 att man skall nivåsänka Ljungarpsvägen och dessutom ta delar av deras mark i anspråk?

Beskriv vad åtgärderna kommer innebära för fastigheten 28:2?

3.2.1.8 Planförslag — Trafik - Cykel (avser sida 15)

I sista stycket på sidan 15 står det omnämnt tunnel, antar att det istället skall vara en undergång? En fri höjd på endast 2,1 meter i undergången är undermålig och en säkerhetsrisk för långa personer som cyklar. Hur ser ni på detta?

3.2.1.9 Planförslag -Trafik - Kollektiv trafik (avser sida 16)

Förstår inte riktigt sammanhanget i den första och andra meningen. Framför allt ordet "även" som är tredje ordet i andra meningen. Vad syftar det på? Vilken tillfartsväg tänker man sig att bussen skall ta in och ut i det nya området om det blir aktuellt med busstrafik? Man bör se över sträckningen på GC-vägen med undergången från det nya området så att den på västra sidan om spåret går mer mot norr, eftersom Tenhults Möbler kommer att vara den närmsta busshållplatsen. Har ni beaktat detta?

3.2.1.10 Planförslag -Trafik- Framtida dubbelspår på Jönköpingsbanan (avser sida 16)

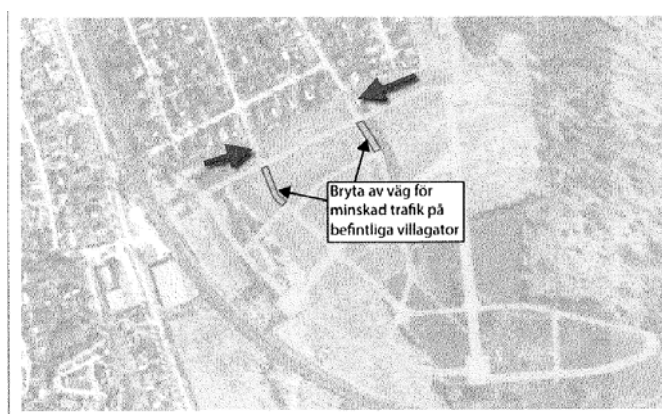
Ett framtida dubbelspår för denna linje finns inte med i Trafikverkets nuvarande plan, men ändå bra att man har beaktat avstånden till järnvägen. Om det kommer med i en framtida plan kommer arbete för att realisera detta enligt uppgift att finansieras av Trafikverket.

3.2.1.11 Planförslag -Trafik - Biltrafik (avser sida 16)

I första stycket beskrivs hur man kommer att plantera trädrader utmed vägen samt möjliggöra för gatuparkering mellan trädraderna. Gäller detta även för Östra vägen och Södra vägen? Om ja, dessa skall ju även få en gc-bana mot söder och du undrar man ju hur bred gatan till slut blir? I det andra stycket så tar man upp vägarna Villavägen, Egnahemsvägen och Östra vägen där tanken är att sila trafiken. Hur säkerställer man att dessa vägar endast kommer användas i begränsad utsträckning? Dessa är betydligt smalare vägar. Hur resonerar ni för dessa vägar?

På sidan 17 redogörs för de förväntade trafikökningarna på Östra och Södra vägen. Dock omnämns inte ökningarna som väntas ske på Villa vägen, Egnahemsvägen, Backens väg, Trädgårdsvägen. Hur bedöms ökningen bli på dessa vägar? Vidare på sidan 17 så visas att man skall dela Villa vägen och Egnahemsvägen i två enkelriktningar. Hur bedömer ni att konsekvenserna blir av detta? Finns det exempel på andra ställen där man gjort på detta sätt? De som kommer bo på Herrgårdsgärdet och skall åka bil mot Nässjöhållet men även mot Jönköping kommer vilja ta närmsta vägen. Denna är då via Egnahemsvägen, Backens väg och Trädgårdsvägen. Hur ser planerna ut för att anpassa denna "rutt" så att detta inte blir en huvudled ut från området? Tänk även på den branta backen som är där Trädgårdsvägen möter Ljungarpsvägen.

I samma bild på sidan 17 visas hur man kan bryta av väg för minskad trafik på befintliga villa gator. Är det inte så att man skall bryta av dessa på den nordliga sidan av korsningarna? Se de inritade röda pilarna. Hur har ni resonerat kring detta?



Om det är tänkt att vara som bilden visar i sitt ursprungliga utförande, kommer ändå många välja att köra på Södra vägen och Villa vägen.

3.2.1.12 Planens konsekvenser- Alternativ och andra ställningstaganden (avser sida 28-29)

När det gäller anslutningen till Herrgårdsgärdet så skriver ni att brokonstruktionerna alternativ 2 och 3 visade sig vara tekniskt och ekonomiskt svåra att genomföra. Ber er redogöra och specificera vilka tekniska svårigheter som föreligger? Har svårt att se de tekniska svårigheterna med dagens teknik. Kan tänka mig att broalternativet vid Tenhults möblers lager är lite dyrare. Det är såldes en fördel att välja det sydligaste broalternativet då detta alternativ dessutom inte kommer få någon större konsekvens för Tenhults stadsbild. Ber er redogöra och specificera för varför det är ekonomiskt svårt att genomföra. Om man bygger en bro kommer Tenhults Herrgård att bli en central vy i dioramat kring tillfartsvägen till Herrgårdsgärdet.

Var kan man inte dimensionera upp GC undergången till att även vara en bil undergång? Man får då ett större uppdämningslager för 1000 års regn "på köpet". Om man är orolig för regnmängder kan man bygga underjordiska vattenmagasin som man tex gjort inne i Jönköping. Hur ser ni på alternativet med en undergång som anslutning till planområdet?

Om man skall tänka "stort" och möjliggöra än mer framtida exploatering av Tenhult bör man överväga både en bro/undergång samt väg som ansluts från norr. Man får då en ringväg som underlättar för busstrafik. Man kommer med en sådan lösning avlasta Centrumvägen. Man kan då exploatera ännu mer i Tenhult genom den mark som ligger ännu mer mot öster. Har detta beaktats? Hur ser ni på detta? Om man gör tillfarten till planområdet via en bro i söder behöver man inte vidta särskilt mycket trafiksäkerhetshöjande åtgärder för tillfarten. Centrumvägen har redan en gång och cykelväg som går parallellt med vägen från gång och cykelbron överjärnvägen till badet i söder. Investeringskostnaden för att höja trafiksäkerheten torde bli lägre än att bygga om och trafiksäkra hela det befintliga villaområde som är norr om planområdet. Har man tagit med detta i beaktan när man räknat kostnader på olika alternativ?

I andra stycket på sidan 29 står det att kommunen tillsammans med privata och kommunala hyresvärdar skall ta ett stort ansvar. Vad avses här? Det står att nyproducerade lägenheter inte är ett alternativ för onämnda grupper. Hur hänger detta ihop med Herrgårdsgärdet som är en nyproduktion? Skall hyresvärdar subventionera hyran för boende? Tveksamt om detta resonemang kommer att locka till sig några privata hyresvärdar. Eller menar ni att folk som bor i billiga hyresrätter idag skall flytta till dyrare hyresrätter på Herrgårdsgärdet så att utsatta grupper kan hyra de billiga hyresrätterna istället? Förklara vad som avses då detta känns otydligt.

3.2.1.13 Planens konsekvenser— Hälsa och säkerhet (avser sida 30)

I slutet på sidan 30 står det att trafiktillskottet kommer innebära en stor förändring av boendemiljön för de befintligt boende utmed de gator som berörs. Förslaget med silningen innebär att det bli väldigt många gator och därmed boenden som kommer att påverkas. Tänker i första hand på Södra vägen, Östra vägen, Villa vägen, Egnahemsvägen, Backens väg och Trädgårdsvägen. Har man räknat på vad det innebär att så många befintliga invånare i Tenhult påverkas negativt av trafik silningen kontra det få antal invånare som skulle påverkas negativt av ett bro alternativ? Tänker på samhällsekonomisk lönsamhet.

När man har mätt buller har man då tagit hänsyn till det buller som farthinder kommer ge i form av acceleration, inbromsningar etc kommer att ge? På vilket sätt får detta genomslag?

I den gjorda bullerutredningen, har man även lagt in eventuellt kommande busstrafik i bullervärdena? Hur ser resultatet då ut av bullerutredningen? Har man i bullerutredningen lagt in värden för byggtrafiken till och från området som kommer pågå under ett ansevärt antal år?

3.2.1.14 Planens konsekvenser -Omgivningspåverkan (avser sida 33)

Som det står i första stycket här kommer befintliga bostäder norr om planområdet uppleva stora förändringar i andelen ökad trafik. Hur mycket mer trafik räknar man med på Villa vägen, Egnahemsvägen, Backens väg, Trädgårdsvägen? I planförslaget kommer Tenhult växa rejält. Hur kommer Tenhultsskolan klara av det ökade behovet? Hur tänker man kring detta?

3.2.1.15 Förutsättningar- Grön strukturplan (avser sidan 40)

Här tar man upp detta med spridningskorridorer för växter och djur. Det liggande planförslaget kommer innebära att man mer eller mindre skär av en viktig passage för vilt att ta sig runt Tenhults sjön på den norr sidan. Har man reflekterat över detta? Vilka konsekvenser tror man att detta kommer att få? Har man gjort en fullständig naturvårdsutredning? Det finns en form av inventering som gjorts sedan tidigare men känner inte till att någon naturvårdsutredning har gjorts.

3.2.1.16 Förutsättningar - Naturvårdsprogrammet samt Kulturhistoria (avser sidan 40-41)

När man läser om planerna på naturreservat och alla dessa naturvärden som finns och inte minst kulturhistoria så blir man beklämd vid tanken att exploatering skall ske av Herrgårdsgärdet. Är det tillåtet att exploatera så nära ett tänkt naturreservat? Behöver det inte vara lite "mildare" övergång från bebyggelse till naturreservat? Har dessa frågeställningar diskuterats med Länsstyrelsen? Det kommer bli väldigt tätbefolkat på Herrgårdsgärdet (trädgårdsstads konceptet) om man jämför med resten av Tenhult vilket kommer ge stora belastningar på närmiljön. Hur ser ni på möjligheten för den natur och kulturhistoria som finns angränsande till området att kunna vara kvar i sin nuvarande form?

Vad händer efter exploateringen av Herrgårdsgärdet, var vill man att Tenhult skall växa då? En naturlig utökning skulle vara att fortsätta utlängs med järnvägslinjen till Nässjö. Detta kanske dock inte är möjligt för ett framtida naturreservat, dvs man låser in sig i ett hör och det hade varit att välja en annan plats för Tenhults exploatering. Hur ser ni på detta resonemang?

I Tenhult avslutas mer eller mindre de Östra Vätterbranterna, Har man beaktat detta faktum? På vilket sätt?

Enligt er kungörelse daterad 2018-06-20 (följebrev till planhandlingar) så anser stadsbyggnadsnämnden inte att projektet omfattning medför en betydande

miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kapitlet paragraf 11-18 i miljöbalken. Ber er förklara och motivera varför ni finner att så inte är fallet.

3.2.1.17 Förutsättningar - Planprogram (avser sidan 42)

Det är anmärkningsvärt att man fortfarande framhåller att sila trafiken är det bästa alternativet när man redan 2007 kom fram till att denna lösning inte var en lösning att gå vidare med. Nu planerar man för ännu mer bebyggelse än vad man gjorde då vilket gör att detta rimmar dåligt. Hur har ni resonerat kring denna frågeställning? Vad är det som gör att det är en bättre lösning nu att använda befintliga villagator?

3.2.1.18 Förutsättningar - Kommunalt bostadsförsörjningsprogram (KBFP) (avser sidan 43) I KBFP har man planerat för 270 nya bostäder men i detta planförslag föreslås 300 bostäder istället. Hur kommer det sig att man har lagt till mer bostäder än vad KBFP anvisar? Hur stort är bostadsbehovet i Tenhult?

3.2.1.19 Förutsättningar - Barnkonventionen (avser sidan 43)

I detta stycke beskrivs vad man gör inom planområdet i huvudsak. Hur säkerställer vi säkerheten för de barn som redan bor i Tenhult på östra sidan av järnvägen? Hur ser man på inskränkningarna i deras rörelsefrihet i och med extrem ökning av trafikmängden? Beskriv och förklara hur man skall hantera detta? Har detta utretts ordentligt? Tex så kommer mindre antal barn än idag tillåtas gå till och från skolan på egen hand pga trafiksituationen. Detta ger effekten att fler föräldrar kommer att skjutsa sina barn till skolan. Trafik situationen vid Tenhults skolan är redan ansträngd.

Barn som från det befintliga villa området i norr skall gå till den nya lekparken måste korsa den högt trafikerade tillfartsleden. Bara detta inskränker barnens möjligheter att röra sig i sitt befintliga område.

3.2.1.20 Förutsättningar- Natur och rekreationsområden (avser sidan 45)

I första stycket står det att det finns ett antal objekt som troligtvis omfattas av biotopskydd. Det känns som att man kan säga att det är ett område som omfattas av biotopskydd. Har man varit i kontakt med Naturvårdsverket kring detta?

3.2.1.21 Förutsättningar— Prövning av anspråktagande av jordbruksmark (avser sidan 46-47)

Det tredje stycket inleds med ordet "Ansökan". I vilket sammanhang använder man ordet "Ansökan" här? Vem ansöker och till vem? Vidare så nämns här ordet skola. Syftar det på förskola för det är väl inte tänkt att en skola skall byggas på Herrgårdsgärdet? Vidare under stycket "Konsekvenser av att jordbruksmarken försvinner" beskrivs att möjligheten för djur att beta kommer att försvinna. Har konsekvensen av detta utretts? Vad kommer de innebära för naturen och det tilltänkta naturreservatet?

Vidare under stycket "Väsentligt samhällsintresse" så är detta en tolkningsfråga

kan man tycka. Visst är det ett samhällsintresse att få fram fler bostäder, men kommunen totalt sett planerar ju för nya bostäder på ett antal andra områden inom Jönköpings kommun så det är tveksamt om man kan säga att det är av väsentligt samhällsintresse sett utifrån kommunens yta som helhet. Hade varit skillnad om Herrgårdsgärdet var den enda platsen i kommunen som kunde bebyggas. Hur har ni resonerat kring detta?

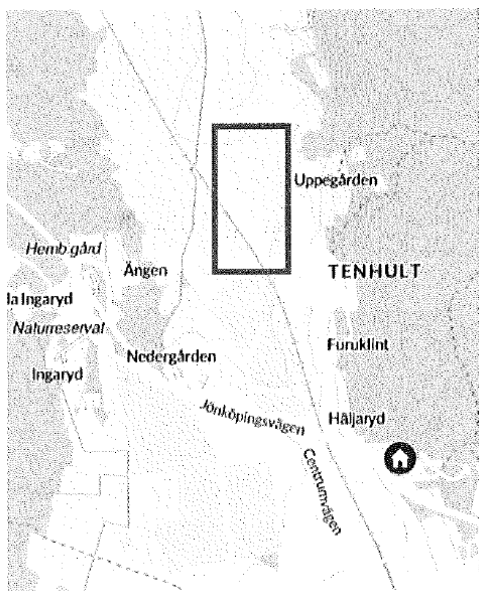
Sista meningen i det första stycket på sidan 47 avslutas med "Behovet av tillgång till förskola och äldreboende i Tenhult bör även ses som väsentligt samhällsintresse". Jag tolkar att denna mening avser Tenhult som det ser ut idag, dvs innan exploateringen av Herrgårdsgärdet, annars faller ju detta skäl. Har man sett över situationen på Tenhults förskolor? Det har etablerats nya förskolor här, är det ändå så att det behövs fler? Hur många står det i kö?

Vidare vad gäller äldreboendet så har vi ju Västerhäll som har ett betydligt bättre läge med närhet till affärer, kommunikationer, kyrkor med mera. Det känns väldigt avlägset för äldre att behöva bo så ocentralt som på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Det är mycket närmare till vårdcentralen från Västerhäll tex om man vill försöka minimera längden på reser. Hur har man resonerat kring detta? Hur ser planen ut för Västerhäll? Tanken är väl att man skall bygga om Västerhäll och modernisera det till ett nytt äldreboende? Hur många står i kö till äldreboende i Tenhult?

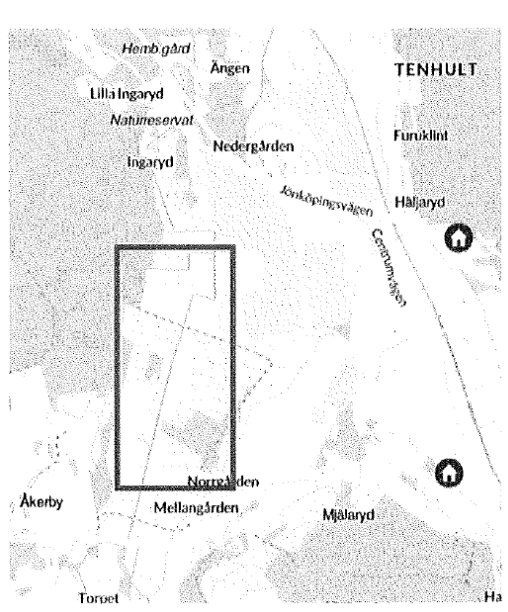
3.2.1.22 Förutsättningar - Lokaliseringsprövning (avser sidan 47)

När det gäller de strategiska områdena skriver man att dessa ligger på ett större avstånd från Tenhult centrum och inte kan stödja kollektivresandet på samma sätt. Hur kommer det sig att dessa pekats ut som strategiska områden om de inte "håller måttet"? Har man tittat på dessa motiv? Tex så har den nya Nässjövägen genom Bogla dalen gjort att trafiken minskat kraftigt på den gamla riksvägen. Det är inte längre den starka barriär som den tidigare varit.

Eftersom man uppenbarligen är beredd att ta åkermark i anspråk, varför exploaterar man inte norr om Lantbruksskolans "Mini Zoo" istället? Här är det väldigt enkelt att bygga tillfartsvägar och huvudstammen för vattnet går utlängs med järnvägen. Det blir också enklare att ansluta området till fjärrvärme den dagen man drar det till Tenhult. En byggnation här innebär också att man bygger närmare Bogla och borgar för att Jönköping, Huskvarna och Tenhult kommer närmare varandra. För att lösa kollektivtrafiken kan en ny hållplats för järnvägen anläggas där vilket även de som jobbar på norra industri området i Tenhult kan nyttja samt elever på Lantbruksskolan. Denna placering innebär även närmare till vårdcentral mm. Hur ser ni på detta förslag? Syftar på markerat område i kartan nedan (till vänster):



En annan alternativ placering av nytt bostadsområde är nere på Majlard. Här planerar man att bygga en "ringväg" för att den tunga trafiken skall bort från Barnarps vägen. Här finns det med en stor potential till exploatering utan den komplexitet som finns på Herrgårdsgärdet. Syftar på området markerat på kartan nedan:



Har man diskuterat kring att exploatera detta område? Vilka för och nackdelar finns?

3.2.1.23 Förutsättningar —Trafik - Gång (avser sidan 49)

Den andra meningen i första stycket är lite svårtolkat. Meningen inleds "En nordligare bro över järnvägen ger....". Tänker man sig att bygga en nordligare gångbro också än den som redan finns i Tenhults mitt? Ber er förklara vad ni syftar på.

3.2.1.24 Förutsättningar—Trafik— Bil (avser sidan 50)

Här omnämns att biltrafik rör sig till största del utmed Södra vägen. Hur menar ni här? Tidigare skriver man att Södra vägen i kombination med Östra vägen skall vara den huvudsakliga tillfartsleden. Ber er förtydliga detta.

3.2.1.25 Genomförande av detaljplanen - Fastighetsrättsliga frågor— Rättigheter-Befintliga (avser sidan 53)

I det första stycket här står det att " skyldigheten för drift och underhåll angående norra planområdets gata, går från enskilt ansvar till kommunalt ansvar bör rättigheterna ändras genom lantmäteriförrättning...." (Är det enskilt ansvar idag? Vem ansvarar i så fall? Vad innebär detta i praktiken att det skall göras en ändring av lantmäteriförrättningen? Innebär det en engångskostnad samt löpande kostnad för de fastigheter som idag har denna förmån? Ber er förtydliga detta.

3.2.1.26 Genomförande av detaljplanen - Fastighetsrättsliga frågor—Ansökan om lantmäteriförrättning (avser sidan 54)

I andra stycket står det att fastighetsägarna ansvarar för att ansöka och bekosta fastighetsbilningsåtgärder.....etc. Exakt vilka fastigheter åsyftas här? Vad uppskattas kostnaden för detta vara?

3.2.1.27 Genomförande av detaljplanen - Fastighetsrättsliga frågor - Fastighetsrättsliga konsekvenser (avser sidan 54 och 55) Vad är anledningen till att fastigheten 24:55 (sida 54) omnämns? Varför räknar man med att ingen förrättning är nödvändig?

Vad gäller fastigheten 27:1 (sida 55) framgår det att fastigheten belastas av servitut för väg. Ber er förklara varför ni ser att dessa servitut bör ändras för genomförandet av planen. Om jag tolkar det rätt så är redan Jönköpings kommun lagfaren ägare. Det står dock något om att det idag är enskilt ansvar vad gäller underhåll etc. Ber er förklara detta.

Nederst på sidan 55 omnämns förmånsfastigheter till de servitut som ligger inom allmän plats gata på fastigheten Tenhult 27:1. Vad innebär den förmån dessa fastigheter har?

3.2.2 Behovsbedömning

3.2.2.1 Del 3—Omgivning - Hälsa och säkerhet - Buller och vibration (avser sida 2) Här har man endast tagit upp att trafikmängden ökar på Södra och Östra vägen. Varför har man inte kompletterat med även Villa vägen, Backens väg, Egnahemsvägen och Trädgårdsvägen?

3.2.2.2 Del 3 - Omgivning - Hälsa och säkerhet - Farligt gods (avser sida 2) Här har man inte tagit upp något alls. Här bör man komplettera med det farliga gods som fraktas på järnvägen. Varför har man inte tagit upp detta?

3.2.2.3 Del 3 - Omgivning - Motstående eller gemensamma intressen - Motstridiga intressen i planen (avser sida 3) På denna punkt har man satt en markering i kolumnen "Berörs ej". Detta måste rättas och förtydliga att befintligt villaområde i norr där man tänker sig lägga tillfartsvägen berörs i väldigt stor utsträckning. Hur har ni resonerat när ni satt "Berörs ej" här?

3.2.3 Bullutredning 2018

3.2.3.1 Förutsättningar- Befintlig biltrafik (avser sida 6)

Sweco's har gjort trafikanalyser och det står att bilden nedan visar beräkningen från 2013 (det står ovanför bilden). Dock så står det i bildtexten under bilden att det avser år 2007. Se nedan:



Figur 1 Beräknade trafikmängder inom området norr om planområdet (fordon/vardagsmedeldygn) 2007

Hur hänger detta ihop? Det känns väldigt missvisande. Vidare så visas i denna bild att trafikmängden tex på Egnahemsvägen sydligaste del endast är 20 fordon per dygn. Detta är totalt felaktigt och stämmer inte alls överens med verkligheten. Det står att man utgått från dessa siffror i beräkningarna för nuläget och ligger till grund för beräkningar när planområdet byggs ut.

Siffran 20 är helt felaktig. Hur har man kommit fram till siffran 20? Detta måste korrigeras då detta är direkt en felaktig uppgift. Hur ser ni på detta?

3.2.3.2 Förutsättningar -Framtida biltrafik (avser sida 7-8)

Det är fullt förståeligt att man redovisar trafikmängder på planområdet under avsnittet framtida biltrafik. Varför redovisar man inte framtida biltrafik på området som berörs under avsnittet 2.2, dvs det befintliga villaområdet norr om planområdet? Känns som detta är en stor brist i utredningen och ologiskt dessutom. Hur ser ni på detta?

Har man tagit med påverkar på befintligt område och planområdet i händelse av busstrafik? Har man tagit med effekterna av byggtrafiken? Hur räknar man fram buller med hänsyn till våt vägbana, isig vägbana, dvs i de lägen det låter extra mycket från vägen? Hur tas dessa faktorer med i modellerna kring bullerutredningen? Beskriv och förklara.

3.2.3.4 Förutsättningar—Tågtrafik (avser sida 9)

Sista meningen i avsnittet 2.4 lyder som följer "Förbi stationen gäller sth 40 km/h oavsett tågtyp". Detta är ett direkt felaktigt uttalande. Det stämmer att STH på spår 2 (mot väster) är reducerat men spår 1 (mot öster) har inte en sth restriktion på 40 km/h. Vilken är källan till att det skulle vara begränsning på 40 km/h? Har denna siffra använts i buller beräkningar? Dessa måste i så fall revideras.

3.2.4 Trafikutredning 2018

3.2.4.1 Förutsättningar- Befintlig biltrafik (avser sida 7) Här har jag samma kommentar och frågeställning som jag har noterat under bullerutredningen, dvs punkt 3.2.3.1 ovan. Sweco's har gjort trafikanalyser och det står att bilden nedan visar beräkningen från 2013 (det står ovanför bilden). Dock så står det i bildtexten under bilden att det avser år 2007. Se nedan:



Hur hänger detta ihop? Det känns väldigt missvisande.

Vidare så visas i denna bild att trafikmängden tex på Egnahemsvägen sydligaste del endast är 20 fordon per dygn. Detta är totalt felaktigt och stämmer inte alls överens med verkligheten. Det står att man utgått från dessa siffror i beräkningarna för nuläget och ligger till grund för beräkningar när planområdet byggs ut. Siffran 20 är helt felaktig. Hur har man kommit fram till siffran 20? Detta måste korrigeras då detta är direkt en felaktig uppgift. Hur ser ni på detta?

3.2.4.2 Förutsättningar - Framtida biltrafik (avser sida 8-9)

När det gäller tung trafik antas den utgöras av sophantering och enstaka leveranser. I planbeskrivningen (huvuddokumentet) indikeras att det kan bli aktuellt med busstrafik. Varför har Tyréns inte med det i sin trafikutredning? Hur har man resonerat kring detta? Byggtrafiken omnämns inte heller i utredningen. Detta kommer påverka och ge stort slitage på vägnätet. Hur har man resonerat kring detta?

Varför redovisas inte de förväntade trafikmängderna till fullo på det befintliga villaområdet? Man har ju redovisat en bild som visar nuvarande trafikmängder (även om de nu är inkorrekta). Hur många mer fordon väntas på de olika delarna av Villa vägen, Backens väg, Egnahemsvägen och Trädgårdsvägen? Det är av

väsentlig vikt att detta utreds noga. Har ni dessa siffror så att de kan delges?

3.2.3.3 Förutsättningar -Tågtrafik (avser sida 10)

Sista meningen i avsnittet 2.5 lyder som följer "Förbi stationen gäller sth 40 km/h oavsett tågtyp". Detta är ett direkt felaktigt uttalande som även gäller bullerutredningen. Det stämmer att sth på spår 2 (mot väster) är reducerat men spår 1 (mot öster) har definitivt inte en sth restriktion på 40 km/h. Vilken är källan till att det skulle vara begränsning på 40 km/h? Har denna siffra använts i buller beräkningar? Dessa måste i så fall revideras.

3.2.4.4 Kommentarer (avser nederst på sidan 10)

Visst är det antagligen en stor del som kommer köra ut från området via Centrumvägen (nordväst). Det verkar dock som att Tyréns helt har missat att många som skall till Jönköping som bor på Östra vägen, Egnahemsvägen, Villa vägen idag väljer att köra ut på Ljungarsvägen och i östlig riktning för att sedan köra ut på gamla Nässjö vägen och köra mot Jönköping & Huskvarna. Dessutom har man hela Nässjö trafiken åt detta håll. Många väljer denna rutten framför att istället köra genom Tenhults centrum. Detta är en aspekt som inte alls omnämns. Detta kommer att göra att trafiken från planområdet till Jönköping/Huskvarna/ Nässjö till väsentlig del antas välja rutten Östra vägen, Egnahemsvägen, Backens väg, Trädgårdsvägen, Ljungarpsvägen och sedan ut på gamla Nässjö vägen. Detta kommer vara den närmaste och kortaste vägen, definitivt om man pratar trafik åt Nässjö hållet. Hur ser ni på detta? Har detta diskuterats med Tyréns? Detta upplever jag som en väsentlig brist i utredning.

3.2.4.4 Kommentarer (avser nederst på sidan 11)

Det är mycket intressant att läsa Tyréns avslutande ord i denna utredning. Man säger där att man bör överväga att ta upp broalternativet igen. Det är kanske inte så tekniskt komplicerat med en bro trots allt. Jag tolkar detta uttalande från Tyréns som att det inte är någon omöjlighet att bygga en bro. Hur har ni resonerat kring Tyréns kring denna rekommendation? Hur ser ni på detta?

4. Avslutning

Det blev visst ett digert dokument detta men jag brinner för Tenhult och är väldigt tacksam för att man bjuds in att vara med i denna spännande process. Min förhoppning är att ni genom min input får bra uppslag till vidare arbete med att låta Tenhult växa. Vill avsluta med att ännu en gång säga att jag är positiv till att Tenhult skall växa men jag ser stora utmaningar med den komplexitet Herrgårdsgärdet innebär och ser i första hand att man skall välja annan placering för att låta Tenhult växa. Om det trots detta blir så att Herrgårdsgärdet ändå kommer att exploateras måste det byggas en bro anslutning i söder. Jag ser inget annat rimligt alternativ till trafiklösning. Detta av respekt för oss som bor i det befintliga villaområdet norr om planområdet men även för de som kommer att bo på nya Herrgårdsgärdet. Därför var det en glädje att höra Anders Samuelsson säga att man får titta på broalternativet en gång vid avslutning av samrådsmötet. Detta ligger ju även helt i linje med Tyréns slutrekommendation (som jag tolkar

det). Engagemanget i Tenhult visar det samma. Syftar på namninsamlingen, kommundelsrådets uttalande etc.

Kommentar

2A-B. Läs gemensamt svar "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden".

2C. Läs gemensamt svar "Trafiken ökar i befintliga villakvarter".

2E. Läs gemensamt svar "Kan tunneln under järnvägen flyttas norrut?"

3.1.1. Stadsbyggnadskontoret har avgjort avgränsningen på utskick. I efterhand skulle kommunen ha skickat till fler som blir berörda av detaljplanen. Förhoppningsvis har planerna alla till kännedom som blir berörda, om inte så skickas dessa granskningshandlingar ut till ett större urval personer. Angående utskrift i färg har stadsbyggnadskontoret nu ändrat standard från svartvit utskick till färgat utskick. Samtliga handlingar har dock funnits i färg på kommunens hemsida.

3.2.1.1. Tomtstorlek bestäms inte i detaljplanen, utan det som beskrivs är snarare ett sätt för att uppskatta antal boende samt klarlägga ambitionsnivån med området. Se gemensamt svar "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden. Ordvalet i samrådshandlingengällande det gamla stationshuset var oturligt, och andemeningen var att arbeta in stationshuset i ortens struktur. Den gamla järnvägsstationen är idag privatägd.

3.2.1.4. Se ändrad planutformning. En eventuell förgrening norrut är möjlig att anlägga på kommunal mark, då detta mycket riktigt är den närmsta vägen till Tenhults många målpunkter.

3.2.1.5. Förskolor byggs generellt i högst 2 våningar, vilket planeras vara fallet även på Herrgårdsgärdet. Det är dock av vikt att expansionsmöjlighet finns för förändringar i framtiden. Det ändrade planförslaget innebär att buller blir ett mindre beskydd. Endast uteplatser för de mest utsatta husen behöver skyddas från buller.

Småhus är lättare att bygga i kuperad terräng än flerbostadshus i ett läge såsom Herrgårdsgärdet. De högsta och mest platta ytorna i området ligger intill naturreservatet i nordost. Större byggnader såsom äldreboende och förskola läggs lämpligen på platt mark, och då är det även lämpligt att lägga annan högre bebyggelse inom samma område. Äldreboendet och förskolan hamnar även nära tillgängliga grönområden och dess placering intill den s.k. huvudgatan minimerar sträckor som enstaka leveranser och varutransporter behöver utföra.

3.2.1.6. Utformning av gator bestäms ej i en detaljplan; däremot framgår avsikten med de allmänna platserna. Östra gatan är dock väldigt bred (ca 11-12 meter) och utrymme finns eventuellt för enstaka gatuparkering.

3.2.1.7. Mark tas i anspråk och korsningen säkras för fotgängare enligt tidigare planerat förslag, som även framgår i planbeskrivningen.

3.2.1.8. Den nu s.k. vägporten har förändrade dimensioner och frihöjden har ökats.

3.2.1.9. Det är möjligt att iordningställa en norrgående GC-kopplingen som är mer riktat mot Tenhults centrum från vägporten, väster om järnvägen. Det finns inga planer på att regelbundna bussturer ska ta sig in i området. "Entre"-platsen är dock dimensionerad att klara rundkörning av längre fordon.

3.2.1.11. Trädplantering föreslås främst på nya gator, då ledningarnas placering i befintliga gator har visat sig göra det svårt med nyplantering. Se ny utformning av området samt ny trafikutredning för förändrad fördelning av trafik sedan samrådsförslaget.

3.2.1.12. Läs gemensamt svar "Bygg en bro över järnvägen som huvudsaklig infartsgatan till området". Den i samrådsförslaget redovisade gång- och cykeltunneln har kunnat göras om till en personbilstunnel. Vad som händer med området öster om aktuellt planförslag kan inte hanteras i detta planärende, utan får utredas vidare i kommande översiktsplaneringsarbeten. Detaljplanen bestämmer inte upplåtelseform, utan det som avses med ansvarstagandet är att kommunen kan upprätta trygghetsboenden i delar av nyproduktion av lägenheter. Detta är vanligt förekommande.

3.2.1.13. Då trafikmängden har minskat mot norr jämfört med samrådsförslaget har det konstaterats i trafikutredningen att den typen av befintliga gator som finns i befintliga villakvarter inte är för små för att hantera mängden tillkommande fordon. Det ökade bullret i området har utretts med rådande riktlinjer som standard. Det ska påpekas att det vid bullerutredningar inte sker bullermätningar, utan endast beräkningar. Läs gemensamt svar "Ökad trafik leder till ökat buller" samt "Byggrelaterade olägenheter och Utryckningsfordon".

3.2.1.14. Trafikfördelningen har förändrats i granskningsförslaget. Läs även gemensamt svar för "Skolsituationen i Tenhult".

3.2.1.15. Det finns ingen naturvårdsutredning som belyser denna frågan. Det är oundvikligt att djur som besöker tidigare oexploaterade områden påverkas när samma område sedan exploateras. Detta gäller för både skog-, jordbruks- och ängsmark.

3.2.1.16. Målsättningen är att naturreservatet fortsättningsvis ska betas för att upprätthålla de naturvärden som finns där. Övergången är mildare i granskningsförslaget då i huvudsak gårdsmiljö vetter mot naturreservatet. Även lekpark och en generös gata öppnar upp sig mot grönområdet. Viss kulturmiljö försvinner såsom entaka åkerholmar och delar av stenmuren som behöver rivas för att kunna bygga ut gatunätet. De flesta träd i området kommer att bevaras. Läs gemensamt svar för "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden".

För att besvara frågan "I Tenhult avslutas mer eller mindre de Östra Vätterbranterna, Har man beaktat detta faktum? På vilket sätt?" och inte missförstå den skulle den behöva specificeras.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om betydande miljöpåverkan. Övriga

utredningar i planarbetet belyser konsekvenser planförslaget får på närmiljön.

3.2.1.17. Läs gemensamt svar "Bygg en bro som huvudsaklig infartsgatan till området".

3.2.1.18. De antal bostäder som framgår i KBFP är alltid en uppskattning. Däremot har antalet bostäder i granskningsförslaget hamnat närmre denna uppskattning än samrådsförslaget.

3.2.1.19. Åtgärder på Östra och Södra vägen möjliggör för att barn fortsatt ska kunna ta sig till skolan på egen hand. På de mindre villagatorna finns liknande trafikmängder (280-560 ÅDT) på andra mindre lokalgator i kommunen såsom Sörgårdsvägen i Ölmstad, Kyrkgatan i Lekeryd och Vättergatan/Nyarpsgatan i Bankeryd.

3.2.1.20. Ansökan om dispans sker hos Länsstyrelsen.

3.2.1.21. Med ansökan avses "detaljplaneförslag". Detta ändras. Målsättningen är att naturområdet fortsatt ska betas. Kommunens målsättning är att hela kommunen ska leva och växa. Vilka platser som är lämpliga att bebygga är en bedömningsfråga, läs gemensamt svar "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden". Äldreboendet finns det behov av redan idag, och förskolan kommer initialt förmodligen att försörja fler än de som bor på Herrgårdsgärdet, med tanke på områdets utbyggnadstakt. Vad gäller lämpligheten att bebygga andra områden i Tenhult, se "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden". Området norr om Tenhult är en del av "Stora öppna jordbrukslandskap" där kommunen ska vara extra restriktiva med nyexploatering och är därför inte utpekad som lämpligt utbyggnadsområde. Marken vid Mjälaryd för med sig stora svårigheter för byggnation då den består av torvmark till 1-4 meters djup. Områdets har utretts för bostadsändamål, men planeras i dagsläget som begränsad verksamhetsmark.

3.2.1.23. Meningen i planbeskrivningen är mycket riktigt otydlig och tas bort.

3.2.1.24. Detta stycket beskriver rådande förutsättningar, och inte planförslaget.

3.2.1.26. Åtgärderna som avses följer i tabellen i planbeskrivningen. Kostandsfrågor av denna typ kan inte hanteras i ett detaljplanförslag, utan lämpligast är att kontakta det kommunala Lantmäteriet.

3.2.1.27. Delar av fastigheten ligger utanför befintlig detaljplan. Det är lämpligt att fastigheten ligger inom en detaljplan, därför inkluderas den i detaljplanen.

3.2.2.1. Planbeskrivning och trafikutredning uppdaterad.

3.2.2.2. Transport av farligt gods och närhet till järnväg ingår i riskutredning som framtagits i samband med granskningen.

3.2.2.3. Denna del av bedömning avser utpekade intressen, såsom riksintressen. Konflikten du lyfter upp beskrivs i andra delar av bedömningen, typ 'Buller'.

3.2.3.1. Nya mätningar har gjort på de mindre gatorna.

3.2.3.2. Se ny trafikutredning. I Sverige utgår bullerberäkningar ifrån beräkningsmetoden Nordisk beräkningsmodell. I den här beräkningsmetoden finns ingen obligatorisk korrektion för vägyta eller däck, så som olika grovlek på asfalt, våt vägbana eller dubbade vinterdäck. Det finns dock korrektionstabeller för olika vägbeläggning som kan användas där så är befogat, men inte för olika väderlekar eller däck. De lagstadgade riktvärden för omgivningsbuller som finns i Sverige är framtagna baserade på den Nordiska beräkningsmodellen, vilket innebär att riktvärdena satts utefter den felmarginal som blir av beräkningsmodellen. I riktvärdena har det tagits höjd för att beräkningsmetoden inte räknar på de mer bullrande förutsättningarna som blir exempelvis på vinterhalvåret. Hade beräkningar gjorts på mer exakta indata hade således riktvärdena varit andra än de som finns idag. Detta innebär att även om det skulle vara tekniskt möjligt att räkna fram ljudemissionen från en våt eller isig vägbana så skulle inte resultatet kunna jämföras mot riktvärdena, eftersom de tagits fram med olika ingångsparametrar. Av dessa anledningar görs inte beräkningar för våt eller isig vägbana och är således inte en faktor som tas med i bullerberäkningen.

3.2.3.4. Godståg passerar Tenhult station och stannar inte. Detta har tagit om hänsyn i bullerutredningen. Persontågen stannar dock vid stationen.

3.2.4.1. Ny utredning finns och text ändrad. Trafikmätningar har gjort på de mindre befintliga gatorna för att beräkningen för framtida trafikfördelning ska bli så korrekt som möjligt.

3.2.4.2. Ingen busstrafik förväntas ta sig in på området. Enstaka bussar har utrymme att manövrera vid entréplatsen till området. Byggtrafik beräknas ej i bullerutredningar, se gemensamt svar "Byggrelaterade olägenheter och Utryckningsfordon".

3.2.3.4. Se ny utredning som tagit hänsyn till nya mätningar. Tyrens formulering är ur synvinkeln att en bro skulle avlastra trafiken i området, vilket är mycket riktigt. Det är däremot inget ekonomiskt eller tekniskt uttalande.

61. [REDACTED]

Att frigöra mark för byggnation av bostäder är viktigt. Herrgårdsgärdet är sedan 60-talet en verklig HOTSPOT för exploatering av bostäder i Tenhult. En exploatering av 300 nya bostäder medför att Tenhult blir attraktivt och utvecklande.

Det som grumlar förslaget är kommunens defensiva vilja att satsa på en rimlig och proportionerlig trafik- och miljölösning. Att använda modifierat och befintligt vägnät står inte i rimlighet eller proportion när ca 300 nya bostäder planeras. Tenhult har som tätort ca 3108 invånare (2017) varav ca 1000 på östra sidan av järnvägen. 300 bostäder ger en statistisk befolkningsökning om $2,46 \text{ invånare} \times 300 = 738$. Vid fullt utbyggt område är det ca 73%.

Södra vägen har en belastning enligt Era mätningar med 530 fordon ett vardagsmedelsdygn och vid fullt utbyggt område 2455 fordon, en smärre ökning

med ca 463%!!

Östra vägen är idag belastad med 90 fordon ett vardagsmedelsdygn och vid fullt utbyggt område 1880 fordon, lite större ökning "bara" ca 2088%!!

Med dessa procentuella ökningar, ökar alla förekommande risker med lika mycket angående trafik och miljö. Förslaget att "bygga bort" risker är inte rimligt eller proportionerligt i sammanhanget!

Vidare anser jag att förslag 4 inte är tillräckligt utrett eller omskrivet som visar på VILKA höga värden som kan ställas/ mätas mot de mänskliga värdena. Övrigt att notera är att det inte nämns eller redogörs för några biotoper eller värdefulla träd i undersökningen angående alternativ 4. För övrigt anser jag att alternativ 4 är den mest fördelaktiga och effektiva trafiklösningen med minst påverkan både mänskligt och ekonomiskt.

Vill avsluta med att det är fantastiskt kul att Jönköpings kommun äntligen vill satsa i Tenhult och dess framtid. Sätt Tenhult på kartan men undvik en ASA-NISSE lösning för trafiken.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," och "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.". Det har bedömts som olämpligt att bygga gata genom ett naturreservat av Ljungarps storlek.

62. 

Vi skriver till er med anledning av den planerade byggnationen på herrgårdsgärdet i Tenhult. Vi bor på Backens väg 4 i Tenhult.

Helst av allt skulle vi vilja att det inte byggs alls, vi använder naturen kring Herrgårdsgärdet väldigt frekvent så det kommer sänka livskvalitén för vår familj. Vi ser det som en stor tillgång att kunna vistas i naturen och ha den närheten hemifrån. Sen är vi frågande till att bygga på åkermark, som bedrivs jordbruksverksamhet på. Det är inte långsiktigt heller.

Vår största oro över den plan ni lägger fram är trafiksituationen. Enligt liggande förslag kommer vi bli väldigt drabbade av den ökade mängden trafik på gatorna runt omkring vårt hus. Vi känner att det kommer isolera oss som familj i stor omfattning då det pratas om en ökning med 2300 bilar per dag.

Vi kommer inte våga låta våra barn gå själva till kompisar i området så som de kan göra idag, vi kommer heller inte våga låta våra barn gå själva till skolan. Vi är väldigt bekymrade över att ni inte tar större hänsyn till säkerheten för boende i området där vi bor. Idag betraktar vi det som väldigt säker väg till skolan för barnen när de går genom området och på gångbron över järnvägen. Vi vill att barnen ska kunna gå till skolan själva, dels för att få vardagsmotionen och att få in rörelsen naturligt i vardagen men även för att förbättra trafiksituationen kring

skolan som redan idag är ansträngd med hämtning och lämning - det kommer öka trafiken kring skolan ytterligare och vi har redan idag fått brev av rektorn som uppmanar att inte lämna barnen med bil.

Även bullret kommer öka och vi kommer få ett sämre uteklimat kring vår bostad. Att leda trafiken för ett så stort område som Herrgårdsgärdet rakt igenom våra kvarter känns inte som en långsiktig eller säker lösning med tanke på hur stort området planeras bli med 300 bostäder.

Om området kommer byggas hoppas vi verkligen att det istället satsas på en säker och långsiktig lösning vilket en bro över järnvägen in till området skulle innebära enligt Swecos rapport 2009. Enligt Tyréns trafikutrednings rapport 180601 bör det alternativet tas upp igen. Om detta anses för dyrt nu så borde tomtpriset kunna höjas så att det täcker kostnaden för den trafiklösningen.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," och "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden".

63. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden beslutar att ställa sig positiv till detaljplan för Tenhult 24:47 Herrgårdsgärdet med medskicket att en yta förutom lekplatsen avsätts för spontanidrott och rörelselek passande för lite äldre barn och ungdomar.

Kommentar

Ytterligare "Lekplats" har lagts till i området som kan utformas på ett lämpligt sätt. De allmänna platsernas specifika utformning är dock inget som styrs i detaljplan.

64. E.ON Energidistribution AB

E.ON har mellanspänningsledningar i mark längs med centrumvägen, låg- och mellanspänningsledning i mark längs med Gärdesvägen, Ljungarpsvägen och Södra vägen samt lågspänningsledning i mark längs med Egnahemsvägen, se bifogade kartor. Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skyddaledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

E.ON noterar att två E-områden, för Teknisk anläggning, utlagts i plankartan, varav det centralt belägna E-området enligt planbeskrivningen utges vara ämnat för transformatorstation. Då planområdet är ganska stort och det avses att byggas många bostäder, skola och äldreboende yrkar E.ON på ytterligare ett centralt beläget E-område, med önskad placering enligt bifogad karta. E.ON önskar för de två nya transformatorstationerna att E-områdena specificeras i enlighet med användningsområdet, så att E.ONs transformatorstationer får beteckningen E1 – Transformatorstation.

E.ON hemställer att ett minsta E-område på 6 x 6 meter utsätts i plankartan för de föreslagna två tillkommande transformatorstationerna, där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Området ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska dessutom säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Man får inte heller plantera buskar eller träd i närheten till transformatorstationerna, då E.ON underhållsröjer marken kring sina stationer. E.ON yrkar även på att följande formulering tas med i plankartans planbestämmelser "minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter."

För den föreslagna nya bebyggelsen erfordras nya elanslutningar inom området och vi förutsätter en samplanering och överenskommelse i god tid före markarbeten påbörjas. E.ON föreslår att nya markledningar för nyanslutning förläggs längs med lokalgata. Nya ledningar förläggs i samråd med exploatör och kabelskåp kommer att sättas i anslutning till bebyggelsen. E.ON Elnät förutsätter att kontakt tas i god tid före exploatering för samordning. För samråd och ytterligare information om våra lokalnäts anläggningar kontaktas Jan-Åke Dahlberg på telefon 070-568 38 35.

E.ON önskar att överenskommelse gällande E-områden sker i god tid innan ganskningsfasen.

Kommentar

Nya platser har pekats ut och via mail-korrespondens godkänts av E.ON.

65. Lantmäterimyndigheten

Detaljplaneförslaget anger inte något annat än vad som följer av 4 kap. 7 § PBL, d.v.s. att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Det innebär att det är kommunen som ska iordningställa och senare förvalta planförslagets allmänna platser, t.ex. bygga ut och sköta gator. Planförslagets allmänna platser (gata och cykel) angränsar till befintliga gator som i gällande detaljplaner omfattas av enskilt huvudmannaskap (äldre byggnadsplaner). Vid enskilt huvudmannaskap är det de enskilda fastighetsägarna som gemensamt är ansvariga för den allmänna platsen. Av planbeskrivningen kan utläsas att den trafik som planförslaget genererar kommer att behöva ta väg genom det befintliga villaområdet. Denna trafik önskas styras till de befintliga gatorna Södra vägen och Östra vägen. Korsningen Ljungarpsvägen och Södra vägen föreslås övergå till kommunalt huvudmannaskap. Det kommer därmed att finnas gatudelar som de enskilda fastighetsägarna är ansvariga för, mellan de gator som kommunen ska iordningställa och förvalta.

Lantmäterimyndigheten anser det lämpligt att överväga att också planlägga Södra och Östra vägen (kanske även Villavägen och Gärdesvägen) med kommunalt huvudmannaskap. Detta med anledning av problematiken som kan komma att uppstå med olika huvudmannaskap för samma vägsträcka.

Kommentar

De norra villagatorna ligger som allmän plats i redan gällande detaljplaner.

66. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

HÄLSA OCH SÄKERHET, RISK FÖR OLYCKOR, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Risker med farligt godstransporter

Inför granskning behöver en riskutredning avseende transporter av farligt gods göras. De åtgärder som krävs enligt riskutredningen ska därefter inarbetas i planförslaget. Riskutredningen behöver ta hänsyn till att Jönköpingsbanan kan förses med dubbelspår.

Buller

De åtgärder som krävs för att klara bullerriktvärdena behöver inarbetas i planförslaget inför granskning.

Råd enligt 2 kap. PBL

FRIYTA

Det bör framgå hur planförslaget förhåller sig till Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet. Ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan och 30 m² per barn i grundskolan enligt Boverkets rekommendationer.

NATUR- OCH KULTURMILJÖ

Det är positivt att kommunen har ambitionen att hitta "en balans mellan bevarandet av naturmiljön och framhäandet av Tenhults kulturmiljö".

Planområdet har idag karaktären av ett utpräglat jordbrukslandskap. För att tillgodose de kulturmiljö- och landskapsvärden som är knutna till herrgården kan planförslaget i högre utsträckning tydliggöra de befintliga strukturerna i det lokala landskapet så som vegetationsgränser, fältavgränsningar och diken. Det finns därmed också förutsättningar för synergieffekter med förhållandet till grön infrastruktur och ekosystemtjänster.

Biotopskydd

Länsstyrelsen anser att planförslaget kan ses över för att möjliggöra att biotopskyddade områden kan finnas kvar i högre utsträckning. Om biotopskyddade områden inte är möjliga att bevara ska det finnas särskilda skäl för att få en beviljad biotopskyddsdispens. De särskilda skälen som kommunen åberopar bör framgå av planbeskrivningen liksom ett resonemang om möjliga kompensationsåtgärder. Av planbeskrivningen ska det också framgå att kommunen har utrett alternativa planutformningar för att i så stor utsträckning som möjligt bevara biotopskyddade områden. Kommunen behöver se över om ytterligare biotopskyddade områden berörs. Det gäller exempelvis ett utbrett respektive långsträckt röse. Kommunen bör också se över om ytterligare naturvärden som redovisats i naturinventeringen kan bevaras.

Grundvattensänkning

I behovsbedömningen står det: "Om det visar sig att bebyggelse eller andra konstruktioner hamnar under grundvattennivån kan det bli aktuellt att söka tillstånd". Det bör framgå av planbeskrivningen om det krävs grundvattensänkning för att genomföra detaljplanen. Tillståndsansökan lämnas till Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstol beroende på omfattningen och hur många som berörs av sänkningen. Om endast en fastighet berörs görs ansökan hos Länsstyrelsen.

Behovsbedömning

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

Kommentar

I samband med granskningen av detaljplanen har en riskutredning tagits fram och planförslaget har anpassats efter detta i den mån det har krävts.

Området har flyttat cirka 20 meter mot nordost och nya planbestämmelser som reglerar bullerutsatta områden har införts i plankartan.

Friyta för gårdsmiljö för förskolan i förhållande till möjliga expansionsmöjligheter för förskolan framgår i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har justerats med hänsyn till stycket om grundvattensänkning.

67. [REDACTED]

Vi skriver med anledning av den planerade byggnationen på Herrgårdsgärdet i Tenhult. Vi köpte ett hus på Södra vägen i våras för vi tyckte att det var ett lugnt och tryggt område för barn att växa upp i då vi har egna barn som springer runt här i trädgården och även ut på gatan då och då.

Om det är så att en av utfarterna från gårdet ska gå här vid så kommer det att bli en stor skillnad trafikmässigt. Idag kan vi låta våra barn spela bland annat landhockey och cykla på vägarna. Vi vågar låta dem gå själva till skolan samt cykla till kompisar. Med tanke på att det kommer dubblas och lite till med bilar i

området så känner vi en väldigt stor oro för detta.

Vi är inte emot själva bygget på gårdet utan hur trafiklösningen är tänkt. Jag själv jobbar inom bygg branchen och vet att ett bro alternativ går att lösa även om det är dålig mark. Kan man bygga munksjöstaden på en lervälling så kan man bygga en bro i Tenhult. Det är bara en dålig ursäkt för att ni tycker det blir för dyrt. Ska ni satsa på byggnation i landsbyggden så får ni också ha en vettig och säker trafiklösning.

Vi undrar också över hur ni tänker med skola? Eftersom Tenhultsskolan är liten redan som det är idag. Hur tänker ni då med utbygge? Ny skola eller annat?

Vi anser att detta är ett helt orimligt alternativ att låta trafiken gå in på smågatorna i Tenhult när det finns möjligheter att både bygga väg in från Nässjövägen samt en bro.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området," "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse." samt "Skolsituationen i Tenhult".

68. [REDACTED]

Vi välkomnar och är väldigt positiva till utvecklingen av herrgårdsgärdet som på alla sätt kommer bidra till en positiv utveckling av Tenhult.

Där vi ser bekymmer är den föreslagna trafiklösningen som är undermålig och vi uppfattat som både osäker, otillgänglig och skapar ett trafikflöde som inte är lämpligt i ett bostadsområde. Att sila den stora mängd trafik kommer medföra störningar och problem med framkomlighet, för att inte tala om ta bort många av fördelarna med att bo i en mindre ort, däribland ett lugnt trafikflöde och möjlighet för barn att kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter.

Det i sin tur kommer än mer öka trafiken då fler kommer välja att skjutsa sina barn. Ska det dessutom byggas förskola och eventuell skola i förlängningen kommer trafiksituationen bli ohållbar med alla hämtningar och lämningar när vägarna redan är som mest belastade.

Er egen utredning säger att man bör utreda ett broalternativ vidare.

De lösningar vi ser som hållbara över tid är en bro eller tunnel lösning vid järnvägen. Eventuellt med komplettering med direktväg ut till gamla nässjövägen.

Återigen vi är mycket positiva till herrgårdsgärdet, men trafiklösningen måste utföras annorlunda.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig

infartsgata till området.”, samt ”Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse.”.

69. [REDACTED]

Sammanfattningsvis anser vi att kommunen i detaljplanen för Herrgårdsgärdet inte i tillräcklig omfattning beaktat de värden för samhället som Herrgårdsgärdet har idag och att området är direkt olämpligt att exploatera för bostadsbebyggelse. Att kommunen aktivt verkar för att det fortsatt finns möjligheter att bygga bostäder i Tenhult är viktigt för samhällets utveckling, men i detaljplanen beskrivs alternativa områden enbart kortfattat och avfärdas utan en utförlig argumentation. Av de tre alternativa områden som tas upp i detaljplanen så borde Herrgårdsgärdet vara det minst lämpliga.

Herrgårdsgärdets betydelse för friluftslivet i Tenhult

Att tillgången till grönområden och möjligheten till ett rikt friluftsliv har stor betydelse för människors välbefinnande och hälsa är väl känt idag. För att i ökad uträkning tillgodose detta har politiska mål tagits fram såväl på den nationella (se frilufts målen) som den kommunala nivån (kommunens grönsstrukturplan). Särskild vikt i de här sammanhangen har miljön nära människors bostad.

När det gäller Tenhult så finns det som beskrivs i detaljplanen två tätortsnära områden som nyttjas frekvent av invånarna i samhället. Dels området runt TSOK's spåranläggning i väster och dels Herrgårdsgärdet i öster. Av detaljplanen kan man dock få intrycket att den del av Herrgårdsgärdet som nu är aktuell för exploatering inte är av vikt för det rörliga friluftslivet, utan enbart de östliga delarna av Herrgårdsgärdet. Detta är direkt felaktigt. Den grusväg som idag går i nord/sydlig riktning genom det område som man föreslår att bebygga och stigarna runt åkern söder om lekplatsen vid Östra vägen, samt genom den betade hagen nyttjas idag för promenader (med eller utan hund), löprundor och cykelturer. På vintrar med snö nyttjas de åkrar som ingår i detaljplanen till skidåkning. Tillsammans med stigarna i den östliga delen av Herrgårdsgärdet och i skogen norr om hagen, skapar grusvägen och stigarna i området som detaljplanen avser, en stor sammanhängande miljö för det tätortsnära friluftslivet. Att bebygga en stor del av detta sammanhängande område skulle försämra tillgången på attraktiva rekreativmiljöer för de boende i Tenhult.

Av detaljplanen framgår att Tenhult inte omnämns specifikt i kommunens grönsstrukturplan. Vi ställer oss frågande till vad man menar med detta. I kartunderlagen till grönsstrukturplanen under rubriken ”Tillgång till grönområden” är såväl den östliga delen av Herrgårdsgärdet och den del som nu föreslås bebyggas markerade som viktiga grönområden. Av samma kartunderlag framgår att även om Tenhult är ett relativt litet samhälle så finns det där bostadsområden som har sämre tillgång till grönområden (>500 m) än de politiska målsättningarna i översiktsplanen (inom 200 m). Genom att bygga på Herrgårdsgärdet försämrar man tillgången till attraktiva grönområden ytterligare. Istället borde kommunen genom olika åtgärder öka Herrgårdsgärdets attraktivitet och tillgänglighet för rekreation.

Herrgårdsgärdets värde för den biologiska mångfalden

Som beskrivs i detaljplanen så har den östra delen av Herrgårdsgärdet, tillsammans med skogen norr därom och udden vid badplatsen "Andersaland" höga biologiska värden. Dessa höga biologiska värden finns väldokumenterade sedan lång tid tillbaka och området är utpekad i kommunens naturvårdsprogram. Dessa höga biologiska värden är framförallt knutna till de gamla grova lövträd, framförallt ekar, men där finns även till viss del en biologiskt värdefull markflora (t.ex. den rödlistade spindelörten). I detaljplanen beskrivs även att det finns biologiska värden i de trädbevuxna delarna av det område planen avser. Hela Herrgårdsgärdet är utpekad i kommunens Grönstrukturplan under rubriken "Ekologisk infrastruktur" som antingen värdekärna eller värdetrakt. Vi kan konstatera att Herrgårdsgärdet i det avseendet är unikt i Tenhults absoluta närhet. Återigen ställer vi oss frågande till vad man i detaljplanen menar med att Tenhult inte omnämns specifikt i kommunens grönstrukturplan.

Det planen inte tar hänsyn till är att de biologiska värden som finns i den östra delen av Herrgårdsgärdet är ett resultat av mänskligt brukande av marken, framför allt bete, och att det finns ett funktionellt samband mellan den östra delen av Herrgårdsgärdet och den del som detaljplanen avser. För att upprätthålla de biologiska värdena krävs att området fortsatt betas eller sköts. Den östra delen av hagen har relativt svagt bete och dagens betesdjur är beroende av betet i den del av hagen som ligger inom det område detaljplanen avser. Vidare behöver betesdjuren vinterfoder, vilket idag åtminstone delvis tillgodoses av de bäge åkrar som finns inom det område som är tänkt att bebyggas. Istället för en funktionell helhet som kan utgöra en del av grunden för ett lokalt företagande baserat på köttproduktion får man, om detaljplanen genomförs, en rest som inte kommer vara lönsam att ha betesdjur på. Om samhället vill bevara de biologiska värdena inom den östra delen av hagen kommer man då via skattepengar istället få bekosta skötsel. Vikten av att bevara jordbruksmark Som framgår av detaljplanen är jordbruksmark klassad som en nationell tillgång, vilket lagstiftaren manifesterat i Miljöbalken. Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark enbart tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose andra väsentliga samhällsintressen och om dessa intressen inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Som vi framför i sista stycket så anser vi inte att man på ett tillfredsställande sätt visat att inte det samhällsintresse som bostadsbyggandet innebär inte kan tillgodoses genom att bygga på alternativa områden. I detaljplanen konstaterar man att området är kringskuret av järnväg, den biologiskt rika trädbevuxna delen av hagen och bostadsbebyggelse och därmed inte kan anses tillhöra ett större sammanhängande jordbrukslandskap. I lagens mening är det dock brukningsvärd jordbruksmark och vi vill mena att helheten Herrgårdsgärdet är en funktionell enhet, som vi argumenterat för ovan. Om brukandet av Herrgårdsgärdet skulle förändras så ligger den här jordbruksmarken fortfarande i en byggd där det finns ett flertal gårdar som föder upp nötdjur och även hästar är vanliga. Sommar med sämre skördar kan Herrgårdsgärdet bidra genom att upprätthålla kritiska nivåer av foder. Vidare kan vi inte av detaljplanen utläsa hur man tagit hänsyn till att jordbruksmarken inom Herrgårdsgärdet idag bidrar till att buffra markvatten vid höga flöden i slutningen ner mot järnvägen, eller i vilken utsträckning det kol som finns bundet i marken, som ett resultat av vallodlingen, kommer frigöras vid exploateringen.

Sverige har mycket låga självförsörjningsnivåer av livsmedel. Samtidigt kommer klimatförändringarna innebära stora utmaningar för det svenska jordbruket, vilket visats inte minst denna torra sommar (de scenarieräkningar som gjorts

för klimatets utveckling visar att vi sannolikt kommer få en högre frekvens av torka under växtsäsongen). Den svenska livsmedelsproduktionen kommer inte drabbas värst av klimatförändringarna utan områden närmare ekvatorn kommer stå inför ännu större utmaningar, och vissa områden blir helt enkelt omöjliga att fortsätta bruka. I en inte allt för avlägsen framtid kan alltså hela världsmarknaden för livsmedelsprodukter förändras och bristsituationer kan komma att uppstå. Jönköpings kommun verkar inte i grunden ha förstått dessa framtidsutmaningar.

Det är slående att kommunen fortsätter att exploatera jordbruksmark samtidigt som man lanserar informationsmaterial om jordbruksmarkens värde. Se <https://www.youtube.com/watch?v=MpMtLMcibnFE&feature=share&app=desktop>

Herrgårdsgårdets otillgänglighet för biltrafik

Det område som detaljplanen avser är kringskuret av järnvägen, områden med höga biologiska värden och befintlig villabebyggelse. I detaljplanen redogör man för att man utrett fem olika alternativ för att lösa tillfarten till området. Det förslag man slutligen landat i innebär att trafiken till och från området ska gå genom befintlig villabebyggelse, i huvudsak längs med Östra vägen och Södra vägen. Av detaljplanen framgår att man beräknat att antalet fordon per dygn kommer öka från 90 till 1880 på Östra vägen. Östra vägen är idag en mycket stillsam villagatan och huvudstråk för gående ner mot stationen och gångbron över järnvägen. Här går eller cyklar områdets barn till skolan. Boende längre norrut i området korsar Södra vägen för att nå stationen eller gångbron över järnvägen. Den orimliga ökningen av biltrafiken på dessa vägar kommer skapa en osäker trafikmiljö för de boende i området. Även boende norr om Ljungarpsvägen kommer drabbas av detta eftersom trafiken på Ljungarpsvägen kommer öka markant den med. Man kan även konstatera att de boende i det nya området, eller de som ska lämna sina barn på den planerade förskolan, kommer få mycket lång väg att köra i låg fart för att komma till eller från området. Det förslag som nu finns i detaljplanen kan alltså inte anses vara acceptabelt.

De övriga alternativ som kommunen utrett har man i utredningarna avfärdat. Däribland en väg från det område detaljplanen avser ut mot gamla 31/40 öster om samhället. En sådan väg skulle dels skära igenom de biologiskt rika områdena i den östra delen av Herrgårdsgärdet och dels skapa en barriär och minska tillgängligheten till resterande del av Herrgårdsgärdet. Den skulle med andra ord förstöra biologiskt och landskapsekologiskt värdefulla områden och ytterligare försämra tillgången till attraktiv natur för rekreation. En sådan lösning kan alltså inte vara aktuell.

Sista alternativet som kommunen studerat är en bro över järnvägen i sydväst. Den lösningen är den som skulle ha minst negativ påverkan för övriga invånare i samhället, men den har avfärdats av kommunen för att den är för tekniskt komplicerad och dyr.

Av detta kan man konstatera att Herrgårdsgärdet är olämpligt för bostadsbebyggelse eftersom det, trots allt utredande, inte finns någon acceptabel

lösning för trafiken till och från området.

Alternativa områden att bebygga

I detaljplanen har man enbart översiktligt berört frågan om det finns alternativa områden att bygga på. Man beskriver två områden som hanterats i översiktsplanen, ett norr om riksväg 31/40 och ett område väster om TSOK's spårområde. Dessa områden avfärdas, dock utan någon utvecklad argumentation. Ett argument som dock framförs är att de ligger på ett längre avstånd från Tenhults centrum och kollektivtrafik. Argumentationen är märklig eftersom området norr om gamla riksväg 31/40 ligger på samma avstånd från Tenhults station som Herrgårdsgärdet och när det gäller området väster om TSOK's spårområde så kan man naturligtvis bygga ut bussförbindelser om man vill. Vi vill mena att problemen med avståndet från dessa områden till t.ex. stationen överdivits i detaljplanen eftersom det med cykel tar mindre än 10 minuter från dessa områden till stationen.

Vi har svårt att se att de andra två områden som nämns i detaljplanen sammantaget skulle ha de värden för friluftsliv, biologisk mångfald eller problem med att lösa trafiken till och från områdena som finns på Herrgårdsgärdet. Området norr om riksväg 31/40 är skogsmark och skulle därmed inte innebära att man bebygger jordbruksmark. Området väster om TSOK's spårområde är i och för sig jordbruksmark men inte en del av ett större biologiskt rikt område som Herrgårdsgärdet är. Vi anser därför inte att frågan om alternativa områden att bebygga är tillräckligt utredd i detaljplanen.

Kommentar

Läs gemensamt svar för "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden", "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse".

Herrgårdsgärdet och dess ängsmiljö är en vacker och använd miljö idag. Området är dock att betrakta som ett lämpligt utbyggnadsområde i Tenhult och har så varit under en lång tid. Även om området byggs ut kommer närhet till skog och äng fortfarande finnas.

Stycket rörande grönstrukturplanen har ändrats i planbeskrivningen.

Att ta jordbruksmark i anspråk för bebyggelse är en avvägningsfråga, och denna redogörs för i planbeskrivningen. Stora delar av det alternativa området Mjälaryd för med sig stora ekonomiska svårigheter då marken består av 1-4 meter djup torv.

70. [REDACTED]

Jag godtar inte exploateringen av Herrgårdsgärdet därför att:

Föraktet för tidigare generationers slit för mat på bordet. Det finns kanske 500-600 m stenmurar, varenda sten har handplockats för att få bra mark att få sin försörjning på. SKAMLIGT, RESPEKTLÖST mot tidigare brukare genom att bebygga marken.

Krisberedskap: Vi måste ha en buffert för kriser, 100 m2 kan försörja en familj med grönsaker. Läggs marken igen är den körd.

Nytänkande: Vi måste va rädda om vattnet, hur tänker ni där, när det planeras nytt bostadsområde. Hur tokigt är det inte nu när man skiter och pissar i dricksvatten. Det kan vi inte fortsätta med. Ni som planerar har ansvaret för framtiden på detta område!

Sverige: 70% är skog, 30% är annan mark varav 7% är jordbruksmark enl. LRF. På 10 år har ytan minskat med 2%. Idag är varannan tugga omporterad mat! (=Transporter och utsläpp) Hur tänker ni?

Utsläpp från trafiken (avgaser, däckslitage osv.) För att förbränna 1l bensin rusar 18000(!) liter luft igenom bilmotorn o det som kommer ut i avgasröret är inget lördagsgodis. De som kommer att bo här kommer säkert för det mesta att åka mot JKPG och HKV. och det är ca 1,5 km innan de kommer ut ur Tenhult. Då ska man naturligtvis bygga på anda sidan Tenhult. Samtidigt kommer man ifrån trafikgenom-slussningen som kommer att uppstå på Herrgårdsgärdet. Ni kan ju räkna på hur mkt luftförstörelse o däckslitage. De kommande boende på H.gärdet kommer att bidra med bara för att ta sig igenom Tenhult med bil. Tänk efter, (före)! Ert ansvar!

Kompensation: Vi som redan bor här ger ni ingen kompensation. Ni skriver så väl för som som inte har flyttt än, men vi som redan bor här mister allt som vi har nu. Utsikten, friluftsområde, naturupplevelse, skidspår, hundrastn. Barn som flyger drakar, vi odlar utanför vår tomt på gärdet. har gjort det sen huset byggdes -61 (mina föräldrar, innan vi flyttade hit). och nu vill ni bygga alldeles intill vår tomt o ta bort vår möjlighet att fortsätta. Ku kunde åtminstone lämna en korridor eller allmänning på 15-20 m intill beifntliga hus. (Jag är fröbannad och rejält arg på er nonchalans.)

Natur o djur: Hur tänker ni när ni tar bort möjligheterna för slättlevande djur? Dom trängs undan o är inte anpassade att leva o hitta mat i skogen. Vi har: kärrhök, tornfalk, tranor, rådjur, räv, grävling, ormvråk, staror, flyttfåglar rastar på gärdet när den tiden är, pilgrimsfalken kommer i bland o sveper förbi (från Uvaberget), grodor o paddor har också börja dyka upp igen, vesslor ser man ibland, + det som man inte ser o märker av, men som ändå har en roll i detta nätverk som naturen är. Biologisk mångfald! Vandringsmöjligheterna skärs av o störs för djurens vandring norr Tenhultassjön.

Kommunalrådet

Ann-marie Nilsson: J-P 11/8-18 "Svensk livsmedelsförsörjning är en säkerhetsfråga". "Viktigt med betande djur som håller landskapet öppet o bidrar till den biologiska mångfalden."

Klimatveckan 2018: Martin Emtenäs (SVT Mitt i Naturen bl.a.). Föreläsning fenix kunskapscent. Vaggeryd 17/9-18 Om människans ohållbara relation till naturen. Er skyldighet att sätta er in i detta!

Jnytt.se 17/9-18: "Protest mot bygge på jordbruksmark". Representanter från Jönköpings länsmuseum, LRF, Jönköpings kommun och Känsstyrelsen i Jönköping. Innehåll: Stärka kunskapen om odlingsmarkens värden och de ekosystemtjänster den ger.

SvT 30/8-18 "Sverige idag" Trots att jordbruksmark är skyddad i miljöbalken byggs åkrar bort.

År 2011 Gav Jönköpings kommun ut "program för Hållbar utveckling-miljö, Framtidens Jönköping 2011-2020". Hur stämmer detta idag? Det börjar bli brått. Känner alla berörda till o följer detta?

Stenmurarna: Dom håller på att försvinna bland all sly som växer igenom, gör någonting åt detta nu, för våran skull, vi som redan bor här och inte för dom som ni tänker ska flytta hit, det är er skyldighet. Övergångarna till kohagen är livsfarlig på vissa ställen. "Hur svårt kan de va?"

Slutkläm: BYGG INTE PÅ TENHULTS FINASTE OMRÅDE och tänk på vår jord o barns framtid.

Kommentar

Läs gemensamt svar "Ökad koldioxid" och "Varför bygga här - alternativa exploateringsområden".

71. [REDACTED]

Ang bebyggelse (Herrgårdsgärdet) jag har bott granne med gärdet sedan 1972 och har trivts bra på ett lugnt och fint område. Har inget emot att det byggs på Herrgårdsgärdet men kommunen måste lösa till och frånfarter till denna bebyggelse. Som föreslagen är i dag fungerar det inte befintliga gator är inte byggda för den trafik som det kommer att bli. Tänk på alla barn som går och cyklar till skolan. Och får vi en snörök vinter minskar gatans bredd med minst 2-2,5 meter. Bygg en bro över järnvägen eller en utfart mot gamla 31:an.

Kommentar

Läs gemensam synpunkt för "Bygg en bro över Järnvägen som huvudsaklig infartsgata till området.", samt "Trafiken ökar i befintlig villabebyggelse."

72. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

En planbestämmelse för skydd mot störning införs med angiven höjd på bullerskärmar avseende skydd för planerade bostäder.

Ett markområde avsett för bullerskrämar bestäms inom planområde där så erfordras.

Innan bostäder byggs bör det regleras att bullerskärmar uppförs.

Anslutning till Centrumvägen via bro över järnvägen i sydvästra delen av planområdet bör övervägas för att förhindra att boendemiljön för bebyggelsen i norr om planområdet försämras ur bullersynpunkt.

Att planområdet utökas väster och söder ut så att järnvägsområdet ingår. Detta för att kunna reglera placering av skräp och höjd i planbestämmelser.

Att en trafikbullerutredning utförs av alternativet, flytta bebyggelsen 20 meter längre från järnvägen. Detta för att kunna ta ställning om man ska förorda skräp eller flytt av bebyggelse.

Att en trafikbullerutredning utförs av alternativet med dubbelspår, ca 8,25 meter närmre bostäderna.

Kommentar

Planbestämmelse kring bullerskydd utvecklas och anpassas till nytt detaljplane förslag. Bullerpåverkan på befintliga hus är begränsad och bör hanteras som enskilda fall. Ny trafikutredning och trafiklösning minskar trafikmängderna på befintliga gator. Bebyggelsen har flyttat 20 meter från Järnvägen. Då frågan om dubbelspår ligger långt fram i tiden får eventuella uppstående bullerproblem som uppstår hanteras i ett framtida scenario. Detaljplanen tar i övriga avseende hänsyn till ett eventuellt framtida dubbelspår.

73. Tekniska kontoret

TK (Gata) konstaterar att det är en omfattande detaljplan med nya och långa vägsträckor och för att säkerställa att planen går att genomföra så behövs en förprojektering på de nya sträckningarna. Den branta lutningen ner till gång- och cykeltunneln under järnvägen kräver en närmare studie. Generellt behövs en mjukare dragning av vägarna samt att nya gator bör vara en naturlig förlängning och följa befintliga gator norr om planområdet. Det sydvästra torgets placering bör ses över med hänsyn till den branta lutningen där. Den illustrerade cirkulationsplatsen inom planområdet räcker inte till för att fordon ska komma igenom om det inte utformas som ett körbart hinder i mitten.

Planbeskrivningen talar om att busstrafik inom planområdet inte är aktuellt i nuläget men TK (Gata) vill informera om att gatusektionerna är illustrerade med 6 meter köryta, vilket inte medger att det finns plats för linjetrafik (buss) att ta sig in i området, om beslut om busstrafik ändras i framtiden. En grov kalkyl har gjorts och investeringskostnaderna (exkl. utsmyckning, träd och kantsten) beräknas till ca 28 mnkr och tillkommande drift- och underhållskostnader beräknas till ca 600 tkr/år. Summan kan komma att förändras när projektering av området sker.

TK (ParkSkog) informerar att i gatusektionerna med ny trädplantering, som redogörs för i planbeskrivningen, är utrymmet till träden för smalt. Om befintliga skyddsvärda träd ska bevaras behöver ordentliga skyddsavstånd tas till för att träden inte ska skadas vid byggnationen.

TK (ParkSkog) menar att gränsdragning för naturmark och parkmark behöver

utredas vidare. Just nu är parken inklämd mellan byggnader och har begränsad tillgänglighet. De släppen ut i naturen som finns är för smala för att man ska kunna ta sig fram med eventuella maskiner vid drift och underhåll.

Då en befintlig lekplats försvinner behöver den ersättas, lämplig plats för detta behöver utredas vidare av Tekniska kontoret, då det är många höjdkurvor inom parkmarken vilket kan medföra svårigheter vid en byggnation. Höjdsättning kring naturmarken som sparats i mitten av planområdet bör ses över så att de värden man vill bevara kan bevaras och inte grävs bort vid utbyggnad av området.

TK (VA) informerar om att det nordväst om planområdet ligger en dagvattenledning som måste läggas om på grund av detaljplanen samt att det behövs ett U-område för ledningen. Placering och utrymme av dagvattendammen är inte klart och behöver utredas vidare.

Förutom dagvatten från planområde tillkommer ytterligare två dagvattenledningar som tillhör VA och Trafikverket. Ledningarna leder fram till diket innan den planerade gång- och cykeltunneln under järnvägen. Det innebär att tunnelns höjdsättning måste undersökas med avseende till dagvatten. Eftersom det i dagsläget inte finns handlingar som visar tunnelns höjdsättning är det svårt att kontrollera om dagvattnet kan passera tunneln med självfall. För att säkerställa hantering av dagvatten behövs det en tydlig placering och tillräckligt utrymme.

TK (VA) konstaterar att ytan för pumpstation (E-område) i östra delen av plankartan måste flyttas söderut. För att genomföra befintligt förslag krävs ytterligare en pumpstation vilket inte är önskvärt. Detta kan dock lösas genom att t.ex. vägen längst i söder på plankartan justeras norrut för att få ett bättre läge höjdmässigt.

TK (fastighet) påpekar att trafiklösning till tomten för förskola och äldreboende måste utredas vidare och lösas på ett annat sätt då varken hämta/lämna-funktion, färdtjänst eller personalparkering fungerar som plankartan ser ut i nuläget. Varutransporter med lastbil behöver en vändplats samt lastintag och sophämtning blir besvärlig när byggnaden ska placeras utmed vägen. Byggrätten enligt plankartan medger inte att angöring, vändplats, cykelparkering mm. kan anordnas framför byggnaden ut mot gatan.

Byggrätten begränsar även idén om att ha ett gemensamt tillagningskök för både förskola och äldreboende. Den gemensamma tomten möjliggör inte kommunikationsyta mellan byggnader pga. prickmarken. Det är önskvärt att mattransporter kan ske inomhus mellan verksamheterna. Planbestämmelserna för tomten bör vara mer flexibla för att kunna inrymma både utbildnings- och socialförvaltningens lokalbehov. Dessutom beräknas byggrätten vara underdimensionerad och bör justeras, då planerade lokaler inte inryms inom tomten när planbestämmelserna är begränsade till 14 meter som högsta nockhöjd.

TK (Max) upplyser om att trafiklösningen till och inom området samt gång- och cykeltunneln under järnvägen måste utredas vidare. Detta för att projektering av tunnel, gator och lekpark kan genomföras så att en kalkyl kan tas fram till granskningsskedet av detaljplanen. Placering av byggrätter på tomten bör ses över då de är olika i förhållande till gatan inom hela området. Projektering av kommunala

verksamheter måste ske för att detaljplanen ska inrymma behovet av ny förskola och äldreboende. I övrigt ses positivt på exploatering av Herrgårdsgärdet.

Tillämpning av barnkonventionen

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

Kommentar

Områdets interna gator har justerats i stor utsträckning i nära samarbete med TK (Gata) för att skapa fungerande och lämpliga vägar och sektioner med hänsyn till fordonstyper och plats för trädplanteringar. Områdets båda lekplatser är tillgängligare jämfört med samrådsförslaget. Dagvattendiket i nordväst har tagits om hänsyn i den nya uppdaterade dagvattenutredningen. Dagvattenledningar och självfall i förhållande till vägporten har setts över och är lämplig. Läge för pumpstation flyttas till en lämpligare placering. Byggrätten för förskolan och äldreboendet har justerats i samtal med berörda avdelningar.

Sammanfattning

Till granskning har planförslaget reviderats. Flera interna gator inom detaljplanen har förändrats och vägporten under/genom järnvägen har arbetats om till att bli en personbilstunnel för att avlasta trafik från det norra villaområdet, denna avlastning förväntas ha en effekt på 25-40%. Bebyggelsen har förflyttats cirka 20 meter från järnvägen på grund av bulleromständigheterna. Den mest östra delen av planområdet (ca 25-30 bostäder) har utgått ur detaljplanförslaget på grund av svårigheter med att lösa avlopp.

Inför granskning har följande utredningar uppdaterats eller tillkommit:

- Dagvatten
- Trafikbullerutredning
- Trafikutredning
- Riskutredning
- Vägportsutredning

Stadsbyggnadskontoret

Jenny Larsson
Planchef

MartMånsson
Planarkitekt

