

Detaljplan för bostäder på del av Hisingstorp 1:1

Hisingstorp, del av Bymarken, Jönköpings kommun

Granskningsutlåtande

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över del av fastigheten Hisingstorp 1:1. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 5 februari till 26 mars 2020. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum den 3 mars på Hisingstorpsskolan. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida

Hur granskningen har bedrivits

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på granskning under tiden 24 september till 23 oktober 2020. Granskningshandlingarna skickades till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen samt de förvaltningar, myndigheter, berörda fastighetsägare och övriga som yttrade sig under samrådstiden. Berörda fastighetsägare som inte yttrat sig under samråd informerades också om granskning och var handlingarna finns att läsa. Handlingarna fanns även tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och på kommunens hemsida..

Inkomna skrivelser

Vid granskningstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit. Nedan finns förteckning av inkomna yttranden.

1.	June avfall och miljö	2020-10-07
2.	Brf. rymdens samfällighetsförening	2020-10-13
3.	[REDACTED]	2020-10-26
4.	[REDACTED]	2020-10-19
5.	[REDACTED]	2020-10-20
6.	[REDACTED]	2020-10-21
7.	[REDACTED]	2020-10-22
8.	[REDACTED]	2020-10-22
9.	[REDACTED]	2020-10-23

Förlängd svarstid:

10.	[REDACTED]	2020-10-25
11.	Kommunstyrelsen	2020-10-26
12.	Jönköping länstrafik	2020-10-27
13.	Statens geotekniska institut	2020-10-28
14.	Tekniska nämnen	2020-10-28
15.	Länsstyrelsen	2020-10-29
16.	[REDACTED]	2020-11-13
17.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2020-09-29,ingen erinran
18.	Lantmäterimyndigheten	2020-10-21,ingen erinran
19.	Räddningstjänsten	2020-10-23,ingen erinran

Inkomna yttranden med kommentarer

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

1. June avfall & miljö

June Avfall & Miljö är positiva till att planbeskrivningen har förtydligats under kapitlet Teknisk försörjning och avsnittet Avfall. Nu framgår det tydligt att det ska finnas möjlighet att källsortera mat- och restavfall, förpackningar och returpapper fastighetsnära, dvs. att borttransport av hushållsavfall, förpackningar och returpapper ska ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten. Detta är i linje med de nya regelverken om ett förtydligat producentansvar om förpackningar och returpapper som trädde i kraft 1 januari 2019.

I avsnittet Avfall anges även att det för bebyggelsen i svinhuset planeras en uppsamling av avfall i sopkärl i anslutning till områdets gång- och cykelbana och tillfartsväg. För att hämtning ska kunna ske på ett säkert sätt är det viktigt att säkerställa att sopbilen inte behöver köra på gång- och cykelbanan, att sopbilen inte behöver backa intill gång- och cykelbanan och att avfallskärnen inte placeras på gång- och cykelbanan.

För att säkerställa att en fullgod avfallshantering uppnås i bygglovsskedet är det viktigt att byggherrarna har en tät dialog med June Avfall & Miljö. För dimensionering av miljöhusens storlek rekommenderar June Avfall & Miljö att Avfall Sveriges Dimensioneringsmodell för avfallsutrymmen används.

I övrigt finns anvisningar gällande avfallshantering i June Avfall & Miljös avfallsföreskrifter och även i Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen.

Kommentar

Planbeskrivningen har förtydligats och uppgifterna framförts till respektive byggherre.

Vid bostadsfastigheten för svinhuset planeras en uppställningsplats på kvartersmark jämte den kombinerade gång-/cykel-/tillfartsvägen. Denna ska i sin utformning inte kräva att fordonet behöver backa för att komma ut. Uppställningsplatsen möjliggörs i detaljplanen genom prickad mark (mark där byggnad inte får placeras) med en bredd på 4,5 meter.

2. Brf. rymdens samfällighetsförening

Vi boende på Hisingstorp kommer alla att bli berörda av de förändringar som ingår i exploateringen av Hisingstorpsgård. En av bostadsrättshavarna i Rymdens samfällighetsförening, Rolf Oldin Sveavägen 51, har tidigare tillskrivit kommunen ang. den förändrade trafiksituationen i området. Vår samfällighet omfattar 6 st 7- 8 våningshus vars invånare alla måste komma ut och in från Sveavägen. Vi behöver därför en trafikfri gångväg ner till gatan. Rymdens samfällighet har vid årsstämman fått en motion i samma ärende som bifallits. Om Sveavägen blir genomfartsled ner mot Hisingssängen kommer trafikläget att bli helt annorlunda. Många av våra boende är barnfamiljer och det finns ett omsorgsboende med särskilda behov av eftertanke.

Styrelsen för Rymdens samfällighet anholder att kommunen planerar för en så säkert trafikmiljö som möjligt. Våra barn går i förskolorna i Hisingssängen, Hisingskullen och Hisingstorpsskolans förskola och går senare i Hisingstorpsskolan åk 1 - 6. Vi stöder därför förslaget om en säkrare gångväg utan fordonstrafik upp/ner från vårt område i enlighet med Rolf Oldins förslag. Tomtmarken ägs i huvudsak av kommunen, men en kortare sträcka av Brf Hisingstorps Utsikt. För att fullfölja gångvägen krävs att ett övergångsställe nedanför den punkt där Sveavägen i dag slutar för att komma upp till busshållplatsen och vidare mot Hisingstorpsskolan.

Rymdens samfällighetsförening yrkar:

att Jönköpings kommun medverkar till att bygga en trafikfri gångstig från Rymdens samfällighet ner till Sveavägen, Den övre branta delen kommer att kräva en trappa.

att kommunen vid vägomläggningen på Hisingstorp förändrar och förbättrar trafikmiljön med hänsyn till alla boende, men framför allt för barnen som ska förflytta sig till och från förskolor och skolan.

Kommentar

Jönköpings kommun studerar alltid säkerheten i korsningspunkter och längs med stråk i samband med nya åtgärder i trafiknätet.

Utformning av gångbanor eller liknande är inte lämpligt att utreda eller styra av planarkitekten i detaljplanen. Detta för att inte försvåra möjligheterna att under förvaltning av kommunens gator ändra och förbättra gatans utformning i framtiden utefter behov.

Planavdelningen har noterat era önskemål om en gångväg/ trappa och tagit detta vidare till Trafikavdelningen som kommer se över möjligheten i samband med genomförandet. Arbetet med att genomföra detaljplanen kan tidigast påbörjas när en detaljplan fått Laga kraft.

Observera att kommunen endast gör anläggningar och underhåller anläggningar på egen mark. Inom privat fastighetsmark får bostadsrättsföreningen/ fastighetsägaren själv anlägga och bekosta arbetet.

3.

Efter de massiva protester och synpunkter från de boende i området gällande detaljplan Hisingstorp 1:1 dels av nybyggnationen men i huvudsak på genomfartstrafiken enl. Scenario 1 och 2. Vi kan inte se att någon huvudsaklig förändring skett i detaljplanen efter granskning.

Enligt Rambölles analysmetod 1.2 behöver man modeller för att kunna mäta trafikvolym, ett mätvärde i nuläget och ett prognosår. Kommunens basdata utgår från data över antalet passerande fordon på respektive gata enl. mätning år 2013 samt prognosår 2030.

Nuläget som man hänvisar till är ju år 2020, då ska fordonsmätning göras om man ska tolka Rambölles metod rätt.

I dag år 2020 är det en helt annan trafiksituation sedan 2013. Efter omläggning av bussturtabellen sedan 2013 har 112 turer tillkommit och är i dag ca. 200 bussturer om man räknar tur och retur på busslinje 2. Alltså tung trafik, därtill ökande biltäthet då familjer växt och har mer än en bil samt att nybyggnation har skett i delar av området under dessa sju år sedan 2013.

Om man beaktar att trafikmätningen skulle gjorts rätt alltså år 2020 så skulle man fått helt andra trafikmängder att simulera och beräkna effekten av som basdata och ny data. Alltså anser vi att basdata från 2013 är helt felaktig att använda sig av.

Efter den mist sagt stora turbulens som uppstod på samrådsmötet den 2020-03-03 fanns ingen trafikanalys framtagen. Den nu presenterade trafikanalysen från Ramböll över Västra Jönköping fick kommunen den 2020-03-18. Två veckor efter samrådsmötet, om man nu kan kalla det samråd då varken kommunen eller politiker har lyssnat på de boendes åsikter ej heller på alla dessa synpunkter som inkommit till kommunen efter detta. Kanske vill man ge en gynnsammare bild av trafikläget genom denna efterkommande och felaktiga analys.

I övrigt vill vi hänvisa till våra tidigare protester och synpunkter inlägga nr 53 den 2020-03-24 efter samrådsmötet där vi bland annat ser scenario 0 som enda tänkbara.

Kommentar

Trafikanalysen som Ramböll tagit fram har genomförts med hjälp av verktyget Visum för att bedöma trafiköverflytningar till följd av föreslagna åtgärder i trafiknätet. Det är själva beräkningsmodellens grund som är skapad 2013. Modellen bygger på trafiksystemet 2013 och ruttvalsanalyser som har sin grund i ett stort antal resvaneundersökningar som genomfördes år 2013. I modellen uppdaterar man trafiksiffror för att få en trovärdig analys. För Hisingstorp har kommunen kompletterat trafikanalysen med trafikmätningar från 2016. Eftersom analysen och kalibreringen överensstämmer med mätningar från 2016 bedöms rapporten ha en god trovärdighet. Det relevanta i trafikutredningen är förändringen av flöden för personbilstrafik, inte bussen eftersom bussen har fasta ruttor.

Stadsbyggnadskontoret bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.

PM trafikanalys (Ramböll 2020-03-18) togs fram efter samrådsmötet 2020-03-03 eftersom det då kom till tjänstemännens kännedom att det fanns en stor oro för trafikökning bland boende i området. Det är en naturlig del av detaljplaneprocessen att beställa utredningar även efter samrådet för att vidare pröva lämplig utformning i förslag till ny detaljplan.

Hur korsningen utformas kommer styras i lokala trafikföreskrifter och är inte en fråga för detaljplanen. Kommunen kan däremot efter utredningen konstatera att den förväntade trafikökningen på Sveavägen och Valhallavägen är godtagbar och kan hanteras om vägen öppnas för personbilar. Ökningen bedöms inte medföra risker som inte kan hanteras genom lokala trafikföreskrifter och investeringar i gatornas utformning. Förblir den bussgata sker ingen förändring mot dagsläget.

4. [REDACTED]

Synpunkter på den rådande trafiksituation bussgatan Hisingsängen.

Den delen av bussgatan som går framför den tilltänkta nybyggnationen Hisingstorp 1.1 breddades till åtta meter och gång och cykelbana anlades för ett antal år sedan med anledning att bussarna skulle mötas på denna sträcka som inte har så stor bebyggelse.

Varför sker alla bussmöten i dag mestadels utanför vår fastighet utmed Hisingsängen. Detta medför att vi boende här får dubbelt så högt buller av dessa tunga fordon som även är störande inne i fastigheten samt ökat utsläpp vid dessa möten.

Enligt detaljplanen 1:1 så ska man ta en del av denna breddade bussgatans västra sida till en ytterligare gångbana mot ett eventuellt nybygge, vilket medför att där blir det ännu sämre för bussar att mötas då gatan blir smalare igen.

Är det verkligen tänkt att vi ska ha dessa bussmöten utmed Hisingsängens redan smala gata när det finns en åtta meter bred bussgata som är tänkt att vara en mötesplats för bussarna från början där man sällan möts i dag.

Vad tänker kommunen göra åt de fastigheter som i dag berörs av detta, för så här kan vi inte ha det fortsättningsvis. Varför kan inte avgående bussarna vid vändplatsen Hisingsängen invänta ankommande buss innan man startar så blir det inga möten framför våra fastigheter då sista biten av gatan är obebyggd, detta är en föreslagen möjlighet.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har i möte med Jönköping Länstrafik (JLT) diskuterat kollektivtrafikens framkomlighet i Hisingstorp. Att Valhallavägen får en bredd på 7 meter anses inte hindra för mötande busstrafik längs Valhallavägen. När och var bussarna möts i vägnätet beror på busslinjens tidtabell som Jönköpings Länstrafik (JLT) ansvarar för och är ingenting som vi kan styra i detaljplanen.

Stombusslinje 2 är en viktig busslinje i Jönköping med ett högt nyttjande bland boende i Hisingstorp. Att kunna erbjuda en hög turtäthet i stadsdelen är nödvändig för allas rätt att ta sig fram i Jönköping på ett smidigt sätt i sin vardag. En god nyhet är att från och med juni 2021 så planeras trafiken på denna plats att ställas om till eldrift som kraftigt kommer att reducera upplevd bullernivå från bussarna. Se även Jönköpings Länstrafiks yttrande (nr 12) längre ned i dokumentet.

5.

Trafik

Att öppna upp eller bygga för genomfarter i bostadsområden, är ett tämligen omodernt sätt att planera trafiklösningar.

I dagsläget har, sedan lång tid tillbaka, de områden som berörs sin egen in-utfart för respektive område. Detta är en bra lösning som gör att onödig trafik inte belastar bostadsområdena.

Jönköpings kommun har under de senare åren gjort sitt bästa för att försvåra/minska framkomligheten med bil. Detta är ju ett faktum och har under åren återspeglats i många kommentarer, i insändare och i sociala media. Nu helt plötsligt vill man göra motsatsen och öppna upp för mer biltrafik. Var är logiken? Knappast trovärdig hantering.

I Rambölls underlag vill man påvisa fördelen med att öppna anslutningar/genomfarter för biltrafik.

Fördelen skulle vara att restiden skulle reduceras för vissa målpunkter.

Den minimala tid i teorin som detta skulle medföra, har i praktiken ingen betydelse. Dessutom skulle det beröra ett mycket litet fåtal trafikanter.

Som exempel: Hisingsängen – riksväg 26/47.

Varför skulle en boende på Hisingsängen köra via Svearondellen-Klockarpsvägen för att nå 26/47 när man som idag kör Björnebergsvägen till Månseryd och där når 26/47 och 195:an.

Som det framförs, verkar det som att ett öppnande av genomfart från Hisingsängen till Sveavägen-Valhallavägen, skulle vara något som i stort sett bara skulle gynna boende på Hisingsängen.

Detta framgår ju med all tydlighet i Rambölls slutsats citat” De fordon som väntas nyttja de nya anslutningarna är istället de med start och målpunkt inom Hisingängen” Slut citat.

Vilka är då de mest frekventa målpunkterna om man utgår från Hisingängen?

1. Jönköpings centrum
2. A6 köpcentrum
3. Butiker utmed Solåsvägen
4. ICA Maxi, Herkulesvägen
5. Länssjukhuset Ryhov
6. COOP, Dalvik

För punkterna 1-5 ovan, når man dessa lika enkelt via Björnebergsvägen-Kortebövägen som via Valhallavägen-Dunkehallavägen.

Enda fördelen är då att man kan ta bilen och i tid och otid köra bort till Dalvik och köpa en liter mjölk eller två eller något annat som saknas, men som egentligen inte behövs för stunden. Detta genererar bara ytterligare onödig trafik med allt vad det innebär av utsläpp och buller.

Som boende utmed Hisingängen i 40 år, finns inte detta behov.

Vad gäller buller och trafikmätningar, så ligger kommunens basdatamätning från 2013 till grund. Detta underlag är inte relevant, eftersom när denna mätning gjordes, hade inte turtätheten på busslinje 2 ändrats.

Den tunga trafiken som busstrafiken utgör, ökade över en natt i reella tal med 112 busspassager vilket medförde en total av strax under 200 busspassager per dygn. Tittar man på de basdata som använts för t.ex. Bussgatan (100 fordonsrörelser) så utgjorde busstrafiken 85 av dessa år 2013. När busstrafiken sedan utvidgades, tillkom 112 fordonsrörelser. Up-to-date data som överensstämmer med dagens verklighet, måste ligga till grund så att det blir korrekta uppgifter som redovisas. Jag har varit i kontakt med Soundcom och påtalat detta och fått till svar, att då blir resultat något annat. Busstrafiken utgör en stor del av bl.a. det buller som är mycket störande. Att då öka på, med ytterligare trafik som en öppning för genomfart kommer att medföra, är inte acceptabelt. I och med att icke korrekt mätunderlag använts för beräkning av trafikintensitet (Ramböll) och buller(Soundcom), måste dessa beräkningar göras om med korrekt underlag. Framförallt krävs att det görs riktiga fysiska mätningar av fordonsrörelser och buller. Detta är ett krav. Enbart framräknade teoretiska värden, vet jag av erfarenhet, att de inte stämmer.

Dessutom är vare sig Hisingängen, Valhallavägen eller Sveavägen gjorda för genomfartstrafik. Dessa gator är enbart avsedda för in och utfart till och från respektive område.

Av samrådsredogörelsen framgår klart, att av de berörda/boende som påverkas av en förändrad trafiksituation vid öppnande av genomfart Sveavägen-Valhallavägen-Hisingsängen, är en överväldigande majoritet negativa till detta förslag. Att då inte lyssna på detta är, skulle vara synnerligen anmärkningsvärt. För några år sedan ville man från kommunens sida öppna upp för genomfartstrafik på Gräshagen och Torpa. Protesterna var massiva. Försök inte göra samma misstag igen här.

Vad har ett samråd för mening om en stor majoritets synpunkter inte tas i beaktande. Det blir skendemokrati och skapar bara än mer förakt för politiker och tjänstemän som inte bryr sig, utan kör sitt eget race oavsett vad de som berörs tycker. Det blir bara ett spel för "galleriet". Dags att påminna beslutsfattare om vem som är deras arbetsgivare.

Byggnation

Den nya bebyggelsen kommer att bli den klart dominerande i området. Hisingstorps gård med sitt kulturhistoriska intresse och klassad som värdefull, kommer att helt förvanskas.

Den påverkan som detta kommer att utgöra är inte i överensstämmelse med Plan och bygglagen. Här ska tas hänsyn både till allmänna och enskilda intressen. Allmänna intressen är bl.a. natur- och kulturaspekter. Vidare får ett bebyggelseområde som är värdefullt kulturhistoriskt och miljömässigt inte förvanskas. Som byggnationen här är tänkt, blir det helt klart en stor förvanskning.

Mark-och Miljööverdomstolen har bl.a. sagt vad som ska anses vara en förvanskning, nämligen "åtgärder som ger ett dominerande uttryck och avviker från det enhetliga intryck som bebyggelsen har".

Att tänkt byggnation ger ett dominerande uttryck och avviker från det enhetliga intryck som nuvarande bebyggelse har, torde stå utom allt tvivel.

Detta har ju också getts uttryck för i samrådsredogörelsen.

En sak som är lite märklig, är att i alla bilder som visar den tänkta bebyggelsen, tillsammans med nuvarande Hisingstorps Gård, är framtagna ur ett helikopterperspektiv. All presentation ger ett väldigt "luftigt" intryck. Så blir det naturligtvis inte i verkligheten, utan Hisingstorps gård kommer att bli inklämd och försvinna bakom den nya byggnationen.

Att bygga höghus som tänkt på denna lilla yta, är inte ok. Det finns inom kommunen helt klart bättre ställen att bygga på för att uppnå syftet med äldreboende, trygghetsboende och seniorboende.

Som exempel/alternativ.

Riv fastigheten på Dalviks centrum där COOP idag finns. Bygg ett höghus som inrymmer trygg- och äldreboende, seniorboende etc. och gör en rejäl matvaruaffär t.ex. (ICA, COOP, WILLYS) i bottenplanet och ett underjordiskt garage som täcker parkeringsbehovet. Hur många bilresor till A6, ICA Maxi, Willys och COOP, skulle inte detta spara med tanke på det kundunderlag som idag finns runt ett sådant alternativ.

Med tanke på behovet om att göra om Dalviks centrum, borde detta vara en attraktiv lösning.

Jag säger därför NEJ till detaljplanen vad gäller trafik och byggnation!

Kommentar

Trafik

Både bil- och busstrafik är fordon som fortsatt utgör en betydande del av resandet i våra tätorter. Därför krävs det att man säkerställer en fungerande vägstruktur för bilar och bussar. Investeringar i vägnätet är fortsatt nödvändigt av kommunen då det handlar om att till exempel länka samman nya funktioner och bostadsområden i samhället.

Stombusslinje 2 är en viktig busslinje i Jönköping med ett högt nyttjande bland boende i Hisingstorp. Att kunna erbjuda en hög turtäthet i stadsdelen är nödvändigt för en hållbar utveckling och för allas rätt att ta sig fram i Jönköping på ett smidigt sätt i sin vardag. En god nyhet är att från och med juni 2021 så planeras trafiken på denna plats att ställas om till eldrift som kraftigt kommer att reducera upplevd bullernivå från bussarna. Se även Jönköpings Länsstrafiks yttrande (nr 12) längre ned i dokumentet.

Trafikanalysen som Ramböll tagit fram har genomförts med hjälp av verktyget Visum för att bedöma trafiköverflyttningar till följd av föreslagna åtgärder i trafiknätet. Det är själva beräkningsmodellens grund som är skapad 2013. Modellen bygger på trafiksystemet 2013 och ruttvalsanalyser som har sin grund i ett stort antal resvaneundersökningar som genomfördes år 2013. I modellen uppdaterar man trafiksiffror för att få en trovärdig analys. För Hisingstorp har kommunen kompletterat trafikanalysen med trafikmätningar från 2016. Eftersom analysen och kalibreringen överensstämmer med mätningar från 2016 bedöms rapporten ha en god trovärdighet. Det relevanta i trafikutredningen är förändringen av flöden för personbilstrafik, inte bussen eftersom bussen har fasta ruttor.

Stadsbyggnadskontoret bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.

Störst antal bilresor som belastar vårt trafiknät utgörs fortfarande av fordonsrörelser till och från arbetet. För statistikområdet Bymarken

(där området Hisingstorp ingår) är tillgången till bil stort. De vanligaste arbetsplatserna för boende i Bymarken är Ryhov och Centrum väster och öster och Rosenlund. Till centrum erbjuds god kollektivtrafik och boende förväntas kunna åka kollektivt fram och tillbaka från jobbet. Till Ryhov och Rosenlund kan man ha fördel av en snabbare resväg via E4an men kollektivtrafikförbindelserna bedöms fortsatt som goda.

Byggnation

Bebyggelsen på Hisingstorps gård har skydd i angränsande detaljplan från 2012 vilket innebär att de kulturhistoriska byggnaderna inte ska förvanskas och därav fortsätta att generera skönhetsvärden och förutsättningar för lokal identitet i Hisingstorp.

Planförslaget innebär en förtätning i miljön i anslutning till gården. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att särskild hänsyn har tagits till de angränsande kulturvärdena i enlighet med Plan och bygglagen (PBL 2010:900) och detaljplaneprocessen. Upplevelsen av gården kommer att förändras eftersom utblickar kommer begränsas. Stadsbyggnadskontoret har däremot säkerställt gångstråk runtom gården för att man fortsatt ska kunna uppleva kulturmiljön.

Bostadsbristen i Jönköping är ett faktum och bostäder för olika målgrupper måste ses över på flera platser framöver i kommunen. Givetvis finns det flera kommunelar och platser där kommunen ser utvecklingspotential och Dalvik centrum är ett nämnvärt sådant. Inom aktuellt område äger däremot kommunen marken och kan således initiera bostadsbebyggelse öronmärkt för en specifikt behövande målgrupp. Det är även viktigt för kommunen att kunna erbjuda olika boendeformer inom varje kommunel. Tanken är att det ska finnas möjlighet för de som trivs i Hisingstorp att kunna bo kvar i sin närmiljö även under förändrade förutsättningar i livet. Följandevis är det en bra närmiljö för äldre med tanke på de grönområden och promenadstråk som finns i Hisingstorp.

6. [REDACTED]

Detaljplanen föreslår att binda ihop Hisingsängen, Sveavägen och Valhallavägen och skapa ett mer sammanhållet vägnät. Valhallavägen och väg Hisingsängen som idag är bussgata kommer öppnas upp för personbilstrafik i båda riktningarna.

Vi bor i [REDACTED], i samfälligheten [REDACTED], som ligger utmed den del av väg Hisingsängen som idag är enbart bussgata (den del av väg Hisingsängen som ansluter till Valhallavägen). Öppnandet av bussgatan för personbilstrafik, med kraftig trafikökning som följd, kommer innebära att bullernivån och avgaserna ökar till hälsofarliga nivåer för oss eftersom vi har vår uteplats utmed bussgatan. Öppnandet av bussgatan för personbilstrafik kommer därmed att avsevärt begränsa vår möjlighet att använda vår uteplats. Även inomhusmiljön kommer påverkas rejält negativt av den kraftiga trafikökningen och medföljande öknings av bullernivå och avgaser. Vår utomhusmiljö kommer

att försämrats hälsofarligt mycket till följd av oacceptabelt kraftiga ökningar av trafikbuller och mängd avgaser om bussgatan öppnas för personbilstrafik.

Vår bedömning är att regeringens riktvärden för buller och luftkvalitéer kommer att överskridas vid vår uteplats.

Vid samrådsmötet den 3 mars 2020 i Hisingstorpsskolan framkom att den del av väg Hisingsängen som vi bor utmed var rödmarkerad av Jönköpings kommun, vilket innebär att den kommer att få störst trafikökning (tillsammans med Valhallavägen) om bussgatan öppnas för personbilstrafik. Kommunen räknade med en ökning på minst 500 bilar extra per dygn per sträcka. MEN förutom personbilstrafik från Sveavägen och bortre delen av väg Hisingsängen kommer dessutom mängder med bilister från Bankeryd, Habo och Mullsjö att köra den här vägen om bussgatan öppnas upp för personbilstrafik.

Den kraftiga trafikökningen utmed Hisingsängen och Valhallavägen kommer även innebära att restiden med bussarna förlängs vid rusningstid på morgon och kväll p.g.a. alla köer som kommer uppstå. Det går emot det kommunen annars brukar påtala - att kollektivtrafiken ska prioriteras. Dessutom innebär den kraftiga trafikökningen en farlig väg till och från Hisingstorpsskolan för alla barn.

Vi anser att Hisingsängen, Sveavägen och Valhallavägen inte ska bindas ihop samt att Valhallavägen och väg Hisingsängen som idag är bussgata inte ska öppnas upp för personbilstrafik.

Kommentar

Enligt Plan- och bygglagen ska olika samhällsintressen vägas mot varandra med avsikten att mark- och vattenområden i slutändan ska användas för det ändamål som de är mest lämpade för. I samband med arbetet för planläggning av bostäder har trafiksituationen setts över i Hisingstorp. En sammankoppling av vägnätet har övervägts mot oförändrade trafik och bullerförhållanden vid Sveavägen och Valhallavägens bussgata. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utpekat området kan utformas lämplig för en trevägskorsning och att konsekvenserna av ökad trafik inom området är godtagbar och kan hanteras. Hur korsningen ska utformas kommer närmare studeras av avdelningen för Utveckling och trafik på Stadsbyggnadskontoret och styras genom lokala trafikföreskrifter.

Naturvårdsverket har en vägledning som redovisar riktvärden för buller utomhus vid bostäder och hur de bör tillämpas. Vägledningen säger att vid bullerstörning från väg behöver åtgärder normalt övervägas först då bullret vid fasad är eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dBA.

Enligt Rambölls (2020-03-23) trafikprognos och dagens förhållanden i Hisingstorp gör kommunen bedömningen att den ökade andelen trafikmängd som alstras av föreslagen detaljplan inte kommer medföra trafikbullervärden över Naturvårdverkets riktlinjer. Vi har tittat närmre på ert bostadsområde och kan konstatera att bullernivåer kan

komma att 2040 stiga med 3 dBA, dvs från 48 till 51 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Skulle det någon gång i framtiden ändå inträffa att bostadsfastighet i området har bullervärden över de riktlinjer som anges i Naturvårdsverket vägledning så har man rätt till ersättning för bullerreducerande åtgärder i enighet med kommunens *Åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023*. En ansökan om bullerskyddsbidrag görs hos stadsbyggnadskontoret via kommunens [hemsida](#).

Detaljplanen medför inte sådana trafikmängder att miljökvalitetsnormer för utomhusluft inte kan uppfyllas.

7. [REDACTED]

Jag kan inte se att detaljplaneförslaget har ändrats på något sätt. Mina och många andras synpunkter harkommunen inte tagit till sig alls. Jag vidhåller mina synpunkter i bifogade dokument.

Tilläggas ska också att de uppgifter om trafikflödet som anges på sid 8 i Samrådsredogörelsen inte kan vara riktiga. Utgångspunkten "Trafikmängd bas" uppges vara data från 2013. Det angivna trafikflödet på de olika gatorna är uppenbart felaktigt. Exempelvis har Hisingsängen södra 700 fordon medan Hisingsängen norra har 500. Enda lagliga sättet att komma till Hisingsängen södra är att passera Hisingsängen norra. När jag påtalat detta för kommunen blir svaret att skillnaden är den olagliga trafiken på bussgatan. Det skulle alltså vara 200 fordon som kör olagligt där dagligen. Visst, det är en del som kör den vägen men inte 200 dagligen. Samtidigt anges att det är 100 fordon på bussgatan. Vart tog de 200 som kör olagligt där vägen? Busstrafiken på bussgatan var 2013 ca 85 turer per dygn.

I scenario 2, sammankoppling av Valhallavägen med Hisingsängen och öppna upp Sveavägen mot Hisingsängen, beräknas Hisingsängen norra få 200 fordon. Bara busstrafiken en vanlig vardag uppgår till straxt under 200 turer. Skulle det alltså inte vara någon annan trafik på Hisingsängen norra än bussarna efter det att gatorna kopplats samman?

Ovanstående visar att de siffror man har som underlag är helt verklighetsfrämmande och därmed också prognoserna.

Enligt kommunen har det gjorts en trafikmätning på Hisingsängen 2016. Varför redovisas inte den? Innan beslut tas om trafikändring och sammankoppling av gator måste ett tillförlitligt underlag för hur det ser ut idag finnas. Alltså en ny trafikmätning på alla inblandade gator innan några prognoser kan göras som ska ligga till grund för beslutet.

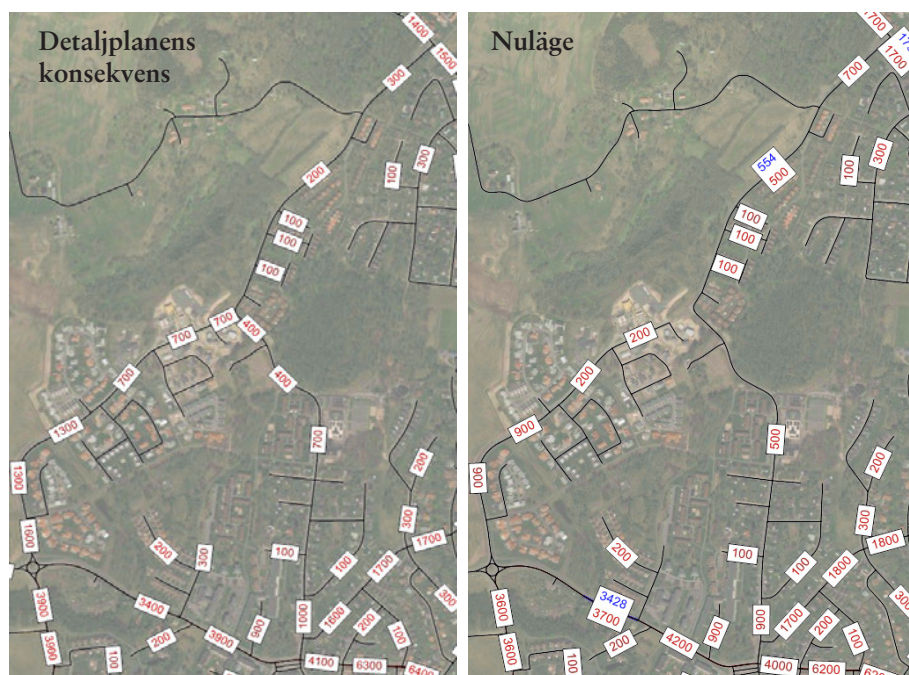
Kommentar

Trafikanalysen som Ramböll tagit fram har genomförts med hjälp av verktyget Visum för att bedöma trafiköverflytningar till följd av föreslagna åtgärder i trafiknätet. Det är själva beräkningsmodellens grund

som är skapad 2013. Modellen bygger på trafiksystemet 2013 och ruttvalsanalyser som har sin grund i ett stort antal resvaneundersökningar som genomfördes år 2013. I modellen uppdaterar man trafiksiffror för att få en trovärdig analys. För Hisingstorp har kommunen kompletterat trafikanalysen med trafikmätningar från 2016. Eftersom analysen och kalibreringen överensstämmer med mätningar från 2016 bedöms rapporten ha en god trovärdighet. Det relevanta i trafikutredningen är förändringen av flöden för personbilstrafik, inte bussen eftersom bussen har fasta ruttor.

Flödeskarta illustrerar hur trafikmängden förändras till följd av detaljplanen.

Från kartan kan vi utläsa att den största ökningen av antalet fordonrörelser kommer belasta Sveavägen.



Tack för uppmärksamheten kring de felaktiga uppgifterna i planbeskrivningen för Hisingängen norra och Hisingängen södra. Värdena hade förväxlats i planbeskrivningen. Det rätta är naturligtvis tvärt om vilket påvisas i trafikutredningen. Planbeskrivningen har reviderats och kompletterats. Förhoppningsvis är det lättare att studera i följande bilder.

Stombusslinje 2 är en viktig busslinje i Jönköping med ett högt nyttjande bland boende i Hisingstorp. Att kunna erbjuda en hög turtäthet i stadsdelen är nödvändigt för en hållbar utveckling och för allas rätt att ta sig fram i Jönköping på ett smidigt sätt i sin vardag. En god nyhet är att från och med juni 2021 så planeras trafiken på denna plats att ställas om till eldrift som kraftigt kommer att reducera upplevd bullernivå från bussarna. Se även Jönköpings Länstrafiks yttrande (nr 12) längre ned i dokumentet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utpekat området kan utformas lämplig för en trevägskorsning och att konsekvenserna av ökad trafik inom området är godtagbar och kan hanteras. Hur

korsningen ska utformas kommer närmare studeras avdelningen för Utveckling och trafik på Stadsbyggnadskonstret och styras genom lokala trafikföreskrifter. Därför har inte förslaget kring en trevägskorsning i området ändrats.

8.

Trafiken

93% av yttrandena på denna detaljplan rör trafiken i området. Det råder en stor oro för säkerhet och boendekvalité. Ni har skapat en undersökning med tillhörande rapport som bygger på data från 2013? 2013 fanns exempelvis inte flera av de stora bostadsområdena i Habo och Bankeryd som kommer vara en del i trafikökningen. Man har enbart tagit hänsyn till trafik som hör till de boendeområdet. Varför gör man inte en bättre analys och arbetet kring detta?

På samrådet 3 mars visade ni upp simuleringar av trafiken. När jag efterfrågar rapporten finns den inte utan en ny daterad 18mars läggs upp som offentlighetshandling den 25 mars? Sättet ni lagt upp arbetet, utan att ha fakta när ni lägger förslag på öppnande av vägnät och med det en betydligt ökad trafik, tar ni på känsla och utan fakta. Det är flertalet brister i arbetet kring frågan men framför allt presentationen av trafiksituationen. Att få en bild av hur situationen är idag och planeras är svårt och all fakta redovisas inte.

Kommentar till sidan 7 Här hänvisar ni till vikten av tillgänglighet. Ni har här visat en karta med biltrafik som inte stämmer. Ni visar en betydligt längre väg än vad som man behöver köra. Man påpekar på samrådet att det var väldigt viktigt att ta sig till förskolan på hisingstorp. En förskola som sedan juni är nerlagd?

Hållbart resande

Jag frågar om hur ni tänker när ni går rakt mot den policy kring resande med bil Jönköpingskommun har? Ni svarar mig såhär:

”Jönköpings ska möjliggöra för ett hållbart, säkert och jämställt transportsystem. Med det menas inte att biltrafiken inte ska beaktas. Hållbart resande är i första hand resandet med hållbara färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.”

Exakt hur menar ni att sammankopplingen av detta vägnät skulle stimulera ett resande med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon? Precis som ni skriver, Jönköpings kommun ska eftersträva alternativ till hållbara färdssätt. Detta gör ni genom att inte koppla samman vägarna och på så sätt styra bort från bilburet resande. Svaret är oförsämrat och ogenomtänkt i denna fråga. Ni borde lagt en större resurser på utredningen här.

Pågående diskussion kring biltrafik och parkering pågår just nu på området kring asecs köpcenter där kommunens personal ställer sig på köpcentrets för kunder avsedda parkeringsplatser. Teknisk direktör Thomas Bergholm yttrar sig såhär i frågan om det är aktuellt att öka parkeringsplatserna för kommunensanställda vid kasernen:

– Det är en avvägning vi får göra, hur många p-platser vi ska ha eller om vi vill styra folk till andra färdssätt. Kommunen vill gärna att vi som jobbar inom kommunen använder andra, hållbara resesätt, säger Thomas Bergholm.

Här igen jobbar kommunen för andra sätt att transportera sig än med bil...

S. 8 ni visar en karta med planerade utökade cykel och gångstråk. Svar: Dessa gångvägar finns redan idag.

Säkerheten

Ni tar inte någonstans upp eller svarar på hur man tänker kring att leda tung och okontrollerad bil och busstrafik förbi både Hisingstorpsskolan och Hisingsskullens förskola. Ni säger att det finns flera vägar att ta till Hisingstorpsskolan som skulle avleda trafik. Då ställer jag frågan till er: vilka vägar då? De gator som föreslås få mer trafik korsas på ett antal ställen av tydliga skolvägsstråk. Detta är inte bara oansvarigt utan rent ut sagt farligt. Bussgatan bör därför bibehållas i detaljplaneförslaget. Den tillkom just för att begränsa trafiktätheten. Läs handlingar på er egen hemsida kring arbetet som gjordes inför byggnation av bussgatan mellan valhalla och hisingsängen.

Miljö

I epost kontakt med annan person som yttrat sig i ärendet (nr 24) anger ni skäl att minska utsläppen med en öppning av vägnätet. Ni säger sedan att trafiken kommer öka i området? Detta ekvation går inte ihop.

Planerad bebyggelse.

1. Förslaget som presenteras från firma Asplund är inte samma som företaget vann upphandling om bebyggelsen med kommunen med. Här presenteras ett förslag med 6 hus, det förslag som vann upphandlingen hade 4 hus och ingen gemensamhetslokal. Inte heller utformningen eller höjden på huset är det samma. Vissa differenser på inlämnat förslag fram till färdig byggnation är såklart godtagbart men detta är inte samma förslag som politikerna röstade igenom och som då vann upphandlingen. En granskning av handlingarna kring detta borde vara av intresse av de politiker som motsatt sig byggnationen vid upphandling.

2. Hänsyn till omkringliggande bebyggelse. Förslag på utformning av byggnaderna är inte i relation till kringliggande kulturhistorisk och för Jönköpingskommun sällsynt miljö. Här har vi en byggnad från 1800-tal som det inte finns någon liknande i centralmiljö. Kommunen

har ett stort ansvar att ta tillvara på denna byggnation. Om bebyggelse ska ske måste den vara anpassad till den gårdsmiljö som redan finns i området (Hisingstorpsgård).

Kommentar

Trafiken

Trafikanalysen som Ramböll tagit fram har genomförts med hjälp av verktyget Visum för att bedöma trafiköverflytningar till följd av föreslagen åtgärd i trafiknätet. Det är själva beräkningsmodellens grund som är skapad 2013. Modellen bygger på trafiksystemet 2013 och ruttvalsanalyser som har sin grund i ett stort antal resvaneundersökningar som genomfördes år 2013. I modellen uppdaterar man trafiksiffror för att få en trovärdig analys. För Hisingstorp har kommunen kompletterat trafikanalysen med trafikmätningar från 2016. Eftersom analysen och kalibreringen överensstämmer med mätningar från 2016 bedöms rapporten ha en god trovärdighet. Det relevanta i trafikutredningen är förändringen av flöden för personbilstrafik.

Ramböll gör bedömningen utifrån trafikanalyserna, att åtgärden inte genererar någon ny genomfartstrafik. Detta eftersom trafikanter från exempelvis Kortebo inte tjänar på att ta den nya kopplingen i Hisingstorp till någon av de större målpunkterna inom kommunen. Stadsbyggnadskontoret delar Rambölls bedömning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.

Tjänstemännen på Stadsbyggnadskontoret noterar kritiken kring presentation av detaljplanens konsekvenser på samrådsmötet. PM trafikanalys (Ramböll 2020-03-18) togs fram efter samrådsmötet 2020-03-03 eftersom det då kom till tjänstemännens kännedom att det fanns en stor oro för trafikökning bland boende i området. Det är en naturlig del av detaljplaneprocessen att beställa utredningar även efter samrådet för att vidare pröva lämplig utformning i förslag till ny detaljplan.

Givetvis kan du ta andra vägar runt om Hisingstorp men de minskar inte antalet konfliktpunkter (dvs antalet korsningar), restiden eller sträckan. För att inte skapa förvirring tas kartbilden bort på s. 39. I följande bild visas vägnätets alla gator.

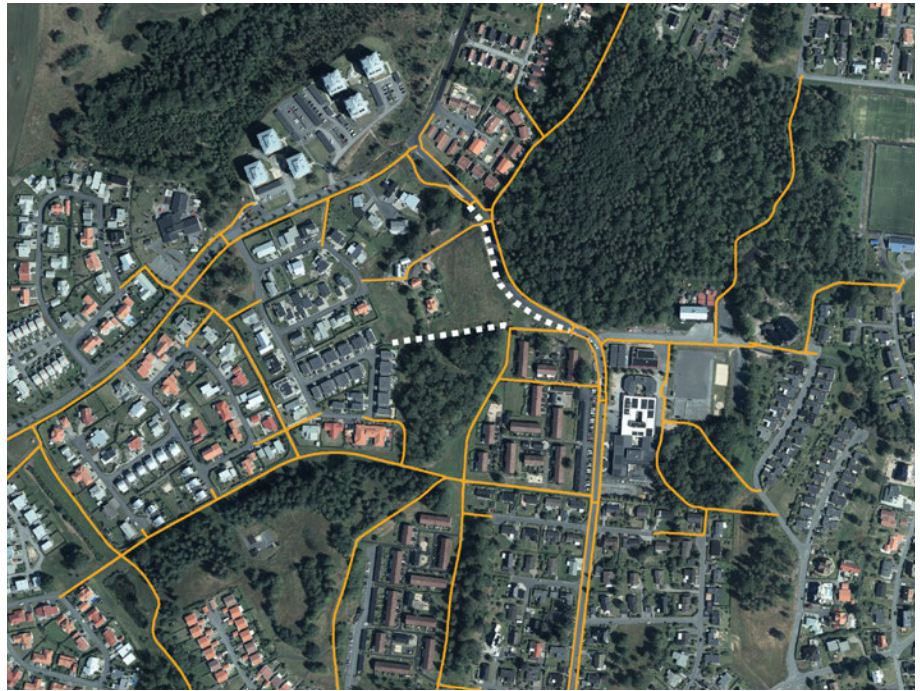
Hållbart resande

Vi bär alla ansvar för att främja en hållbar utveckling. Tyvärr är trafik så som bil- och busstrafik fortsatt det vanligaste resandet i våra tätorter och därav en verklighet som kommunen måste beakta. Det ställer krav på en fungerande vägstruktur och funktion även för bilar som för bussar. Investeringar i vägnätet är fortsatt nödvändigt för att länka samman nya funktioner och bostadsområden i samhället.

Störst antal bilresor som belastar vårt trafiknät utgörs fortfarande av fordonsrörelser till och från arbetet. Hisingstorp bedöms både ha god tillgång till kollektivtrafik, och attraktiva gång- och cykelstråk vilket Stadsbyggnadskontoret ser över för varje detaljplan.

Ortofoto.

Heldragen linje visar befintliga gångbanor och streckad linje ny gångbana och gångstig norr om Ekbackern.



Säkerhet i trafiken

Kommunen ser alltid över platsspecifika åtgärder i vägnätet i samband med nya korspunkter eller ökad trafik. Nödvändiga trafikåtgärder på Valhallavägen kommer att ses över. Det är inte en fråga för detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förväntad ökad trafikbelastning är hanterbar och kan hanteras.

Förtydligande: För gångtrafikanter finna olika gångstråk som ansluter till skolan.

Miljö

Trafik bedöms omförflyttas till kortare rutter mellan målpunkter.

Bebyggelse

1. Asplunds intention har alltid varit att erbjuda bostäderna gemensamhetslokaler. Skillnaden är att vi i gestaltningen under detaljplanen tagit bort ett punkthus i mitten där gemensamhetslokalerna var lokaliserade till i bottenplan. För att de 2 punkthusen fortfarande ska ha en invärtes koppling har gemensamhetshuset tillkommit. Det är alltid Stadsbyggnadsnämnden som tar det slutgiltiga beslutet om gestaltungsförslaget kan gå ut på samråd och granskning.

2. I planprocessen gör kommunen avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen enligt Plan och bygglagen (PBL 2010:900). Planförslaget innebär en förtätning i miljön i anslutning till gården. Upplevelsen av gården kommer att förändras eftersom utblickar kommer begränsas. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att särskild hänsyn har tagits till de angränsande kulturvärdena i enlighet med Plan och bygglagen (PBL 2010:900) och detaljplaneprocessen.

9. [REDACTED]

Förvånansvärt lite i sak har bemötts i redogörelsen utan det upprepas i princip bara det som redan fanns i samrådshandlingen alla 84 yttranden till trots.

Tanken är fortfarande att förtäta där som det kostar minst och ger mest oavsett övriga synpunkter. Vill man verkligen få nytta av satsningen så borde man ju rimligen bygga högre där det passar in.

Att anse att nya byggnaderna passar in bra tillsammans de gamla är ju bara ett subjektivt tyckande.

Undrar hur personerna bakom skriften tänker så man skriver att "kommunen gör bedömningen" Låter ju som om man haft en beslutande folkomröstning i frågan. Rimligen så kan olika instanser komma med påståenden av den typen om källan anges på ett rimligt sätt. Denna typ av uttalanden är ju till intet förpliktigande och gör att man i Hisingsängens samfällighet talar om skendemokrati. Det är ju den här typen av dumheter som gör att medborgare säger upp samhällskontraktet och beslutsfattare behöver personskydd för sig och de sina.

Angående trafiken så vill man öppna upp för att ge de boende i området en tillgänglighet (med privatbil). Väldigt få tycker så vitt jag hört att det är ett stort problem, men många skulle av miljöskäl önska mindre bilåkande rent generellt. Att kollektivtrafiken skall behöva trängas med flera bilar kan ju inte anses främjande för framkomligheten. Vill man göra något för de som minskar utsläppen tillsammans med ökad "tillgänglighet" så har man ju andra förbudssammanhang gjort en tillägsskylt "Gäller ej boende och besökare till NNN".

Det känns ju lite verklighetsfrämmande att öka upp för privatbilismen samtidigt som man talar om bättre miljö och bilfria zoner. Verkar så tokigt så man kan misstänka att det är politiker inblandade. Dessutom så är det mycket barnfamiljer i området – bilar är hårda, barn är mjuka.

Att skjutsa sina barn med bil till skola och dagis är för mig helt sjukt. Normalt så försöker man i andra större städer förhindra detta även i villakvarteren med stoppförbud i områden kring skolor och dagis. Alltför många barn har blivit påkörda av andra stressade föräldrar.

Kommentarer och förtydligande till Rambolls rapport har ju närmast gjort den än mindre trovärdig. Med den här typen av uppdrag så är det ju som vanligt - som man frågar får man svar. "Normaltrafik arbetsdagar" är ju ett mått som kanske inte styr människornas val av väg till och från arbetet. Att det är ett lite ålderstiget underlag gör ju inte det hela bättre direkt. Vill man hålla ner genomfartstrafiken i rusningstid så finns det ju olika tekniska lösningar med bommar och trafikljus som bara släpper fram ett fåtal fordon eller inga förutom bussarna.

Men skulle det visa sig att det blir fler fordonsrörelser än i simuleringen så är det ju bara att sätta tillbaka förbudsskylten med tillägget "gäller ej buss i linjetrafik" så är ju problemet löst.

Hastighetsbegränsande tekniska lösningar skall man nog se som en sista utväg. Både bulor och falluckor stället ofta till det på olika sätt. Rondeller och avsmalningar verkar fungera hyggligt.

Det oljud som bussarna idag genererar kan ju i viss mån dämpas med annan vägbeläggning, vegetation och lite bullerskydd. Säkerheten för gående och cyklister på Hisingsängen har ju redan idag en del i övrigt att önska. Att tycka att trafik och bullerökning är "godtagbara" är ju bara subjektivt trams.

Om en framtida verklig bullermätning utmed vägarna visar för höga värden hur ser planen ut då?

Att ordna med så att utryckningsfordon kommer fram på något vettigt sätt där det behövs borde rimligen inte vara ett problem utan borde varit löst för länge sedan.

Skulle det finnas en dold agenda att öppna upp "Djupadalsleden version 2" så borde ni skämmas. Att säga att det i nuläget inte finns något sådant beslut är ju till intet förpliktigande. Man kan ju som myndighetsutövare ändra sig som man vill utan konsekvenser.

Man kan ju också undra lite över kvalitén på underlaget när man missat en nerlagd förskola.

En annan fundering är ju varför man inte detaljplanerar hela området samtidigt. Är det för att förfula lite först så att nästa steg inte spelar någon roll.

Detaljutförande är ju inte något som hör hemma i en detaljplan utan där kan man ju hoppas på att erfarna tjänstemän/kvinnor gör ett anständigt arbete. Personalomsättningen inom kommunen verkar dock vara lite i högsta laget.

Det enda nya och positiva i redogörelsen är så vitt jag förstår svinstian.

Kommentar

Kritiken kring formuleringen att ”kommunen gör bedömningen” har noterats och formuleringen har setts över i antagandehandlingarna för att inte skapa missförstånd.

Vi bär alla ansvar för att främja en hållbar utveckling. Trafik så som bil- och busstrafik är fortsatt det vanligaste resandet i våra tätorter och därav en verklighet som kommunen måste beakta. Det ställer krav på en fungerande vägstruktur och funktion även för bilar som för bussar. Investeringar i vägnätet är fortsatt nödvändigt för att länka samman funktioner och bostadsområden i samhället.

Störst antal bilresor som belastar vårt trafiknät utgörs av fordonsrörelser till och från arbetet. Hisingstorp bedöms både ha god tillgång till kollektivtrafik, och attraktiva gång- och cykelstråk vilket Stadsbyggnadskontoret ser över för att säkerställa i varje detaljplan.

Trafikanalysen som Ramböll tagit fram har genomförts med verktyget Visum för att bedöma trafiköverflytningar till följd föreslagen åtgärd i trafiknätet. Det är själva beräkningsmodellen som är skapad 2013. Modellen bygger på trafiksystemet 2013 och ruttvalsanalyser som grundar sig i ett stort antal resvaneundersökningar som genomfördes år 2013 i Jönköping. I modellen lägger man till trafikmätningar för att få en trovärdig analys. För Hisingstorp har kommunen kompletterat trafikanalysen med trafikmätningar från 2016. Eftersom analysen och kalibreringen överensstämmer med mätningar från 2016 bedöms rapporten ha en god trovärdighet. Det relevanta i trafikutredningen är förändringen av flöden för personbilstrafik inte busstrafik eftersom deras rutt är förutbestämd.

Naturvårdsverket har en vägledning som redovisar olika sorters riktvärden för buller utomhus vid bostäder och hur de bör tillämpas. Vägledningen säger att vid bullerstörning från väg behöver åtgärder normalt övervägas först då bullret vid fasad är eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dBA. Kommunen följer Naturvårdsverkets riktlinjer i Jönköpings åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023. Det betyder att fastighetsägare som bedömer att deras bostadsfastighet är utsatt för trafikbuller kan ansöka om bullerskyddsbidrag hos stadsbyggnadskontoret. Det gör man via vår [hemsida](#).

Detaljplanen utgörs av mark inom Hisingstorp som inte omfattas av en detaljplan idag. Resterande mark är planlagd sedan tidigare och avses inte förändras.

10. [REDACTED]

Vi vidhåller tidigare inlämnade synpunkter om att bussgatan inte bör öppnas för allmän trafik.

Kommentar

Enligt Plan- och bygglagen ska olika samhällsintressen vägas mot varandra med avsikten att mark- och vattenområden i slutändan ska användas för det ändamål som de är mest lämpade för vad avser beskaffenhet, läge och behov.

I samband med arbetet för planläggning av bostäder har trafiksituationen setts över i Hisingstorp. En sammankoppling av vägnätet har övervägts mot intresset mot att hålla nere trafiken vid bussgatan, Sveavägen och Hisingsängen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att området är lämplig för ett sammanhållet trafiknät och att konsekvenserna av förändrade flöden av personbilstrafik är godtagbar och kan hanteras. Hur korsningen ska utformas kommer närmare studeras av avdelningen för Utveckling och trafik på Stadsbyggnadskontoret och styras genom lokala trafikföreskrifter.

11. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen anser att ändringar i vägnätet bör anstå i avvaktan på förslag till trafikåtgärder i kommande utbyggnadsstrategi för 200 000 invånare.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att mark för ändamålet GATA bör finnas kvar i detaljplanen. Däremot har det i planhandlingarna förtydligats att det inte föreligger kommunen några skyldighet för vilka trafikslag som ska prioriteras inom markanvändningen. Detta betyder att kommunen kan styra vilka trafikslag som ska tillåtas och hur gatan ska utformas i lokala trafikföreskrifter. Genomförandetiden i detaljplanen för gatorna föreslås förlängas till 15 år. Det betyder att kommunen har 15 år på sig att ta fram trafikföreskrifter för korsningen.

Anledningen till Stadsbyggnadskontorets beslut är dels att befintliga förhållanden bör förankras i detaljplan. Idag ligger bussgatan och del av Hisingsängen inom mark utan detaljplan. Eftersom Hisingstorp utgör en del av tätorten faller detaljplanekravet in (PBL 2010:900). Vidare ses det som en effektiv kostnad- och resursplanering att i samband med projekt för tätning ta ett helhetsgrepp om närområdet. Stadsbyggnadskontoret anser det även lämpligt att genomföra den nya korsningspunkten i framtiden. Däremot behöver inte utformningen styras i detaljplanen. Exempelvis kan trafikkontoret studera om trafiken i området ska vara enkelriktad, om trevägskorsningen endast ska tillåta busstrafik eller endast utformas för gång- och cykel.

12. Jönköping Länstrafik

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna och har inget ytterligare att tillägga utöver vad vi redan nämnt i samrådet utan är nöjda med ert svar och ser fram emot den fortsatta dialogen som har koppling till trafiken.

En positiv sidokommentar angående bullernivåer är att nuvarande kollektivtrafik som trafikerar igenom planområdet är moderna biogasfordon med lägre ljudnivå och från och med juni 2021 så planeras trafiken på denna plats att ytterligare moderniseras och ställas om till eldrift som kraftigt kommer att reducera upplevd bullernivå.

Kommentar

Yttrandet fordrar inget svar.

13. Statens geotekniska institut

Enligt översiktsplanen [4] har området branta sluttningar och risken för ras, skred och slamströmmar ska därför uppmärksammas.

Vi saknar en bedömning av den geotekniska stabiliteten i planbeskrivningen.

Utredningen som redovisas i PM 1 Geoteknik omfattar en bedömning av stabiliteten för byggnationen inom kvartersmark. Vi saknar dock en bedömning av stabiliteten i gatumark.

För bedömningen av stabiliteten i PM 1 Geoteknik har sonderingar och provtagningar utförts väster om Valhallavägen. Stabilitetsberäkningarna omfattar dock även jordlager och bergnivåer i Valhallavägen och öster om Valhallavägen. På ritning G14 i [3] framgår marknivåer och observationer av berg i dagen men SGI saknar i övrigt en redovisning av de underlag som ligger till grund för val av jordlager och bergnivåer i Valhallavägen och öster om Valhallavägen.

Kommentar

Den geotekniska undersökningen bestående av provtagning, redogörelse av markförhållanden och stabilitetsberäkningar har kompletterats. Texten i planbeskrivningen har reviderats.

14. Tekniska nämnden

TK (mark- och exploateringsavdelningen) ser positivt till framtagandet av detaljplanen och det tillskott av bostäder som byggnationen kommer att bidra med och då särskilt positivt att det delvis blir ett trygghetsboende för äldre.

I övrigt har tekniska kontoret inga synpunkter på upprättad förslag till granskningshandling för del av Hisingstorp 1:1. Åsikter från tekniska kontorets övriga verksamheter har tillgodosetts tidigare i arbetsgruppens arbete med framtagande av planhandlingarna.

Kommentar

Yttrandet fordrar inget svar.

15. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till överprövningsgrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planhandlingarna behöver kompletteras i enlighet med yttrande från Statens geotekniska institut, (Diariennr 5.1-2009-0667, Stbn/2015:307). Det omfattar att komplettera planbeskrivningen med en bedömning av den geotekniska stabiliteten samt att komplettera underlaget enligt SGI:s synpunkter.

Kommentar

Den geotekniska undersökningen bestående av provtagning, redogörelse av markförhållanden och stabilitetsberäkningar har kompletterats. Texten i planbeskrivningen har reviderats.

16. [REDACTED]

- Vi uppskattar att kommunen tar ett större grepp kring de grönområden som gränsar till detaljplanerat område. Vi tycker dock att man borde ta ett ännu större omfång kring dessa. Gångstråk, natur-lekpark, ute-gym, fotbollsplan, grill plats mm tror vi hade blivit en uppskattad del i det område som detaljplaneras. Se tex. Naturleksparken/ute-gym på området Heden i Båstad kommun där man integrerat natur och lekpark på ett helt fantastiskt sätt.
- G/C väg mellan ametistgatan och valhallavägen. Ska vägen endast asfalteras på den sträcka som sträcker sig från valhallavägen och upp till trygghetsboendets parkering? Önskvärt hade varit att man gjorde iordning hela GC vägen samt att det bestäms vem som har ansvaret för skötsel av denna. Idag sköts vägen till större delen av oss som äger Hisingstorp's gård vilket innebär både mycket tid och pengar. Vi förmodar att man vill fortsätta låta alla kommunens invånare kunna ta sig mellan områdena på denna väg och för att göra den tillgänglig för alla behöver hela vägen rustas upp. Den är idag endast grusad med stora hål och ojämn yta.
- Vi tycker fortfarande att kommunen borde göra en ny trafikutredning samt att man borde ta med hastighetssänkande åtgärder för Valhallavägen i detaljplanen eller påbörja ett sådant arbete redan innan vägen öppnas upp för allmänheten.
- Vägen från Hisingstorp, förbi hisingsängen och ner mot lerhagen behöver planeras på ett bättre sätt. Idag finns ingen trottoar eller väkant att gå/cykla på.
- Vi tycker fortfarande att man valt en alldeles för hög exploaterings

grad för området. Husen är för höga och kommer inte att harmonisera och smälta in i området utan kommer snarare att stå ut som en udda bebyggelse i närområdet som består av låga par/radhus och villor. Vi tycker inte att man tagit tillräcklig hänsyn till Hisingstorps gård och den K- och Q-märkning kommunen valde att sätta på fastigheten för endast 8 år sedan. Krav om falu rödfärg och rött taktegel ser inte vi som tillräckliga.

- Vi tycker att man vilseleder byggnationens läge på bilderna i planbeskrivningen. På bilderna uppfattar man det som att byggnationen kommer att innebära stora siktlinjer och vyer ner mot Vättern. Vilket inte är fallet då det står en hög uråldrig ekskog i vägen som inte kommer att krympa eller försvinna.
- Parkeringar för trygghetsboende. Räcker P-normen till? Om det saknas parkeringar inom området kommer boende, personal och besökare att behöva ställa sig på omkringliggande gator. Vilket blir valhallavägen, hisingstorps gård eller amestistgatan. Inga av dessa gator är planerade för att det ska vara parkeringsytor på dessa. Det skulle dessutom innebära en stor risk med parkerade bilar och alla barn som tar sig till skolan via området. Se tex.trafiksituationen på sveavägen där bilar står längs med hela gatan.

Kommentar

- Utformning av naturmark är inte lämpligt att reglera i detaljplanen. 3 stycken kommunala lekplatser på allmän platsmark finns inom 800 meter; Smaragdgatans lekplats, Swedenborgsgatans lekplats och Reflektorgatans lekplats. Enligt kommunens riktlinjer för lekplatser, som baseras på avstånd och antalet barn, så uppfyller Hisingstorp i dagsläget kraven. Övriga synpunkter förmedlas vidare till Tekniska kontoret som förvaltar kommunens naturområden.
- Den grusade gångstigen anses viktig för upplevelsen av kulturmiljön. I dagsläget har kommunen inga planer på att asfaltera vägen. För övriga önskemål kontakta Tekniska kontoret.
- Stadsbyggnadskontoret bedömer Rambölls konsultrapport som tillförlitlig och ser inte att det finns några skäl att begära in ytterligare konsultrapporter.
- Utformning av väg Hisingsängen är inte en fråga för detaljplanen. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer avdelningen för Utveckling och trafik studera nödvändiga åtgärder i trafikinätet.
- För att städer och tätorter ska växa hållbart ska vi förtäta där möjligheten ges att dela på tätortens resurser; teknisk och grön infrastruktur. Exploateringsgraden i projektet är ett resultat av det centrala läget och översiktsplanens ambition att förtäta i utmed kollektivtrafikstråk. En högre exploateringsgrad inom kommunens tätort sätter förutsättningar för en god markhushållning och ett starkare kundunderlag för närservice.
- Det är svårt att avspegla verkligheten i illustrationsbilder. Illustrationsbilderna i planhandlingarna ämnar skapa en helhetsuppfattning av detaljplanens utformningskrav från tak till bottenplan, därav flygperspektivet.

- Detaljplanen säkerställer att kommunens minimikrav på antalet parkeringsplatser, enligt Parkeringstal för Jönköpings kommun (daterad 2016-06-16), kan uppnås utifrån den tillåtna exploateringsgraden. Utifrån detaljplanen och Plan- och bygglagen (2010:900) ses därför parkeringsbehovet som skäligt tillgodosett.

Sammanfattning av ändringar mellan granksning och antagande

Genomförandetiden för område med beteckning GATA i detaljplanen föreslås till 15 år i stället för tidigare nämnda 5 år. Det betyder att kommunen har 15 år på sig att iordningställa mark för användningen GATA i anslutning till Sveavägen efter att detaljplanen fått Laga kraft. Användningen GATA varken begränsar eller medför skyldigheter för vilka trafikslag som ska ha rätt att nyttja marken. Det styrs i lokala trafikföreskrifter och föreslås vidare utredas och beslutas av trafikavdelningen i samband med genomförandet av detaljplanen.

En planbestämmelse om maximal nockhöjd på 3 meter har lagts till inom kvartersmark lämplig för komplementbyggnad sydost i detaljplanen intill Rampen 1.

Planbestämmelse f4 har förtydligats, ordet ”passage” har lagts till, men planbestämmelsen har samma innerbörd. Hela bestämmelsen lyder: *”Byggnad ska vid anslutning till svinhuset utgöras av en passage i glas eller genomskinligt fasadmaterial, alternativt uppföras friliggande. Förutom passagen ska byggnaden utföras i träpanel målad i faluröd slamfärg, förses med sadeltak och röda takpannor i lertegel alternativt ytskikt av sedum. Takkupor får inte uppföras”.*

En planbestämmelse om utökad lovplikt för attefall som berör kvartersmark svinhuset har lagts till. Detta för att ta hänsyn till kulturmiljön. Tilläggen anses inte som en väsentlig ändring av detaljplanen.

En kompletterande bullerberäkning baserad på två beräkningspunkter har uppförts inför antagande för att besvara yttrande nr. 6. Bullerberäkningen finns att se på kommunens hemsida som en bilaga till detaljplanen.

Inga synpunkter har inkommit på konsekvensbeskrivningen, som medför att kommunens ställningstagande om att det inte föreligger någon betydande miljöpåverkan bör omprövas, i den mening som miljöbalken åsyftar.

STADSBYGGNADSKONTORET

Liselott Johansson

Solveg Lönnervall

Planchef

Planarkitekt