

# **Detaljplan för Charaden 10 m.fl.**

**Jönköping, Jönköpings kommun**

## **Samrådsredogörelse**

## Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har tagits fram för fastigheten Charaden 10 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på samråd. Samråd pågick under tiden 13 maj - 31 oktober 2020. Samrådshandlingarna skickades till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. En kungörelse har publicerats i kommunens största dagstidning, Jönköpings-Posten, 2020-05-13. Övrig medborgardialog har skett via samrådsmöten i mindre grupper som ägde rum 2020-09-15 och 2020-09-16 samt genom ett digitalt samrådsmöte som ägde rum 2020-10-20. Handlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen fanns dessutom tillgänglig på kommunens hemsida samt att skyltar fanns på plats inom planområdet.

## Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit. Nedan finns förteckning av inkomna yttranden. Yttranden i kursiv stil har inkommit efter samrådstidens slut.

### Statliga myndigheter och regionala organisationer

- |                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| 1. Länsstyrelsen                | 2020-09-30 |
| 2. Statens geotekniska institut | 2020-09-30 |
| 3. Lantmäterimyndigheten        | 2020-08-11 |
| 4. Trafikverket                 | 2020-09-30 |

### Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

- |                                             |                           |
|---------------------------------------------|---------------------------|
| 5. Räddningstjänsten                        | 2020-05-18, ingen erinran |
| 6. June Avfall och miljö                    | 2020-06-15                |
| 7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden            | 2020-09-01                |
| 8. Kultur- och fritidsnämnden               | 2020-09-21                |
| 9. Äldrenämnden                             | 2020-09-28                |
| 10. Individ- och familjeomsorgs-<br>nämnden | 2020-09-29                |
| 11. Socialnämnden                           | 2020-09-29                |
| 12. Tekniska nämnden                        | 2020-10-02                |
| 13. Tekniska kontoret                       | 2020-10-02                |

### Föreningar, företag och ledningsägare

- |                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| 14. Jönköping Energi AB       | 2020-05-13                |
| 15. Eon                       | 2020-05-13, ingen erinran |
| 16. Jönköpings Energi Nät AB  | 2020-05-14                |
| 17. Cykelfrämjandet           | 2020-05-24                |
| 18. Vattenfall Eldistribution | 2020-07-17, ingen erinran |
| 19. Jönköpings Länstrafik     | 2020-08-14                |
| 20. Brf Postiljonen           | 2020-09-18                |
| 21. Brf Delfinen              | 2020-09-25                |
| 22. Jönköpings Fågelklubb     | 2020-09-30                |
| 23. Unicare Läkarhuset Öster  | 2020-09-30                |
| 24. Svenska Kraftnät          | 2020-09-30, ingen erinran |

|                                         |            |
|-----------------------------------------|------------|
| 25. Nybergs bil                         | 2020-10-07 |
| 26. Naturskyddsföreningen               | 2020-10-14 |
| 27. Brf Yasuragi                        | 2020-10-20 |
| 28. Jönköpings Energi                   | 2020-10-22 |
| 29. Brf Glasblåsaren                    | 2020-10-22 |
| 30. Jönköpings Läns Museum              | 2020-10-30 |
| 31. Naturskyddsföreningen i<br>Bankeryd | 2020-10-30 |
| 32. Ahlström Munksjö AB                 | 2021-03-26 |

### Privatpersoner

|                                                                                          |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 33. [REDACTED]                                                                           | 2020-06-27 |
| 34. [REDACTED]                                                                           | 2020-08-28 |
| 35. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-17 |
| 36. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-17 |
| 37. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-22 |
| 38. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-29 |
| 39. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-29 |
| 40. [REDACTED]                                                                           | 2020-09-30 |
| 41. Rocksjögruppen<br>(via [REDACTED] och<br>[REDACTED] + namnlista<br>med 688 personer) | 2020-10-06 |
| 42. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-19 |
| 43. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-21 |
| 44. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-26 |
| 45. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-28 |
| 46. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-28 |
| 47. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-31 |
| 48. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-31 |
| 49. [REDACTED]                                                                           | 2020-10-31 |
| 50. [REDACTED]                                                                           | 2020-11-03 |
| Rocksjögruppen<br>(via [REDACTED] och<br>[REDACTED] + namnlista<br>med 1065 personer)    | 2020-11-03 |

## Gemensam kommentar

I flera av de inkomna samrådsyttranden framförs liknande synpunkter. I dessa fall hänvisas till samlade, tematiska kommentarer nedan.

### A. Bygg ingen väg vid John Bauers Park

John Bauersgatan är utpekad som en huvudgata i översiktsplanen vilket innebär att gatan ska binda ihop stadsdelar och vara väl integrerad i gatunätet. Den ska därför vara lätt att nå och samlar fler människor, funktioner och trafikslag. Utmed en huvudgata spelar den omgivande bebyggelsens möte med gatumiljön en särskilt viktig funktion.

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

John Bauersgatan ska utformas som ett stadsgata och planeras innehålla plats för biltrafik, dubbla trådrader och separerade fält för gång- och cykeltrafik. Utbyggnaden av John Bauersgatan tillsammans med utbyggnad av gatorna på Östra Kålgårdsområdet har bland annat för avsikt att möjliggöra en förbättrad och säkrare trafikmiljö på Östra Kålgården.

### **B. John Bauersgatan bidrar till ökat buller på Kålgården**

Den nya John Bauersgatan kommer att bidra till en omfördelning av trafiken i ett större område. Trafikbullerutredningen visar att trafikbullret kommer att minska på Stenhuggaregatan och Kålgårdsgatan. I direkt anslutning till John Bauersgatan kommer bullervärdena öka jämfört med idag då det inte finns en gata där.

### **C. Påverkan på naturreservat och arter**

Planen ändrar inte markanvändningen inom reservatet. Planförslaget innebär en mindre ändring av den planerade utvidgningen av reservatet norr om John Bauers park. Detta bedöms inte ha någon påtaglig negativ effekt för naturreservatets värden då det inte är några särskilda utpekade naturvärden i det området. Det viktiga i det området bedöms vara att naturreservatet får en tydlig och rimlig gräns jämfört med nuläget. Idag upplevs gränsen otydlig, även om det finns markerat med stolpar, eftersom utseendet på marken är liknande i parkområde som i naturreservatet.

Allmänhetens tillgång till naturreservatet har särskilt beaktats för att säkerställa att tillgången inte försämras eller att befintliga rekreationsstråk skärs av. Planförslaget bedöms inte vara motstridigt naturreservatets syfte eller försvåra bevarande och utvecklande av naturreservatets värden för natur och friluftsliv.

De rödlistade arterna som har undersökts är sävspärv, rosenfink, stare, klosterlav och Almsnabbvinge. Dessa arter påverkas i liten till obetydlig grad av planens genomförande. Fridlysta arter som har undersökts är vanliga groda, åkergroda, mindre vattensalamander och utter. Planen påverkar inte arternas möjlighet att finnas kvar i området. Den citronfläckade kärrtrollsländan har hittats i Knektadammen vilken ej påverkas av planförslaget.

Utbyggnaden av John Bauersgatan kommer ske utanför naturreservatet Rocksjön.

Vägen kommer att innebära en mindre fragmentering, uppdelning, av området norr om John Bauers park men detta bedöms ha en liten eller

obetydlig effekt för naturvärdena med tanke på att all intilliggande mark västerut redan är exploaterad. Vägen kommer att medföra störning i form av buller, ljus och generellt mer människor som rör sig i området.

Bullerökningen kan framför allt påverka fågellivet. Dock saknas rikt- och gränsvärden för bullerpåverkan på djur och det är därför svårt att kvantifiera vilken effekt detta kan få. För att mildra bullerpåverkan kommer så många befintliga träd och buskar som möjligt att lämnas samt nya träd att planteras utmed vägen. Som skyddsåtgärd för fladdermöss kommer belysning utmed vägen vara nedåtriktad med varmvitt ljus. Särskilda åtgärder eller kompensation för påverkan på naturmiljön presenteras i planbeskrivningen.

#### **D. Påverkan på John Bauerparken som rekreationsområde samt skolskog**

Rocksjöns naturreservat och parkerna runtomkring utmärker sig förutom sina naturvärden även genom sitt centrala läge i staden och närheten till Kålgårdsskolan vilket gör området lätt att nå för många.

Det finns inte någon officiell eller uttalad skolskog i Kålgården eller kring Rocksjön. Den befintliga grillplatsen vid John Bauers brygga används av närliggande skolor och förskolor och det har även byggts en uteplats med tak i syfte att kunna användas i ett pedagogiskt syfte. Områdets pedagogiska värden kommer att beaktas vid planens genomförande, exempelvis genom att John Bauergatan kommer att gestaltas med ett flertal möjligheter att passera gatan för oskyddade trafikanter på ett trafiksäkert sätt.

#### **E. "John Bauersgatan påverkar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet"**

Den nya vägdragningen för John Bauersgatan innebär att människor som rör sig från nordväst måste korsa gatan för att nå Kålgårdsparken, John Bauers park och Rocksjöns naturreservat.

Den fysiska utformningen av trafikmiljön är viktig för att inte begränsa människors rörelsefrihet och säkerhet i stadsrummet. På Östra Kålgården saknas idag gång- och cykelpassager samt gång- och cykelbanor som kopplar ihop parkerna och naturreservatet med resten av området.

Genomförandet av detaljplanen ger förutsättningar att skapa nya gång- och cykelbanor som kopplar ihop planområdet med det övriga gång- och cykelnätet. Utmed John Bauersgatan planeras en ny separerad gång- och cykelbana som blir en del i det framtida cykelhuvudnätet i Jönköping. Även längs övriga gator inom planområdet planeras nya gång- och cykelbanor.

För att skapa en trafiksäker miljö för fotgängare och cyklister behövs även nya gång- och cykelpassager. Dessa ska placeras på strategiska platser där människor rör sig och utformas så att de är tillgängliga och trafiksäkra.

Utbyggnaden av John Bauersgatan, tillsammans med utbyggnaden av delar av Kålgårdsområdet har för avsikt att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter och göra det lättare för dem att röra sig till och från målpunkter i området.

#### **F. Bevara de park- och naturområden som finns på Kålgården**

Inga av de i naturvärdesinventeringen utpekade naturvärdesobjekten kommer att exploateras i följd av planens genomförande. Skogsdungen norr om John Bauers park kommer att bevaras även väster om John Bauersgatan vilken föreslogs för exploatering (trähusområde) i samrådsunderlaget. Skogsdungen är inte utpekad i naturvärdesinventeringen men bedöms ha ett visst värde för såväl biologisk mångfald som rekreation. Vidare kommer inte några av de utpekade särskilt skyddsvärda träden att påverkas.

# Inkomna yttranden med kommentarer

## 1. Länsstyrelsen

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning enligt PBL 11 kap. 10§

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

### Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

#### *Trafikbuller*

Länsstyrelsen väntar in kompletterande underlag om trafikbuller som kommunen avser ta fram till nästa skede i planeringsprocessen. Av planförslaget behöver det då framgå att relevanta bullerkällor har beaktats (se Trafikverkets yttrande) samt att bebyggelsens utformning säkerställer att gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids.

#### *Olyckor, översvämning och erosion*

Planhandlingen anger att marken generellt inom planområdet utgörs av fyllning, torv och sand/siltig finsand eller postglacial sand. SGI kan konstatera att den geotekniska utredning som bifogats planen enbart hanterar delar av planområdet. Som underlag för detaljplan krävs en utredning som omfattar hela det detaljplanelagda området.

Enligt plan- och bygglagens andra kapitel ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion.

SGI kan konstatera att planhandlingarna saknar stabilitetsutredningar för hela detaljplanens område.

Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet för befintliga såväl som för planerade förhållanden. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras. Stabilitetsförhållandena ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008.

Då planområdet gränsar till Rocksjön i öster ett vattendrag i söder och sydväst samt då det förekommer höjdskillnader inom området krävs geotekniska undersökningar och utredning enligt beskrivning ovan. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig att bebygga ska dessa regleras i detaljplanen.

Kommunen anger att en dagvattenutredning ska tas fram. Eftersom utredningen inte finns med som underlag till samrådshandlingarna, saknas underlag för att bedöma om översvämningsrisken har hanterats. I planbeskrivningen anges höjdsättning som en skyddsåtgärd, men en bakomliggande analys samt höjdsättning på plankartan saknas. Detaljplanen ligger i ett område som berörs av översvämningsrisker både från skyfall samt höga flöden och/eller nivåer i vattendrag och sjöar. Då planområdet kan beröras av flera översvämningsrisker, och dessa i sin tur kan påverka varandra, bör ett helhetsgrepp tas runt risken för översvämning samt eventuella åtgärder som kan genomföras inom planområdet. I arbetet bör påverkan av klimatförändringarna vägas in, bland annat i enlighet med de riktlinjer som kommunen beskriver i planbeskrivningen.

#### *Förorenade områden*

Det är ett stort område som omfattas i samma detaljplan, med heterogent spridda föroreningar och komplexa förhållanden avseende såväl geologi som föroreningsituation. Konstaterade respektive potentiella föroreningar som kräver utredning finns dels inom planområdet, dels angränsande till planområdet med potentiell spridningsrisk till planområdet. Det föreligger i nuläget stora osäkerheter och kunskapsluckor i befintligt underlag.

Det saknas en samlad bedömning av föroreningsituationen inom detaljplaneområdet, och det föreligger inte i nuläget tillräckligt underlag för att kunna göra en sådan bedömning. Utan betydligt mer underlag från undersökningar går inte att säga hur föroreningsproblematik inom olika delområden ska lösas, eller om det inom vissa delområden eventuellt inte går att lösa föroreningsituationen på något sätt som gör att planen blir lämplig för sitt ändamål. I planförslaget förutsätts att allt kan lösas i senare skede, men i nuläget saknas underlag för att kunna bedöma om det är ett realistiskt antagande.

De nya och kompletterande undersökningar, samt de avgränsningar av påträffade föroreningar och riskbedömningar, som krävs som underlag för att det ska bli möjligt att bedöma om planen är lämplig för sitt ändamål måste genomföras innan man går vidare till granskningskedet och redovisas som underlag till granskningshandlingarna.

Det saknas planbestämmelser som anger krav att markföroreningar ska åtgärdas innan byggnation. Där finns endast en bestämmelse om gas- och radonsäkert byggande samt att rör genomföringar under mark ska vara täta, vilket inte är tillräckligt i mark med så omfattande föroreningsproblematik som det handlar om här.

### **MKN**

Länsstyrelsen har tidigare i år lämnat synpunkter på en förfrågan från kommunen om att använda Knektadammen som dagvattendamm, vilket också ingår som förslag i detaljplanen. Där påpekade vi att det behöver tas fram en del underlag för att kunna göra en bedömning av om det finns risk för att MKN för Rocksjön inte kan följas. Det underlaget behöver finnas med i den dagvattenutredning som ska tas fram till granskningskedet. Det bör också framgå av behovsbedömningen att det kan finnas en risk att MKN inte kan följas i Rocksjön.

### **Strandskydd**

Det särskilda skälet att området redan är ianspråktaget kan inte användas för samtliga delområden som omfattas av detaljplanen, till exempel där det idag är parkeringar och gräsytor. Inom grönområdet vid kanotklubbens läktare och domartorn bör det inte finnas någon anledning till att upphäva strandskyddet. Det saknas redovisning av strandskyddet i den västra delen av planen mot rondellen (väster om Kålgårdsarenan). Det kan krävas strandskyddsdispens för den paviljong/utställning som föreslås i John Bauerparken.

### **Råd enligt 2 kap. PBL**

#### **Klimatanpassning**

Värmeöar bör beaktas då det är en relativt tätbebyggd stadsdel.

#### **Energihushållning**

Bebyggelse inom planområdet får relativt långa avstånd till busshållplatser. Kommunen bör arbeta för en utvecklad kollektivtrafik för detta omfattande planområde i centrala Jönköping.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### **Biotopskydd**

Ett antal alléträd berörs av den planerade detaljplanen. Det behöver framgå av planhandlingarna hur träden påverkas av planförslaget. För de träd som omfattas av biotopskydd behöver kommunen söka dispens om de avses avverkas eller beskäras kraftigt.

#### **Artskydd**

När det gäller arter och eventuella dispenser från artskyddsförordningen så går det inte utifrån samrådshandlingarna att avgöra om det krävs dispens eller inte. För att kunna ta ställning till dispens-frågan behöver kommunen tydliggöra vilken påverkan detaljplanen kommer att få på arterna och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska påverkan. Ett antal åtgärder som skulle kunna göras tas upp (begränsa ljusförorening och anpassa för fladdermöss längs John Bauergatan, anlägga våtmarker, förhindra dräneringen av sumpskogen i John Bauerparken). Det beskrivs att flera av dessa åtgärder "kan" vidtas, vilket innebär att det är oklart vilka åtgärder som avses att vidtas för att minska påverkan på arter och deras naturmiljön.

Det krävs också en närmare utredning av de åtgärder som behöver vidtas för att förhindra påverkan på hydrologin på ett sådant sätt att

det sankade området i John Bauerparken samt övriga våtmarker runt Rocksjön påverkas negativt. De sankade områdena är mycket viktiga habitat för olika arter. I planhandlingarna nämns faunapassage under Johan Bauergatan som en åtgärd. Det behöver framgå vad som avses att åtgärdas med faunapassagen, för vilka djur den är avsedd, vilka områden som faunapassagen ska binda ihop (det kanske inte är lämpligt att leda in djur rakt in i stadsområdet) och hur ska den utformas. Förslaget om att skapa lummiga miljöer med lite hårdgjord som ska förhindra att avbrottet i grönområdet inte blir påtagligt behöver definieras bättre.

### **Naturresevat**

Det saknas en bedömning av detaljplanens påverkan på naturresevatet Rocksjön. Bland annat kommer den planerade vägen innebära ett ökat buller vilket kan innebära en negativ påverkan på de fågelarter som finns inom resevatet. Även ljusföroreningar från vägen kan påverka fågelarterna negativt. Enligt planhandlingarna kan hydrologin påverkas. Då våtmarkerna kring Rocksjön är viktiga för flera av fågelarterna men även för till exempel insekter så är det viktigt att den hydrologiska påverkan och åtgärder för att hindra påverkan på hydrologin utreds ordentligt.

När det gäller den föreslagna bron över Rocksjön behöver kommunen stämma av om bron stämmer överens med resevatets syfte och vilka resevatföreskrifter som gäller. Det kan krävas tillstånd eller dispens från föreskrifterna.

### **Vattenverksamhet**

Beroende på hur bron ska anläggas kan det krävas en anmälan om vattenverksamhet.

### **BEHOVSBEDÖMNING**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta behöver utredas vidare. Enligt Länsstyrelsens bedömning handlar det utifrån befintligt underlag om trafikbuller, föroreningssituationen, miljö kvalitetsnormer för vatten (Rocksjön) och påverkan på naturvärden.

Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

### **Kommentar**

**Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning enligt PBL 11 kap. 10§**

**Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion**

### *Trafikbuller*

En trafikbullerutredning har tagits fram till granskningsskedet av detaljplanen som visar hur föreslagen bebyggelse kommer att påverkas av buller från väg- och järnvägstrafik samt hur dessa ljudnivåer förhåller sig till aktuella riktvärden. Beräkningarna har gjorts med trafikflöden för prognosår 2040. För att ta del av den i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning.

Beräkningarna visar att det är möjligt att planera bostäder i samtliga kvarter om anpassningar av lägenheter och uteplatser görs. I flera kvarter krävs genomgående lägenheter, alternativt lägenheter mindre än 35 m<sup>2</sup>. Enskilda uteplatser kan i många fall klara riktvärdena, det finns även möjlighet att anordna gemensamma uteplatser där riktvärdena klaras.

I de som mest bullerutsatta lägen reglerar plankartan antingen genomgående lägenheter eller att endast små lägenheter får byggas utifrån trafikbullerutredningens resultat.

### *Olyckor, översvämning och erosion*

Geotekniska undersökningar inklusive stabilitetsutredningar har gjorts för hela detaljplaneområdet. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion har utretts för befintliga samt även för planerade förhållanden.

Generellt gäller rekommendationer om förstärkt grundläggning gällande byggnader som uppförs inom planområde. Huvudrekommendationen för grundläggning av byggnader är pålning. Vad gäller anläggande av hårdgjorda körytor och torgytor eller likande rekommenderas förstärkningsåtgärder, generellt i form av geonät för att minimera framtida sättningar. Även urgrävning av jord är aktuellt. Vid anläggande av ledningar kan det kräva förstärkt grundläggning alternativt urgrävning av lös jord.

Hela detaljplaneområdet är undersökt med avseende på stabilitet som visar sig vara tillfredställande inom planområdet. Utanför planområdet finns utmed Rocksjön i öster och mot våtmarken i söder områden med sämre stabilitet.

En dagvattenutredning med hänsyn till klimatanpassning har tagits fram till granskningsskedet av detaljplanen. För mer information se bilaga Dagvattenutredning samt information under rubriken *Dagvatten* under avsnittet *Teknisk försörjning* i planbeskrivningen.

### *Förorenade områden*

Miljötekniska undersökningar har gjorts för hela detaljplaneområdet och

en samlad bedömning om föroreningsituationen har utförts presenteras i planbeskrivningen under rubriken Förorenade områden. Undersökningar visar att det översta jordlagret i hela detaljplaneområdet generellt består av fyllnadsmassor av varierande mäktighet. Fyllnadsmassorna innehåller inslag av avfall samt föroreningar av främst metaller och PAH.

Platsspecifika riktvärden har räknats fram och sanering/åtgärd kommer krävas i många delar av området. I naturmarken finns en gammal nedlagd deponi. Naturmarken (inklusive nedlagd deponi) bedöms inte utgöra någon risk för den planerade utvecklingen av detaljplaneområdet. Deponin har en skyddstäckning som är fullgod för att minimera risker för direktexponering. Potentiell spridning av förorening via grundvatten kontrolleras via ett pågående kontrollprogram. Även kontroll av deponigas pågår. I dessa kontrollprogram har ingen oacceptabel spridning av varken grundvatten eller deponigas konstaterats. Skyddsåtgärder för potentiell gas kommer att utföras i detaljplaneområdet.

Kompletterande undersökningar, samt tillräckliga avgränsningar och riskbedömningar har utförts som underlag för bedömning om planens lämplighet för sitt ändamål. Planen har kompletterats med planbestämmelser som anger krav att markföroreningar ska åtgärdas innan byggnation samt att gasåtgärder utförs.

#### **MKN**

Kommunen har mellan samråd och granskning beslutat att inte ta med Knektadammen i detaljplanen. Planförslagets nya avgränsning beräknas inte ge någon påverkan på MKN vatten. Frågan om att använda Knektadammen som dagvattendamm drivs utanför arbetet med detaljplanen.

#### **Strandskydd**

Planbeskrivningen har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen gällande upphävande av strandskydd. Planområdets omfattning har ändrats vilket innebär att grönområdet vid kanotklubbens läktare och domartorn inte längre omfattas av detaljplanen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med redovisning av strandskyddet i den västra delen av planen mot rondellen.

Detaljplanen reglerar inte någon plats för eventuell paviljon/utställning i John Bauersparken. Eventuell placering och strandskyddsdispens får vid behov studeras vidare i bygglov.

#### **Råd enligt 2 kap. PBL**

##### **Klimatanpassning**

Frågan om har setts över till granskningsskedet av detaljplanen och planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om urbana värmeöar. Området är i dagsläget till stor del hårdgjort och för att kunna minska den urbana värmeeffekt som finns skulle det krävas ett stort inslag av vegetation på både allmän platsmark och kvartersmark. Kommunen planerar för trädplanteringar på allmän platsmark GATA

och har rådighet över utformning av skola och förskola där skugga och sänkt temperatur är en viktig parameter. Detaljplanen kan inte säkerställa mängd grönt på kvartersmark men lyfta fram och peka på behovet med samtliga aktörer under hela samhällsbyggnadsprocessen.

### **Energihushållning**

Bebyggelsen inom planområdet får lite längre avstånd till busshållplatser än vad kommunen bedömer som god tillgänglighet men det bedöms i dagsläget ändå vara ett godtagbart avstånd. Närmsta busshållplatser är Knektaparken som ligger på Odengatan norr om planområdet respektive busshållplats Kulturhuset Spira som ligger på Östra Strandgatan väster om planområdet.

Jönköpings kommun har inte rådighet i frågan utan det är Jönköpings länstrafik JLT, som ansvarar för den. JLT gör bedömningen att det saknas tillräckligt underlag för kollektivtrafik i området. Frågan regleras inte i detaljplan men den skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik om JLT gör en ny bedömning i framtiden.

### **Biotopskydd**

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om påverkan på de trädallér som omfattas av detaljplanen. Länsstyrelsen har beviljat dispens från biotopsskyddet för avverkning av alléträden 2022-08-09.

### **Artskydd**

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om detaljplanens påverkan på de rödlistade- och fridlysta arter som noterats i området samt uppdaterats med vilka åtgärder som planeras att vidtas för att minska påverkan på arterna och deras naturmiljö.

Undersökningar har visat att det är högt stående grundvatten som tränger fram i våtområdet i John Bauers park. Vattnet stängs inne av intilliggande gångvägar. Då den nya John Bauersgatan inte kommer påverka grundvattnet inom området bedömer kommunen att naturvärdena i parken som är knutna till den blöta miljön inte kommer att påverkas negativt av den planerade vägen.

Någon faunapassage är ej längre aktuell. De ytor som hamnar på andra sidan vägen bedöms ändå inte komma att inrymma bra villkor för befintliga arter. Det är bättre om arterna får utvecklas vidare inom det sammanhängande parkområdet.

### **Naturreservat**

Påverkan på naturreservatet och arter redovisas i det gemensamma svaret C Påverkan på naturreservatet och arter i början på dokumentet.

### **Hydrologi**

Undersökningar har visat att det är högt stående grundvatten som tränger fram i våtområdet i John Bauers park. Vattnet stängs inne av intilliggande gångvägar och vallen. Då den nya John Bauersgatan inte kommer påverka grundvattnet inom området bedömer kommunen att

naturvärdena i parken som är knutna till den blöta miljön inte kommer att påverkas negativt av den planerade vägen.

Planområdets omfattning har ändrats vilket innebär att den berörda bron inte längre omfattas av detaljplanen.

#### **Vattenverksamhet**

Planområdets omfattning har ändrats vilket innebär att den berörda bron inte längre omfattas av detaljplanen.

#### **BEHOVSBEDÖMNING**

Samråd har hållits med Länsstyrelsen angående behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning. Efter samrådet har kommunen gjort kompletterande utredningar som styrker den tidigare bedömningen att förslaget inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

## **2. Statens geotekniska institut**

Planhandlingen anger att marken generellt inom planområdet utgörs av fyllning, torv och sand/siltig finsand eller postglacial sand. SGI kan konstatera att den geotekniska utredning som bifogats planen enbart hanterar delar av planområdet. Som underlag för detaljplan krävs en utredning som omfattar hela det detaljplanelagda området.

Enligt plan- och bygglagens andra kapitel ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion.

SGI kan konstatera att planhandlingarna saknar stabilitetsutredningar för hela detaljplanens område. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet för befintliga såväl som för planerade förhållanden. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras. Stabilitetsförhållandena ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008.

Då planområdet gränsar till Rocksjön i öster ett vattendrag i söder och sydväst samt då det förekommer höjdskillnader inom området krävs geotekniska undersökningar och utredning enligt beskrivning ovan. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig att bebygga ska dessa regleras i detaljplanen.

#### **Kommentar:**

Geotekniska undersökningar inklusive stabilitetsutredningar har gjorts för hela detaljplaneområdet.

Generellt gäller rekommendationer om förstärkt grundläggning gällande byggnader som uppförs inom planområde. Huvudrekommendationen

för grundläggning av byggnader är pålning. Vad gäller anläggande av hårdgjorda körytor och torgytor eller likande rekommenderas förstärkningsåtgärder, generellt i form av geonät för att minimera framtida sättningar. Även urgrävning av jord är aktuellt. Vid anläggande av ledningar kan det kräva förstärkt grundläggning alternativt urgrävning av lös jord.

Stabiliteten är tillfredsställande för hela planområdet enligt utförd undersökning. Potentiellt riskabla områden är främst mot Rocksjön i öster och mot torvområdet (våtmarksområdet) i söder.

### **3. Lantmäterimyndigheten**

Vid genomgång av översända samrådshandlingar (daterade 2020-03-31) lämnar lantmäterimyndigheten följande information.

#### **Plankarta**

- Det utlagda området för tekniska anläggningar vid knektadammen saknar tillgång till allmän plats. Vid genomförande av dessa områden med fastighetsbildning kan tillgång till områdena bli svår att lösa om byggrätter på den angränsande kvartersmarken utnyttjas fullt.

- Delar av planen innehåller mark som kan vara kvartersmark för både enskilt och allmänt bebyggande, exempelvis markanvändningen S och K där det planeras för skola och kontor. För kvartersmark som är både för enskilt och allmänt bebyggande finns inlösen- rätt/skyldighet för kommunen så länge bygglov inte söks för ett av ändamålen. Det bör framgå i beskrivning av genomförandet de konsekvenser användningsbestämmelserna får om kommunen säljer marken för enskilt bebyggande och bygglov inte söks.

- Planområdesgränsen är ej korrekt redovisat vid fastigheten Eldkvasten 2.

- Planbestämmelserna vid bostadskvarteret intill Eremiten 2 är svårlästa varför bestämmelserna blir otydliga.

- Inom E-området intill Knektadammen har bestämmelsen om upphävande om strandskydd ej redovisats. Med hänsyn till att området kan bebyggas med teknisk anläggning bör hänsyn till strandskydd tas i detaljplanen.

#### **Planbestämmelser:**

- Prickmark: I bestämmelsen står "över kvartersmark" två gånger efter varandra.

- p1: säger att byggnad ska placeras i förgårdslinje. Benämningen förgårdslinje kan i samband med genomförande bli svår att tolka. Om det med förgårdslinje menas egenskapsgränsen mellan byggbar mark och mark som inte får bebyggas eller användningsgräns bör planbestämmelsen i stället hänvisa till egenskapsgränsen eller

användningsgränsen. Om det med förgårdslinje menas en ytterligare linje vid sidan av den mark som är punktprickad så bör det förtydligas vilken linje som förgårdslinje är.

- p2: säger att byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot gata. Benämningen fastighetsgräns kan vid genomförandet bli svår tolkat eftersom detaljplanen inte styr var fastighetsgränsen ska vara. Ordet fastighetsgräns bör bytas ut till användningsgräns för att säkerställa att byggnaden placeras mot gatan.

- Planområdet är stort och innehåller många olika markanvändningar. En genomförandetid på 5 år kanske inte är tillräcklig med hänsyn till att olika markanvisningar ska göras och övrig bebyggelse som planeras.

#### **Planbeskrivningen:**

- Situationsmodell som redovisas i planbeskrivningen behöver ses över. Ex. ger Situationsmodellen på Cyklopen 11, sida 5, får man uppfattning av att "innegården" får bebyggas.

- I planbeskrivningen, sida 6, framgår det att planförslaget tillåter förutom bostäder även centrumverksamhet på bottenvåningen. På plankartan tillåts ingen centrumverksamhet då endast användningsbestämmelsen B finns inom aktuellt område. Handlingarna bör ses över så att de överensstämmer med varandra.

- I planbeskrivningen beskrivs gällande detaljplaner för området. Flera detaljplaner saknas och hänvisning till detaljplanernas aktbeteckning bör framgå i beskrivningen. Likaså finns det flera fastighetsindelningsbestämmelser, antagna som tomtindelning, inom planområdet som upphävs i och med den nya planen, även dessa bör framgå tillsammans med deras aktbeteckning under tidigare ställningstaganden.

- o Dp som gäller inom området: 06-JÖS-253, 06-JÖS-289, 06-JÖS-686, 06-JÖS-702, 06-JÖS-732, 06-JÖS-750, 06-JÖS-955, 0680-P169, 0680-P326, 0680KDP981008, 0680K-DP041014/A, 0680K-DP090813/B.

- o Fastighetsindelningsbestämmelser som gäller inom nya planen: 0680KEIII31, 0680K-EIII445, 0680K-EIII660, 0680K-EIII669, 0680K-EIII706, 0680KEIII937, 0680K-EIII946, 0680K-EIII957, 0680K-EIII1028. Denna text bör samspela med texten som redovisas under fastighetsrättsliga frågor på sid. 61.

- o I planbeskrivningen angående detaljplanen för Charaden 10 framgår att bestämmelsen G finns men även bestämmelsen Jm finns inom området som nu detaljplaneläggs. Texten om detaljplanen bör förtydligas.

- Under rubriken "ledningarna inom området" på sidan 44 framgår att det finns en ledning som påverkas vid plangenomförandet. Under rubriken

fastighetsrättsliga konsekvenser på sidan 62-64 finns information att det finns fler ledningar som kan påverkas vid genomförandet. Texterna bör ses över så att de överensstämmer med varandra.

### **Övrigt**

- På plankartan finns det inte angivet vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

### **Kommentar:**

#### **Plankarta**

Knektadammen har tagits bort från planområdet till granskningsskedet av detaljplanen vilket också är fallet för området för tekniska anläggningar i anslutning till dammen. Frågan om att använda Knektadammen som dagvattendamm drivs utanför arbetet med detaljplanen.

Risken för att kommunen tvingas att lösa in mark har beaktats och beskrivs i genomförandebeskrivningen under rubriken Ekonomi. Kommunen har beaktat rättigheterna och skyldigheterna att lösa in kvartersmark för annat än enskilt bebyggande, det vill säga kvartersmark för allmänt ändamål. Om mark enligt en detaljplan ska användas för annat än enskilt byggande, är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken enligt 14 kap. 14 § PBL. Kommunen har även enligt 6 kap. 13 § PBL rätt att i vissa fall lösa in kvartersmark för allmänt ändamål. Att någon av dessa situationer skulle aktualiseras i denna detaljplan bedöms som mindre trolig. Kommunen driver idag skolverksamhet på platsen och föreslagen användning i detaljplanen har anpassats efter pågående markanvändning.

Planområdesgränsen vid Eldkvasten 2 har granskats till granskningsskedet av detaljplanen.

Plankartan har till granskningsskedet av detaljplanen setts över angående läsbarheten av samtliga planbestämmelser på plankartan.

Knektadammen har tagits bort från planområdet till granskningsskedet av detaljplanen vilket också är fallet för området för tekniska anläggningar i anslutning till dammen. Frågan om att använda Knektadammen som dagvattendamm drivs utanför arbetet med detaljplanen.

### **Planbestämmelser**

Området i anslutning till Kålgården 1:5 som i samrådsförslaget var tänkt att byggas med små trähus är inte längre aktuellt för exploatering utan föreslås att planläggas som PARK istället.

Genomförandetiderna har justerats. Kommunen bedömer att en genomförandetid på 15 år är lämplig för allmän platsmark och 5 år för kvartersmark i detaljplanen.

### **Planbeskrivningen**

Situationsmodell har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Att planbeskrivning och plankarta stämmer överens har setts över till granskningsskedet av detaljplanen.

Planbeskrivningen har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen angående gällande detaljplaner samt fastighetsindelningsbestämmelser i enlighet med yttrande.

Texten om gällande detaljplan för Charaden 10 har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Avsnitten som berör ledningar inom området har setts över till granskningsskedet av detaljplanen.

### **Övrigt**

Information om utskriftsformat på plankartan uppdateras till granskning.

## **4. Trafikverket**

### **Statlig infrastruktur**

Planområdet ligger ca 600 meter väster om E4 och som närmast ca 300 meter sydväst om Jönköpingsbanan. Både E4 och Jönköpingsbanan är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Avstånden till statlig infrastruktur medför att planområdet inte direkt berör statlig infrastruktur, men planområdet påverkas av bullersituationen som den statliga infrastrukturen bidrar till och behöver utformas med detta som en förutsättning.

### **Buller**

Det saknas en trafikbullerutredning som redovisar bullerpåverkan på området. Planen behöver redovisa beräknade ljudnivåer vid både fasad och uteplats om sådana ska anordnas i anslutning till byggnaden. Trafikverket kan därmed inte bedöma om föreslagen reglering är tillräcklig. Det som dock redan i dag kan konstateras är att planen förutsätter att bostäder öster om John Bauersleden utsätts för nivåer över 60 dBA och ska via planbestämmelse f2 utformas så att hälften av bostadsrummen orienteras mot en luddämpad sida. Området är bullerutsatt österifrån från E4 och Odengatan samt från järnvägstrafik på Jönköpingsbanan. Enligt kommunens övergripande kartläggning från 2011 är områdets östra delar utsatta för nivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att det troligtvis inte går att använda denna sida som luddämpad sida med den öppna kvartersstruktur som planen möjliggör. Det är heller inte möjligt att placera uteplatser på denna yta utan att genomföra åtgärder. Bullersituationen behöver alltså utredas där även bullerpåverkan från infrastruktur öster om Rocksjön ingår och ett scenario där trafik på den statliga infrastrukturen enligt basprognos 2040 hanteras och planen behöver utformas utifrån denna förutsättning.

### **Kollektivtrafik**

Detaljplanen är centralt belägen i Jönköping och det finns förutsättningar

att skapa ett bilsnålt resande med stor andel cykel och kollektivtrafik. Dock föreslår detaljplanen inte någon ny hållplats inom planområdet utan hänvisar till befintliga hållplatser utanför planområdet. Delar av byggrätten för bostäder och centrumverksamhet ligger mer än 400 meter fågelvägen från närmaste hållplats vilket normalt utgör kommunens planeringsförutsättning för god tillgänglighet till kollektivtrafik. En motivering till detta ställningstagande och ett resonemang kring färdmedelsfördelning bör framföras i planbeskrivningen.

## **Kommentar**

### **Buller**

En trafikbullerutredning har tagits fram till granskningsskedet av detaljplanen som visar hur föreslagen bebyggelse kommer att påverkas av buller från väg- och järnvägstrafik samt hur dessa ljudnivåer förhåller sig till aktuella riktvärden. Beräkningarna har gjorts med trafikflöden för prognosår 2040. Hänsyn har tagits till buller från motorvägen E4. För att ta del av utredningen i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning.

Bebyggelsen inom fastigheten Cyklopen 11 har mellan samråd och granskning arbetats om och en öppen kvartersstruktur i det södra kvarteret är inte längre aktuell. Beräkningarna visar att det är möjligt att planera bostäder i samtliga kvarter om anpassningar av lägenheter görs. I flera kvarter krävs genomgående lägenheter, alternativt lägenheter mindre än 35 m<sup>2</sup>. Detta regleras i plankartan med motsvarande planbestämmelser. Möjlighet finns till gemensamma uteplatser på gård eller takterass som klarar bullerkraven.

### **Kollektivtrafik**

Jönköpings kommun har inte rådighet i frågan om busslinjers sträckningar och turtäthet utan det är Jönköpings länstrafik JLT, som ansvarar för det. JLT gör bedömningen att det saknas tillräckligt underlag för kollektivtrafik i området. Frågan regleras inte i detaljplan men den skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik om JLT gör en ny bedömning i framtiden.

## **6. June Avfall & Miljö**

Av planbeskrivningen går det endast översiktligt att utläsa hur avfallshanteringen inom detaljplaneområdet ska lösas. Under avsnittet Avfall nämns att "Kommunen rekommenderar att alla åtta fraktioner ska finnas på fastigheten för att gynna miljön och bidra till en lägre kostnad för fastighetsägaren". June Avfall & Miljö vill påminna om att detta inom en snar framtid kommer att vara ett lagkrav (se nedan angående nya förordningar om producentansvar). Texten i planbeskrivningen bör därför ändras så att det framgår att källsortering av samtliga fraktioner ska vara möjligt bostadsnära.

Utifrån planbeskrivningen är det oklart vilket/vilka insamlingssystem för avfall som planeras (djupbehållare, avfallsrum inne i fastigheten, fristående avfallshus/miljöhus etc.), placering av dessa samt framkomligheten för hämtningsfordon. June Avfall & Miljö är positiva till gator med genomfartstrafik eftersom backning med hämtningsfordon därmed inte

bedöms vara nödvändigt. Eftersom detaljplaneområdet är stort med både bostäder, förskola, skola, centrumverksamheter och verksamheter kan det vara aktuellt att överväga olika typer av gemensamhetslösningar för avfallshanteringen. Detta för att minska antalet transporter och tung trafik i området. Kontakta våra miljö- och avfallsrådgivare så hjälper de till att hitta en bra lösning.

I övrigt finns anvisningar gällande avfallshantering i June Avfall & Miljös avfallsföreskrifter och även i Avfall Sveriges ”Handbok för avfallsutrymmen – riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation”.

#### Nya förordningar om producentansvar

Den 28 juni 2018 beslutade regeringen om ett förtydligat producentansvar för insamling av förpackningar och returpapper från bostadsfastighet. De nya regelverken som trädde i kraft 1 januari 2019 innebär att borttransport av hushållens förpackningsavfall som huvudregel ska ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten. Bestämmelserna införs i två steg. Från och med utgången av 2020 ska 60 procent av alla bostadsfastigheter erbjudas fastighetsnära insamling av förpackningar och returpapper och från och med den 1 april 2025 ska insamling ske från alla bostadsfastigheter som inte avböjt borttransport. Fastighetsägaren får avböja borttransport endast om en sådan transport är olämplig med hänsyn till fastighetens utformning eller belägenhet, trafiksäkerheten eller andra omständigheter. Enligt Naturvårdsverket ska möjligheten att avböja borttransport att hanteras mycket restriktivt. Platsbrist i detaljplaneområdet kommer exempelvis inte att vara ett giltigt skäl att avböja borttransport. Det är därför mycket viktigt att i detaljplaner säkerställa att det finns tillräckligt stor plats för avfallsutrymmen både för insamling av hushållsavfall, förpackningar och returpapper.

#### Kommentar

Text angående avfallshantering i planbeskrivningen har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Läge samt system för sophantering styrs inte i detaljplanen även om den ska ta särskild hänsyn till att det är möjligt att anordna en bra avfallshantering. Utrymme för att anordna en lämplig lösning bedöms finnas inom detaljplanen. Detaljplanen kan inte tvinga till gemensamma lösningar för hantering av avfall. Detaljplanen skulle kunna anvisa områden som är reserverade för gemensamhetsanläggning för avfallshantering, men en gemensamhetsanläggning för avfallshantering kan ändå bildas om intresse finns.

Hur avfallshantering slutligen kommer placeras, utformas och hanteras redovisas i bygglovsskedet.

## 7. Miljö- och hälsskyddsnämnden

Miljö- och hälsskyddsnämnden beslutar att lämna följande synpunkter

över förslaget på detaljplan för fastigheten Charaden 10 m. fl. i Jönköpings kommun:

- Utredning avseende deponigas ska utföras längs hela deponin, innan dike för avledande av deponigas fastställs i plankartan.
- Miljötekniska markundersökningar behöver utföras på fastigheterna Elefanten 14 och 15 samt 20-23 eftersom de med största sannolikhet är byggda på deponin.
- Miljöteknisk markundersökning på nuvarande fastigheten Eleven 4 och Eldkvasten 2, ska även omfatta bekämpningsmedel och klorerade lösningsmedel.
- Kompletterande provtagningar behöver göras för att bedöma risker och utbredningen av PAH-föreningarna på fastigheten Charaden 10.
- De miljötekniska markundersökningarna på fastigheten Eleven 2 ska även omfatta bekämpningsmedel.
- Fastigheten Kålgården 1:1 ligger delvis i det gamla deponiområdet och avfallet i fyllnadsmassorna behöver saneras oavsett vad de kemiska analyserna visar.
- Delar av fastigheten Cyklopen 11 har sanerats, men ytterligare undersökningar kommer att behövas.
- Det behöver klargöras vilka rödlistade arter som kommer att påverkas negativt av detaljplaneförslaget.
- Den planerade dagvattenutredningen bör säkerställa att exploatering och andra åtgärder inte leder till en försämrade miljökvalitetsnormer för vatten.

### **Kommentar**

Utredning för deponigas har genomförts längs hela deponin. Tidigare gasutredning har kompletterats. Deponin samt potentiell spridning av gas anses därmed utredd. Utredningarna visar förslag på åtgärder för att minimera riskerna med potentiell gas. Plankartan har kompletterats med bestämmelse som anger gassäkert byggande på kvartersmarken. Läget för placering av dike för avledande av deponigas markeras med illustrationslinje i plankartan.

Miljötekniska markundersökningar har genomförts på Elefanten 14, 15 samt 20-23. Utredningar och flygbilder visar att deponin inte har legat på dessa fastigheter, dock påträffas fyllnadsmassor på fastigheterna.

Undersökningarna på Eleven 4 och Eldkvasten 2 innefattar bekämpningsmedel och klorerade lösningsmedel. Resultaten visar att inga halter av klorerade lösningsmedel har uppmätts i något grundvattenrör, vilket gör att slutsatsen kan dras att klorerade lösningsmedel inte utgör någon risk för dagens eller planerad markanvändning. Bekämpningsmedel har analyserats i planområdet, inklusive på fastigheterna Eldkvasten 2, Eleven 4 och Eleven 2.

Kompletterande provtagningar behöver göras för att bedöma risker och utbredningen av PAH-föreningarna på fastigheten Charaden 10. Fyllnadsmassorna inom fastigheten visar sig vara tydligt förorenade av tungmetaller och PAH med halter som överstiger både KM och MKM. Avseende föreningar i mark bör ytterligare undersökningar inte genomföras i nuläget, då fyllnadsmassorna planeras att schaktas ur samt att befintliga byggnader står kvar på området. Fyllnadsmassorna bör också klassas genom fördjupad provtagning inför byggnation. Planbestämmelse om marksanering har skrivits in i plankartan.

Fastigheten Kålgården 1:1 ligger delvis i det gamla deponiområdet och avfallet i fyllnadsmassorna kommer att avlägsnas där byggnation kommer att ske. Övriga delar av deponin lämnas intakt.

Sammanfattat bedöms Cyklopen 11 (Atteviks område) i sin helhet tillräckligt undersökt för att anta detaljplanen. I norra delen av fastigheten har få prover tagits. Här kommer fler prover behöva tas. Med tanke på hur föroreningssituationen ser ut på övriga delar av fastigheten, samt att bostäder inte blir aktuellt i bottenplanet, bedöms eventuella föroreningar vara hanterbara i kommande omvandling.

Planbeskrivningen har uppdaterats gällande påverkan av rödlistade arter. Se beskrivning under rubriken *Naturvärden* under avsnittet *Planens konsekvenser* i planbeskrivningen.

En dagvattenutredning med hänsyn till klimatanpassning har tagits fram till granskningsskedet av detaljplanen. Utredningen belyser både skyfallshanteringen samt hantering av höga flöden. Se bilaga Dagvattenutredning samt beskrivning under rubriken Dagvatten under avsnittet Teknisk försörjning i planbeskrivningen. Den planerade exploateringen och andra åtgärder anses inte leda till försämrade miljö kvalitetsnormer för vatten.

## **8. Kultur- och fritidsnämnden**

Kultur- och fritidsnämnden beslutar att ställa sig positiva till detaljplan för Charaden 10 m.fl. Kålgården.

Kultur- och fritidsnämnden påminner om vikten av att offentliga miljöer i samband med bostadsproduktion också tillgodoser möjligheter till goda livsvillkor. Miljöer som möjliggör möten mellan människor, som gemensamhetsytor utomhus och föreningslokaler är lika viktiga. Dessutom bör alla offentliga miljöer ha konstnärliga inslag som berikar vardagslivet för de boende.

### **Kommentar**

Tillgången till offentliga miljöer med möjlighet till möten människor emellan bedöms bli god inom området som helhet. Två torgytor planeras inom planområdet och i övrigt finns park, motionsspår och en populär lekplats i direkt anslutning till planområdet.

## **9. Äldrenämnden**

Inga synpunkter på planförslaget men viktigt att säkra tillgänglighet till parkområden och befintliga stråk utmed Rocksjön för att inte försämra möjligheten för den äldre kommuninvånaren att nyttja dessa områden för rekreation. Kommunen har en ambition om att öka antalet trygghetsboenden. I markanvisningen för området bör följdriktig hänsyn tas till behovet av trygghetsboenden.

### **Kommentar**

Genom befintliga och nya gångförbindelser är tanken att goda kopplingar skapas till parken och befintliga stråk längs med sjön. Goda och trafiksäkra passager är nödvändiga för att säkerställa tillgängligheten till parken. Utformning och läge av passager regleras inte i detaljplanen utan får studeras vidare under genomförandet av planen.

Synpunkter angående kommande markanvisning vidarebefordras till tekniska kontorets avdelning mark-och exploatering som ansvarar för dessa.

## **10. Individ- och familjeomsorgsnämnden**

Inga synpunkter på planförslaget men viktigt att säkra tillgänglighet till parkområden och befintliga stråk utmed Rocksjön för att inte försämra möjligheten för kommuninvånare att nyttja dessa områden för rekreation.

### **Kommentar**

Genom befintliga och nya gångförbindelser är tanken att goda kopplingar skapas till parken och befintliga stråk längs med sjön. Goda och trafiksäkra passager är nödvändiga för att säkerställa tillgängligheten till parken. Utformning och läge av passager regleras inte i detaljplanen utan får studeras vidare under genomförandet av planen.

## **11. Socialnämnden**

Inga synpunkter på planförslaget men viktigt att säkra tillgänglighet till parkområden och befintliga stråk utmed Rocksjön för att inte försämra möjligheten för kommuninvånare att nyttja dessa områden för rekreation.

### **Kommentar**

Genom befintliga och nya gångförbindelser är tanken att goda kopplingar skapas till parken och befintliga stråk längs med sjön. Goda och trafiksäkra passager är nödvändiga för att säkerställa tillgängligheten till parken. Utformning och läge av passager regleras inte i detaljplanen utan får studeras vidare under genomförandet av planen.

## **12. Tekniska nämnden**

Tekniska nämnden lämnar synpunkter enligt tekniska kontorets tjänsteskrivelse.

### **Kommentar**

Se tekniska kontorets yttrande och kommunens kommentar nedan.

## **13. Tekniska kontoret**

Tekniska kontorets bedömningar och synpunkter är följande:

- Skolfastigheten behöver utredas rörande utformning och placering av skolbyggnader, planerat elevantal och storlek på friyta för att säkerställa fastighetens lämplighet.
- Det bör göras en utredning gällande lämning och hämtning av barn samt varutransport till och från skolans fastighet innan detaljplanen går ut på granskning. Stenhuggargatan är ej lämpad för denna trafik som utformningsförslaget ser ut i dag.
- Mot Västra Holmgatan planeras det enbart för förskola i två våningar och inte i fyra våningar med kontorsytor med som det står i planbeskrivningen. Om kommunen nu ändå skulle vilja uppföra 4 våningar så räcker inte 12 meters byggnadshöjd.
- Gaturummet där John Bauersgatan ansluter mot Tullportsrondellen bör förtydligas. Förprojekteringen överensstämmer inte med illustrationsbild för eleven 2.
- Med hänvisning till kommunens översiktsplan borde en högre exploateringsgrad för bostäder eftersträvas utifrån platsens förutsättningar än vad planen nu är tänkt att medge
- Detaljplanen vill uppmärksamma kulturvärden i John Bauers park där Bauers tidigare sommarhus, Villa Sjövik låg. Detta är något som vi uppmuntrar och läget för sommarhuset har sedan tidigare markerats ut med stenar. På grund av påverkan på naturvärden och risk för ett stort intrång i naturmiljön ser vi inte behovet av en bygggräns i naturmiljön som illustreras på sid. 11. Kulturvärdet av Villa Sjövik föreslås istället lyftas fram utan att något byggnadsverk behöver uppföras, exempelvis genom en ny sittplats där placeringen av sommarhuset tydligare markeras i fält samt fler informationsskyltar.
- Detaljplanen innehåller många kommunala gator varav flertalet förses med gatuträd. Dessa bör ges goda förutsättningar för en långsiktig utveckling på platsen. För den nya gatan som föreslås binda samman Västra och Östra Holmgatan är trädens utrymme begränsat vilket leder till dyra anläggningskostnader och framtida behov av beskärningar i trädkronan.

- Området har en känd dagvattenproblematik där lösningen bör vara att fördröja så mycket som möjligt på flertalet platser för att inte lågpunkter ska överbelastas eller parkområdet behöva omgestaltas med djupa diken och fördröjningsytor. Gatuträdens utrymme i John Bauersgatan bör gestaltas med regnbäddar vilket minskar riskerna för översvämning i både ledningssystem, parkområde och på befintliga gator.
- Inom planområdet finns det vatten- och avloppsledningar som området kan anslutas till. Det kommer att krävas omläggning av en del av det befintliga VA- nätet samt en spillvattenpumpstationens på grund av de planerade gatusektionerna.
- Öster om befintliga hus på Kålgården 1:5 finns en dagvattenledning samt diken som ska bevaras, här behövs det ett U- område med 6 meters bredd.
- En dagvattenutredning samt flöden behöver tas fram till granskningen av detaljplanen. Detta för att visa mer detaljerat hur dagvattnet är tänkt att omhändertas.
- Gasdikets utformning och omfattning mot Kålgårdsparken behöver utredas.
- Ytterligare en geoteknisk utredning krävs för att göra en professionell bedömning på höjningen av vägprofilen, på ny sträckning av John Bauersgatan innan detaljplanen går ut på granskning. Detta för att bedöma torvens sättningsbenägenhet och utifrån detta bedöma den mest ekonomisk och tekniskt bästa lösningen.
- Innan antagandet av detaljplanen ska ett exploateringsavtal skrivas med berörda exploatörer för att huvudsakligen reglera skyldigheten att betala exploateringsersättning för utbyggnad av allmänna anläggningar samt anläggningsavgift för vatten och avlopp. Ett plankostnadsavtal för reglering av plankostnaden finns sedan tidigare.

I övrigt tillstyrker tekniska kontoret upprättat planförslag.

### **Kommentar**

Utbildningsförvaltningen samt tekniska kontorets fastighetsavdelning har varit med vid framtagandet av förslaget. Fastigheten har utretts med hänsyn till ovan nämnda frågor.

Bilparkeringsplatser för personal samt för hämtning och lämning av barn liksom plats för sophämtning och matleveranser, planeras att anordnas inom den egna fastigheten. In- och utfarter till planeringsplatser planeras att placeras mot Stenhuggaregatan vilket har stämts av med utveckling och trafik.

Till granskningen har planförslaget reviderats och möjliggör för användningarna SKOLA och CENTRUM. Detaljplanen reglerar att

bebyggelse kan uppföras till en maximal byggnadshöjd på 16,0 meter och en maximal nockhöjd på 20,0 meter. Det innebär att förskolan kan uppföras i max tre våningar.

Redovisat gatuutrymme bedöms tillräckligt för att bygga ut John Bauersgatan. Detaljprojektering tas fram i genomförandeskedet.

Planförslaget möjliggör generellt att bebyggelsen kan uppföras i 4 våningar. Mot Odengatan planeras den nya bebyggelsen bli högre än 5 våningar men ska anpassas mot intilliggande bebyggelse. Innergårdarna på kommunens föreslagna kvarter är förhållandevis små och får därför förhållandevis lite med solljus. En skuggstudie har gjorts och exploateringsgraden har anpassats efter denna för att åstadkomma en bra boendemiljö. Föreslagen exploatering bedöms vara en lämplig anpassning till omkringliggande bebyggelse.

Frågan om att uppmärksamma kulturvärden i John Bauerspark genom John Bauers tidigare sommarhus, Villa Sjövik drivs utanför detaljplanen.

Gatusektion benämns i planförslaget som Sotaregatan. Sotargatan planeras att bli 13,5 meter bred och utformas med en 3,5 meter bred gång- och cykelbana vilket följs av en grönyta med trädplantering på 2 meter och en körbana på totalt 5,5 meter. Sektionen avslutas med en 2,5 meter bred gångbana.

En dagvattenutredning med hänsyn till klimatanpassning har tagits fram till granskningsskedet av detaljplanen. För mer information se bilaga Dagvattenutredning samt beskrivning under rubriken Dagvatten under avsnittet Planförslag.

Marken mellan den nya John Bauersgatan och fastigheten Kålgården 1:5 planläggs som allmän plats park för att säkerställa funktionen av dagvattenledning samt dike.

Gasdiket bedöms få plats inom sektionen för John Bauersgatan. Gasdikets utformning och omfattning utreds mer i detaljplanens genomförandeskede.

Utredningar om gasdikets utformning och omfattning har gjorts där redovisning görs av övergripande utformning av åtgärder för att få ett fungerande system för gashantering i mark i såväl redan bebyggda områden som nya, planerade byggnationer. Detaljprojektering görs inför byggskedet.

Översiktlig geoteknisk undersökning har utförts längs John Bauersgatans sträckning. Mer detaljerade undersökningar kommer utföras för att i detalj bestämma vilken grundläggningsmetod som är bäst. Med tanke på att markens beskaffenhet geotekniskt sett varierar kan det bli en kombination av olika grundläggningsmetoder.

#### **14. Jönköpings Energi AB**

Befintliga optokablar och kanalisation inom området måste hanteras i samråd med Jönköping Stadsnät. Vi vill vara med och lägga nya ledningar när området byggs ut.

##### **Kommentar**

Informationen lämnas vidare till tekniska kontorets mark-och exploateringsavdelning som ansvarar för genomförandet av detaljplanen.

#### **16. Jönköpings Energi Nät AB**

Befintlig infrastruktur ska beaktas. Eventuell utbyggnad av elnät kan komma kräva behov av E-område. Eventuell flytt av ledning ska bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el. Förslag på Eområde enligt bifogad.

##### **Kommentar**

Ytor för e-områden har placerats i planförslaget i samarbete med Jönköpings energi. Övrig information har lämnats till tekniska kontorets mark- och exploateringsavdelning, som ansvarar för att genomföra detaljplanen.

#### **17. Cykelfrämjandet**

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen, har tittat på förslaget till detaljplan för Charaden 10 m.fl. som kungjordes 2020-03-31 och ber att få lämna följande synpunkter.

##### **Fylligt stycke om cykel**

På sidan 13 och 14 beskrivs cykel relativt fylligt även om det mesta verkar klippt från kommunikationsstrategin från 2012. Det är positivt att ni planerar en cykelbana utmed John Bauergatan istället för de vanliga gång och cykelbanorna.

På sidan 14 börjar ni dock slira på begreppen med "övrige nätet av cykelvägar" vilket istället bör vara "övrige nätet av gång och cykelbanor" samt bildtexten som bör vara "Bildens visar planområdet (röd linje) och befintliga gång och cykelbanor (blå linje) samt ny cykelbana (orange linje) i området.

I bilden på sidan 14 finns det inritat en cykelbana utmed två kvarter av Kålgårdsgatan (orange linje), vi antar att detta är fel och att ni avser en gång och cykelbana där. Tyvärr ligger den inte på samma sida om befintlig gång och cykelbana utmed resten av Kålgårdsgatan. Detta bidrar till en cykelinfrastruktur som inte hänger ihop, gång och cykelvägen bör därför flyttas till andra sidan av Kålgårdsgatan.

I bilden på sidan 14 saknar vi den nya cykelbanan på Västra Holmgatan som beskrivs på sidan 16.

Stycket om Västra Holmgatan på sidan 16 behöver även förtydligas

med vilken typ av infrastruktur som avses, är det en cykelbana (dvs enbart för cyklister) eller är det en gång och cykelbana? Google maps visar att befintlig lösning på Västra Holmgatan inte är helt tydlig då gatumarkeringen visar gång och cykelbana men skyltningen är D4 Påbjuden cykelbana.

### **Avsaknad av genhets och restidskvoter**

Tyvärr saknar detaljplanen genhets och restidskvoter som enligt cykelprogrammet ska beräknas och ska vara goda när nya områden planeras. Här är det ett stort centralt område som planeras utan att genhets och restidskvoter redovisas. Dock verkar ni ha tänkt på att skapa relativt gena cykellösningar och cykelnätet är relativt tätt så det bör inte vara några problem att uppfylla genhets och restidskvoterna. Beräkna kvoterna och komplettera detaljplanen med dem. Skulle de mot förmodan inte vara tillräckligt bra får ni justera cykellösningarna så att kvoterna blir bra.

### **Cykelparkering**

Äntligen har ni lyckats ta fram en detaljplan som kortfattat och tydligt beskriver hur cykelparkering ska lösas utan att fastna i detaljer. Lägg in detta stycke som default-text i mallen ni använder för detaljplaner. Mycket bra!

### **Kommentar**

#### **Fylligt stycke om cykel**

Stycket om cykel har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Bild som visar befintlig och planerad gång- och cykeltrafik har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Den nya gång- och cykelbanan utmed Kålgårdsgatan har flyttats till norra sidan för att följa befintlig struktur på Kålgårdsgatan.

Stycket om Västra Holmgatan har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen. På Västra Holmgatan planeras den befintliga cykelbanan att förlängas så att ett genomgående cykelstråk skapas från Lennart Enanders plats utmed hela Västra Holmgatan och ända fram till Kålgårdsparken.

### **Avsaknad av genhets och restidskvoter**

Till granskningsskedet av detaljplanen har planbeskrivningen uppdaterats med information om genhets- och restidskvot. Inom Kålgården är genhet- och restidskvoterna goda.

## **19. Jönköpings Länstrafik**

Jönköpings Länstrafik tackar för de översända handlingarna och ser positivt på att byggnation och förtätning sker i närhet till befintlig kollektivtrafik. Vi ser också fördelar med syftet att fördela och minska trafikbelastningen på delar av Odengatan.

## **Kommentar**

Noteras

## **20. Brf Postiljonen**

Vi anser att byggnadshöjden innebär att utsikten för boende i Brf Postiljonen kommer att bli väsentligt mycket sämre.

## **Kommentar**

Planförslaget innebär att fastigheten Charaden 10 som ligger öster om den berörda fastigheten får en ökad bygg rätt. Detaljplanen möjliggör för ny bebyggelsen att uppföras till en nockhöjd på 19 meter vilket motsvarar en byggnad i 6 våningar. Mot Östra Holmgatan, Odengatan och den nya gatan ska byggnaden utformas vinklad eller indragen från 12,5 meters höjd för att anpassas till befintlig intilliggande bebyggelse. Mot Kålgårdsgatan och del av Östra holmgatan samt John Bauersgatan ska byggnaden utformas indragen från 15,5 meters höjd alternativt vinklad från 12,5 meters höjd för att anpassas till intilliggande bebyggelse. En förtätning i centrala delar av tätorter, innebär i stort sett alltid en viss grad av bl.a. skydd sikt, skuggning och insyn.

## **21. Brf Delfinen**

Styrelsen i Brf Delfinen noterar att planen ingår i en helhet som är tänkt att fördubbla antalet boende på Kålgårdsområdet. Detta kommer att starkt påverka trafikflödet ut från och in till området. Till detta kommer flödet mellan kommunens olika delar - mellan de östra och västra stadsdelarna. Vi har idag upplevt att trycket på Odengatan redan är så stort att många bilister väljer att söka sig igenom Kålgårdsområdet - på gator som inte är utformade för detta. Vi välkomnar därför tillkomsten av John Bauergatan. Styrelsen saknar däremot en tydligare konsekvensbeskrivning av det trafikflöde som kommer att uppstå inom området. Naturligtvis som en effekt av ökningen av antalet boende men också kring utbyggnaden av skolverksamhetens utbyggnad inom området. Främst med ökningen av barn i trafikmiljön men också kring hämta/lämna vid skoldagens början och slut. Avslutningsvis har vi sedan tillkomsten av detaljplanen för Elden och Eskadern efterfrågat konsekvensbeskrivning av det ökade flödet till de två sporthallarna som ska byggas i kvarteret längs Kålgårdsgatan. Denna saknas fortfarande - nu med földeffekterna för flödet genom föreslagen detaljplan för Charaden.

## **Kommentar**

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

På planområdet planeras en idrottshall. Bilparkeringsplatser för idrottshallen planeras att i stor utsträckning samutnyttjas med parkeringsplatserna för den nya Kålgårdsskolan, som planeras ligga vid

Kålgårdsgatan. In- och utfarten till parkeringsplatsen planeras att ligga mot Stenhuggaregatan.

## **22. Jönköpings Fågelklubb**

Vår invändning mot förslaget rör sträckningen av den planerade vägen genom området. Vi förstår att det finns ett behov av en väg som avlastar Odengatan, men anser att en sådan väg bör dras på ett sätt som gör att den inte tränger in på det lilla naturområde som finns kvar. John Bauers park är ett litet men välbesökt naturområde i centrala Jönköping, och samtidigt en smal barriär mellan stadsbebyggelsen och Rocksjöreservatet. I första hand vill vi bevara området intakt för dess möjligheter att ge "närnaturupplevelser" i centrala Jönköping. Artmässigt är fågelfaunan här ganska trivial, men för Jönköpings invånare ges goda möjligheter att få njuta av trastar och sångare tillsammans med andra tättingar. Vissa år har den mindre hackspetten (rödlistad: nära hotad) häckat i eller i närheten av John Bauers Park. Ju mer parkens storlek minskas, desto mindre är sannolikheten att hackspettarna kommer att trivas i området. Ur fågelskyddssynpunkt finns det alltså också skäl för att överväga en annan dragning av vägen.

### **Kommentar**

Se gemensamt svar "Bygg ingen väg vid John Bauers park" samt "Påverkan på naturreservat och arter".

## **23. Unicare Läkarhuset Öster**

Detaljplanen för området medför en stor förändring för vår verksamhet då man i förslaget vill bygga en genomfartsväg precis intill vår verksamhet. Det skulle innebära en försämrad miljö med kraftigt ökad trafik och en ökad risk för våra patienter att ta sig till och från vår verksamhet, det skulle även kunna påverka våra möjligheter att bedriva verksamhet i befintliga lokaler. I detaljplanen har man under rubriken Service inte nämnt vår verksamhet och vi vill med detta yttrande klargöra hur vi ser att den föreslagna detaljplanen påverkar vår verksamhet.

Vi har under lång tid bedrivit hälso- och sjukvård på John Bauersgatan 4, Jönköping Eleven 2. Sedan 10 år tillbaka bedrivs verksamheten som vårdcentral och verksamheten ingår i Regionens vårdval för primärvård. I dagsläget har vi 16100 listade kommuninvånare anslutna till vår verksamhet Unicare Läkarhuset Öster. Av dessa 16100 vänder sig 7500-8000 invånare till vår verksamhet på John Bauersgatan.

Vårdval innebär att man som invånare har lagstadgad frihet att lista sig på den vårdcentral man själv önskar och det är inte alltid vårdcentral i närområdet. Skulle detaljplanen vinna laga kraft skulle det kunna innebära ett minskat antal listade patienter utanför närområde då man som invånare skulle kunna finna den nya miljön med kraftigt ökad trafik och betydligt sämre möjligheter att parkera inte längre vara ett lämpligt val och då vår ekonomi bygger till stor del på antal listade patienter skulle detta kunna vara ett hot mot fortsatt drift.

Vårdval primärvård medför förutom hälso- och sjukvårdsansvar

för listade patienter ett geografiskt områdesansvar, i ansvaret ingår medicinskt läkaransvar på kommunens äldreboenden i området (Dundrets rehab, Dunders äldreboende samt Kålgårdens serviceboende) samt att bistå polisen med handräddning i form av intyg och provtagning vid händelse inom områdesansvaret.

Vår uppdragsgivare Regionen Jönköpings län har i Regelbok som reglerar vårt avtal krav på tillgänglighet. Kraven utgår från Boverkets samt riktlinjer för tillgänglighet från Myndigheten för delaktighet. Detta innebär att av och påstigning samt parkering för fordon med särskilt tillstånd ska finnas nära entrén. Gångstråk ska vara tillgängliga väl belysta och utan nivåskillnader.

Det finns ett dagligt behov för specialfordon (ambulans, polis och sjuktransport) att angöra nära entrén det händer att flera fordon samtidigt angör ytan som behöver vara väl tilltagen för att inte vara förenad med risker för patienter och deras chaufförer.

Region Jönköpings Län bemannar en laboratorieverksamhet i fastigheten där man erbjuder provtagning till alla länsinvånare (ej kopplat till vårdval och listning) och i en annan del av fastigheten bedriver Företagshälsan verksamhet. Tillsammans har vi ett stort antal besök av patienter och kunder varje dag.

I detaljplanen för John Bauersgatan skriver man "Bilparkering föreslås ske i viss omfattning mellan träd i gatans sträckning." Idag har vi tillgång till sjutton parkeringar på John Bauersgatan. Vi har även tillgång till åtta plus åtta parkeringar utmed staketet inne på Nybergs gård som också kommer att påverkas av den föreslagna detaljplanens samt åtta parkeringar mot Kålgårdsgatan som dock inte verkar påverkas av planen.

När man har behov av vård finns ofta svårigheter att gå/cykla. Det finns ingen busshållplats i närområdet och i planen finns inga nya busshållplatser planerade vilket innebär att bil kan behövas som transportsätt och då behov av parkering i närområdet. Ett scenario skulle annars vara att man tvingas utnyttja färdtjänst och sjukresor i större omfattning.

I planen kan vi inte se hur man tänkt med cykelparkering i anslutning till våra lokaler. Detta behöver tas hänsyn till för att främja de som ändå har möjlighet att använda cykel som transportsätt. Vi får även sämre tillgång till Kålgårdsparken då vägen blir en ny barriär.

I föreslagna detaljplanen kan utläsas att syftet är att skapa en tätare kvartersstad med mer variation och större utbud. Vi anser att man behöver ta hänsyn till vår verksamhet med samhällsnyttig funktion i planen och bereda möjlighet att fortsatt bedriva sådan verksamhet. Närhet till en vårdcentral är viktig för invånarna och passar även in i begreppet "service och icke störande verksamhet" som man i detaljplanen eftersträvar.

Trafikbuller påverkar och vi ser fram emot att man i kommande

trafikbullerutredning klargör vilken påverkan den föreslagna vägsträckan kommer innebära.

I tidigare möte med projektledare fanns ett förslag att flytta vår entré till annan del av huset det förslaget verkar lyckligen i ett senare skede ha förkastats. Vi vill tydliggöra att en flytt av vår entré skulle medföra mycket stora kostnader och svårigheter för oss att bedriva vår verksamhet då flöden av patienter och skapandet av avdelningar är anpassat efter dagens entré.

Om detaljplanen vinner laga kraft har vi av er projektledare fått besked om att man kommer bygga i etapper och då som en etapp räkna sträckan från rondellen vid Odengatan förbi våra lokaler till slutet av nuvarande John Bauersgatan. Vi skulle starkt önska att man istället endast iordningställer kvarteret Citronen fram tills dess att anslutning finns från den nya delen för att möjliggöra för oss att så långs som möjligt driva vår verksamhet enligt de förutsättningar vi har i dag.

Vi på Unicare läkarhuset bestrider med det starkaste planerna för att bygga den omtalade vägen.

### **Kommentar**

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog skett med Unicare Läkarhuset Öster och möjlighet till ny placering av vårdcentralen finns i det västa kvarteret (Hus 2) på fastigheten Charaden 10.

John Bauersgatan planeras att ha gångbana på östra sidan av vägen och separerad gång- och cykelbana på västra sidan samt trädtrader på båda sidor om vägen som skiljer körbana från gång- och cykelbana. Vägsektionen är framtagen för att skapa en säker och tillgänglig miljö för samtliga trafikanter som rör sig längst gatan och till målpunkter i dess omgivning. Se mer under rubriken Trafik under avsnittet Planförslag i planbeskrivningen för Etapp 2.

Behovet av parkering varierar för olika verksamheter och behöver ofta studeras i det särskilda fallet. Det är viktigt att väga samman verksamhetens parkeringsbehov och behov av besöksparkering. Parkeringsplatser för rörelsehindrade samt angöringsplats för bilar ska utföras i enlighet med Boverkets byggregler. Cykelplatser ska alltid anläggas enligt kommunens riktlinjer men regleras inte i detaljplanen.

Utmed John Bauersgatan planeras det för allmänna parkeringsplatser men det är fastighetsägaren som bär ansvaret för att lösa parkeringsbehovet för sin fastighet. Vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad användning av fastighet har kommunen riktlinjer för minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som måste anordnas av fastighetsägaren.

Genom befintliga och nya gångförbindelser planeras kopplingar skapas till parken och till befintliga stråk längs med sjön. Trafiksäkra passager är nödvändiga för att säkerställa tillgängligheten till parken. Utformning och läge av passager regleras inte i detaljplanen men kommer att

säkerställas i samband med genomförandet av planen.

Jönköpings kommun har inte rådighet i frågan utan det är Jönköpings länstrafik JLT, som ansvarar för den. JLT gör bedömningen att det saknas tillräckligt underlag för kollektivtrafik i området. Frågan regleras inte i detaljplan men den skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik om JLT gör en ny bedömning i framtiden.

Vårdcentral ingår i användningen centrum vilket möjliggörs för både fastigheten Eleven 2 där vårdcentralen ligger idag samt på fastigheten Charaden 10 dit vårdcentralen planeras att få nya lokaler. Läkarhuset Öster anses ha goda möjligheter att bedriva sin verksamhet på båda dessa platser.

Vid detaljplaneläggning av bostäder ska planbeskrivningen vid behov redovisa beräknade värden för omgivningsbuller utomhus. Bullerkraven inomhus i exempelvis vårdlokaler och kontorsrum är ett tekniskt egenskapskrav och hanteras i den tekniska handläggningen av bygglovet. Hur John Bauersgatan påverkar ljudnivåerna inomhus får därför undersökas vidare i bygglovet och genomförandet av planen.

Tidplanen för utbyggnad av John Bauersgatan är inte fastställd i dagsläget. I första etappen är det planerat att bygga ut hela den befintliga delen av John Bauersgatan.

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers park”.

## **25. Nybergs bil**

### **Bakgrund**

Vi har sedan 2015 haft diskussioner och möten med Jönköpings kommun gällande ombyggnation av fastigheten Charaden 10 till en modern bilhandelsbyggnad innefattande bilförsäljning, verkstäder och annan bilrelaterad serviceverksamhet. Utöver denna kärnverksamhet var vi beredda att tillgodose kommunen och Jönköpings invånares önskan med byggnation av bostäder ovan vår egen verksamhet.

Detta skulle kunna ske i form av ett landmärke i den östra delen av Jönköpings centrum. Både politiker och tjänstemännen var positiva till detta initiativ.

Vid flertalet möten underströks från kommunens företrädare att vår befintliga verksamhet och de planer vi hade för fortsatt verksamhet på våra fastigheter väl rymdes i de planer kommunen hade för utveckling av Östra Kålgården. Både planchef [REDACTED] och stadsarkitekt [REDACTED] har framfört att de vill se Nybergs Bil och dess verksamhet kvar på samma plats även i framtiden.

Ett planarbete påbörjades 2016 för att kunna förverkliga dessa planer.

Under resans gång har ambitionen ensidigt från kommunens sida

utökats till att gälla hela östra Kålgården. Det har nu presenterats i den föreslagna detaljplanen.

Detta utvidgande av planområdet har medfört en planerad förändring som på flera punkter negativt påverkar oss och vår verksamhet, nu och i vår planerad framtid.

Vid flertal möten med kommunen och dess företrädare har vi framfört detta.

### **Nybergs Bil**

Nybergs Bil tog 1975 över den redan etablerade Volvohandlaren Nyströms Bil. Verksamheten har alltså funnits länge på samma plats. I grunden består kärnverksamheten men naturligtvis har den utvecklats i takt med marknad och samhälle.

På Charaden 10 bedrivs idag bilhandel av både nya och begagnade fordon. Verkstäder finns för iordningställande av bilarna och rekonditionering. Administration och kontor för koncernen finns också där.

Tidigare har även servieverkstad, skadeverkstad, lackering, butik mm funnits på fastigheten.

Inom Eleven 2 bedrivs sedan länge sjukvård och hälsovård genom hyresgästerna Företagshälsan och Unicare Läkarhusets vårdcentral. Tidigare har det funnits restaurang, åkerier, försäljning av lastbilar och bussar samt verkstäder och annan service till dessa verkstäder.

Nybergs Bil driver sedan början av 2000-talet den övriga verksamheten i egen regi. Där finns idag biluthyrning, carsharing, däckverkstad, serviceverkstad för både personbilar och tyngre fordon, skadeverkstad, glasruteverkstad, butik, grossistverksamhet, hjulförvaring och däckhotell för 6000 kunder, tvätthallar, bilspa samt parkeringsdäck för fordon i verksamheten.

Då vi säljer 3.300 bilar per år och har över 30.000 bilar årligen på våra verkstäder är behovet av parkerings- och rangeringsytor stort.

Att kunna erbjuda en god tillgänglighet, av såväl enkel framkomlighet som parkeringsmöjligheter är en avgörande faktor för att bedriva vår verksamhet och skapa förutsättningar för god kundservice och kundnöjdhet.

### **Stora värden som finns i fastigheterna står på spel**

Det finns delar i förslaget som på ett mycket påtagligt sätt inkräktar på vår verksamhet. Skulle de genomföras fullt ut får de stora inverkningar på verksamheterna på fastigheterna och skulle leda till betydande ekonomisk skada för både fastighetsägaren och Nybergs Bil.

Vi vill i detta sammanhang påminna om den avvägning som i ett planärende

ska göras mellan enskilda och allmänna intressen (4 kap. 36 § PBL). Om den ekonomiska skadan bedöms vara oskäligt stor i förhållande till det allmänna intresset som ska tillgodoses får beslut om antagande inte fattas. I den avvägningen ska även befintliga bebyggelseförhållanden och områden i anslutning till planområdet som kan komma att påverkas av planen beaktas (MÖD 2013:48).

Bestämmelsen i 4 kap. 36 § PBL utgör en precisering av hur det allmänna kravet till hänsynstagande till enskilda intressen i 2 kap. 1 § PBL ska tillämpas vid detaljplanläggning.

Enligt vår uppfattning skadar det aktuella planförslaget på flera punkter företagets enskilda intresse av att fortsätta bedriva och utveckla verksamheten inom planområdet.

Ska möjligheterna för tillgänglighet till våra fastigheter försvåras så att inte kunders besök eller leveranser till oss kan ske på ett enkelt sätt riskera vi att tappa kunder och därmed utsätta vår verksamhet för stora prövningar.

Vidare anser vi att det ianspråktagande av fastigheterna som den tänkta detaljplanen medför, exempelvis i form av omfattande prickmarkering och ny dragning av gata (mer härom nedan), inskränker företagets möjligheter att utveckla verksamheten och planera inför framtiden.

Vi är ett stort lokalt företag med många medarbetare som är beroende av oss som arbetsgivare. Vi har närmare 150 anställda och är då en större arbetsgivare i kommunen. Vår verksamhet genererar också många andra arbetstillfällen inom kommunen genom de tjänster och varor vi köper till verksamheten.

Att försvåra för vår verksamhet gör att de stora värden som är investerade i fastigheterna och verksamheter riskeras. De senaste 10-15 åren har vi investerat mer än 200 mkr i våra båda fastigheter och i verksamheterna. Av detta belopp har fastighetsägaren investerat i själva fastigheten Charaden 10 ca 63 Mkr och Byberg Bil investerat ca 28 Mkr, fastighetsägaren investerat i Eleven 2 ca 91 Mkr och Nybergs Bil ca 28 Mkr.

Häribland kan följande större investeringar nämnas.

Investering i bilhall och tillbyggnad år 2010-2012 på fastigheten Charaden 10 till ett värde av ca 31 kr mkr med en avskrivningstid på 25-50 år.

Investering i däcklager, p-däck, tvätthall och däckhotell med tillhörande maskinerier och inventarier år 2007-2019, till servicecentret på fastigheten Eleven 2, till ett värde av ca 35 mkr och en avskrivningstid på 20-25 år.

Investering i tillbyggnad, hisschakt och ventilationsaggregat år 2005-2015, till vårdcentralsverksamheten på fastigheten Eleven 2, till ett värde av ca 10 mkr och en avskrivningstid på 50 år.

Nybergs Bil har nyligen på Eleven 2 byggt Jönköpings mest gröna och miljövänliga biltvätt i form av ett bilspa med tvättgata med mycket stor kapacitet. Där uppfyller vi de önskemål som kommunen har att erbjuda en enkel och miljövänlig biltvätt i stället för tvätt på garageuppfart eller allmänna gator. Vi har här skapat en hållbarhet med regnvattenåtervinning, solenergidrift, biologisk rening och återvinning av det använda vattnet. Anläggningen innebär en investering på ca 12 mkr och har en avskrivningstid på 20 år.

Väsentliga delar av investeringarna har långa avskrivningstider och nyttjandetider kvar och därmed ett totalt sett högt värde.

Därtill har naturligtvis Företagshälsan och Unicare Läkarhuset gjort investeringar för sina verksamheter inom Eleven 2.

Dessutom har vi investerat mycket i vårt humankapital för att vara en attraktiv arbetsgivare och ett företag som attraherar kunder på marknaden.

Vi ser att vi ska vara kvar under överskådlig tid med befintlig verksamhet i våra fastigheter. Detta innebär att vi måste kunna utveckla både företag och fastigheter i den föränderliga värld vi lever i. I kort perspektiv finns behov av byggnation av större däckhotell, utbyggnad av befintligt parkeringsdäck samt tillbyggnad av lokalerna för vårdcentralen.

Det finns ett kontinuerligt behov av tillbyggnation och ombyggnation för anpassning av lokalerna till nya förutsättningar för de olika verksamheterna. Hantering av bilflöden kommer inte bli mindre i framtiden, men kommer naturligtvis förändras. Nya investeringar genom byggnation av anläggningar kommer krävas för att löpande och successivt anpassa och utveckla verksamheterna, bl.a. till fordonsdrift genom el och eventuellt vätgas eller andra energikällor.

Vi har noterat att den föreslagna detaljplanen har en genomförandetid på 5 år från laga kraftvunnet beslut.

Genomförandetiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen under angiven tid, men den får inte vara kortare än fem år och inte längre än femton år.

Vår tidshorizont för vår verksamhet i befintliga byggnader inom Eleven 2 är ca 35 år och inom Charaden 10 ser vi en framtid i byggnaden på minst 10 år.

Vi kan därför konstatera att ett genomförande av föreslagen detaljplan inte är rimligt inom angiven genomförandetid, se 4 kap. 21 § PBL. De

delar av detaljplanen vars genomförandetid inte är förenligt med angivna tidshorizonter bör därför också undantas från detaljplaneområdet, se 4 kap. 32 § PBL.

Samtidigt kan inte endast fastigheten dras ur nuvarande plan eftersom de föreslagna förändringarna av gator innebär väsentliga olägenheter för verksamheterna, på sätt som beskrivs i olika delar av detta yttrande.

Mot bakgrund av vad som anges ovan avseende befintliga investeringars avskrivningstid samt verksamheternas tidshorisont anser vi att förslaget på ny detaljplan, i dess nuvarande utformning, kommer att ge upphov till en för oss oacceptabel ekonomisk skada för företaget. Den skadan medför i förlängningen ett hot mot företagets fortsatta överlevnad och är i PBL:s mening så stor att den utgör hinder mot planförslaget.

### **Särskilt om trafikfrågan**

Vid genomgång av det aktuella planförslaget har vi kunnat konstatera att förslaget i många delar saknar hänsynstagande till både den rådande och framtida trafiksituationen inom och i anslutning till planområdet.

Det finns ett betydande behov av att trafiken för in- och utfart samt parkeringsmöjligheten för respektive verksamheter inom planområdet kan ordnas på ett tillfredställande sätt, både utifrån befintliga fastighets- och äganderättsförhållanden samt utifrån ett säkerhetsperspektiv. På vilket specifikt sätt respektive fastighet inom planområdet påverkas i denna del utvecklas vidare under rubriken synpunkter nedan.

Kravet på att en god trafikmiljö vid planläggning ska kunna lösas på ett tillfredställande sätt följer direkt av plan- och bygglagens bestämmelser.

Av 2 kap. 5 § PBL framgår att vid planläggning ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. möjligheten att ordna trafik och samhällsservice i övrigt. När det gäller skydd mot trafikolyckor, bör särskilt beaktas bebyggelsens lokalisering i förhållande till gator och vägar och hur utfarter ordnas. (Pontus Gunnarsson, plan- och bygglagen (2010:900), Karnov lagkommentar).

Vidare framgår av 2 kap. 6 § PBL att vid planläggning ska bebyggelse utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skyddet mot trafikolyckor och andra olyckshändelser samt områdets trafikförsörjning och en god trafikmiljö. I kravet avseende trafikförsörjning och trafikmiljö inbegrips såväl kollektivtrafikens som bil-, gång- och cykeltrafikens behov. I biltrafikens behov ingår välutformade och lokaliserade parkeringsutrymmen och varuleveransförhållanden (Pontus Gunnarsson, plan- och bygglagen (2010:900), Karnov lagkommentar).

Att trafikfrågan kan lösas på ett tillfredställande sätt är en direkt förutsättning för ett eventuellt antagande av planförslaget.

### **Närmare synpunkter på planförslaget**

För att undvika en tids- och resurskrävande överprövningsprocess framförs nedan förslag på vilka ändringar som kan göras för att detaljplanen på ett bättre sätt ska överensstämma med befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden samt den allmänna trafiksituationen i området.

### **John Bauersgatan**

Det förslag till utbyggnad och ny dragning av gatan påverkar vår verksamhet på ett mycket negativt sätt.

Den stora mängdfordon som kommer trafikera gatan kommer orsaka både buller och försämrad miljö för våra anställda, huresgäster och kunder. Det gör också att riskerna ökar dramatiskt för dessa grupper vid rörelser på och till denna gata.

Vår verksamhet är beroende av transporter till och från fastigheterna under alla veckodagar och att de kan utföras dygnet runt. Transporter sker med både mindre och större fordon. Verksamhetskritiskt är de biltransporter som sker till oss. De sker genom långa och stora långtradare. Angöringsplats och uppställningsplats för dessa krävs under lastning och lossning som kan ske när som helst under dygnet och veckan. Detta måste kunna ske på ett säkert sätt.

Då detta främst gäller delen av gatan söder om Kålgårdsgatan, från södra delen av Citronen 8 till södra delen av Eleven 10, föreslår vi att denna del av ombyggnaden skjuts i framtiden och görs sist i hela ombyggnaden av gatan och dess nya förlängning. Detta arbete får inte påbörjas innan hela planarbetet är genomfört och detaljplanen vunnit laga kraft.

Vi emotsätter oss hela den föreslagna inskränkningen av Eleven 2:s yta. Det är i synnerhet inte nödvändigt att ta i anspråk yta för den nya dragningen av John Bauersgatan där den svänger västerut (om man kommer i sydlig riktning), utan svängen kan påbörjas längre söderut så att Eleven 2 inte tas i anspråk. Inskränkningstaket är oproportionerligt i förhållande till ändamålet.

Delen mellan Tullportsrondellen och Kålgårdsgatan kan göras omgående och då innefatta förändringen mellan Charaden 10 och Cyklopen 11 där Citronen 8 ligger idag.

### **Kålgårdsgatan mellan Eleven 2 och Charaden 10**

Vår verksamhet finns på båda sidor gatan, varför passagen över den är kritisk och måste ske så säkert som möjligt. Vi har dagligen mycket trafik till och från fastigheterna via Kålgårdsgatan. Kunder, till fots men främst i bilar, korsar gatan och kör ut på den från våra parkeringsplatser.

Aktuell utformning av gatan tillkom i samband med vår stora ombyggnation av anläggningen 2004-2005. Tillsammans med kommunens företrädare justerades gatan i både höjd, bredd och placering för att minimera riskerna från trafiken för vår personal och våra kunder men även gående och boende i området.

Vår verksamhet kommer att finnas kvar i överskådlig framtid. Det är viktigt att även i framtiden minimera riskerna i denna trafikmiljö.

Vi förväntar oss att utformningen inte förändras från den i dag gällande.

#### **Charaden 10**

För att utveckla vår verksamhet yteffektivt har samtal förts med kommunens företrädare att vi ska köpa mark när Citronen 8 omvandlas till gata. En smalare gata behövs i framtiden än dagens två gator runt Citronen 8 och mot Atteviks och Nybergs Bils byggnader på östra respektive västra sidan om dessa. Vi har vid flera möten framfört önskan att köpa den mark som då frigörs öster om Charaden 10 mot blivande gatumark. Detta har bemötts positivt. I föreslagen plan syns inte detta. Vi emotser en ändring i denna så att Citronen 8 och planerad gatulinje infogas i detta planförslag, så att det möjliggörs att frigjord mark överförs till Charaden 10 för kommande byggnationer.

Vi behöver flexibilitet i vår kommande exploatering och därför måste den föreslagna prickmarken rakt igenom tomten Charaden 10 tas bort. Det är svårt att förstå skälet till skapande av denna. Gatuområdet inskränker i mycket stor omfattning ägarens inflytande och bestämmande över hur marken ska utnyttjas och bebyggas i framtiden. Vi ifrågasätter alltså syftet med prickmarkeringen och anser att planregleringen i den delen är alltför detaljerad, vilket gör att den står i strid med bestämmelsen i 4 kap. 32 § PBL.

Då vi avser expandera vår verksamhet protesterar vi mot all inskränkning och minskning av fastighetens yta.

Såsom ovan återgetts är genomförandetiden bestämd till fem år. Genomförandetiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen under angiven tid, men den får inte vara kortare än fem år och inte längre än femton år.

Vår tidshorisont för vår verksamhet i befintliga byggnader inom Charaden 10 ser vi en framtid i byggnaden på minst 10 år.

Vi kan därför konstatera att ett genomförande av föreslagen detaljplan inte är rimligt inom angiven genomförandetid, se 4 kap. 21 § PBL.

Genomförandetiden bör därför istället sättas till femton år.

#### **Eleven 2**

Delen av planen som gäller Eleven 2 måste beakta att vår verksamhet som bilhandel och verkstad är beroende av transporter till och från fastigheten. Allt från cyklar och personbilar till långtradare och trailerdragare. Hänsyn och möjlighet för långa fordon att dagligen och dygnet runt komma intill vår verksamhet för lastning och lossning av bilar och gods måste tillgodoses. Motsvarande gäller Atteviks verksamhet på Cyklonen 11.

Därtill behövs ett stort antal parkeringsplatser för både kunder, fordon under reparation, lagerbilar, rangering mm. Att inskränka på vår tomtmark och därigenom minska möjligheten till parkering är uteslutet. Tvärtom efterfrågar vi fler parkeringsplatser och större yta. Förslagsvis del av Kålgården 1 :1 och 1 :5 söder om Eleven 2.

Fastighetsägaren och verksamhetsutövaren har samma inställning för Eleven 2 som för Charaden 10, vad avser detaljer i planen, såsom punktprickad gatumark inom fastigheten, och avseende ändringar av omgärdande gator som tar i anspråk fastighetsyta, som även redovisats i andra delavsnitt i detta yttrande. För Eleven 2 skulle sådana justeringar av planförslaget emellertid endast vara kosmetika, som inte är tillräckliga för en lämplig planläggning.

Såsom ovan anförts under avsnittet ”Stora värden som finns i fastigheterna står på spel” har investeringar redan gjorts på fastigheten av fastighetsägaren och verksamhetsutövaren, som har kvarvarande avskrivningstider på flera 10-tals år. Där beskrivs också kortfattat att verksamheterna inom Eleven 2 behöver utvecklas, som i sin tur kräver fortsatta investeringar. Dagens detaljplan möter inte dessa behov. Planförslaget skulle i än högre grad sätta hinder för i princip alla förändringar för de befintliga verksamheterna. Den bedöms innebära en oöverstiglig planfälla för fastighetsägaren och nyttjanderättshavarna.

Som anges ovan är tidshorisonten för planerad verksamhet i befintliga byggnader på fastigheten Eleven 2 ca 35 år. Inte ens maximal genomförandetid om femton år är tillräcklig för att förverkliga kommunens visioner för fastigheten.

Vi begär att fastigheten Eleven 2 helt utesluts från planområdet, se 4 kap. 32 § PBL.

Istället bör ett nytt planförfarande för denna fastighet inledas som möjliggör och stödjer Nybergs Bils utveckling på platsen.

### **Vårdcentral som hyresgäst inom Eleven 2**

Vi har också hyresgäster i fastigheten Eleven 2 som bedriver samhällsviktig verksamhet såsom Vårdcentral åt Region Jönköping med 8000 listade patienter, främst från de närliggande kvarteren på Kålgården. Denna verksamhet är till stor del inriktad på de svaga i samhället och flertalet transporteras med fordon, både orsakat av fysiska hinder men också ur smittoriskhänseende. En säker trafiksituation måste garanteras speciellt med tanke på sjukdom, rörelsesvårigheter och ålderdom i denna grupp.

Verksamheten ansvarar också för sjukvården på flera äldreboende i närområdet.

I lokalerna finns också en företagshälsovård som hanterar 16.000 anställda på drygt 400 företag i Jönköping. Detta är en viktig del för att bibehålla en bra ”folkhälsa” i kommunen.

Räddningstjänst, Blåljus och Färdtjänst har krav på stora riskfria angöringsytor nära ingång och även handikapparkeringar kräver detta. Det gör att parkeringar vid ingång till denna hyresgäst inte kan tas bort. Tvärtom behöver antalet parkeringsplatser utökas då verksamheten är expansiv och utökas i takt med att Kålgården och Östra centrum växer med fler boende.

Vi kan inte se att planförslaget har beaktat denna verksamhet och dess särskilda krav i olika hänseenden.

Såsom framförts i föregående avsnitt anser vi att fastigheten Eleven 2 helt utesluts från planområdet, se 4 kap. 32 § PBL.

Även med hänsyn till vårdverksamheterna bör ett nytt planförfarande för denna fastighet inledas som möjliggör och stödjer dessas utveckling på platsen.

#### **Del av planförslaget som omfattar Kålgården 1 :5 och del av Kålgården 1: 1, sid 6.**

Här föreslår vi att denna yta planläggs med samma användningsområde som Cyklopen 11, Eleven 2 och delvis Eleven 4. Detta ger en sammanhängande yta att exploatera på liknande sätt. Då kommer området på ett naturligt sätt att begränsas i söder av Östra Holmgatan och kommande ny gata och i norr av liknande verksamhet. Det är en liten del i planen ytmässigt och alternativt utnyttjande synes svårt utan påverkan på och av kringliggande fastigheter och verksamheterna därpå.

Genom en gemensam gestaltning och liknande byggnadshöjder fås en bebyggelse som efterliknar önskemålen som framförts underhand.

#### **Kommentar**

##### **Bakgrund**

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil och området som har redovisats i samrådsförslaget har delats upp i två separata detaljplaner.

##### **Stora värden som finns i fastigheterna står på spel**

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil och planförslaget har arbetats om.

Till granskningen har genomförandetiden setts över. För allmän platsmark har genomförandetiden ändrats till 15 år. Genomförandetiden för kvartersmark är oförändrad 5 år. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad bygg rätt i enlighet med planen som fortsätter gälla även efter genomförandetiden.

##### **Särskilt om trafikfrågan**

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil och planförslaget har arbetats om. Körspår har tagits fram för att

säkerställa att transporter till och från verksamhetsområdet fungerar efter planens genomförande. John Bauergatans vägsträckning har anpassats för att möjliggöra parkeringsdäckets tänkta utvidgning. I första etappen är det planerat att bygga ut hela den befintliga delen av John Bauersgatan. Tidplanen för gatans utbyggnad är dock inte fastställd i dagsläget.

### **Närmare synpunkter på planförslaget**

#### **John Bauersgatan**

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers park”.

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog först med Nybergs. Del av Eleven 2 tas i anspråk för att kunna möjliggöra den nya vägdragningen av John Bauersgatan.

Nedmontering av den befintliga bensinmacken på Citronen 8 har genomförts. Ombyggnationen av John Bauersgatan kommer inte påbörjas innan detaljplanen vunnit laga kraft. I första etappen är det planerat att bygga ut hela den befintliga delen av John Bauersgatan. Tidplanen för gatans utbyggnad är dock inte fastställd i dagsläget.

#### **Kålgårdsgatan mellan Eleven 2 och Charaden 10**

Kålgårdsgatan planeras få en ny utformning och breddas till 17,9 meter. Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil angående den nya sektionen.

Gatan planeras att utformas med en 3,5 meter bred gång- och cykelbana mot fastigheten Charaden 10, följt av kantstensparkering och grönyta på 2,5 meter, körbana på 6,8 meter, och grönyta på 2,5 meter. En 2,5 meter bred gångbana avslutar gaturummet mot Eleven 2. I grönyterna planeras busk- eller blomsterplanteringar.

Gators utformning regleras inte i detaljplan men vid ombyggnation av gator strävar kommunen alltid efter att skapa en trafiksäker miljö för samtliga trafikanter.

#### **Charaden 10**

Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil och planförslaget har arbetats om. Del av fastigheten Kålgården 1:1 som ligger mellan Charaden 10 och Citronen 8 föreslås överföras till Charaden 10. Detta för att möjliggöra entréyta för del av Nybergs verksamhet.

Kommunen vill skapa förutsättningar för ett i framtiden tätare gatunät och en tydligare kvartersstruktur på Kålgården vilket följer stadsbyggnadsprinciperna som kommunen utgår ifrån i den centrala tätorten. Till granskningsskedet av detaljplanen har dialog förts med Nybergs bil och prickmarken har bytts ut mot allmän plats gata.

#### **Eleven 2**

Under granskningsskedet av detaljplanen har kommunen och Nybergs

bil haft en dialog och arbetat fram ett planförslag för Eleven 2 som båda parter är överens om.

Enligt plan- och bygglagen har fastighetsägaren ansvaret för att lösa parkeringsbehovet på sin fastighet. Försäljning av mark från Kålgården 1:1 för att tillsakpa fler parkeringsplatser på Eleven 2 är inte aktuellt. Kålgården 1:5 ägs av privatperson och är inte under kommunens förfogande.

### **Vårdcentral som hyresgäst inom Eleven 2**

Under granskningsskedet av detaljplanen har kommunen och Nybergs bil haft en dialog och arbetat fram ett planförslag för Eleven 2 som båda parter är överens om. Möjlighet till ny placering av vårdcentralen finns i det västa kvarteret (Hus 2) på fastigheten Charaden 10.

Behovet av parkering varierar för olika verksamheter och behöver ofta studeras i det särskilda fallet. Det är viktigt att väga samman verksamhetens parkeringsbehov och behov av besöksparkering. Parkeringsplatser för rörelsehindrade samt angöringsplats för bilar ska utföras i enlighet med Boverkets byggregler. Cykelplatser ska alltid anläggas enligt kommunens riktlinjer men regleras inte i detaljplanen.

Utmed John Bauersgatan planeras det för allmänna parkeringsplatser men det är fastighetsägaren som bär ansvaret för att lösa parkeringsbehovet för sin fastighet. Vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad användning av fastighet har kommunen riktlinjer för minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som måste anordnas av fastighetsägaren.

Vårdcentral ingår i användningen centrum vilket möjliggörs för både fastigheten Eleven 2 där vårdcentralen ligger idag samt på fastigheten Charaden 10 dit vårdcentralen planeras att få nya lokaler. Läkarhuset Öster anses ha goda möjligheter att bedriva sin verksamhet på båda dessa platser.

### **Del av planförslaget som omfattar Kålgården 1 :5 och del av Kålgården 1: 1, sid 6.**

Kålgården 1:5 ägs av privatperson och är inte under kommunens förfogande. Den del av Kålgården 1:1 som avses i yttrandet föreslås planläggas som allmän plats park för att säkerställa funktionen av den dagvattenledning och dike som idag finns på platsen.

## **26. Naturskyddsföreningen**

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

Efter att ha tagit del av planförslaget står det klart för föreningen att huvudsyftet är att få till stånd en genomfartsgata för biltrafik. Inga bostäder finns med i kommunens bostadsförsörjningsprogram och vad som ska hända med befintliga verksamheter tycks i flera avseenden oklart. Det finns en stor risk att planen skapar fler problem än den löser.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Det här är en komplex detaljplan och det är uppenbart att genomförandet skulle påverka hela Kålgårdsområdet inklusive den känsliga naturmiljön. Både naturreservatet Rocksjön och de områden som är högt naturvärdesklassade riskerar att förstöras för all framtid. Här om någonstans är det befogat att göra en gedigen miljökonsekvensbeskrivning.

### **Påverkan på Rocksjöreservatet**

Naturreservatet Rocksjön har dubbla syften; att upprätthålla den höga biologiska mångfalden i våtmarks-, vatten- och skogsområde samt att tillgodose stadens och kommunens invånares och besökares behov av rekreations- och friluftsområden i naturområden av ursprunglig karaktär. Avsikten har också varit att lägga till den s.k. John Bauers park till naturreservatet. Kantringen till att enbart se syftet med Rocksjöreservatet som en grön oas för friluftslivet har pågått länge. Med en genomfartsgata intill reservatet förstörs naturmiljön för flera arter och reservatsområdets habitat förminskas för exempelvis mindre hackspett, som är en signalart för rik biologisk mångfald. Naturskyddsföreningen vill gärna framhålla värdet av den biologiska mångfalden för dess egen skull. Betoningen av ekosystemtjänster i underlaget till detaljplanen lyfter människans nytta av området. Främjandet av naturvärdena kommer här uppenbart i konflikt med människans nyttjande.

### **John Bauers park - Naturvärdesinventeringen 2019**

Det framgår inte om vägdragningsområdet genom John Bauers park ingår i inventeringen. Här har i LONA-projektet 2014 bl.a. påträffats den unika arten glansskivsnäcka, som inte finns uppräknad bland rödlistade arter. Det är möjligt att kommunens asfaltering av gångvägen, och den omilda skötseln med fällning av gamla träd och buskröjning bidragit till att den försvunnit.

### **Rödlistade arter**

Naturmiljön på Kålgårdsområdet har i flera hundra år varit relativt ostörd. Det lågt exploaterade området har i våra dagar, på kort tid omvandlats och rester av naturmiljön har tryckts ihop till en smal remsa utmed Rocksjön. Flera inventeringar har belagt att rödlistade arter, ibland fridlysta, samt arter unika för både kommunen och Jönköpings län finns inom området.

Naturskyddsföreningen har därför motsatt sig att den kvarvarande naturmiljön vid Rocksjön har undantagits från naturreservatet.

John Bauers park beskrivs i översiktsplanen som ett planerat naturreservat med naturvärdes-klass 1 med flera rödlistade och sällsynta arter. Av kommunens lokala miljömål, som refereras i översiktsplanen, framgår att ”områden som getts värdeklass 1 eller 2 i naturvårdsprogrammet ska undantas från exploatering och andra skadliga ingrepp”. Trots antagna mål och föreslagna planstrategier föreslås en ny gata byggas genom John Bauers park. Naturskyddsföreningen menar att genomförandet av förslaget inte bara skulle vara förödande för naturmiljön och dess djurarter, utan också ifrågasätta kommunens trovärdighet när det gäller

hanteringen av naturvärden.

### **Strandskydd**

Hanteringen av strandskyddet runt Rocksjön har under åren lämnat en del övrigt att önska. Utfyllnader har utförts i strandkanten. Exempelvis har den publika läktaren för kanotsporten fått ett tillfälligt bygglov på tio år, trots att gällande plan från 1972 anger vattenområde där läktaren placerats. Utfyllnadsområdet har aldrig redovisats planmässigt.

Knektadammen är en dagvattendamm, byggd på tidigt 1960-tal där den tidigare kanalen mellan Munksjön och Rocksjön mynnade. Med tiden har dammen fått betydelse för det biologiska livet i och omkring Rocksjön, något som aldrig beaktats. Nu byggs en ny bilhall intill dammen utan något hänsynsavstånd, trots att dammen ska ingå i ett utvidgat naturreservat. Naturskyddsföreningen kan inte acceptera upphävande av strandskyddet vid läktaren och obebyggt område 100 meter från strandkanten.

### **Grundvattennivån**

Den relativt omfattande föreslagna nybebyggelsen och vägdragningen kommer att medföra en sänkning av grundvattennivån inom området. Inte bara under byggtiden, utan troligen permanent. Med all säkerhet kommer detta att påverka kärrmarkerna runt Rocksjön och påskynda igenväxningen. De dåliga markförhållandena för bebyggelse medför också uppenbara risker för sättningar i de hus som byggs. Förekomsten av markföroreningar är dessutom ett stort orosmoment.

### **Överföringsledningen**

Den vattenledning som finns mellan Vättern och Munksjö AB för att försörja företaget med produktionsvatten uppges finnas under en del av sträckningen för den föreslagna förlängda John Bauersgatan. Det är överraskande uppgifter för många invånare som trott att ledningen går i sjön. Om ledningen behöver flyttas finns risk för påverkan på Rocksjöns naturreservat. Det skulle vara klargörande med en redovisning av hela omloppspumpningen från Vättern till Munksjön, inte bara den aktuella ledningen.

### **Befintliga verksamheter**

Det är oklart vad som kommer att hända med befintliga verksamheter såsom exempelvis Vindens Mekaniska och Återvinningen. De omnämns bara kort under Omgivningspåverkan.

### **Barriäreffekter**

I tidigare detaljplaner för Drotten 10 och Domherren 23 dras slutsatsen att förlängningen av Östra Holmgatan och dess anslutning till Odengatan är en viktig del för att på sikt minska Odengatans barriärkänsla mellan stadsdelarna i norr och söder, och för att skapa tydliga kvartersstrukturer och framtida trafiklösningar inom Kålgården. Bostadskvarteret är nu byggt, men anslutning ännu inte genomförd.

I detaljplanen för Charaden 10 m.fl. märks inte denna ambition, eftersom

man finner det nödvändigt att skapa en ny, bredare gata som får till följd att barriäreffekter uppstår även på den tredje sidan av Kålgården. Målet att minska Odengatans barriäreffekt, från en genomfartsled till en stadsgata, så att Kålgården kan bli den förlängning av centrum som området historiskt en gång var, tycks inte längre ha någon aktualitet. Naturskyddsföreningen beklagar detta faktum. Det är en tilltalande tanke att en totalt sett minskad biltrafik bidrar till möjligheten att skapa rörelse mellan centrum och Kålgården.

Den nya gatans barriäreffekter är uppenbara. Förskolor, skolor och Upptech bedriver alla verksamhet där tillgången till Rocksjön, naturområdet och parken har stor betydelse. Barn rör sig dagligen i det område som nu ska bli gata. Härtill kommer alla besökare som nyttjar parken och naturreservatet. Barn behöver ta sig fram på egen hand och utforska sin närmiljö. Problemen med att uppnå trafiksäkerhetuppmärksammas i underlaget under FN:s Barnkonvention, men någon bra lösning presenteras inte. Även vuxna kommer att uppleva gatan som en barriär vid promenader och andra aktiviteter. Trycket på nära grönområden ökar hela tiden ju fler människor som flyttar in på Kålgården och i angränsande kvarter. Besökare utifrån får svårt att hitta en parkeringsplats med gatan utbyggd. Nuvarande parkering bebyggs och man är hänvisad till p-plats bland träden i mitten av gatan. Risker att bli instängd här i rusningstid är uppenbar. Än knepigare blir att ta sig fram till bilen om man har barnbarn och barnvagn att hålla uppsikt över. Alternativet att ta sig med buss till den populära parken finns inte, då busshållplats saknas på hela Kålgården.<sup>43</sup>

### **Kollektivtrafik**

”Det instängda Kålgården” behöver en bättre kollektivtrafikförsörjning. Befolkningen har ökat med flera hundra invånare de senaste åren. Det lär bo 2500 personer på Kålgården, och detaljplanen tillför kanske lika många. Medelåldern är ganska hög, då det är populärt att flytta hit som äldre när villan är såld. Det är uppseendeväckande att resenärer måste ta sig över Odengatan till Östra torget för att hitta en busshållplats med de mest frekventerade linjerna till Asecs och sjukhuset. Den sträcka som på en karta tycks kort fågelvägen, blir oändligt mycket längre för den som måste vänta flera minuter vid en trafiksignal för att ta sig över Odengatan i rusningstid. Antalet personer som i rusningstid trycker för ”grön gubbe” medföra ständiga stopp för biltrafiken. För undvikande av ännu fler trafikstockningar behöver ytterligare en gångpassage byggas under Odengatan.

Det bästa alternativet vore att låta en busslinje trafikera Kålgården med åtminstone en busshållplats på området. Om Odengatan ska vara reserverad för biltrafik föreslår föreningen Kålgårdsgatan som en möjlighet. Från Tullportsrondellen till bussgatan utmed Herkulesvägen.

### **John Bauersgatan**

Historiskt sett är Västra och Östra Holmgatan en av de äldsta gatorna i Jönköping. Det är ingen slump att den ligger där den ligger. Det är de torrare partierna på ”holmarna” som har avgjort sträckningen med den karakteristiska böjningen. Planförfattaren har förstått vikten av att

behålla gatumönstret, men inte dess funktion som ryggraden i området. Det blir märkligt att skära av Holmgatan med en ny gata. Särskilt skärningspunkterna mellan gatorna förvirrar. Därtill kommer ytterligare en ny gata parallellt med John Bauersgatan. Intrycket är rörigt.

Naturskyddsföreningen kan inte se behovet av en genomfartsgata. All erfarenhet talar för att fler vägar alstrar mer trafik. Här befärar föreningen att den nya gatan enbart kommer att skapa ytterligare en kö i rusningstid och att rondellen vid Herkulesvägen proppas igen än mer. Det som möjligen kan accepteras är dragningen från Kålgårdsrondellen till Rackartorget. Nuvarande parkering kan då vara kvar, även om det vore trevligt med lite mer torgkaraktär så att platsen lever upp till sitt namn. På detta sätt får parken och naturreservatet en infart med parkering för besökare. Det finns även möjlighet till parkering vid den utökade parken på södra sidan när befintliga hus rivs. Då skulle besökare till Kålgårdshallen och Upptech få bättre parkeringsmöjligheter.

Vägdragning från Rackartorget till Tullportsrondellen är olycklig för att en del av John Bauers park tas i anspråk och förminskar den lilla rest av natur som finns kvar. Det finns tankar på en vägtrumma för salamandrar och grodor till det avskurna området, men det är ingen lösning då detta område ska bebyggas med trähus enligt planen. Den avskurna delen behöver vara intakt för att ett blågrönt stråk ska kunna upprätthållas.

Trafikteknisk befara Naturskyddsföreningen att Tullportsrondellen enligt förslaget har för liten kapacitet för bilar som kommer från John Bauersgatan, eftersom trafiken från Odengatan kommer att blockera vid rusningstid. Omvänt kan trafiken från John Bauersgatan blockera morgontrafiken på Odengatan från rondellen vid Artillerigatan.

### **Övrigt**

Belysningen i området måste utföras på ett sådant sätt att nattaktiva djur inte störs. Särskilt i de delar som ligger nära naturreservatet.

Behovet att ladda elbilar kommer att öka i framtiden vilket borde arbetas in i planen, så att bilar kan laddas på ett smidigt sätt.

### **Kommentar**

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers park”

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Samråd har hållits med Länsstyrelsen angående behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning. Efter samrådet har kommunen gjort kompletterande utredningar som styrker den tidigare bedömningen att förslaget inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

### **Påverkan på Rocksjöreservatet**

Se gemensamt svar ”Påverkan på naturreservatet och arter”.

Se gemensamt svar ”Påverkan på John Bauers parken som

rekreationsområde samt skolskog”.

### **John Bauers park - Naturvärdesinventeringen 2019**

Den naturvärdesinventering som gjorts i samband med detaljplanen inkluderar hela John Bauers park vilket framgår av kartmaterial i utredningen. Planbeskrivningen har uppdaterats med en bild som visar planförslaget tillsammans med de utpekade naturvärdena i John Bauers park.

Glansskivsnäcka är enligt SLU Artdatabanken klassad som livskraftig då den påträffats i många skånska småvatten och finns inte med på rödlistan. Arten finns därför inte uppräknad bland de rödlistade arterna i planbeskrivningen. Utanför Skåne är arten mycket sällsynt. Planförslaget bedöms inte påverka glansskivsnäckan då fyndplatsen finns i vid Rocksjöns strand vilket planläggs som park.

### **Rödlistade arter**

Naturreservatet Rocksjön är utpekat i kommunens Naturvårdsprogram som ett naturvårdsobjekt med klass 1. John Bauers park ingår idag inte i naturreservatet Rocksjön utan John Bauers park är utpekat i kommunens Naturvårdsprogram som ett naturvårdsobjekt med klass 3.

För John Bauers park har en naturvärdesinventering genomförts under detaljplanarbetet för att specifikt visa vilka naturvärden som finns i parken. Vid inventeringen identifierades fem områden med påtagligt naturvärde (klass 3) och ett med visst naturvärde (klass 4). De områden som pekats ut som naturvärdesobjekt i naturvärdesinventeringen planläggs som park för att möjliggöra bevarande av naturvärdena på platsen. Planförslaget innebär att en del av John Bauers park, där det inte finns utpekade naturvårdsobjekt planläggs som gata för att möjliggöra förlängning av John Bauersgatan. I gällande detaljplan är ytan för John Bauersgatan planlagd som gata. Den fortsätter vara planlagd som gata men mindre justeringar av gatans sträckning har gjorts.

### **Strandskydd**

Planområdets omfattning har ändrats till granskningsskedet av detaljplanen vilket innebär att grönområdet vid kanotklubbens läktare och domartorn inte längre omfattas av detaljplanen. Kommunen har även beslutat att inte ta med Knektadammen i detaljplanen. Något upphävande av strandskydd vid dessa två platser är därför inte längre aktuellt.

Planförslaget innebär att Atteviks vidareutvecklar verksamheten inom sin befintliga fastighet. Eftersom byggnaderna på Atteviks fastighet fick bygglov och uppfördes i olika etapper innan år 1975 bedöms marken redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Strandskyddet föreslås därför upphävas för Atteviks fastighet.

### **Grundvattennivån**

Under byggtiden kommer nivån för grundvattnet sannolikt ändras

tillfälligt. Detta måste föregås av en riskbedömning för att kunna vidta rätt åtgärder för att minimera påverkan och skador på omkringliggande byggnader och anläggningar. Även föroreningar i grundvattnet måste beaktas.

Till granskningsskedet av detaljplanen har miljötekniska undersökningar gjorts för hela detaljplaneområdet. Inför exploatering kommer sanering att bli aktuellt i stora delar av området. För mer information om de utredningar som tagits fram samt information om åtgärder, se avsnitt Förorenade områden under avsnitt Företsättningar i planbeskrivningen.

### **Överföringsledningen**

Till granskningsskedet av detaljplanen har en utredning av grundförhållandena för den berörda intagsledningen under John Bauersgatan tagits fram. Dialog har även förts med Ahlström Munksjö AB.

Riskerna med att behålla ledningen i sin nuvarande utformning under John Bauersgatan anses för stora. Möjlighet till ny placering av intagledningen planeras förläggas söder om den nya John Bauersgatan under eller parallellt med planerat gasdräneringsdike.

### **Befintliga verksamheter**

Planbeskrivningen har uppdaterats med information kring befintliga fastigheter på planområdet. Återvinningen har flyttat till Ekhamen. Windens mekaniska har erbjudits nya lokaler.

### **Barriäreffekter**

Anslutning mellan Östra Holmgatan och Odengatan är genomförd.

Se gemensamt svar "Bygg ingen väg vid John Bauers park" samt "John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet"

Utmed John Bauersgatan, Östra Holmgatan, Stenhuggaregatan och Kålgårdsgatan planeras allmän bilparkering i form av kantstensparkering. I södra delen av planområdet planeras allmänna parkeringsytor vid den befintliga fördelningsstationen som finns norr om John Bauers park samt i anslutning till den befintliga lekplatsen i Kålgårdsparken.

### **Kollektivtrafik**

Jönköpings kommun har inte rådighet i frågan utan det är Jönköpings länstrafik JLT, som ansvarar för den. JLT gör bedömningen att det saknas tillräckligt underlag för kollektivtrafik i området. Frågan regleras inte i detaljplan men planförslaget skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik om JLT gör en ny bedömning i framtiden.

### **John Bauersgatan**

Den föreslagna gatustrukturen är delvis baserad på befintliga strukturer, men också på önskan att skapa ytterligare kvarter. Eftersom det redan finns fastigheter såsom skola och park i området har det inte varit möjligt

att skapa ett tydligt rutnät i denna del av Kålgården. En parallell gata behövs för att möjliggöra angöring till nya bostäder och företag.

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”.

Planförslaget föreslår att två torg anläggs i förlängningen av Västra Holmgatan. Det torg som ligger söder om den nya John Bauersgatan ligger i direkt anslutning till det befintliga lekplatsen i Kålgårdsparken. Nya parkeringsplatser som ersätter den befintliga parkeringen planeras att anläggas vid den befintliga fördelningsstationen som finns norr om John Bauers park samt i anslutning till den befintliga lekplatsen i Kålgårdsparken.

Till granskningsskedet av detaljplanen har detaljplanen utökats till att inkludera kvarteret för Upptech och Kålgårdshallen. Kålgårdshallen planeras ersättas av ny idrottshall vid skolområdet och parkeringsplatser ska anordnas inom fastigheten. Befintliga ytor för friidrott planeras återskapas i den nya friidrottshallen på Råslätt. Ny placering för Upptech som möter kraven på kostnadseffektivitet och ändamålsenlighet utreds av utbildningsförvaltningen utanför detaljplanen.

Till granskningsskedet av detaljplanen har planförslaget reviderats. Markanvändningen för det området som i samrådsförslaget skulle bebyggas med trähus föreslås planläggas som allmän plats park. Någon faunapassage för salamandrar och grodor är inte längre aktuell då växtplatser och lekplatser för de stationära fridlysta och rödlistade arterna (vanlig groda, åkergroda, mindre vattensalamander, klosterlav och svartöra) inte ligger i direkt anslutning till vägytan för den nya John Bauersgatan utan är knutna till de områdena som pekats ut som naturvärdesobjekt.

Trafikutredningen visar att Tullportsrondellen har kapacitet för den trafik som alstras i detaljplanens förslag. John Bauersgatans angöring till Tullportsrondellen kommer att utformas så köerna reduceras med bl.a. svängfält. Under rusningstid är det oundvikligt att undvika köer.

### **Övrigt**

Planbeskrivningen har kompletterats med åtgärder, såsom varmvitt ljussken, för att minska ljuspåverkan på fåglar och fladdermöss i reservatet. Befintlig vegetation utmed John Bauersgatan i form av stora träd och buskage bevaras. Detta fungerar också som ett enklare bullerskydd och hjälper till att bevaradjurens möjlighet till skydd och förflyttning.

Placering av laddstationer är en bygglovsfråga och hanteras inte i detaljplanen.

## **27. Brf Yasuragi**

Bostadsrättsföreningen Yasuragi har beretts tillfälle att yttra sig över upprättat förslag till detaljplan för Charaden 10 m fl. Mot bakgrund härav, vill vi, i egenskap av föreningens styrelse, avge följande yttrande.

### **Sammanfattning**

- John Bauergatan byggs som tillfartsväg till nybyggnationer i området, ej genomfartsled. Att bygga en ny genomfartsled, som planförslaget innebär, förbi förskolor, skolor, genom parkområde och i närheten av bostäder ställer vi oss avvisande till. Det handlar om såväl trafiksäkerhetsfrågor som miljöaspekter. Ett trafiksäkert övergångsställe till lekplats och rekreationsområde måste byggas. Parkmark ska ej tas i anspråk för väg- eller annan nybyggnation. En översyn av trafiksituationen på Kålgården, speciellt Stenhuggargatan bör göras för att begränsa trafikintensiteten och genomfarten genom området.

-Vi bejakar övriga delar av planförslaget som innebär att skolor, förskolor och bostäder från Upptech bort till Nybergs/ Atteviks byggs.

### **Allmänt**

Mycket av det som tas upp under rubriken ”Bakgrund, syfte och huvuddrag” tycker vi är bra. Kanske hade det varit ännu bättre om man i ett inledande skede hade tagit kontakt med de boende och andra intressenter inom Kålgårdsområdet och efterfrågat synpunkter på hur man upplever sitt närområde. Vad är bra, vad är mindre bra, förslag på förbättringar, vad irriterar oss m m. Plan-och bygglagen är mycket tydlig på hur viktigt det är att planeringen på ett tidigt stadium hanterar risker för buller och/eller andra miljöolägenheter. Som ett exempel stadgas det i PBL kapitel 2 och § 6a att ”bostadsbebyggelse ska lokaliseras till mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenheter för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller”.

### **Övriga synpunkter**

Under rubriken ”Bakgrund, syfte och huvuddrag” framgår att iden bakom planförslaget är att skapa en tätare kvartersstad med blandade användningar i form av bl a skola, bostäder, centrumverksamheter, icke störande verksamheter samt park. Iden är också att planlägga John Bauergatan för att fördela den befintliga trafiken och därmed minska trafikbelastningen på Odengatan och Teaterrondellen i dess förlängning. Vi anser att den nya John Bauergatan skall byggas som en tillfartsväg till de nybyggnationer som planeras i form av skola, förskola och bostäder fram till Upptech. Det finns redan genomfartsleder (Norra Strandgatan, Odengatan och E4an-Solåsen). Att bygga en ny genomfartsled flyttar bara problemet som redan finns på Stenhuggargatan till den nya John Bauers gatan.

Trafiken kommer i framtiden att kraftigt öka i samband med att den nybyggnation som planeras vid södra Munksjön (Skeppsbron) färdigställs

och John Bauers gatan riskerar då att bli den nya genomfartsleden från öster till Skeppsbron.

För att motverka en allvarlig barriäreffekt mellan bostadsområdet Kålgården och den fina naturmiljö som finns i anslutning till Rocksjön menar vi, att att det är av yttersta vikt att ett trafiksäkert övergångsställe till lekplats och rekreationsområdet byggs. Området används dagligen av skolor och förskolor som finns i närområdet.

I detta sammanhang kan vi inte undgå att ta upp frågan om varför kommunen inte redan nu har vidtagit åtgärder för en förbättrad miljö på Stenhuggargatan, som möjliggör att minska såväl bullerproblemen som övriga miljöolägenheter. Hastigheten borde begränsas till 30 km per timme. Farthinder borde omgäende byggas, t ex på det sätt som man byggt genom Vättersnäs.

En fråga som kan vara berättigad att ställa är om den föreslagna exploateringsgraden är möjlig att genomföra med tanke på nuvarande och tänkt trafikstruktur.

Styrelsen har uppfattat att det finns en stor irritation hos boende i Kålgårdsområdet, inte minst hos de som flyttade in när den senaste etappen var färdigställd. Många hade då föreställningen att området söder om Stenhuggargatan även fortsättningsvis skulle vara en oas med träd och grönytor för rekreation. Att ta parkområden i anspråk för byggnation, med den utbyggnad som planeras i närområdet och södra Munksjön och in mot centrum, är mycket tveksamt. Det finns redan för lite park och rekreationsområden i centrala lägen. Från Piren och ända bort till Spira har man tagit bort allt grönt och byggt en stenöken längs med kanalen och Munksjön med O planteringar eller grönt gräs.

Dessutom handlar det om miljöaspekter med träd och grönska liksom hälsofrågor. Förekomsten av metangas bör i detta sammanhang beaktas. Några nya avsättningar för park- och rekreationsområden finns varken planering för eller fysiska möjligheter till. Det är så stor brist på parkområden att man t o m haft planer på att bygga en konstgjord ö i Munksjön.

### **Kommentar Sammanfattning**

Se gemensamt svar "Bygg ingen väg vid John Bauers Park", "Bevara de park- och naturområden som finns på Kålgården" samt "Vägen begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet".

### **Allmänt**

Vid upprättande av detaljplan är samrådet det första tillfälle då kommunen enligt lag ska samla in kunskap från bland annat kända sakägare om det aktuella planområdet för att förbättra beslutsunderlaget.

En trafikbullerutredning har under detaljplanearbetet genomförts på planområdet för att kontrollera om gällande riktvärden för

trafikbuller enligt förordning SFS 2015:216 kan innehållas. För att ta del av utredningen i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning samt se information i planbeskrivningen under rubriken *Trafikbuller* under avsnittet *Planens konsekvenser*.

### **Övriga synpunkter**

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers park”.

Se gemensamt svar ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet”.

Ny exploatering exempelvis i området vid södra Munksjön kommer att generera mer trafik som silas genom hela trafiknätet i Jönköping.

Trafiken från Skeppsbron kommer att silas i hela stadens gatusystem där John Bauersgatan inte kommer att belastas mer än någon annan gata.

Stenhuggargatan har idag ingen dokumenterad bullerproblematik eller hastighetsproblematik att åtgärda.

Detaljplanen reglerar inte utformning, disponering av gatumark och trafikhastighet på gatorna runt omkring planområdet.

En uppdaterad bullerutredning har tagits fram som visar att den nya John Bauersgatan kommer att bidra till viss omfördelning av trafiken vilket gör att trafikbullret vid Stenhuggaregatan minskar.

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

Den föreslagna vägdragningen för John Bauersgatan fanns utpekad i översiktsplanen redan 2016 med avsikt att studera vägsträckningen för att avlasta Östra Strandgatan och Odengatan.

Tidigare mätningar av deponigas i området har visat att gaspotentialen från deponin i naturmarken söder om bebyggelsen är låg. Gasåtgärder finns anlagda för att skydda befintlig bebyggelse norr om deponin. För mer information, se avsnitt Deponigas i planbeskrivningen.

Se gemensamt svar ”Bevara de park- och natuptytor som finns på Kålgården”.

## **28. Jönköpings energi Nät AB**

Befintlig infrastruktur ska beaktas. Eventuell utbyggnad av elnät kan komma kräva behov av E-område. Eventuell flytt av ledning ska

bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el. Förslag på Eområde enligt bifogad. Föranmälan för eventuell byggström bör skickas in 8-10 månader innan leverans p.g.a. att ny nätstation behövs.

### **Kommentar**

Ytor för e-områden har placerats i planförslaget i samarbete med Jönköpings energi. Övrig information har lämnats till tekniska kontorets mark- och exploateringsavdelning, som ansvarar för att genomföra detaljplanen.

## **29. Brf Glasblåsaren**

### **Detaljplaneförslaget**

Förslaget ger en god inblick i hur kommunen avser att utveckla den aktuella delen av centrala Jönköping. Vidare är förslaget beskrivet på ett sätt som vittnar om ett omfattande beredningsarbete med höga ambitioner och formulerat på ett sätt som gör materialet lätt att analysera och utveckla synpunkter kring.

### **Brf Glasblåsarens synpunkter på förslaget**

Brf Glasblåsaren avstår från att ge detaljerade synpunkter på de delar av förslaget som inte ligger i nära anslutning till föreningens geografiska placering. Dock vill föreningen lämna några allmänna synpunkter, samt några specifika som berör området närmast föreningens kvarter, Entitan 1.

### **Allmänna synpunkter**

För att hålla bullret från den kommande trafiken på John Bauergatan nere på en så låg nivå som möjligt, bör gatan beläggas med ett material som sänker ljudnivån så mycket som möjligt. Som t ex en beläggning med vad som brukar benämnas som "tyst asfalt". Dessutom bör hastighetsgränsen sättas på en nivå som indikerar för trafikanterna att gatan inte är en genomfartsled utan fastmer en stadsgata i anslutning till och genom ett bostadsområde. En fartgräns på 30 km/t förefaller lämplig.

Vidare bör John Bauergatan utformas så att den avhåller trafikanterna från att framföra sina fordon med otillåtet hög hastighet. Gatan bör med andra ord förses med t.ex. avsmalningar, s k "fartgupp" och andra dyl åtgärder.

### **Specifika synpunkter**

#### **Miljö**

Redan i rådande situation är kv Entitan 1 och därmed Brf Glasblåsaren utsatt för en betydande miljöpåverkan från den deponi som finns i det omedelbara området. Vid kommande exploatering bör det därför tillses att denna exponering inte ökar. Tvärtom borde åtgärder snarare vidtas så att den miljöfarliga exponeringen minskas eller, helst, undanröjs.

#### **Trafik**

Av förslaget framgår att det vid kvarteret Entitan 1 kommer att finnas en korsning mellan Stenhuggargatan och John Bauergatan. Det är föreningens uppfattning att denna korsning endast bör ge utfartsmöjlighet från Stenhuggargatan i västlig riktning. Detta för att minska problemet med köande fordon som avser att svänga österut. Alternativt kan den del av Stenhuggargatan som ligger framför föreningens kvarter, Entitan 1, göras till en återvändsgata. Ett alternativ som föreningen förordar.

#### **Buller**

Även med en ur bullersynpunkt god utformning av John Bauergatan, så kommer trafiken oundvikligen att ge upphov till en förhöjd ljudnivå. Från Brf Glasblåsarens sida vill vi därför framhålla vikten av att beräkningar och senare mätningar av bullernivåer genomförs. Samt att eventuellt nödvändiga ytterligare bullersänkande åtgärder planeras och genomförs, inklusive åtgärder i befintliga och planerade byggnader.

#### **Kommentar**

##### **Allmänna synpunkter**

En trafikbullerutredning har under detaljplanearbetet genomförts på planområdet för att kontrollera om gällande riktvärden för trafikbuller enligt förordning SFS 2015:216 kan innehållas. För att ta del av utredningen i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning samt se information i planbeskrivningen under rubriken *Trafikbuller* under avsnittet *Planens konsekvenser*.

Detaljplanen reglerar inte utformning, disponering av gatumark och trafikhastighet på gatorna runt omkring planområdet.

#### **Specifika synpunkter**

##### **Miljö**

Tidigare mätningar av deponigas i området har visat att gaspotentialen från deponin i naturmarken söder om bebyggelsen är låg. Gasåtgärder finns anlagda för att skydda befintlig bebyggelse norr om deponin. Ytterligare gasåtgärder planeras inför kommande byggnationer. För mer information, se beskrivning under rubriken Deponigas under avsnittet Förutsättningar i planbeskrivningen.

##### **Trafik**

Detaljplanen reglerar inte utformning, disponering av gatumark och trafikhastighet på gatorna runt omkring planområdet.

##### **Buller**

Gatans utformning avseende ytskickt och hastighetsbegränsningar regleras inte i detaljplanen.

### **30. Jönköpings Läns Museum**

Länsmuseet ställer sig i grunden positiv till det nya detaljplaneförslaget. I dag består stora delar av planområdet av parkeringsytor, asfalterade mellanrum och ett byggnadsbestånd från 1960- och 1970-talet som

ger området ett fragmenterat och osnyggt intryck. Icke desto mindre har läns museet några synpunkter som vi hoppas kommer att beaktas i detaljplanen:

Sedan juni 2020 har fornlämning L1973:2508 (tidigare Jönköping 50: 1) fått en ny utbredning som även omfattar stadens äldre kålgårdsmark. Detaljplanområdet ligger inom gränsen för fornlämningen. Det är således troligt att Länsstyrelsen kommer att kräva arkeologiska insatser inför kommande exploateringar inom området.

En övrig kulturhistorisk lämning, L1973:2787, finns inom detaljplanområdets södra del och utgörs av en plats med tradition, Rackartorget. Bakgrunden till namnet är inte känt. Rackare var synonymt med bödel, men inga källor pekar mot att en avrättningsplats funnits här. Däremot har platsen och namnet en förankring som torg/samlingsplats. I dag finns en parkeringsplats på Rackartorget. Läns museet föreslår att torget inte bebyggs eller nyttjas som parkeringsplats utan får en ny roll som lokalt torg eller plats för sociala aktiviteter och på så sätt utgör en mjuk övergång till parkmarken söder om Holmgatans södra kurva.

Holmgatorna utgör viktiga riktmärken inom denna del av staden. De kan beläggas i kartor från 1600-talets mitt och framåt och har i dag ungefär samma sträckning som på 1600-talet. I den nya detaljplanen bibehålls Holmgatornas sträckning. Holmgatans södra kurva där Västra Holmgatan går över i den Östra bör knytas ihop med Rackartorget nya roll (se ovan) och stängas av för biltrafik och istället utgöra gång/cykelstråk i anslutning till parkmarken åt sydost.

På 1960-talet revs villa Sjövik, John Bauer och hans familjs sommarnöje vid Rocksjöns strand. Det är oomtvistligt att det var i dessa omgivningar konstnären hämtade mycket av sin inspiration och material till de tidiga skisserna. Konstnären John Bauer är ett av Jönköpings stads starkaste varumärken. Området kallas i dag följaktligen John Bauers park (Kvarteret Kålgården 1: 1). Det finns goda möjligheter att levandegöra Johan Bauers konstnärliga arv i parken och Läns museet uppmanar kommunen att på ett lekfullt men kreativt och lärande sätt utnyttja möjligheterna att, förutom den skyltning som finns i dag, lyfta in John Bauers konst och gärning i parken.

Rocksjöån mellan Munksjön och Rocksjön ligger utanför detaljplanområdet förutom en ca 10 meter bred och 200 meter lång passage genom sankmarkerna intill och över Rocksjöån. I fall kommunen planerar markingrepp här i form av någon sorts passage/bro över ån bör detta föregås av arkeologisk utredning. Ån har delvis pålade sidor och påningens ålder är okänd. Spår har även hittats efter äldre påningar vid upprepning av ån. Det är inte osannolikt att hårdmarken på ömse sidor om ån kan ha utnyttjats för bosättning eller aktivitetsytor redan under stenåldern. Något längre västerut i åfåran finns L1973:2254, en övrig kulturhistorisk lämning vid namn Spängerna. Här fanns det äldre övergångsstället över Rocksjöån. Det är inte omöjligt att liknande övergångsställen har funnits även på andra ställen längs med åfåran.

Med avseende på bebyggelsens höjd är det Läns museets önskemål att anpassning sker till omgivande bebyggd miljö. Bland annat finns befintlig småhusbebyggelse kvar i kvarteret Elefanten samt i södra delen av kvarteret Eleven i området mellan den planerade nya genomfartsleden och östra Holmgatan. I den nya stadsmiljön kommer dessa lämningar efter områdets äldre byggnadsbestånd att utgöra ”udda” inslag. Här bör extra hänsyn tas till anpassning av omkringliggande nya byggnader till de äldre.

### **Kommentar**

Mellan samråd och granskning har Jönköpings läns museum utfört en arkeologisk utredning för berörd del av detaljplaneområdet.

Planförslaget föreslår att den del av Rackartorget som ligger i Västra Holmgatans förlängning planläggs som allmän plats torg. Resterande del av Rackartorget planläggs som kvartersmark med anledning att kunna anordna gårdsmiljö för de nya bostäderna på kvartersmarken.

Planförslaget föreslår att Holmgatornas sträckning bibehålls och att den södra kurvan utformas som ett gångfartsområde som bilds ihop med det nya torget. För mer information om områdets utformning, se beskrivning under rubriken *Torg* under avsnittet *Planförslag*.

Synpunkter angående att införa John Bauers konstnärliga arv i parken tas vidare till genomförande av detaljplanen.

Till granskningsskedet av detaljplanen har plaområdets omfattning ändrats. Den del av Roksjön som benämns i yttrandet omfattas inte längre av planförslaget. Någon arkeologisk utredning har därför inte gjorts för den här platsen.

Planförslaget föreslår att planlägga marken söder om den nya John Bauersgatan som allmän plats park. Småhusbebyggelse på fastigheterna Elefanten kommer därför att tas bort. Småhusbebyggelse söder om fastigheten Eleven 2 på Kålgården 1:5 föreslås att fortsatt omfattas av gällande detaljplan. Fastigheten ligger i en stadsmiljö med blandad användning i form av befintlig skola, befintlig parkering och nya bostäder. Marken närmst fastigheten föreslås planläggas som allmän plats park.

### **31. Naturskyddsföreningen i Bankeryd**

Naturskyddsföreningen Bankeryd lämnar följande synpunkter på samrådshandlingen för Detaljplan för Charaden 10 m.fl.

Kommunen har tänkt utveckla och förtäta Kålgårdsområdet ytterligare med bebyggelse, nya gator och torg samt på grund av detta göra John Bauersgatan till en genomfartsgata genom området från Tullportsrondellen till Kålgårdsrondellen. För att förlänga John Bauersgatan måste kommunen bl.a. förminska en del av ett grönområde, kallad John Bauers Park, alldeles i närheten av Roksjön, vilket är ett stort misstag anser vi. Det är minst tredje gången under en tioårsperiod

som kommunen vill göra denna förändring. Området här är flitigt använt av skolor, förskolor, boende och besökare till den populära lekplatsen samt till John Bauers Park och Naturreservatet Rocksjön.

Redan när Rocksjöns Naturreservat efter många decenniers debatt bildades i augusti 2010, minskades reservatsgränsen till de gröna ytorna runt sjön märkbart, trots protester både från de boende i området samt från Naturskyddsföreningarna i kommunen.

Ärendet har alltså nu återigen väckts till liv, vilket är till stort bekymmer för allmänheten som vill värna om naturen vid västra Rocksjön. Här finns John Bauers Park, denna lilla gröna spillra som Naturskyddsföreningarna och Rocksjögruppen tidigare ville införliva i naturreservatet med tanke på den värdefulla naturen, närheten till sjön samt inte minst för det kulturella värdet av att ha varit en av Sveriges främsta konstnärer John Bauers barndomshem Villa Sjövik.

Rocksjön med omgivningar är ett viktigt område för friluftslivet inte bara för boende i centrala Jönköping utan även för besökare från andra platser runt omkring Jönköping. Motionsslingan runt Rocksjön används flitigt av joggar, cyklister samt inte minst för trevliga promenader runt sjön. Rocksjöområdet är dessutom ett av få större naturområden i centrala Jönköping där alla kan få möjlighet till en trivsam utevistelse. Här finns våtmarker och vild natur med rik flora och fauna som är dokumenterad sedan långt tillbaka i tiden.

Redan år 2005 föreslogs i Jönköpings kommuns egen utredning om Rocksjön, flera åtgärder gällande natur och kultur. I utredningen står: "Rocksjöområdet är Jönköpings självklara naturområde där möjligheter finns att utveckla just den variation av parkmark med folkliv och aktiviteter och naturpräglade delar för en stunds lugn och ro som man förväntar sig av en riktig "storstadspark". Turistaktiviteter med anknytning till John Bauers konstnärskap och hans Villa Sjövik borde kunna utvecklas i samarbete med Länsmuséet."

Jönköpings kommun borde utnyttja John Bauersparksen för information om den tätortsnära naturen samt inte minst om konstnären John Bauer och hans konst. Varför inte bygga en mindre variant av Villa Sjövik på samma plats som tidigare, som kan användas för information om familjen John Bauer. Samtidigt i kombination med ett naturum om Rocksjöreservatet och ett trevligt kafé på denna sida av sjön. En samlingsplats här, med kafé, skulle vara mycket lämplig även för besökande till den närbelägna och välbesökta lekplatsen. Varför inte anlita några skickliga konstnärer som kan tillverka större John Bauerfigurer av bra utekvalité som kan placeras på olika platser i parken? Tänk vilket äventyr för besökare att möta John Bauers troll och prinsessor i naturen!

Vad innebär det med en ny genomfartsgata genom detta viktiga område? Tätare trafik förstås! Gatan är tänkt att breddas med trädrader på båda sidor samt gång- och cykelväg med ytterligare en trädrad utanför. Det innebär att grönområdet vid John Bauers Park måste förminskas, att

vissa byggnader som ligger i nära anslutning till gatan ska eventuellt bort, att vissa delar av Kålgårdsparken måste saneras, samt att vägen troligen blir en trafikfara för alla de barn som rör sig i området. Dessutom finns det väl krav på en hastighet av 30 km i dessa ”barnområden”?

Vi föreslår istället att Odengatan behålls som den är och att Stenhuggargatan som blir en mer naturlig genomfartsled ansluts direkt till Odengatan via en rondell eller utfart. Vid Stenhuggargatan finns det på flera ställen bättre möjligheter (bl.a. vid parkeringarna) att bygga ut gatan i bredd vilket verkar bli betydligt svårare vid den planerade nya sträckningen av John Bauersgatan .

För att hålla nere hastigheten och trängseln med trafiken på Odengatan är det lämpligt att sätta upp fartkameror (om det inte redan finns) eller ta bort eventuellt insnörda väghinder vilket till stor del är orsak till denna köbildning som ofta uppstår. Det föreslagna alternativet med Stenhuggargatan borde rimligtvis vara mycket billigare och bättre för miljön än att orsaka förstörelse i ett värdefullt område med känslig natur och med många barn i rörelse.

I Jönköpings kommuns egen behovsbedömning 2020-03-15 noteras följande som berörs negativt vid en eventuell ny genomfartsgata bl.a.: Naturvårdsintressen och friluftsintrassen Natur: växt- och djurliv, rödlistade arter Rocksjöns Naturreservat och Rocksjödammen Ny väg som alstrar trafikbuller Vägbelysning som bör anpassas till fladdermöss i området Vi vill på detta sätt stödja Rocksjögruppens skrivelse och namninsamling om att inte göra om John Bauersgatan till en genomfartsgata.

### **Kommentar**

Se gemensamt svar Bygg ingen väg vid John Bauers park” och ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet”.

”Bevara de park- och naturområden som finns på Kålgården”

Synpunkter angående att införa John Bauers konstnärliga arv i parken tas vidare till genomförande av detaljplanen.

Till granskningskedet av detaljplanen har information kring naturvärdena uppdaterats samt har en bullerutredning tagits fram. Behovsbedömningen uppdaterats.

## **32. Ahlström Munksjö AB**

Ahlstrom-Munksjö AB är ett etablerat pappersbruk som i över 100 års tid producerat papper i sin centralt belägna anläggning i Jönköping. Bolagets kunder finns i hela världen. Pappersegenskaperna är mycket unika i det papper som produceras i Jönköping. I tillverkningsprocessen för detta specialpapper krävs det mycket vatten och det ställs även höga krav på den inkommande vattenkvaliteten, krav vilka vatten från Vättern

uppfyller.

För att säkerställa dessa kvalitetskrav så har Ahlstrom-Munksjö AB sedan mycket länge i vattendom tillstånd att via Rocksjön överleda vatten från Vättern till bruket, Dom A 63/1959. Det har under de år som gått därefter gjorts vissa ändringar och ytterligare vattendomar finns kompletterande till denna, domar i målen A 42/1970 och A 38/1987. Vattenuttag enligt gällande vattendomar är en förutsättning för att vår produktion ska fungera tillfredställande.

Planförslaget för detaljplan för Charaden 10 m.fl. Kålgården, Jönköpings kommun berör vår intagsledning markant. I framtiden plan beskrivs att för att kunna bygga John Bauersgatan kan vår vattenledning behöva flyttas, vilket ska utredas närmare innan detaljplanen antas. Vi motsätter oss en sådan flytt eftersom den vattendom som Ahlstrom-Munksjö AB besitter är gällande och används kontinuerligt av bolaget. Av samma skäl motsätter vi oss en samlokalisering av gatan och ledningen i ett delvis gemensamt stråk enligt vad som illustreras i planförslaget. Den föreslagna detaljplanen bör därför justeras så att den inkommande vattenledningen till Ahlstrom-Munksjö AB kan ligga kvar opåverkad i nuvarande sträckning och att ett nytt planförslag tas fram som inte påverkar vattenledningen.

### **Kommentar**

Till granskningsskedet av detaljplanen har en utredning av grundförhållandena för den berörda intagsledningen under John Bauersgatan tagits fram. Dialog har även förts med Ahlström Munksjö AB.

Riskerna med att behålla ledningen i sin nuvarande utformning under John Bauersgatan anses för stora. Möjlighet till ny placering av intagsledningen planeras förläggas söder om den nya John Bauersgatan under eller parallellt med planerat gasdräneringsdike.

### **33.**

Som blivande boende i BRF postiljonen har jag efter tecknande av kontrakt uppmärksammat via media, att den utsikt jag vid avtalets skrivande betalat extra för -har bytts till insikt av först planerade höghus och nu motsvarande bostadskomplex i samma höjd som postiljonen. Detta kommer att medföra en avsevärd försämring av bostadsmiljön, utsikt och en byggarbetsplats buller samt en värdeförsämring av bostadsrätten. Dessutom kommer det bli svårt att få postiljonen som förening att bli bärkraftig vilket kan medföra rekonstruktion och att jag/mfl investerare kan förlora insatta medel/hamna på obestånd.

Att det sedan är en grönyta/naturreservat som blir påverkat gör saken ändå sämre. Bevara de ytor/den luftighet som behövs: för målet med förtätning kan inte gå före stadens "lungor".

En ytterligare aspekt är att det inte är helt säkert att bygga in med bilar

-med olika explosiva drivmedel under/nära bostadshus.

Med önskan om nekande till utvecklad bebyggelse: Nybergs Charaden 10 mfl samt Atteviks.

### **Kommentar**

Planförslaget innebär bland annat att fastigheten Charaden 10 som ligger öster om den berörda fastigheten får en ökad byggrätt. Detaljplanen möjliggör för ny bebyggelsen att uppföras till en nockhöjd på 19 meter vilket motsvarar en byggnad i cirka 6 våningar. Mot Östra Holmgatan, Odengatan och den nya gatan ska byggnaden utformas vinklad eller indragen från 12,5 meters höjd för att anpassas till befintlig intilliggande bebyggelse. Mot Kålgårdsgatan och del av Östra Holmgatan samt John Bauersgatan ska byggnaden utformas indagen från 15,8 meters höjd alternativt vinklad från 12,5 meters höjd för att anpassas till intilliggande bebyggelse. En förtätning i centrala delar av tätorter, innebär i stort sett alltid en viss grad av bl.a. skymd sikt, skuggning och insyn.

Se gemensamt svar ”Bevara de park- och naturområden som finns på Kålgården”.

Större garage under bostadshus är vanliga lösningar i centrala bostadskvarter. Eftersom det blir allt vanligare med elbilar så rekommenderar kommunen att det installeras sprinklers i alla garage, så att det finns möjlighet att minimera skadorna vid en eventuell brand.

### **34.**

Kan kommunen snälla passa på att också förbättra gång- och cykelväg till för- och grundskolan Kålgårdsskolan som är med i samma detaljplan för Kålgården? Just nu finns det ingen cykelförbindelse för alla småbarn som cyklar österifrån till Kålgårdsskolan. Inte ens ett övergångsställe för alla förskoleklass- och lågstadieelever som vill gå eller cykla till skolan. Det är ju skamligt! Det verkar som om kommunen enbart vill att man lämnar barnen i bil till skolan. Det krävs en markant förbättring av både cykel- och gångmöjligheten till Kålgårdsskolan och inte minst miljön i och kring skolan. Anlita en landskapsarkitekt, så att ni åtminstone får upp lite buskar och grönt, så att det inte ser ut som de karga baracker på ett industriområde, som skolan ändå är byggd på. Bättre miljö än så förtjänar våra minsta i sin introduktion till skolan, i det som ändå är en av stans största centrala grundskolor. De politiker och tjänstemän som orkar ta tag i den här frågan förtjänar att ge sig själva en klapp på ryggen i dessa Coronatider.

### **Kommentar**

Flera nya gång-och cykelvägar planeras att byggas ut i samband med genomförandet av detaljplanen. För merinformation se beskrivning under rubrik Gång och cykel under avsnittet Planförslag i planbeskrivningen.

Att bygga en trafiksäker omgivning kring skolor och andra områden där oskyddade trafikanter, framförallt barn, rör sig är ett prioriterat uppdrag. Åtgärder vid skolor kan exempelvis vara en hastighetssänkning förbi

dessa miljöer. Vid passager finns möjlighet att bygga dessa upphöjda och/ eller i olikfärgade material vilket uppfattas som hastighetsdämpande. Varje situation är unik och måste detaljstuderas innan lämplig åtgärd beslutas.

Kålgårdsskolan planeras få nya lokaler mot Kålgårdsgatan. Utformning av utemiljön kommer studeras vidare efter detaljplanen är antagen.

**35.**

I går kväll var jag på informationsmötet om detaljplan för Kålgården. Även om kartbilderna som visades var lite svårtydda var det en bra information. Så roligt att det blir en utveckling av Kålgården! Jag sätter stor tilltro till ansvariga i kommunen att ta nödvändig hänsyn till både miljö, människor och djur vid den förändring och utveckling som planeras. Om vi försöker se positivt och inte bara leta fel och problem kan vi tillsammans bygga en stad och ett Kålgården som blir ännu bättre, roligare och mer stimulerande att bo i. Dessa synpunkter är mina högst personliga, jag representerar inte någon annan eller någon förening. Jobba på ni som har ansvaret!

#### **Kommentar**

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

**36.**

Vi har tagit del av förslaget till planläggning av John Bauergatan, och vi anser att denna stadsgata är nödvändig för att trafiken ska flyta bättre genom stadsdelen. Vi förordar att byggnationen påbörjas så fort som möjligt, och vi kan inte se någon negativ påverkan på det aktuella naturområdet.

#### **Kommentar**

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

**37.**

Jag och min familj har bott på gamla Kålgården sedan 1999 och har bl a följt trafikutvecklingen i området på närmsta håll. Trafiken har ju självklart ökat markant med alla nya bostadsrätter som byggs/fortsätter byggas. Jag har själv haft barn som gått på Kålgårdsskolan på låg-och mellanstadiet och redan på den tiden gick många barn ensamma till skolan korsandes Odengatan och den redan då väl trafikerade Kålgårdsgatan. Har hjärtat i halsgropen flera gånger då hastigheten på Kålgårdsgatan (eller högerregeln) ej följs av trafikanterna. Barn har sprungit över gatan utan att se sig för, men också flera tillfällen där barn står och väntar att få korsa gatan utan att bilar stannar. Sedan slutet på 2011 har jag följt diskussionerna med John Bauergatan. Jag hade i januari 2012 mailkontakt med [REDACTED] och har som sagt följt detta. Ett av mitt hus är ett av de äldsta på gamla Kålgården och är sk K-märkt. Det andra huset är "Bevarandeobjekt" då det är byggt runt år 1901.

Det huset ligger bara på en rustbädd som nu genom bl a PEABs sänkning av grundvattnet i samband med bygget av kv Drotten, är skadat och huset sjunker fortfarande.

Ett tag hade kommunen tankar på att öppna upp Stenhuggargatan ut mot Odengatan. Då gjordes en vibrationsmätning av BGK (daterad 11-12-05) som visade att huset inte skulle klara den belastningen och vibrationerna överskred de riktvärden både med bil och än mer med lastbil. Den tanken övergavs. Även om lastbilar med viss längd/tyngd inte får köra inne på Kålgården (sitter en pytteliten skylt vid infarten fr rondellen vid Herkulesvägen) så är det de facto flera lastbilar inne på området och snurrar. Vi har bl a haft ett helt tivoli-ekipage här inne, där en av vagnarna fastnade i ett elskåp i korsningen Stenhuggargatan/Kålgårdsgatan och drog med sig det och på så sätt banade väg för de andra vagnarna. Vi har haft lastbilar (ganska ofta) med nya bilar i lasten med adress Nybergs eller Atteviks som fastnat i samma korsning och som får backa hela vägen tillbaka. Precis intill skolan....

Ett tag satte man betongsuggor i korsningen. SÅ skönt det blev. Barnen gick dessutom säkrare till skolan. Man tog sedan bort suggorna och politiken lovade att det inte skulle bli någon genomfartsled... Jag ställde en gång en fråga på min fb-sida om någon någongång hade genat genom Kålgården istället för att åka via museirondellen och Odengatan för att ta sig genom stan. Övervägande majoritet erkände att de gjorde det på eftermiddagarna och ibland på morgonen runt 7-8 tiden nät det var mycket köer. Nu har ju även yassuragi-husen och fler därtill kommit och det är klart, ska de till E4:an åker de ju inte via Herkulesvägen / Odengatan, utan de åker också in på området, vilket ökar trycket än mer.

När Drotten planerades var det i början aldrig tal om att öppna Östra Holmgatan ut mot Odengatan. Detta kom först senare. Nu kan man alltså köra Stenhuggargatan rakt fram, förbi vårt känsliga hus och mitt bland ensamgående barn till/skolan, vidare runt kv Drotten och ut på Odengatan. Vi är fler som har protesterat mot detta. Nu är det verklighet och kommunen tror att små förbudsskyltar ska få lastbilar att inte köra där. Men de skyltar som redan finns in på området har ju inte hjälpt...

Att Rocksjögruppen nu får luft är inte så konstigt då [REDACTED] skulle få John Bauergatan som granne. Jag har inte hört nåt från dom när man fyllt igen Munksjön eller på andra ställen i kommunen när det byggts i närheten av naturområde. De barn som gruppen refererar till leker på lekplatsen är till 99% alldeles för små för att gå dit själva och de är där med någon vuxen. Detta för att vägen som går nu mellan lekparken och pplatserna vid Vindens mekaniska är alldeles för trafikerad för att låta yngre barn gå dit själva redan nu. Jag går ut med hunden där varje dag och ibland är det med livet som insats när man ska mötas vid den smala avgränsade delen för fotgängare och DC Kålgårdsvetkstad. (Mitt emot där [REDACTED] bor) Det är alltså redan en ganska trafikerad gata. Det stämmer att området runt John Bauer parken används av Kålgårdsskolan ibland. Men eleverna är då i sällskap av lärare.

Utgår även ifrån att när man bygger John Bauergatan att det kommer

finnas bra passager med tydliga regler på företräde för fotgängare, med övergångsställe.

Förstår också att boende i Yasuragi-husen inte vill ha en ökad trafik strax utanför sitt hus. Men alternativet att låta den ökade trafiken fortsätta in på området är helt orimlig på de små gator som finns där med p-platser du kryssar fram emellan, med cyklister och fotgängare som korsar. Jag tycker John Bauergatan är det klart bästa alternativet. Och efter drygt 8 år den legat i träda tycker jag det verkligen är på tiden att det börjar byggas! Jag har även åsikter kring varför man överhuvudtaget byggde lekparken när man redan då visste att gatan (som var klubbad) skulle passera där. Beslutet på Jon Bauergatan är redan taget och klubbat och har funnits flera år. Nu måste det börja byggas!

### **Kommentar**

Förekommer det incidenter eller om många i ett område upplever stor otrygghet i trafiken, är vi tacksamma över att få veta det. Hör i så fall av dig till kontaktcenter 036-10 50 00.

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

John Bauersgatan ska utformas som ett stadsstråk och planeras innehålla plats för biltrafik, dubbla trädtrader och separerade fält för gång- och cykeltrafik. Utbyggnaden av John Bauersgatan tillsammans med utbyggnad av gatorna på Östra Kålgårdsområdet har bland annat för avsikt att möjliggöra en förbättrad och säkrare trafikmiljö på Östra Kålgården.

Se gemensamt svar ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet” och ”Påverkan på John Bauerparken som rekreatiomsområde och skolskog”.

### **38.**

1. Förslaget som helhet. Vi tycker det är en bra balans på planen med möjlig bebyggelse, gång o cykelvägar, skolor, trädplanteringar och den genomfartsled kallad John Bauersleden. (Fortsättning på nuvarande John Bauersgatan). Spännande med den fortsättning på trädallén vid Västra Holmgatan ner mot lekplatsen och John Bauersparken.

2. Stenhuggargatan. Det är väldigt trångt på Stenhuggargatan. Korsningen Stenhuggargatan/Kålgårdsgatan är inte helt optimal. Efter en olycka för några år sen, då en bil körde in i en fastighet, smalnades Kålgårdsgatan av. Det är ett gott syfte att gångtrafikanter och cyklister skyddade skall kunna komma över gatan. Men med de måtten som nu finns i korsningen går det inte att mötas 2 fordon i korsningen. Fordon

som kommer på Kålgårdsgatan västerut och skall in på Stenhuggargatan, möter fordon från samma gata som skall in på Kålgårdsgatan österut. Vårt förslag är att istället dämpa hastigheten på något annat sätt just i denna smala korsning. Om möjligt behöver Stenhuggargatan breddas från Västra Holmgatan till Kålgårdsgatan. Ett problem är att ta sig ut från vår fastighet på Stenhuggargatan. Det hade varit lättare om trafiken gått lite långsammare.

3. Barnen på Kålgården. Bra med de säkra övergångar som skall vara vid John Bauersleden. Dessa övergångar har presenterats som trafiksäkra och hastighetsdämpande. Vi har fått information om att just hastighetsåtgärder inte ligger i planen. Vi skulle ändå vilja framföra att vi tycker att det vore på sin plats med lägre hastighet än 40 km förbi skolor, lekplatser och parken där många små barn passerar. Eller hastighetsdämpande åtgärder.

4. John Bauersleden. Bra att denna led äntligen blir av. Den bör prioriteras och börja byggas så snart som möjligt. Som det nu är passerar väldigt mycket bilar Stenhuggargatan och Östra/Västra Holmgatan (förbi lekplatsen) vår och andra fastigheter. De skall förmodligen inte till någon av fastigheterna eller näringsidkarna på området. De skall passera igenom. Som vi har fått presenterat kommer den nya sträckningen att minimera påverkan på fastigheterna på Stenhuggargatan och stoppa onödig genomfartstrafik. Det är en väldigt farlig korsning Västra Holmgatan/Stenhuggargatan där många barn passerar. Förarna av vissa bilar passerar väldigt fort i denna korsning, trots att de borde veta att det passerar mycket små barn.

5. Cykel och gångbanor. Som det är nu på Kålgården känns problemet från många andra ställen i centrala Jönköping igen. Plötsligt tar cykelvägen slut. Var tar jag vägen nu? Detta har blivit mycket bättre i centrala Jönköping. Så även i detaljplanen för Kålgården. Vi ser fram emot att cykelbanan blir komplett från Östra Strandgatan till Odengatan. Denna nya breddade cykelväg kommer gå på andra sidan gatan på Stenhuggargatan, sett från vår fastighet. Vår förhoppning är att breddningen av speciellt denna, men även andra cykel o gångbanor prioriteras i planen. Dvs att de färdigställs så fort som möjligt.

6. Miljön och säkerheten på Kålgården.

Vi tror att miljön och säkerheten totalt sett gynnas av den nya genomfartsleden. Bilister och gång/cykeltrafikanter separeras ytterligare. Trafiken på Odengatan skall förhoppningsvis minska rejält, med minskade tomgångsavgaser som följd. Trafiken vid lekplatsen försvinner, annat än de som skall till någon verksamhet. Eller till lekparken/parken. Den stundtals snabba trafiken försvinner från vår gata.

### **Kommentar**

Detaljplanen reglerar inte utformning, disponering av gatumark och trafikhastighet på gatorna runt omkring planområdet. Förekommer det incidenter eller om många i ett område upplever stor otrygghet i trafiken,

är vi tacksamma över att få veta det. Hör i så fall av dig till kontaktcenter 036-10 50 00.

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

John Bauersgatan ska utformas som ett stadsstråk och planeras innehålla plats för biltrafik, dubbla trådrader och separerade fält för gång- och cykeltrafik. Utbyggnaden av John Bauersgatan tillsammans med utbyggnad av gatorna på Östra Kålgårdsområdet har bland annat för avsikt att möjliggöra en förbättrad och säkrare trafikmiljö på Östra Kålgården.

Genomförandet av detaljplanen ger förutsättningar att skapa nya gång- och cykelbanor som kopplar ihop planområdet med det övriga gång- och cykelnätet. Utmed John Bauersgatan planeras en ny separerad gång- och cykelbana som blir en del i det framtida cykelhuvudnätet i Jönköping. Även längs övriga gator inom planområdet planeras nya gång- och cykelbanor. För att skapa en trafiksäker miljö för fotgängare och cyklister behövs även nya gång- och cykelpassager. Dessa ska placeras på strategiska platser där människor rör sig och utformas så att de är tillgängliga och trafiksäkra.

För mer information om den planerade trafiken på platsen se rubrik *Trafik* under avsnittet *Planförslag* i planbeskrivningen.

**39.**

Stoppa vägen vid John Bauers park!

#### **Kommentar**

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”.

**40.**

Liberalerna i Jönköping ser det som mycket positivt att området rustas upp och att bostäder, skolor och verksamheter finns inom området. Dock anser vi att trafiksituationen behöver ses över på nytt. Den föreslagna stadsgatan John Bauergatan kommer påverka området mycket negativt. Vi förstår att det behövs möjlighet till genomfart från Odengatan till Kålgårdsrondellen, samtidigt som den föreslagna förlängningen av John Bauersgatan utgör en barriär mellan skolområdet, de boende och naturreservatet.

Den främsta olägenheten är att barnperspektivet, som var en av de viktigaste hänsynen i stadsbyggnadsvisionen, inte väger tyngre. Både i samrådshandlingen och den bedömning av miljöpåverkan som gjorts påpekas att ”rekreationsvärden kan komma att försämrats”. Liberalerna

anser att det är olyckligt att endast rekreationsvärdet har belysts; ett ytterligare, och måhända viktigare värde är det pedagogiska värdet av närheten till naturreservatet. Sett utifrån det pedagogiska perspektivet är det av yttersta vikt att passager från skolområdet till naturreservatet utformas så att naturreservatet blir en naturlig del av skolområdet. I samrådshandlingen står: "Åtgärder för att mildra kan vara att ha låg hastighet, trafiksäkra övergångsställen samt en genomtänkt sträckning och höjdsättning av John Bauersgatan." En sådan åtgärd är ju också att inte låta John Bauersgatan sträcka sig längre än fram till V. Holmgatan, utan att genomfartstrafiken får gå upp till Stenhuggargatan. Även detta alternativ har ansetts skära av skolområdet från naturreservatet, men Kålgårdsarenan och Upptech kommer då ligga i anslutning till reservatet, utan bilväg som barriär. Tidigare diskuterades att låta genomfartstrafiken gå helt på Stenhuggargatan, vilket förmodligen skulle utöka trafiken genom Kålgården negativt, men trafikutredningen bör åtminstone belysa detta alternativ. I samrådshandlingen konstateras:

"I detta fall har det främst varit behov av nya bostäder, en utökad skola och en ny väg som vägts mot behovet att bevara natur- och friluftsvärdena inom planområdet." s. 27

"Den valda sträckningen bedöms innebära minst påverkan på parkens natur- och friluftsvärden samt befintliga verksamheter." s. 27

Det framgår inte hur skolans möjligheter att utnyttja naturreservatet som pedagogiskt verktyg påverkas av vägens dragning mellan skola och naturreservatet.

Det framgår av samrådshandlingarna att flera utredningar gjorts, men undertecknad anser inte att naturreservatets pedagogiska potential fått den uppmärksamhet det förtjänar. Jag hoppas därför att trafiksituationen beaktas ytterligare och att det unika i att ha ett naturreservat i stadens centrum tas till vara.

I den bedömning av miljöpåverkan som gjort dras slutsatsen att MKB ej behöver göras eftersom man bedömer att planen inte kommer att innebära "betydande miljöpåverkan". Men i den framgår att naturreservatet kommer påverkas negativt:

"Planförslaget innebär konsekvenser för dem som använder John Bauers park och Kålgårdsparken samt befintlig lekpark för rekreation." s. 29

"Föreslagen vägsträckning för John Bauersgatan utgör en ny barriär mellan Kålgården och Kålgårdsparken som försämrar parkens tillgänglighet." s. 29 även s. 39: "Vägdragningen riskerar att bli en barriär för grönområdet."

Naturreservatets växt- och djurliv påverkas enligt bedömningen: "Rödlistade arter som kan komma att påverkas av planförslaget är rosenfink som kräver en buskig halvöppen parkmiljö för att trivas, klosterlav, belägen strax SV om vägdragningen och söder om förskolan

invid John Bauerparken”. Det är precis denna sträckning av vägen som Liberalerna är tveksamma till och anser att alternativ måste tas fram eller att kompensationsåtgärder vidtas.

Vidare konstateras att: ”Rocksjöns naturreservat påverkas av planförslaget.” Dessutom påpekas att dagvatten ”tillflöde till sumpskogen/JB park behöver säkerställas”

Dagvatten, grundvatten, ytvatten samt dricksvatten är markerade med frågetecken, vilket inte kan anses tillfredsställande för att dra slutsatsen att miljöprovning enligt MKB ej behövs.

Den påverkan, som den föreslagna gång- och cykelvägen söderut över Rocksjöån ned mot ICA Maxi genom reservatet, har endast behandlats översiktligt. Liberalerna anser att denna gång- och cykelväg inte bör vara del av denna detaljplan utan bör tas med i planeringen av verksamhetsområdet söder om planområdet. Gång- och cykelvägens dragning, enligt kartmaterialet, mynnar ut vid ICA Maxis avlastningsområde, dvs ett område med lastbilstrafik. Dessutom inkräktar den på bäverns boplat, vilken var ett av skälen till naturreservatets utsträckning.

### **Kommentar**

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”, ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet”, ”Påverkan på John Bauerparkens som rekreationsområde och skolskog” ”Påverkan på naturreservat och arter” och ”Bevara de park- och natuorytor som finns på Kålgården”.

Till granskningsskedet av detaljplanen har planhandlingarna uppdaterats med information om det pedagogiska värdet i naturreservatet och de anslutande parkerna.

Till granskningsskedet av detaljplanen har planhandlingarna uppdaterats med information om påverkan på rödlistade arter och påverkan på Rocksjöns naturreservat. För mer information se rubrik *Naturvärden* under avsnittet *Planens konsekvenser* och rubrik *Ekosystemtjänster* under avsnittet *Förutsättningar* i planbeskrivningen.

Behovsbedömningen har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen. Att förslaget innebär konsekvenser eller viss negativ påverkan betyder inte att förslaget medför en betydande miljöpåverkan. Med de kompletteringar som har gjorts av underlaget till planen bedömer kommunen att förslaget inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Området vid ICA maxi ingår i omvandlingsområdet ”Södra Munksjön” vilket kommunen tagit fram ett ramprogram för. Ramprogrammet presenterar huvudstruktur för den långsiktiga utvecklingen för området och gång- och cykelbanan kommer vara en del i ett större nät av gång och cykelbanor samt binda samman Kålgården och Södra Munksjön.

Till granskningsskedet av detaljplanen har planförslaget ombetats om och den föreslagna gång- och cykelvägen söderut över Rocksjöån är inte längre med i detaljplanen.

#### **41. Rocksjögruppen (via [REDACTED] och [REDACTED] + namnlista med 688 personer)**

Vi vill fästa Er uppmärksamhet på att vi i Rocksjögruppen startat en namninsamling "Stoppa vägen vid John Bauers Park" mot den i detaljplaneförslaget "Charaden 10 m fl, Jönköping" ingående genomfarten mellan Kålgårdsrondellen och Tullportsrondellen (Bilaga 1). Härmed överlämnar vi en delredovisning av dess resultat per den 30 sept -20, vilket undertecknarna av namninsamlingen godkänt att Rocksjögruppen gör.

Den planerade vägdragningen skulle på många olika sätt mycket allvarligt skada naturen och dess unika och fridlysta arter i och vid John Bauers park samt även påverka naturreservatets.

Upplevelsevärde av en mycket uppskattad rofylld oas, mitt i centrala Jönköping, skulle dessutom förstöras av en genomfart för minst 7000 - 8000 fordon per dag.

För alla barn (skol- och förskolegrupper, lekplatsbesökare och barn som bor på Kålgården) kommer en intensivt trafikerad genväg utgöra en stor trafikfara, då de inte bara ska korsa trafiken, utan också genom att ha vägen i den naturmiljö de vistas i för äventyrslek, naturstudier, utflykter mm.

De markgifter (bl a kvicksilver och kadmium) som dokumenterat finns i vägdragningens områden, riskerar pga grundförhållanden att spridas till såväl grund- som ytvatten.

Dessutom utgör den starka kulturhistoriska anknytningen till John Bauer ytterligare skäl för Er politiker att tänka om i denna fråga. Upprepa inte det ofattbara misstaget Era föregångare gjorde, när de beslöt att riva familjen Bauers Villa Sjövik! Naturen kan inte heller den återskapas!

Vi ber Er läsa alla de många engagerade och kloka kommentarer (Bilaga 2 – 5), som lämnats av namninsamlingens undertecknare! Särskilt vill vi fästa Er uppmärksamhet på kommentar nr 603 från John Bauers brorsdotter Margaretha Blomberg Bauer!

Namninsamlingens digitala underskrifter uppgick den 30 sept -20 till 610 st, vilka härmed bifogas. (Bilaga 6)

Namninsamlingen har parallellt även gjorts fysiskt med listor i pappersform ihop med upptryckta informationsblad om insamlingen. Dessa underskrifter uppgick den 30 sept -20 till 78 st. (Bilaga 7)

Informationsbladet som vi också försökt att sprida till så många av de boende på Kålgården som möjligt, bifogas även det. (Bilaga 8 jämte Bilaga 9)

Summa underskrifter i namninsamlingen ”Stoppa vägen vid John Bauers Park” är såsom delresultat per den 30 september 2020 sålunda 610 + 78 = 688 stycken.

Insamlingen startade den 11 sept -20 och en ny delredovisning kommer att ske den 31 okt -20, till vilket datum samrådstiden för detaljplaneförslaget förlängts. Insamlingen kommer sedan att fortgå fram till dess slutgiltigt beslut tas i frågan.

Vi hänvisar i övrigt till namninsamlingens text och till det tidigare nämnda informationsbladet. I båda texterna hänvisas till samrådshandlingen och i den digitala versionen finns även en direktlänk till denna.

Stoppa vägen vid John Bauer Park!

För Rocksjögruppen, Jönköping 2020-09-30, [REDACTED], [REDACTED]  
[REDACTED]

#### **Kommentar**

Kommunen har tagit del av namninsamlingen samt tillhörande kommentarer. Då inkommen namnlista inte innehåller adresser gör att det är omöjligt för kommunen att bedöma om någon av namnen finns på fastighetsförteckningen och därmed berörs av planen.

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”.

Se gemensamt svar ”Påverkan på naturreservat och arter”.

Se gemensamt svar ”Påverkan på John Bauers park som rekreationsområde samt skolskog”.

Se gemensamt svar ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet”.

Miljötekniska Markundersökningar har genomförts i hela området. Inför byggnation kommer sanering krävas i stora delar av området. I samband med det avlägsnas föroreningar och risken för föroreningar avseende människors hälsa och miljö minskar.

Den yta som ianspråkats av förslagen vägdragning bedöms inte påverka de kulturhistoriska värden som finns kopplade till platsen. I samband med genomförandet av detaljplanen finns en möjlighet att undersöka om det går att förtydliga det kultuhistoriska värdet kopplat till platsen.

42. [REDACTED]

### **Allmänt**

Mycket av det som tas upp under rubriken ”Bakgrund, syfte och huvuddrag” tycker jag är bra. Kanske hade det varit ännu bättre om man i ett inledande skede hade tagit kontakt med de boende och andra intressenter inom Kålgårdsområdet och efterfrågat synpunkter på hur man upplever sitt närområde. Vad är bra, vad är mindre bra, förslag på förbättringar, vad irriterar oss m m. Plan-och bygglagen är mycket tydlig på hur viktigt det är att planeringen på ett tidigt stadium hantera risker för buller och/eller andra miljöolägenheter. Som ett exempel stadgas det i PBL kapitel 2 och § 6a att ”bostadsbebyggelse ska lokaliseras till mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenheter för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller”.

### **Planförslaget**

Under rubriken ”Bakgrund, syfte och huvuddrag” framgår också att iden bakom planförslaget är att skapa en tätare kvartersstad med blandade användningar i form av bl a skola, bostäder centrumverksamheter icke störande verksamheter samt park. Iden är också att planlägga John Bauergatan för att fördela den befintliga trafiken och därmed minska trafikbelastningen på Odengatan och Teaterrondellen i dess förlängning.

Jag anser att den nya John Bauergatan är en nödvändighet om man ska förtäta Kålgården ytterligare. Redan i samband med att nuvarande bebyggelse kom till stånd utmed Stenhuggargatan skulle John Bauergatan varit klar. Dagens situation är minst sagt bedrövlig. Man har byggt förnämliga lägenheter med fina balkonger utmed Stenhuggargatan, som inte går att använda under stor del av dagen med tanke på trafiksituationen på denna gata. Med två stora bilföretag inom området som genererar mycket trafik och en hel del av denna trafik utövas med större lastbilar, har det blivit såväl ett bullerproblem som ett miljöproblem. Enligt vad jag har hört så var lastbilstrafiken förbjuden de första åren efter det att bebyggelsen var klar.

Man kan väl näppeligen begå samma misstag en gång till att tillåta en ganska kraftig nybebyggelse utan att den viktiga John Bauergatan är byggd. En liten fundering i detta sammanhang är att i första stycket ovan under rubriken ”Allmänt” står det att Iden med John Bauergatan är att få till stånd en minskning av trafiken på Odengatan och Teaterrondellen i dess förlängning. Innebär detta att STB inte tror att en ny John Bauergata kommer att minska trafiken på Stenhuggargatan?? Om så är fallet blir jag allvarligt fundersamma på om det över huvud taget är möjligt med en förtätning av planområdet.

För att motverka en allvarlig barriäreffekt mellan bostadsområdet Kålgården och den fina naturmiljö som finns i anslutning till Rocksjön menar jag, att en gångtunnel borde byggas i anslutning till Västra Holmgatan. Detta bör göras i anslutning till byggnationen av John Bauergatan. Inte minst är detta viktigt med tanke på alla barn som dagligen besöker lekparken.

I detta sammanhang kan jag inte undgå att ta upp frågan om varför kommunen inte redan nu har vidtagit åtgärder för en förbättrad miljö

på Stenhuggargatan, som möjliggör att minska såväl bullerproblemen som övriga miljöolägenheter. Hastigheten borde begränsas till 30 km per timme. Farthinder borde omgående byggas.

En sak som jag uppskattar mycket är förslaget med att utöka plantering av dubbla trädrader på Västra Holmgatan och delar av Stenhuggargatan m fl gator.

En fråga som kan vara berättigad att ställa är om den föreslagna exploateringsgraden är möjlig att genomföra med tanke på nuvarande och tänkt trafikstruktur.

### **Synpunkter som kommit oss tillhanda från våra bostadsrättshavare**

Jag har uppfattat att det finns en stor irritation hos boende i Kålgårdsområdet, och inte minst hos de som flyttade in när den senaste etappen var färdigställd. Många hade då föreställningen att området söder om Stenhuggargatan även fortsättningsvis skulle vara en underbar oas med träd och grönytor för härlig rekreation. Någon uttryckte sin uppfattning enligt följande. ”Att ta parkområden i anspråk för byggnation, med den utbyggnad som planeras i närområdet och södra Munksjön och in mot centrum, känns mycket tveksamt. Vi har enligt min uppfattning redan för lite park och rekreationsområden i centrala lägen.

Dessutom handlar det om miljöaspekter med träd och grönska liksom hälsofrågor. Några nya avsättningar för park-och rekreationsområden finns varken planering för eller fysiska möjligheter till”.

När det gäller aspekter på den yttre miljön och önskvärdheten av att den aktuella planen kommer att beakta, att man vid genomförandet vidtar åtgärder i syfte att minska risker för våld och kriminalitet samt försäljning av narkotika mm till ungdomar i tonåren. Särskilt viktigt är det att från början bygga så att man inte får miljöer som är belägna ”lite by side”. Vikten av bra belysning kan inte nog betonas.

I detta sammanhang har det kommit fram en synpunkt på att det kanske är bättre med ett övergångsställe på John Bauergatan vid lekplatsen, som är upplyst med sensorer än en gångtunnel ett annat förslag som har kommit fram är att man bör beakta möjligheten för 55+ personer att få tillgång till lokaler för motion, exempelvis i kommande idrottshallar.

### **Sammanfattning**

Jag önskar att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet. Särskilt vill jag trycka på följande mycket angelägna åtgärder

att ingen förtätning eller nyexploatering får påbörjas innan John Bauergatan är byggd

att Stenhuggargatan bör omformas till en lokalgata som slutar vid

Nybergs Bil när John Bauergatan är byggd

att minska ner den föreslagna exploateringen mot bakgrund av de olägenheter som redan finns vad gäller miljö, buller och trafikintensitet

att den föreslagna nybebyggelsen utmed Stenhuggargatan inte bör komma till stånd, med tanke på trafiken redan i dag är alldeles för omfattande.

att åtgärder omgående påbörjas för att begränsa hastigheten på Stenhuggargatan till högst 30 km per timme

att tung trafik bör förbjudas på Stenhuggargatan

att parkeringsfrågan bör utredas innan bygglov beviljas för skolor, idrottsanläggningar eller andra publika byggnader. Likaså bör utformningen av platsmark för avlämning och/eller hämtning av barn och ungdomar med bilar eller buss iordningställas.

## **Kommentar**

### **Allmänt**

Vid upprättande av detaljplan är samrådet det första tillfälle då kommunen enligt lag ska samla in kunskap från bland annat kända sakägare om det aktuella planområdet för att förbättra beslutsunderlaget.

En trafikbullerutredning har under detaljplanearbetet genomförts på planområdet för att kontrollera om gällande riktvärden för trafikbuller enligt förordning SFS 2015:216 kan innehållas. För att ta del av utredningen i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning samt se information i planbeskrivningen under rubriken *Trafikbuller* under avsnittet *Planens konsekvenser*.

### **Planförslaget**

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanearbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

Gångtunnel är inte aktuell i den här typen av stadsmiljö. Se gemensamt svar ”Vägen begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet” och ”Påverkan på John Bauerparken som rekreationsområde och skolskog”

Detaljplanen reglerar inte utformning, disponering av gatumark och trafikhastighet på gatorna runt omkring planområdet. Förekommer det incidenter eller om många i ett område upplever stor otrygghet i trafiken, är vi tacksamma över att få veta det. Hör i så fall av dig till kontaktcenter 036-10 50 00.

### **Synpunkter som kommit oss tillhanda från våra bostadsrättshavare**

Kommunen prioriterar förtätning och omvandling av redan bebyggda områden för att hushålla med resurser, skapa närhet och möjliggöra ett brett serviceutbud. Kålgården ligger i Jönköpings stadskärna, vilket ger goda möjligheter att ha gång- eller cykelavstånd, eller korta resor med kollektivtrafik, till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter vilket främjar hållbart resande. Den nya vägdragningen och byggnationen kommer innebära att en mindre del av John Bauers park och en mindre del av Kålgårdsparken tas i anspråk för utbyggnaden.

Vid förtätning och kompletterande byggnation finns det stora möjligheter att se till att den befintliga miljön blir mer blandad och integrerad. Ny bebyggelse ska berika staden och komplettera omgivande bebyggelse på ett tilltalande sätt, både genom innehåll och genom arkitektur.

Utformningen av tillgängliga och trafiksäkra gång- och cykelpassager samt övergångsställen kan inte regleras i detaljplanen utan får studeras vidare under genomförandet av planförslaget. I kommunen går det att hyra en gymnastiksal vid ett tillfälle, eller en hel termin – beroende på vad du ska göra. Besök Jönköpings kommuns hemsida för mer information.

### **Sammanfattning**

Genom lokala trafikföreskrifter har kommunen möjlighet att reglera hastighet och förbjuda vissa trafikslag men frågan är inte möjlig att reglera i detaljplan och får utredas vidare av Utveckling och Trafik avdelningen. Önskemål om sänkta hastigheter och olika åtgärder på vägarna är ofta svåra att tillgodose eftersom kommunen jobbar strukturerat utifrån långsiktiga planer och styrdokument för att skapa en långsiktigt hållbar och säker trafikmiljö.

Planförslaget innebär nybyggnad av bebyggelse på skolfastigheten. Bilparkeringsplatser för personal samt för hämtning och lämning av barn planeras att anordnas inom den egna fastigheten. In- och utfarter till planeringsplatser planeras att placeras mot Stenhuggaregatan. Vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad användning av en fastighet ska fastighetsägaren anordna det antal bil- och cykelparkeringsplatser som behövs för den berörda användningen på platsen. Prövning görs under bygglovsprocessen.

### **43.**

Synpunkter gällande byggnation som innefattas i Detaljplan Charaden 10 m. fl. Kålgården, Jönköping. Vi som flyttade in i det som då hette "sista etappen på Kålgården" samt valde att flytta hit då det skulle anläggas en park, Bauerparken med träd, buskar och gräs med stora öppna ytor för lek för de yngre och för härlig rekreation för oss som blivit lite till åren. Vi är därför mycket besvikna över dessa byggplaner.

Vi begriper att staden växer och att vissa saker förändras över tid, att Upptech och Kålgårdshallen förr eller senare skulle rivas det förstod vi nog men att det skulle ersättas av byggnader som är 12 meter höga och

som det ser ut på ritningen om möjligt ännu större än vad kvarteren på Kålgården är idag, kunde vi nog inte tänka oss.

För oss som bor på Stenhuggargatan 40. 42 och 44 försvinner hela vyn söderut, den som en gång var avgörande för att flytta hit.

Om man nu måste bebygga allt mellan Östra/Västra Holmgatan och John Bauergatan enligt planen förslår jag istället att man placerar huskropparna på ett sådant sätt ( i mera nord sydlig riktning) så att sikt och ljusförhållanden mot John Bauerparken för boende utmed Stenhuggargatan blir bättre. Detta kräver ju antagligen någon form av ljudvall mot den tänkta John Bauergatan men denna behöver inte vara 12 meter hög.

Om det nu är så att allt mer eller mindre är beslutat kan man väl åtminstone ta bort den huskropp som jag markerat på medskickad fil med rött och gör en parkyta mellan John Bauergatan och Stenhuggargatan av det som idag ser ut som en träskyta,

Detta skulle i alla fall innebära att en liten glimt av parken och Munksjön bibehålls för boende på ovannämnda adresser, dessutom skulle detta göra underverk för ljusförhållandena

### **Kommentar**

Planförslaget innebär att bebyggelsen generellt kan uppföras i fem våningar med en byggnadshöjd på 13 meter och en högsta nockhöjd på 17,5 meter. En förtätning i centrala delar av tätorter, innebär i stort sett alltid en viss grad av bl.a. skymd sikt, skuggning och insyn.

Till granskningsskedet av detaljplanen har en skuggstudie genomförts för att undersöka skuggförhållandena på platsen.

### **44.**

Efter att ha tittat på samrådsmötet Charaden 10 som vi tyckte var bra o vi blev positivt överraskade hur väl genomarbetat allt var. Målet att avlasta Stenhuggargatan o Kålgårdsgatan inom området är mycket bra.

Vi bor på stenhuggargatan 28 o det finns två stora problem för oss.

-Vår utfart från fastigheten då trafikbelastningen oftast är stor o sikten dålig. Barn hämtas o lämnas på skolan.

-Vatten samlas efter nederbörd på gatan o delar av trottoaren. Vi kan inte se att det finns dagvattenbrunnar mellan Stenhuggargatan 24 o fram till Västra Holmgatan vid Upptech . Vattnet har ingenstans att ta vägen. Gatan o trottoaren visar tecken på att sjunka i "svängen". Oro finns för att det även kommer att påverka vårt hus med sättningar.

### Kommentar

Vid en utbyggnad av östra Kålgården till en tätare kvartersstad kommer förlängningen av John Bauersgatan att spela en viktig roll för att fördela trafiken i området. Den trafikutredning som tagits fram i detaljplanarbetet visar att den nya John Bauersgatan avlastar det befintliga trafikflödet på Kålgården, Odengatan och Östra Strandgatan även med den ökade exploateringen på platsen.

Planförslaget innebär nybyggnad av bebyggelse på skolfastigheten. Bilparkeringsplatser för personal samt för hämtning och lämning av barn planeras att anordnas inom den egna fastigheten. In- och utfarter till planeringsplatser planeras att placeras mot Stenhuggaregatan.

En del av Stenhuggaregatan är med i detaljplanen och planeras få en ny sektion. Höjdsättning och avvattning av den här delen kommer därför att ses över.

### 45. [REDACTED]

I förslaget till detaljplan för Charaden 10 med flera redogörs för konsekvenserna av planen på många områden

i "Bakgrund, syfte och huvuddrag" Det område som föreningen vill lägga särskild vikt vid är bedömningen av hur trafiksituationen kommer att påverkas.

- Redan idag finns ett stort bekymmer med hög trafikintensitet på Stenhuggargatan som av många bilister används som en genomfart mellan stadens östra och södra delar. Gatan är den viktigaste tillfarten till Kålgårdsskolan som bedriver undervisning också för barn med nedsatt hörsel. Den allra största andelen barn hämtas och lämnas från Stenhuggargatan. Trots detta är hastigheten inte nedsatt vilket är särskilt anmärkningsvärt med tanke på de elever som har en nedsatt hörsel. Däremot är farten sänkt på Östra Holmgatan som i praktiken är skolans minst trafikerade sida. Detta är ett missförhållande som bör rättas till omedelbart och som bör regleras i detaljplanen.

- I inledningen till "Bakgrund syfte och huvuddrag" står tydligt att den nya John Bauergatan (JB-gatan) skall avlasta Odengatan-Östra Strandgatan. På en direkt fråga vid samrådsmötet den 20/10 svarade Mats Ruderfors, Utvecklings och trafikavdelningen, att upp till 4000 fordon per dygn kan förväntas nyttja JB-gatan som genomfart. Anders Samuelsson svarade på en fråga om JB-gatans ändamål att den inte anläggs som en genomfart utan som en stadsgata. Hastigheten kommer enligt Ruderfors att bli 40 km/tim., samma som till exempel Odengatan (vår anm.) Vi finner detta vara en anmärkningsvärd konflikt som inte reds ut i Förslaget till detaljplan. För oss är det uppenbart att JB-gatan får funktionen av genomfart oavsett om man kallar den stadsgata eller ej.

- Den tämligen nya och mycket fina lekplatsen kommer att helt skäras av från bostäder och skola av JB-gatan. Här skrivs i planförslaget upprepade

gångar om att säker passage måste ordnas. För att förskolebarn och yngre skolbarn ska kunna passera säkert skulle det behövas planskilda över- eller undergångar. Hur har man tänkt sig ordna säkra passager till lekplatsen?

- För barn som kommer till lekplatsen från andra områden (vanligt idag) finns parkering för föräldrarna som kör dit på andra sidan kurvan där Holmgatan byter namn från Östra till Västra (sett från lekplatsen). Kommer det att finnas trafiksäkra parkeringsplatser d v s på samma sida som lekplatsen? Vår bedömning är att det finns behov av sådana.

Detaljplanen ser ut att väl täcka in många andra områden att ta hänsyn till och man tar ju höjd för att miljöpåverkande åtgärder kan behöva hanteras i framtiden medan frågorna och synpunkterna ovan behöver få en lösning innan planen sätts i verket.

### **Kommentar**

Detaljplanen kan inte reglera utformning, disponering av gatumark eller trafikhastighet på gatorna som berörs i detaljplaneförslaget. Förekommer det incidenter eller om många i ett område upplever stor otrygghet i trafiken, är vi tacksamma över att få veta det. Hör i så fall av dig till kontaktcenter 036-10 50 00.

Planförslaget innebär nybyggnad av bebyggelse på skolfastigheten. Bilparkeringsplatser för personal samt för hämtning och lämning av barn planeras att anordnas inom den egna fastigheten. In- och utfarter till planeringsplatser planeras att placeras mot Stenhuggaregatan.

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”.

Se gemensamt svar ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet” och ”Påverkan på John Bauerparken som rekreatiomsområde och skolskog”

Parkeringsplats för bil planeras att finnas i anslutning till den befintliga lekplatsen. Exakt plats regleras inte i detaljplanen och får studeras vidare under genomförandet av detaljplanen.

**46.**

### **Markförhållanden:**

Markuppfyllnad runt om fastigheten som har ursprunglig lägre nivå – svårigheter gällande den rent fysiska anslutningen (fordon, rullstol in/ut); avrinning ner mot oss vid nederbörd. Det rent visuella och upplevelsemässiga förhållandet med den stora skillnaden av vår och omgivningens marknivå. (Vi kommer att ligga som i en gryta och kringliggande byggnader blir ännu högre genom den omgivandemarkuppfyllnaden.)

Planerad kulvertering av befintligt öppet avvattningsdike – befintlig dränering av fastighetens mark försvinner.

Grundvattenavsänkning och pålningsarbeten vid grundläggning för väg och byggnader - de dåliga grundförhållandena medför en mycket stor risk för sättningsskador på fastighetens byggnader och gårdsmiljö med gatsten etc.; spridningsrisk av markföroreningar till yt- och grundvatten.

Tillfälliga grundvattensänkning under byggtiden kommer sannolikt att bli aktuellt. Den tillfälliga grundvattensänkningen måste föregås av en riskbedömning för att kunna vidta rätt åtgärder för att minimera påverkan och skador på omkringliggande byggnader och anläggningar. Även föroreningar i grundvattnet måste beaktas.

#### **Väg:**

Buller – fastighetens gamla träbyggnader ej anpassade som vad moderna hus är vad gäller t ex isolerande fönster;

Avgaser, partiklar – hälsoaspekter och begränsar kanske möjligheter nyttja trädgården för odling.

Ljuspåverkan – (att ställa i relation till befintliga förhållanden).

Minskad biologisk mångfald i trädgården – groddjur, mindre vattensalamander, fåglar, insekter, småvilt. (Trädgården utgör en direkt fortsättning på det lövskogsområde, naturvärdesklass 1, föreslaget ingå i reservatet, se Lona-inventering 2017 med fridlysta och unika arter och som vägen skär igenom.

Minskat trivselvärde att vistas i trädgården av de samlade ovanstående påverkansfaktorerna.

#### **Bebyggelse:**

Ökad beskuggning, mindre sol – påverkan på inomhus- och utomhusmiljö; begränsar möjlighet till odling på friland och i växthus. (Se även ang marknivåskillnaden ovan)

Mindre utsikt.

Ökad insyn - från Eleven 2 ner i hela trädgården där vi vistas.

Minskat trivselvärde att vistas i trädgården av de samlade ovanstående påverkansfaktorerna och dito för inomhusmiljöer.

Sammantaget befarar vi att all denna påverkan kommer att innebära en kraftig värdeminskning av fastigheten.

#### **Kommentar**

##### **Markförhållanden:**

Skyfallsutredningen har visat att den låga marknivån inom fastigheten Kålgården 1:5 innebär risk för översvämning. Kommunen har därför valt att ta bort denna fastighet från detaljplanen. Bedömningen är att marken

inte anses vara lämplig att planlägga för bostadsändamål. Utredningen visar också att någon form av översvämningsskydd behöver uppföras för att skydda fastigheten mot skyfallsvatten.

Området i anslutning till Kålgården 1:5 planeras inte längre att bebyggas utan föreslås planläggas som PARK istället.

Utformningen av området har dock inte detaljstuderats än. Östra Holmgatan kommer även i framtiden ansluta till den befintliga fastigheten.

Det öppna diket som vägen korsar kommer endast kulverteras under John Bauersgatan. Dikets funktion är viktigt för dagvattenhanteringen på platsen och marken mellan den nya John Bauersgatan och fastigheten Kålgården 1:5 planläggs därför som allmän plats park för att säkerställa funktionen av dagvattenledning samt dike.

Under byggtiden kommer nivån för grundvattnet sannolikt ändras tillfälligt. Detta måste föregås av en riskbedömning för att kunna vidta rätt åtgärder för att minimera påverkan och skador på omkringliggande byggnader och anläggningar. Även föroreningar i grundvattnet måste beaktas.

När planen ska genomföras ska man välja rätt metod för pålningen för att minimera omgivningspåverkan i tätt bebyggt område så gott det går. Gällande riktvärden för t.ex. buller måste beaktas.

### **Väg:**

Planområdet ligger inte i anslutning till någon av de gator i Jönköpings kommun som ligger nära gränserna för luftkvalitet. Den förväntade trafikökningen i och omkring området bedöms inte vara av sådan karaktär att luftkvaliteten påverkas i sådan grad att miljökvalitetsnormer för luft överskrids. För mer information se beskrivning under rubriken *Haltkartor för luft* under avsnittet *Förutsättningar* i planbeskrivningen för Etapp 2.

Mellan den nya John Bauersgatan och fastigheten Kålgården 1:5 planläggs marken som allmän plats park. Växtlighet och andra element kommer sannolikt ha en avskärmande effekt för ljus som exempelvis från billyktor. Detta får studeras vidare vid genomförandet av detaljplanen.

Naturvärdesinventeringen visar att växtplatser och lekplatser för de stationära fridlysta och rödlistade arterna (vanlig groda, åkergroda, mindre vattensalamander, klosterlav och svartöra) inte ligger i direkt anslutning till vägytan för den nya Johan Bauersgatan utan är knutna till de områdena som pekats ut som naturvärdesobjekt.

### **Bebyggelse:**

Planförslaget innebär en ökad byggrätt norr, väster och sydväst om fastigheten. Norr om fastigheten tillåts parkeringsgarage och till viss

del centrumverksamhet uppföras till en nockhöjd på 15 meter. Väster om fastigheten tillåts skola att uppföras till en nockhöjd på 17 meter. Sydväst om fastigheten tillåts bostäder uppföras till en nockhöjd på 17,5 meter. Den nya bebyggelsen kommer minst placeras 10 meter från fastigheten. Området i direkt anslutning till Kålgården 1:5 mot öster och söder planeras inte längre att bebyggas. Till granskningen föreslår planen användningen PARK istället vilket gynnar bostadsfastighetens tillgång till dagsljus samt områdets biologiska mångfald och rekreationsvärdena.

**47.** [REDACTED]

Jag motsätter mig anläggandet av den tänkta trafikleden. Den kommer negativt att påverka villkoren för John Bours park samt förstöra kullen med det vackra björkbeståndet. Leden kommer att utgöra en stor trafikfara för de barn som besöker den fina lekparken. Den kommer även att skärma av Jönköpingsborna från ett härligt och värdefullt rekreationsområde.

Är leden enbart till för att man i framtiden skall kunna minska antalet körfält på Odengatan till ett i vardera riktning?!

#### **Kommentar**

Se gemensamt svar "Bygg ingen väg vid John Bauers Park", "Påverkan på John Bauerparken som rekreationsområde och skolskog" och "John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet".

**48.** [REDACTED]

Fastighetsägarna bestrider Jönköpings kommuns planförslag till detaljplan för Charaden 10 m.fl.

Fastighetsägarna avser att, ensamt och oinskränkt, exploatera fastigheterna Jönköping Elefanten 22 och Jönköping Elefanten 23 med bostäder.

Jönköping 2020.10.31

[REDACTED]

Jurist

#### **Kommentar**

Kommunens intention är att köpa fastigheterna Elefanten 22 och 23. Om inte frivilliga avtal kan träffas har kommunen rätt att ta upp dialog med berörda fastighetsägare kring eventuell inlösenrätt enligt 6 kap. 13 § PBL.

49. [REDACTED]

Som Jönköpingsbo boendes på Kålgården häpnar jag över att kommunen på fullaste allvar planerar ett dylikt tilltag, att anlägga en bred gata rakt igenom Kålgårdsområdet. Den lilla natur som finns kvar är unik och skall bevaras, ner till minsta buske och kvist, till efterkommande generationer. Att inse att kortsiktigt tänkande och i sin helhet ogenomtänkta förslag nu framkastas gör mig som medborgare och skattebetalare beklämd. Var finns den övergripande planeringen i detta? Varför ska staden förtätas och exploateras på detta sätt, på just Kålgården, där vi vet att det finns unika arter som härstammar från istiden och som finns endast här och på ett fåtal andra platser i landet? Låt oss få behålla den lilla skog och växtlighet som finns! Vi är många som utnyttjar promenadstigar och gångbanor för att få andrum från stadens buller och hets. Att bara några fåtal steg från det dystra, sterila kvarteret med Atteviks och Nybergs Bil finna en prunkande grönska med rikt fågelliv – det är unikt. Att ens tänka tanken att skövla detta, för bebyggelse och väg, är vansinne. Bostäder får byggas på annat håll, att förtäta Kålgården är inte välkommet, med tanke på känslig natur, naturreservat och dessutom mycket begränsade ytor.

Vi är många som har skrivit under uppropet som Rocksjögruppen initierat, och jag väljer nu att skriva några rader, och hoppas att kommunen för en gångs skull sansar sig. Så oerhört lite av vårt kulturarv i form av gamla byggnader har sparats i Jönköping, stadens framväxt är beklämmande ful och opersonlig, huskropparna klumpiga och målade i stumma färger. Tidigare har det funnits både pittoreska och tilltalande inslag, men dessvärre har allt förfulats och dessutom är grönyterna få.

Framkomligheten, främst för bilar och övrig trafik, som tycks vara det stadens planerare vill gynna, har enligt mitt förmenande försämrats och obegripliga rondeller har växt fram över hela stadskärnan. I dag tyder allt på att bilismen är ohållbar och måste – tids nog – begränsas. Detta för att ge planetenbättre förutsättningar, och i förlängningen bättre förutsättningar för kommande generationer.

Klimatet och människans påverkan på detsamma diskuteras i dag flitigt, i hela den utvecklade delen av världen. Forskning pågår kring hur vi ska kunna minska vår påverkan på planeten, allt i en senkommen gest av hänsyn till det som vi vet är ändliga resurser, som endast är till låns. Att kommunen då kommer med detta förslag är inte bara otidsenligt, det är häpnadsväckande och orimligt. Att tro att trafiksituationen (är detta det övergripande skälet?) skulle förbättras på något påtagligt sätt av att det byggs en bred genomfartsled rakt genom vårt bostadsområde tror jag är att lura sig själv. Flera av senare års trafiklösningar har visat sig vara undermåliga, för att uttrycka det diplomatiskt. Dessutom kommer buller, avgaser och partiklar i luften öka avsevärt i området.

Bostadskvarteren på området skulle "ramas in" av vägar; den planerade nya, Herkulesvägen och Odengatan, vilket givetvis kommer att dels försämra luftkvaliteten, dels öka bullernivåerna avsevärt.

Jag har förstått det som att det kommer att krävas omfattande pålning för att anlägga en väg. Detta är en stor olägenhet och ett menligt ingrepp i vardagen som kommer att pågå under flera år. Detta har vi som bor på Kålgården redan tvingats utstå under många år. Fastigheter har påverkats och sprickor uppstått. Vi vill inte ha decennier av pålning framför oss.

Kålgården har något som är unikt och det är den fantastiska grönskan i och kring John Bauers park och Rocksjön. Här finns tydligen arter som är helt unika, och området är ett naturreservat. Men denna åtgärd, att göra Rocksjön med dess våtmarker till ett naturreservat framstår som en ytterst tom gest, om förslaget genomdrivs. Egentligen är det anmärkningsvärt att Atteviks tillåtits att expandera, på mark som istället skulle ha fått vara orörd och kunnat öka tillgängligheten för besökare till Knektaparken och Rocksjön. Nu tornar istället de nya byggnaderna upp sig som skrymmande monument, som effektivt avskärmar för den som kommer till fots från Kålgårdsgatan och vill besöka parken och/eller sjön.

Faktum är att bara man lämnar vägarna och stiger in i grönområdet, så finns det något trolskt över miljön. Det kan låta påhittat eller patetiskt för den oinvigde, men jag rekommenderar samtliga som har något att säga till om när det gäller denna detaljplan att göra det: Besök denna park, vandra bland träden, hör fågelsången. Nu är det sen höst, snart vinter, och kanske inte möjligt att höra någon fågelsång, men miljön är verkligen unik. Trolsk. Det är fullt begripligt att det är just denna plats som gett inspiration till John Bauers verk.

Att John Bauers barndomshem villa Sjövik har rivits är ytterst beklagligt, men det är långt ifrån den enda skövling som skett i Jönköping. Men nu har kommunen möjlighet att för en gångs skull hejda sig, och ändra sin plan. Det måste vara möjligt att tänka i nya banor. Allt behöver inte vara stort, högt och fyrkantigt.

För övrigt är det en skymf att döpa ett dylikt planerat illdåd efter John Bauer.

### **Kommentarer till det digitala samrådsmötet**

#### **Naturvårdsarter**

På karta som [REDACTED] visar finns fem (5) rödlistade arter med, dock inte glansskivsnäcka (*Segmentina nitida*) – varför? Rocksjön är den enda kända förekomsten för arten i Jönköpings län.

Glansskivsnäckan har hittats i damm som står i kontakt med Rocksjön via bäck.\*

#### **Konsekvenser för stadsdelen**

##### **Friluftsvärden och rekreation**

- [REDACTED] framhåller att nya boende i området kommer att ha nära till grönområden och menar att ökat trafikbuller (och ökade mängder avgaser) ska uppvägas av detta.

Argumentet är orimligt och ekar ihåligt. På vilket sätt legitimeras olägenheter av att de som på sikt blir nyinflyttade i området har nära till "attraktiva grönområden"? Dessutom kommer givetvis naturen i området påverkas negativt av den planerade gatubyggnationen och de attraktiva grönområdena kanske även kommer att till viss del decimeras, vilket är ett helgerån. Och vi som redan bor här, vi har ju redan nära till attraktiva grönområden. Vi drabbas alltså enbart av nackdelar: Önskad förtätning och ökat trafikbuller samt mer avgaser.

### Frågestunden

- [REDACTED] hävdar att den planerade gatan inte ska ses som en genomfartsled utan som en stadsgata in i området. Det behövs ingen stadsgata in i området. Särskilt inte en som tar i anspråk 21 meter.

- Trafikingenjören berättar att han vet inte riktigt hur det är med buller, det ska tydligen tittas på framöver. Det hade ju självklart varit önskvärt att detta var utrett innan förslaget läggs fram. Självfallet kommer en ny gata rakt igenom området medföra ökat buller. Detta till men för de boende. Vidare påstås att det går att minska bullret; det kan lösas vid byggandet, det vill undertecknad gärna veta hur det ska gå till. Det är ju viktigt att tänka på att ökat buller påverkar inte bara de som flyttar in i de bostäder som planeras bygga, utan även oss som redan bor på Kålgården.

### Kommentar

Se gemensamma svar "Bygg ingen väg vid John Bauers Park" och "Påverkan på naturreservat och arter".

Kommunen prioriterar förtätning och omvandling av redan bebyggda områden för att hushålla med resurser, skapa närhet och möjliggöra ett brett serviceutbud. Kålgården ligger i Jönköpings stadskärna, vilket ger goda möjligheter att ha gång- eller cykelavstånd, eller korta resor med kollektivtrafik, till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter vilket främjar hållbart resande.

Se gemensamma svar "Bygg ingen väg vid John Bauers Park", "John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet" och "John Bauersgatan bidrar till ökat buller på Kålgården".

Planområdet ligger inte i anslutning till någon av de gator i Jönköpings kommun som ligger nära gränserna för luftkvalitet. Den förväntade trafikökningen i och omkring området bedöms inte vara av sådan karaktär att luftkvaliteten påverkas i sådan grad att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids. För mer information se beskrivning under rubriken *Haltkartor för luft* under avsnittet *Förutsättningar* i planbeskrivningen för Etapp 2.

När planen ska genomföras ska man välja rätt metod för pålningen för att minimera omgivningspåverkan i tätt bebyggt område så gott det går. Gällande riktvärden för t.ex. buller måste beaktas.

Utbyggnaden av John Bauersgatan kommer ske utanför naturreservatet Rocksjön. Den nya vägdragningen kommer innebära att del av John Bauers park tas i anspråk för utbyggnaden av gatan. Kålgården ligger i Jönköpings stadskärna där det eftersträvas en hög exploateringsgrad för att ta tillvara på platsens centrala läge.

Vid förtätning och kompletterande byggnation finns det stora möjligheter att se till att den befintliga miljön blir mer blandad och integrerad. Ny bebyggelse ska berika staden och komplettera omgivande bebyggelse på ett tilltalande sätt, både genom innehåll och genom arkitektur.

### **Kommentarer till det digitala samrådsmötet**

#### **Naturvårdsarter**

Glansskivsnäcken är klassad som en livskraftig art och nämns därför inte kopplat till rödlistade arter.

#### **Konsekvenser för stadsdelen**

##### **Friluftsvärden och rekreation**

Till granskningsskedet av detaljplanen har en trafikbullerutredning tagits fram som visar hur föreslagen bebyggelse samt anslutande bebyggelse kommer att påverkas av buller från väg- och järnvägstrafik samt hur dessa ljudnivåer förhåller sig till aktuella riktvärden. Beräkningarna har gjorts med trafikflöden för prognosår 2040. För att ta del av den i sin helhet, se bilaga Trafikbullerutredning samt beskrivning under rubriken *Trafikbullerutredning* under avsnittet *Planens konsekvenser* i planbeskrivningen för Etapp 2.

Detaljplanen måste säkerställa att särskilda riktvärden för trafikbuller från vägar och spårtrafik vid bostadsbyggnader enligt trafikbullerförordningen (SFS 2015:2016) innehålls. Men att skapa en god ljudmiljö helt utan buller är svårt i städernas trafikbullerutsatta och tätbebyggda delar.

### **50.**

Jag anser att planbeskrivningen i de tillgängliga handlingarna är både röriga och ostrukturerade med olika uppgifter kring samma tema på flera olika ställen. Vidare anser jag att ett samråd under rådande Pandemi utlysa ett samråd ur flera aspekter kan ifrågasättas. Besvärs/överklagandetiden utgår den sista oktober 2020 under vilken tid vi som medborgare i Jönköping har att rätta oss efter av myndigheter utfärdade restriktioner! Mer än märkningsvärt att mitt under den rådande Pandemin där vi alla uppmanas till försiktighet i kontakter med människor. Där särskilt uppmanas att personer över 70 år skall vara extra försiktiga!

Att Nämnden då beslutar om samråd där normala umgänges- och mötesformer är förbjudna anser jag som ansvarslost! Genom detta förfarande utesluts många 70-plusare vilka skall beakta att inte i onödan utsätta sig för smittorisker. Att då kunnat ta del av utställningen som finns hos kommunens kontaktcenter i centrala Jönköping gör att många i riskgrupper säkerligen avstår att besöka platser där många människor

samlas! Därtill kan inte förutsättas att den gruppen har tillgång till datorer och än mindre behärskar den digitala tekniken. Detta stänger ute en stor grupp från att också att ta del av information via kommunens hemsida.

Flera andra brister finns i beslutsunderlaget som ex.vis:

att det inte finns någon karta i handlingarna (inte ens själva plankartan!) som visar namnen på gatorna inom planområde vilket gör att det blir svårt att orientera sig om man inte har mycket god lokalkännedom.

att exempelvis vattendammar som finns med anslutning till Rocksjön inte finns med på kartmaterial. Vatten som är viktiga för den biologiska mångfalden. (se sid.31)

att det öppna diket som leder vatten till en icke markerad damm skall enligt förslaget kulverteras! Det öppna diket är en viktig biotop som försörjer mängder av vattenlevande djur och organismer med föda och även fungerar som fortplantningsmiljö för bl. a. den fridlysta Trollsländsarten Citronfläckad Kärrtrollslända (*Leucorrhinia pectoralis*). (Arten är listad i annex 2 till EU:s s.k. Art-och habitatdirektiv, vilket innebär att Sverige skall utse och skydda områden för arten. Dessa områden ingår i ett Europeiskt ekologiskt nätverk av skyddade områden Natura 2000.) Men även den ovanliga Posthornsäckan (*Planorbarius corneus*) samt Glansskivsnäcka har påträffats i Rocksjöns vattensamlingar!

Vidare föreslår Rocksjögruppen med anledning av ovan nämnda funna arter och den känsliga biotopen att strandskyddet utökas med 300 m och på det sättet skydda lövskogsområdet kring det öppna diket från att påverkas negativt. Området har dessutom klassats som NVK 1 i handlingarna

att planförslaget knappast gynnar barnens intressen i med hänvisning också till EUS Barnkonvention som ratificerats av Sverige.

att det inte tydligt framgår hur och på vilket sätt trafikflödet kommer att påverka den närliggande omgivningen inklusive John Bauers Park.

att Jag delar således inte planförfattarens uppfattning att naturvärden, påverkan på människor, växt-och djurlivet har en ringa betydelse vilket tycks vara en genomgående framförd uppfattning när man läser handlingarna! (sidan 35). Ännu en gång åsidosätter kommunen naturen och den biologiska mångfalden vilken är betydelsefull.

att med tanke på de klimatförändringar som förutspås inte då göra en (M<B) miljökonsekvensbeskrivning, även om lagen inte så föreskriver, anser jag mer än anmärkningsvärt!

att det onekligen behöver göras ordentliga grundarbeten i området står helt klart. Detta innebär att förorenat grundvatten kan komma att

påverka att förorenat grundvatten kan komma att tillföras Rocksjön vilken utmynnar i Munksjön o sedan förs uti Vättern.

att det i den ”Kungörelse” i JönköpingsPosten den 13 maj inte tydligt framgår att planerna gäller Kålgårdsområdet! Där anges Charaden 10 m.fl. vilket jag anser vara otillfredsställande information eftersom ett fåtal av de rätt många som jag frågat om de vet vad området Charaden 10 m fl hänvisar till svarat: Jag vet inte! Detta gäller även de personer som bor inom Kålgårdsområdet! Planförslaget omfattar en avsevärd yta av Kålgården och den karta som finns i underlaget saknar dessutom gatunamn vilket påpekats i att-sats ovan av undertecknad!

att det inte framgår det faktum att det dumpats rivnigsmateriel och schaktmassor från en utsädesanläggning från ett område innehållande rester av Panogen, kvicksilverbaserat betningsmedel för utsäde i den del av det området som John Bauersgatan planerade sträckning har genom Kålgårdsparken !

Till yttermera visso ställer jag mig tveksam till att trots tveksamma geologiska förhållanden, med bitvis mycket dåliga grundförhållanden längs John Bauersgatans tänkta sträckning kunna till rimliga kostnader säkra dels vägen men även bebyggelsen som föreslås inom det tänkta planområde!

Adekvata frågor som är relevanta i övrigt är, varför finns inte den inventering (Projekt John Bauers Park Delrapport 2015) med? Rapporten påvisar i flera avseenden och framhåller den biologiska mångfaldens betydelse där även varnas för föroreningar som kan störa vattenmiljön i de dammar som finns i området!

Däremot finns nämnt ”Naturvärdesinventering av John Bauerparken”, Densamma saknar dokumenterad datering! Nämda inventering är dessutom gjord under en period som kan ge direkt missvisande information med tanke på årstidsvariationer vad gäller skillnader mellan vår, sommar och höst! En inventering som avses ligga till grund för att ge information om natur o miljö som är så känslig kan endast ses som bristfällig och ofullständig med tanke på den status området ifråga klassas! (NVKl.) Den ger inte en helhetsbild! (Inventeringen genomfördes den, 8 april, 10 maj samt den 3 juni 2019.)

Detta stärker min övertygelse om att en vattendom, och en (MKB) Miljökonsekvensbeskrivning krävs innan några grävningar som kan påverka grundvattnet tillåts!

Saknar information om vilka markavtal som finns mellan Nybergs bil och kommunen.

### **Kommentar**

Planhandlingarna har uppdaterats till granskningsskedet av detaljplanen.

Plan- och bygglagen reglerar vilka som ska delta i ett samråd, men inte hur ett samråd ska genomföras, vilket innebär att samrådets form kan variera beroende på situationen.

Samrådet för detaljplanen pågick från 13 maj till 31 oktober 2020. En kungörelse publicerades i Jönköpings-Posten den 13 maj 2020. Information skickades till länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter, berörda fastighetsägare samt andra med väsentligt intresse av planförslaget.

Eftersom planförslaget berör många, anordnade kommunen offentliga möten för att samla in synpunkter och frågor från allmänheten. Enligt Folkhälsomyndighetens rekommendationer erbjöds samrådsmöten i mindre grupper om maximalt 10 personer under två datum i september. Dessutom hölls ett digitalt samrådsmöte i oktober för dem som inte hade möjlighet att närvara under de mindre mötena i grupp.

Handlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten samt på kommunens hemsida. Man kunde också ringa eller mejla stadsbyggnadskontoret för att beställa kopior av planhandlingarna.

Plankartan har uppdaterats med gatunamn.

Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning om naturvärdena i John Bauersparken. Se beskrivning under rubriken *Naturvärden* under avsnittet *Planens konsekvenser*.

Det öppna diket som vägen korsar kommer endast kulverteras under John Bauersgatan. Dikets funktion är viktigt för dagvattenhanteringen på platsen och marken mellan den nya John Bauersgatan och fastigheten Kålgården 1:5 planläggs därför som allmän plats park för att säkerställa funktionen av dagvattenledning samt dike.

Beslut om utökning av strandskydd beslutas av länsstyrelsen.

Naturreseptatet Rocksjön som beskrivs i naturvårdsprogrammet som ett våtmarkskomplex och är klassat enligt klass 1, högsta naturvärde. Sjön Rocksjön är i sin tur även klassad enligt klass 1, högsta naturvärde.

För John Bauers park genomfördes under 2019 en naturvärdesinventering som mer specifikt visar vilka naturvärden som finns i parken, för mer information se bilaga Naturvärdesinventering samt beskrivning under rubiken Naturvärden under avsnittet Planens konsekvenser.

John Bauers park innehåller områden som har klass 3, påtagligt naturvärde. Området planläggs som park för att möjliggöra bevarande av naturvärdena på platsen.

Se gemensamma svar "Påverkan på John Bauers park som rekreatiomsområde samt skolskog" och "John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreseptatet".

Se gemensamma svar ”Påverkan på naturreservat och arter” och ”Påverkan på John Bauers park som rekreationsområde samt skolskog”.

Texten på sida 35 i planbeskrivningen från samråd syftar till en bedämning av naturvärdena kopplat till upphävande av strandskydd. De delar i planförslaget där strandskyddet upphävs är redan ianspråkstagna i form av bland annat verksamheter. Inom John Bauerspark och Kålgårdsparken ligger strandskyddet kvar för att bevara livsvillkoren för djur- och växtlivet.

Det bedöms inte att genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte skall upprättas. Underlag för behovsbedömning finns som bilaga.

Se svar om dagvatten som avser samma frågeställning från Rocksjögruppen (41) ovan.

Miljötekniska markundersökningar har utförts över hela området. Det är känt att stora delar av området består av fyllnadsmassor som är förorenad och kan innehålla avfall. Det är också känt att det finns en fd deponi i Kålgårdsparken med stor mängd avfall. Detaljerade miljötekniska markundersökningar kommer att genomföras inför varje byggnation och i stora delar av området kommer sanering att ske.

Samtliga sakägare har fått utskick med information om detaljplanen. Till granskningsskedet har planhandlingarna uppdaterats och fått nya namn.

I detaljplanen har slutrapporten till inventeringen (Projekt John Bauers Park 2014-2017 Naturinventering) beaktats.

Naturen i John Bauers park är välinventerad genom ett LONA-projekt. De mest betydelsefulla artfynden från den inventeringen är med i artlistan, exempelvis glansskivsnäcka och de olika spindlarna.

Naturvärdesinventeringar som görs inom detaljplaner är på en mer översiktlig nivå och kompletteras med fördjupande inventeringar om behov föreligger för det. I detta fall har fördjupade inventeringar gjorts som ett underlag för utvidgningen av Rocksjöns naturreservat. Planbeskrivningen har också förtydligats för att synliggöra att fler underlag ligger till grund för detaljplanen än endast naturvärdesinventeringen. Den biolog som utfört naturvärdesinventeringen är mycket erfaren. Han har gjort många inventeringar i Jönköpings kommun och är väl förtrogen med kommunens natur. Kommunen ser inget behov av att göra fler inventeringar av planområdet. Anpassningar och hänsyn har genomförts i planarbetet i huvudsak genom undvikande av exploatering av John Bauers park. Säkerställande av våtmarkernas funktion efter att planen genomförts har också varit en viktig utredning i planarbetet.

Till granskningen har utredningar kompletterats och nya utredningar har tagits fram. Behovsbedömningen har reviderats.

Innan detaljplanen antas ska det tecknas exploateringsavtal mellan kommunen och exploatörer för Eleven 2, Charaden 10 samt för Cyklopen 11. I exploateringsavtalen regleras bland annat kostnadsfördelningar för genomförandet och överlåtelser av mark.

## **51. Rocksjögruppen**

**(via [REDACTED] och [REDACTED] + namnlista med 1065 personer)**

Vi vill fästa Er uppmärksamhet på att vi i Rocksjögruppen startat en namninsamling "Stoppa vägen vid John Bauers Park" mot den i detaljplaneförslaget "Charaden 10 m fl, Jönköping" ingående genomfarten mellan Kålgårdsrondellen och Tullportsrondellen (Bilaga 1). Härmed överlämnar vi en delredovisning av dess resultat per den 31 okt -20, vilket undertecknarna av namninsamlingen godkänt att Rocksjögruppen gör.

Den planerade vägdragningen skulle på många olika sätt mycket allvarligt skada naturen och dess unika och fridlysta arter i och vid John Bauers park samt även påverka naturreservatets.

Upplevelsevärdet av en mycket uppskattad rofylld oas, mitt i centrala Jönköping, skulle dessutom förstöras av en genomfart för minst 7000 - 8000 fordon per dag.

För alla barn (skol- och förskolegrupper, lekplatsbesökare och barn som bor på Kålgården) kommer en intensivt trafikerad genväg utgöra en stor trafikfara, då de inte bara ska korsa trafiken, utan också genom att ha vägen i den naturmiljö de vistas i för äventyrslek, naturstudier, utflykter mm.

De markgifter (bl a kvicksilver och kadmium) som dokumenterat finns i vägdragningens områden, riskerar pga grundförhållanden att spridas till såväl grund- som ytvatten.

Dessutom utgör den starka kulturhistoriska anknytningen till John Bauer ytterligare skäl för Er politiker att tänka om i denna fråga. Upprepa inte det ofattbara misstaget Era föregångare gjorde, när de beslöt att riva familjen Bauers Villa Sjövik! Naturen kan inte heller den återskapas!

Vi ber Er läsa alla de många engagerade och kloka kommentarer (Bilaga 2 – 3), som lämnats av namninsamlingens undertecknare!

Namninsamlingens digitala underskrifter uppgick den 31 okt -20 till 955 st, vilka härmed bifogas. (Bilaga 4)

Namninsamlingen har parallellt även gjorts fysiskt med listor i

pappersform ihop med upptryckta informationsblad om insamlingen. Med de nytillkomna underskrifterna uppgick summan den 31 okt -20 till 110 st varvid dessa nya bifogas. (Bilaga 5)

Informationsbladet som vi också försökt att sprida till så många av de boende på Kålgården som möjligt, bifogas även det. (Bilaga 6 jämte Bilaga 7)

Summa underskrifter i namninsamlingen ”Stoppa vägen vid John Bauers Park” är såsom delresultat per den 31 oktober 2020 sålunda 955 + 110 = 1065 stycken.

Insamlingen startade den 11 september -20. Vi gjorde en delredovisning den 30 september. Vi kommer framgent att delrapportera tills dess slutgiltigt beslut tas i frågan.

Vi hänvisar i övrigt till namninsamlingens text och till det tidigare nämnda informationsbladet. I båda texterna hänvisas till samrådshandlingen och i den digitala versionen finns även en direktlänk till denna.

Stoppa vägen vid John Bauer Park!

### **Kommentar**

Kommunen har tagit del av namninsamlingen samt tillhörande kommentarer. Då inkommen namnlista inte innehåller adresser gör att det är omöjligt för kommunen att bedöma om någon av namnen finns på fastighetsförteckningen och därmed berörs av planen.

Se gemensamt svar ”Bygg ingen väg vid John Bauers Park”.

Se gemensamt svar ”Påverkan på naturreservat och arter”.

Se gemensamt svar ”Påverkan på John Bauers park som rekreationsområde samt skolskog”.

Se gemensamt svar ” ”John Bauersgatan begränsar möjligheten att ta sig till parken och naturreservatet”.

Markteknisk utredning har genomförts. Sanering kommer att göras innan området byggs ut.

Den yta som ianspråkats av förslagen vägdragning bedöms inte påverka de kulturhistoriska värden som finns kopplade till platsen. I samband med genomförandet av detaljplanen finns en möjlighet att undersöka om det går att förtydliga det kultuhistoriska värdet kopplat till platsen.

## Sammanfattning

Inkomna synpunkter har främst berört byggandet av John Bauersgatan samt planens påverkan på de befintliga naturvärdena som är knutna till Rocksjöns naturreservat och parkerna i området.

Efter samrådet har planhandlingarna justerats. De huvudsakliga förändringar som har gjorts är följande:

Detaljplanen har delats upp i två etapper, varvid Atteviks och Nybergs befintliga verksamhetsområden samt tillhörande John Bauersgatan ingår i etapp 1. Resterande planområdet ingår i etapp 2.

Exploateringen inom fastigheterna Charaden 10 och Cyklopen 11 har ökats.

En allmän gata har tillförts inom fastigheten Charaden 10.

Kvartersstruktur och markanvändning inom fastigheten Eleven 2 har förändrats. Marken föreslås planläggas utifrån de befintliga verksamheterna. Bostadsändamålet är inte längre aktuellt.

Planområdet har utökats med Kålgårdsrondellen.

Kålgårdshallen har planlagts för nya bostäder.

Den södra delen på Kålgårdsparken har tagits bort från planförslaget.

Den befintliga bostadsbebyggelsen på Kålgården 1:5 har tagits bort från planförslaget.

Området mellan Kålgården 1:5 och John Bauersgatan planläggs inte längre för bostäder utan som PARK för att kunna hantera skyfallsvatten.

Gassäkert byggandet föreskrivs för all ny bebyggelse inom hela planområdet på grund av närheten till den befintliga deponin vid Kålgårdsparken.

Planbestämmelser har införts för att säkra sanering av markföroreningar och skydd mot buller.

STADSBYGGNADSKONTORET



Planarkitekt



Planchef