



Granskningsutlåtande

► **Detaljplan: Vårdaren 8**

Stadsdel: Rosenlund

Antagandehandling
Upprättad: 2025-01-29
Diarienummer: Stbn/2018:117
Utökat förfarande (PBL 2010:900)

Planguiden

Vad är granskning?

När ett förslag till detaljplan har varit på samråd och kommunen bearbetat det utifrån information och synpunkter som framkommit ska planförslaget göras tillgängligt för granskning inför beslut om antagande. Granskningens syfte är att visa det bearbetade planförslag som kommunen har för avsikt att anta och samtidigt ge berörda intressenter en sista möjlighet att lämna synpunkter.



Vad är ett granskningsutlåtande?

När granskningen är klar sammanställs de skriftliga synpunkter som har inkommit i ett granskningsutlåtande. Granskningsutlåtandet ska innehålla en redovisning av kommunens ställningstaganden och förslag med anledning av synpunkterna. I de fall kommunen inte tillgodosett inkomna synpunkter bör det ges en tydlig motivering.



Vad händer med mina ej tillgodosedda synpunkter?

Efter att förslaget har antagits i stadsbyggnads-nämnden skickas granskningsutlåtandet till de som inte fått sina synpunkter tillgodosedda endast för kännedom. Efter beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden får de som kommunen bedömt som kända sakägare beslutet skickat till sig samt upplysning om hur man gör för att överklaga beslutet. De som kommunen inte bedömt vara sakägare får endast beslutet.



Oavsett om du får information om hur du överklagar eller ej är det i slutändan mark- och miljödomstolen (Växjö tingsrätt) som avgör vem som anses vara berörd av beslutet och ha klagorätt. Detta utifrån reglering i 13 kap. 8 och 11§§ plan- och bygglagen.

Hur har samråd bedrivits?

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut att planhandlingar för rubricerat ärende godkändes för samråd av Stadsbyggnadsnämnden 2022-12-15. Samrådshandlingarna har varit ute på samråd under tidsperioden 2 februari 2023 - 31 mars 2023 och skickats till bl.a. Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. En kungörelse har publicerats i Jönköpings-Posten, 2023-02-01.

Ett samrådsmöte har genomförts via öppet hus som ägde rum 2023-03-02. Planhandlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och även i digital form på kommunens hemsida. Information om ärendet har även informerats via sociala medier samt med skyltar på plats inom planområdet

Hur har granskning bedrivits?

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att godkänna ärendets planhandlingar (granskningsversion) 16 maj 2024. Under granskningstiden 4 juni - 29 augusti 2024 har planhandlingar skickats ut på nytt till de myndigheter, organisationer eller berörda fastighetsägare som har lämnat synpunkter under samrådstiden samt till kommunstyrelsen. Under granskningstiden har även övriga som inte lämnat synpunkter under samrådstiden getts en ny möjlighet att lämna in ett yttrande. Planhandlingarna fanns även tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och på kommunens hemsida.

Inkomna skriftliga yttranden

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

Förteckning

Myndigheter och regionala organisationer

- | | |
|------------------|------------|
| 1. Länsstyrelsen | 2024-08-27 |
| 2. Trafikverket | 2024-08-23 |

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 3. June Avfall | 2024-07-01 |
| 4. Jönköping Energi Nät AB | 2024-06-26 |
| 5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden | 2024-08-07 |
| Räddningstjänsten | 2024-06-06, ingen erinran |
| Tekniska nämnden | 2024-06-18, ingen erinran |
| Kommunstyrelsen | 2024-08-27, ingen erinran |

Föreningar, företag och ledningsägare

- | | |
|--|------------|
| 6. Brf Kruthusen/ | 2024-08-21 |
| 7. Miljöpartiet | 2024-08-27 |
| 8. Rektorer Rosenlunds skol-
och förskoleområde | 2024-08-28 |

Privatpersoner

- | | |
|------------------------|------------|
| 9. Boende på Källgatan | 2024-06-07 |
| 10. | 2024-06-03 |
| 11. | 2024-08-18 |
| 12. | 2024-08-16 |
| 13. | 2024-08-30 |
| 14. | 2024-06-25 |
| 15. | 2024-08-28 |
| 16. | 2024-06-17 |

Gemensamma kommentarer

Trafik

Förlängning av Karbingatan

En förlängning av Karbingatan västerut som ansluter till Hermansvägen innebär att biltrafik kommer vara möjlig i båda riktningar.

I den trafikanalys som har tagits fram i arbetet med detaljplanen beräknas 25 procent av den tillkommande trafiken från nya bostäder välja det östra alternativet, via Karbingatan.

Den befintliga trafiken längs Hermansvägen, tillsammans med den trafik som förväntas tillkomma genom ny bebyggelse, bedöms huvudsakligen ha sina målpunkter riktade mot centrum, Huskvarnavägen, Ekhagsrondellen samt vårdcentralen. Bedömningen är att trafikflödet via Karbingatan österut till dessa målpunkter kommer att vara begränsat, eftersom angöring åt väster via Hermansvägen bedöms vara ett snabbare och effektivare alternativ.

Av den tillkommande trafiken uppskattas cirka en fjärdedel välja det östra alternativet för att nå målpunkterna som utgörs av en förskola och en skola. Beräkningar har tagit hänsyn till viss trafikökning på kringliggande gator på grund av trafik till Starrgatan vilken troligen främst kommer ske via Husargatan.

Kommunen är medveten och delar de boendes syn på att faktiska trafikval kan påverkas av praktiska faktorer, som exempelvis närhet till en skola. För att hantera detta planerar kommunen att implementera hastighetsdämpande åtgärder för att styra trafiken som väljer det östra alternativet, via Karbingatan, att hålla nere hastigheten för att inte uppmuntra till att nyttja Karbingatan som en smitväg.

Enskilt och allmänt intresse

Det enskilda intresset för boende i närområdet är trafiksäkerheten och intrång på fastigheten Vårdaren 7.

Expropriering av mark

För att kunna skapa ett mer finmaskigt trafiknät och fullfölja gällande översiktsplan behöver en ca 7,5 m bred remsa tas i anspråk med allmän plats GATA från fastigheten Vårdaren 7. I gällande detaljplan är aktuellt markområde redan belastat med att marken inte får bebyggas, u-område för allmänna ledningar samt att marken ska vara tillgänglig för in- och utfart samt för gång- och cykelväg för angränsande fastigheter. Utformningen på platsen är till störst del redan idag asfalterad. På grund av gällande restriktioner av aktuellt markområde

samt att pågående markanvändning ”Bostäder” inte förhindras anses inte inskränkningen av det enskilda intresset vid en planläggning av GATA vara av väsentlig karaktär. Expropriationslagen gör gällande att expropriation kan ske för att bereda utrymme för anläggning som tillgodoser allmänt behov av samfärdsel, transport eller annan kommunikation. I detaljplanen sker detta genom att marken planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Kommunens ambition är att ingå avtal om marköverlåtelse avseende del av Vårdaren 6, 7 och 8. Alternativt kan det bli aktuellt med inlösen i enlighet med PBL 6 kap. 13 § och 14 kap. 14 §

Del av den övergripande stadsplaneringen

Det allmänna intresset är att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät i området som ger en jämnare trafikfördelning.

Karbingatan är en mindre gata som är viktig för att säkerställa att trafikflödena inte bryts, vilket är avgörande för att skapa en effektiv och säker trafikstruktur. Genom att öppna gatan för biltrafik säkerställs att det finns en tydlig vägförbindelse som inte skapar flaskhalsar eller begränsningar för framkomligheten i området.

Karbingatan kommer inte vara en huvudgata utan snarare en gata som kompletterar det övergripande gatunätet och ger bättre tillgång mellan olika delar av stadsdelen. Detta har även stöd i översiktsplanen.. Öppnandet gör det möjligt att behålla ett kontinuerligt och lättillgängligt nätverk av gator, vilket förbättrar trafiksäkerheten och minimerar risken för att andra gator i närområdet överbelastas.

Sammanfattningsvis är kommunens bedömning att det är osannolikt att Karbingatan österut kommer att användas som en genväg för annan trafik än den som är kopplad till de nya bostäderna, eftersom det saknas målpunkter i området för majoriteten av trafiken på Hermansvägen.

Barnperspektivet

Ur ett trafikperspektiv handlar barnperspektivet om att skapa en säker, tillgänglig och hälsosam miljö som möjliggör självständighet och rörelsefrihet. En trafikmiljö som fungerar för barn är också en trafikmiljö som fungerar för alla, vilket bidrar till en mer hållbar och trivsamt stad.

Ur ett barnperspektiv kan Karbingatan, trots en viss ökning av trafiken, bli en trygg och viktig gata som underlättar säkra förflyttningar till skola, förskola och andra målpunkter i området. Utbyggnaden med nya bostäder bidrar till att skapa ett mer levande och befolkat område, vilket ökar tryggheten för barn och andra som rör sig där. Dessutom

förbättras tillgängligheten till busshållplatsen vid vårdcentralen, vilket gör det enklare och säkrare att använda kollektivtrafiken.

Utbyggnaden av gatan innebär att det kommer finnas en separerad gångbana vilket är ett tryggare alternativ jämfört med att gående idag passerar över den befintliga parkeringen.

Exploateringsgrad och anpassning till omgivningen

De förändringar som gjorts i planförslaget inför granskningsskedet av detaljplanen, vad gäller exploateringsgrad och omfördelning av volymer, bedöms vara väl avvägda och tillräckliga för att planen ska kunna antas.

Som tidigare beskrivits medför sänkningen av byggnadshöjderna en betydande minskning av skuggningseffekter, vilket förbättrar ljusförhållandena i området. Det är dock viktigt att notera att viss skuggpåverkan är ofrånkomlig vid förtätning i centrala områden. Solstudierna bygger på genomsnittliga förhållanden under året, där skuggorna är kortare på sommaren och därmed ger bättre möjligheter till utevistelse nära bostäderna, medan motsatsen gäller under vintermånaderna.

Avstånden mellan byggnaderna varierar från cirka 20 meter i de södra delarna till uppemot 35 meter i norr, vilket säkerställer ett respektabelt utrymme gentemot befintlig bebyggelse. För att ytterligare minska insyn har byggnadernas gavlar strategiskt placerats vid de kortaste avstånden. Dessutom bidrar det planerade parkstråket inte bara till att skapa en grön och trivsamt miljö utan också till att minska upplevelsen av insyn och öka den boendes upplevelse av avskildhet.

1. Länsstyrelsen

Riksintresse för kommunikationer

Det är positivt att kommunen har tagit fram en trafikflödesanalys för området. Länsstyrelsen saknar dock en redovisning av kommunens bedömning avseende påverkan på riksintressena (E4:an och Rv40). Det behöver även framgå vad som ligger till grund för bedömningen.

Översvämning skyfall

Länsstyrelsen anser fortsatt att en bedömning av befintlig översvämningsrisk, hur risken har bedömts, vilka underlag som använts, vilka åtgärder som behövs och planeras för samt vilka konsekvenser åtgärderna får behöver tydliggöras i planbeskrivningen. Länsstyrelsen noterar att denna information finns med i dagvattenutredningen men anser att informationen behöver finnas med i planbeskrivningen för att förtydliga vad som är kommunens bedömning/intention och vad som är SWECO:s förslag.

Kommentar

Jönköpings kommun och Trafikverket har en gemensam ambition att vända utvecklingen och minska biltrafiken för att den inte ska medföra påverkan på den övergripande funktionen i huvudnätet. Jönköpings kommun arbetar med en ny trafikstrategi som ska hantera övergripande trafikfrågor och mål. Trafikstrategin följs av en handlingsplan som på ett mer konkret sätt pekar på vilka åtgärder som ska göras för att uppnå målen i trafikstrategin. I kommunens översiktsplan är utgångspunkten i planeringsstrategierna att underlätta för de hållbara trafikslagen. En kontinuerlig dialog mellan kommunen och Trafikverket är nödvändig för den fortsatta hanteringen av trafiken.

Trafikökningen som genereras från aktuellt planförslag bedöms inte påverka riksintressen för kommunikationer, E4:an och Rv40.

Stycke om dagvatten har uppdaterats i planbeskrivningen.

2. Trafikverket

Riksintresse

Statlig väg, E4:an samt Rv40, ligger cirka 150 meter från planområdet och är utpekad 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

nyttjandet av anläggningen. Planbeskrivningen har kompletterats med en trafikflödesanalys men det framgår inte tydligt vilken påverkan detaljplanens genomförande har på riksintresset eller vilka åtgärder som kan krävas vid ett genomförande av detaljplanen. Trafikverket anser att planhandlingarna behöver redovisa detta och föra ett resonemang om hur exploateringen bedöms påverka riksintresset. Trafikverket vill särskilt påtala att situationen vid trafikplats Ekhagen är problematiskt med brister i framkomlighet och högt kapacitetsutnyttjande och anser att det är viktigt att se till helheten i kommunens samlade planarbete som påverkar det statliga vägnätet i de centrala delarna av Jönköping. Detta är en utmaning som kräver en samordnad avvägning mellan kommunala målbilder och E4:s och Rv40:s riksintresse som nationella stamvägar samt som en del i EU:s Trans European Transport Network, vilket ställer krav på god framkomlighet och kapacitet.

Åtgärdsvalsstudie

Under åren har E4:an genom Jönköping utretts. I bland annat Paket Ekhagen föreslås åtgärder för byggnation i närtid (PM Ekhagen, ÅVS E4 genom Jönköping, daterad 2021-04-22). Slutrapporten Åtgärdsvalsstudie för E4 genom Jönköping, daterad 2022-02-09, har genomförts i samverkan mellan Jönköpings kommun och Trafikverket och utgör starten på en långsiktig process. Åtgärden att skapa en plattform för kontinuerlig samverkan är viktig. Detta ger förutsättningar för att gemensamt möjliggöra fortsatt utveckling av staden i samklang med framkomlighet och kapacitet i övergripande statlig infrastruktur genom att utveckla åtgärdsförslag och på sikt säkerställa ett genomförande.

I förslag till nationell plan 2022-2033 ingick åtgärdspaket E4 Trafikplats Ekhagen i listan över objekt som övervägts motsvarande en ökad ram på 10 procent. I pågående arbete med framtagande av underlag för ny nationell plan (2026-2037) ingår åtgärdspaketet i de åtgärder som är prioriterade för framtagande av SEB och ny nettonuvärdeskvot (NNK). Det är angeläget att Trafikverket och Jönköpings kommun redan från hösten 2024 har fortsatt dialog om innehåll och finansiering av åtgärdspaketet.

Kommentar

Jönköpings kommun och Trafikverket har en gemensam ambition att vända utvecklingen och minska biltrafiken för att den inte ska medföra påverkan på den övergripande funktionen i huvudnätet. Jönköpings kommun arbetar med en ny trafikstrategi som ska hantera övergripande trafikfrågor och mål. Trafikstrategin följs av en handlingsplan som på ett mer konkret sätt pekar på vilka åtgärder som ska göras för att uppnå målen i trafikstrategin. I kommunens översiktsplan är utgångspunkten i planeringsstrategierna att underlätta för de hållbara trafikslagen. En kontinuerlig dialog

med mellan kommunen och Trafikverket är nödvändig för den fortsatta hanteringen av trafiken.

Trafikökningen som genereras från aktuellt planförslag bedöms inte påverka riksintressen för kommunikationer, E4:an och Rv40.

Yttrande om åtgärdsvalsstudie noteras.

3. June Avfall

Avfallsfrågan behandlas överhuvudtaget inte i planförslaget. Kommun bör komplettera planbeskrivningen med hur avfallshanteringen avses att lösas. Var planerar kommunen att placera avfallsutrymmen/djupbehållare så att hämtning kan ske på ett trafiksäkert sätt? Från vilken/vilka gator planerar kommunen att avfallshämtning ska ske ifrån? Anvisningar gällande utformning av avfallshantering finns i June Avfall & Miljö avfallsföreskrifter och i Avfall Sveriges ”Handbok för avfallsutrymmen – riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation”.

Kommentar

Text om avfall har lagts till i planbeskrivningen. Avfallshantering planeras att ske via kvartersmark där det finns möjlighet till rundkörning. Kommunen placerar inte dessa utan är upp till framtida exploatör.

4. Jönköping Energi Nät AB

Jönköping Energi Nät AB motsätter sig att E-området tas bort från parkstråket i tidigare planförslag innan annan lösning har fastslagits av inblandade fastighetsägare, stadsbyggnadskontoret, bygglovsavdelningen och Jönköping Energi Nät AB.

Jönköping Energi Nät AB för diskussioner med Bostadsbyggen i Jönköping AB om att placera en transformatorstation på fastigheten Vårdaren 5 för att kunna förse Vårdaren 8 med elnät.

Jönköping Energi Nät AB har enligt planförslaget ingen möjlighet att försörja planerad bebyggelse med elnät och el om inte fastigheter utanför detaljplanen belastas med en transformatorstation. Befintlig infrastruktur behöver förstärkas och en ny transformatorstation behöver uppföras för att kunna ansluta byggnader i tänkt detaljplan.

Eventuell utsmyckning av nätstation bekostas av exploatör.

Befintlig infrastruktur ska beaktas. U-område kan behövas för befintliga kablar. Eventuell utbyggnad av elnät kan komma kräva behov av E-område och U-område. Eventuell flytt av ledning ska bekostas av byggherre. Jönköping Energi Nät AB behöver kontaktas i god tid innan önskad leverans av el.

Kommentar

En viktig aspekt av parkstråket är att det hålls fritt från byggnader och en transformatorstation i den norra delen påverkar den nord-sydliga kopplingen på ett negativt sätt och anses inte vara lämpligt.

Förutsättningar för att en ny transformatorstation behövs är känt för alla inblandade parter. En ny transformatorstation kommer att planeras utanför planområdet.

5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Målsättningen enligt *Kommunprogram för mandatperioden 2023–2026*, om en bättre ljudmiljö än vad som är lägstanivå enligt lagstiftningen uppnås inte.

Kommentar

Planbestämmelsen ”s₁” har justerats i plankartan.

6. Brf Kruthusen/

Vi har tagit del av samrådsredogörelsen och är mycket förvånade och besvikna på era kommentarer.

Vi har även noterat sedan vårt möte mellan oss och Stadsbyggnadsnämnden, politiker och tjänstemän, den 22 juni 2024 en viss ovilja att ens pröva våra önskemål mot kommunens planering i trafikfrågor och tolkar inställningen att inga avvikelser oavsett motiv och samhällsnytta ska tolereras.

Att ta så lätt på våra, skolornas, grannkvarterens, Regionens och många privatpersoners synpunkter vad gäller trafiksituationen och era planer på att öppna upp Karbingatan mot Vårdaren 8 var överraskande. Det tyder på ett ointresse hos kommunen för att skydda barn och vuxna från de uppenbara risker som skapas av en hög frekventerad bilväg.

Vi förvånas också av era kommentarer gällande Regionens planer på att skapa p-platser för att ersätta sina nuvarande 120 platser som försvinner. Hur ska detta gå till? Vår bedömning är att ökad gatuparkering i grannkvarteren kommer att bli resultatet och därmed än värre trafiksituation än dagens i närområde.

Notera att vår Brf:s del av Karbingatan är en infart till vår Brf, inte en återvändsgata som den felaktigt beskrivs i era handlingar.

Vi har svårt därmed att övertygas av era motiv/kommentarer och planer på en tung trafik belastad väg utanför Karbingatan 10.

Dessutom ägs marken av oss och skulle vid ett ev öppnande behövas lösas in, här hänvisar vi till exproprieringslagen 2 kap, 1§ tredje stycket.

Inom tätbebyggt område får expropriation ske endast om;

1. det med skäl kan antas att marken eller utrymmet inom överskådlig tid kommer att beröras av byggnads- eller anläggningsåtgärd, som är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt, eller
2. det med hänsyn till intresset av att främja ett planmässigt byggnadsskick eller av annan därmed jämförlig orsak är angeläget att kommunen får rådighet över marken eller utrymmet.

Vi har ej heller fått en förklaring i hur era trafikplaner ang Karbingatan främjar samhällsintresset av väsentlig betydelse utan det är, enligt vår bedömning, en ren tekniklösning utan nån som helst hänsyn eller förankring i verkligheten.

Vad gäller exploateringsgraden av bostäder som sänkts med 20 % är positivt men vi anser att den bör sänkas ytterligare för att inte livsvillkor och boendekvalitet och tillgångsvärdena på beståndet ska försämrats.

Erfarenheterna från Sydeuropa i samband med klimatförändringarna visar att förtätningsstrategin i stadsdelar medför ökade temperaturer med i genomsnitt 1-2 grader kortsiktigt.

Förtätningsstrategin utan hänsyn till miljön och klimatförändringar i kombination med ökade trafikmängder är inte enligt vår bedömning och de specialister vi rådfrågat de rätta åtgärder som såväl studier och erfarenheterna visar numera.

Ytterligare en fråga som bör ställas och besvaras av kommunen är om kommunen redan lämnat ett muntligt bindande löfte till entreprenören Riksbyggen om att vägöppningen kommer att godkännas. Detta innan beslutet på politisk nivå är tagen.

Våra ursprungliga synpunkter från den 2023-03-16 kvarstår. Vi anser inte att vi fått någon acceptabel respons i samrådsredogörelsen baserad

på samhällsnytta.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - ”Trafik” och ”Exploateringsgrad och anpassning till omgivningen”

Ur ett miljö- och klimatperspektiv bidrar förtätning i staden till en mer hållbar utveckling. När människor bor nära arbete, service och kollektivtrafik minskar behovet av biltransporter, vilket leder till lägre utsläpp av växthusgaser. Genom att bygga inom befintliga stadsområden skyddas naturområden och jordbruksmark från exploatering, vilket hjälper till att bevara biologisk mångfald och viktiga ekosystem. Samtidigt främjas hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, vilket ytterligare minskar klimatpåverkan. På detta sätt kan förtätning göra städer mer motståndskraftiga mot klimatförändringar och samtidigt skapa en mer hållbar framtid. En utmaning med förtätning är att infrastrukturen kan bli överbelastad. Avvägningar ska göras om förändringar anses kunna hantera den extra trafik som det kommer att innebära, vilket bedömningen fortsatt är.

Det finns inget bindande löfte om vägöppning, entreprenören är inte beroende av att Karbingatan förlängs.

7. Miljöpartiet

För Miljöpartiet de gröna i Jönköping vill jag lämna följande kommentar på granskningsunderlaget av detaljplan för Vårdaren 8.

Vi tycker det är olämpligt att utförandekod b1 kommer är föreslaget i planen. (Möjlighet att bygga underjordiskt garage.) Detta av tre anledningar.

1. Det ökar behovet av betong med en ansevärd del för projektet.
2. De faror som uppstår om det blir brand i fordon i garaget. (Ett litiumjon-batteri går inte att släcka och brandgaserna är mycket giftiga. De påverkar även byggstrukturen.)
3. Möjligheten för större träd att etablera sig ovanpå ett garage är mycket begränsad.

För denna plan borde det finnas en möjlighet att samordna parkering med behoven på Vårdaren 6. Kanske i ett gemensamt parkeringshus ovan mark.

Utöver det bör antalet parkeringar i södra delen av planen begränsas till att hämta, lämna och lasta i och ur. Detta till förmån för en större

fickpark och mer park mot Vårdaren 7.

Kommentar

Underjordiskt garage är nödvändigt för att kunna uppfylla parkeringsnormen för bostäder i de norra kvarteret inom planområdet. I dagsläget är det inte aktuellt för Regionen att delta i ett projekt som innefattar ett parkeringshus.

Parkeringen i södra delen av planområdet behövs för att uppfylla parkeringsnormen och kan inte begränsas till att bara innefatta hämta, lämna och lastning.

8. Boende på Källgatan

Har läst inkomna yttranden från ”boende i området” som även säger sig företräda oss som bor i fastigheterna på t ex Källgatan och Viktoriavägen. Jag står inte bakom detta utan tänker istället att i och med en öppning av Karbingatan får trafiken ännu en möjlighet att silas genom området och därmed avlastas t ex Källgatan, Granatgatan, Husargatan och Viktoriavägen, som idag är ”infarter” till småstugeområdet. Det är ju faktiskt inte frågan om en genomfartsled, utan endast en mindre gata in till ett bostadsområde - en gatstump med låg hastighet.

Kommentar

Yttrande noteras.

9.

Motsätter mig ett öppnande av Karbingatans förlängning åt väster. Detta kommer att medföra ökad trafik i området, både för småstugorna och oss i Kruthusen. Enligt info om projektet, som ägde rum i vårdcentralens aula för drygt ett år sedan tillkännagavs att ett stort p-hus kommer att byggas i något av husen västerut. Representanten för kommunen informerade då att utfarten av bilar från garaget INTE kommer att gå österut mot skolan. Jag ställde mig då upp, med höjd röst, och undrade hur vederbörande kunde garantera att all utfart kommer att ske åt väster. Inget svar. Efter en stund kom samma ”kunskap” från samma mun om att all trafik från det nya området kommer att gå västerut. Ställde mig åter upp och ifrågasatte hur vederbörande kunde veta detta. Fortfarande inget svar. Låt säga att boende med bil i nämnda garage har ett barn som skall skjutsas till Rosenlundsskolan: Vilken väg tar man då? Med 100 %-ig sannolikhet åt öster via Karbingatans förlängning. Frågan är hur mycket ”intyget”

om att välja väg västerut och tillbaka på Hermansvägen och till skolan är värt? Öppna inte denna väg!!!!

Kommentar

Se gemensam kommentar - "Trafik".

10.

Låt oss återigen slå fast att de boende inte har något emot byggnationsplanerna i sig utan att vår förväntan och förhoppning är att projektet genomförs med respekt för de boendes situation samt i harmoni med befintlig byggnation.

Tyvärr har det nya förslaget inte tagit hänsyn till flera av de punkter vi lämnat in sen tidigare vilket gör att flera av dem kvarstår.

Trafik

Inom planförslaget planeras att Karbingatan öster om planområdet ska förlängas och anslutas till Hermansvägen. I dagsläget upplever vi att trafiksituationen i området är stökig både morgon och eftermiddag, speciellt förbi hus i området och runt skolorna. Detta ser ut att bli betydligt värre i och med planen att öppna upp och bredda Karbingatan mot Hermansvägen. Karbingatan kommer bli en genomfart för ännu fler bilar då man leder in trafik i området där det också rör sig många barn. Vi har flera synpunkter på förslaget:

1. Syftet med gatan – allmänt intresse ställt mot enskilt intresse

Proportionalitetsprincipen i plan och bygglagen kräver att kommunen tar hänsyn till både allmänna och enskilda intressen. I de yttranden som lämnats in tidigare i processen kan man se att alla boende i området är emot att öppna upp Karbingatan, även allmänna intressenter såsom Rosenlundsskolan, Arredalens och Rosenlunds förskolor och Jönköpings region är emot förslaget. Således ett kompakt motstånd från både allmänna och enskilda intressen.

Detta ska ställas emot en allmän formulering om att *"syftet med att förlänga Karbingatan åt öster är att öppna upp gatan för att koppla samman det kommunala vägnätet i enlighet med översiktsplanen för den centrala tätorten"*.

I översiktsplanen går att läsa *"Stadsgator ska koppla samman områden genom många gena kopplingar. Gatunätet ska ha genomströmning och återvändsgator ska i allmänhet undvikas."*

Kommunen är skyldig att redovisa syftet med gatan och på vilket

sätt den uppfyller ett allmänt intresse. Givet ovan är kommunens argument vagt och alltför generellt och tar inte hänsyn till det lokala samhällets levnadsvillkor.

2. Syftet med gatan kopplat till översiktsplanen för Jönköping

I översiktsplanen för Jönköping diskuteras ett antal stadsbyggnadsprinciper.

Citat: "Stadsbyggnadsprinciperna ska ses som ambitioner som inte alltid kan uppnås i varje enskilt fall"

I detaljplanen står det "Det är en målsättning att öppna upp gator där det anses vara rimligt och där ytor finns för att förbättra trafikflödet och undvika återvändsgator"

En ambition är mycket mer generell än en målsättning, kommunen måste motivera om det kan anses vara rimligt att öppna upp Karbingatan givet de lokala förutsättningarna och det massiva motståndet från både allmänna och enskilda intressen.

3. Expropriering av mark

För att kunna öppna upp Karbingatan måste kommunen lösa in mark som ägs av Vårdaren 7.

Enligt expropriationslagen 2 kap. 1§ tredje stycket:

Inom tätbebyggt område får expropriation ske endast om

1. det med skäl kan antas att marken eller utrymmet inom överskådlig tid kommer att beröras av byggnads- eller anläggningsåtgärd, som är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt, eller

2. det med hänsyn till intresset av att främja ett planmässigt byggnadsskick eller av annan därmed jämförlig orsak är angeläget att kommunen får rådighet över marken eller utrymmet.

Det finns ingen väsentlig betydelse från allmän synpunkt enligt punkt 1 ovan, kommunen har inte redogjort för detta.

I de yttranden som lämnats in tidigare i processen kan man se att alla boende i området är emot att öppna upp Karbingatan, även allmänna intressenter såsom Rosenlundsskolan, Arredalens och Rosenlunds förskolor och Jönköpings region är emot förslaget. I stället finns det alltså ett starkt motstånd, från både allmänt och enskilt intresse, till att förlänga Karbingatan.

4. Utredning om alternativa lösningar saknas

Bilar från de tänkta bostäderna kommer vilja ta sig ut till Huskvarnavägen eller till E:4an. Hermansvägen är den bästa vägen att använda för bägge alternativen. Det går att lösa trafiksituationen utan att öppna upp Karbingatan. Tex. man kan anlägga en vändplan där betongsuggorna står idag. Infart till parkering på vårdaren 5 och 7 kan ske från Hermansvägen. Tilltänkta parkstråket

på vårdaren kan således kopplas ihop med parken i vårdaren 5 och 6 utan en väg emellan. Detta är i enlighet med översiktsplanen för Jönköping som förordar "en sammanhängande grönstruktur".

5. Irrelevant utredning om trafikflöden

Utredningen av trafikflöden är irrelevant då befintlig trafiksituation i närområdet inte beaktats. Kommunen friskriver sig från detta i kommentaren till punkt 21 i samrådsredogörelsen.

Plan och bygglagen beskriver på ett flertal ställen att hänsyn måste tas till omgivningen vilket innebär att kommunen, enligt gällande lag, inte kan friskriva sig från detta.

Inte heller finns trafiken i södergående riktning på Granatgatan förbi Rosenlunds förskola med i flödesberäkningen, denna gata är hårt belastad idag.

För de bilar som leds in i området saknas det bra alternativ för att "hitta ut".

Utfarten Granatgatan/Hermansvägen är trång, i praktiken kan bara en bil åt gången trafikera korsningen. Här riskerar det att uppstå köer, dessutom ligger Rosenlunds Förskola utmed Granatgatan där föräldrar hämtar och lämnar sina barn varje dag. Inne i villaområdet är det redan trångt på gatorna och det är svårt för bilar att kryssa sig igenom området.

Källgatan är hårt belastad med personal och föräldrar med anknytning till Rosenlundsskolan. Husargatan är tungt trafikerad med personal och besökare till regionens hus och vårdcentral. Boenden i området har under en längre tid velat få till en minskad trafikbelastning, liggande förslag går tvärtemot detta.

6. Irrelevant utredning av buller

Utredningen av buller är irrelevant då kommunen friskrivit sig från att utreda närområdet. Kommunen friskriver sig från detta i kommentaren till punkt 21 i samrådsredogörelsen.

Plan och bygglagen beskriver på ett flertal ställen att hänsyn måste tas till omgivningen vilket innebär att kommunen, enligt gällande lag, inte kan friskriva sig från detta.

Hur detaljplanen påverkar närområdet måste utredas.

7. Barnperspektiv

I kvarteren Vispen, Vaggvisan, Vävstolen, Väpnaren, Våren och Vättern bor det många barn. Förslaget innebär en otrygg miljö för barn och föräldrar i området. NTF säger att "Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att skadas i trafiken.

Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad. Införande av bilfria zoner vid skolor ska öka.” Barnperspektivet i området är inte utrett i förslaget och behöver utredas.

8. Trafiksituation vid Rosenlundsskolan och Rosenlunds förskola

Trafiksituationen är stökig både morgon och eftermiddag runt Rosenlundsskolan och Rosenlunds Förskola. I dagsläget finns det ett stort behov av att förbättra situationen, både från rektorer, föräldrar och personal. Förslaget innebär en försämring av nuvarande situation med köer och ökad risk för olyckor som följd. Detta behöver utredas.

9. Trafiksäkerhet

En utredning om hur trafiksäkerheten i allmänhet påverkar boendemiljön i villakvarteren och vårdaren 7 saknas, detta behöver utredas.

10. Parkeringsytor

En utredning om hur minskade parkeringsplatser påverkar trafiksituationen och mängden trafik in i villakvarteret saknas. Gatorna i villakvarteret är trånga och används för parkering för boende samt anställda vid och besökare till Regionens hus och vårdcentralen. En förlängning av Karbingatan kan innebära att de trånga gatorna utmed villakvarteret används som parkering för de bilar som inte får plats vid nya bebyggelsen. Kommer innebära försämrade trafiksäkerhet, detta behöver utredas.

11. Blåljuspersonal

Idag är det svårt för blåljusfordon att komma fram mellan alla bilar som står parkerade på gatorna i villakvarteren. Ökad trafik innebär att det tar ännu längre tid att nå fram till en nödsituation och ökar risken för olyckor. Detta behöver utredas.

Förbättringsförslag

Bilar från de tänkta bostäderna kommer vilja ta sig ut till Huskvarnavägen eller till E:4an. Hermansvägen är den bästa vägen att använda för bägge alternativen. Vi anser att man kan anlägga en vändplan där betongsuggorna står idag. Infart till parkering på vårdaren 5 och 7 kan ske från Hermansvägen. Den del av Karbingatan som tillhör Vårdaren 7 kan integreras i det tilltänkta parkstråket för att öka tillgängligheten för fotgängare och cyklister i området.

Byggnadernas höjd

Planförslaget innebär byggnader med upp till 11 våningar, detta harmoniserar inte med övriga byggnader i området. De höga byggnaderna riskerar att påverka livskvaliteten hos oss närboende genom att skugga omgivningen, blockera utsikten, skapa buller och vindproblem samt påverka det sociala livet i området. Det är därför viktigt att

hänsyn tas till dessa faktorer vid fortsatt planering av området, för att minimera de negativa effekterna. Vi har flera synpunkter på förslaget:

1. Förslaget harmoniserar inte med övriga byggnader i området

Befintlig detaljplan beskrev inget om höghus när boende i området förvärvade sina fastigheter. Höghusen står i kontrast till den omgivande arkitekturen och påverkar områdets estetiska utseende negativt.

2. Försämrad livskvalité för boende i närliggande fastigheter

a. Insyn

Höga planerade byggnader kommer att öka insyn i befintliga fastigheter. Det kan vara svårt att känna sig avslappnad och trygg i egna bostadsmiljön om man känner sig ständigt övervakad. Det är viktigt att hitta en balans mellan ökad insyn och skydd av integritet och privatliv för att skapa en trygg och trivsamt bostadsmiljö för alla.

b. Utsikt

Höghusen skapar en känsla av instängdhet för boende i området, eftersom de är omgivna av höga byggnader och har mindre tillgång till öppna ytor.

c. Värdeminskning på närliggande fastigheter

Försämrad utsikt, kraftigt minskat ljus och ökat trafikbuller har en negativ inverkan på värdet av kringliggande fastigheter.

d. Skuggning

Utredningen om sol och skuggstudien är bristfällig. Utredningen måste innefatta fler tidpunkter över året, exempelvis sommar och höst. Sol och skuggstudie för ny bebyggelse behöver jämföras med samma studie av befintlig bebyggelse. Utifrån gjord studie ser vi flera problem:

Minskat ljus / ökad skuggning: Skuggstudien visar kraftigt ökad skuggning för boenden i närområdet. Tidig vår och höstsol kommer försvinna helt och minska ljusflödet inomhus och utomhus. Detta kan påverka hälsan negativt genom att minska nivåerna av D-vitamin i kroppen och öka risken för depression och andra psykiska problem.

Känsla av instängdhet: Förslaget kan skapa en känsla av instängdhet för invånarna, eftersom de är omgivna av höga byggnader och har mindre tillgång till öppna ytor. Detta kan leda till känslor av stress och oro.

Minskad trivsel: Förslaget minskar trivselen för boende i området genom att minska tillgången till naturligt ljus och sol. Detta kan påverka både hälsan och humöret negativt.

Ökad energiförbrukning: Minskade nivåer av naturligt ljus kan också leda till ökad energiförbrukning för belysning och uppvärmning av bostäder, vilket kan påverka miljön negativt.

Försämrad estetik: Den kraftigt ökade skuggningen kan också påverka utseendet på fastigheter och området som

Förbättringsförslag

För att minimera riskerna beskrivet ovan måste antal våningar begränsas till 6 generellt. Östra planområdet för Vårdaren 8 måste begränsas till 5 med hänsyn till beskrivna riskfaktorer. Detta kommer också harmonisera med befintlig bebyggelse i området.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - "Trafik" och "Exploatering och anpassning till omgivningen".

Bullerutredningens syfte är inte att utreda närområdet om inte planförslaget i sig kan orsaka till exempel förhöjda bullervärden. Den trafikmängd som tillkommer med planförslaget bedöms inte orsaka att riktvärden överskrids.

11.

Som boende i området så har jag inte något emot byggnationsplanerna i sig utan att vår förväntan och förhoppning är att projektet genomförs med respekt för de boendes situation samt i harmoni med befintlig byggnation. Ser positivt att man rustar upp dom områden som står och förfaller. Tyvärr har det nya förslaget inte tagit hänsyn till synpunkter gällande trafiksituationen vilket gör att jag kan inte godkänna detta som granne. Inom planförslaget planeras att Karbingatan öster om planområdet ska förlängas och anslutas till Hermansvägen. I dagsläget upplever vi att trafiksituationen i området är stökig både morgon och eftermiddag, speciellt förbi hus i området och runt skolorna. Detta ser ut att bli betydligt värre i och med planen att öppna upp och bredda Karbingatan mot Hermansvägen. Karbingatan kommer bli en genomfart för ännu fler bilar då man leder in trafik i området där det också rör sig många barn. Vet att skolan samt grannar lämnat in förslag på åtgärder för att minska trafiksituationen för att förebygga att olyckor med barn och bilar ska ske. Utifrån den återkoppling man fått ifrån skolan är att kommunen tittar och analyserar trafiksituationen i området men hittills har vi inte sett några åtgärder utan risken kvarstår och det är inte frågan om utan när sker det en allvarlig olycka. Istället vill kommunen med detta förslag öka trafiksituationen i området och kring skolor. För mig helt obegripligt och finns ingen logik till denna detaljplan att leda in mer

trafik i området kring skola och bebyggelse.

Kommentar

Se gemensam kommentar - "Trafik".

12.

Vi motsätter oss bestämt att göra en genomfartsväg för bilar mellan Hermansvägen och Karbinvägen, vilket vi tidigare har beskrivit i vårt yttrande i samma ärende 230330.

Målsättning på sikt måste vara att vi ska ha en så bilfri stad som möjligt ur ett hållbart miljöperspektiv. Andra aspekter gäller barnsynpunkter, att färdas säkert i stan och skapa en attraktiv stad. För vår del skulle den föreslagna passagen som direkt bilväg mellan Karbinvägen och Hermansvägen vara helt i motsats till detta. Vårt förslag är att delar av denna passage görs som gång och cykelväg (GC-väg) med förbjuden genomkörning för bilar. Avfart in till området blir som i dag. Det är ur flera synpunkter inte önskvärt att mata extra biltrafik in i bostadsområdet med förskola och skola som ligger vid Karbinvägen. Skolan i sig utgör redan ett stopp som omöjliggör en smidig genomfart utan innebär att trafiken då leds in i bostadsområdet.

Miljö och bullerperspektivet: Fler bilar ger sämre miljö och flera störningar. Vi har för flera år sedan påpekat om buller från E4 och har inte hitintills fått någon skärm uppsatt mot detta buller mot förskola, skola och boende. Att få Karbinvägen som en genomfartsled med de konsekvenser som det ger, skulle vara mycket olyckligt.

Barnperspektivet: Generellt är barnperspektivet mycket dåligt i beskrivet i detaljplanen, något som är obligatoriskt att göra enligt den nya Barnkonventionen, där man särskilt ska beskriva och beakta barnens perspektiv. Som granne till Karbingatan ser vi varje dag många barn som passerar, där finns förskola och skola, många barn använder gatan på väg till skolan och barn som hälsar på varandra. Lek kan förekomma på gatan och mera frekvent på angränsade gator. Ofta cyklar och går barn denna väg till skateboardparken och till skolans idrottshall. Rektorerna i Rosenlunds skolområde har tidigare gjort ett särskilt yttrande där barnperspektivet påtalas. Själv har vi tre minderåriga barn och tillhör en generation som har varit med om att ge stöd till beslut om barnkonventionen. I tidigare inkomna yttrande har barnens situation flera gånger lyfts fram. Det är vårt bestämda önskemål att detta beaktas och att Karbinvägen inte görs till en

genomfartsled för bilar.

Kommentar

Se gemensam kommentar - "Trafik".

13.

Jag anser att nybyggnationen är alldeles för hög, på tok för nära inpå befintliga byggnader, Karbingatan ska inte vara genomfartstrafik, här är många gamla vårdcentral och mycket barn skola förskola. Tänk om och gör rätt.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - "Trafik" och "Exploatering och anpassning till omgivningen"

14.

Vi samtycker inte till rådande förslag och vill härmed ge våra synpunkter.

Trafiken: För det första är vi starkt emot att förlänga Karbingatan och ansluta den till Hermansvägen. Det är redan idag är mycket ansträngd trafiksituation med mycket trafik i bostadsområdet, särskilt morgon och eftermiddag. Vi har stora problem med att besökare och anställda vid vårdcentralen och Regionens hus parkerar sina bilar på de trånga gatorna i området. Det är mycket aktivitet på morgon och eftermiddag kring förskolor och grundskola. Det är redan trångt på gatorna som det är, de är inte gjorda för en så stor trafikförändring som planeras. För oss är det helt galet att leda in fler bilar i området. För de bilar som leds in i området saknas det bra alternativ att hitta ut. Det kommer bli mer avgaser och buller. Bullret från E4:an är redan påtagligt för oss boende.

Barnperspektivet: Under många år har skolorna varit mycket bekymrade över den ansträngda trafiken i området och uppmanat och vädjat till föräldrar att inte skjutsa sina barn utan istället promenera eller cykla till skolan. Förslaget att leda in fler bilar i området går ju helt emot detta. Förslaget att leda in fler bilar och öka trafiken i området innebär ju mycket sämre trygghet och säkerhet för barnen att leka och röra sig i området samt promenera/cykla till skolan. Man har inte alls tagit hänsyn till barnperspektivet, förslaget innebär istället en högre risk för barnen att skada sig.

Byggnadernas höjd och antal: Det är bra att man i det omarbetade förslaget har minskat på höjden på vissa av husen, men inte tillräckligt anser vi. Förslaget är fortfarande för storskaligt och går inte i harmoni med övrig bebyggelse, utan riskerar att påverka livskvaliteten negativt för oss boende genom att skugga omgivningen, blockera utsikten, skapa buller och vindproblem, samt påverka det sociala livet och människors hälsa och välmående. Vi önskar att man bygger mer småskaligt, som harmonierar med övrig bebyggelse. Rosenlund är ett trevligt område att bo i. Man har fram till nu byggt nytt med stor omtanke och gott omdöme. Vi är positiva till att man bygger nytt på det aktuella området. Rätt tänkt och gjort kommer det att tillföra något positivt till området, men då måste man minska antal hus och antal våningar ytterligare och tänka harmoni med övrig bebyggelse i området och på så sätt ta ansvar och värna om Rosenlund som område.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - "Trafik" och "Exploatering och anpassning till omgivningen".

15. 

Enligt översiktsritning har hus mot vårdaren 7 en höjd på 6 våningar. Detta kommer att avsevärt mörklägga samtliga lägenheter belägna i Vårdaren 7. Detta är helt förkastligt. Byggnader på Hermansvägen samt kringliggande gator är på 3 våningar. Boendemiljön är ju oerhört viktig. I planförslaget tycks man vara på byggherrens sida genom att ju högre byggnaderna blir desto mer i vinst. Nog vore det bättre med en lång byggnad utmed Hermansvägen på högst 6 våningsplan. Del av nuvarande parkering kan göras till park/grönområde. En sådan byggnation borde mer än väl räcka till. Karbingatan. Gatan ska vara kvar som den är nu. Fullständigt fel att öppna gatan för genomfartstrafik. Buller/avgaser/ökad olycksrisk kommer att öka markant. Även förskola berörs utöver alla boende som kommer att få en väldigt dålig boendemiljö. Inom Eu finns ju normvärde för bla buller som inte får överskridas. Folkhälsomyndigheten har en bullertabla som visar att sjukdomar mycket väl komma av bullerstörningar. Alltså skrinlägg ändring av Karbingatan samt gör en rejält nerbantad nybyggnation.

Kommentar

Se gemensamma kommentarer - "Trafik" och "Exploatering och anpassning till omgivningen"

Sammanfattning

Nedanstående förändringar har gjorts i planhandlingarna. De bedöms dock ej vara av väsentlig karaktär och detaljplanen kan därför behandlas för beslut om antagande

Planbestämmelsen ”s1” har justerats i plankartan och lagts inom rätt områden i förhållande till framtaget bullerutredning.

Stycke om gata (s. 21-22) har uppdaterats.

Förtydligande kring konsekvenser av förlängning av Karbingatan kopplat till allmänna och enskilda intressen har lagts till i planbeskrivningen på s. 40-41.

Förtydligande om trafikanalysen och bullervärden för den befintliga bebyggelsen

Övriga mindre redaktionella ändringar har gjorts i planbeskrivningen.

STADSBYGGNADSKONTORET

Joakim Kjell
Planarkitekt

Jenny Larsson
Tillförordnad Planchef

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00