



Samrådsredogörelse

Detaljplan för bostäder
på Drotten 10 m.fl.
Kålgården Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har upprättats över fastigheten Drotten 10 med fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat att skicka ut planförslaget på samråd under tiden 2015-05-06 – 2015-08-28. Samrådshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte ägde rum i Kålgårdsalen på Kålgårdsskolan 2015-05-28. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit.

1. Jönköping Energi	2015-06-03
2. Utbildningsförvaltningen	2015-06-24, ingen erinran.
3. Skanova	2015-07-06, ingen erinran.
4. Kultur och fritidsnämnden	2015-07-07, ingen erinran.
5. Trafikverket	2015-07-16, ingen erinran.
6. Räddningstjänsten	2015-07-27
7. [REDACTED]	2015-08-15
8. Länsstyrelsen	2015-08-24
9. [REDACTED]	2015-08-24
10. Bostadsrättsföreningen Delfinen	2015-08-24
11. Miljö och hälsoskyddsnämnden	2015-08-25
12. Socialnämnden	2015-08-25, ingen erinran
13. Naturskyddsföreningen	2015-08-27
14. Fastighets AB Charaden/Claes Nybergs Bil AB	2015-08-27
15. Äldrenämnden	2015-08-31, ingen erinran

Inkommet efter samrådstidens slut.

16. [REDACTED]	2015-09-16
17. [REDACTED]	2015-09-16
18. Tekniska nämnden	2015-09-22

Inkomna yttranden med kommentarer

1. Jönköping Energi

Förtydligande i Samrådshandling 2015-04-13, El sid 12. Krävs en anslutningspunkt (serviskabel) per bostadshus. I samband med vägombyggnad kan kablar behöva flyttas/läggas om. Befintliga el-kablar, se bifogad karta. Exploatören bekostar ev. omläggning/flytt.

Kommentar

Planbeskrivningen justeras enligt yttrandet.

6. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten vill förtydliga att om utrymning förutsätts ske med räddningstjänstens maskinstege eller hävare, bör avståndet från gatan, räddningsvägen eller uppställningsplats vara högst 9 meter. Räddningsväg och uppställningsplats bör utformas vad avser exempelvis fri höjd, marklutning, bredd, svängradie och bärighet så att räddningstjänstens större fordon kan ta sig fram. Bärigheten bör motsvara gatunätets. Om del av byggnaden förutsätter utrymning med hjälp av räddningstjänstens maskinstege, d.v.s. mer än 4 våningar eller 11 meter till överkant balkongräcke, ska hela byggnaden vara möjlig att utrymma via maskinstege. För att förenkla vid en räddningsinsats.

Planområdet angränsar mot bilverkstäder/bilförsäljningshallar i öster/sydöst och för närvarande ligger en högteknisk industri i norr. Etablering av bostäder på Drotten 10 innebär att bostadsområdet utökas västerut. Det anses medföra att eventuella framtida förändringar på angränsande fastigheter bör gå mot mindre omgivningspåverkande verksamheter sett ur olycksrisksynpunkt.

Kommentar

Hela fastigheten kommer att omgärdas av allmänna gator dimensionerade för räddningsfordon. Byggrätten medger upp till fem våningar i delar av planen vilket innebär att om hela byggrätten utnyttjas så behöver hela bygganden nå via maskinstege.

7. [REDACTED]

Den 2 december 2001 köpte min man och jag, [REDACTED], fastigheten Delfinen 13, "Carlslund". På tomten fanns då två fallfärdiga byggnader, som skulle renoveras men som senare befanns vara i så dåligt skick att endast rivning återstod. Vi fick alltså riva och bygga nytt.

Under denna period byggdes det på hela Kålgården. Denna byggnation påverkade även våra hus. Vid pålning på andra sidan Kålgårdsgatan registrerades sprickor i bl a väggarna. Skadorna åtgärdades givetvis. Det är med stor oro, jag ser att det planeras för flera hus i min närmaste omgivning. Det är allmänt känt att marken på Kålgården är mycket sank och lätt påverkas av den yttre miljön och vid ingrepp såsom pålning och grävning. För att säkerställa att inga skador uppkommer på min fastighet, måste en förbesiktning med höjdvägning av husen genomföras innan man påbörjar pålning.

När det gäller garageinfarten till Drotten 10 planeras den gå via Stenhuggargatan. Det kommer att innebära tung trafik med mycket föroreningar i en bebyggelse, där bla flera barnfamiljer bor. Många barn har sin skolväg på Stenhuggargatan. Infarten bör flyttas till Kålgårdsgatan. Utfarten från garagen bibehålls på V Holmgatan. Miljöaspekten tycks ha glömts bort helt i planeringen av Drotten 10. Dessutom har tidigare ett försök med en sk bula gjorts på Stenhuggarg. Det visade sig emellertid inte lämpligt att anlägga en sådan, då påverkan blev för stor på omkringliggande byggnader. Man frågar sig hur det är tänkt nu när det kommer att gå mycket tung trafik här.

Byggnaderna

Jag anser att byggnaderna är alldeles för höga och passar inte in i miljön. De kommer också väldigt nära gatan. De kommer att skymma ljus och försämra utsikt.

Jag önskar att kommunen framlägger de åtgärder som kommer att vidtagas för att säkerställa att ingen åverkan göres på fastigheterna på bl a Stenhuggargatan.

Kommentar

I bygglovskedet kommer det att upprättas ett kontrollprogram för att säkerställa att omgivande byggnader inte påverkas av byggnationen.

Möjligheten till ut- och infart till det nedsänkta garaget har tagits bort från Stenhuggargatan och istället finns det nu möjlighet att angöra garaget via kvarterets östra del mot Kålgårdsgatan och/eller den södra delen mot Östra Holmgatan.

8. Länsstyrelsen

Följande synpunkter lämnas på planförslaget

Förorenade områden

Den miljötekniska undersökning som har genomförts visar att det finns föroreningar inom planområdet. Länsstyrelsen har följande kommentarer vad gäller den miljötekniska undersökningen.

- Fastigheten Drotten 10 är relativt stor och fem provpunkter för jordprovtagning är relativt lite. Metallföroreningar har påträffats i 4 av 5 punkter och i höga halter i vissa prover. Eftersom man antar att föroreningarna finns i utfyllnadsmaterial är risken stor att föroreningar förekommer på övriga delar av fastigheten som är utfylld men osäkert i vilka halter och mängder.
- På fastigheten har det legat en handelsträdgård tidigare men denna omnämns inte i utredningen.
- Även om endast mycket låga halter av klorerade ämnen påvisats vill länsstyrelsen påpeka att en porgasmätning inte ger en fullständig bild och att det i den geografiska närheten (Domherren 23) bedrivits verksamhet (riskklass 1 enligt MIFO) som hanterat klorerade lösningsmedel.

De saneringsåtgärder som behöver göras för att marken ska vara lämplig för bostäder ska genomföras innan planen antas. Om planen ändå antas innan sanering är genomförd behöver planen genom en planbestämmelse säkerställa att sanering sker innan bygglov/startbesked. Föroreningarnas utbredning, halter och vilka typer av föroreningar det rör om ska tydligt framgå av planbeskrivningen. En ekonomisk rimlighetsbedömning av möjligheten att genomföra åtgärderna ska göras och framgå tydligt av handlingarna. Det ska också framgå av planbeskrivningens genomförandedel vem som ansvarar för kostnader i samband med sanering.

Länsstyrelsen anser i nuläget att den miljötekniska utredningen inte en tillräcklig bild av föroreningssituationen och behöver kompletteras innan planen kan antas.

Buller

Enligt bullerutredningen uppfylls inte ljudnivåerna för tyst eller ljuddämpad

sida (enligt Boverkets allmänna råd 2008:1) för alla huskroppar med det utformningsförslag som utredningen är baserad på, utan ytterligare åtgärder krävs. Bullerutredningen och planbeskrivningen behöver kompletteras med en redovisning av att tyst eller ljuddämpad sida kan åstadkommas med de åtgärder som föreslås.

Översvämning

Enligt planbeskrivningen finns det risk för översvämning inom planområdet vilket innebär att det garage som planeras kan komma att fyllas med vatten. För att säkerställa att bostäder inte kommer att översvämmas behöver plankartan tillföras en bestämmelse om exempelvis lägsta höjdläge för bjälklag till bostäder.

Om garage/källare ska tillåtas trots att översvämningsrisk föreligger behöver kommunen se över hur en översvämning kan förhindras. Det kan exempelvis handla om att reglera höjdläget för garageinfarten.

Plankartan bör också innehålla en information om att delar av byggnaden kan komma att översvämmas och information om att tekniska anläggningar inte får placeras i källare eller entréplan samt de ytterligare åtgärder som fastighetsägaren kan behöva göra för att minimera skador på fastighet och annan egendom.

Länsstyrelsen har även tagit del av den till detaljplanen hörande behovsbedömningen. Länsstyrelsen har inget att erinra mot behovsbedömningen.

Kommentar

Förorenad mark: Vi vill förtydliga att det aktuella projektet kräver att befintliga massor schaktas bort för möjliggöra källare och garage och i samråd med miljökontoret har bedömningen gjorts att eventuellt behov av ytterligare analysdata effektivast tillgodoses med hjälp av fältmätningar i en samordnad schaktning och marksanering. Byggexploatören inkommer med en saneringsanmälan till tillsynsmyndigheten där miljökontrollen etc. beskrivs. Det aktuella saneringsförfarandet har varit överenskommet med miljökontoret sedan tidigare.

Eftersom det finns befintliga byggnader och pågående verksamhet på fastigheten är det inte möjligt att sanera innan planen antas. Planen har därför kompletterats med bestämmelse om att starbesked inte får ges innan marken är sanerad.

En ekonomisk rimlighetsbedömning har gjorts och bilagts till handlingarna.

Buller: Trafikbullerutredningen har kompletterats med justerade hastigheter, där Odengatan har 60 km/h enligt förslag till hastighetsöversyn över Jönköping, samt redovisning av hur den ljuddämpade sidan ska åstadkommas med glasskärmar mellan byggnaderna.

Översvämning: Plankartan har kompletterats med bestämmelse om lägsta bjälklagshöjd för bostäder samt informationstext om att delar av byggnaden kan komma att översvämmas och information om att tekniska anläggningar inte får placeras i källare eller entréplan samt de ytterligare åtgärder som fastighetsägaren kan behöva göra för att minimera skador på fastighet och

annan egendom.

9. [REDACTED]

Historik- Delfinen 5

Delfinen 5 består av två huskroppar med en trädgård emellan. Huset inne på gården är K-märkt det mot gatan bevarandeobjekt. Min farfars far sadelmakare Pettersson byggde husen och jag hoppas kunna lämna dem vidare till mina barn. Båda husen genomgick en genomgripande renovering 1992. Huset inne på gården hade då stått tomt i ca 30 år. Kommunen orsakade fördröjning av renoveringen eftersom man hotade med inlösen då man ville ha tomten först som industritomt för Saab och sedan som vändplan och parkeringsplats för den planerade postterminalen. Nästa steg var ett vitesföreläggande (som togs tillbaka) Tack vare bokbindare Enanders engagemang och stöd beslutade jag att renovera husen.

Allmän kommentar

Som ägare till fastigheterna Delfinen 5 belägna väster om Drotten 10 känner jag oro och önskar förtydligande på normal svenska, utan facktermer om geotekniska förhållanden och dess konsekvenser:

Med anledning av högt grundvatten och rådande markförhållanden

- Hur säkerställs att inte skador uppkommer på mina fastigheter under byggtid och därefter?
- Hur beaktas att ökad och förändrad trafik inte förorsakar vibrationer och därmed sättningar, sprickbildningar mm i mina fastigheter?

Med anledning av ökad trafik som innebar bullerdämpande åtgärder på Drotten 10.

- Hur skyddas våra fastigheter från buller
- Vem bekostar detta eventuella bullerskydd
- Om problem uppstår på mina fastigheter till följd av föreslagen exploatering av Drotten 10, vem är då åtgärdsansvarig?

Trafiklösning

Garaget rymmer 125 parkeringsplatser med ingång från Stenhuggargatan. Kvaliteten på Stenhuggargatan är inte anpassad för frekvent och tung trafik. Den föreslagna nya gatan mellan Drotten 10 och Odengatan kommer öka trafiken väsentligt och den korsar en skolväg på två platser samt gång- och cykelbana.

Markens beskaffenhet inger också oro. I samband med kommunens planer på att öppna upp Stenhuggargatan mot Odengatan gjordes en vibrationsmätning som visade att huset på Stenhuggargatan 10 inte tålde belastningen av en lastbil, sprickor uppstod i källaren.

Vårt förslag är att garagens ingång blir från Kålgårdsgatan och inte från Stenhuggargatan.

Höjd på husen

Anpassningen till grannhusen och omgivningen brister anser vi. Planbeskrivningens fem våningars höjd ändrar gestaltningen och en jämn övergång från gamla Kålgården. Det ger också insyn och försämrat ljus i huset på Stenhuggargatan 10.

Förbesiktning/Mätningar

Vi kommer att kräva att det görs mätningar och noggranna dokumentationer innan pålning/byggnationen påbörjas och att byggherren tar sitt fulla ansvar för de skador som uppstår på husen.

Vi ställer oss också helt bakom den inlaga som bostadsrättsföreningen Delfinen lämnat in.

Bifogat är ett utdrag ur *Kulturbistorisk utredning och förslag till bevarandeprogram för Östra centrum, Kålgården och Liljeholmen* som beskriver bebyggelsen på Delfinen 5.

Kommentar

I bygglovskedet kommer det att upprättas ett kontrollprogram för att säkerställa att omgivande byggnader inte påverkas av byggnationen.

Möjligheten till ut- och infart till det nedsänkta garaget har tagits bort från Stenhuggargatan och istället finns det nu möjlighet att angöra garaget via kvarterets östra del mot Kålgårdsgatan och/eller den södra delen mot Östra Holmgatan.

När det gäller buller har bedömningen gjorts att tillkommande bebyggelse inte påverkar befintlig bebyggelse negativt. Eftersom den nya byggnaden skärmar av en större del än den befintliga mot Odengatan kommer sannolikt ljudmiljön förbättras för bebyggelse söder om kvarteret Drotten 10. För bulleråtgärder utanför aktuellt planområde kan vi hänvisa till de bidrag till fönsteråtgärder som kan ansökans om hos Stadsbyggnadskontoret.

Byggnadernas höjder och karaktär följer den övriga nya bebyggelsen inom Kålgården. Området med äldre trähusbebyggelse angränsas även i övriga delar mestadels av byggnader i fyra våningar.

10 Bostadsrättsföreningen Delfinen

Kommunens förslag medför en omfattande exploatering med stora och enahanda byggnader. Förslaget bryter dessutom på ett brutalt sätt av mot de närmaste bostadskvarteren i Gamla Kålgården och dess karaktär av småskalighet. Dokumentet är dessutom ett exempel där vackra ord bara blir floskler när bakomliggande principer och åberopade tankar inte återfinns i de förslag, bilder och beskrivningar som presenteras i materialet.

Gamla Kålgården och bokbindare Enander

Bokbindare Enander var under de sista decennierna under 1900-talet en aktad personlighet i Jönköping som kom att bli ett bollplank för bl a kommunens

stadsplanerare. Han tillskrivs äran över att Gamla Kålgården verkligen blev av i ett område som kommunens företrädare ville riva och ersätta med stora, höga byggnader och parkeringsplatser.

Gamla Kålgården blev som Lennart Enander (och andra) ville. Tre kvarter med småskalig bebyggelse och vackra innegårdar. Kvarteren skapades genom att både renovera äldre hus, flytta byggnader och i vissa fall bygga nya hus som smälter in i miljön.

Kommunen har senare berömt sig för att ha lyssnat och ändrat sig. Lennart Enanders bostad under lång tid - Fortunagatan 13, är dessutom en av de äldre byggnader som bevarats med q-märkning och som numera ägs av brf Delfinen som är närmaste granne till kv Drotten.

[Gamla Kålgården och Drotten 10 några jämförelser.](#)

På hela kvarteret Delfinen finns, förutom bostadsrättsföreningens 16 byggnader, även tre privata byggnader. Totalt inom kvarteret finns ca 80 bostäder.

Förslaget för Drotten 10 innehåller endast fyra bostadshus med ca 150 lägenheter. Alltså endast en fjärdedel av antalet byggnader i grannkvarteret men ändå dubbelt så många lägenheter! Allt på en yta som är ungefär lika stor som grannkvarterets. Det är inte rimligt! När man dessutom kan läsa i förslaget att ”gestaltning blivit en viktig fråga i planförslaget” och att ”bebyggelsen anpassats till omgivningen” undrar man vad författarna utgått från. Skillnaderna i utformning av kv Drotten och Gamla Kålgården framgår tydligt av bilaga 1.

På sidan 24 i planförslaget finns fyra byggnader återgivna på bild. En av dessa (längst upp tv) är just Lennart Enanders hus. På sidan kan man också läsa att ”det finns också ett flertal byggnader väster om Drotten 10 på Kålgården som är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla vilket bör beaktas i utformningen av Drotten 10”.

Låt oss konstatera att detta ”beaktande” inte på något sätt återspeglas i det verkliga förslaget till utformning. Det enda hänsynstagandet till omgivningen som man kan läsa om i förslaget är gentemot Saabs fabriksbyggnad - på andra sidan Odengatan. På sidan 6 framgår att fem våningars höjd ”är anpassad för att följa Odengatans karaktär och för att Domherren 23 (Saab), som har kulturhistoriskt värde, ska förbli dominerande i stadsrummet”.

Man ser sig från kommunens sida tvungen att hålla tillbaka exploaterings- och förtätningsplanerna för att Drotten inte ska bli större eller högre än Saabs byggnad. Det är således viktigare för kommunen att ta hänsyn till stora industribyggnader på andra sidan Odengatan än till boendemiljön i grannkvarteret! Att i det sammanhanget dessutom ta med Lennart Enanders hus som ett exempel och skriva att man beaktat närheten till kulturhistoriskt värdefulla byggnader väster om Drotten är cyniskt.

[Om byggnaderna - storlek och utformning](#)

I förslaget kan man (sid 7) läsa att mot större delen av Kålgårdsgatan i söder och Stenhuggargatan i väster trappas byggnaderna ner till fyra våningar ”för att anpassa sig efter den småskaligare träbebyggelsen väster om planområdet” och

byggnaderna utmed Kålgårdsgatan.

Det bör då noteras att förslaget beskriver en enda stor byggnad längs med Odengatan är fem våningar hög och att dess gavel går ända fram till Stenhuggargatan. Längs Stenhuggargatan i kvarteret Delfinen ligger det byggnader som är en till tre våningar höga. Kv Drotten är således upp till fyra våningsplan högre än byggnaderna på andra sidan Stenhuggargatan. Genom att gatan dessutom endast blir 15 m bred kan man lätt inse att planerarna inte har lyckats med ambitionen att anpassa Drotten ” efter den småskaligare träbebyggelsen väster om planområdet” som det skrivs om i handlingarna.

När höjden på byggnaderna diskuterades vid samrådsmötet den 28 maj menade en företrädare för kommunen att ”byggnaderna i Drotten faktiskt blir lika höga som de hus som ligger tvärs över Kålgårdsgatan från Delfinen”. Han glömde då bort att Kålgårdsgatan faktiskt är betydligt bredare än vad som tänkt för Stenhuggargatan varför jämförelsen fortfarande haltar. Att bygga ett kvarter med så höga hus så tätt mot ”den småskaligare träbebyggelsen väster om planområdet” visar tvärtom att man inte tagit någon som helst hänsyn.

Om utformningen av byggnaderna i Drotten skriver man att ”Byggnadernas tak följer Kålgårdens och Östra centrums tydligaste karaktär på större byggnader med relativt flacka sadeltak utan inredd vind där taket saknar utskjutande delar förutom skorstenar och har en tydlig takfot”. Kv Delfinen har redan det man vill undvika - inredda vindar med takkupor.

Omslagsbilden av dokumentet ger intryck att byggnaderna längs Odengatan är lika höga i både Drotten och Delfinen. Men gaveln på kv Drotten är ett helt våningsplan högre än matliggande byggnad på Delfinen. Fotomontaget i kommunens handlingar är ytterligare exempel på förskönande omskrivningar i planförslaget av modeordet ”förtätning”.

Trafiklösningen

Gatukorsningen Kålgårdsgatan- Stenhuggargatan byggdes om i våras efter en kollision mellan två bilar där den ena slungades in i föreningens byggnad med betydande skador som följd. Inför ombyggnationen hade vi från föreningens sida täta kontakter med ansvariga på kommunen för att försäkra oss om att utformningen skulle bli så säker som möjligt. Dels för att våra medlemmar och boende skall känna sig trygga och dels för att undvika framtida skador på föreningens fastighet. Vid diskussionerna om utformningen framkom det att man inte kunde anlägga en sk ”vägbula” av liknande slag som finns på flera andra ställen inom Kålgårdsområdet. Skälet var att ”trafiken över bulan skulle orsaka alltför stora vibrationer som skulle riskera påverka närliggande byggnader”!

Infarten till garaget på Drotten 10 ska gå via Stenhuggargatan. Detta medför betydligt ökad trafikvolym till de planerade 125 P-platserna och övrig tillfartstrafik till Drotten 10. Belastningen på norra delen av Stenhuggargatan ökar därför betydligt jämfört med idag. Om utformningen av korsningen med Kålgårdsgatan dessutom ska behållas, med en kant av gatsten som ska köras över, innebär det ökade vibrationer för både boende och byggnader. Föreslagen bredd på Stenhuggargatan är dessutom otillräcklig för att även rymma cykelväg

och gångbana - ett trafikstråk som ska användas av ett ökande antal stora och små barn som färdas till och från förskola- skola och fritidsanläggningarna på Kålgårdsområdet.

Förslaget innehåller en trafiklösning med utfart från kvarteret ut mot Odengatan. Utfarten är placerad just där hastigheterna på Odengatan är som högst - ofta betydligt högre än lagstadgade 50 km/tim. Det är därför ett rimligt krav att förslaget med utfart mot Odengatan måste kompletteras med förslag till hastighetssänkande åtgärder på Odengatan.

För att undvika problemen med en utfart direkt mot Odengatan borde utfarten från Kv Drotten ske via Kålgårdsgatan österut till den kommande Bauerleden. Enligt besked från kommunen ska Bauerleden etableras inom tre år. Det skulle således vara rimligt att tidigarelägga etableringen av Bauerleden och samordna denna med byggandet av kv Drotten.

Eftersom Bauerleden dessutom är en del i kommunens övergripande strategi för trafiksituationen i centrala staden finns det starka skäl för att kommunen redovisar planläget för Bauerleden i samband med planförslaget för Drotten.

Pålning och grundvattensänkning - säkra för påverkan på byggnaderna i Delfinen

Pålning innebär risk för vibrationsskador på Brf Delfinens byggnader. Marken är redan från början instabil vilket bl a noterats i geotekniska undersökningar som kommunen låtit genomföra redan 1977 och även 1988. Marken består enligt dessa rapporter av sand, siltig sand och dytorv och man förutser redan här en risk för ”långvariga sättningar”. Detta har bl a bekräftats efter byggandet av kv Eskadern på Kålgårdsgatan så sent som efter år 2000.

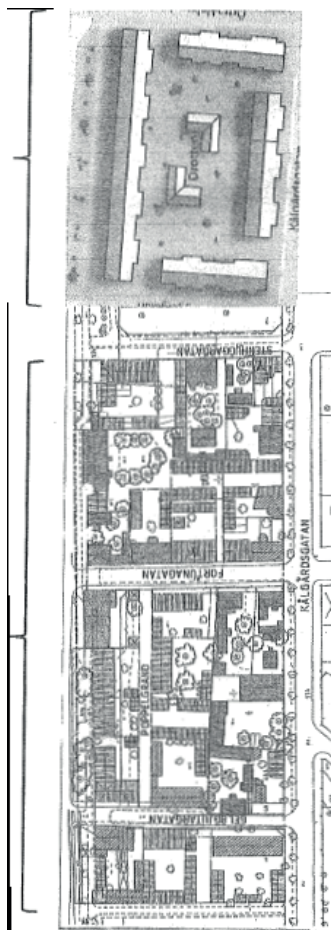
Grundvattensänkningen som krävs temporärt för att bebygga Drotten 10 innebär ytterligare risker för sättningar i marken och skador på alla byggnader inom kvarteret Delfinen. Både för Brf Delfinens byggnader men även för de privatägda byggnader i kvarteret som dessutom inte är pålade.

Det finns således en insikt i kommunen att markens beskaffenhet är sådan att redan dagens trafik med personbilar och lätta varutransportfordon medför vibrationer som riskerar skador på kringliggande byggnader, som i vissa fall är kulturhistoriskt värdefulla, och dessutom medför olägenheter för boende. Att med denna vetskap planera för både omfattande pålningar och sänkning av grundvattnet är riskfyllt.

Brf Delfinen kräver därför att kommunen, som beslutsunderlag till detaljplanen, i detalj redovisar vilka åtgärder som kommer att vidtas för att säkra att sättningar l och skador detalj kringliggande byggnader inte uppstår som följd av pålning, grundvattensänkning och på ökande trafikvolym. Brf Delfinen kräver dessutom att detaljplaneförslaget kompletteras med ett föreningens kontrollprogram och övriga som ska säkra grannfastigheter beskaffenheten i kvarteret hos såväl före kringliggande som efter byggnader eventuell inom bebyggelse av Drotten 10.

Övrig boendemiljö och grönområden

Det är anmärkningsvärt att kommunen i föreliggande detaljplaneförslag inte



Bilaga till yttrande från Brf
Delfinen
Småskalighet på Gamla
Kålgården i kontrast mot Kv
Drotten 10 Fotomontage

ställer några krav är vad gäller utformningen att av kommunen den yttre miljön.

Avslutning

De förskönande bakgrundsbeskrivningar som kommunen använder som argument stämmer dåligt överens med den verkliga utformningen i föreliggande detaljplan för Drotten 10. Dessutom saknas ett mänskligt boendeperspektiv. Man kan därför sammanfatta förslaget med att det innehåller mera av "byggnadstänk" än "människotänk".

Beslutsfattare har därför att reflektera över om dagens mantra och iver att förtäta stadsbilden riskerar att leda till liknande eftermäle som drabbade dem som ledde rivningsraseriet under 1960-talet.

Kommentar

Som beskrivet tidigare följer byggnadernas höjder och karaktär den övriga nya bebyggelsen inom Kålgården. Området med äldre trähusbebyggelse angränsas även i övriga delar mestadels av byggnader i fyra våningar och kvarteret Drotten förhåller sig till den äldre bebyggelsen på samma sätt som övrig ny bebyggelse i området.

I bygglovskedet kommer det att upprättas ett kontrollprogram för att säkerställa att omgivande byggnader inte påverkas av byggnationen.

Möjligheten till ut- och infart till det nedsänkta garaget har tagits bort från Stenhuggargatan och istället finns det nu möjlighet att angöra garaget via kvarterets östra del mot Kålgårdsgatan och/eller den södra delen mot Östra Holmgatan.

När det gäller Bauergatan så tas det inte ställning till gatans utbyggnad i den här detaljplanen. Det som har tagits hänsyn till är att trafikmängder i bullerberäkningen har tagit höjd för att Bauergatan är utbyggd.

11 Miljö och hälsoskyddsnämnden

Som yttrande till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan för bostäder inom fastigheten Drotten 10, Jönköpings kommun, lämnar miljö- och hälsoskyddsnämnden följande synpunkter:

- Gällande riktvärden för buller enligt Boverket ska följas.
- För att främja låg ljudnivå på buller för boende förordar miljö- och hälsoskyddsnämnden ett slutet fastighetsområde.
- Anmälan om marksanering med efterbehandlingsplan ska lämnas in i god tid till miljö- och hälsoskyddsnämnden, innan sanering påbörjas.

Kommentar

Boverkets riktlinjer för buller har varit utgångspunkt för de planbestämmelser som reglerar buller.

Byggrätten medger ett helt slutet kvarter men i det aktuella projektet används glasskärmar mellan huskropparna för att sluta kvarteret och skapa god ljudmiljö på gården.

Samråd angående marksanering har vid flera tillfällen gjorts med miljökontoret där byggherren har varit närvarande. Synpunkten om att lämna in anmälan om marksanering med efterbehandling i god tid innan sanering påbörjas framförs till byggherren.

13 Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen uppskattar att bostäder återigen byggs på Drotten 10, och att Östra Holmgatan återupprättas som bostadsgata och anknyts till Odengatan. Utformningen av kvarteret med entréer från Odengatan och lokaler för butiker ger liv åt området.

Naturskyddsföreningen instämmer i att förlängningen av Östra Holmgatan är värdefull ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Gatunätet på Kålgårdsområdet har historiskt sett dominerats av Västra Holmgatan som i en karaktäristisk krök har övergått i Östra Holmgatan. Båda har anslutit till Östra Storgatan. Successivt har gatunätet i stadskärnan förlängts söderut och starkt integrerats med Kålgårdsområdet. I modern tid har den ökade biltrafiken längs Odengatan skurit av det nordsydliga gatunätet.

Under Nollalternativ i planförslaget finns en förhoppningen att vägkorsningar mellan Kålgården och Östra centrum möjliggör för Odengatan att på sikt kunna få en annan karaktär, en förhoppning Naturskyddsföreningen delar.

Däremot vänder sig föreningen mot att förutsättningen för detta måste vara en utbyggnad av John Bauergatan för att minska trafiken. Målet att minska Odengatans barriäreffekt, från en genomfartsled till en stadsgata, så att Kålgården kan bli en förlängning av centrum delar föreningen dock till fullo. En totalt sett minskad biltrafik bidrar till möjligheten att skapa rörelse mellan centrum och Kålgården. Planförslagets tydliga cykelvägar har betydelse för bättre samband.

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. Naturskyddsföreningen har motsatt sig att den kvarvarande naturmiljön vid Rocksjön har undantagits från naturreservatet. Området som benämns John Bauers park beskrivs i översiktsplanen som ett planerat naturreservat med naturvärdesklass 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 i översiktsplanen att en ny gata byggs genom John Bauers park, en förlängning av John Bauergatan. 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.

I stället föreslår Naturskyddsföreningen att historiska misstag löses genom att restaurera det nordsydliga gatunätet i Kålgårdsområdet, och på sikt återskapa

integreringen med centrum. Speciellt genom att återupprätta Östra Holmgatan som bostadsgata. Det skulle vara i linje med strategin om förtätning att fortsätta bostadsbebyggelsen söderut på Östra Holmgatan där det idag bara finns parkerade bilar i ett centralt och attraktivt läge. Gång- och cykeltrafiken utmed Rocksjön till Munksjön är redan tillgodosedd och bilar kan idag förflytta sig genom Kålgården på befintliga gator. Någon snabb smitväg är inte motiverad.

Kommentar

Ställning till Bauergatan tas inte i denna detaljplan och planförslaget är oberoende av Bauergatans utbyggnad. Det gäller även synpunkter kring naturreservatet som inte ingår i planområdet och som inte anses beröras av förslaget.

14 Fastighets AB Charaden/Claes Nybergs Bil AB

Fastighets AB Charaden är lagfaren ägaren till Charaden 10. Fastigheten inrymmer Claes Nybergs Bil AB. Såsom närmst angränsande granne i öster vill vi framföra följande synpunkter till planförslaget.

Bolaget förvärvade ca 940 m² av kommunens fastighet inom den del av Östra Holmgatan som angränsar vår anläggning inom Charaden 10 år 1982 för 250 kr/m² eller 235 000 kr. Efter beredning av tjänstemännen godkände kommunfullmäktige förvärvet den 27 maj 1982. Vid förvärvstillfället gällde en detaljplan från 1961, dvs ca 20 år tidigare. Förvärvet genomfördes av lantmäterimyndigheten med medgivande från byggnadsnämnden (politiska nämnden såsom varande planmyndighet) som en avvikelse från detaljplanen. Det var således de tyngsta politiska instanserna som medverkade till detta förvärv och genomförande. Dessa tunga politiska ställningstaganden måste man uppfatta som om kommunen då bestämt sig för att ändra den då gällande detaljplanen i enlighet med överlåtelsen, dvs att inte bygga ut Östra Halmgatan. Denna uppfattning styrks av att byggnadsnämnden har beviljat utbyggnad av anläggning av anläggningen mot Östra Halmgatan över prickad mark som om det vore byggbar mark där kommunens mark inom Östra Holmgatan redan skulle ingått i kvartersmark. Även situationsplanen visar på detta. Kommunen har underlåtit att göra planändringen sannolikt av det skälet att den har en begränsad omfattning.

Förvärvet resulterade i att bolaget under åren investerat mycket betydande belopp för utveckling av sin fastighet med denna utgångspunkt.

Mot den bakgrunden blev vi mäkta förvånade - för att uttrycka oss milt - att bli uppväktade under hösten 2014 av kommunen som ville köpa tillbaka den delen av fastigheten som fortfarande är redovisad som gatumark till ett pris av 20 kr/m² eller ca 20 000 kr när vi fick betala ca 10 ggr så mycket för 30 år sedan. I dagsläget erbjuder kommunen en ersättning om 650 kr/m² eller drygt 600 000 kr!

Vi står nu inför ett planförslag som innebär ett tvångsvismarkförvärv. Och vi protesterar så klart mot detta å det bestämdaste. Ni skall emellertid inte uppfatta att vi är emot en omvandling av grannfastigheten till bostäder som en del av utbyggnaden av Jönköpings centrumbebyggelse, men vi tycker att planförslaget ensidigt tillgodoser en privat fastighetsägares önskemål på bekostnad av våra

intressen och gjorda investeringar efter markförvärvet 1982. Vi anser således att det saknas en proportionalitet i bedömningarna.

I lagändringarna i PBL 2011 ställdes skarpare krav på konsekvensbeskrivningar för både kommun och berörda fastighetsägare av nya planförslag. Vi kan enkelt konstatera att om planförslaget drivs igenom kommer detta att innebära inte bara en ren tvångsvis markaffär utan snarare synnerligen påtagliga skador på verksamheten. Leveransverkstaden, som direkt angränsar Östra Holmgatan, måste av logistiska skäl flyttas till annat ställe inom bilanläggningen. Minsta nyproduktionskostnad är i storleksordningen 10 Mkr. Många parkeringsplatser kommer att gå förlorade. Dessa betingar ett kapitaliserat värde i miljonklassen. Planförslaget har inte på det tydliga sätt som lagstiftaren anger i Nya PBL analyserat konsekvenserna för Charaden 10. Handlingen talar om att förhandlingar pågår. Detta är inte till fyllest i ett planjuridiskt perspektiv. Vi har för avsikt att analysera planskadan med hjälp av erfaren värderare och kommer att återkomma när dennes utredning är klar.

Vi tycker inte att kommunen tagit vederbörlig hänsyn till enskilda intressen gentemot de allmänna intressena. Vi motsätter inte oss att Drotten 10 skall utvecklas i en riktning som delas av de allmänna intressena att utveckla centrum för Jönköping. Men det betyder inte att en fastighetsägare skall få full utdelning på bekostnad av annan enskild - i detta fall vi. Dvs proportionalitetsprincipen har inte beaktats. Varför skall Drotten 10 få full utdelning på bekostnad av de skadeeffekter som drabbar Charaden 10? Varför skall inte Drotten 10 vara med och bidra med egen mark för att kunna utveckla fastigheten? Det skulle kunna ske genom en förskjutning av Östra Holmgatan västerut utan att detta skulle påverka trafikstrukturen negativt. Vi kan inte förstå varför denna plan har sådan pådrivning att inte rimlig tid ges till balanserade analyser som berör angränsande berörda fastighetsägare.

Varför skall man öppna anslutningen av Östra Holmgatan mot Odengatan? Den gamla anslutningen norrifrån via Ulfsparrigatan är sedan lång tid stängd och blockerad. Västerut har Ankhusgatan anslutning norrifrån. Stenhuggargatan väster om Drotten, som ligger i förlängningen av Ulfsparrigatan, kommer att ha in-/utfart till planerat garage inom Drotten 10. Stenhuggargatan tycks ha en större dignitet redan idag än den befintliga Östra Holmgatan. Så varför inte ansluta Stenhuggargatan till Odengatan. Vi tycker att detta ger en enklare och tydligare trafikstruktur med lagom avbrott av Odengatan som en slags primärgata inåt kommunens centrum.

Kommentar

Kommunen känner till historiken kring det aktuella markområdet, utgörande allmän plats i detaljplan från 1961 och likaså överlåtet från kommunen till Nybergs bil 1982.

Kommunen verkar för att gynna det allmänna intresset och möjliggöra för ett tillskott av bostäder i Jönköping. Föreslagen förlängning av Östra Holmgatan 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. Därtill har utbyggnaden av Östra Holmgatan betydelse för genomförandet av föreslagen bostadsbebyggelse på

Drotten 10. Stenhuggargatan, till skillnad mot Östra Holmgatan har en viktig roll som prioriterat cykelstråk. Alternativet att istället öppna upp för biltrafik på Stenhuggargatan har därför bedömts som mindre lämpligt. Initiativet till utbyggnad av Östra Holmgatan har tagits av kommunen för det allmänna intresset, inte för att gynna enskild.

Förhandlingar om markförvärv fortgår och kommunen förutsätter att parterna fortsatt samverkar och finner lösningar för genomförandet.

När det gäller anslutning av Östra Holmgatan mot Odengatan så finns det en ambition att även öppna upp förlängningen mot Ulfsparragatan på den norra sidan av Odengatan i samband med att det tas fram nya detaljplaner över området. Utfart mot Odengatan har ansetts lämpligare via Östra Holmgatan eftersom den inte kommer i konflikt med den gång- och cykelpassage som finns vid Stenhuggargatan. Det är värt att poängtera att detaljplanen inte reglerar var utfarter mot Odengatan m.m. ska placeras utan det som planläggs som "Gata" kan i framtiden omdisponeras vid förändrade behov så länge det håller sig inom användningen "Gata".

16

Att kvarteret bebyggs med bostäder är positivt och tillgodoser något av den efterfrågan som finns. Dock står ingenting i planhandlingarna om planerade upplåtelseformer. Då Kålgården i övrigt domineras av bostadsrätter, borde här mer blandade upplåtelseformer eftersträvas.

Utformning och gestaltning av bostadshus och kvarter.

Byggnadskropp mot Odengatan blir mycket lång. Tillsammans med det högre våningsantalet ger den ett närmast mastodontiskt intryck, som endast delvis kan avhjälpas med varierat formspråk och fasadutformning. En något kortare byggnad och med visst inslag även av en lägre byggnadshöjd vore önskvärt. Bild i planhandlingen liksom på dess omslag är, och som också påpekades på samrådsmötet, en förledande synvilla, då Drotten 1 O:s norra byggnad i verkligheten blir indragen jämfört med fasadlinjerna i kvarteret väster därom, i bildens förgrund. På bilderna förefaller hushöjderna vara likvärdiga, fastän de inte blir det i verkligheten.

Ävenså bör våningshöjden i byggnad längs Stenhuggargatan modifieras eller åtminstone varieras för ett större hänsynstagande gentemot de små husen i den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen, väster om planområdet.

I öster och sydost ger den högre byggnadshöjden fel signaler för framtida byggnation i området och bidrar även till onödigt mycket skuggbildning av gårdsmiljön i kvarteret. Byggnaden utmed Östra Holmgatan bör dras in något från denna - se nästa avsnitt "Utformning av gator, trafiklösningar".

Man bör generellt vad gäller byggnadshöjderna i kvarteret, särskilt beakta den markuppfyllnad som planeras göras, vilket ökar höjдинtrycket av byggnaderna ifrån de omgivande, befintliga marknivåerna.

Nuvarande postterminalbyggnad har nedgrävd källarvåning och sådan planeras under kvarteret för garage och förråd nedgrävt till Yz plan. Finns möjlighet till ytterligare nedgrävning till % eller helt plan för att generellt kunna sänka hushöjderna? (Urgrävning och borttagning av förorenade jordmassor ämnas ju ändå ske till flera meters djup och åtgärder rekommenderas oavsett vidtagas som beredskap för de översvämningrisker, som kan uppstå vid mycket kraftiga regn.)

Samlingslokal för kvarterets boende, kanske inrymt i gårdshus, skulle kunna vara en investering för trivsel och gemenskap. Troligen skulle en sådan också kunna uthyras till bostadsrättsföreningar etc i området, som i nuläget saknar lokal.

Utformning av gator, trafiklösningar.

Uppfyllnaden av marknivån i kvarteret Drotten får till följd också att trottoarkanter runt det blir extra höga vilket skapar problem med framkomlighet för många, vilket i tillräcklig grad redan från början bör beaktas.

Den trädplantering, som planeras ske längs Stenhuggargatan och Östra Holmgatan utmed sidorna av kvarteret bör kompletteras att omfatta även den del Östra Holmgatan söder om Kålgårdsgatan, som ingår i planområdet. Avsaknaden av träd är här påfallande och plantering utmed den västra sidan skulle bidra till en trevligare gatu- och skolmiljö liksom det utsiktsmässigt från de nya bostadshusen något kan avskärma mot det stora biluppställningsområdet i sydost.

Omgestaltningen av kvarteret Drotten har en mycket stor strategisk betydelse för såväl omedelbara som framtida möjligheter att förbättra trafikförhållandena i området. Tomtreglering och inlösen av mark planeras därför ske både från Drotten och från Nybergs Bil. (Dock står på sid 10 och sid 19 i planhandlingen olika uppgifter om hur många meter, 3 respektive 2 meter som i öster mot Östra Holmgatan, kvarteret Drotten ämnar överlåta till kommunen för ändamålet.) Drottens exploatör får fördela genom regleringarna i väster och öster genom en god tillgänglighet till kvarteret och ett flöde som nog kan fungera.

Stenhuggargatan för mer "intern biltrafik" och ett bredare G&C-stråk får för själva biltrafikens del en gatubredd av 6,5 meter. Östra Holmgatan, som även får utfart för högersväng mot Odengatan får samma gatubredd för fordonen, 6,5 meter, men med beaktande av denna omständighet borde körbanan göras något bredare.

Såsom "sista" kvarter, som omdanas på Kålgården utmed Odengatan, utgör detta också den sista möjligheten inom överskådlig tid att förbättra trafikflödet till och från Kålgården. Sålunda bör ytterligare någon eller ett fåtal meter utmed Östra Holmgatan upplåtas av Drottens exploatör för att säkra också framtida behov. (4 meter är enligt den gamla detaljplanen prickpark.) Ett högst rimligt framtida scenario är tex att kunna gemensamt till högersväng från Odengatans östra färdriktning. Exploatören torde själv kunna inse fördelar med detta, med tanke på de kommersiella lokalerna som placeras i kvarterets fyra hörnlägen. Byggnadskropp utmed Odengatan skulle, som tidigare nämnts, tjäna på att

kortas något för att inte upplevas för storskalig. Den marginella förskjutning in i kvarteret av den östra byggnadskroppen som förslaget skulle medföra, kan knappast i någon högre grad påverka ekonomi, bostadsbrist och klimatpåverkan, vilket planhandlingen anger varit motargument vid tidigare diskussioner i planstadiet då en alternativ placering av all gatemark inom kvarteret föreslagits. Ur ett helhetsperspektiv måste Kålgårdstrafiken ges flera alternativa möjligheter till in- och utfart från området och på ett anpassat och trafiksäkert sätt kunna fördelas över detsamma.

Den eftersträvan som finns att förbinda Kålgården med Östra Centrum har såväl för- som nackdelar. En fördel är siktöppningar mellan områdena, såsom i planhandlingen föreslås genom Östra Holmgatans planerade förlängning norr om Odengatan. Att däremot gestaltungsmissigt och kommersiellt eftersträva en för stor konformitet mellan områdena vore att underlåta att tillvarata respektive stadsdels särart, där Odengatan bidrar till en god orientering i stadsrummet och tydliggör gränsen. För G&C-trafiken mellan områdena, men som planhandlingen inte berör, behöver självklart över- och undergångsmöjligheter vid Odengatan förbättras och tydliggöras.

Att däremot utforma Odengatan med enfiliga körriktningar, vilket föreslagits för framtiden, har dock flera nackdelar. Odengatan har en väl etablerad funktion som tvåfilig gata och att till stora delar flytta dess trafik till en ”John Bauerled”, är inte acceptabelt, då denna skulle skära igenom natur- och parkområde för rekreation och lek och med mycket höga natur- och kulturhistoriska värden - John Bauers park.

Sakskälen mot en planerad John Bauerled är så tungt vägande, att de också måste framhållas inför detaljplanläggningen av Drotten 10, vid beaktandet av tidigare nämnda ut- och eventuella infarter vid Östra Holmgatan/Odengatan och den därmed sammanhängande markregleringen. Därför biläggs i ämnet också Rocksjögruppens yttrande över förslag till översiktsplan 2015.

[Felaktig tiofördubblad siffra i planhandlingen från trafikmätning Kålgårdsgatan](#)

Trafikfrågorna i detaljplaneringen för kvarteret Drotten 10 har en mycket stor betydelse. Det är därför oerhört viktigt att de fakta som presenteras är korrekta, då vidare beslut fattas på grundval av dessa. Så är tyvärr inte fallet i planhandlingen vad gäller uppgiven trafikmängd på Kålgårdsgatan. För denna anges felaktigt 5000 fordon, när det istället ska vara 500 fordon per dygn! Misstag kan göras, men på grund av att differensen är så stor bör en rättelse göras extra tydlig i antagandehandlingen!

Det finns ytterligare en hel del att tillägga angående trafikmängden på Kålgårdsgatan. Den trafikmätning som planhandlingen refererar till gjordes den 21-23 januari 2014 och skall vara totalt 500 fordon per vardagsdygn, varav 10 % lastbilar. En senare mätning 15-18 december 2014 vid samma mätpunkt (Kålgårds gatan/Stenhuggargatan) visar ännu lägre siffror - 415 fordon per vardagsdygn och endast 5 % lastbilar. ”Lastbilar” kan vara både lätta och tunga och är trafikmätningens företags term (I planhandlingar anges för samma sak generellt istället den något missvisande termen ”tung trafik”.) Vid mätning registreras fordon med större axelavstånd

än 330 cm som lastbil, vilket då inbegriper såväl de flesta färdtjänstfordon som hantverkar- och mindre varuskåpbilar!

Vad gäller Kålgårdsgatan har efter den senaste mätningen dessutom vidtagits förbättringsåtgärder för fartsänkning genom en bra utformad G&C-passage vid Stenhuggargatan samt tillkommit förbudsskyltar för fordon längre än 10 meter till området. När posten flyttar minskar också deras andel av trafiken.

Bilagts har yttrande över förslag till översiktplan 2015 från Rocksjögruppen.

17 [REDACTED]

Vi vill instämma i och delar de synpunkter som redogörs för i yttrandet i ärendet från [REDACTED].

Kommentar

Upplåtelesform regleras inte i detaljplanen men synpunkten framförs till exploitören.

Som beskrivet tidigare följer byggnadernas höjder och karaktär den övriga nya bebyggelsen inom Kålgården. Området med äldre trähusbebyggelse angränsar även i övriga delar mestadels av byggnader i fyra våningar och kvarteret Drotten förhåller sig till den äldre bebyggelsen på samma sätt som övrig ny bebyggelse i området. Även det upphöjda sockeln och gården finns sedan tidigare i området och anses vara positivt för att minska insynen i bostadfönstren från gatan. Planen medger möjlighet till gemenskapslokal på gården.

När det gäller utformningen av gatorna med träd m.m. är det inget som regleras i detaljplanen och det finns inget som hindrar att det planteras träd på någon del av det som betecknas som "Gata". Föreslagna vägbredder har gjorts med tanke på eventuella framtida behov.

Den trafikmängd som redovisas på Kålgårdsgatan var mycket riktigt felaktig och har ändrats i granskningshandlingen till 1700 fordon/dygn. Trafikmängden baseras nu på en senare trafikräkning som mättes efter det att Kålgårdsgatan öppnades förbi Stenhuggargatan.

Ställning till Bauergatan tas inte i denna detaljplan och planförslaget är oberoende av Bauergatans utbyggnad.

18 Tekniska nämnden

Tekniska nämnden lämnar följande synpunkter för kommande byggnation inom Drotten 10 i Jönköpings kommun tillstyrker i övrigt upprättat förslag till detaljplan.

Stenhuggargatan får ny utformning med gångbana 2,5 m, körbana 6,5 m, parkering och grönyta 2,0 m och ge-väg 4.0 m. Ny gata parallellt med Odengatan utmed kvarteret Drotten utformas med gångbana 2,5m, enkelriktad körbana 5,5m, grönyta ca 5m och viss uppbreddning av ge-väg. Östra Holmgatans förlängning föreslås få en utformning med gångbana

2,5m, körbana 6,5m, parkering och grönyta 2,0 m och gångbana på 2.5m. Del av Kålgårdsgatan söder om kvarteret Drotten får ett iordningställande av ge-väg och grönyta.

Kostnader

Stenhuggargatan 940 tkr

Ny gata parallellt med Odengatan utmed kv. Drotten samt förlängning av Östra Holmgatan inklusive dagvattenledningar. 2700 tkr

Kålgårdsgatan 300 tkr

Belysning 90 tkr

Totalt 4030 tkr

Ökade driftskostnader:

Gator, gångbanor, ge inklusive belysning 95 000 kr/år

Kostnader söder om Kålgårdsgatan är inte medräknade i denna planen!

Kommunala va-ledningar finns i Kålgårdsgatan och kommande exploatering kan anslutas till befintliga ledningar. Dagvatten från parkeringsytor ska om möjligt ledas till diken för rening, fördröjning och viss infiltration.

Drotten 10 är ansluten till vatten- och avloppsnetet sedan tidigare. Anläggningsavgift är betalt enligt nuvarande förutsättningar på fastigheten. Tillkommande anläggningsavgift avser att täcka den extra belastning som föreslagen byggnation medför. Kostnaden för en tillkommande servisanslutning är uppskattad till ca 150 tkr. Intäkter i form av anläggningsavgift har preliminärt beräknats och kommer att täcka kostnaderna.

För anläggning av grönytan mot Odengatan beräknas en kostnad om ca 40 000 kr och för drift och underhåll uppskattas en kostnad om ca 5500 kr/år.

Kommunen kommer att ha kostnader för detaljplanarbetet, marklösen, utbyggnad av gator, ge-vägar och grönytor samt för VA-anläggningar.

Intäkter kommer att utgöras av anläggningsavgift och exploateringsersättning.

Genomförandeavtal (exploateringsavtal) kommer att skrivas med exploitören 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.

Sammanfattning

När det gäller kvarterets och byggnadernas utformning står Stadbyggnadskontoret fast vid föreslagen utformning. Detsamma gäller trafikåtgärder, även om de inte regleras i detaljplanen, dock görs utfartsförbud mot hela Stenhuggargatan och istället blir det möjligt att anordna ut- och infart mot Kålgårdsgatan. Ut- och infart mot Östra Holmgatan ligger kvar enligt samrådsförslaget.

Kompletteringar av planbeskrivningen görs enligt yttrande från Jönköping Energi och Tekniska nämnden.

Kompletterade utredningar har gjorts angående ekonomisk rimlighetsbedömning av marksanering och buller som inarbetas i planbeskrivningen.

Plankartan kompletteras med bestämmelser om att starbesked inte får ges innan marksanering är genomförd och att lägsta höjd för bostadbjälklag är +90,3 meter. Som information anges att tekniska installationer ska ligga över +90,3 samt att beredskap för att skydda de delar av byggnaden som ligger under +90,3 vid översvämning ska finnas.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson
Planchef

Mattias Karlsson
Planarkitekt