



Granskningsutlåtande

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

Hur granskningen har bedrivits

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades i ärendet och beslutade att skicka ut planförslaget på granskning under tiden 2016-02-24 - 2016-03-18. Granskningshandlingarna skickades till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen samt de förvaltningar, myndigheter och berörda fastighetsägare som yttrade sig under samrådstiden. Handlingarna fanns tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna yttranden

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

1. Brf Delfinen	2016-03-10
2. Länsstyrelsen	2016-03-15, ingen erinran
3. Naturskyddsföreningen Jönköping	2016-03-16
4. Jenny Nilsson	2016-03-17
5. Fastighets AB Charaden/Nybergs bil	2016-03-18
6. Anna Madsen, Elias Madsen och Linn Anjou	2016-03-18
7. Kommunstyrelsen	2016-03-24, ingen erinran
8. Tekniska kontoret	2016-03-24

Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer.

1. Brf Delfinen

Brf Delfinen har i skrivelse daterad 2015-08-15 lämnat synpunkter på kommunens förslag till detaljplan för kvarteret Drotten 10. Eftersom flera av dessa synpunkter inte beaktats i föreliggande granskningshandlingar upprepar vi dessa genom att återropa vår tidigare skrivelse.

Brf Delfinen konstaterar dessutom att det på senare tid presenterats flera planer och projekt i kringliggande kvarter som kommer att påverka trafiklösningen kring Drotten 10. Mot denna bakgrund vill vi komplettera tidigare skrivelse med nedanstående synpunkter.

Tre nya projekt

Under de senaste veckorna har tre betydelsefulla nyheter presenterats som berör grannkvarteren till Drotten 10 och som bland annat kommer att påverka utformningen av trafiklösningen i området. Eftersom gatumarken längs norra delen av Stenhuggargatan och Kålgårdsgatan är mycket vibrationskänslig är det av stor betydelse för Brf Delfinen hur trafiklösningarna runt vårt kvarter kommer att utformas.

Projekt 1 och 2. Det första projektet är kommunens planer på att bygga ut Kålgårdsskolan samt att anlägga två idrottshallar i grannkvarteret till Drotten 10. Det andra projektet är planerna från Nybergs Bil på att anlägga ett högt

bostadshus i sitt kvarter.

Redan kommunens planer kommer att få betydelse för trafiklösningen runt Drotten 10. I protokollet från Stadbyggnadsnämndens sammanträde 2015-11-12 skriver man; *”Utöver exploateringen på Drotten 10 kommer även planen att innefatta angränsande gator. Detta görs dels för att fastigheten ska kunna angöras från norr, via en ny körbana, men även för att höja standarden på befintliga gator så att framtida behov tillgodoses. Detta innebär en förlängning av Östra Holmgatan fram till Odengatan.”*

Innebörden av protokollets formulering *”att höja standarden på befintliga gator så att framtida behov tillgodoses”* blir således av stor betydelse för boende på Kålgårdsområdet. Vad innebär *”att höja standarden på befintliga gator”*? Vilka *”befintliga gator”* avses? Vad innebär *”förlängning av Östra Halmgatan”*? Hur långt söderut sträcker sig denna *”förlängning”*?

Kommer dessa åtgärder att vara tillräckliga för att möta den ökande trafikvolymen som kommer att uppstå som resultat av utbyggnaden av Kålgårdsskolan och de nya idrottshallarna? Både vad gäller till verksamheten dagtid med personal samt föräldrar och barn. Men även kvällstid med både idrottsutövare och publik? En konsekvensbeskrivning av trafikflödet bör rimligtvis redan nu finnas framme eftersom det gatunät som skissas i förslaget för Drotten 10 annars riskerar att bli flaskhalsar när övrig utbyggnad är klar.

Som framgår av det första förslaget till detaljplan för Drotten 10 har garageutformningen ändrats under arbetets gång. Där står bland annat att *”Tanken var tidigare att garaget skulle ha in- och utfart mot Stenhuggargatan men för att minska trafiken över den nya gång- och cykelbanan samt på körbanan som planeras mellan Drotten 10 och Odengatan så ansåg det gynnsammare att ha utfarten i öster på Östra Holmgatan.”*

Genom att Östra Holmgatan kommer att förbättras fram till Odengatan möjliggörs för fordonstrafik till och från Drotten 10. Brf Delfinen föreslår därför att den halvmesyr till ändring som beskrivs ovan nu görs fullt ut. Se till att både in- och utfart till garaget sker från Östra Holmgatan! Härigenom inte bara minskar man trafiken över *”den nya gång-och cykelbanan”* - man eliminerar denna risk genom att helt enkelt ta bort denna trafik. Det är det naturliga läget för boende på Drotten 10 som då slipper åka runt hela kvarteret för att komma in till sitt garage.

Genom att göra en enda gemensam in- och utfart till Drotten 10 halveras dessutom antalet *”portar”* där översvämningvatten kan strömma in. En risk som kommunen särskilt påtalat i handlingarna och som således enkelt skulle kunna begränsas.

Avslutning

Det tredje projektet är att kommunen i media informerat om att Bauergatan nu kommer att förverkligas. Avslutningsvis bör kommunen därför redan i samband med presentationen av detaljplanen för Drotten 10 kunna beskriva hur dessa tre projekt kommer att samverka och hur trafiklösningen för området är tänkt att utformas.

Kommentar

Höjning av standarden på befintliga gator innebär i detaljplanen att gatumarken blir något bredare för att få plats med föreslagna sektioner på Stenhuggargatan och Östra Holmgatan. Detaljplanen styr dock inte hur gatumarken disponeras utan det kan ändras om behoven förändras i framtiden. Förlängningen av Östra Holmgatan syftar på delen mellan Kålgårdsgatan och Odengatan, som idag inte är en allmän gata.

De föreslagna gatusektionerna har tagit höjd för framtida förändringar i hela östra Kålgården, oavsett om de pågående ärenden eller tänkbara projekt längre fram i tiden. Området är utpekad som omvandlingsområde i Utbyggnadsstrategi - 150 000 invånare samt i granskningsversionen av den nya översiktplanen och där finns även Bauergatan redovisad.

Detaljplanen reglerar så att ut- och infart endast får ske mot kvarterets södra del mot Östra Holmgatan eller mot kvarterets östra del mot Kålgårdsgatan. Det gäller alltså både in- och utfart.

3 Naturskyddsföreningen Jönköping

Som tillägg till våra synpunkter under samrådsskedet vill Naturskyddsföreningen i Jönköping framföra följande synpunkter på förslaget till detaljplan:

Som tidigare framhållits uppskattar Naturskyddsföreningen 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 samrådsredogörelsens slutsatser att förlängningen 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. Naturskyddsföreningen uppskattar att det finns en ambition att även öppna förlängningen mot Ulfsparrigatan på den norra sidan av Odengatan i samband med nya detaljplaner över området.

Isamrådsredogörelsen framhålls att detaljplanen inte innebär ett ställningstagande till Bauergatan och att planförslaget är oberoende av Bauergatans utbyggnad. Enligt Naturskyddsföreningens mening medför dock fler boende inom Kålgården indirekt en påspädning av argumenten för att Bauergatan behövs för att ”de instängda” på Kålgården inte kommer ut. (Underförstått: med bil)

Kollektivtrafik

Det är en myt att Kålgården har en god kollektivtrafikförsörjning idag. Alla boenden måste ta sig till busshållplatsen vid östra torget, och passera Odengatan. Med ytterligare 150 lägenheter i Drotten kommer antalet personer som i rusningstid trycker för ”grön gubbe” för att man ska kunna ta sig över Odengatan att öka, vilket medför ständiga stopp för biltrafiken. Ropen på en smitväg längs John Bauergatan kommer att öka till orkanstyrka.

”Det instängda Kålgården” behöver en bättre kollektivtrafikförsörjning än idag. Med 150-300 boende i Drotten, och förhoppningsvis på sikt fler invånare i kvarteren intill, är det nödvändigt med en busshållplats utmed Odengatan. I kvarteret Drotten finns utrymme för att bygga en bussficka, och Naturskyddsföreningen yrkar på att en sådan läggs in i detaljplanen. Relativt snart kan busshållplatsen bli verklighet, och någon av de linjer som idag förbinder Östra centrum med A6 och Ryhov skulle kunna omdirigeras till Odengatan, förslagsvis linje 3. På sikt skulle en busshållplats kunna etableras på andra sidan gatan vid planläggning av kvarteret Domherren 23. Utvecklingen av trafikintensiteten på Odengatan får sedan avgöra om det behöver byggas en gångpassage under gatan.

Kommentar

När det gäller kollektivtrafiklinjer och hållplatser så är det ingen som detaljplanen reglerar men att området norr om kvarteret Drotten får användningen Gata gör det möjligt att utnyttja den ytan för t.ex. en hållplats utmed Odengatan.

4. Jenny Nilsson, fastighetsägare Delfinen 5

Med anledning-av senaste handlingar och-kommentarer vill vi påminna-om några ytterst viktiga synpunkter som vi inte upplever tydligt angivna.

På grund av antydningar om eventuell kommande utfart från Stenhuggargatan till Odengatan kräver vi, med stöd av tidigare synpunkter och bifogade vibrationsmätningar av BGK, att detta förhindras genom utfartsförbud i likhet med gällande detaljplan.*

Med tanke på att det dessutom utmed Stenhuggargatans östra sida finns en gångbana utmed Drotten 10 med anslutning till trafikreglerad övergång på Odengatan, som används av många skolbarn, är det direkt olämpligt med en utfart från Stenhuggargatan mot Odengatan.

Angiven gatemark norr om Drotten 10 borde utgöra enbart en angöring till fastigheten så att inte allmän rundkörning blir möjlig kring kvarteret. Belastningen på Stenhuggargatan tål inte utökad trafik, se ovan. Föreslagen information om utökad gång och cykeltrafik på Stenhuggargatan (varav flertalet barn på väg till/från Kålgårdsskolan) innebär också att det är olämpligt med utökad biltrafik, vilket resultatet skulle bli vid anläggandet av ”ny gata mellan Drotten 10 och Odengatan” sid 10-11. *

Vi förutsätter att illustrationen, på sid 10,* med infart till garageplanet från Stenhuggargatan inte blir av eftersom utfartsförbud framgår av plankartan.

* hänvisning ges till: Granskningshandling 2016-02-23 Dnr:2014:38 Detaljplan för bostäder på Drotten 10, Kålgården, Jönköpings kommun, Planbeskrivning

Bilaga: Rapport Vibrationsmätning Stenhuggargatan av Gunnar Karlsson Bygg- och Geokonstruktioner 2011-12-05.

Kommentar

Det finns idag inga planer på att öppna Stenhuggargatan mot Odengatan och de framförda argumenten har även konstaterats i arbetet med detaljplanen och legat till grund till varför det inte är aktuellt.

Illustrationen med garagednfart vid Stenhuggargatan är inte aktuell och justeras.

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

Bedömningen har gjorts att den tillkommande trafiken på Stenhuggargatan kommer att bli begränsad, särskilt när nedfarten har flyttats. Den naturliga vägen blir att ta Östra Holmgatan eller Godhemsgatan för att nå Odengatan.

5. Fastighets AB Charaden / Nybergs Bil AB

Vi har tidigare i ärendet inkommit med inlaga, kommentar och synpunkter på ert förslag till Detaljplan för Drotten 10, Jönköping. Dessa är på ett bra sätt beskrivna i den Samrådsredogörelse som ni sammanställt.

En förutsättning för vårt positiva besked är att de förhandlingar som pågår om Ert förvärv av vår del av Östra Halmgatan slutförs. Vi delar Er åsikt att vi tillsammans på ett konstruktivt sätt ska lösa dessa förhandlingar snarast.

Våra framförda synpunkter i tidigare inlaga måste dock beaktas för att vi ska ge vårt samtycke till planförändringen.

Kommentar

Synpunkterna vidarebefordras till mark- och exploateringsavdelningen.

6. Anna Madsen, Elias Madsen & Linn Anjou

Gravt faktafel ang trafik.mätning Kålgårdsgatan - igen!

Den kommande detaljplanen för Drotten 10 inbegriper även delar av angränsande gator, dvs viktiga trafikföringsdelar, som sedan också kommer att ligga till grund för kommande trafikplanering. Det är då synnerligen viktigt att de underlagsfakta som presenteras inför beslut är korrekta! Så är tyvärr ej fallet, det är nu andra gången i detaljplanens handlingar inkorrekt siffror anges vad gäller uppmätt trafikmängd på Kålgårdsgatan!

I samrådsomgången påtalade vi, såväl i yttrande som vid telefonkontakter (dessutom från trafikavdelningen genom mejl 14/9), det stora misstaget i planhandlingen att uppge att 5000 fordon skulle vara uppmätt trafikmängd för Kålgårdsgatan. En nolla för mycket hade lagts till, när 500 fordon var avsett. Mätningen var från januari -14, när avspärningen Kålgårdsg/Stenhuggarg tagits bort och var från denna mätningpunkt.

Vi påpekade, att då felet var så gravt, att det förutom konivering även borde

tydliggöras, men så har ej gjorts. Endast den som läser just vårt remissvar i den bilagda samrådsredogörelsen blir informerad om den felaktiga faktaangivelsen. Inget nämns om det i planhandlingen. Istället presenteras där ånyo två nya inkorrekta uppgifter (för såväl trafikmängd som andel "tung trafik"). För nämnda korsning Kålgårdsg/Stenhuggarg hänvisar man nu till en senare trafikmätning i december -14 och uppger felaktigt att 1700 fordon kör Kålgårdsgatan per dag. Även detta är ett grovt fel, då antalet istället är den sammanlagda summan av fyra dagars mätning 15/12 -19/12. Istället är den korrekta siffran 415 fordon per dygn. Det uppges även från mätningstillfället, att andelen "tung trafik" skulle ha varit 10 %. Det stämmer ej heller, då resultatet från mätningen visade 5 %!

Vi anser att felen i såväl samråds- som granskningsomgång nu tydliggörs inför kommande beslut och på samma sätt rättas till!

(Vid trafikmätning anges fordon med axelbredd överstigande 330 cm som lastbil, varför de ovanstående fem procenten inkluderar tex färdtjänstfordon och skåpbilar. Även vid mätningstillfället i december var Kålgårdsgatan öppen för genomfartstrafik och hade så varit i nästan ett år.)

Trafik

Vi motsätter oss kraftigt planerna på en eventuell kommande John Bauerled och åtgärder i denna detaljplan som kan komma att ha en negativ inverkan för alternativa trafiklösningar. Sålunda bör säkerställas att i framtiden kunna medge möjlighet för högersväng till Kålgården från Odengatans östergående trafik. Drottens exploatör bör därför i den östra delen av kvarteret kunna överlåta någon extra meter till kommunen i detta syfte. En möjlighet till högersväng från Odengatan ger också en god åtkomst till kvarteret, vilket borde vara i exploatörens eget intresse.

Planförslaget anges vara oberoende av Bauergatans utbyggnad, samtidigt uppges bullerberäkningar "ta tak för" en sådan. Menas att man höjer, eller sänker kraven på ljudisolerande åtgärder?

Våra argument mot en John Bauerled har vi tidigare redovisat i detta ärende, då vi också bilade Rocksjögruppens yttrande 2015-08-26 över förslag till översiktsplan 2015. Vi instämmer även i yttrande i detaljplaneförslagets samrådsredogörelse från Naturskyddsföreningen i Jönköping.

Byggnader

Vi anser fortfarande att byggnadskropparna är för stora till såväl volym som våningsantal och att för lite anpassning görs till de kulturhistoriskt intressanta kvarteren i väster. Vi välkomnar däremot ambitionen att försöka göra fasadutformningen åt Odengatan varierande, något som bör eftersträvas för kvarteret som helhet. Variation i materialval med träinslag för att möta den äldre bebyggelsen, vore önskvärt, liksom att eftersträva ljusare färgskalor för att fånga upp det särskilda ljuset mellan sjöarna. Vår förhoppning är också att exploatören beaktar behovet av blandade upplåtelseformer.

Kommentar

De nya mätningssuppgifter som beskrivs i granskningshandlingen är från en mätning i December 2014. Denna mätning togs fram i och med att infrastrukturprojektet med två nya bussfiler på Östra Strandgatan var färdigsbyggt. Detta innebar att man enkelriktade sista delen av Kålgårdsgatan ut mot Östra Strandgatan och endast tillät högersväng ut från Kålgårdsgatan. Mätningen utfördes under tre dygn (16-18 dec) och registrerade 5007 fordon vilket ger ca 1700 fordonsrörelser per dygn. Av dessa fordon registrerades 211 som tung trafik vilket ger ca 5 % tung trafik på Kålgårdsgatan på aktuell punkt. Andelen tung trafik kommer ändas i granskningshandlingarna.

En trafikbullerberäkning ska ta höjd tänkbar framtida trafik och därför har en utbyggnad av Bauergatan tagits med. De reglerande bestämmelserna hade dock blivit samma även utan hänsyn till Bauergatan.

Det finns inget i planen som hindrar en framtida högersväng från Odengatan mot Östra Holmgatan. Detaljplanen är utformad för att fungera oavsett om Bauergatan byggs eller inte.

Byggnadernas höjder och karaktär har anpassats efter 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. Frågan om byggnadernas slutliga fasadutformning kommer att utredas i bygglovskedet.

8. Tekniska kontoret

I sista stycket på sidan 33 beskrivs ett avtal om genomförandefrågor med fastighetsägaren till Charaden 10 som nödvändig för planens genomförande. Det är sant att förhandlingar pågår och det är i högsta grad önskvärt att en överenskommelse nås, men det är även möjligt för kommunen att lösa in mark som utlagts som allmänplatsmark med stöd av PBL 6:13. Kommunen har också en skyldighet att lösa in allmänplatsmark på fastighetsägarens begäran i enlighet med PBL 14:14.

Sammanfattning

De ändringar som har gjorts för att försöka tillmötesgå inkomna synpunkter är att justera illustrationsbild med garagedfart vid Stenhuggargatan som inte stämmer överens med plankartans bestämmelser samt att ändra andelen tung trafik på Kålgårdsgatan från 10% till 5%

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

STADSBYGGNADSKONTORET

Liselott Johansson

Mattias Karlsson

Planchef

Planarkitekt