

FÖLJEBREV

Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl., i Gränna, Jönköpings kommun

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl. (tidigare namn: Detaljplan för ny infartsväg och bostäder på del av Gränna 8:4 m.fl.).

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av cirka 250 nya bostäder, centrumverksamheter samt nya offentliga platser i form av torg och utsiktsplatser i södra Gränna. Den planerade bebyggelsen och de offentliga rummen ska utformas med hänsyn till Grännas befintliga karaktär och stadsmässiga struktur. En central del av planförslaget är att möjliggöra byggnation av en ny huvudgata. Huvudgatan ska stärka det lokala trafiksystemet genom att, utöver Brahegatan, skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan är därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan.

Stadsbyggnadsnämnden finner att utifrån dagens kännedom av projektets omfattning så kommer genomförandet av detaljplanen inte att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap§11-18 miljöbalken (1998:808).

Förslaget avviker inte från gällande översiktsplan.

Planhandlingarna finns tillgängliga för sitt andra granskningstillfälle från och med 2026-05-13 fram till 2026-06-10 i kommunens utställningslokal, Juneporten, Västra Storgatan 16, Jönköping och på Gränna Bibliotek, Bergsgatan 39, Gränna. Samtliga planhandlingar samt utredningar finns också att ta del av på kommunens hemsida www.jonkoping.se, sökord: *Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.*

Synpunkter lämnas skriftligen till Stadsbyggnadsnämnden senast 2026-06-10. Ange diarienummer: Stbn/2016:47. För att få återkoppling på ditt yttrande behöver du ange ditt namn och din adress.

Den som inte har framfört sina skriftliga synpunkter, före angivet datum, kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Digitalt formulär: www.jonkoping.se/detaljplaner

E-post: stadsbyggnad@jonkoping.se

Adress: Jönköpings kommun
Stadsbyggnadsnämnden
551 89 Jönköping.

Du kan också lämna dina synpunkter på hemsidan via digitalt formulär.

Fastighetsägare som är berörda av detaljplaneförslaget ombeds underrätta och förmedla denna information till övriga boende, hyresgäster, bostadsrättsinnehavare och arrendatorer. Om Er fastighet överlåtits till ny ägare, ombeds Ni förmedla denna information till den nya ägaren.

För eventuella frågor och beställning av fysiska handlingar kontakta:

Planavdelningen på stadsbyggnadskontoret, tele 036-10 53 35

E-post: fragaplan@jonkoping.se

Eller Jessica Frånlund, planarkitekt, tel. 036-10 27 03

E-post: jessica.franlund@jonkoping.se

STADSBYGGNADSNÄMNDEN

Behandling av personuppgifter då du lämnar synpunkter

För att kunna behandla dina synpunkter enligt plan och bygglag (2010:900) behöver vi spara och behandla dina personuppgifter såsom namn och fastighetsförteckning om du anger detta i ditt yttrande. Det är frivilligt att lämna dina personuppgifter när du lämnar din synpunkt, men om du väljer att inte ange någon kontaktuppgift, så kan vi inte avgöra om du är berörd sakägare och inte heller återkoppla till dig.

Den rättsliga grunden för behandlingen är nödvändigt allmänt intresse och som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning enligt lag eller annan författning. Vi tillämpar vid var tid gällande integritetslagstiftning vid all behandling av personuppgifter. Dina uppgifter kommer att sparas i vårt verksamhets- och diariesystem och gallras enligt fastställd dokumenthanteringsplan.

De personuppgifter vi behandlar om dig delas med Länsstyrelsen, Kommunstyrelsen, Lantmäterimyndigheten, Tekniska nämnden samt övriga nämnder, sakägare eller övriga som haft synpunkter i ärendet. Vid ett eventuellt överklagande av stadsbyggnadsnämndens beslut om att anta detaljplanen delas dina personuppgifter med prövande instans. Vi kan även komma att dela dina personuppgifter med en tredje part, förutsatt att vi är skyldiga att göra så enligt lag. Däremot kommer vi aldrig att överföra dina uppgifter till ett land utanför EU.

Personuppgiftsansvarig är Stadsbyggnadsnämnden, diariet.

Du har rätt att kontakta oss om du vill ha ut information om de uppgifter vi har om dig, för att begära rättelse, överföring eller för att begära att vi begränsar behandlingen, för att göra invändningar eller begära radering av dina uppgifter. Detta gör du enklast genom att kontakta oss på stadsbyggnad@jonkoping.se eller på telefon 036-10 50 00.

Du når vårt dataskyddsombud Nicklas Nordström via stk-dataskyddsombud@jonkoping.se eller på telefon 036-10 28 02

Klagomål på vår behandling av dina personuppgifter lämnas till Integritetsskyddsmyndigheten som är tillsynsmyndighet. Om du vill veta mer om dataskyddsförordningen, gå till www.imy.se eller [Dataskyddsförordningen, gdpr - Jönköpings kommun \(jonkoping.se\)](http://Dataskyddsförordningen_gdpr-Jönköpings_kommun_jonkoping.se) och läs mer om dina rättigheter.

§ 137

Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl. i Gränna

Stbn/2016:47 214

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utveckling i södra Gränna genom tillskapande av cirka 250 nya bostäder, centrumverksamheter samt nya offentliga platser i form av torg och utsiktsplatser. Den planerade bebyggelsen och de offentliga rummen ska utformas med hänsyn till Grännas befintliga karaktär och stadsmässiga struktur.

En central del av planförslaget är att möjliggöra byggnation av en ny huvudgata. Huvudgatan ska stärka det lokala trafiksystemet genom att, utöver Brahegatan, skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan är därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan.

Beslutsunderlag

Planbeskrivning 2026-04-08

Plankarta 2026-04-08

Granskningsutlåtande 2026-04-08

Behovsbedömning 2026-04-08

Stadsbyggnadskontorets förslag

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut:

- Detaljplanen för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl., daterad 2026-04-08, godkänns för granskning nr 2
- Stadsbyggnadsnämnden finner, utifrån dagens kännedom av projektets omfattning, att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap§11-18 miljöbalken (1998:808)

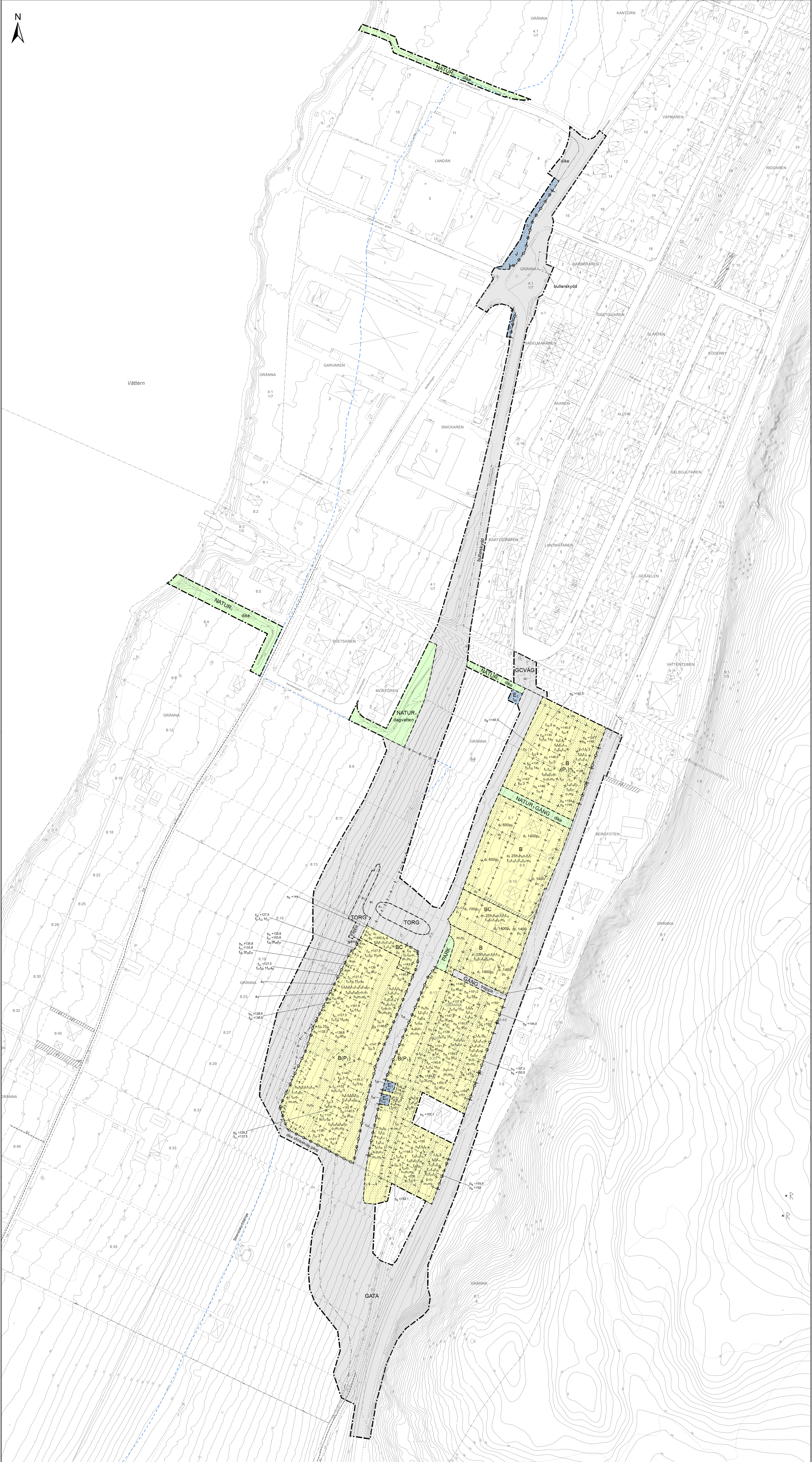
Stadsbyggnadsnämndens behandling 2026-04-16

Yrkanden

Ordförande Ann-Marie Hedlund (L) yrkar för samverkanspartierna enligt förvaltningens förslag till beslut.

Stadsbyggnadsnämndens beslut

- Detaljplanen för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl., daterad 2026-04-08, godkänns för granskning nr 2
- Stadsbyggnadsnämnden finner, utifrån dagens kännedom av projektets omfattning, att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap§11-18 miljöbalken (1998:808)



PLANBESTÄMMELSER		
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.		
GRÄNSLINJER --- Planområdesgräns --- Användningsgräns --- Egenskapsgräns --- Sekundär egenskapsgräns +++ Sammanfallande egenskapsgränser		
ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS GATA TORG GCVÄG GÅNG PARK NATUR NATURLÄGG		
ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK B Bostäder BC Bostäder, Centrum B(P ₁) Bostäder, Parkering under bostadsgård J Industri E ₁ Transformatorstation		
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS AVGRÄNSNING VID EGENSKAPSGRÄNS Utformning av allmän plats bulterskydd Sammanhängande bulterskydd ska finnas i fastighetsgräns inom angivet område. Bulterskyddet ska vara minst 2 meter i höjd. dike Dagvattnedike dagvatten dagvattenhantering gång Gångstig skötselväg Skötselväg trappa Trappa		
Markreservat för allmännyttiga ändamål U ₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. AVGRÄNSNING VID SEKUNDÄR EGENSKAPSGRÄNS Upphävande av strandskydd S ₁ Strandskyddet är upphävt. STÅNGSEL, UTFART OCH ANNAN UTGÅNG o Utfartsförbud		
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK AVGRÄNSNING VIA EGENSKAPSGRÄNS Begränsning av markens utnyttjande Marken får inte föras med byggnad. Skärmar för cykelparkering får uppföras på prickmark. Skärmar vid entréer får kräpa ut över prickmark. Plank får anläggas på prickmark. Marken får endast föras med komplementbyggnader. Skärmar från entréer får kräpa ut över kornmark. Plank får anläggas på kornmark.		
Utnyttjandegrad e ₁ 0,0 Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom användningsområdet.		
Höjd på byggnadsverk h ₁ Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är 8,5 meter från medelmärknivån. h ₂ Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är 9,0 meter från marknivån på angränsande lokalgata (n3). h ₃ Högst nockhöjd för huvudbyggnad är 10,2 meter från marknivån på angränsande lokalgata (n3). h ₄ Högsta nockhöjd för friliggande komplementbyggnader är 4,8 meter.		
Utformning f ₁ Endast ferbostadshus f ₂ Endast friliggande en- och tvåbostadshus f ₃ Endast parhus f ₄ Endast kedjehus och enskilda friliggande hus. Högst fyra kedjehus får sammanbyggas. f ₅ 0 Mot allmän plats GATA är högsta antal våningsplan angivet värde. Översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vindsvåning. f ₆ Huvudbyggnaden ska uppföras med en eller flera suterångsvåningar. f ₇ Huvudbyggnad ska uppföras med suterångsvåning där marken så medger. f ₈ Huvudbyggnad får inte föras med loftgångar. f ₉ Entré för ferbostadshus ska vara genomgående mot bostadsgården. f ₁₀ Entré för ferbostadshus ska orienteras mot allmän plats GATA och vara genomgående. f ₁₁ Huvudentré för centrumkarnenhet ska orienteras mot allmän plats GATA. Entré för ferbostadshus ska orienteras mot allmän plats GATA och vara genomgående mot bostadsgården. f ₁₂ Huvudbyggnadens fönster ska ha spröjgar och/eller miljöstål. f ₁₃ Balkonger får kräpa ut maximalt 1,5 meter från fasadlinje. Alla balkonger ska ha en frihöjd på minst 2,5 meter över marknivån. Balkonger som är riktade mot bostadsgård får glass i uterför fasadlinje. Övrig inglasning av balkonger ska utföras i fasadlinje. Inglasning av balkonger ska utföras på ett enhetligt sätt. f ₁₄ Fasader som vetter mot allmän plats GATA får endast föras med balkongtypen fransk balkong. Vid övriga fasader får balkonger kräpa ut maximalt 1,5 meter från fasadlinje. Alla balkonger ska ha en frihöjd på minst 2,5 meter över marknivån. Balkonger som är riktade mot bostadsgård får glass i uterför fasadlinje. Övrig inglasning av balkonger ska utföras i fasadlinje. Inglasning av balkonger ska utföras på ett enhetligt sätt. f ₁₅ Huvudentré för byggnadens fasadmateriell ska utföras i trä eller pvc. För friliggande komplementbyggnader ska huvudentré för byggnadens fasadmateriell utföras i trä. f ₁₆ Huvudentré för byggnadens fasad ska vara i en lek och ljus kulör. För friliggande komplementbyggnader ska huvudentré för byggnadens fasad vara av rostslått. f ₁₇ Huvudentré för byggnadens fasad ska vara i en lek och ljus kulör. För friliggande komplementbyggnader ska huvudentré för byggnadens fasad vara av rostslått. f ₁₈ Variation i kulörställning och fasadtryck ska finnas utmed allmän plats GATA. Huvudbyggnader ska ha variation i kulörställning och fasadtryck. För ferbostadshus med två eller fler trapphus ska det finnas variation i fasadhöjd. f ₁₉ Huvudbyggnader ska föras med sadeltak, halvvalmat sadeltak eller mansarttak. Komplementbyggnader ska föras med sadeltak. f ₂₀ Bostett från planbestämmelsen f4 ska huvudbyggnader föras med sadeltak, halvvalmat sadeltak eller mansarttak. Komplementbyggnader ska föras med sadeltak. f ₂₁ Betygelse i ett våningsplan ska föras med röda takpannor, röd plåt eller sedumtak. Betygelse i två våningsplan eller fler ska föras med röda takpannor. Skorstener och ventilationskupor yskat ska utföras i samma kulör som byggnadens tak. f ₂₂ Betygelse i ett våningsplan ska föras med röda takpannor, röd plåt eller sedumtak. Betygelse i två våningsplan eller fler ska föras med röda takpannor. Platt tak ska föras med sedumtak. Skorstener och ventilationskupor yskat ska utföras i samma kulör som byggnadens tak.		
Placering P ₁ Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns mot allmän plats GATA. P ₂ Huvudbyggnad ska placeras i linje med allmän plats GATA. Takvinkel O ₁ För huvudbyggnad ska takvinkel för sadeltak och halvvalmat sadeltak vara mellan 27 och 38 grader. För huvudbyggnad är minsta takvinkel för mansarttak 15 grader. Takvinkel för friliggande komplementbyggnad ska vara mellan 15 och 38 grader.		
Markens anordnande och vegetation N ₁ Bostadsgårdar får inte användas för parkering. Garage under bostadsgårdar är undantaget. N ₂ Endast tilläggande kantstensparkering utmed allmän plats GATA samt parkering för rörelsehindrade är tillåten. Marken får inte användas för annan parkering. Markreservat för allmännyttiga ändamål Z ₁ Markreservat för allmännyttig släntenträng. Skydd mot störningar M ₁ Byggnad inte får ges för väsentligt ändring av marken för att marken får säkras och dess lämplighet för betygelse har säkerställts. M ₂ Radonsäkert byggnade ska utföras.		
AVGRÄNSNING VIA SEKUNDÄR EGENSKAPSGRÄNS Fastighetsstorlek d ₁ 0,0 Minsta fastighetsstorlek är angivet värde i m ² . Höjd på byggnadsverk h ₅ +0,0 Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är angivet värde i meter över angivet nollplan. h ₆ +0,0 Högsta nockhöjd på friliggande komplementbyggnad är angivet värde i meter över angivet nollplan.		
Utformning f ₃₀ +0,0 Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan. f ₃₁ Utöver angiven byggnadshöjd får komplementbyggnad med nockhöjd på maximalt 4,5 meter uppföras. Hissanordning, stödmurar, räcken och trappor får överstiga angiven byggnadshöjd. f ₃₂ 0 Högsta antal våningsplan är angivet värde. f ₃₃ 0 Högsta antal våningsplan är angivet värde. Översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vindsvåning. f ₃₄ Huvudbyggnad ska föras med sadeltak, halvvalmat sadeltak, mansarttak eller platt tak inom angivet område. f ₃₅ Takterrass får användas inom angivet område. f ₃₆ Huvudentré för huvudbyggnadens fasad ska vara i en lek och ljus kulör. f ₃₇ Huvudentré för byggnadens fasad ska vara i röd slänfång. f ₃₈ Utmed användningsgränsen mot allmän plats GATA ska marken föras med stödmur. f ₃₉ För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska bostaden ha en balkong/uteplats utmed byggnadens västra fasad. Minst 25 % av balkong/uteplatsen ska glass i. Inglasning ska ske mot norr. Inglasning ska utföras på ett enhetligt sätt. För uteplats kan inglasning ersättas med buleerplank.		
Byggnadens användning S ₂ För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsummen i varje bostad orienteras mot en luddämpad sida. Suterångsvåning är undantaget. S ₃ För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsummen i varje bostad orienteras mot en luddämpad sida. S ₄ Byggnadens entréplan (våning) i gatuplan ska endast användas för centrumkarnenhet och bostadskomplement. Byggnadens norrväg ska inte vetter mot användning TORG och GATA ska endast inrymma centrumkarnenhet. S ₅ Garage och bostadsgård ska finnas. Garage ska uppföras under bostadsgård.		
Placering P ₃ Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns mot allmän plats GATA och minst 4,5 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader eller del av huvudbyggnad som innehåller garage ska placeras minst 6 meter från fastighetsgräns mot allmän plats GATA och minst 2 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader får sammanbyggas i fastighetsgräns. P ₄ Huvudbyggnad ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns. Komplementbyggnader eller del av huvudbyggnad som innehåller garage ska placeras minst 6 meter från fastighetsgräns mot allmän plats GATA och minst 2 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader får sammanbyggas i fastighetsgräns.		
Markens anordnande och vegetation N ₃ Marken ska föras med körbara för motorfordon. N ₄ Marken ska föras med en våningsplan för motorfordon. Markreservat för allmännyttiga ändamål U ₂ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Upphävande av strandskydd S ₃ Strandskyddet är upphävt.		
GENOMFÖRANDET Genomförandebilden är 5 år för kvartersmark och 10 år för allmän platsmark. Genomförandebilden börjar gälla 6 m. laga kraft datum.		
ILLUSTRATIONER --- Illustrationslinje - Strandskyddslinje		

Planbeskrivning

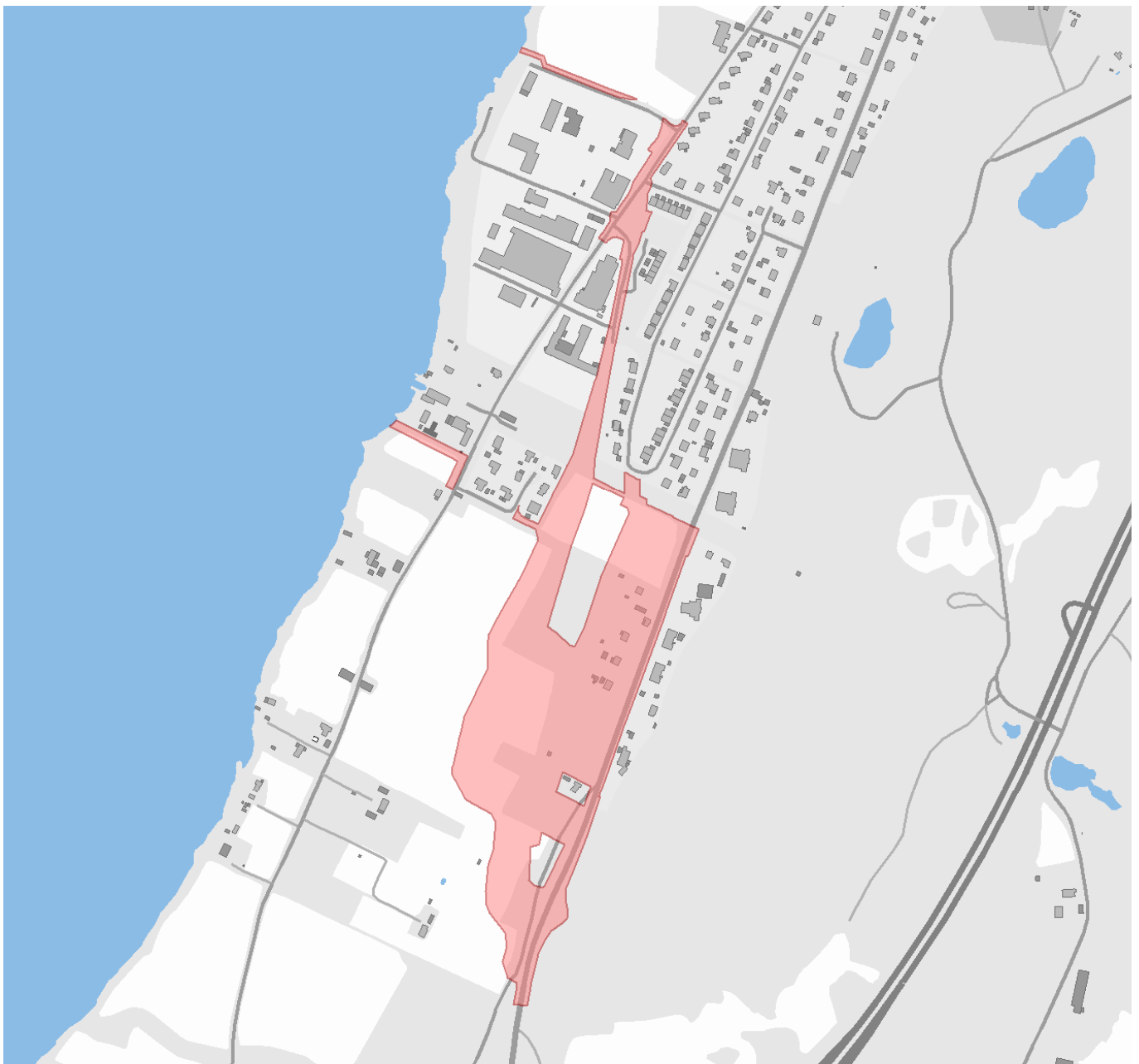
► **Detaljplan:** för bostäder och ny huvudgata
på del av Gränna 8:4 m.fl.

Stadsdel: Gränna

Granskningshandling
Upprättad: 2026-04-08

Laga kraft: -

Diarienummer: Stbn/2016:47
Utökat förfarande (PBL 2010:900)



Medverkande tjänstepersoner

Planavdelningen har fått i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden genom beslutat planbesked 2016-06-16 att ta fram en detaljplan. Följande tjänstepersoner har medverkat i framtagandet av detaljplanen:

Stadsbyggnadskontoret

Bengt Mattias Carlsson	Stadsarkitekt
Liselott Johansson	Planchef
Anna Klahr	Bygglovschef
Mats Ruderfors	Trafikingenjör
Fredrik Nyqvist	Projektledare, trafikavd.
Matilda Åberg	Bygglovingenjör
Anette Granstedt	Förrättningslantmätare
Sandra Broström	Kommunekolog

Tekniska kontoret

Marcus Svensson	Senior projektledare, mark- och exploateringsavd.
Madeleine Strömberg	Mark- o Exploateringsingenjör
Emilia Rylander	Landskapsarkitekt
Hamid Reza Jaffari	Projekteringsingenjör
Anders Larsson	Projektingenjör, VA.
Fredrik Sandberg Svärd	Miljöingenjör
Annica Magnusson	Vattensamordnare

Jessica Frånlund	Jenny Larsson
Planarkitekt	Tillförordnad planchef

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Behovsbedömning
Granskningsutlåtande 1

Bilagor:

Bilaga A - Arkeologisk utredning, 2018
Beställare: Mark- och exploateringsavd., Jönköpings kommun
Utförare: Jönköpings läns museum

Bilaga B - Arkeologisk utredning, 2023
Beställare: Mark- och exploateringsavd., Jönköpings kommun
Utförare: Jönköpings läns museum

Bilaga C - Arkeologisk förundersök., 2023
Beställare: Mark- och exploateringsavd., Jönköpings kommun
Utförare: Jönköpings läns museum

Bilaga D - Geoteknik, 2025
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga E - Bergteknik, 2025
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga F - Miljöteknisk markundersök., 2022
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga G - Markteknisk undersökning, 2023
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga H - Miljö- och hälsori.bedöm., 2023
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga I - Provtagning PFAS, 2025
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga J - Dagvattenutredning, 2026
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga K - Trafikutredning, 2025
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: Bouvier Advisory

Bilaga L - Trafikanalys, 2026
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: Bouvier Advisory

Bilaga M - Trafikbullerutredning, 2026
Beställare: Utvecklings- och trafikavd., Jönköpings kommun
Utförare: WSP

Bilaga N - Solstudie, 2023
Beställare: GBJ Bygg AB
Utförare: Tengbom

Bilaga O - Illustrationsplan 1, 2026
Utförare: Jönköpings kommun

Bilaga P - Illustrationsplan 2, 2024
Beställare: GBJ Bygg AB
Utförare: Tengbom

Innehållsförteckning

Inledning

Detaljplanens syfte	6
Ärendeinformation	6

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare	7
Kommunala planeringsunderlag	9
Mark och vegetation	14
Bebyggelse	18
Infrastruktur	20
Teknisk försörjning	21
Hälsa och säkerhet	21
Kulturmiljö	22
Service	23
Social hållbarhet	23

Planförslag

Stadsbyggnadsidé	25
Arkitektonisk idé	28
Trafik	31
Bebyggelse	41
Utformning och gestaltning	55
Utemiljöer	59
Parkering på kvartersmark	59
Teknisk försörjning	59

Utredningar och dispenser

Arkeologisk undersökning	62
Geoteknisk utredning	62
Bergteknisk utredning	63
Stabilitet	63
Markmiljöutredningar	64
Naturinventering	64
Generellt biotopskydd	66
Biotopskyddsdispens	66
Jordbruksmark	67

Djurhållning	70
Dagvattenutredning	71
Upphävande av strandskydd	72
Trafikutredning	77
Trafikanalys	82
Trafikbullenutredning	83
Solstudie	90
Barnkonsekvensanalys	92
Undersökning av miljöpåverkan	92

Plankarta och bestämmelser

Användningsbestämmelser	96
Egenskapsbestämmelser för allmän plats	97
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	98

Genomförande

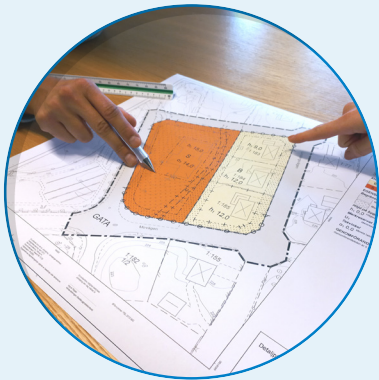
Mark- och utrymmesförvärv	109
Fastighetsrättsliga frågor	109
Tekniska frågor	110
Ekonomiska frågor	111
Organisatoriska frågor	113
Prövning enligt annan lagstiftning	114

Konsekvenser

Riksintressen	115
Mark och vegetation	116
Befintliga fastigheter	118
Infrastruktur	121
Hälsa och säkerhet	122
Kulturmiljö	122
Social hållbarhet	123
Omgivningspåverkan	123
Fastighetsrättsliga konsekvenser	123

Planguiden

Vad är en detaljplan?



En detaljplan bestämmer vilken användning av mark- och vatten områden som är tillåten. Detaljplaneprocessen syftar till att pröva om föreslagen användning inom ett planområde är lämplig utifrån ett antal olika lagstiftningar och kommunala styrdokument. Detaljplanens bestämmelser utgör grund vid prövning i kommande bygglovsskede.

En detaljplan utgörs av ett antal dokument. Plankartan reglerar olika markanvändningar inom ett planområde och är det juridiskt bindande dokumentet. Planbeskrivningen kompletterar plankartan och beskriver planens syfte och innehåll med ett antal olika bilagor som stöd för beslut (samtliga bilagor anges på s. 2).



Hur går detaljplaneprocessen till?

Detaljplaneprocessen är en snårig och lagstyrd process som regleras i plan- och bygglagens femte kapitel. Tidsåtgången för genomförandet av en detaljplan är beroende av planens komplexitet och är indelat i ett antal olika planskeden. Under samrådsskedet ges sakägare (ex. närboende) och övriga kommuninvånare tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget och även medverka på ett samrådsmöte. Om du önskar att veta mer om en specifik detaljplan eller vill veta mer om hur detaljplaneprocessen går till och vad de olika skedena innebär för dig som enskild besök vår hemsida www.jonkoping.se.

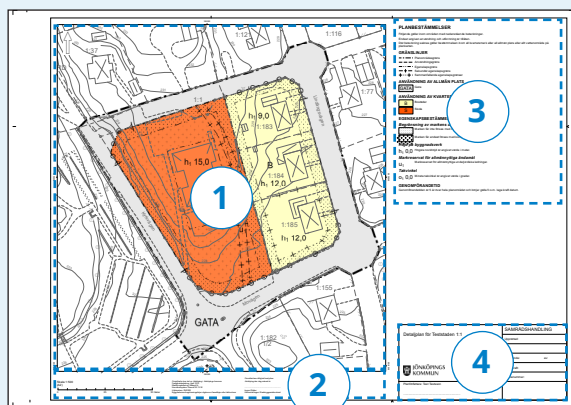


Hur läser man en plankarta?

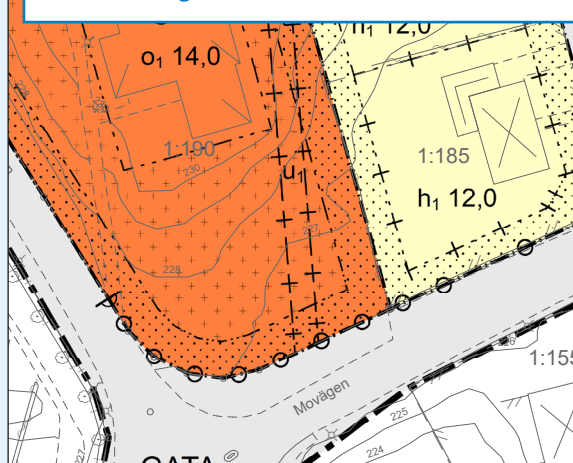
En plankarta består av fyra delar; kartram, kartinformation, teckenförklaring och ärendeinformation.

1. Kartram

Inrymmer tre lager; grundkarta, plangränser och ev. illustrationslinjer. Grundkartan innehåller information om platsens förutsättningar till exempel; vägar, bebyggelse, vegetation, höjdkurvor men även befintliga fastighetsförhållanden. Inom kartramen redovisas även ett antal olika plangränser och planbestämmelser. Grundkartan inklusive teckenförklaring finns som bilaga till detaljplanen.



I detta fiktiva scenario av en ej gällande detaljplan ändras markanvändning av en befintlig fastighet från kontor till skola (S) som i kartan anges som röd yta med bostäder (B) i gult och allmän platsmark GATA i grått.



2. Kartinformation

Uppgifter om grundkartans aktualitet, skalstock, skala och annan motsvarande information som underlättar läsning av plankartan.

3. Teckenförklaring

En lista med de planbestämmelser detaljplanen omfattas av. Bestämmelserna inom kartramen kan utgöras av bokstäver, siffror, symboler, färglagda eller mönstrade ytor.

4. Ärendeinformation

Innehåller uppgifter som diarienummer, planskede, datum för framtagande av handling samt beslutande nämnd och datum för nämndsammanträde.

Planområdesgräns

Detaljplanens områdesavgränsning inom kartramen. Planområdesgräns är även synonymt med planområdet i planhandlingarna.



Överordnar

Användningsgräns

Anger områdesavgränsning för olika användningar inom planområdet. Inom ett användningsområde kan flera användningar kombineras.



Överordnar

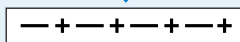
Egenskapsgräns

Anger områdesavgränsning för en eller flera egenskapsbestämmelser. En egenskapsgräns inryms inom ett användningsområde.



Sekundär egenskapsgräns

Kan korsa den vanliga egenskapsgränsen utan inverkan på de bestämmelser som egenskapsgränsen avgränsar. Kan behövas när ett egenskapsområde skär igenom ett annat för att undvika upprepning av bestämmelser.



I de fall flera gränstyper sammanfaller är det endast den högsta i hierarkin som ritas ut på kartan. Egenskapsgränser och sekundära egenskapsgränser ritas dock ovanpå varandra om de sammanfaller. Se figur till höger.



Inledning

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av cirka 250 nya bostäder, centrumverksamheter samt nya offentliga platser i form av torg och utsiktsplatser i södra Gränna. Den planerade bebyggelsen och de offentliga rummen ska utformas med hänsyn till Grännas befintliga karaktär och stadsmässiga struktur.

En central del av planförslaget är att möjliggöra byggnation av en ny huvudgata. Huvudgatan ska stärka det lokala trafiksystemet genom att, utöver Brahegatan, skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan är därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan.

Ärendeinformation

Jönköpings kommun

Planbesked: Stbn 2016-06-16 §251

Planstart: 2016-11-10

Samråd: Stbn 2017-09-21 §484

Beslut om ny inriktning: Stbn 2019-11-14 §482

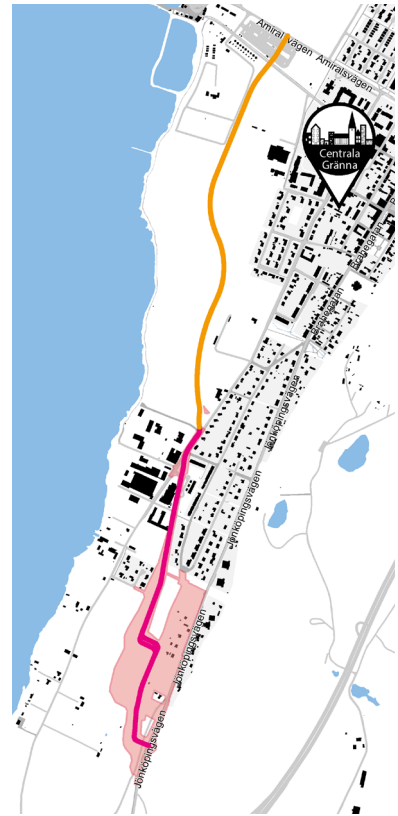
Granskning 1: Stbn 2024-06-13 §222

Granskning 2: Stbn 2026-04-16 §137

Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.

Stbn/2016:47. Utökat förfarande, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Detta planförslag stämmer överens med översiktsplanen. Kommunstyrelsens och länsstyrelsens synpunkter på den nya granskningshandlingen kommer inhämtas under granskningstiden. Kommunen anser att denna detaljplan är inte av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt, och att de ekonomiska åtagandena i planarbetet redan har beslutats av kommunfullmäktige. Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har instämt i denna bedömning vid samrådet. Punkterna i PBL 5:27 är inte uppfyllda. Kommunen har i detta fall frivilligt valt ett utökat förfarande.



Figur 1

Den nya vägens sträckning redovisas i bilden ovan. Detaljplanen omfattar det område som är markerat i rosa, där huvudgatan illustreras med en rosa linje. Den orangea linjen visar en vägsträckning som inte är utbyggd och som ingår i en annan detaljplan från 2013.

Förutsättningar

Läge, storlek och ägare

Området är lokaliserat i södra Gränna. Planområdet är cirka 11 hektar och består huvudsakligen av nedlagda äppelodlingar, ängsmark och några enbostadshus. Området gränsar till befintlig bebyggelse som består av bostäder och verksamheter. I öster gränsar planområdet till Grännaberget och Jönköpingsvägen. Väster om planområdet sträcker sig Skiftesvägen, Vättern, äppelodlingar och ett verksamhetsområde.

Delar av fastigheterna Gränna 4:1, 4:3, 8:4, 8:38, 8:44 och 9:1 ingår i planområdet och ägs av Jönköpings kommun. Fastigheterna Gränna 8:17, 8:20, 8:21 och 8:24 ingår i planområdet och ägs av GBJ Bygg. Fastigheten Gränna 8:3, som delvis ingår i planområdet, ägs av Jönköping Energi. Övriga fastigheter som helt eller delvis ingår i planområdet ägs av privatpersoner eller är en gemensamhetsanläggning. Alla fastigheter som detaljplanen omfattar redovisas i avsnittet 'Konsekvenser'.



Figur 2

Kartan visar planområdets läge (röd figur) i förhållande till omgivningen och befintliga fastigheter (orange linjer).

Riksintressen

Ett riksintresse avser ett område, plats eller ett objekt som är skyddat utifrån nationell synpunkt. I denna del beskrivs de riksintressen som detaljplanen berör. Hur planförslaget påverkar riksintressena beskrivs under avsnitt 'Konsekvenser'.

Kulturmiljövård

Gränna och Uppgränna

Del av planområdet berör riksintresset, Gränna och Uppgränna, som ingår i riksintresse för kulturmiljövård, vilket innebär att områdets tillgångar är präglade av sin historia. Riksintresseområdet sträcker sig från Getingaryd i norr till Gränna tätort i söder. Gränna och Uppgränna kännetecknas av ett öppet odlingslandskap på strandplanet mellan Vättern och Grännabergets förkastningsbrant. Området innehåller även äldre vägsystem, värdefull bebyggelse och Brahehus slottsruin från 1600-talet. Gränna stad har välbevarad bebyggelse från sent 1700- och 1800-tal samt plan- där tomstrukturen speglar den äldre stadens separering av verksamheter och boende.

Naturvård

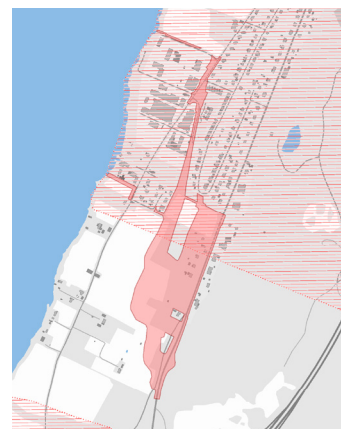
Östra Vätterstranden, med Girabäcken, Västana och Röttleån

Planområdet ligger inom riksintresse för naturvård, Östra Vätterstranden, med Girabäcken, Västana och Röttleån. Östra Vätterstranden är ett mångformigt område där helheten är av riksintresse. Här finns geologiska, botaniska, zoologiska och kulturhistoriska värden. Det långsträckta området har betydelse för många växtarter och djurliv. Östra Vätterstranden har en naturlig otillgänglig brant vilket ökar möjligheterna att bevara stranden oexploaterad. För landskapsbilden har Östra Vätterstranden oerhört höga värden. Men innehåll och förutsättningar varierar mycket från område till område och det är därför svårt att sätta upp generella riktlinjer för alla områden på en gång. Det är inte heller så att ett område som pekats ut som riksintresse för naturvård inte kan innehålla annat och andra värden, vilka även ska uppmärksammas.

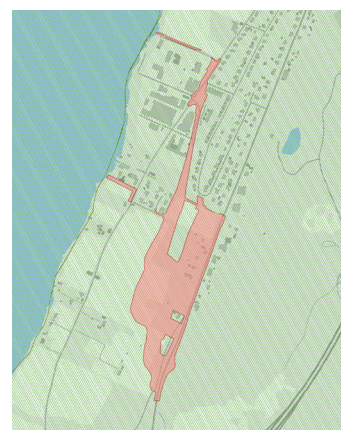
Rörligt friluftsliv

Vättern med öar och strandområden

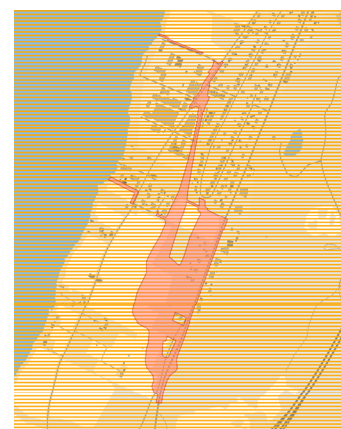
Planområdet befinner sig inom riksintresse för rörligt friluftsliv, Vättern med öar och strandområde, där hänsyn ska tas till natur- och kulturvärden som finns i området. Området ska skyddas mot åtgärder och ingrepp som påtagligt kan skada natur- och kulturvärdena. Riksintresset täcker också Vätterns betydelse för näringsliv och bosättning, dess speciella ljus och storslagna vyer. Vid bedömningen om exploatering eller annat ingrepp i miljön kring Vättern ska tillåtas ska turismens och friluftslivets, särskilt det rörliga friluftslivet, intressen beaktas. Skyddet utgör dock inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.



Figur 3
Rosa skraffering visar del av riksintresseområde för kulturmiljö.



Figur 4
Grön skraffering visar del av riksintresseområde för naturvård.



Figur 5
Orange skraffering visar del av riksintresseområde för rörligt friluftsliv.

Kommunala planeringsunderlag

Kommunens översiktsplan ska ge vägledning för hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. En översiktsplan är ett vägledande dokument och inte bindande.

Översiktsplan 2016

Enligt gällande översiktsplan är större delar av planområdet utpekade som nyexplorerat område för blandad bostadsbebyggelse där höga krav bör ställas på den nya bebyggelsens utformning på grund av Grännas unika karaktär. Gränna ligger inom riksintresse både för kulturmiljövård och naturvård. Därför ställs höga krav på utformning och anpassning av den nya bebyggelsen. Bra boende och nybyggnadsområden kan förutsättas bli attraktiva på grund av stadens karaktär och närhet till Vättern. Gränna har en väl utvecklad kommersiell och offentlig service och en hög andel arbetsplatser i förhållande till antal förvärvsarbetande invånare. Stadsmiljön och flera byggnader har kulturhistoriska bevarandevärden. Översiktsplanen pekar även ut en ny väg från Jönköpingsvägen mot Gränna hamn. Vägen behövs enligt översiktsplanen för att avlasta Gränna centrum från tung trafik. Planens syfte bedöms stämma överens med gällande översiktsplan.



Figur 6

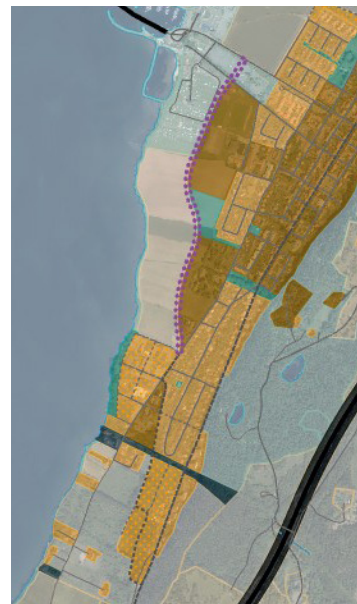
Den orange figurerna markerar utvecklingsområde för bebyggelse, medan den ljusgrå figuren visar den nya vägens sträckning i gällande översiktsplan.

Översiktsplan för mindre tätorter och landsbygd

Enligt den kommande översiktsplanen är större delar av planområdet utpekade som utvecklingsområde för sammanhängande bostadsbebyggelse och en ny väg från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen.

Enligt översiktsplanen ska stor hänsyn tas till kulturmiljön när områden runt Gränna utvecklas. Bebyggelsen i området ska följa befintlig sluttning och underordnas Vätterbranten för att bevara Grännas landskapsbild. Enligt översiktsplan ska särskild hänsyn tas vid områdets södra del där bebyggelsen bildar entrén till Gränna. Ny bostadsbebyggelse i Gränna bedöms som ett allmänt intresse. Förutom föreslaget omvandlingsområde nämns att det är svårt att hitta ny mark för bostadsbebyggelse i Gränna utan att ta jordbruksmark i anspråk. Omgivningarna runt Gränna utgörs av jordbruksmark respektive en mycket kuperad brant med natur och kulturvärden. Behovet av nya bostäder i Gränna kan därmed inte tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det rörliga friluftslivet och lokaler för djur bedöms påverkas i liten utsträckning med tanke på att dessa egenskaper är knutna till äppelodlingarna som berörs till en förhållandevis liten del av området.

Andra delar i översiktsplan som planområdet berör är utpekade som tekniska anläggningar samt natur och friluftsliv. Enligt detaljplanen kommer dessa områden fortsatt ha den funktionen. Planens syfte bedöms stämma överens med kommande översiktsplan.



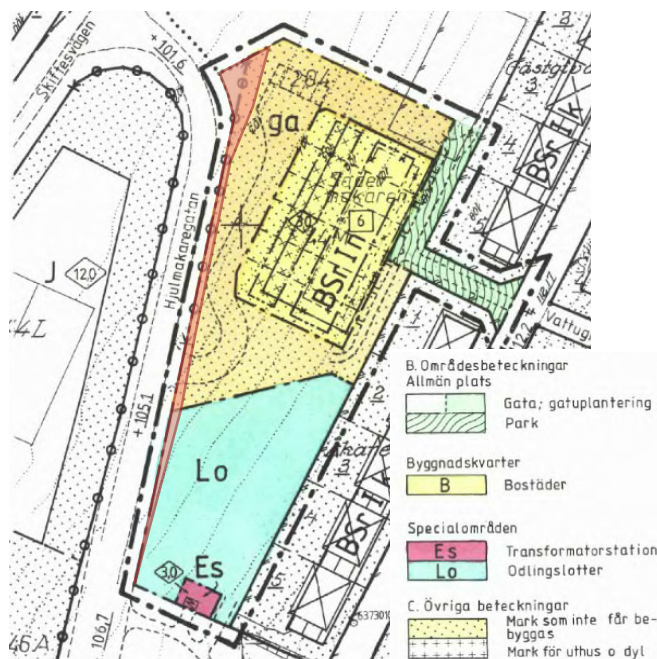
Figur 7

Det orange prickade området längst ned i bilden redovisar planområdet, vilket i den kommande översiktsplanen anges som ett utvecklingsområde för ny bostadsbebyggelse.

Gällande detaljplaner

Planområdet berör sju gällande detaljplaner där den nya detaljplanen kommer ersätta delar av de befintliga detaljplanernas användning. I bilden till höger syns alla de detaljplaner som berörs.

En av de detaljplaner som berörs är 'KV SADELMAKAREN MM' (Akt. 06-GRS-144), antagen år 1982. Den del av gällande detaljplan som ersätts av den nya detaljplan är planlagt som 'Gata; gatuplantering', 'odlingslotter' och 'bostäder'.



Figur 8

Detaljplan "KV SADELMAKAREN MM". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av en ny detaljplanen.

Planområdet berör även 'Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för stadsägorna 44, 46 m.fl. i Gränna stad' (Akt. 06-GRS-84), antagen år 1970. Enligt detaljplanen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'park eller plantering' och 'gata'. Berört område har en bestämd gatuhöjd mellan +107,0 och +114,1 över angivet nollplan.

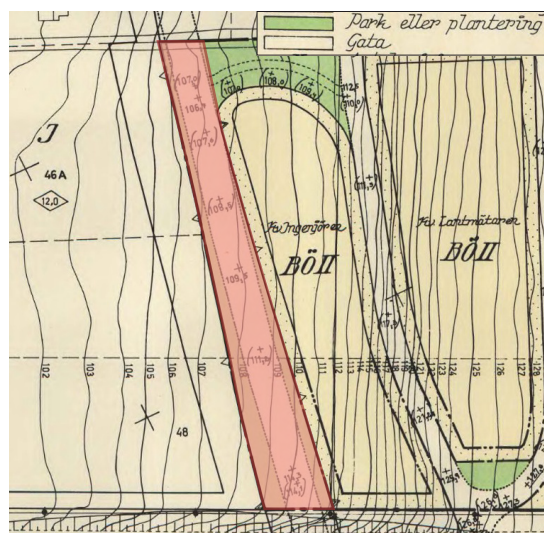
Figur 10

Detaljplan "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för stadsägorna 44, 46 m.fl. i Gränna stad". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av en ny detaljplanen.

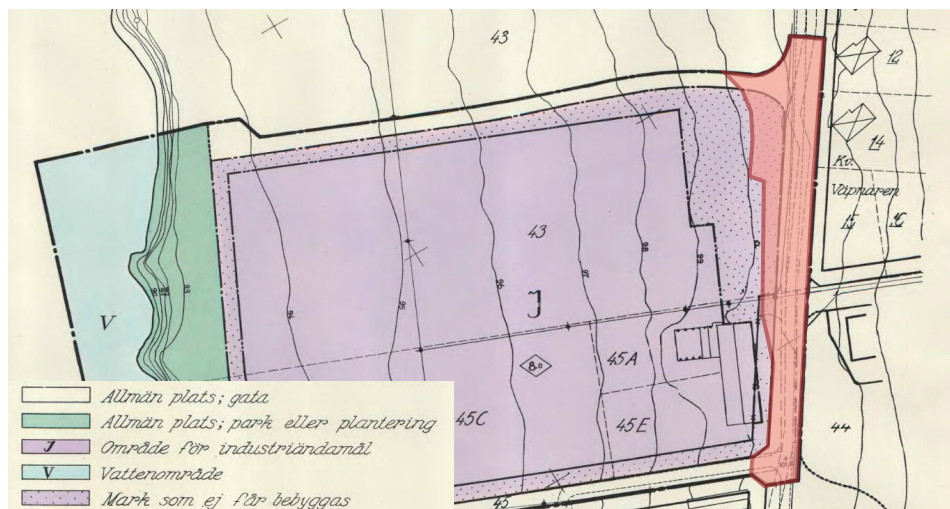


Figur 9

Röd figur illustrerar ytan för den nya detaljplanen. Grön figur visar ytan för befintliga detaljplaner.



Planområdet berör 'Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för stadsägan nr 43 m.fl. i Gränna stad' (Akt. 06-GRS-83), antagen år 1967. Enligt planen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'område för industriändamål' och 'allmän plats; gata' där del av gatan har bestämd gatuhöjd +101,2 över angivet nollplan.



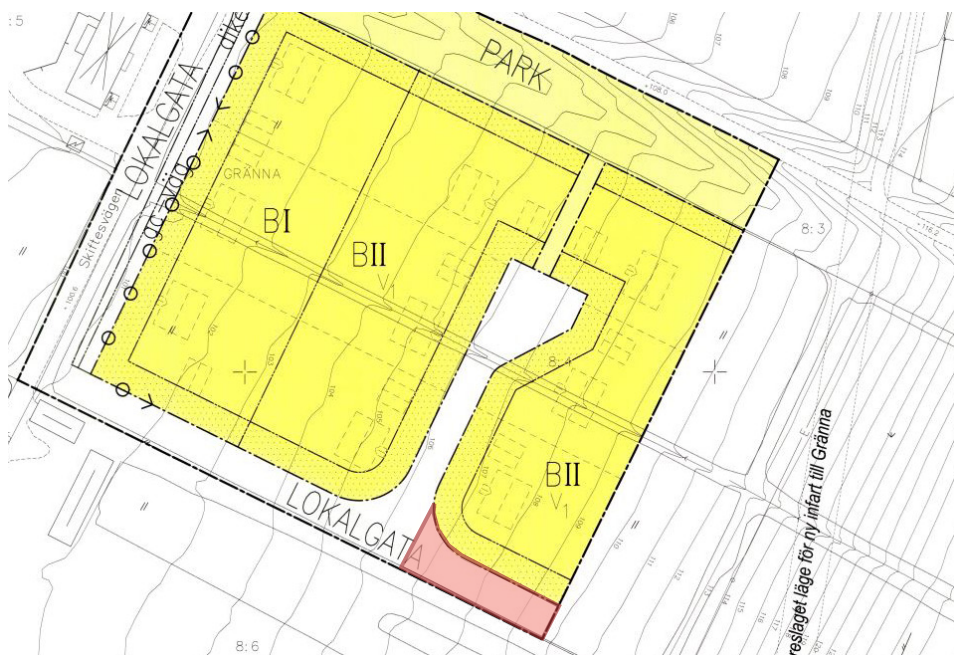
Figur 11
Detaljplan "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för stadsägan nr 43 m.fl. i Gränna stad". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av en ny detaljplanen.

Planområdet berör även 'Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Stadsägorna nr 44, 46 m.fl. i Gränna stad' (Akt. 06-GRS-81), antagen år 1967. Enligt planen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'gata', 'park, planering' och 'område för industriändamål'. Mellan användning gata och industriändamål finns det enligt detaljplanen utfartsförbud. Gatan har inom aktuellt område bestämd gatuhöjd mellan +101.3 och +105,1 över angivet nollplan.



Figur 12
Detaljplan "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för stadsägorna 44, 46 m.fl. i Gränna stad". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av en ny detaljplanen.

Planområdet berör 'Detaljplan för del av Gränna 8:4' (Akt. 0680K-DP090611), antagen år 2009. Enligt planen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'lokalgata'.



Figur 13

"Detaljplan för del av Gränna 8:4". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av den nya detaljplanen.

Planområdet berör 'Detaljplan för Bergfoten 1' (Akt. 0680K-DP120119/A), antagen år 2012. Enligt planen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'huvudgata'.



Figur 14

"Detaljplan för Bergfoten 1". Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av den nya detaljplanen.

Planområdet berör 'Detaljplan för STG 101B m fl' (Akt. 0680-P180), antagen år 1992. Enligt planen är området som ersätts av den nya detaljplanen planlagt som 'Huvudgata'.



Figur 15
"Detaljplan för STG 101B m fl".
Röd markering visar del av gällande detaljplan som kommer ersättas av den nya detaljplanen.

Arkitekturstrategi

Arkitekturstrategin ska höja den arkitektoniska kvalitén i kommunen och vara ett kunskapsunderlag och dialogverktyg i bygg- och fastighetsutvecklingsprocesser. Med arkitekturstrategin ställer kommunen krav på att alla projekt som påverkar vår fysiska miljö ska kunna svara på tre frågor:

- Vad är den arkitektoniska idén/stadsbyggnadsidén?
- Hur samspelar projektet med sin omgivning?
- Hur bidrar projektet till sin omgivning?

Under avsnitt 'Planförslag' beskrivs stadsbyggnadsidén och den arkitektoniska idén för detaljplanen.

Grönstrukturplan

Jönköpings kommuns grönstrukturplan ska på en övergripande nivå peka ut åtgärder och strategiska val för vidareutvecklingen av tätorternas gröna och blåa strukturer.

Inom planområdets norra del finns ett utpekat grönområde som består av en öppen gräsyta med blommande brynmiljöer. Intill planområdet ligger

Grännaberget, som är ett större grönområde med värden som friluftsområde, utsiktsplatser, evenemang och motionsspår. Naturen består av skog, öppen mark, brynmiljöer samt vatten och våtmarker.

Sammantaget visar grönsstrukturplanen på en avsaknad av en grön länk mellan Vättern och Grännaberget, samt ett behov av sammanhängande grönska inom planområdet för att koppla samman intilliggande grönområden med varandra. Planförslagets påverkan på grönsstrukturplanen beskrivs under avsnittet 'Konsekvenser'.



Figur 16
Bild från grönsstrukturplanen.

Naturvårdsprogrammet

Jönköpings naturvårdsprogram visar på en övergripande nivå värdefulla naturområden, vad de innehåller samt vad behövs för att de ska bestå.

Söder om planområdet finns ett utpekad naturobjekt med klass 2 (hög naturvärde). Området är mycket värdefullt med grova spärrkroniga ekar som hyser en värdefull lavflora. På ekarna växer de rödlistade arterna rosa skärelav och hjälmbrösklav. Värden finns även knutna till den flacka ravin där Finnbäcken rinner. Området ligger inom ett större riksintresseområde för naturvården och har stor potential att utvecklas till en biotop av högsta naturvärdesklass. De naturvärden som finns inom planområdet beskrivs under avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Mark och vegetation

Topografi

Planområdet sluttar kraftigt från Jönköpingsvägen ner mot Vättern. Marknivån vid Jönköpingsvägen ligger mellan +150 och +144 meter över angivet nollplan. I västra delen av planområdet är marknivån som lägst +106 meter över angivet nollplan.

Natur och rekreation

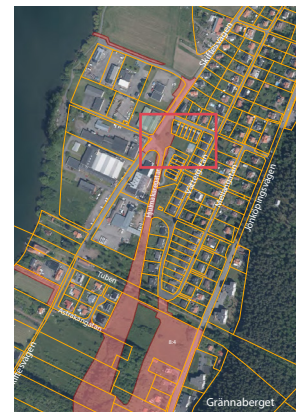
I norra delen av planområdet består naturen av öppen gräsyta med blommande brynmiljöer och en lekplats. På platsen finns det även några ensstaka träd.



Två äldre grusvägar går i tvärs sluttning mellan befintlig bebyggelse och mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen/Vättern. Grusvägarna kan vara en del av ett promenadstråk i Gränna.



I söder kännetecknas naturen av äppelodlingar, lutande ängsmark och privata trädgårdar. En del av äppelodlingarna är nedlagda och har vuxit igen. Det finns även några öppna markytor som har skapats när äppelträd har avverkats från platsen.



Figur 17

Bild till vänster visar den öppna gräsytan. Bild till höger visar dess lokalisering i förhållande till planområdet.



Figur 18

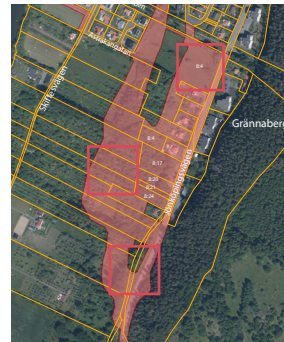
Bild till vänster visar en grusväg sett från Jönköpingsvägen. Bild till höger visar dess lokalisering i förhållande till planområdet.



Figur 19 och 20

Bilderna ovan visar ängsmarken och äppelodlingen.

I söder finns det en äldre grusväg utmed Jönköpingsvägen. Grusvägen leder mot Röttle och kan vara en del av ett större promenadstråk.



Figur 21

Bild till vänster visar grusvägen intill Jönköpingsvägen. Bilden till höger visar figur 19, 20 och 21 lokalisering i förhållande till planområdet.

Höga naturvärden

Det finns inga höga naturvärden eller kända fynd av fridlysta arter inom planområdet.

Invasiva arter

Jätteleka förekommer på flera platser inom planområdet och får anses vara väl spridd. Nya växtplatser kan sannolikt uppstå årligen till följd av spridning via frö. Jätteleka är upptagen på EU:s lista över invasiva arter som ska bekämpas.

Jordbruksmark

I gällande översiktsplan (Översiktsplan 2016) ligger detaljplanen inom område för 'Stora öppet jordbrukslandskap - Grännaslätten', där det finns jordbruksmark i form av äppelodlingar och åkermark.

Enligt miljöbalkens 3 kap 4 § är jordbruksmarken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse och verksamheter endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. För att kunna avgöra om det är lämpligt att ta jordbruksmark i anspråk för tänkt byggnation måste en tydlig beskrivning av planområdets värden utifrån miljöbalken göras. Läs om bedömningen som gjorts under avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande vatten som rinner på markytan vid regn och snösmältning. Generellt är ytavrinningens flöde och föroreningshalt kopplad till markanvändningen i ett område. Främst är det dagvatten från industriområden, vägar och parkeringsytor som innehåller föroreningar.

I denna detaljplan ändras förutsättningarna för dagvattnet när icke tidigare ianspråktagen mark kommer exploateras med bebyggelse och gator. Detaljplanen förändrar föroreningsinnehållet i dagvattnet då befintliga gröna ytor kommer hårdgöras. Utmaningen inom planområdet är de stora höjdskillnaderna som finns då dagvatten från hårdgjorda ytor kommer att få hög fart och nå nedströms områden snabbt om inte fördröjning sker.

Inom planområdet finns idag diken som kommer att antingen flyttas eller läggas igen, dock är det inga enskilda eller allmänna intressen som kommer ta skada eller påverkas av detta. Infiltrationen inom planområdet anses begränsad om inte åtgärder för att förbättra den görs.

Under de ytliga jordlagren, som generellt har lägre genomsläpplighet, finns sandig jord. Planområdet kommer att kunna koppla dagvattenhanteringen till kommunala ledningar och kapacitet finns för detta tillkommande vatten vid normala flöden, då området kommer att vara inom verksamhetsområde för dagvatten.

Skyfallsvatten på den oexploaterade marken leds idag längs med ängsmarken mot Skiftesvägen och det som inte infiltreras på vägen ner mot vägen hamnar i diken. Inom det exploaterade området leds skyfallsvattnet längs befintlig infrastruktur. Det finns idag lågpunkter som vattenfylls.

År 2000 trädde EU:s gemensamma regelverk om vatten, det så kallade Vattendirektivet, i kraft. Syftet med direktivet är att säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten som är tillräckligt stora omfattas av Vattendirektivet och kallas då formellt för vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk och kvantitativ grundvattenstatus. Den ekologiska statusen bedöms på en femgradig skala: hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig medan kemisk ytvattenstatus har två klasser: god eller uppnår ej

god. Grundvattnets kemiska och kvantitativa status klassas som god eller otillfredsställande.

Recipient för planområdet är Vättern - Störvattnen (SE646703-142522). Vättern-Störvattnen har statusklassningen 'God ekologisk status' men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus med avseende på halterna bromerade difenyletrar och kvicksilver. Detaljplanen anses inte påverka recipienten negativt med de åtgärder som föreslås i framtagna dagvattenutredning. Läs resultat från utredningen i avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Strandskydd

250 meter väster om planområdet ligger vattenområdet Vättern, där strandskyddet är utvidgat till 300 meter från strandlinjen. Det innebär att delar av planområdet ligger inom strandskyddat område där strandskyddet behöver upphävas för att möjliggöra byggnation av bland annat en ny huvudgata och bostäder. Syftet med strandskyddet är att dels ur ett långsiktigt perspektiv trygga allmänhetens tillgång till strandområdet, och dels att skydda goda livsvillkor för det växt- och djurlivet som finns både på land och i vattnet. För att kunna avgöra om upphävandet av strandskyddet är lämpligt måste en beskrivning av planområdets värden utifrån strandskyddets syften, gällande naturvärden och allmänhetens tillgänglighet göras. Läs bedömningen under avsnittet 'Utredningar och dispenser'.

Bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet

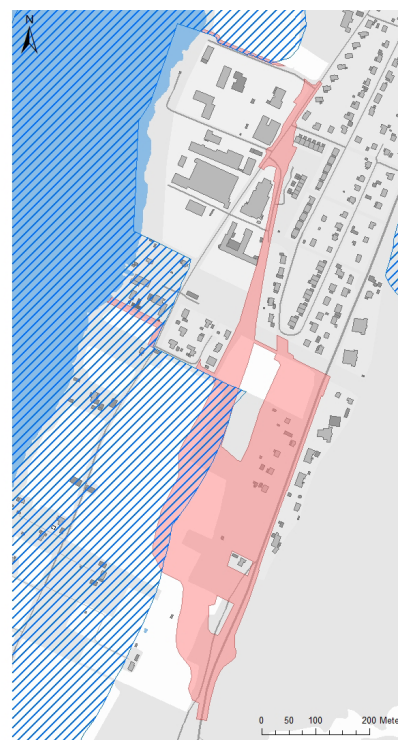
Bostäder

Inom planområdet finns det fem friliggande enbostadshus utmed Jönköpingsvägen. Bostäderna uppskattas vara byggda från början av 1900-talet till slutet av 1940-talet. Huvudbyggnaderna är två till tre våningar höga, där den understa våningen är utförd i suterräng och den översta våningen är inredd som vindsvåning. Bebyggelsens fasader är i trä eller puts samt i ljusa kulörer. Under senare år har det tillkommit komplementbyggnader i form av garage, carport, vedbod och hobbyverkstad på fastigheterna.



Figur 23 och 24

Bilder på befintlig bebyggelse inom planområdet.



Figur 22

Bilden ovan visar planområdet (rosa figur) i förhållande till strandskyddet (blå skrafferad figur).



Figur 25 och 26

Bilder på befintlig bebyggelse inom planområdet.

Omgivande bebyggelse

Bostäder

Mittemot enbostadshusen vid Jönköpingsvägen finns tre flerbostadshus som byggdes efter år 2012. Dessa flerbostadshus är av modernare karaktär och är i tre till fem våningar. Fasaderna är i vit och grå puts och taken är platta. Intill flerbostadshusen ligger några enbostadshus byggda i slutet av 1920-talet. Dessa byggnader är i två våningar med röd träfasad och sadeltak.



Figur 27 och 28

Bilder på befintlig bebyggelse intill Jönköpingsvägen.

I norr omges planområdet av bostadsbebyggelse i form av villor, parhus och radhus. Bebyggelsen är byggd mellan 1950-talet och 1980-talet och består av en till två våningar med fasader i antingen trä, tegel eller puts. Väster om planområdet finns friliggande villor som byggdes mellan år 2010 och 2017. Dessa byggnader är i en till två våningar, varav några är uppförda i suterräng. Fasadmaterialet är huvudsakligen trä, men tegel förekommer också.



Figur 29 och 30

Bilder på den befintliga bebyggelsen intill planområdets norra del.

Verksamheter

Nordväst om planområdet ligger ett service- och verksamhetsområde som bland annat innehåller en sortergård, uthyrningsservice, gym och salong. Intill planområdet finns ett godiskokeri och en uppställningsplats för bussar.

Infrastruktur

Gång och cykel

Utmed Jönköpingsvägen finns ett befintligt gång- och cykelstråk. Utmed Skiftesvägen finns en separat gångbana intill vägen. Mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen finns en grusstig som används som promenadstig.

Kollektivtrafik

Utmed Jönköpingsvägen finns två busshållplatser som trafikeras av regionbuss linje 120 (Gränna-Tranås), regionbuss linje 121 (Gränna-Jönköping) och regionbuss linje 122 (Jönköping-Gränna via motorvägen). Under morgonens högtrafik går bussar mot centrala Jönköping i snitt fyra gånger i timmen, och för linje 122 är restiden till Jönköping cirka 30 minuter.

Motorfordon

Motortrafiken kör främst längs Jönköpingsvägen och Skiftesvägen. Jönköpingsvägen har en större trafikmängd jämfört med Skiftesvägen, eftersom Jönköpingsvägen är en huvudgata som längre fram mot Gränna centrum byter namn till Brahegatan. Inom planområdet finns även Hjulmakaregatan, en mindre lokalgata, samt en grusväg som sträcker sig från Jönköpingsvägen till Röttle.



Figur 31 och 32

I den vänstra bilden syns Jönköpingsvägen. I den högra bilden syns Skiftesvägen.

Parkering

Inom planområdet finns det idag ingen allmän parkeringsplats för motorfordon eller cykel. Parkering sker idag på enskilda bostadsfastigheter.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp (VA)

VA-ledningar finns inom planområdet.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Kommunens bullerkartering från år 2022 visar att några av de befintliga bostadsfasader mot Jönköpingsvägen har bullernivåer som överstiger gällande riktvärden.

I samband med planarbetet har en bullerutredning tagits fram. Utredningen visar hur både ny och befintlig bebyggelse utmed den nya huvudgatan samt längs Skiftesvägen och Gärdesvägen påverkas av trafikbuller när den nya huvudgatan är färdigbyggd. Resultaten från bullerutredningen redovisas i avsnittet "Utredningar och dispenser".

Ras- och skredrisk

Enligt SGI (statens geotekniska institut) är områden intill Vättern utpekade som aktsamhetsområde för skred i finkorniga jordarter. I samband med planarbetet har en geoteknisk utredning tagits fram som visar på att kommande detaljplan inte påverkar utpekade aktsamhetsområde. Geotekniska förutsättningar och stabilitet har undersökts inom detaljplaneområdet samt har en bergteknisk undersökning gjorts för att utreda block- och bergstabilitet inom och i anslutning till planområdet. Resultat från utredningen redovisas under avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Markföroreningar

Inom planområdet har det tidigare funnits en bensinstation (fd Texaco bensinstation SPIMFAB id 152355) på fastigheten Gränna 8:17. Området har sanerats och påvisar inga kvarlämda föroreningar (Grontmij 2007-12-14).

Strax intill planområdet, på fastigheten Gränna 7:8, har det tidigare funnits en bensinstation (fd Esso bensinstation SPIMFAB, id 152354). Området har sanerats till känslig markanvändning (åtgärdsrapport Grontmij 2008-07-11) och bedöms inte ha någon påverkan på planområdet.

Utanför detaljplaneområdet, i närområdet, finns flertalet potentiellt förorenade områden. Ett av dessa ligger söder om detaljplaneområdet (fd deponi på Galgen, id 152176). Här pågår ett kontrollprogram som kontrollerar eventuell spridning av förorening. Ingen förorening i grundvattnet har detekterats. Resterande av objekten ligger i norra delen av planområdet där endast anläggande av väg planeras. Samtliga av dessa är endast identifierade och innebär mycket låg risk. Ett av dessa objekt är sanerat ner till mindre känslig markanvändning (Evax Rifa AB, id 152311). Inget av dessa potentiellt

förorenade områden bedöms påverka detaljplaneområdet på ett sådant sätt att planerad markanvändning anses olämpligt.

I samband med planarbetet har markundersökningar utförts för att kartlägga marken för potentiella föroreningar. Utredningarna visar att det förekommer föroreningar i form av DDT i delar av planområdet, där äppelodling har bedrivits. Marken har även provtagits för PFAS. Resultaten från utredningarna redovisas under avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Djurhållning

Sydväst om planområdet bedrivs småskalig djurhållning med cirka fyra hästar. Det kortaste avståndet från fastigheten med djurhållning till bostadsbebyggelse inom planområdet är cirka 50 meter. Bedömning gällande djurens påverkar på detaljplanen redovisas under rubriken 'Utredningar och dispenser'.

Kulturmiljö

Gränna

Gränna är känt för sin historiska stadskärna och sin traditionella tillverkning av polkagrisar. Staden grundades på 1600-talet och har sedan dess behållit många välbevarade trähus och kullerstengator. Gamla Gränna kyrka, med sina medeltida rötter, är ett centralt landmärke i stadens kulturmiljö. Längs den långa huvudgatan, Brahegatan, ligger de gamla husen kvar nästan utan avbrott av nyare bebyggelse.



Figur 33 och 34

På bilden till vänster syns Gränna kyrka. På bilden till höger syns Brahegatan och omgivande bebyggelse.

Polkagristillverkningen i Gränna startade under 1850-talet och har sedan dess blivit en viktig del av stadens identitet. Polkagriskokarens arbete kan fortfarande beskådas på flera platser i staden vilket har gjort staden till ett attraktivt besöks- och turistmål. Staden är också känd för sina lokala konstnärer och hantverkare, vilka har sina verkstäder och gallerier spridda över Grännas kulturmiljö. Gränna har också flera museer, inklusive Gränna Museum och Polkaplatsen, som berättar om stadens historia och polkagristillverkningens utveckling.

Runt Gränna finns flertalet slottsruiner och borgar från stormaktstiden. Visingsborg (beläget på Visingsö), Västana slott (beläget söder om Gränna), och Brahehus (beläget norr om Gränna), är alla delar av stadens historia. Tillsammans bildar slotten en triangel där Gränna stad har växt fram i mitten

av triangeln. Denna geografiska konstellation, med slotten strategiskt placerade runt omkring staden, har spelat en viktig roll i stadens utveckling och historia. Slotten symboliserar både stadens försvar och dess maktcentrum under tidigare epoker, och deras närvaro är en påminnelse om Grännas rika historiska arv.

Fornlämningar

Väster om planområdet genomfördes en arkeologisk utredning i samband med planarbetet för 'Detaljplan för del av Gränna 8:4', som antogs år 2009. På platsen hittades spår som tydde på att en relativt stor boplatz hade funnits i området. Bland de större fynden som påträffades fanns flera hundra anläggningar och lämningar.

Mellan Skiftesvägen och Vättern har en stenåldersboplatz identifierats, som bedöms inte kunna flyttas. Fornlämningarna är inte synliga ovan mark, och platsen består för närvarande av öppen naturmark och betesmark. Eftersom större fynd har påträffats i närområdet har två arkeologiska utredningar och en förundersökning genomförts i samband med planarbetet. Resultaten från dessa utredningar redovisas under avsnittet 'Utredningar och dispenser'.

Service

Offentlig service

Offentlig service i form av vårdcentral finns i centrala Gränna, drygt 1,5 kilometer norr om planområdet. I centrala Gränna finns det även äldreboende och bibliotek. I centrum finns utbildningsplatser från förskolan till årskurs 9. Mellan centrala Gränna och Vättern finns ett större idrottsområde med bland annat fotbollsplaner, tennisbanor, skatepark och idrottshall.

Kommersiell service

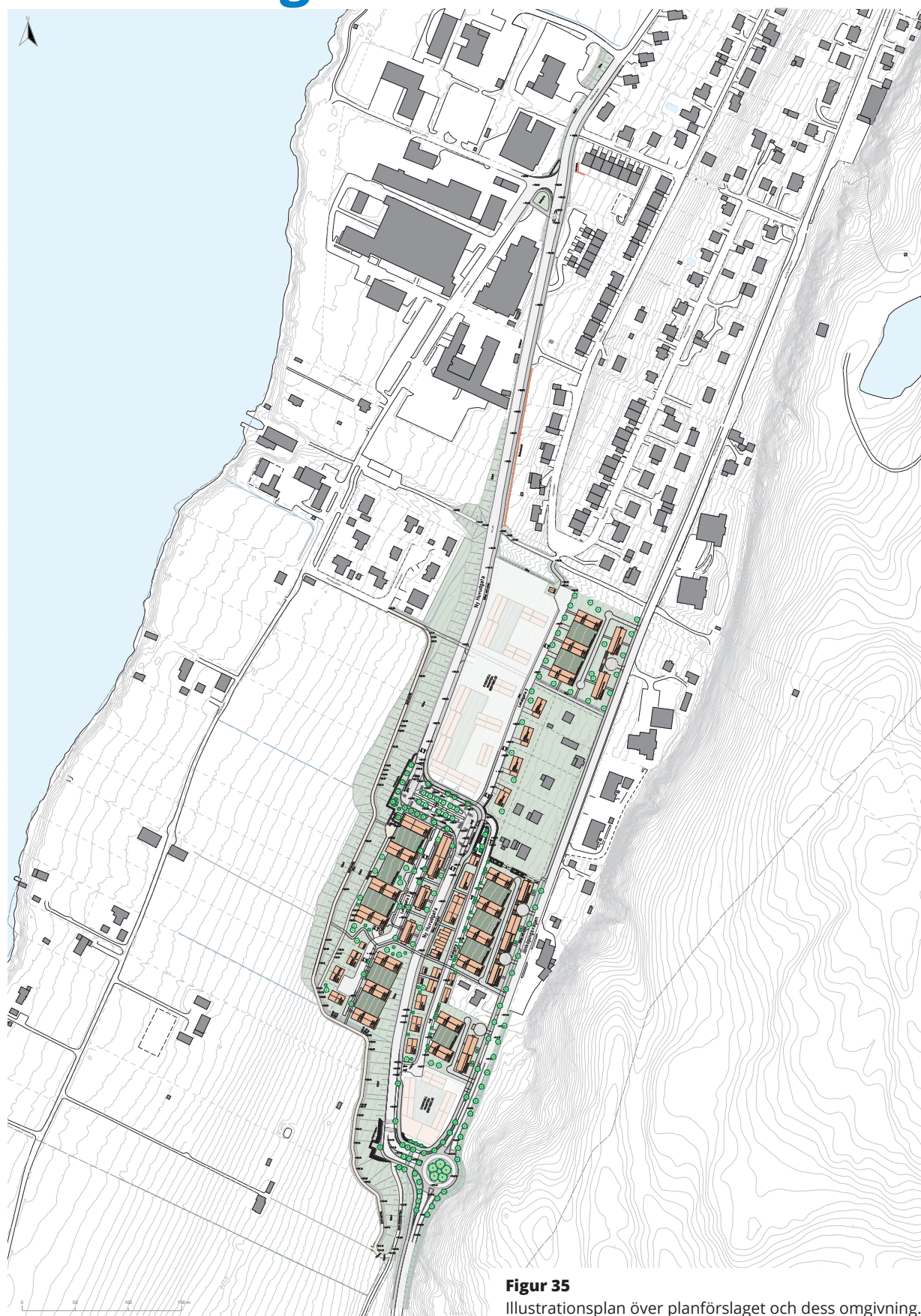
I Grännas centrum finns det tillgång till kommersiell service i form av bland annat matvaruhandel, frisör, butiker, restauranger, caféer, apotek och postombud. Övrig kommersiell service nås i Jönköping.

Social hållbarhet

Folkhälsa

En sund, trygg och trivsamt boendemiljö är ett grundläggande behov för folkhälsan. Planområdet har tillgång till grönområden där det finns möjlighet till både vardagsmotion och andra hälsofrämjande aktiviteter. Grännaberget, som ligger öster om planområdet, erbjuder förutom ett grönområde med rik natur också ett friluftsområde nära anslutning till tätorten. Gränna är en kulturhistorisk miljö som också erbjuder en plats med utsikter mot Vättern och Grännaberget. Planområdets direkta närhet till grönområden ökar möjligheten för en god hälsa och välbefinnande.

Planförslag



Figur 35
Illustrationsplan över planförslaget och dess omgivning.

Stadsbyggnadsidé

Berget, staden och slättlandskapet

Gränna grundades år 1652 av Per Brahe och utformades med en tydlig och regelbunden stadsplan i rutnätsform. Staden är anlagd i en sluttande terräng vid foten av Grännaberget, där bebyggelsen har anpassats till topografin och det omgivande landskapet. Detta samspel mellan stadsplan, bebyggelse och natur bidrar till Grännas särskilda karaktär och identitet. Den välbevarade stadsstrukturen och stadens historiska utformning har gjort Gränna till ett område av riksintresse för kulturmiljövård. Trots förändringar över tid är flera av stadens ursprungliga huvuddrag fortsatt tydliga, såsom gatunätets struktur och relationen mellan bebyggelsen och landskapet. Dessa värden har sammanfattats på kommande sidor i stadsbyggnads- och bebyggelseprinciper som ligger till grund för detaljplanens utformning och syftar till att möjliggöra en varsam och långsiktigt hållbar utveckling av stadsmiljön.

Stadsbyggnadsprinciper

Läsbar stadsgräns

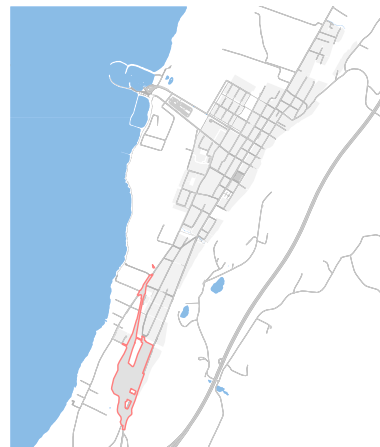
Ett av Grännas mest utmärkande drag är stadens täta samspel med både Grännaberget och Vättern. Bebyggelsen är anpassad efter Grännabergets sluttning och ger staden en stark topografisk förankring. Mellan staden och Vättern breder ett öppet slättlandskap ut sig, vilket skapar en tydlig övergång mellan den bebyggda miljön och det omgivande landskapet. I den nya detaljplanen är ambitionen att värna denna övergripande struktur och bevara stadens tydliga avgränsning mot såväl slättlandskapet som Grännaberget, så att sambandet mellan staden, berget och det öppna landskapet fortsatt upplevs som en tydlig gräns.

Förstärka södra entrén till staden

Historiskt har Grännas stadsgränser varit tydligt markerade genom Norra tullstugan i norr och Södra tullstugan i söder, vilka fungerade som viktiga landmärken och entrépunkter till staden. I takt med stadens senare utbyggnad har dessa gränser successivt försvagats och blivit mindre tydliga i stadsbilden. Inom ramen för den nya detaljplanen är en av ambitionerna att åter stärka stadens identitet genom att skapa en tydligare entré i södra Gränna, där stadsgränsen i dagsläget upplevs som otydlig.

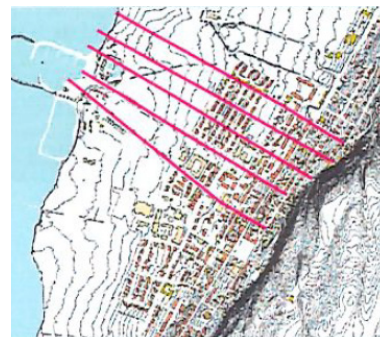
Utblickar mot Vättern

Grännas landskap är en viktig del av stadens struktur. På flera platser finns öppningar i bebyggelsen som skapar utblickar mot Vättern i väster och Grännaberget i öster. Dessa utblickar visar stadens koppling till det omgivande landskapet. I den nya detaljplanen tas hänsyn till dessa samband genom att möjligheter till utblickar mot både sjön och berget ska finnas även i framtiden.



Figur 36

En tydlig stadsgräns där slättlandskapet skiljer staden från Vättern. Planområdet är markerat med en röd linje.



Figur 37

Gränna centrum med utblickar mot Vättern och Grännaberget.

Rutnätsplan med en tydlig huvudgata

Gränna har en tydlig stadsplan i rutnätsform. Genom staden löper Brahegatan, som utgör den huvudsakliga huvudgatan och ett bärande inslag i stadsstrukturen. Gatan anlades på 1600-talet och planerades då som Sveriges bredaste gata, vilket ger den en särskild historisk betydelse. Idag präglas Brahegatan av en nordisk gatukaraktär där gaturummet består av både körbanan och en gräsbevuxen slänt, vilket bidrar till gatans öppna och särpräglade uttryck. Tillsammans med den sluttande rutnätsplanen är Brahegatans utformning en förebild för den nya detaljplanen och utgör inspiration för utformningen av nya gator och det övergripande gatunätet.

Läsbar och enhetlig utformning av förgårdsmark

Brahegatan kännetecknas av tydligt markerad förgårdsmark med olika utformning på gatans östra och västra sida. På den östra sidan är gatan nedsänkt i förhållande till bebyggelsen, och övergången mellan gata och förgårdsmark sker genom en slänt, trappor och stödmurar. Detta skapar en tydlig gräns mellan det offentliga gaturummet och den privata förgårdsmarken. På den västra sidan är förgårdsmarken generellt smalare, då bebyggelsen i större utsträckning ligger direkt intill gatan. I den nya detaljplanen är ambitionen att tydligt avläsa förgårdsmarkens i förhållande till gatan. Förgårdsmarken öster om huvudgatan bör utformas upphöjd och avgränsas med stödmurar, medan den västra sidan fortsatt ges en smalare karaktär. Samma grundprinciper bör även tillämpas vid utformningen av lokalgator inom planområdet för att skapa en enhetlig och väl sammanhållen gatustruktur.

Grönska i stadsmiljön

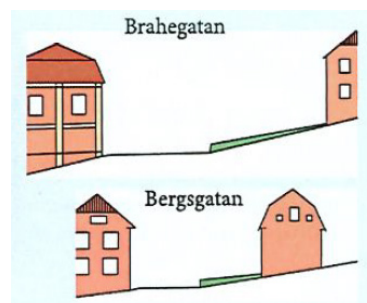
Grönska har historiskt varit en viktig del av Grännas stadsmiljö och har bidragit till stadens karaktär. Med tiden har en stor del av denna grönska försvunnit, och idag finns den främst kvar längs Brahegatan, där träd och växtlighet förekommer på de upphöjda förgårdarna. I det omgivande odlingslandskapet är trädrader ett tydligt inslag och markerar gränser mellan olika fastigheter. I den nya detaljplanen har grönskan en viktig funktion i utformningen av området. Grönska bidrar bland annat till ekosystemtjänster och kan spela en roll i hanteringen av bland annat dagvatten. Trädrader, som är ett karaktäristiskt inslag i Grännas landskap, bör därför integreras i gaturummen för att stärka och bevara stadens gröna identitet.

Stadsrum och öppna platser

Historiskt har Gränna haft tre viktiga öppna platser utmed Brahegatan: Gränna torg, ett mindre torg som idag utgör Braheparken samt kyrkotomten vid Gränna kyrka. Dessa platser har spelat en central roll i stadens struktur och bidragit till gatans funktion som offentlig mötesplats. I den nya detaljplanen är avsikten att skapa tydliga stadsrum och öppna offentliga platser längs den nya huvudgatan. På så sätt kan den nya strukturen knyta an till de historiska förebilderna utmed Brahegatan och bidra till en sammanhängande och läsbar stadsstruktur.



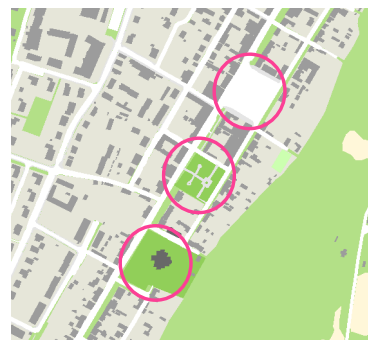
Figur 38
Gränna centrum med sin rutnätsplan.



Figur 39
Utformning av förgårdar i centrala Gränna.



Figur 40
Grönska längs Brahegatan.



Figur 41
Öppna platser längs Brahegatan.

Samspel

Den nya detaljplanen ska samspela med sin omgivning genom att bevara och vidareutveckla de stadsbyggnadsprinciper som karaktäriserar Gränna, samtidigt som nya kvaliteter skapas.

Gatustrukturen inom planområdet hämtar inspiration från den traditionella rutnätsplanen och anpassas efter terrängen för att undvika branta gator. De nya gatorna sträcker sig i nord-sydlig riktning och smälter samman med befintliga gator, vilket skapar en kontinuitet i stadens vägnät. De nya gatorna fungerar som en naturlig förlängning av de befintliga gatorna och bidrar till att skapa en mer sammanhängande och integrerad stadsstruktur. Planförslaget ska möjliggöra för nya och tydliga stadsrum längs den nya huvudgatan. Mötesplatser, såsom torg, ska inkludera grönska för att tydliggöra torgrummet och återknytta till den gröna karaktären som återfinns i centrala Gränna. De öppna platserna, tillsammans med öppningar i bebyggelsestrukturen, ska skapa utblickar och gångstråk i öst-västlig riktning mot Vättern och Grännaberget.

Bidra

Den nya bebyggelsen, tillsammans med den nya huvudgatan och mötesplatser som ett nytt torg, uteservering och utsiktsplatser, kan skapa nya attraktionspunkter i Gränna. Detta kan i sin tur leda till ett ökat liv i området.

Ett nytt rekreationsstråk planeras mellan den nya bebyggelsen och odlingslandskapet. Stråket ska göra det lättare att röra sig i området och stärka kopplingen mellan Grännaberget och Vättern. I samband med byggnationen skapas slänter som, tillsammans med rekreationsstråket, bildar en tydlig gräns mellan bebyggelsen och det öppna odlingslandskapet. Den nya bebyggelsen samt delar av den nya huvudgatan placeras högst upp i slänten, vilket förstärker denna avgränsning.

De nya stadsrummen föreslås även inkludera en cirkulationsplats och en utsiktsplats i den södra delen av planområdet. I södra Gränna har stadens gräns blivit mindre tydlig i takt med stadens utbyggnad. Genom cirkulationsplatsen och utsiktsplatsen skapas istället en tydligt markerad entré till staden. Platsen utformas med stadsmässiga inslag, såsom gatsten och trädrader, vilka bidrar till att förstärka platsens identitet och ge en tydlig känsla av att man anländer till Gränna.

Utmed gatorna kommer en mer stadsmässig utformning att återkomma, där husen placeras längs gatan för att skapa tydliga gatu- och torgrum. I denna nya stadsdel bör Grännas egna stadsbyggnadsprinciper inspirera de nya delarna, samtidigt som nya värden skapas.

Arkitektonisk idé

Småstadskaraktär - Enhetlig men varierad bebyggelse

Likt de tydliga gränserna mellan Vättern, staden och berget är småstadskaraktären ett av Grännas mest framträdande drag, och den är känslig för förändringar som riskerar att sudda ut den. Därför är det av yttersta vikt att planering och utformning av ny bebyggelse i Gränna sker med stor omsorg, särskilt när staden växer. Nedan sammanfattas Grännas viktigaste bebyggelseprinciper, hur ny bebyggelse bör förhålla sig till dem samt hur den ska samspara med och bidra till den omgivande miljön.

Bebyggelseprinciper

Enhetlig bebyggelsestruktur

Ett av Grännas mest framträdande kännetecken är den enhetliga bebyggelsestrukturen som skapar ett sammanhållet intryck. Proportioner som höjd, längd och takvinkel är tydliga och viktiga inslag i stadsbilden. Med undantag för byggnader som kyrkan och rådhuset är bebyggelsen i huvudsak småskalig och enhetlig. I den nya detaljplanen bör denna enhetlighet bevaras, samtidigt som variation i form av mindre element uppmuntras. Principerna för detta beskrivs nedan.

Jämna men varierande hushöjder

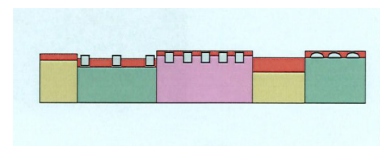
I Gränna centrum är bebyggelsen generellt låg, med några få högre byggnader. Husen varierar ofta i höjd, vilket gör att byggnadernas kortsidor ofta är synliga. Vanligtvis är våningshöjden längs gatorna två till tre våningar, där en eventuell tredje våning ofta är en vindsvåning. I den nya detaljplanen kan det vara fördelaktigt att placera ny bebyggelse längs huvudgatan med två till tre våningar. På utvalda platser, exempelvis vid målpunkter eller där byggnaderna inte har en lika framträdande roll i gaturummet, kan högre byggnader övervägas.

Omslutande innergårdar

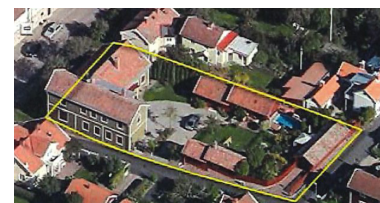
Huvudbyggnaderna är placerade med sina långsidor mot gatan, medan byggnaderna mot gårdarna är placerade längs gränsen till granntomten och mot gatan. Denna placering skapar en sammanhängande gårdsyta mellan byggnaderna. I den nya detaljplanen bör gatorna ramas in av bebyggelse samtidigt som tydliga gårdsrum skapas.

Terrasserade gårdsmiljöer

Gårdarna i Gränna är centrala i stadsmiljön och omgivna av bebyggelse. De används för olika ändamål, exempelvis som trädgårdar eller handelsplatser. Markmaterialen varierar ofta och består av grus, kullersten och stenplattor. Gårdarna kan



Figur 42
Varierade men jämna hushöjder.



Figur 43
Innergårdar omsluts av byggnader.



Figur 44
Terrasserad gårdsmiljö.

också innehålla grönska som gräsmattor, blomsterrabatter och växtplanteringar. De är ofta terrasserade för att passa den sluttande terrängen, med stödmurar av sten eller betong. I den nya detaljplanen bör gårdarna terrasserars med variation i material och utformning, vilket ses som positivt.

Enhetlig fasadindelning

I Gränna centrum är det vanligt att flera av husen har fasader som delas upp i vertikala eller horisontella sektioner. Vissa byggnader har ett framträdande mittparti, även kallat frontespis, medan andra använder pilastrar för att skapa uppdelningar. Ibland är dessa pilastrar utskjutande och ibland målade direkt på fasaden. Många av husen i Gränna har även detaljer som listverk, varierande materialanvändning eller andra utsmyckningar som tydligt markerar uppdelningen mellan över- och bottenvåningarna. Vid planering av ny bebyggelse är det önskvärt att fasaderna som vetter mot gatan får ett enhetligt uttryck, men med viss variation som harmoniserar med övriga gatufasader längs samma gata.

Medveten variation i material och färgsättning

Längs gatorna är färgsättningen enhetlig, med ljusa kulörer som framträder tydligt i stadsbilden. Byggnadernas fasader består huvudsakligen av puts eller trä. På gårdssidan präglas bebyggelsen av ett sammanhållet uttryck med träfasader målade i traditionell röd slamfärg. För ny bebyggelse är det viktigt att fasadmaterialet är av trä eller puts och att en genomtänkt färgsättning bidrar till ett enhetligt uttryck. Mot gatan bör ny bebyggelse använda ljusa kulörer, medan bebyggelsen mellan gatorna bör ha en sammanhållen färgsättning, där röda träfasader utgör en viktig del av uttrycket.

Läsbar sockelvåning

I centrala Gränna anpassar sig byggnaderna efter terrängen och är ofta uppförda i suterräng, vilket gör att sockeln får en betydande roll i arkitekturen. Många av byggnaderna har en låg källarvåning som vetter mot gata eller gård, vilket ger bebyggelsen ett varierande utseende med olika material och färger. För ny bebyggelse är det fördelaktigt att tydligt framhäva suterrängvåningen, vilket kan uppnås genom medveten användning av olika material och färgsättningar.

Enhetligt taklandskap

I den äldre delen av staden kännetecknas byggnaderna av höga sadeltak med avsmalnande gavelspetsar. Under 1800-talet började dock låga, valmade tak att införas. Grännas taklandskap domineras främst av sadeltak, halvvalmade tak och mansardtak, oftast i rött taktegel eller liknande färgskala. Många av dessa tak har inslag av frontespiser eller takkupor, vilket ger en varierad karaktär mellan grannbyggnaderna. För ny bebyggelse är det fördelaktigt att skapa variation i taklandskapet, samtidigt som en enhetlig färgsättning i rött taktegel eller liknande material kan bidra till ett sammanhållet uttryck. För ny bebyggelse rekommenderas att inkludera frontespiser



Figur 45
Vertikal fasadindelning.



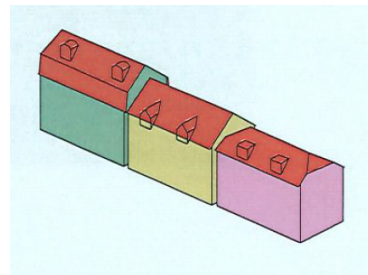
Figur 46
Horisontell fasadindelning.



Figur 47
Variation i färgsättning utmed gatan.



Figur 48
Läsbar sockelvåning.



Figur 49
Enhetliga material och färgsättningar med olika takformer.

och takkupor för att ytterligare förstärka den arkitektoniska karaktären.

Varierad placering för balkonger

Mot Brahegatan kännetecknas fasaderna av ett sammanhållet uttryck, där balkonger vanligtvis inte förekommer. Mot gårdssidan har fasaderna ett mer varierat utseende med tillbyggnader och balkonger på trästolpar eller träkonsoler, placerade på olika platser längs fasaden. Vid ny bebyggelse bör balkonger mot huvudgatan undvikas. Mot innergårdarna medges större flexibilitet i balkongernas placering och utformning, särskilt med hänsyn till möjligheten att ta tillvara utblickar mot Vättern.

Fönsterform

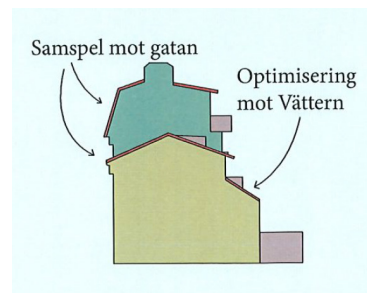
Fönster i Gränna är vanligtvis anordnade lodrätt för att skapa intrycket av stående och större fönster. Denna utformning bidrar bland annat till att framhäva byggnadernas höjd. Äldre hus har ofta fönster med spröjs som delar upp dem i mindre rutor, medan nyare hus tenderar att ha en mer minimalistisk fönsterdesign, till exempel med mittpost. Trots att samma fönsterform ofta förekommer på en byggnad kan det finnas variation i fönsterformen mellan olika våningsplan. Till exempel kan fönsterpartierna vara större på bottenvåningen, särskilt om den används för verksamheter. Vid planering av ny bebyggelse bör fönsterutformningen studeras och utformas noggrant utifrån Grännas arkitektoniska stil och karaktär för att skapa en harmonisk helhet som reflekterar den befintliga stadsbilden, samtidigt som variation och anpassning till byggnadens funktion möjliggörs.

Samspel

Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till sin omgivning genom att Grännas etablerade bebyggelseprinciper integreras i gestaltningen, samtidigt som nya urbana inslag tillförs. Genom att hämta inspiration från stadens befintliga arkitektur och historiska sammanhang kan en samverkan mellan tradition och nytillskott uppnås.

Bidra

En ny tolkning av Grännas bebyggelseprinciper gör den nya bebyggelsen tydligt läsbar i relation till den befintliga bebyggelsen. Den nya arkitekturen tillför variation till stadsmiljön, samtidigt som enhetligheten i staden bibehålls.



Figur 50

Enhetligt uttryck mot gatan. Mer variation mot gårdar/Vättern.



Figur 51

Stående fönsterpartier med spröjs.

Trafik

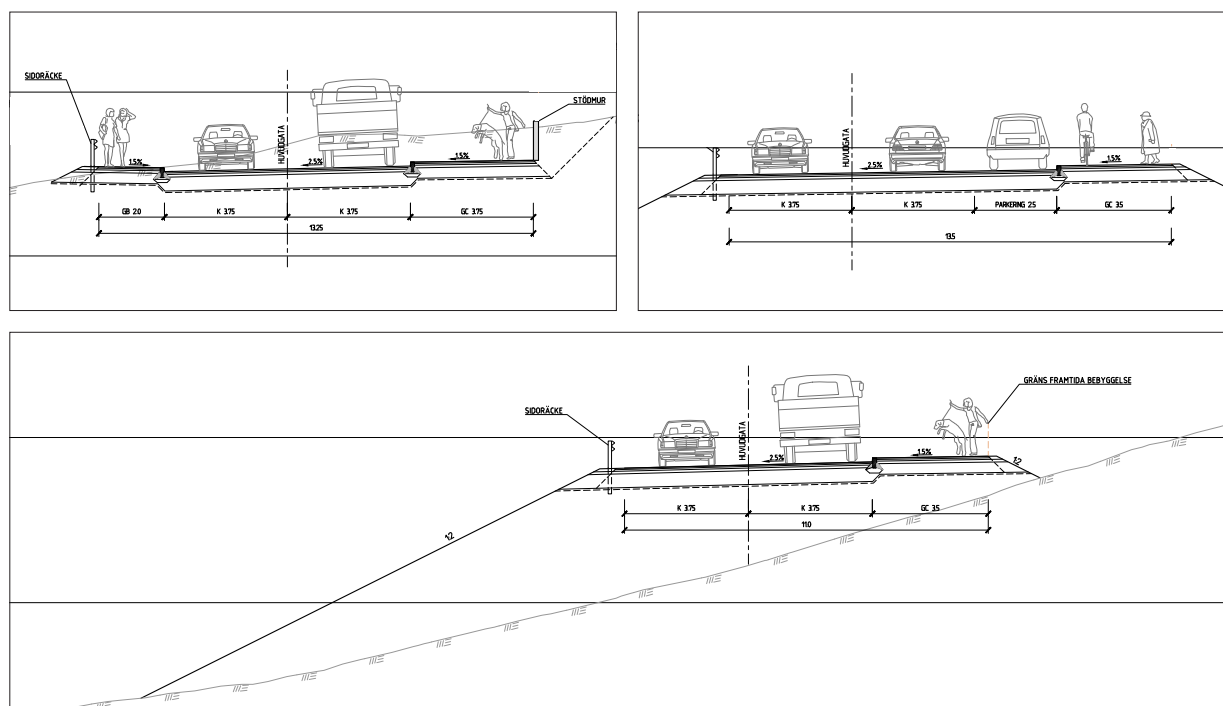
Gator

Ny huvudgata

Den nya huvudgatan i Gränna föreslås utformas som en stadsgata för att tillgodose olika behov och funktioner. Gatan kommer att spela en viktig roll i staden genom att skapa förutsättningar för att avlasta trafiksystemet i Gränna som helhet samtidigt som en trivsam miljö för invånare och besökare skapas. För att möta olika transportbehov kommer gatan att inkludera en körbana för motorfordon och en separat gång- och cykelbana. Längs delar av sträckan kommer det även att finnas kantstensparkerings och en gångbana på andra sidan gatan.

Gatan ansluts från Jönköpingsvägen i söder och till Skiftesvägen i norr. Den nya huvudgatan sträcker sig parallellt med höjdkurvorna för att anpassas till terrängen och den omkringliggande gatustrukturen. Utformningen inkluderar lämpliga svängradier för tunga fordon, som lastbilar och bussar, samtidigt som hänsyn tas till gatans lutning. Hastigheten utmed sträckan är 40 kilometer i timmen.

Längs delar av gatan kommer det att finnas slänter och stödmurar. Stödmurarna intill huvudgatan ska utformas låga eller terrasseras. I överkant av slänterna kommer det att finnas sidoräcken med en stadsmässig utformning. Se referensbilder på räckets utformning på sida 40.



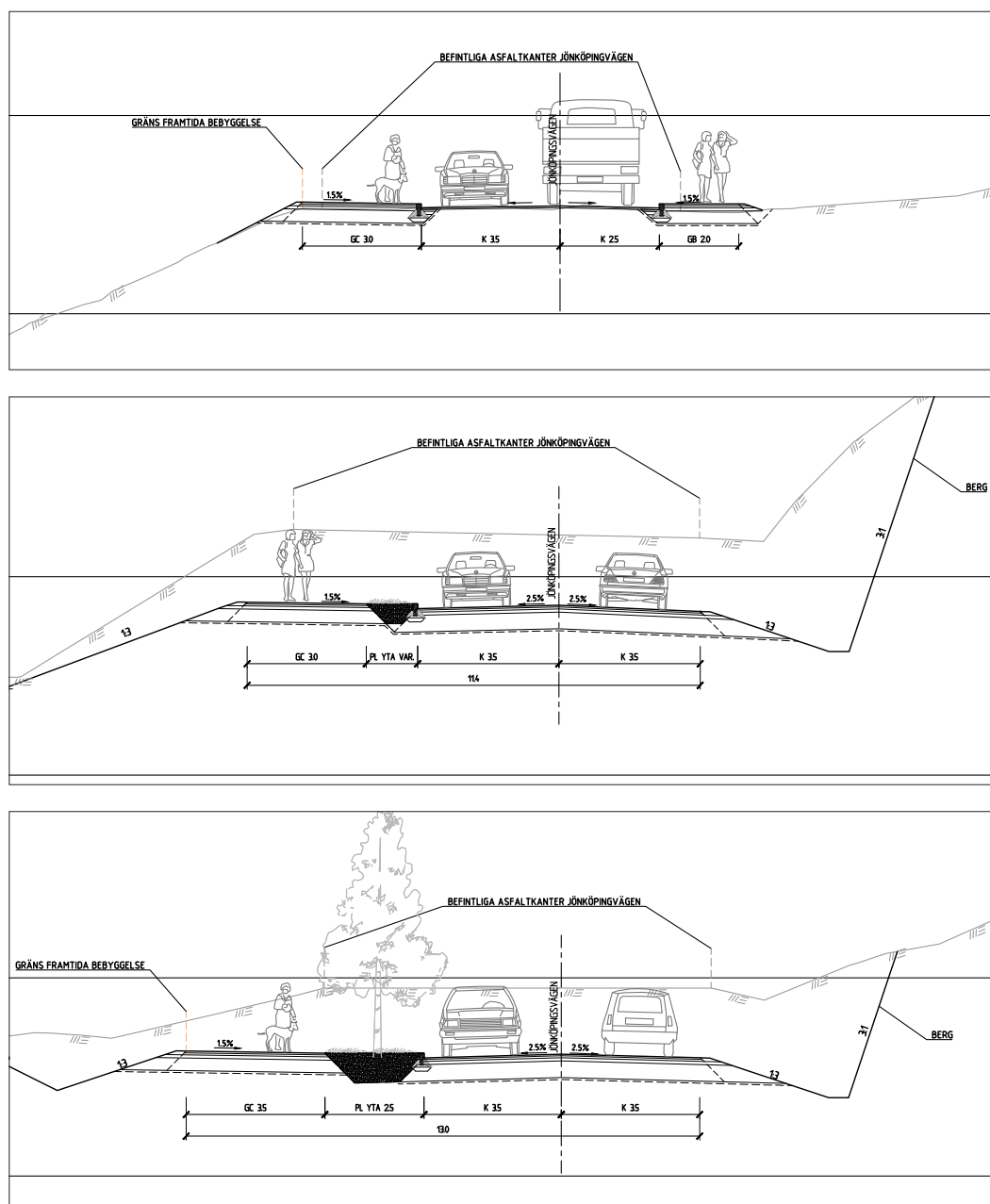
Figur 52 - 54

Sektionerna ovan visar delar av den nya huvudgatans utformning längs sträckan. Illustrationer av WSP.

Jönköpingsvägen

En del av Jönköpingsvägen behöver byggas om för att möjliggöra byggnation av den nya huvudgatan. En cirkulationsplats planeras i den södra delen av planområdet, där den nya huvudgatan och Jönköpingsvägen ska kopplas samman.

Delar av Jönköpingsvägen planläggs som markanvändning för allmän plats gata, vilket säkrar utrymme för huvudgatan och möjliggör en eventuell breddning av Jönköpingsvägen i framtiden. Exempel på utformning för Jönköpingsvägen kan inkludera en körbana samt en separat gång- och cykelväg med trädrad och kantstensparkering där terrängen tillåter det.

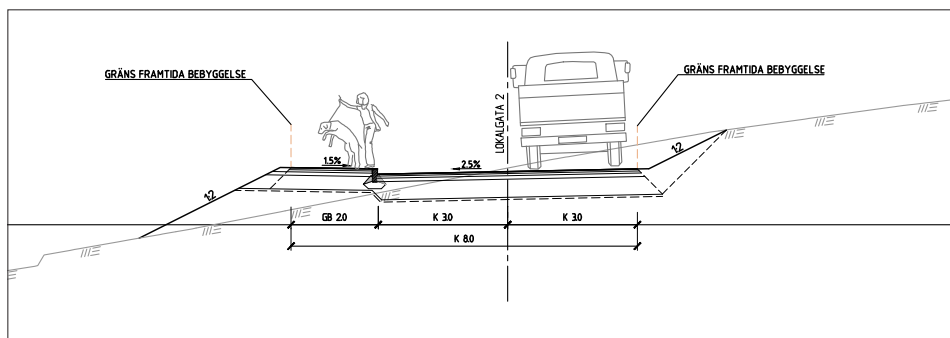


Figur 55 - 57

Sektionerna ovan visar exempel hur Jönköpingsvägen kan utformas utmed gatans olika stäckor. Illustrationer av WSP.

Lokalgator

Inom planområdet planeras det för tre lokalgator, benämnda som lokalgata 1, 2 och 3 i planbeskrivningen. En av dessa gator, lokalgata 2, planläggs som allmän plats och bli en kommunal gata. Lokalgata 2 föreslås ha en sex meter bred körbana med en separat gångbana som är två meter bred. I söder kommer gatan att anslutas till den nya huvudgatan, och i norr kommer den att kopplas till Vättergatan och Mellangatan med en gång- och cykelbana.

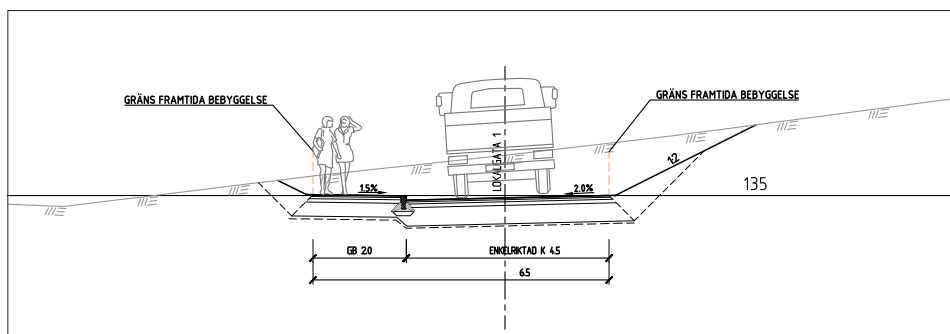


Figur 58

Sektionerna ovan visar exempel hur lokalgata 2 kan utformas. Illustration av WSP.

Med hänsyn till områdets kuperade topografi är det svårt att uppnå en gatutformning som motsvarar den kvalitet och funktion som i regel eftersträvas för kommunala gator. Eftersom flera gator dessutom behöver anpassas i detalj till den framtida bebyggelsen kan deras utformning inte fastställas fullt ut i detta skede. Därför planläggs Lokalgata 1 och 3 som kvartersmark, vilket innebär privat huvudmannaskap med ansvar för drift och underhåll hos fastighetsägarna.

En av de privata gatorna föreslås vara enkelriktad, lokalgata 1, och den andra, lokalgata 3, dubbelriktad. Lokalgata 1 utformas förslagsvis med en 4,5 meter bred körbana och en gångbana som är 2 meter bred.



Figur 59

Sektionerna visar exempel hur lokalgata 1 kan utformas. Illustration av WSP.

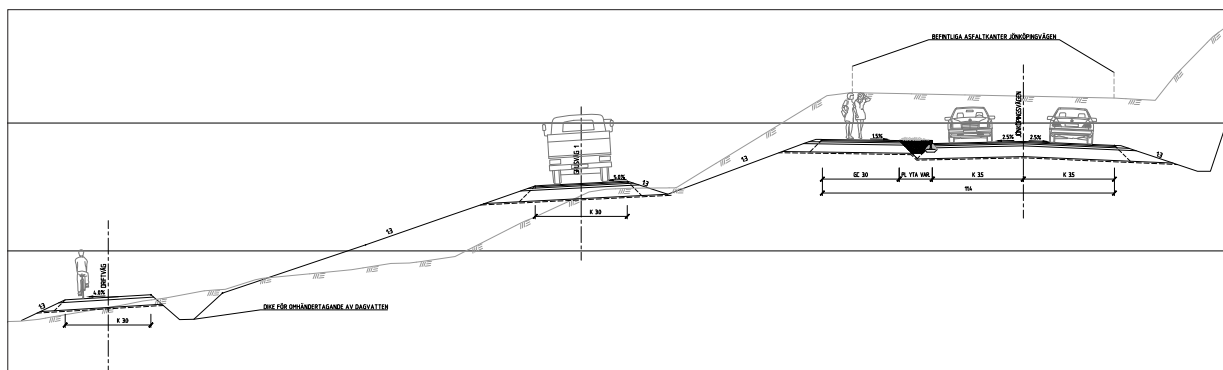
Längs gatan finns det möjlighet att ha kantstensparkering och trädplantering. På grund av den kuperade terrängen kommer stödmurar att placeras intill gatan. Stödmurar i området bör ha en hög gestaltningsnivå eftersom dessa får en framträdande roll i gatuutformningen. Plantering bör finnas på eller intill stödmurarna för att uppnå en god gestaltningsnivå.

Intill Jönköpingsvägen finns en befintlig grusväg som fungerar som en väganslutning till Röttle. I samband med byggnationen behöver grusvägen byggas om för att anpassas till de nya höjdnivåerna. Detta innebär att grusvägen kommer att anslutas till den nya huvudgatan för att garantera dess fortsatta funktion som väganslutning till Röttle.

Längs den slänt som skapas i samband med byggnationen kommer det finnas en skötselväg. Skötselvägen används för att underhålla ett intilliggande dike samt slänten. Endast sköselfordon kommer att tillåtas köra på vägen, som ansluts till Gamla Jönköpingsvägen i söder och Astrakangatan i norr. Skötselvägen kommer också att fungera som ett rekreativsstråk i södra Gränna.

För att möjliggöra byggnationen av den nya huvudgatan kommer in- och utfarter från några befintliga fastigheter att byggas om. In- och utfart för bostadshus kommer att behöva ske över en ny gång- och cykelbana.

Figur 60
Bild ovan visar tänkta trafikriktningar för
lokalgatorna och huvudgatan.



Figur 61
Sektionen visar skötselvägen (vänster i bild) och Gamla Jönköpingsvägen (mitten i bild) i förhållande till Jönköpingsvägen (höger i bild). Illustration av WSP.

Parkering på allmän plats möjliggörs genom kantstensparkering längs delar av den nya huvudgatan och Jönköpingsvägen. Läs på sida 58 om parkering på kvartersmark.

Kollektivtrafik

Utmed den nya huvudgatan möjliggörs det för en ny busshållplats. Vid Jönköpingsvägen finns två befintliga busshållplatser. I samband med ombyggnaden av Jönköpingsvägen måste busshållplatserna flyttas. Exakt placeringen av busshållplatserna bestäms i samråd med Jönköpings Länstrafik.

Gång- och cykel

Ny gång- och cykelbana

Utmed den nya huvudgatan kommer det finnas en gång- och cykelbana öster om gatan. Gång- och cykelbanan kommer vara cirka 3,5 meter bred och ansluts till Jönköpingsvägen i söder och skiftesvägen i norr. För att undvika att motorfordon korsar gång- och cykelbanan på flera ställen kommer det finnas utfartsförbud utmed delar av sträckan. Se sektion på cykelbanan på sida 31.

Befintlig gång- och cykelbana

Utmed Jönköpingsvägen finns en befintlig gång- och cykelbana. Cykelbanan kommer fortsätta finnas kvar men kommer förslagsvis breddas när Jönköpingsvägen kan komma att byggas om. Vid en del av sträckan kommer en trädrad separerar gång- och cykelbana från körbanan. Se sektion på cykelbanan på sida 32.

Nya gångbanor och gångstråk

För att stärka kopplingen mellan den nya huvudgatan, lokalgatorna och Jönköpingsvägen planeras nya gångbanor och gångstråk mellan dessa vägar. Inom planområdet avses gångstråk i öst-västlig riktning etableras. Dessa stråk har en stor historisk betydelse för Grännas stadsmiljö och utgör ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden. De mest betydelsefulla öst-västliga stråken redovisas i bilden till höger.

Figur 62

Bilden visar de mest betydelsefulla öst-västliga stråk inom planområdet.

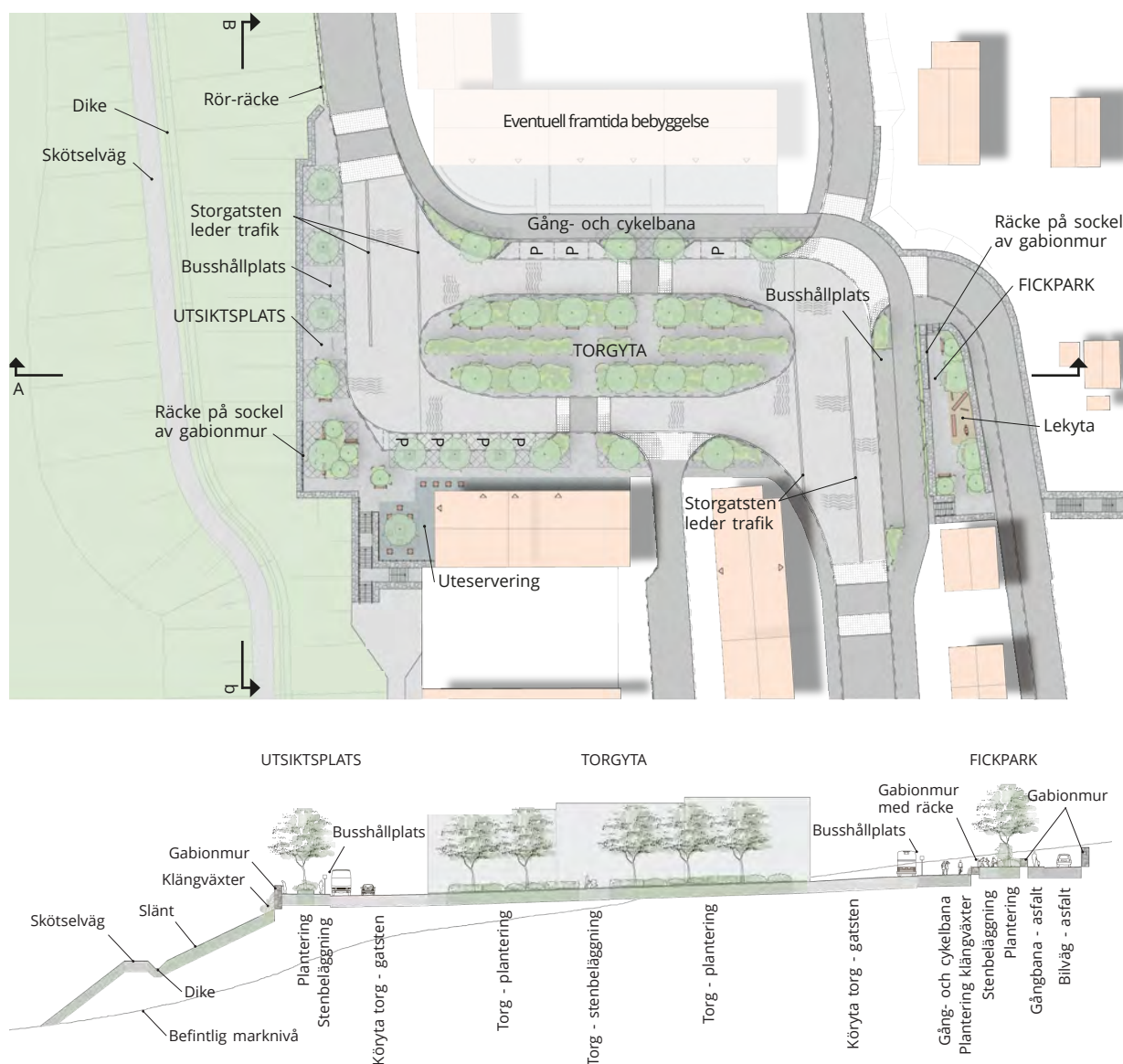


Offentliga platser

Inom planområdet möjliggörs det för offentliga platser i form av ett nytt torg, en fickpark, två utsiktsplatser och en uteservering.

Torg

I mitten av planområdet planläggs det för ett torg bestående av en torgyta och angränsade gator. Torgytan föreslås gestaltas med hårdgörande yta i form av stenbeläggning med inslag av grönska. För att få en öppen torgyta som samtidigt skärmas av från trafiken placeras plantering och trädader ut mot gatan. I mitten av torgytan finns det möjlighet för att skapa en mötesplats men plantering och sittplatser.



Figur 63 och 64

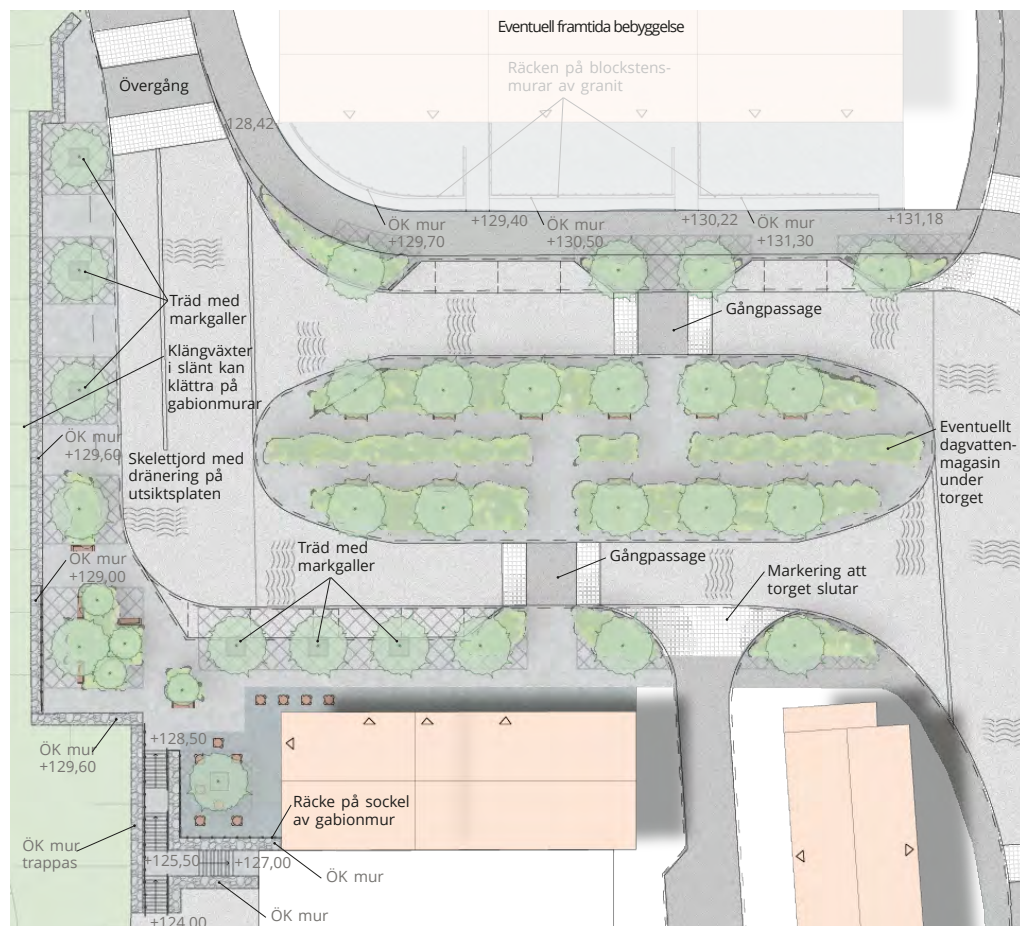
Bilderna ovan visar möjlig utformning för utsiktsplatsen, torget, uteserveringen och fickparken. Illustrationer av WSP.

Körbanorna runt torgytan föreslås utformas med smågatsten. I svängarna förekommer bågformade mönstret med storgatsten som anpassas efter vägarnas riktning, både för att stabilisera ytan för trafiken samt för att förtydliga trafikflödet. För att markera vägbanorna föreslås att rader med storgatsten används. Gatstenen föreslås som återkommande material vid torgytan och körbanorna samt i rännalarna och farthinderna vid övergångsställena. Torget föreslås omslutas av byggnader både söder och norr om, vilket skapar tydliga gränser och rumslighet i stadsmiljön. Byggnaden som ligger norr om torget ingår inte i denna detaljplan, utan kommer att omfattas av en eventuellt framtida detaljplan.

Torget ska få en central roll i utformningen då den skapar ett avbrott i bebyggelsen och möjliggöra för utblickar mot Vättern och Grännaberget samtidigt som plats för möten och rekreation skapas i stadsmiljön.

Utsiktsplats

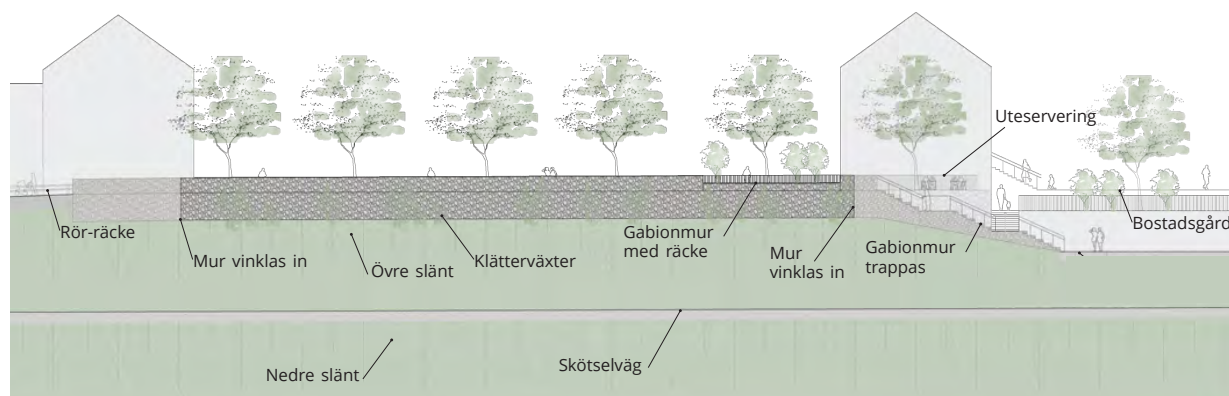
Intill torgytan möjliggörs det för en utsiktsplats med utblickar mot omkringliggande äppelodlingar och Vättern. Utsiktsplatsen föreslås gestaltas med markbeläggning i sten och en gabionmur längst slänten. För att förbättra utsikten mot Vättern föreslås gabionmuren vara lägre med räcken på utvalda platser. För att skärma av utsiktsplatsen från omkringliggande trafik och samtidigt underlätta för gångtrafikanter att röra sig på platsen, föreslås användning av trädplanteringar med markgaller eller plantering. Det finns begränsande valmöjligheter gällande växter på platsen, då marken bakom stödmuren består av bergkross. Trädplanteringar nära gabionmurarna bör i så fall utföras med skelettjord och tät botten för att skapa en trivsamt miljö för träden. Val av växter och hur området mer exakt ska gestaltas bestäms vid detaljprojekteringen utifrån erhållen budget.



Figur 65
Illustration
över torgytan,
utsiktsplatsen och
uteserveringen.
Illustration av
WSP.

Uteservering

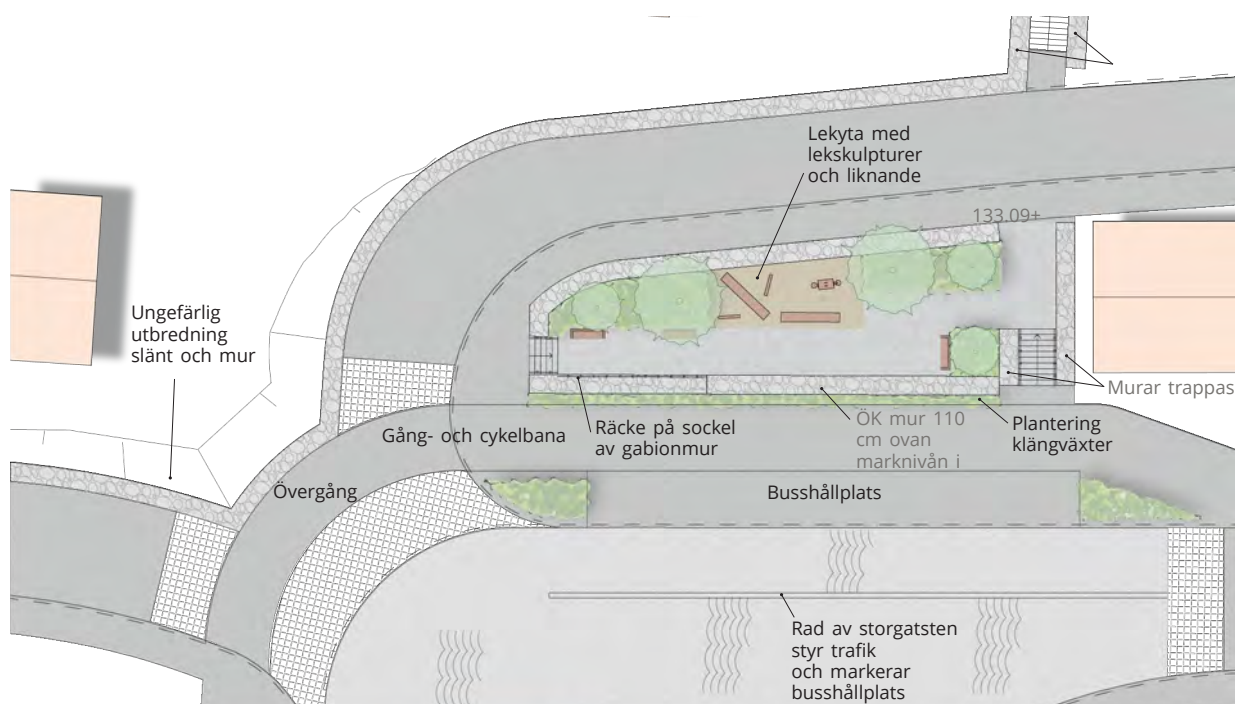
Intill torget och utsiktsplatsen möjliggörs yta för en uteservering. Uteserveringen föreslås att omges av gabionmurar med räcken och en byggnad. Från uteserveringen möjliggörs det för en trappa som leder ner till en gångstig. Det kommer även finnas möjlighet för intilliggande kvarter att ansluta med en trappa till gångstigen.



Figur 66
Elevation över utsiktsplatsen, uteserveringen. Illustrationer av WSP.

Fickpark

Intill torget planläggs det för en mindre park som föreslås innehålla planteringar, träd, lektya och sittplatser. Ytan bör ligga högre än den nya huvudgatan, så att parken upplevs som avskild från trafiken. Mot lokalgatan som ligger bakom parken byggs en gabionmur som gräns för att skapa distans till trafiken. Genom parken går en trappa som leds vidare upp till Jönköpingsvägen och ner till torget.



Figur 67
Exempel på möjlig utformning av parken. Illustrationer av WSP.

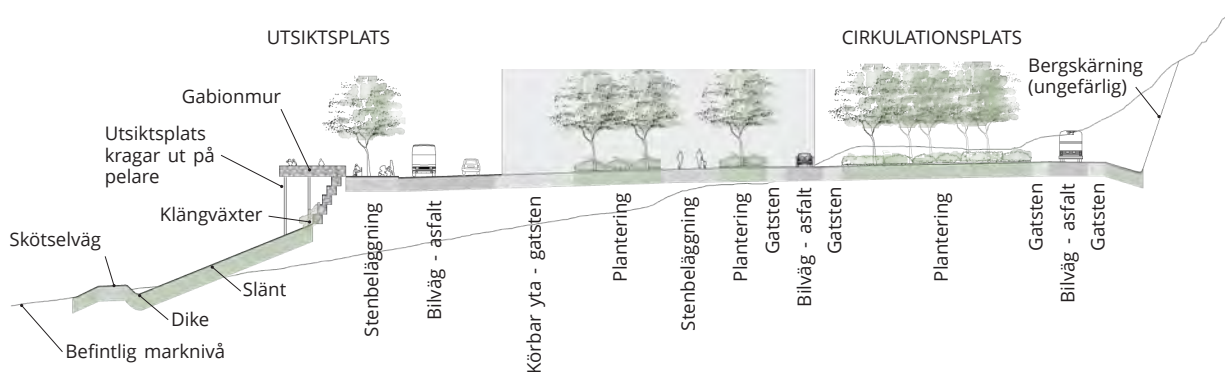
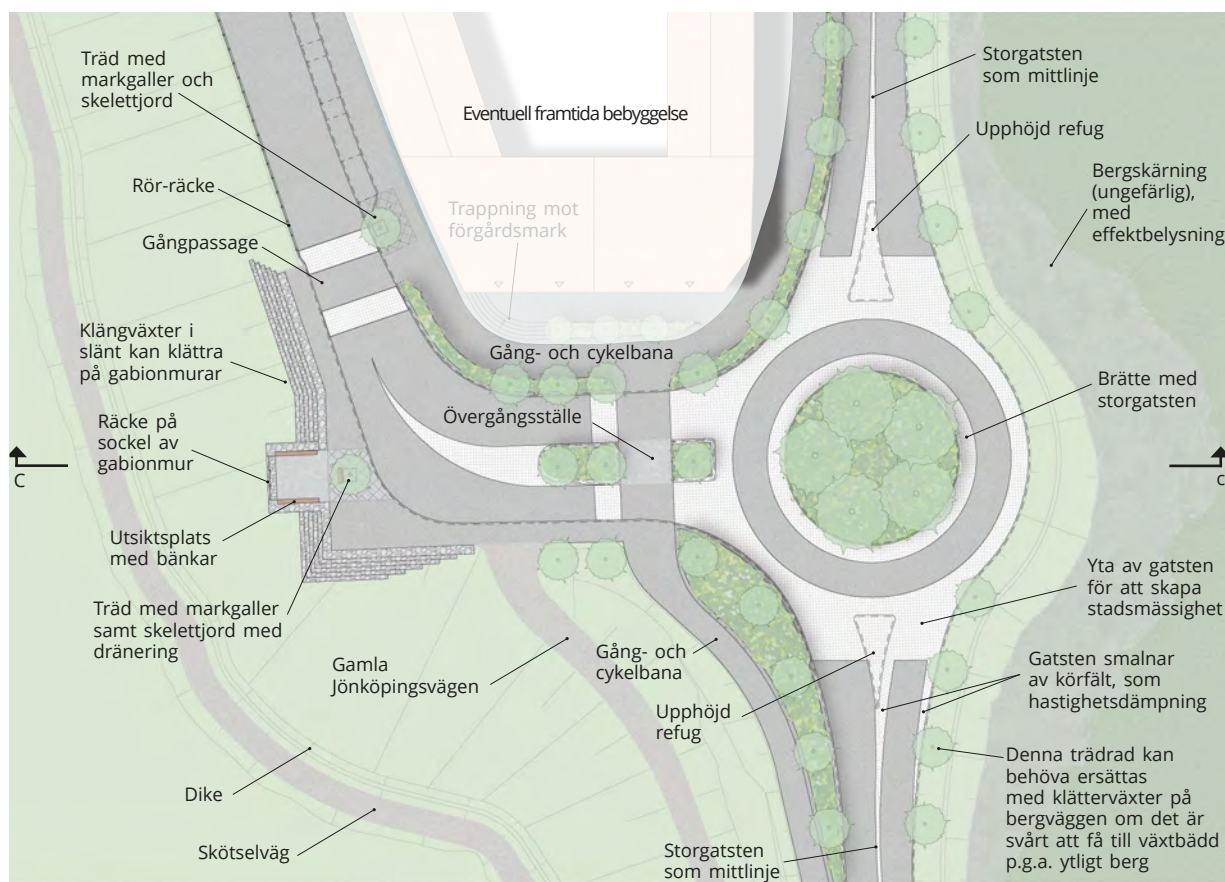
Grännas entré

Där Jönköpingsvägen möter den nya huvudgatan möjliggörs det för en utsiktsplats som ihop med en stadsmässig cirkulationsplats och en ny fondbyggnad ska skapa Grännas nya entré. Byggnaden ingår inte i denna detaljplan, utan kommer att omfattas av en eventuellt framtida detaljplan.

Platsen föreslås utformas med stadsmässiga element som gatsten, trädrader, plantering. I och med byggnationen skapas en sprängkant mot Grännaberget där klängväxter och ljussättning i bergväggen föreslås för att förstärka ett stadsmässigt intryck. Cirkulationen bör ha ett avvikande material i form av storgatsten för att markera ett avbrott i vägnätet. För att markera vägbanorna och skapa en känsla av stadsmässighet föreslås att rader med storgatsten används.

Figur 68 och 69

Nedan syns en illustration och sektion över Grännas entré (cirkulation, utsiktsplats och fondbyggnad). Illustration av WSP.



Gatsten föreslås vara ett återkommande material vid cirkulationsplatsen och körbanorna samt i ränndalarna och farthindren vid övergångsställena.

Utsiktsplatsen föreslås gestaltas med markbeläggning i sten och en trappad gabionmur som kragar ut på pelare över slänten nedanför. För att skärma av utsiktsplatsen från omkringliggande trafik och samtidigt underlätta för gångtrafikanter att röra sig på platsen, föreslås användning av trädplanteringar med markgaller. Val av växter och hur området mer exakt ska gestaltas bestäms vid detaljprojekteringen utifrån erhållen budget.

Ett rör-räcke föreslås att placeras längs vägkanten mot slänten. Räcket ska förstärka en stadsmässig och omsorgsfull gestaltning genom att målas och utformas med vissa detaljer, till exempel med hjälp av pelarna och belysning. Rör-räcken är återkommande utmed hela huvudgatan där det förekommer slänter. Se exempelbilder nedan ihop med andra referensbilder över de offentliga platsernas utformning.



Figur 70 och 71

Referensbild över olika typer av markbeläggningar på torget och planteringsyta i mitten av torget.

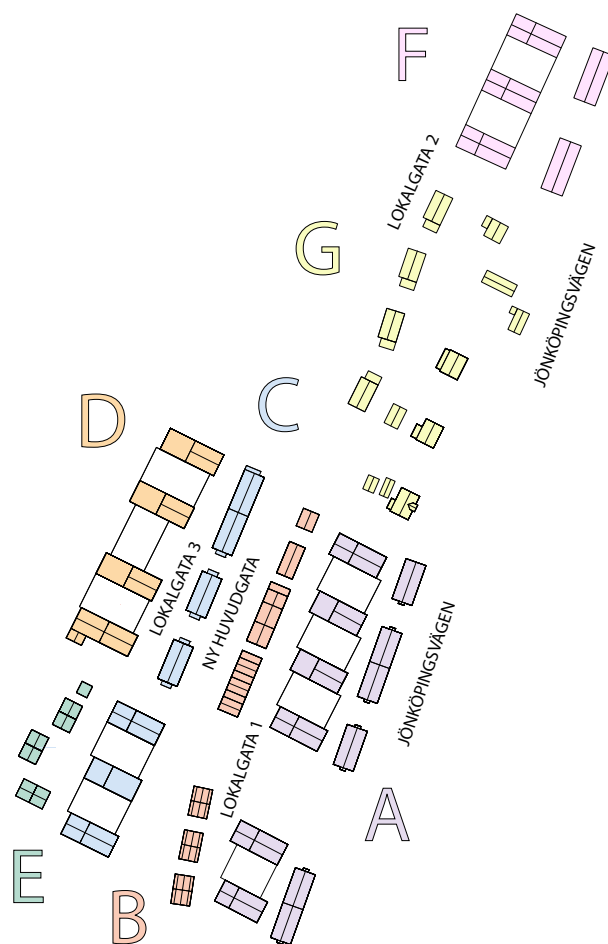


Figur 72 och 73

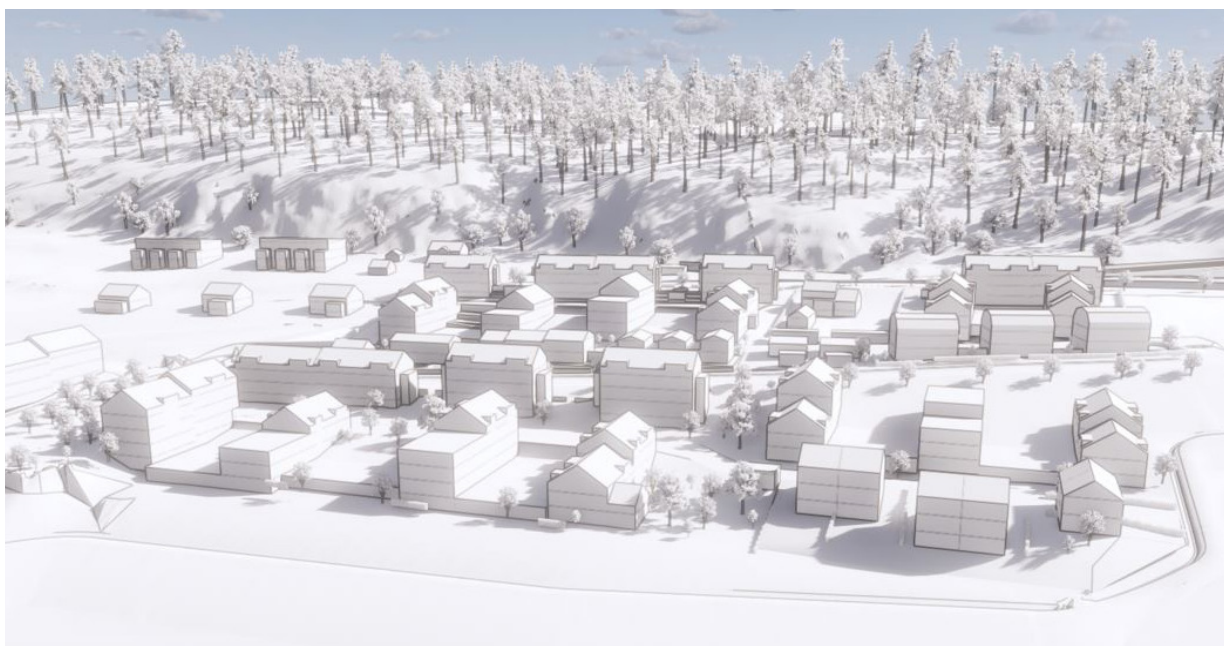
Referensbild för lekskulpturer i parken och rör-räcke utmed den nya huvudgatan.

Bebyggelse

Totalt möjliggör detaljplanen för cirka 250 nya bostäder och centrumverksamheter vid det nya torget. Bebyggelsen delas i planbeskrivningen upp i sju olika områden från bokstav A till G. På kommande sidor beskrivs områdena mer detaljerat.



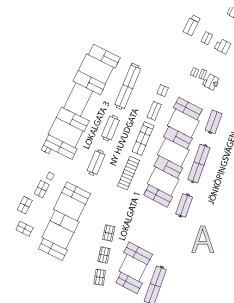
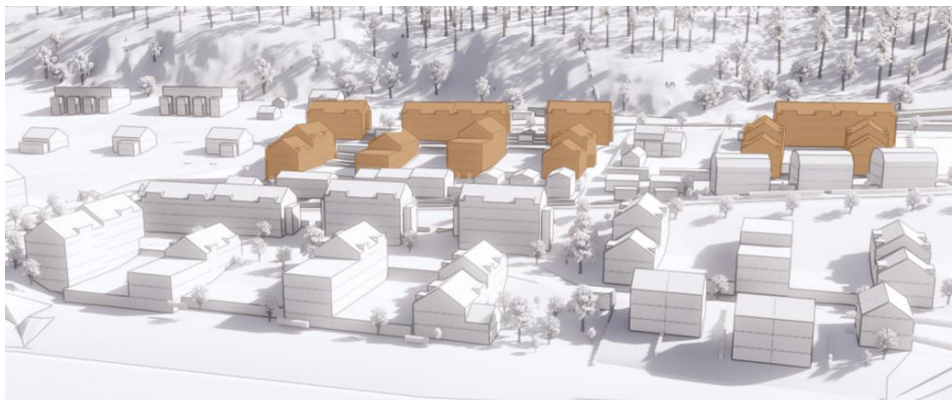
Figur 74
Indelning av bebyggelsen från A till G.



Figur 75
Vy över område A till E samt en del av område G och närområdet. I bakgrunden syns bland annat Grännaberget. Illustration av Tengbom.

Område A

Mellan Jönköpingsvägen och lokalgata 1 ligger område A, där detaljplanen möjliggör för bostäder i form av flerbostadshus.



Figur 76
Område A.

Bebyggelsen intill Jönköpingsvägen planläggs med en maximal nockhöjd mellan +156,5 och +159,5 meter över angivet nollplan. Mot Jönköpingsvägen tillåts byggnader i upp till tre våningsplan, där det översta våningen ska utformas så att det upplevs som en inredd vind. Husen byggs i suterräng, vilket innebär att suterrängvåningen vänds bort från Jönköpingsvägen och mot husens bostadsgårdar. På gårdssidan kommer byggnaderna att vara maximalt fyra våningsplan, där den översta våningen ska upplevs som en inredd vind.

Bebyggelsen placeras i linje med Jönköpingsvägen för att tydligt definiera gaturummet och stärka gatustråket. Entréerna orienteras mot gatan för att skapa en stadsmässig karaktär och bidra till ökat liv och rörelse längs gatan.

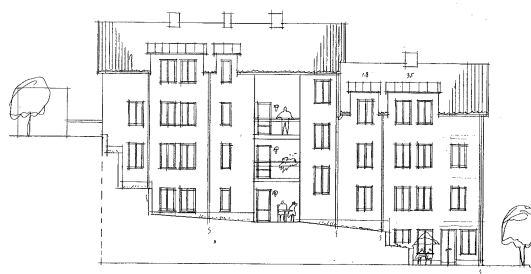


Figur 77

Gatuvy över bebyggelsen intill Jönköpingsvägen. Illustrationer av Tengbom.

Nedanför bebyggelsen närmast Jönköpingsvägen planläggs det för sex flerbostadshus med en maximal nockhöjd mellan +147,5 och +156 meter över angivet nollplan. Detta motsvarar tre till fem våningsplan, varav en till två våningar utförs i suterräng. Den översta våningen ska utformas så att den upplevs som en inredd vind. I kvarteret möjliggörs det för två takterrasser med utsikt mot Vättern.

Mot lokalgatan ges byggnaderna en lägre nockhöjd för att anpassa skalan mer till gaturummet. Mellan flerbostadshusen anläggs upphöjda bostadsgårdar med garage under dessa. På de upphöjda gårdarna tillåts komplementbyggnader. Bebyggelsens utformning och gestaltning beskrivs mer detaljerat på sida 55.

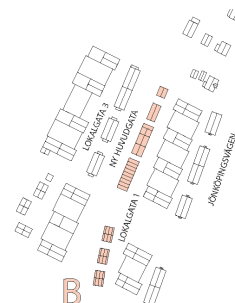


Figur 78 och 79

Fasadskisser som visar möjlig utformning av bebyggelsen. Illustration: Tengbom.

Område B

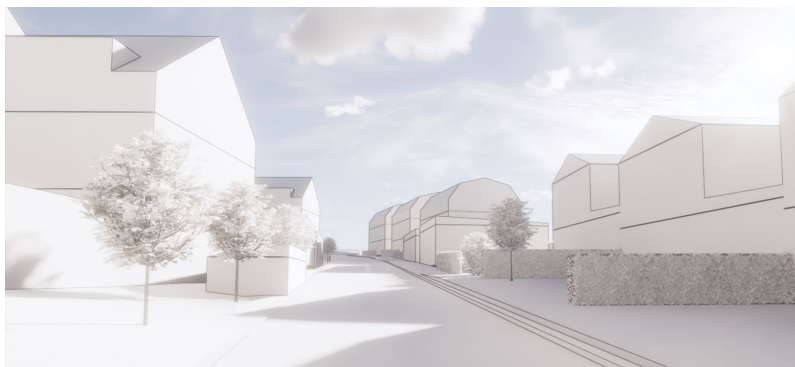
Mellan lokalgata 1 och den nya huvudgatan ligger område B. Utmed den nya huvudgatan möjliggörs det för kedjehus, parhus och ett enstaka enbostadshus.



Figur 80
Område B.

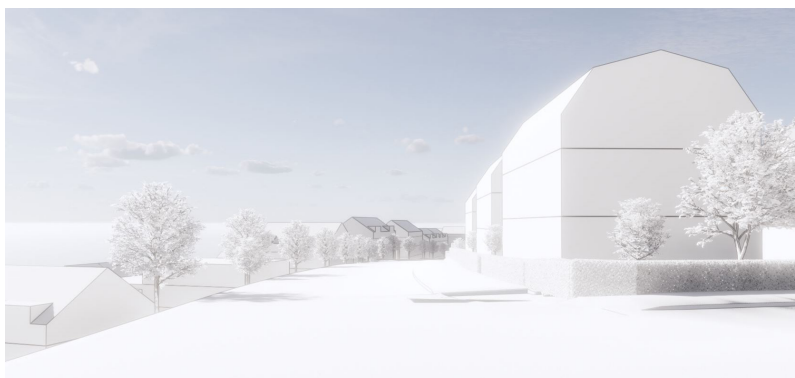
Bebyggelsen får en maximal nockhöjd mellan 9 och 10,2 meter, vilket motsvarar två våningar. För parhusen möjliggörs dessutom en inredd vind. Husen placeras i linje med den nya huvudgatan för att markera och tydliggöra gaturummet. Intill lokalgata 1 skapas utrymme för privata och ljuddämpade uteplatser, då dessa vetter bort från huvudgatan. En mer detaljerad beskrivning av bebyggelsens utformning och gestaltning finns på sida 55.

Den nya huvudgatan lutar nedåt från cirkulationsplatsen mot det nya torget, vilket gör att bebyggelsen behöver trappas i höjdlid utmed gatan. För att hantera höjdskillnaderna anläggs stödmurar längs fastighetsgränsen mot huvudgatan. Höjdskillnaderna beräknas variera mellan 0,2 och 2,4 meter. Där höjdskillnaderna överstiger 1,2 meter kommer stödmuren att terrasseras och delas upp i två nivåer med plantering mellan murarna.



Figur 81

Gatuvy från lokalgatan. Till vänster i bild syns flerbostadshusen i område A och till höger kedjehusen och parhusen i område B. Illustration av Tengbom.



Figur 82

Gatuvy från huvudgatan. Till höger i bild syns parhusen i område B. Illustration av Tengbom.



Figur 83
Illustrationsplan över område A och B. Illustration av Tengbom.



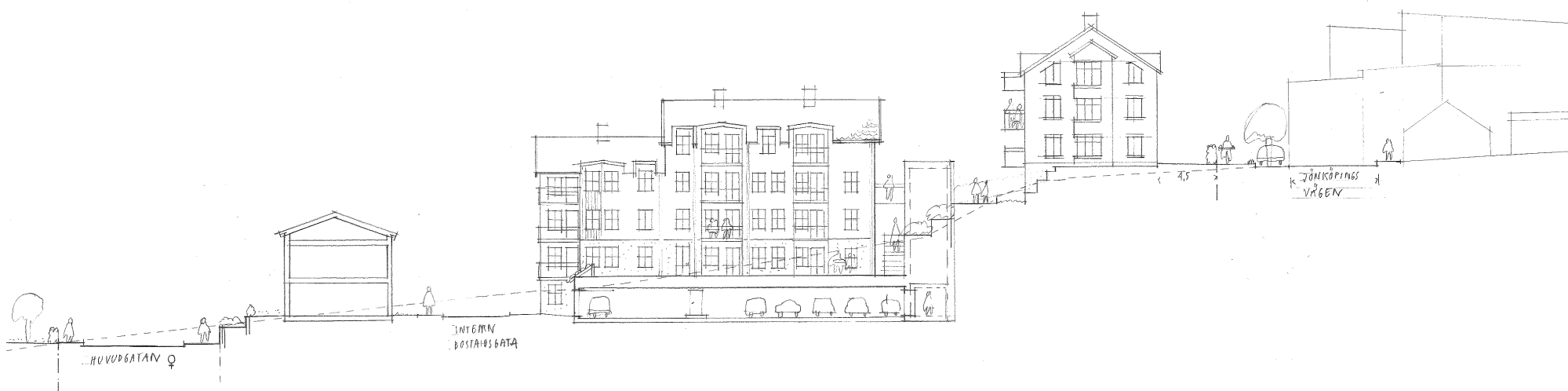
Figur 84

A. Fasadskiss som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen intill Jönköpingsvägen i område A. Illustration av Tengbom.



Figur 85

B. Fasadskiss som visar en möjlig utformning av parhusen i område B. Illustration av Tengbom.



Figur 86

C. Sektion från den nya huvudgatan (vänster i bild) till Jönköpingsvägen (höger i bild). Sektionen visar en möjlig utformning av bebyggelsen i område A och B. Illustration av Tengbom.

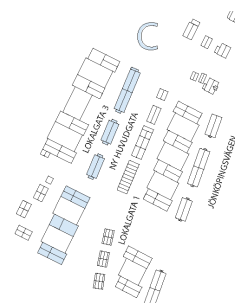
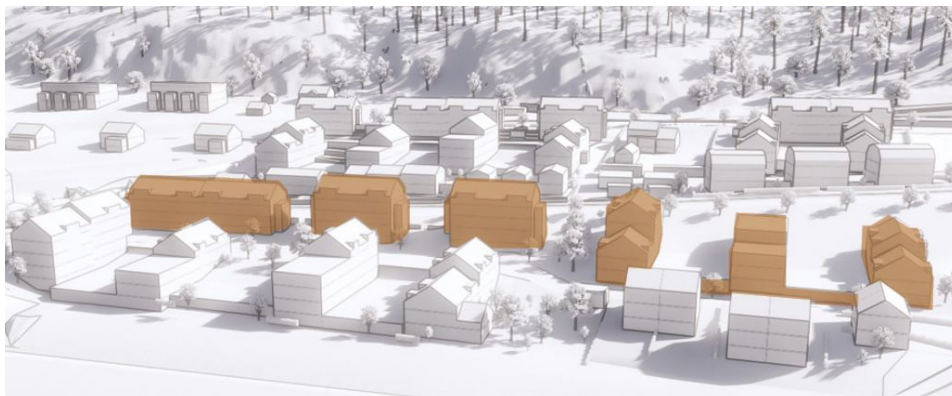


Figur 87

D. Fasadskiss som visar en möjlig utformning av kedjehusen i område B, sett från den nya huvudgatan. Flerbostadshusen i område A syns i bakgrunden. Illustration av Tengbom.

Område C

Väster om den nya huvudgatan ligger området C. Utmed den nya huvudgatan möjliggörs det för flerbostadshus med centrumverksamheter mot torget.



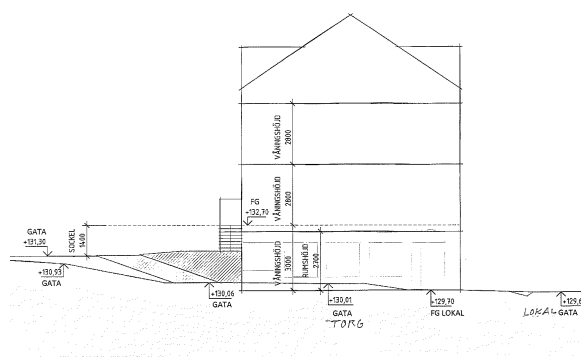
Figur 88
Område C.

Utmed den nya huvudgatan (till vänster i bilden ovan) ges bebyggelsen en maximal nockhöjd mellan +143,8 och +147,3 meter över angivet nollplan. Mot huvudgatan kommer byggnaderna att uppföras i två till tre våningar, där den översta våningen ska utformas så att den upplevs som en inredd vind. Bebyggelsen uppförs i suterräng, vilket innebär att en till två suterrängvåningar vänder sig bort från huvudgatan och mot en intern gata (lokalgata 3). Mot lokalgata 3 blir byggnaderna maximalt fyra till fem våningar, där det översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vind.

Bebyggelsen placeras intill huvudgatan för att tydligt definiera gaturummen och stärka gatustråket. Entréer orienteras mot gatan för att åstadkomma stadsmässigt och bidra till ökat liv och rörelse i gaturummet. Byggnadernas tillgängliga entré rikatas mot lokalgata 3.



Figur 89
Gatuvy på bebyggelsen intill huvudgatan.
Illustration av Tengbom.



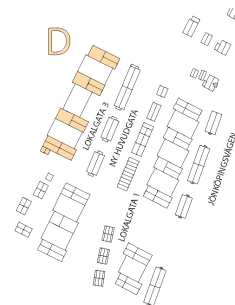
Figur 90
Exempel hur suterrängvåningen mot torget kan utformas.
Illustrationer av Tengbom.

I den södra delen av området (till höger i figur 88) planläggs det för flerbostadshus med en maximal nockhöjd mellan +139 och +145,3 meter över angivet nollplan. Detta motsvarar tre till fem våningsplan, där den översta våningen ska utformas så att den upplevs som en inredd vind. Bebyggelsen uppförs i suterräng, med en till två suterrängvåningar. I kvarterets mitt möjliggörs det för en takterrass med utsikt mot Vättern.

Mellan flerbostadshusen planläggs det för upphöjda bostadsgårdar med garage under. Garagen nås från lokalgata 3. På den upphöjda bostadsgårdarna möjliggörs det för komplementbyggnader. Bebyggelsens utformning och gestaltning beskrivs mer ingående på sida 55.

Område D

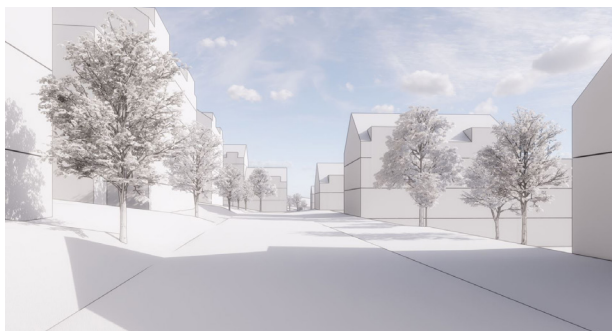
Söder om det nya torget ligger område D. Detaljplanen möjliggör för bostäder i form av flerbostadshus och centrumverksamhet i byggnaden mot torget.



Figur 91
Område D.

Bebyggelsens nockhöjd varierar mellan +135,3 och +144 meter över angivet nollplan. Detta motsvarar tre till fem våningsplan, där den översta våningen ska utformas så att den upplevs som en inredd vind. Inom kvarteret möjliggörs det för två takterrasser med utsikt mot Vättern. För att anpassa bebyggelsen till den kuperade terrängen uppförs byggnaderna med en till två suterrängvåningar. Mot slänten nedanför bebyggelsen hålls nockhöjden lägre för att byggnadsvolymer ska trappas ned och upplevas lägre i landskapet.

Mot torget kommer byggnadens bottenvåning att rymma centrumverksamhet, och entréerna orienteras mot gatan för att bidra till ökat stadsliv och rörelse i torgrummet. Intill byggnaden skapas även möjlighet för uteservering.

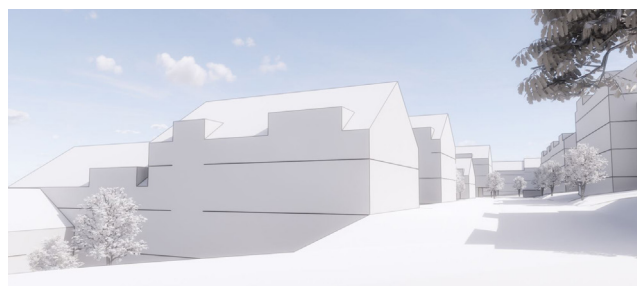


Figur 92 och 93

Bild till vänster visar gatuvy från lokalgatan. Bild till höger visar en byggnad i område C och torget. Illustrationer av Tengbom.

Mellan flerbostadshusen planläggs det för bostadsgårdar med garage under gårdsnivå, dessa nås via en gemensam infart från lokalgata 3. På de upphöjda gårdarna tillåts komplementbyggnader.

Bebyggelsen placeras intill lokalgatan för att tydligt definiera gaturummet. Bebyggelsens utformning och gestaltning beskrivs mer ingående på sida 55.

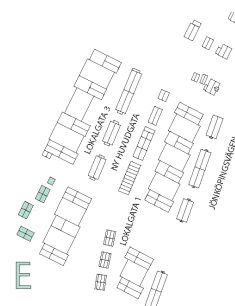


Figur 94

Gatuvy från lokalgatan. I bild syns del av bebyggelsen i område D. Illustration av Tengbom.

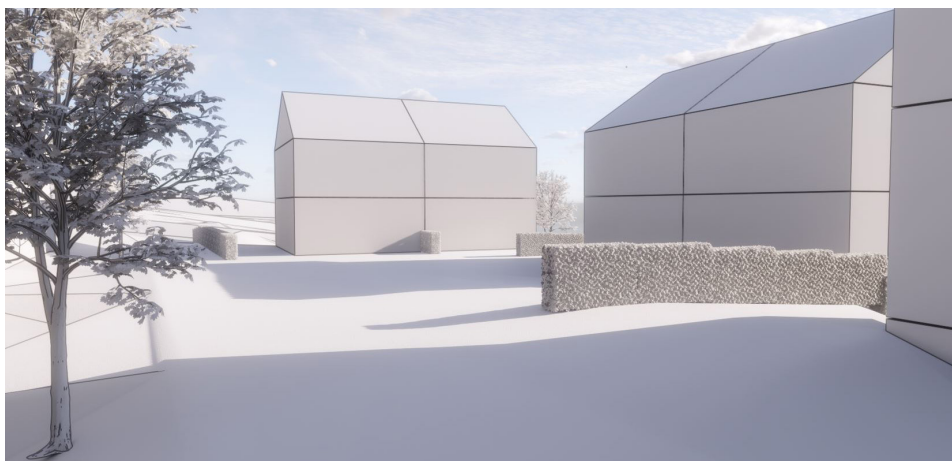
Område E

Söder om område D ligger område E, där detaljplanen möjliggörs för parhus med en nockhöjd på maximalt 10,2 meter från intilliggande gata (lokalgata 3), vilket motsvarar maximalt två våningar med en inredd vind mot gatan.



Figur 95
Område E.

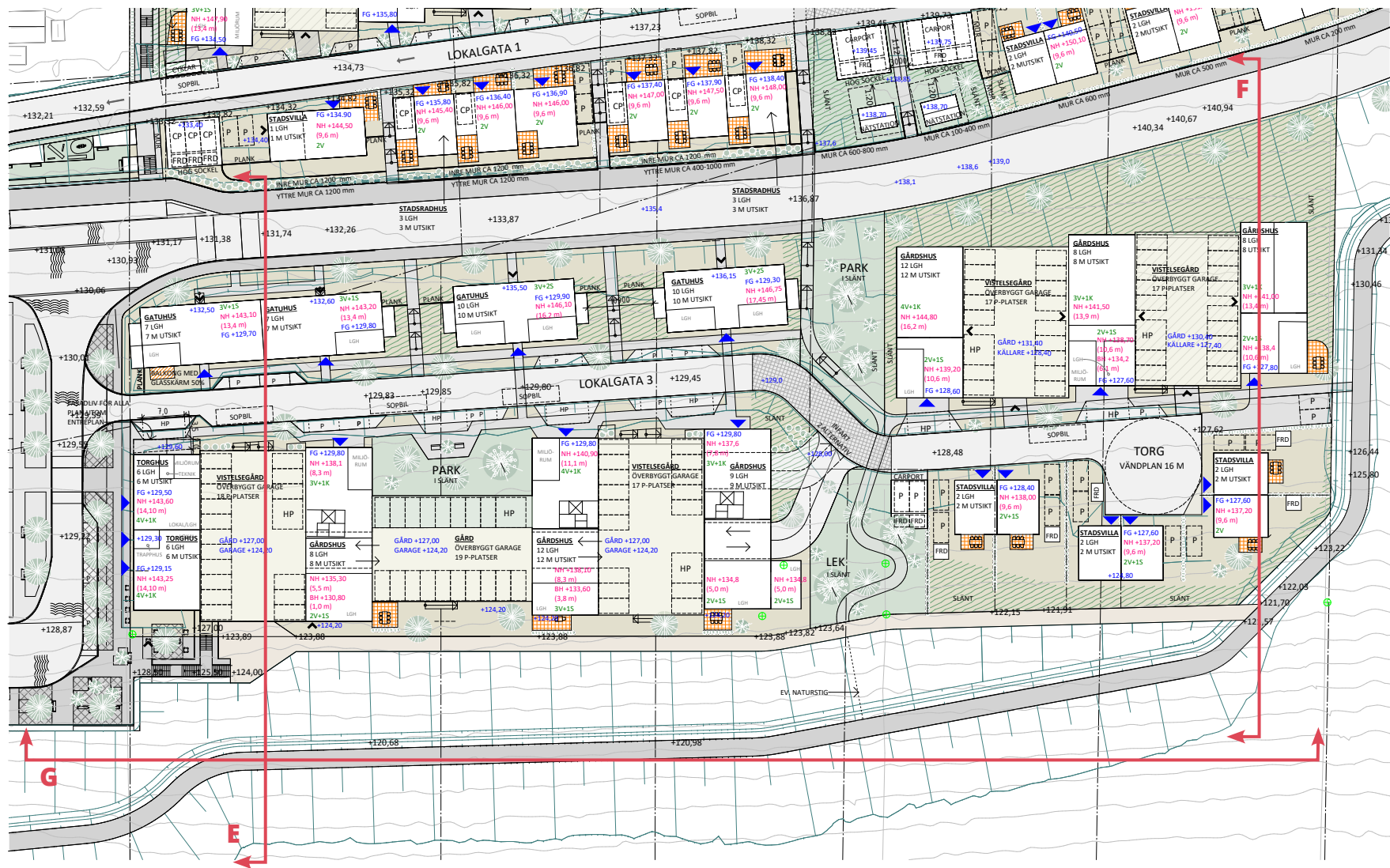
För att anpassa bebyggelsen till terrängen bör bebyggelsen uppföras i suterräng där det är möjligt. Suterrängvåningen riktas då bort från gatan och mot slänten som ligger nedanför bebyggelsen, vilket gör att bebyggelsen blir maximalt 4 våningsplan mot slänten, varav den översta våningen blir en inredd vind. Bebyggelsens utformning och gestaltning beskrivs mer ingående på sida 55.



Figur 96
Gatuvy över
bebyggelsen från
lokalgatan. Illustration
av Tengbom.

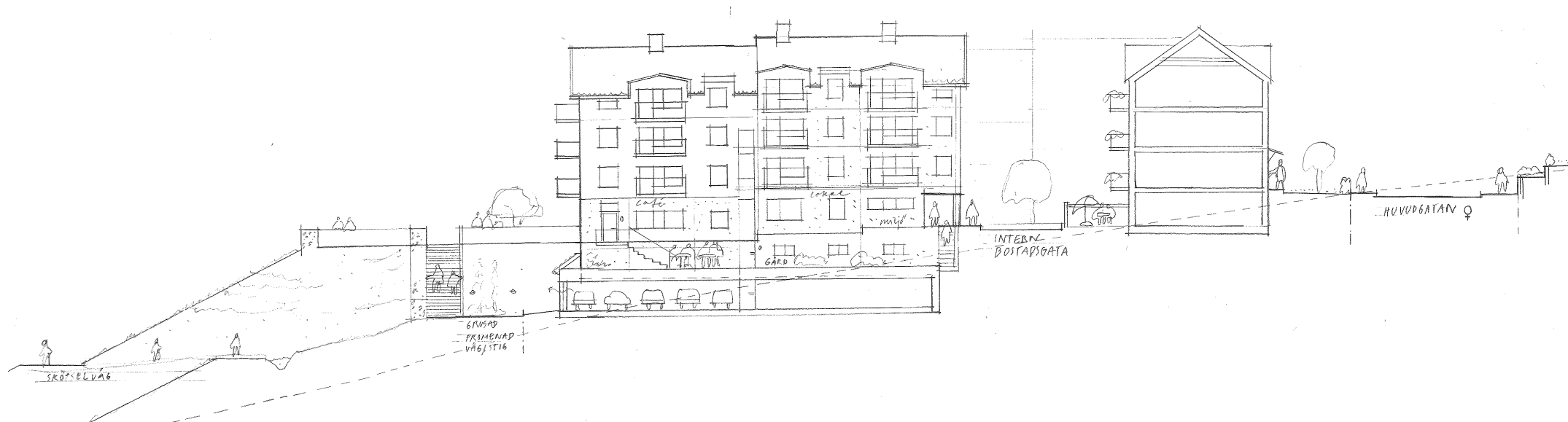


Figur 97
Vy över bebyggelsen.
Sett från slänten.
Illustration av
Tengbom.



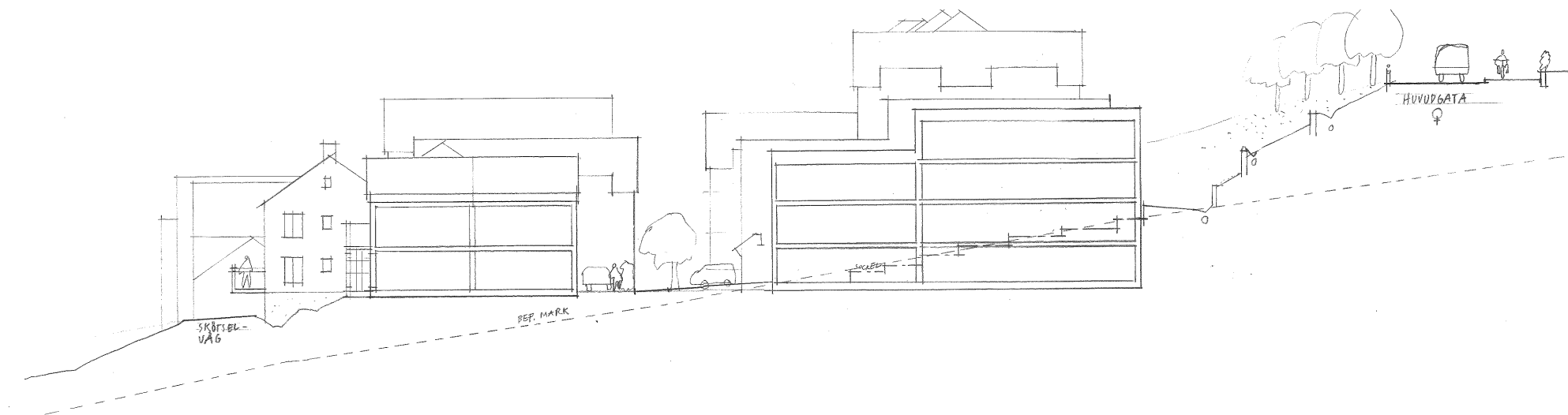
Figur 98

Utsnitt från Illustrationsplan över område C, D och E. Illustration av Tengbom



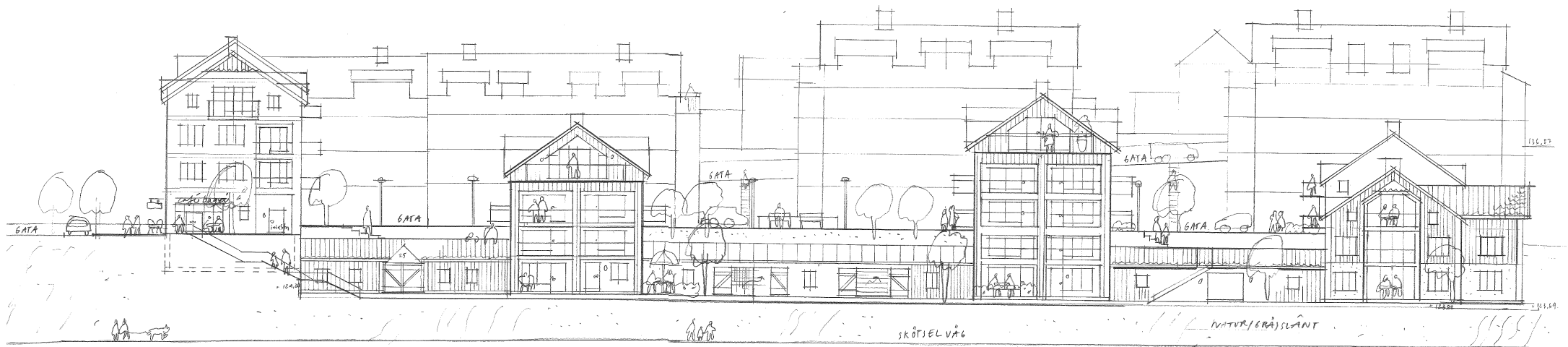
Figur 99

E. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen i område C och D, sett från söder. Illustration av Tengbom.



Figur 100

F. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen och parhusen i område C och E, sett från söder. Illustration av Tengbom.



Figur 101

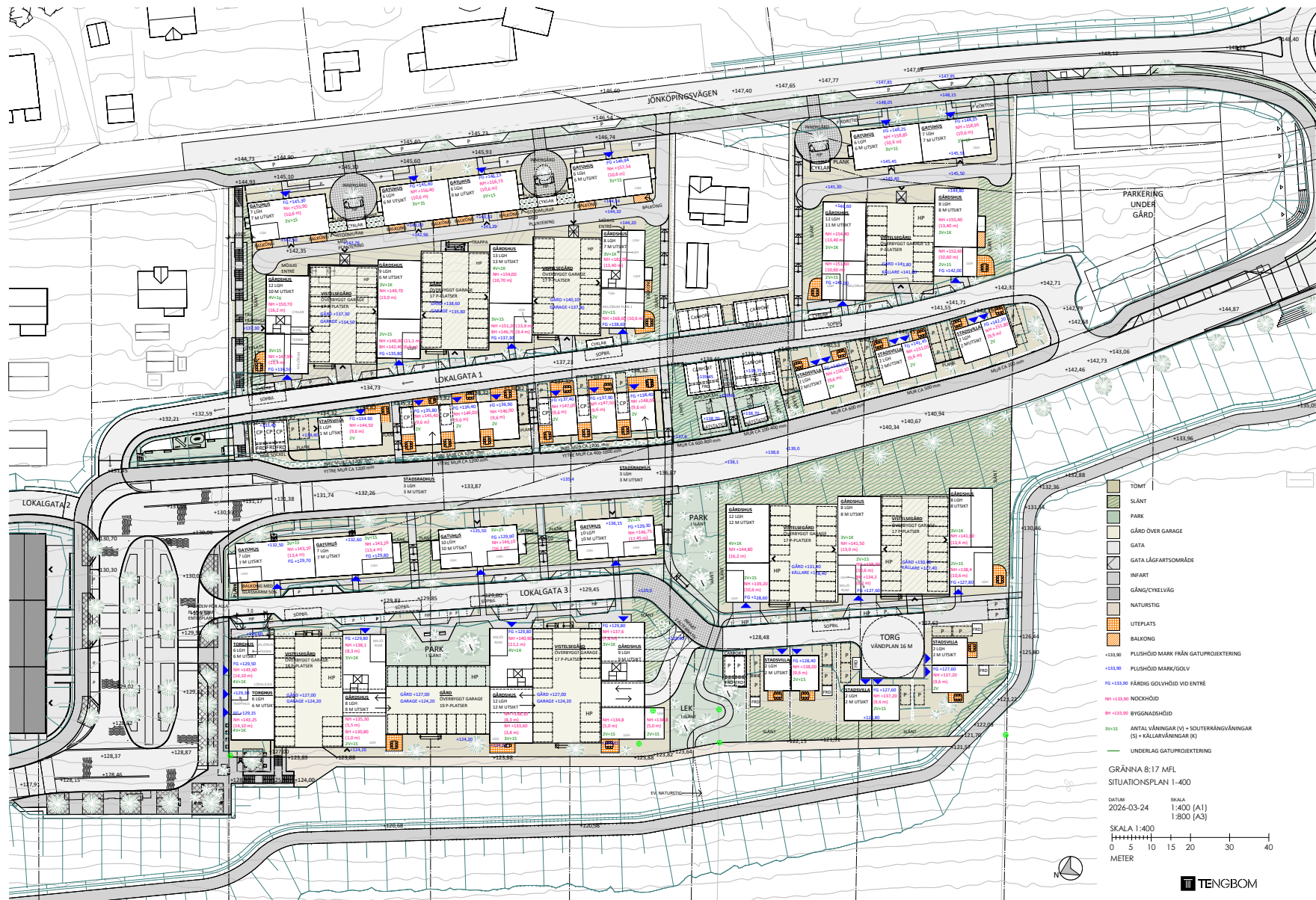
G. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen i område D. Illustration av Tengbom.



Figur 102

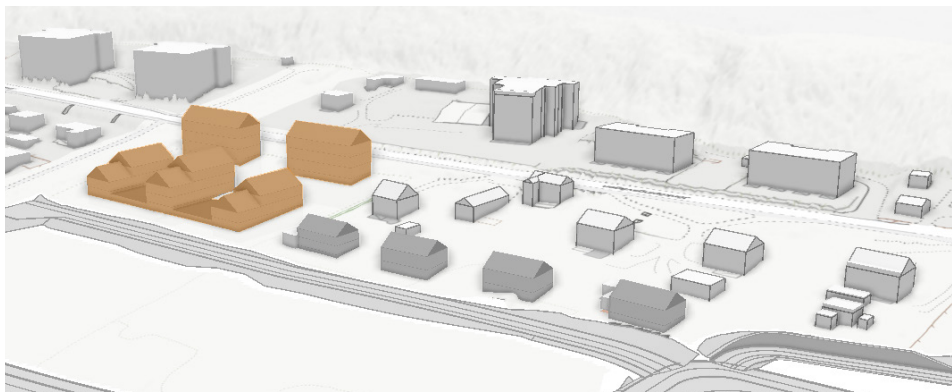
G. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen i område D och parhusen i område E. Illustration av Tengbom.

1:200 / 88



Område F

Mellan Jönköpingsvägen och den nya kommunala lokalgatan (lokalgata 2) ligger område F. Området planläggs för flerbostadshus som kommer markanvisas efter planen fått laga kraft.



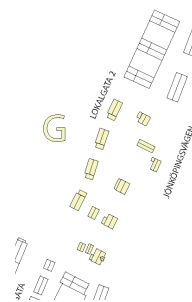
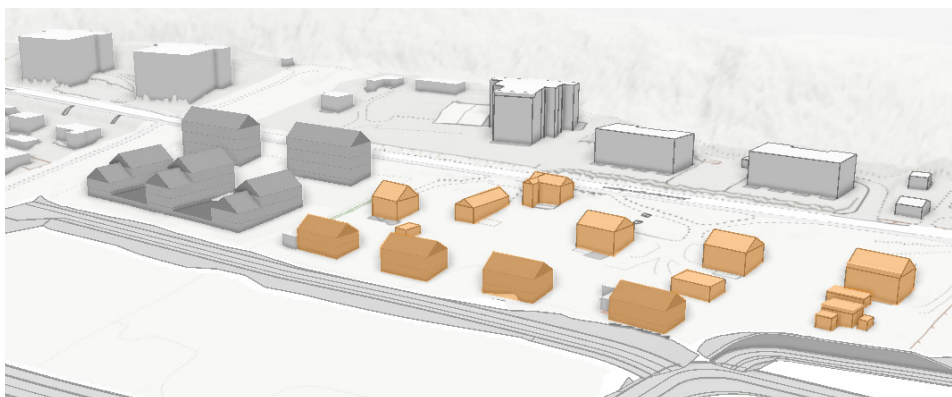
Figur 104
Område F.

Bebyggelsen längs Jönköpingsvägen får en nockhöjd på högst +154 över angivet nollplan. Mot Jönköpingsvägen tillåts byggnader i upp till tre våningsplan, där det översta våningen ska utformas så att det upplevs som en inredd vind. Husen byggs i suterräng, vilket innebär att suterrängvåningen vänds bort från Jönköpingsvägen och mot husens bostadsgårdar. På gårdssidan kommer byggnaderna att vara maximalt fyra våningsplan, där den översta våningen ska upplevs som en inredd vind. Genom att placera bebyggelsen nära Jönköpingsvägen tydliggörs gaturummet och gatustråket stärks. Entréerna orienteras mot gatan för att ge området en mer stadsmässig karaktär och bidra till ökat liv och rörelse.

Nedanför bebyggelse planläggs det för tre flerbostadshus med garage under upphöjda bostadsgårdar. Flerbostadshusens nockhöjd varierar mellan +142,5 och +148,5, vilket motsvarar tre till fem våningar, där den översta våningen även här utformas som en vindsvåning. En till två av våningarna utgörs av suterrängvåningar. Mot den interna lokalgatan hålls nockhöjden lägre för att anpassa skalan till gaturummet. Bebyggelsens utformning och gestaltning beskrivs närmare på sidan 55.

Område G

Område G ligger mellan Jönköpingsvägen och lokalgata 2 och utgörs idag av befintlig bebyggelse i två till tre våningsplan. Bebyggelse som idag finns på platsen saknar en gällande detaljplan och kommer därav att planläggas utifrån den funktion de har idag, vilket är friliggande enbostadshus. Det kommer även att möjliggöras för 4 nya enbostadshus mot lokalgatan som ligger nedanför bebyggelsen.



Figur 105
Område G.

Detaljplanen medger en nockhöjd på 8,5 meter från medelmarknivån, vilket möjliggör för två till tre våningsplan där den översta våningen kan utformas som en inredd vind. För att anpassa bebyggelsen till den kuperade terrängen bör nya byggnader uppföras i suterräng och placeras i linje med gatan för att definiera gaturummet.

Två av de fyra villafastigheterna är kommunalt ägda och de övriga två är privatägda. För att möjliggöra uppförandet av villorna behöver fastigheterna styckas av, vilket skapar förutsättningar för nya bostadsfastigheter med anslutning till lokalgata 2. De nya fastigheterna ska ha en storlek om cirka 650–700 kvadratmeter, och högst 25 procent av varje fastighetsarea får bebyggas. För att fastigheten Gränna 8:7 ska kunna styckas av krävs att fastighetsägaren förvärvar en markremsa mellan fastigheten och lokalgatan.

För att bevara områdets karaktär och förhindra ytterligare avstyckningar längs Jönköpingsvägen fastställs en minsta fastighetsstorlek på 1 400 kvadratmeter, även här med en maximal exploateringsgrad på 25 procent.

En av de befintliga fastigheterna rymmer idag en verksamhet. För att säkerställa att denna även fortsättningsvis är planenlig möjliggör detaljplanen både bostäder och centrumverksamhet på fastigheten.

Bebyggelsens närmare utformning och gestaltning beskrivs nedan.

Utformning och gestaltning

Planområdet berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna, vilket betyder att områdets utformning har betydelse för hur riksintresset påverkas. Utifrån Grännas bebyggelseprinciper kommer detaljplanen reglera bebyggelsens utformning för att skapa ett enhetligt uttryck samtidigt som variation i form av mindre element tillåts. Detaljplanen kommer till viss del styra utformning av byggnaders fasad, tak, fönster och balkonger samt stödmurar.

Fasad och färgsättning

Utmed Jönköpingsvägen och den nya huvudgatan ska bebyggelsen ha ljusa och bleka kulörer för att harmonisera med den omgivande bebyggelsen samt med byggnaderna längs Jönköpingsvägen och Brahegatan. Huvuddelen av byggnaderna kommer att vara i puts eller trä, eftersom dessa är de huvudsakliga fasadmaterialet som används i Gränna. Byggnader som är gårdshus eller ekonomibyggnader, eller som kan uppfattas som sådana, kommer att ha en röd slamkulör för att markera gårdsrummen på ett sätt som liknar det centrala Gränna. I detaljplanen rör det sig framför allt om komplementbyggnader och bostadshus som omges av annan bebyggelse. Illustrationerna på nästa sida visar vilken typ av bebyggelse som kommer att ha ljusa och bleka kulörer samt vilka som kommer att ha en röd slamkulör.

Detaljplanen möjliggör mindre inslag av andra material och färgsättningar för att ge utrymme för variation i fasadernas utseende och för att området ska kunna utveckla sin egen karaktär.



Figur 106 och 107

Bilden till vänster visar en ljus färgsättning utmed en gata i Gränna. Bilden till höger visar en gata med både huvudbyggnader och ekonomibyggnader.



Figur 108

Illustration över exempel på färgsättning.

Tak

Grännas karakteristiska tak utgör en betydande del av stadens arkitektur och historia och spelar en viktig roll i utformningen av staden och dess tillhörande stadsdelar. Taken inom planområdet bör därför ha en enhetlig utformning och återspegla det befintliga taklandskapet i Gränna. Bebyggelse i två våningar eller fler bör ha tak täckta med röda takpannor. Bebyggelse i en våning kan ett mer varierat uttryck tillåtas, eftersom dessa tak är mindre framträdande och har därmed mindre påverkan på helheten i taklandskapet. Låg bebyggelse såsom garage och förråd kan ha tak med röda takpannor, röd plåt eller sedumtak.

Taken bör ha formen av sadeltak, mansardtak eller halvvalmat sadeltak, då dessa takformer är förekommande i Gränna. Platta tak kan tillåtas på utvalda platser, men i sådana fall bör de täckas med sedum för att smälta in bättre med omgivningen. Takterrasser kan tillåtas på vissa flerbostadshus där taklandskapet inte anses vara lika framträdande.

Takkupor och frontespiser är vanliga inslag i Grännas taklandskap och förekommer i olika storlekar och former. För att dessa element inte ska dominera taklandskapet behöver deras omfattning och utformning regleras. Mot större gator får frontespiser och takkupor tillsammans uppta högst 50 procent av takfallets längd, medan motsvarande andel mot gård får uppgå till maximalt 65 procent. Endast två frontespiser får vara synliga mot större gator. Frontespiser bör inte vara bredare än 3,5 meter och takkupor bör ha en maximal bredd om 1,8 meter. För att undvika att frontespiser och takkupor uppfattas som ett extra våningsplan ska de vara indragna minst 1 meter från taknocken. Därutöver ska takkupor vara indragna minst 0,5 meter från takfoten.



Figur 109 och 110

Bilden till vänster visar exempel på olika taktyper i Gränna. Bilden ovan i högra hörnet visar variation i taklandskapet.



Figur 111

Bild ovan visar olika fönstertyper med spröjs i Gränna.

Fönster

Många hus i Gränna har karaktäristiska stående fönsterpartier med spröjs. Dessa fönster, som är en framträdande del av stadens byggnadsstil, bidrar till den arkitektoniska enhetligheten och estetiska tilltal som är typisk för området. Spröjsade fönster är inte bara ett visuellt kännetecken utan också ett historiskt element som speglar byggnadstraditionerna i Gränna. Ny bebyggelse ska därmed försees med spröjs eller mittpost. En kombination av båda är tillåtet.

Balkonger

Balkonger kommer tillåtas utmed alla fasader bortsett från flerbostadshusens fasader som riktas mot den nya huvudgatan och Jönköpingsvägen. Dessa fasader får endast försees med franska balkonger. För att få ett enhetligt uttryck får balkongerna i området kraga ut maximalt 1,5 meter från fasadliv. Inom planområdet får balkonger glasas in. Inglasning ska då ske i fasadliv för att balkongerna inte ska upplevas som burspråk och täcka fasaderna. Mot gårdarna får däremot balkongerna glasas in utanför fasadliv då dessa fasader är mindre synliga från gatan.



Figur 112

Varierad utformning av balkonger mot gården och Vättern.

För att undvika att fasader och fönsterpartier täcks får inte loftgångar uppföras inom planområdet. Loftgångar är inte vanliga i Gränna och är därför inte en del av dess kulturhistoriska karaktär.

Stödmurar

Gränna, som ligger i en kuperad terräng, präglas av bebyggelse som ofta uppförs i suterräng och gårdar som trappas för att passa in i landskapet. I vissa områden behövs stödmurar för att hantera terrängens lutning, och utformningen av dessa murar är av stor vikt för områdets karaktär.

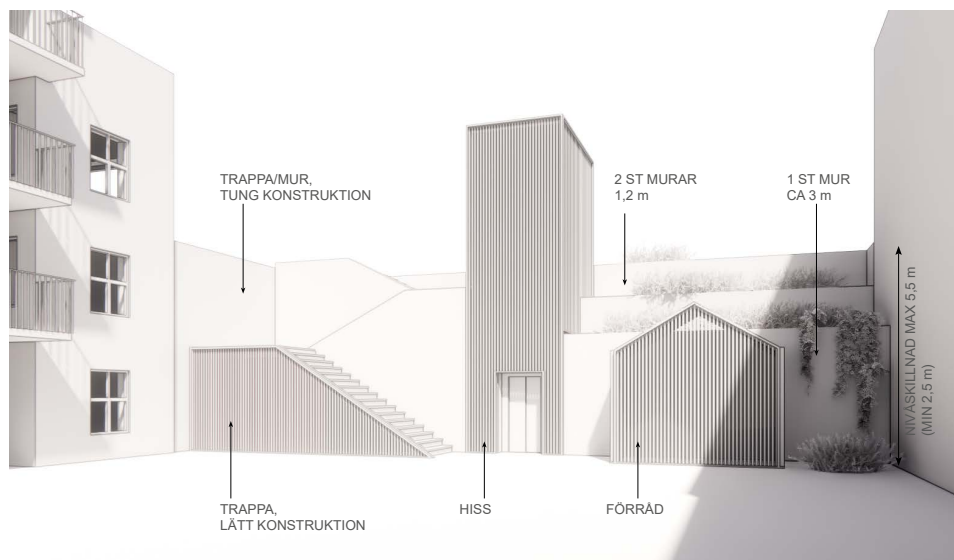
Stödmurarna bör vara av hög kvalitet och kan variera mellan alternativ som gabionmurar/stenmurar med klätterväxter eller stödmurar med planteringar emellan. Murarna bör inte vara högre än 1,2 meter, och om de överstiger detta måste de trappas. I vissa fall kan stödmurarna behöva bli högre för att möta kraven från terrängen. På bostadsgårdar och intill byggnaderna tillåts stödmurarna vara högre för att kunna klara funktionella behov och konstruktionskrav.



Figur 113 - 115

Bilden uppe i vänstra hörnet visar hur murar kan trappas med plantering emellan. De andra två bilderna visar hur gabionmurar kan trappas intill byggnader och trappor.

Bild till höger: Ritat av Tengbom. Foto: Åke E:son Lindman.



Figur 116

Exempel hur bostadsgårdarna kan trappas med stödmurar, trappor och hiss. Illustration av Tengbom.

Utemiljöer

I detaljplanen möjliggörs det för flera bostadsgårdar på garagen. På bostadsgårdarna finns där möjlighet att skapa lekytor för barn. Terrängen mellan bebyggelsen och i närområdet är kuperad vilket skapar förutsättning för en varierad lekmiljö för barn. Slänter mellan och nedanför bebyggelsen kan exempelvis användas som pulkabacka under vintern.

Parkering på kvartersmark

Antal parkeringsplatser för bil och cykel ska följa riktlinjerna som anges i kommunens parkeringspolicy. Parkering ska lösas på kvartersmark för att tillgodose parkeringsbehovet enligt gällande parkeringsnorm.

Parkering för motorfordon möjliggörs utmed lokalgator, i garage under bostadsgårdarna och i carportar. För enbostadshusen möjliggörs parkering på den egen fastighet. En angöringsplats och parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler och bostadshus enligt 'Boverkets byggregler' (BBR).

Det är önskvärt att cykelparkeringar placeras nära entréer och att cykelförråd anläggs i markplan eller i anslutning till lägenheterna så cykling främjas. Cykelparkeringar bör också utformas med möjlighet till väderskydd, ramlås och så att de upplevs som trygga.

Teknisk försörjning

Transformatorstationer

Inom planområdet möjliggörs det för tre ytor där transformatorstationer kan inrymmas. En i norr (intill område F) och två i söder (i område B). Endast en transformatorstation kommer att finnas åt gången i område B. I samråd med Jönköping Energi har det bedömts att den norra transformatorstationen av dessa två bör byggas först. Under den tiden då det inte finns någon transformatorstation på den södra ytan kan den användas som grönområde. Samma gäller för den norra ytan när den södra transformatorstation är byggd och den norra är borttagen. Transformatorstationerna ska anpassas till omgivande bebyggelsen både i utformning och materialval. Fasadmaterialet bör vara trä eller träliknande material, och i röd slamfärg. Taket bör vara sadeltak med material som rött taktegel, betongtakpannor, bandplåt eller sedum.



Figur 117

Exempel på hur transformatorstationerna kan utformas vad gäller fasadens och takets utseende och färgsättning.

Brandskydd

Insatstid

Insatstiden till området ligger inom tidintervallet mellan 1-10 minuter.

Skydd mot spridning

Skydd mot brandspridning mellan byggnader enligt BBR 5:7 ska beaktas mot bakgrund av insatstiden. Skydd mot brandspridning är oberoende av insatstid. 8 meter eller mer mellan byggnader utan brandskyddsåtgärder enligt BBR 5:61. Eftersom några av byggnaderna är placerade närmare varandra än 8 meter, kan de komma att behöva brandskyddsåtgärder för att uppfylla BBR 5:61.

Utrymning

För bostadshus och mindre kontor kan räddningstjänsten utgöra alternativ utrymningsväg upp till fjärde våningen eller 11 meter med bärbar steg. Marken utanför då måste hållas tillgänglig för uppställning av räddningstjänstens stegar. Angöringsplats för räddningstjänstens fordon får högst vara 50 meter från angreppsväg i enlighet med BFS 2011:26 5:72.

Tillgänglighet

Alla byggnader ska vara lätt tillgängliga med räddningstjänstens fordon och utformas enligt BBR 5:72. Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och potentiella uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats. Det förutsätts att varje dörr i fasad är en angreppspunkt.

Brandvatten

Brandvatten ska anordnas enligt gällande VAV-norm. Avståndet mellan brandpost och angreppspunkt bör understiga 100 meter.

Avståndet mellan brandposter bör understiga 150 meter i enlighet med deloperativa handlingsprogrammet och gällande VAV-norm. Avståndet mellan brandpost och angreppspunkt bör understiga 100 meter.

Det finns enligt handlingsprogrammet möjlighet till ett alternativsystem där brandposter är mer glest placerade men det gäller för bostadshus med högst 4 lägenheter och högst 3 våningar eller övriga bostadshus med högst 3 våningar.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska ske inom respektive fastighet, placering av miljörum eller liknande ska ske med utgångspunkt att hämtningsfordonet skall undvika backrörelser.

I Jönköpings kommun erbjuds avfallssortering i åtta fraktioner och utrymme för avfallshantering bör dimensioneras för detta. Hantering av hushållsavfall skall ske antingen inom respektive fastighet med enskild hantering eller med gemensamma miljöhus i enlighet med June Avfall och Miljös avfallsföreskrifter och Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen. Avfallsutrymmen ska utformas så att källsortering underlättas. Borttransport

av hushållens förpackningsavfall och returpapper ska som huvudregel ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten, så kallad fastighetsnära insamling. Enligt 'Förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar' ska fastighetsnära insamling vara införd 1 januari år 2027 för alla hushåll samt verksamheter som har avfallshantering som är samlokaliserad med hushåll.

Utredningar och dispenser

Arkeologisk undersökning

Enligt kulturmiljölagen är alla fornlämningar skyddade. Det krävs samråd med Länsstyrelsen för att undersöka om någon fornlämning påverkas av detaljplanen. Det är Länsstyrelsen som fattar beslut om det finns behov av att genomföra en arkeologisk utredning för att undersöka eventuella fornlämningar. I samband med planarbetet har två arkeologiska utredningar och en förundersökning genomförts för att undersöka eventuella fornlämningar.

Under våren 2018 genomförde en arkeologisk utredning (arkeologisk rapport 2018:37) i Gränna där det påträffades fyra fornlämningar. Dessa fornlämningar återfanns bland annat i södra delen av planområdet. Härdarna som påträffades bedömdes vara från förromerska järnåldern. Det återfanns även en koncentration av förhistoriska lämningar, inklusive en härd, rännor, en nedgrävning och ett stolphål på en åker intill Jönköpingsvägen. För att förstå lämningarnas karaktär och utbredning bedömde Läns museet att det krävdes en förundersökning för lämningarna på åkern. Vid förundersökningen (arkeologisk rapport 2023:11) återfanns tidigare fynd och nya. Det gick inte att fastställa vilken tidsperiod fynden är från.

I samråd med länsstyrelsen beslutades att det krävdes ytterligare en arkeologisk utredning (arkeologisk rapport 2023:10) i planområdets västra och södra del. Två härdbottnar påträffades vid utgrävningen. Dessa har undersökts och tagits bort från platsen.

Geoteknisk utredning

Geotekniska undersökningar har genomförts i området (PM WSP 2024-04-30, REV 2025-02-20, MUR 2023-01-20).

Genomförandet av detaljplanen innebär att delar av området fylls upp och en hög bank/slänt kommer anläggas längs den västra delen av området. Geotekniska undersökningar och stabilitetsberäkningar har utförts i syfte att säkerställa stabiliteten av byggnation samt att bedöma planerad markanvändnings lämplighet. Även den planerade vägen och bostadsbyggnaders grundläggningar har utretts. Undersökningarna utgör ett geotekniskt underlag med syfte att beskriva områdets geotekniska förutsättningar. Den är dessutom framtagen för att klarlägga geotekniska säkerhetsrisker såsom ras och skred för givet planändamål. Även risker för erosions och slamströmmar har undersökts. Undersökningarna visar på förutsättningarna samt åtgärder för att på ett säkert sätt anlägga/bygga enligt planerad markanvändning. Åtgärder anses vara möjliga för att göra marken lämplig för planerat ändamål utifrån ett geotekniskt perspektiv.

Längs Vätterns strand cirka 200 meter väster om detaljplaneområdet finns ett utpekad aktsamhetsområde för skred i finkorniga jordarter (MSB). Rådande avstånd, jordarter och lutningar ger bedömningen att det inte föreligger någon potentiell risk för någon indirekt påverkan från aktsamhetsområdet gentemot detaljplaneområdet.

Utförda mätningar av markradon har klassats som högradonmark varpå byggnation skall uppföras radonsäkert.

Bergteknisk utredning

En bergteknisk undersökning har tagit fram för att utreda risker kopplade till block- och bergstabilitet inom och i anslutning till planområdet för att säkerställa långsiktig bergstabilitet. Bedömningen görs att bergförstärkningsåtgärder krävs i ett delområde i samband med den planerade bergschakten (WSP 2025-01-17).

Stabilitet

Geotekniska förutsättningar och stabilitet har utretts inom detaljplaneområdet samt i omgivande område.

Förutsättningar för mindre jordrörelser i moränslänterna verifieras av beräkningarna för befintlig stabilitet, där ytliga mindre jordrörelser bedöms kunna förekomma för befintliga förhållanden. För planerad detaljplan med flackare släntlutningar och planerat användande av grovkornig fyllning bedöms dessa problem kunna elimineras inom planområdet (WSP 2024-04-30, REV 2025-02-20).

Erosionsbenägna jordarter förekommer inom och i anslutning till planområdet men områdets terräng lutar plant utför mot Vättern samt att området är beklätt med tät växtlighet som förhindrar erosion. I samband med byggtid då ytskikt och erosionsskyddande växtlighet avlägsnas finns påtaglig risk för erosion till dess att utfyllnader gjorts och erosionsskyddande ytskikt påförts vilket behöver hanteras i entreprenaden. Risken för erosionsskador mot och inom planområdet reduceras avsevärt genom att fyllnadsmaterial och dräneringar anpassas för dessa rådande förhållanden. Materialskiljande lager i form av geoduk förordas i samband med utfyllnader och i diken för att förhindra materialtransport i samband med stora vattenmängder. (WSP 2024-04-30, REV 2025-02-20).

Förutsättningar för slamströmmar från Grännaberget mot planområdet bedöms ej utgöra ett problem för planen då delavrinningsområdena även ovan Grännaberget är relativt små mot planområdet och att förekommande jorddjup inom dessa områden är små varpå väldigt lite jordmaterial kan erodera och suspenderas i vattenmassan för att skapa en slamström. Den platå som ligger mellan Grännaberget och planområdet bedöms även utgöra ett naturligt hinder både för nedfallande block/sten samt slamströmmar. Förekommande problem bedöms däremot snarare vara att stora regnmängder behöver kunna tas emot av planområdet från det uppströms belägna Grännaberget vid kraftiga regn. Slänter och diken inom och i anslutning till planområdet behöver erosionsskyddas. Underhåll av dagvattenssystemet ska ske för att säkerställa att dagvattenssystemets funktion bibehålls. (WSP 2024-04-30, REV 2025-02-20).

En del av den nya detaljplanen ligger i anslutning till bergbranten och vid okulär inspektion av bergslänterna i denna del av planområdet bedöms att bergförstärkningsåtgärder krävs i ett delområde i samband med den planerade bergschakten (WSP 2025-01-17).

En översiktlig kartering som utfördes av MSB 2021 pekar ut ett aktsamhetsområde avseende skredrisk i finkorniga jordarter, som är beläget nere vid Vätterns strand. Risken för erosionsskador längsmed Vätterns strand bedöms ej utgöra en påverkan för planområdet då avståndet från Vätterstranden till planområdet är över 200 meter och att bergytan ligger så ytligt inom området. Översiktligt beräknade glidytor har en utbredning i plan på endast 5 - 25 m, och berör endast slänten ner mot Vätterns strand (WSP 2024-04-30, REV 2025-02-20).

Markmiljöutredningar

Inför detaljplanens samråd gjordes en begränsad miljöteknisk markundersökning av Sigma med avseende på föroreningar, daterad 2017-05-05. Anledningen till undersökningen var den före detta äppelodling som har förekommit i området. Denna tidigare undersökning visade ingen förorening inom undersökningsområdet.

Med tanke på att odling har förekommit på platsen så har det inför detaljplanens granskning gjorts kompletterande miljötekniska markundersökningar av WSP, daterad 2022-11-10, samt miljö- och hälsoriskbedömning, daterad 2023-05-26. Dessa undersökningar påvisar att klorerade pesticider (DDT-förorening) förekommer i höga halter i ytan över relativt stora delar av den planerade bostadsmarken samt även i den södra delen av planerad infartsgata. DDT-föroreningen förekommer inte över hela äppelodlingen, utan är koncentrerat till fastigheter där DDT uppenbarligen har använts. Se DDT-föroreningens utbredning och saneringsförslag i ovan nämnd rapport. Den DDT-förorenade marken har även PFAS analyserats. Inga förhöjda halter av PFAS har påträffats (se rapport WSP 2025-09-10).

Inför byggnation av bostäder och anläggande av gata ska DDT-föroreningen saneras.

Den 13 oktober 2025 lämnades en ansökan in till länsstyrelsen om statsstöd för efterbehandling inför bostadsbyggnation. Efter sanering anses marken lämplig för planerat ändamål utifrån ett miljötekniskt perspektiv.

Naturinventering

Planområdets södra del omfattar ett område klassat som nyckelbiotop med ett högt naturvärde (klass 2). Inom nyckelbiotopen finns ett naturvärdesobjekt kallat 'Spärrgreniga ekar vid Finntorpet' (81:190). Ekarna och bäckmiljön, som ingår i naturvärdesobjektet, påverkas dock inte eftersom just de ligger utanför planområdet. Den del som berörs av detaljplanen hyser äldre träd av framförallt ask och lövträdd spritt och glest, främst björk men även yngre ek. Askarna står utmed en befintlig grusvägen (Gamla Jönköpingsvägen/näbbaliden) men askarna bedöms inte utgöra en allé. Två av askarna är särskilt skyddsvärda. Askarna är nyligen framröjda i kanten av betesmark. I det röjda området mellan grusvägen och betesmarken har aspar lämnats kvar vilka är relativt unga idag men inom snart framtid kan utgöra värdefulla hålträd. Utmed den norra delen av samma grusväg, på vägens västra sida, finns en igenväxande äppelodling med äppelträd som håller på att dö eller har dött och rikligt med hassel, vide, nyponros, säl, björksly m.m. Utmed grusvägen står en 'häck' av hassel.

I mitten av planområdet finns igenväxande mark som tidigare varit äppelodling. Idag täcks området av sly eller unga lövträd. Här finns också rikligt med björnbär och rosor och gläntor. Utmed en öppen grusyta intill Jönköpingsvägen står ett antal flerstammiga sälgar. Sälgarna är viktiga födoresurser för insekter tidigt på våren och bör ges särskild hänsyn inom jord- och skogsbruket.

Norr om äppelodlingen finns lövskog som tidigare varit en smal trädremsa mellan trädgårdar och äppelodlingar. De flesta träden är cirka 60-70 år gamla och skogen har brett ut sig på senare tid.



Figur 118 och 119
Bilderna till vänster och höger visar framröjda askar utmed grusvägen. Bilderna till höger visar den igenväxande äppelodlingen.

På fastigheten Gränna 8:4 finns en igenväxande äng, sannolikt använd för vallodling tidigare. Utmed norra sidan finns ett värdefullt bryn med bland annat hassel och körsbär som utgör viktiga födoresurser. Mitt i ängen finns ett dike. Åtminstone delar av diket är kantat av stenar. Diket är kraftigt igenvuxet med både gräs och buskage. Diket bedöms omfattas av det generella biotopskyddet.



Figur 120
Igenväxande äng på Gränna 8:4.

I planområdets norra del finns en värdefull grön korridor och stig från Jönköpingsvägen ned till Skiftesvägen. Stigen kantas av framförallt medelålders björk och tall. Mellan stigen och betesmarken finns en kulvert eller motsvarande vilken hålls öppen. Därmed skapas en öppen men ändå skyddad passage mellan Grännaberget och Vätterns strandskogar och de öppna markerna kring Skiftesvägen. En av tallarna hade anmärkningsvärt rikligt med kläckhål från insekter och födosökshål av hackspett, dock hittades inga spår av reliktböck och sannolikt är tallen ännu för ung för att hysa sådana ovanliga arter.



Figur 121
Stig och grönnkorridor
sett från
Jönköpingsvägen.

Generellt biotopskydd

Samråd har hållits med länsstyrelsen enligt 12 kap. 6 § miljöbalken (1998:808) om avverkning av två särskilt skyddsvärda träd på fastigheterna Gränna 8:35 och Gränna 8:33 i Jönköpings kommun. De två träden kommer att ersättas av flera nya träd som kommer stå på en sådan plats att deras kronor kan tillåtas utvecklas till fullstora träd. Exakt hur många träd är inte fastslaget i nuläget. De nyplanterade träden kommer inte utgöras av ask på grund av askskottssjukan, dock kommer inhemska lövträd att användas. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen är av ett allmänt intresse och att det därmed finns skäl till avverkning. Enligt anmälan ska de avverkade träden kompenseras genom återplantering av fler inhemska lövträd inom detaljplaneområdet samt genom att de avverkade träden placeras ut som död ved.

Länsstyrelsen bedömer att det är lämpliga kompensationsåtgärder som innebär att en del av askarnas naturvärden kommer att sparas och återskapas.

Biotopskyddsdispens

Ansökan om dispens från det allmänna biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap. 11 § har skickats in till länsstyrelsen. Det biotopskyddade området avser ett befintligt dike på jordbruksmark på fastigheten Gränna 8:4.

Länsstyrelsen har godkänt dispens från biotopskyddet för igenläggning och flytt av dike.



Figur 122
Diket som omfattas av biotopskydd är markerat med en blå linje.

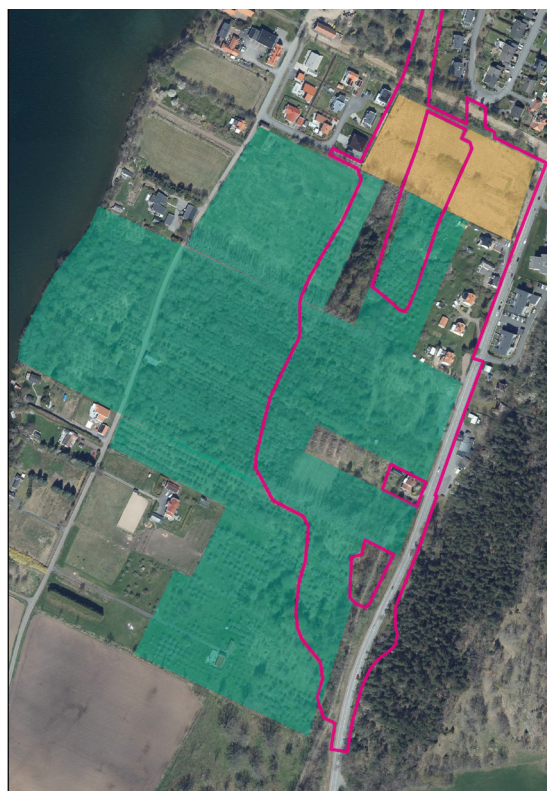
Jordbruksmark

Planområdet ingår i det som i Översiktsplanen 2016 är utpekad som stora öppna jordbrukslandskap, det finns åkermark och äppelodlingar inom planområdet. I de stora öppna jordbrukslandskapen ska kommunen vara restriktiv mot exploatering och med att tillåta annan markanvändning. Stor försiktighet och restriktivitet gäller för att tillåta ny bebyggelse och exploatera i områden utan befintlig bebyggelse. Nya byggnader och anläggningar ska förläggas så att de inte inverkar negativt på jordbrukets bedrivande samt anpassas till befintlig bebyggelse, landskapsbild, service och vägnät.

Enligt miljöbalkens 3 kap 4 § är jordbruksmarken av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse och verksamheter endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Enligt Plan- och bygglagen ska marken användas för det ändamål som anses vara mest lämpligt utifrån beskaffenhet, läge och behov. Utifrån en avvägning ska olika samhällsintressen vägas mot varandra, vilket här innebär att intresset av att bevara jordbruksmarken (åkermark och äppelodlingar) vägs mot behovet av att anlägga nya bostäder och en ny huvudgata i Gränna.

Detaljplanförslaget innebär att åkermark planläggs som kvartersmark för bostäder, kvartersmark för transformatorstation och allmän plats för gata. Delar av åkermarken planläggs som natur vilket inte bedöms strida mot miljöbalkens 3 kap 4 § eftersom att marken inte tas i anspråk för bebyggelse eller verksamheter. Inom planområdet finns det bland annat privata och



Figur 123
Den gröna figuren visar det som utgör äppelodling. Den orangea figuren visar det som utgör åkermark.

nedlagda äppelodlingar, där delar av odlingarna tas i anspråk för exploatering av kvartersmark för bostäder och allmän plats gata.

Jordbruksmark ett allmänt intresse

Jordbruksmarken är av nationell betydelse och det finns därav ett allmänt intresse av att bevara jordbruksmarken som naturresurs. I propositionen (1985/86:3) förtydligas att brukningsvärd jordbruksmark är sådan mark som utifrån läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar lämpar sig för jordbruksproduktion. Enligt rättsfall från Mark- och miljööverdomstolen kan jordbruksmark vara brukningsvärd även om den idag inte används men tidigare har varit brukad.

Den aktuella åkermarken ligger i Gränna tätort. Marken angränsar till befintlig bebyggelse och ligger relativt långt från annan åkermark, vilket gör att den kan bedömas som svårbrukad jämfört med annan åkermark i närområdet. Dessutom kan markens branta lutning bidra till att den bedöms som mer svårbrukad.

Åkermarken på cirka 1,7 hektar är mindre än medelstorleken på omkringliggande jordbruksblock. Övriga förutsättningar att väga in i bedömningen är att det råder en generell brist på jordbruksmark i kommunen för produktion av framförallt foder och spridning av gödsel. Jordbruksmarken bidrar med flera andra ekosystemtjänster såsom markinfiltration, klimatreglering och upplevelsevärden.

Äppelodlingarna som tas i anspråk för exploatering utgör en viktig del för områdets identitet. Södra Gränna har en lång historia av äppelodlingar och äppelproduktion som har vuxit fram över tid på grund av gynnsamma odlingsförhållanden. Stor del av äppelodlingen som tas i anspråk för exploatering har däremot varit nedlagt sedan 1970-talet och är numera igenvuxen. Övriga äppelodlingar som tas i anspråk används bland annat för privat bruk och ligger i anslutning till tomtmark. Enligt figurerna i kartan till höger utgör äppelodlingarna inom och utanför planområdet sammanlagt cirka 17,5 hektar. Planförslaget skulle innebära att 5,5 hektar, av äppelodlingarna försvinner i samband med planens utbyggnad. Av de 5,5 hektaren är 3 hektar nedlagd äppelodling och resterande 2,5 hektar utgör privat odling intill och på tomtmark.

De äppelodlingar som blir kvar på platsen är viktiga för områdets biologiska mångfald för till exempel fåglar och insekter. Odlingarna utgör privat odlingsmark, men ibland tillåter markägare att man kan passera och det är möjligt om det inte är helt igenväxt, och man kan framförallt njuta av blomningen på avstånd.



Figur 124

Den gröna figurerna visar äppelodling för bland annat privat bruk. Den röda figuren visar nedlagd äppelodling.

Brukningssvård jordbruksmark

Åkermarken på cirka 1,7 hektar är idag en igenvuxen äng, sannolikt använd för hö/hösilage tidigare. Den är mindre än medelstorleken på omkringliggande jordbruksblock men tillräckligt stor för att bedömas som brukningssvård. Marken ingår i den mark i kommunen som enligt Jordbruksverkets blockdatabas har eller är brukad sedan år 2008. Sammanfattningsvis bedöms åkermarken vara jordbruksmark som är brukningssvård. 5,5 hektar av marken är beväxt med äppelträd där 3 hektar av ytan inte brukas. Fortsatt användning av den nedlagda odlingsverksamheten bedöms som mindre troligt då äppelodlingarna inte har brukats på cirka 50 år, samt att marken är förorenad med bekämpningsmedlet DDT.

Sanering av marken för odling bedöms inte som troligt då sanering kan vara extremt kostsamt och möjligtvis inte gynnsamt för tänkt verksamhet. Efter sanering av marken kan det dessutom finnas osäkerhet om marken är lämplig för att användas som odlingsmark i framtiden. I kommande översiktsplan för mindre tätorter och landsbygd och i Jordbruksverkets blockdatabas från år 2008 och framåt är äppelodlingen inte utpekad som jordbruksmark. Sammanfattningsvis bedöms inte äppelodlingarna som brukningssvård jordbruksmark.

Väsentligt samhällsintresse

Eftersom åkermarken bedöms vara brukningssvård enligt miljöbalkens definition får området tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse. Behovet av bostäder i Jönköpings kommun är stort vilket framgår såväl av kommunens översiktsplan som bostadsförsörjningsprogram och det därför ett väsentligt samhällsintresse att bygga bostäder och en ny huvudgata i kommunen.

Lokaliseringsprövning

Trots att byggnationen utgör ett väsentligt samhällsintresse krävs enligt miljöbalken att kommunen gör en lokaliseringsprövning. Planområdet är utpekad i gällande och kommande översiktsplan som nyexploateringsområde och anses som lämpligt område för bostäder. I översiktsplanen finns en övergripande planstrategi om att det ska finnas utvecklingsmöjligheter i alla kommundelar och att bostäder ska kunna planeras i närheten av tätorten. I Gränna finns en etablerad samhällsstruktur med skolor, vårdcentraler, bibliotek, butiker och idrottsplatser. Dessutom finns det arbetsplatser med korta reseavstånd, då området är nära ett befintligt verksamhetsområde och cirka 1 kilometer från ett industriområde vid E4:an.



Figur 125

Den gröna figuren visar kvarvarande äppelodlingar och åkermark. Den röda figuren visar nedlagd äppelodling som tas i anspråk. De lila figurerna visar privata odlingar som tas i anspråk för exploatering. Den orangea figuren visar åkermark som tas i anspråk för exploatering.

Den befintliga samhällsstrukturen är lämplig att utveckla för att möta bostadsförsörjningsbehovet. Genom att förtäta intill befintlig bebyggelse och infrastruktur kan tänkt exploatering på så sätt stärka underlaget för kollektivtrafiken. I Gränna finns det begränsat antal platser att utveckla tätorten på utan att ta jordbruksmark i anspråk. Omgivningarna runt Gränna utgörs av jordbruksmark respektive en mycket kuperad brant med natur och kulturvärden. Dessutom omfattas Gränna av strandskydd, vilket ytterligare begränsar möjligheten till tätortsutveckling mot Vättern. I översiktsplanen har således aktuellt område bedömts lämpligt för bostadsbebyggelse och andra platser valts bort då de inte är lämpliga platser att utveckla tätorten på med hänsyn till jordbruksmark, naturvärden, strandskyddet.

Kommunfullmäktige i Jönköpings kommun beslutade år 2020 att ingen jordbruksmark ska användas för exploatering, förutom om det gäller mark som ligger inom tätorten. Aktuell detaljplan påbörjades innan beslutet togs och anses utgöra ett sådant undantag från regeln.

Sammanvägd bedömning

Enligt Plan- och bygglagen ska marken användas för det ändamål som anses vara mest lämpligt utifrån beskaffenhet, läge och behov. I detta fall vägs intresset av att bevara jordbruksmarken mot behovet av att anlägga nya bostäder. Åkermarken bedöms som liten, omges av befintliga bostäder, har en brant lutning och är isolerat från övrig åkermark i Gränna. För att tillgodose bostadsförsörjningsbehovet och ortens behov av att utvecklas är det därför lämpligt att jordbruksmarken tas i anspråk. Förslaget går i linje med översiktsplanen, att kommunen i första hand ska växa genom förtätning och att mindre tätorter behöver en viss nybyggnation genom komplettering inom redan bebyggd miljö. Denna kompletterande byggnation innebär att Gränna får en bättre struktur, då befintlig infrastruktur nyttjas. Kommunen bedömer ny tätortsnära bostadsbebyggelse i Gränna som ett angeläget allmänt intresse och att behovet av nya bostäder i Gränna inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Djurhållning

Sydväst om planområdet pågår småskalig djurhållning av cirka fyra hästar. Det minsta avståndet från fastigheten med djurhållning till bebyggelse i form av bostäder inom planområdet är cirka 50 meter.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar ett skyddsavstånd på 200 meter mellan bebyggelse och storskalig djurhållning, men anger att faktorer såsom omgivningens topografi, förhärskande vindriktning och bebyggelsestruktur är relevanta vid bedömning av vad som anses vara ett rimligt skyddsavstånd. Om läget är av lantlig karaktär och har goda förhållanden har skyddsavstånd på 50 meter ansetts som ett rimligt avstånd. Boverket anger att endast relativt låga halter av hästallergen kan uppmätas inom 50-100 meter från hage.

Planområdet befinner sig i södra Gränna och kommer att gränsa till ett närområde av lantlig karaktär, därav bör viss



Figur 126

Den orangea figuren visar den djurhållande fastigheten. Den röda skrafferingen visar djurens hagar. Rosa linjer visar planområdet.

Dagvattenutredning

TECKENFÖRKLARING

	GRÄNS UNDERSÖKNINGSOMRÅDE
	BEF. SPILLVATTENLEDNING
	BEF. VATTENLEDNING
	BEF. DAGVATTENLEDNING
	BEF. DAGVATTENBRUNN
	BEF. NEDSTIGNINGSBRUNN D
	BEF. DIKE
	FLÖDESRIKTNING
	NY DAGVATTENLEDNING /TRUMMA
	NY DRÄNERINGSLEDNING
	NYTT IN- UTLOPP
	NY NEDSTIGNINGSBRUNN D
	NY KUPOLBRUNN
	NY TILLSYNSBRUNN D
	NY VÄXTBÄDD / BIOFILTER
	NY OLJEFÄLLA/SEDIMENTATIONS-ANLÄGGNING

71

Dagvatten vid normal nederbörd från kvartersmark föreslås ledas till kommunens ledningsnät för dagvatten då området kommer ligga inom verksamhetsområde för dagvatten. Fördröjning inom fastigheten är önskvärt för att minska belastningen på nedströms område både vid normala regn och vid skyfall. Dagvatten som uppkommer på väg kommer ledas till krossdiken/makadammagasin. Denna hantering krävs dels för att föroreningarna som uppkommer ska minimeras innan dagvattnet rinner ut i recipienten. Diken är också till för att skapa fördröjning av dagvattnet. Utöver krossdiken/makadammagasin behöver dagvattnet ledas via översilningsytor samt växtbäddar/biofilter. Vid skyfall kommer dagvatten att ledas på ytan via gatustrukturen och vidare till diken för fortsatt transport till recipienten. Bräddning från diken kommer att ske diffust västerut vid regn som överstiger dikenas kapacitet. Detta medför att planerad höjdsättning gör att inga nedströms byggnader eller infrastruktur riskerar att skadas vid höga flöden. Nedan syns dagvattenlösning för detaljplanen. Mer detaljerade lösningar för diken finns att studera i bifogad dagvattenutredning.

Skyfallsanalysen som genomförts i dagvattenutredningen har gjorts i Scalgo live och den nederbörd man simulerar är 50 mm. Ingen tidsfaktor har använts i analysen och resultatet visar huvudsakliga rinnvägar, lågpunkter och vattendjup som uppstår vid ett sammanhängande nederbördstillfälle. 50 mm har valts efter SMHI:s definition av skyfall som är att det regnar minst 50 mm på en timma. Den nya vägen från södra infarten ned till Skiftesvägen kommer att skära av ett flertal befintliga ytavrinningsvägar som idag sker över naturmark och odlingsmark. Skyfallsvattnet behöver därför hanteras där ny väg möter Tuben samt där ny väg ansluter befintlig väg vid Hjulmakargatan och Skiftesvägen.

Upphävande av strandskydd

Planområdet ligger i närheten av vattenområdet Vättern där delar av detaljplanen ligger inom strandskyddat område. Detta innebär att ett upphävande av strandskyddet krävs för rubricerad detaljplan, både för kvartersmark och allmän plats. För att upphäva strandskyddet i detaljplanen krävs att det finns ett särskilt skäl. Ett sådant särskilt skäl kan vara att detaljplanen uppfyller ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses på annan plats. Därutöver krävs även att intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. Enligt 7 kap. 18c § i miljöbalken återinträder strandskydd automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts.

Område för upphävande

I detaljplanen föreslås strandskyddet upphävas inom kvartersmark för bostäder och centrumverksamhet. På allmänna platser föreslås strandskyddet upphävas för användning gata och torg. Strandskyddet för Vättern är utökat till 300 meter. Planområdet ligger cirka 250 meter från strandkanten. Strandskyddet föreslås upphävas enligt kartan till höger.



Figur 128

Röd figur visar planområdet. Blå skraffering visar strandskyddet. Där figurerna sammanfaller kommer strandskyddet att upphävas.

Strandskyddets syfte

Syftet med strandskyddet är att dels ur ett långsiktigt perspektiv trygga allmänhetens tillgång till strandområdet, och dels att skydda goda livsvillkor för det växt- och djurlivet som finns både på land och i vattnet. För att kunna avgöra om upphävandet är lämpligt måste en beskrivning av planområdets värden, utifrån strandskyddets syften gällande naturvärden och allmänhetens tillgänglighet göras.

Befintliga naturvärden och planens konsekvenser

Den natur som finns inom området som berörs av strandskydd består av en äppelodling. Odlingarna som kommer tas i anspråk inom strandskyddat området utgör cirka 1,2 hektar. Ytan som tas i anspråk behövs för allmän plats i form av gatumark och dess uppfyllnad, en slänt med skötselväg och ett dagvattendike. På en mindre del sträcker sig strandskyddet in i bebyggelsen.

Enligt naturvårdsinventeringen som gjorts i samband med planarbetet finns det ingen natur med höga naturvärden inom strandskyddat område.

Allmänhetens tillgänglighet och planens konsekvenser

Allmänhetens tillgänglighet inom det strandskyddade området bedöms idag som mindre god på grund av privata äppelodlingar på platsen.

Utanför planområdet, vid strandkanten, finns odlingsmark och tomtmark där allmänhetens tillgänglighet redan är begränsad. Mellan strandkanten och planområdet finns en väg (Skiftesvägen) som fortsatt kommer att erbjuda möjligheter att röra sig längs vägen. Vägen ligger en bit in från strandkanten.

Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1-6 miljöbalken. I det aktuella fallet är det punkterna 2 och 5 som åberopas.

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området,

Motiv för upphävandet av strandskydd

7 kap 18c § pkt 2.

För del av området där strandskyddet upphävs åberopas det särskilda skälet:

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

Avskilt närmst strandlinjen:

Mellan planområdet och strandkantslinjen finns befintlig bebyggelse i form av bostäder och tillhörande tomtmark. Bebyggelsen och tomtmarken avskiljer planområdet från strandkanten eftersom strandkantslinjen ligger inom tomtmarken. Stadsbyggnadskontoret bedömer således att dessa delar är väl avskilda från strandkanten och saknar betydelse för allmänhetens tillgång till stranden. Att strandskyddet upphävs för de delar av planområdet som ligger bakom bebyggelsen bedöms därför inte påverka strandskyddets syfte.

Motiv för upphävandet av strandskydd

7 kap 18c § pkt 5.

För del av området där strandskyddet upphävs återopas det särskilda skälet:

5. Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Angeläget allmänt intresse:

Ett betydande allmänt intresse är kommunens behov av tätortsutveckling.

I Jönköping råder det bostadsbrist och det finns därför ett allmänt intresse för att anlägga bostäder i kommunen. I översiktsplanen finns en övergripande planstrategi om att det ska finnas utvecklingsmöjligheter i alla kommundelar, där Gränna är en av dessa.

Enligt kommunens planeringsstrategi ska nya bostadsområden lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur och hög exploatering ska tillämpas i anslutning till god kollektivtrafikförsörjning. Att lokalisera bebyggelse nära stadsdelscentrum är en strategi för kommunen för att nå en långsiktig hållbar samhällsutveckling.

Planområdet ligger cirka 1000 meter från Gränna centrum och i direkt anslutning till befintligt kollektivtrafikstråk vid Jönköpingsvägen. Området ligger intill befintlig bebyggelse i form av bostäder och verksamheter. Bebyggelsen utmed Jönköpingsvägen är utsprid där bostadsutveckling på platsen kan bidra till en mer sammanhängande bebyggelse i tätorten. Genom att utöka med bostäder på platsen skapas underlag för ökad kollektivtrafik, serviceverksamhet och arbetstillfällen i närområdet. Detaljplanen möjliggör även för centrumverksamhet på platsen som kan bidra till att handeln i tätorten stärks.

Planområdet är utpekad som ett nyexploateringsområde i gällande och kommande översiktsplanen, och betraktas som en lämplig plats för bostadsbyggande i Gränna tätort. Grännas kuperade terräng där staden förhåller sig till en bergsvägen gör det svårt att hitta nya områden för tätortsutveckling utan att gå in i strandskyddat område eller ta i anspråk annan värdefull mark, såsom jordbruksmark. Planförslaget går i linje med översiktsplanen om att kommunen i första hand ska växa genom att mindre



Figur 129

Orange figur visar områden där bebyggelse och tomtmark avskiljer planområdet från strandkanten.

tätorter utvecklas där viss nybyggnation i form av komplettering inom redan bebyggd miljö sker. Denna kompletterande bebyggelse innebär att Gränna kan utvecklas och skapa en sammanhållen bebyggelse i södra Gränna, där staden får en tydligare tätortsgräns. Platsen bedöms som lämplig då den ligger intill befintlig bebyggelse och infrastruktur.

Ett annat angeläget allmänt intresse är trafikförbättring i centrala Gränna. Jönköpingsvägen/Brahegatan är den befintliga huvudgatan i Gränna där majoritet av transporter inom och utanför tätorten sker. Under sommarmånaderna ökar trafiken i Gränna där stora delar av trafiken tar sig från E4:an via befintlig huvudgata till Gränna hamn och Gränna camping. Stadsmiljön i Gränna påverkas negativt då det ofta blir trafikstockningar utmed huvudgatan under sommaren och högsäsongen. Huvudgatan har en stor betydelse för handeln i Gränna då det är stadens tydligaste shoppingstråk där många gångtrafikanter rör sig. På grund av mängden motortrafik finns det riska att flera trafikanters framkomlighet försvåras då gaturummet inte är dimensionerat för detta trafikflöde och därav behövs en alternativ huvudgata för att fördela trafikflödet i Gränna.

För att skapa en bättre och säkrare stadsmiljö och inte hämma handeln i centrala Gränna behöver trafiken minskas genom att en ny väg byggs i södra Gränna. Den nya vägen är av stor vikt för att leda trafiken utanför centrala Gränna samtidigt som den medföra betydande fördelar i form av ekonomisk utveckling. Genom att förbättra infrastrukturen kan en ny väg stimulera tätortens ekonomiska tillväxt och utveckling genom att underlätta för befintliga verksamheter och företag att nå sina marknader, förbättra logistik och främja investeringar i området. Vägen kan också bidra till att locka nya företag till platsen och i sin tur skapa arbetstillfällen till orten. En ny väg skapar även bättre förutsättningar för kollektivtrafiken då området mot Vättern blir mer tillgängligt för de som reser med kollektivtrafik. Då Gränna är en turiststad kan en ny väg öka tillgängligheten för besökare och underlätta resandet till och från stadens sevärdheter. Detta kan bidra till att öka turismen och därmed stärka stadens ekonomi.

Planen ökar också allmänhetens tillgänglighet till platsen, där man bland annat skapar två nya utsiktsplatser, vilket utgör en positiv tillägg då sådana platser inte finns där idag. Även en skötselväg som kan nyttjas som rekreationsstråk kommer finnas utmed slänterna som ökar tillgängligheten till platsen. Däremot så kommer den inte vara tillgänglighetsanpassad.

Sammanfattningsvis är en ny väg i södra Gränna av stor betydelse för att minska det höga trafikflödet i centrala tätorten, öka tillgängligheten, främja ekonomisk utveckling och stödja stadens turism och besöksnäring.

Alternativ lokalisering

Det angelägna allmänna intresset anses inte kunna tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Alternativa utpekade exploateringsområden i Gränna bedöms som mindre lämpliga då planområdet ligger intill befintlig infrastruktur där alternativa områden inte bidrar till samma typ av förutsättningar som aktuellt område ger utan att ta i anspråk områden där andra intressen som exempelvis jordbruksmark tar skada. Större delar av Gränna berörs av strandskyddet vilket innebär att tätortsutveckling på andra platser som inte är jordbruksmark sker inom strandskyddat område.

Den föreslagna vägen kommer att vara transportintensiv, vilket kräver goda anslutningsmöjligheter till det större transportvägnätet, i detta fall med fokus på nära anslutning till E4, som ligger 500 meter från planområdet. Närheten till en befintlig trafikplats är också avgörande eftersom det varken är hållbart eller ekonomiskt genomförbart att etablera en ny väg till Gränna hamn, camping och verksamhetsområde längre bort från platsen. Dessutom finns det en redan antagen detaljplan för en fortsättningen av vägen, där det endast finns en plats att ansluta till. Detta innebär att vägens placering är fastställd och måste gå igenom strandskyddat område för att säkerställa en lämplig lutning och tillgänglighetsanpassning för gatan.

För att vägen bland annat ska bli tillgänglighetsanpassad utformas den med en S-kurva för att undvika att den blir för brant, särskilt för personer som exempelvis sitter i rullstol. Vägens sträckning och massutfyllnader som sker i samband med byggnationen är också utformade och placerade för att göra så små ingrepp som möjligt i strandskyddet samtidigt som tillgängligheten säkras. Därför kommer det även att finnas stödmurar på vissa ställen för att ta upp höjdskillnader och minska slänternas utbredning i det strandskyddade området. Skötselvägen och diket, som är placerade mitt i slänten, är utformade för att ge slänten bästa möjliga stabilitet och behöver planerad utbredning. I samband med byggnationen kommer Jönköpingsvägen att sänkas vid den nya rondellen. Detta för att minska mängden slänter som skapas i området i samband med byggnationen, vilket också bidrar till bättre stabilitet och tillgänglighetsanpassning av vägen och tillhörande slänter.

Gränna är ett riksintresse där man måste se till stadsbilden när det kommer till att såväl bevara och utveckla tätorten. Bebyggelsen och den nya vägens sträckning måste planeras med detta i åtanke. Planeringen av bebyggelsen och den nya vägens sträckning måste noga övervägas med tanke på detta. Det innebär att nya miljöer måste utformas med respekt för Grännas unika karaktär. Gatunätet efterliknar därmed det traditionella sluttande rutnätsplanen med parallella gator för att inte störa den naturliga landskapsbilden. Bebyggelsen inom området följer den traditionella strukturen genom att placeras mot gatan för att rama in stadsrummen. Detta skapar gårdar mellan gatuhusen vilket återfinns i centrala Gränna. Flera olika alternativa lösningar har testats under planarbetsgång där tänkt bebyggelse struktur är den som anses mest lämplig på platsen utifrån planens syfte, terrängens förutsättningar och anpassning till Gränna som ett riksintresse för kulturmiljö. För att kunna tillgodo se alla dessa aspekter krävs de ytor som detaljplanen medger.

Förslaget går i linje med översiktsplanen och stödjer Jönköpings vision om att kommunen i första hand ska växa genom förtätning och att mindre tätorter behöver en viss nybyggnation genom komplettering vid redan bebyggd miljö. Att planlägga bostäder och en ny väg på platsen bedöms således utgöra ett angeläget allmänt intresse som kan medföra långsiktiga fördelar för Gränna då det bidrar till att binda samman tätort och avlasta centrala Gränna från trafik. Det har heller inte ansetts finnas andra lokaliseringalternativ för tänkt byggnation. Intresset av att exploatera i Gränna och tillgodose det angelägna allmänna intresset av tätortsutveckling väger således tyngre än strandskyddet. Annan lokalisering av vägen bedöms inte som möjlig då den är en del av det befintliga vägnätet och bidrar till att trafikflödena i tätorten fungerar.

Planens konsekvenser

Naturvärden

Naturvärdena bedöms inte påverkas på ett oacceptabelt sätt av aktuell plan. De naturvärden som i naturvärdesinventeringen ligger inom strandskyddat område där nedlagd äppelodling bedöms försvinna. I samband med byggnationen kommer marken saneras från bekämpningsmedlet DDT. Utmed slänten som skapas i samband med byggnation kommer det kunna växa upp ny natur då de planläggs som allmän platsmark.

Allmänhetens tillgänglighet

Upphävandet av strandskyddet bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till området då tillgången till aktuellt området tidigare varit begränsad. Inom planområdet kommer det planläggas för en skötselväg inom strandskyddat område som kommer kunna nyttjas av allmänheten som rekreativstråk. Skötselvägen ansluts till Gamla Jönköpingsvägen/Nebbaliden i söder och Astrakängata i norr. För att nya bostäder inte ska ta allmänplats i anspråk som trädgård/uteplatser planläggs det för en gångstig intill kvartermark för bostäder. Gångstigen ansluts till skötselvägen och ett torg intill den nya huvudgatan. Den del av strandzonen som idag är tillgänglig för allmänheten kommer även i fortsättningen vara tillgängligt.

Fri passage

Ett upphävande av strandskyddet får inte omfatta områden som behövs för att säkerställa fri passage för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för växt- och djurliv. Möjligheten till fri passage kvarstår samt förbättras trots upphävandet av strandskyddet då området närmast strandzonen inte omfattas av planförslaget.

Fri passage inom planområdet kommer att finnas inom mark planlagd som allmän plats gata. Bland annat på trottoarer, torgytor samt på skötselvägen i slänten ner mot äppelodlingarna i väster.

Slutsats

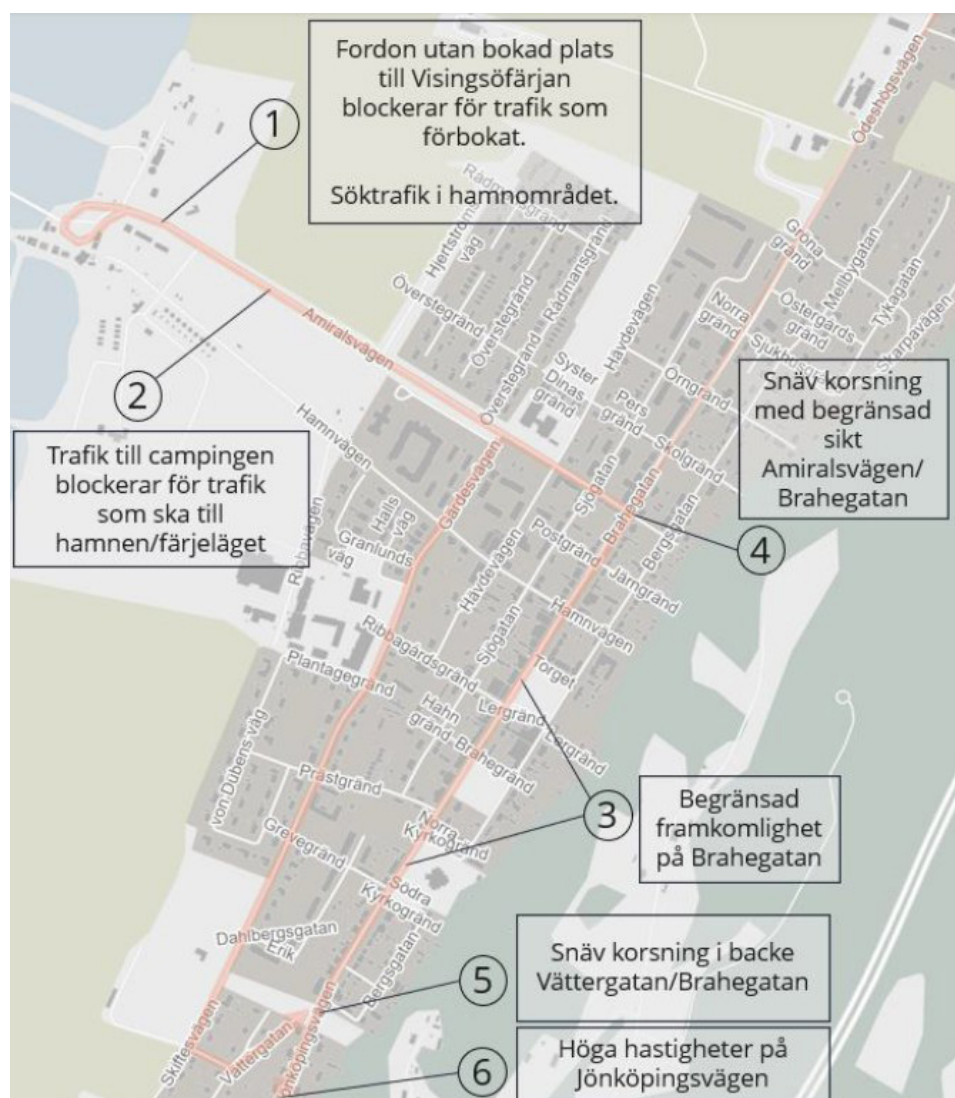
Stadsbyggnadskontoret bedömer att strandskyddet kan upphävas utifrån angivna skäl. Strandskyddets syften bedöms inte påverkas på ett oacceptabelt sätt.

Trafikutredning

I arbetet med detaljplanen har en omfattande trafikutredning genomförts. Den ger en samlad bild av Grännas trafiksystem och identifierar de platser där trafikmiljön är särskilt ansträngd för olika trafikslag.

Utredningen visar att en av de största bristerna för motorfordon finns längs Brahegatan. Gatan fungerar i dag både som ortens huvudstråk och som den primära genomfartsleden till Gränna hamn, campingen och Uppgränna. Längs sträckan uppstår återkommande problem med trängsel, problematiska mötesituationer och begränsad framkomlighet.

Utredningen lyfter även fram framkomlighetsproblem utmed Amiralsgatan och i hamnområdet. Här uppstår återkommande köer till färjan samt vid in- och utcheckning vid campingen. Det förekommer dessutom söktrafik till parkeringar och en tydlig brist på funktionella gångförbindelser mellan parkeringsytor och viktiga målpunkter. Vidare uppmärksammar utredningen problemet med höga hastigheter utmed Jönköpingsvägen, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt och minskar den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter.



Figur 130
Platser i Gränna där trafikutredningen har identifierat återkommande trafikproblem för motorfordon. Numreringen motsvarar olika problempunkter. Dessa beskrivs mer detaljerat i trafikutredningen. Illustration av Bouvier.

Brahegatan

Ett av de mest betydande problemen i trafiksystemet återfinns utmed Brahegatan, som i dag präglas av smala gatusektioner, begränsad sikt och flera funktioner samlade på en liten yta, samtidigt som trafikflödena är höga. Längs sträckan uppstår återkommande trängsel, mötessvårigheter, backande fordon och begränsad framkomlighet, även vid normala trafikmängder. Problemen är särskilt tydliga där gatan är som smalast, bland annat vid kyrkan och torget.

Korsningen Brahegatan/Amiralsvägen är en av de mest belastade punkterna i hela trafiksystemet. Här samlas trafik som kommer från centrum, hamnen, campingen och andra besöksmål. Den snäva korsningen, gatans lutning och den begränsade sikten gör att större fordon ofta behöver ta ut svängarna och därmed svepa över mötande körfält. Detta leder i sin tur till att fordon på Amiralsvägen ibland tvingas backa, vilket bidrar till köbildning, särskilt under sommarens högsäsong då trafiktrycket är som störst.



Figur 131 och 132

Till vänster: Buss i linjetrafik som sveper över motsatt körfält i riktning mot Amiralsvägen. Till höger: Buss i linjetrafik fastnar i korsningen. Köande fordon på Amiralsvägen måste backa för att bussen ska kunna köra vidare. Bilder tagna av Bouvier Advisory.

Trafikutredningen visar tydligt att Brahegatan inte är dimensionerad för att långsiktigt bära rollen som huvudgata för genomfartstrafik i Gränna, särskilt inte i takt med att tätorten växer och nya bostadsområden i södra Gränna tillkommer. Utan strukturella förändringar i trafiksystemet kommer belastningen på Brahegatan att fortsätta vara så hög att varken framkomlighet eller trafiksäkerhet kan säkerställas.

Ny huvudgata, Jönköpingsvägen - Skiftesvägen

Den nya huvudgatan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen, som möjliggörs genom den aktuella detaljplanen, utgör enligt trafikutredningen en nyckelåtgärd för att avlasta Brahegatan. Gatan tillför ett alternativt huvudstråk för trafik mot hamnen och campingen och skapar därmed en funktion som i dag saknas i trafiksystemet.

I nuläget leds stora delar av motortrafiken genom tätorten via Brahegatan och korsningen Brahegatan/Amiralsvägen, vilket bidrar till trängsel och återkommande framkomlighetsproblem. Genom att skapa en ny huvudgata

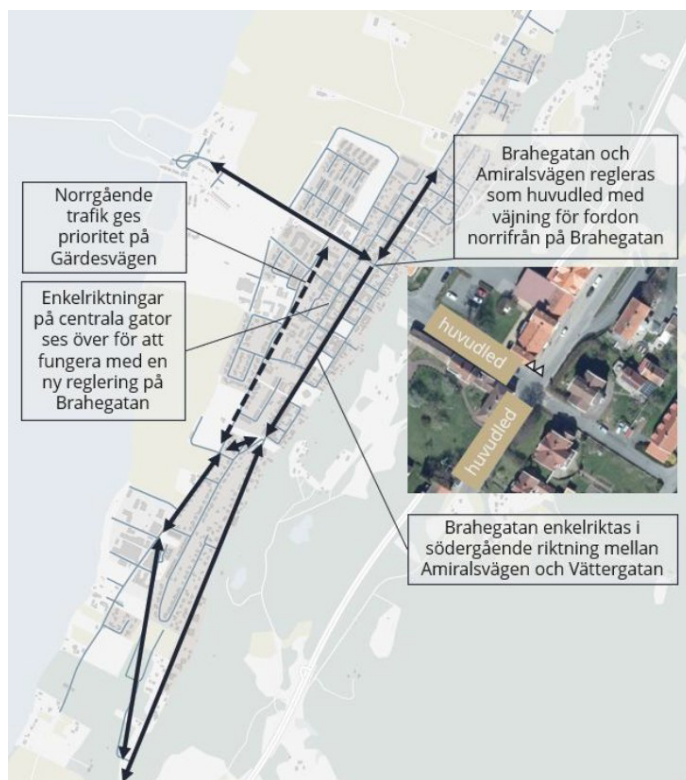
kan dessa trafikflöden i stället styras om mot Skiftesvägen och Gärdesvägen. Detta möjliggör en mer balanserad fördelning av trafiken genom tätorten och minskar belastningen på de mest kritiska punkterna.

Enkelriktning av Brahegatan

Trafikutredningen visar att både Brahegatan och korsningen vid Brahegatan/Amiralsgatan har begränsat utrymme för möten mellan fordon. Detta beror på smala gatusektioner, snäva korsningar, brant lutning och begränsade siktförhållanden. Sammantaget leder dessa faktorer till att fordon ofta behöver stanna eller backa för att lämna fri passage, särskilt vid möten med större fordon. Detta skapar återkommande stopp och påverkar trafikflödet och trafiksäkerheten längs både Brahegatan och Amiralsvägen.

Som en möjlig åtgärd föreslår utredningen att Brahegatan enkelriktas. En sådan lösning skulle minska antalet mötessituationer i de mest trånga delarna av gatan samt i korsningen där Brahegatan och Amiralsgatan möts. Enkelriktning kan dessutom bidra till ett mer sammanhängande och effektivt körflöde i en riktning och minska risken för att större fordon behöver ta ut svängar i mötande körfält.

Samtidigt behöver åtgärden ses i ett större sammanhang. En enkelriktning innebär att trafiken omfördelas till andra gator, exempelvis Gärdesvägen och lokala bostadsstråk, vilket kräver en samlad bedömning av hur hela trafiksystemet påverkas.



Figur 133

Förslag på hur trafiken kan ledas om Brahegatan enkelriktas. Illustration av Bouvier Advisory.

Infartsväg, Skiftesvägen - Gränna hamn

I trafikutredningen behandlas även den infartsvägen, som innebär en möjlig förlängning av huvudgatan från Skiftesvägen vidare norrut, över åkern, mot Gränna hamn. En sådan koppling bedöms kunna skapa ett alternativt stråk för trafik som annars leds kommer ledas via Skiftesvägen och Gärdesvägen från den nya huvudgatan. Förlängningen skulle därmed kunna avlasta dessa gator genom att ta hand om delar av den trafikökning som förväntas i samband med utbyggnaden av den södra vägsträckan.

Utredningen framhåller samtidigt att den norra vägsträckningen inte på egen hand kan lösa Grännas övergripande trafikproblem. De mest betydande bristerna är lokaliserade till Brahegatan och korsningen Brahegatan/Amiralsvägen, där gatans fysiska begränsningar, smala sektioner, lutningar och begränsad sikt, påverkar trafiksituationen negativt. Även framkomlighetsproblemen i hamnområdet kvarstår om enbart infartsvägen

byggs, liksom andra brister kopplade till köbildning, söktrafik och otydliga gånganslutningar.

Dessa förutsättningar förändras inte genom att endast en ny väg från Jönköpingsvägen till hamnen. Infartsvägen bedöms därför ha en begränsad påverkan på de brister som finns i trafiksystemet som helhet.

Sammanfattning

Trafikutredningen visar att Grännas trafikproblem inte kan lösas genom en enskild åtgärd. Varken en enkelriktning av Brahegatan eller en ny infartsväg till hamnen är tillräckliga på egen hand för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i hela tätorten. För att nå en fungerande helhetslösning krävs ett paket av åtgärder som samverkar och genomförs stegvis.

En central del i detta arbete är den nya huvudgatan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen. Den utgör en förutsättning för att trafik ska kunna omfördelas från de mest belastade gatorna och för att övriga åtgärder ska ge önskad effekt.

Utredningen delar in arbetet i tre skeden:

- **Kort sikt (0–5 år)**
Här fokuserar man på åtgärder som snabbt kan genomföras och vid behov justeras. Det handlar bland annat om att förbättra trafiksäkerheten vid Ribbaskolan, införa hastighetsdämpande åtgärder på Jönköpingsvägen, förbättra vägvisningen till parkeringar och cykelstråk samt ta bort parkering längs Brahegatan.
- **Medellång sikt (5–10 år)**
I detta skede genomförs mer omfattande förändringar. Exempel är att bygga en ny gång- och cykelbana, anlägga en ny parkeringsplats i södra Gränna, enkelrikta Brahegatan och justera kollektivtrafikens linjedragning för att styra trafikflöden mer effektivt.
- **Lång sikt (10+ år)**
På längre sikt kan en ny infartsväg från Skiftesvägen ner mot hamnen bli aktuell. Men detta ska endast övervägas efter att tidigare åtgärder är genomförda och utvärderade, så att man vet om behovet verkligen kvarstår.

För att nå en robust och hållbar lösning betonar utredningen att flera åtgärder behöver kombineras. Trafik måste också kunna omfördelas från dagens mest belastade stråk, något som möjliggörs först när den nya huvudgatan står klar.

Om trafiken fortsätter att öka i framtiden kan det även bli aktuellt att bygga den norra vägsträckan från Skiftesvägen mot hamnen. Detta utvärderas som ett möjligt nästa steg, men bara om de tidigare åtgärderna och enkelriktningen av Brahegatan inte räcker till. Innan ett sådant beslut tas ska effekterna av de mindre och redan genomförda åtgärderna utvärderas noggrant.



Figur 134

Den nya huvudgatan är markerad med en rosa linje. Den infartsvägen är markerad med en orange linje och omfattas av en annan detaljplan.

Trafikanalys

I samband med planarbetet har en trafikanalys genomförts för att bedöma hur den nya huvudgatan kommer att fungera när trafiken ökar i framtiden. Analysen bygger på mikrosimuleringar av de sommartimmar som enligt trafikmätningar är årets mest belastade, närmast bestämt kl. 14–16 år 2050. Det innebär att resultaten beskriver hur gatan fungerar under just de mest intensiva timmarna på sommaren, inte över hela dygnet eller året.

För att få en tillförlitlig bild av trafiksituationen under dessa topp-perioder används två mått: 85:e och 95:e percentilen. Den 85:e percentilen beskriver hur trafiken brukar se ut under de återkommande, högbelastade sommartimmarna. Den 95:e percentilen visar i sin tur hur trafiken fungerar även vid mer ovanliga toppar, när belastningen tillfälligt är högre än normalt. Tillsammans ger dessa mått en samlad bild av både typiska sommarförhållanden och de mest ansträngda trafiksituationerna.



Figur 135
Relativ fördröjning 95:e percentilen. Illustrationer av Bouvier Advisory.



Figur 136
Relativ fördröjning 85:e percentilen. Illustrationer av Bouvier Advisory.

Utredningen visar att den nya cirkulationsplatsen på Jönköpingsvägen fungerar väl i båda scenarierna. Köerna från norr är korta under normala förhållanden och förblir hanterbara även vid tillfälliga trafiktoppar. De längre köer som uppstår i 95:e percentilen avvecklas dessutom snabbt, vilket bekräftar att cirkulationsplatsen är rätt dimensionerad.

I resultatet framgår att de största fördröjningarna uppstår vid korsningar, torgytan och i infarten till cirkulationsplatsen – platser där trafiken naturligt saktar in i en stadsmiljö. Längs övriga delar av huvudgatan flyter trafiken på utan större hinder, vilket visar att vägsträckningen i sin helhet är väl avvägd för de framtida trafikmängderna.

Även kollektivtrafiken bedöms få god framkomlighet. Trafiken till och från färjan sprids jämnt över tid och innebär därför inga kapacitetsproblem.

Sammanfattningsvis visar analysen att den nya huvudgatan är väl dimensionerad för både genomfartstrafik och trafik från ny bebyggelse. Gatan erbjuder god tillgänglighet för alla trafikslag, även under sommarens mest intensiva maxtimmar.

Trafikbullerutredning

I samband med planarbetet har en trafikbullerutredning tagits fram för att bedöma detaljplanens bullerpåverkan på både nya och befintliga bostäder inom och i anslutning till planområdet. Utredningen visar hur den förväntade trafiken år 2050 påverkar ljudnivåerna och hur olika åtgärder i infrastrukturen i Gränna kan påverka bullernivåerna i framtiden.

För att få en uppfattning om hur bullernivåerna kan utvecklas i framtiden har tre olika scenarier tagits fram:

1. Väg och bebyggelse byggs ut enligt detaljplanen.
2. Väg och bebyggelse byggs ut enligt detaljplanen samt Brahegatan enkelriktas.
3. Väg och bebyggelse byggs ut enligt detaljplanen samt en ny väg från Skiftesvägen till Gränna hamn anläggs.

De trafiksiffror som ligger till grund för bullerberäkningarna har tagits fram inom ramen för trafikutredningen från 2025. Trafiksiffrorna utgår från respektive scenario och inkluderar även föreslagen bebyggelse enligt översiktsplanen för mindre tätorter och landsbygd. Detta för att säkerställa att bullerberäkningarna tar höjd för en framtida trafikökning med goda marginaler.

Bullerutredningen redovisar både årsdygns- och sommartrafik, eftersom trafikmängderna i Gränna ökar markant under sommarmånaderna.

I den samlade bedömningen för bullerpåverkan har utredningen utgått från det scenario som genererar högst uppmätt ljudnivå, vilket i detta fall är scenario 2, där Brahegatan enkelriktas under sommaren. Detta scenario ligger därmed till grund för bedömning av bullerpåverkan på nya och befintliga bostäder inom och i anslutning till planområdet.

Trafikbullerförordningen (2015:216)

I trafikbullerförordningen anges särskilda riktvärden för trafikbuller från vägar och spårtrafik vid bostadsbyggnader. Riktvärdena ska tillämpas vid planläggning, bygglov och förhandsbesked för nya bostadsbyggnader.

I förordningen anges följande avseende buller från spårtrafik och vägar:

3 § *Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskridas*

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § *Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör*

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

För den aktuella detaljplanen används trafikbullerförordningens riktvärden som vägledning för hur buller ska hanteras för bostäder inom planområdet.

Infrastrukturpropositionen (1996/97:53)

Infrastrukturpropositionen för framtida transporter anger riktvärden för trafikbuller som ska användas vid nybyggnation av bostäder och vid ny eller väsentlig ombyggnad av vägar och järnvägar. Riktvärdena gäller både för ärenden om bostadsbebyggelse som startade före den 2 januari 2015 och för ny eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

I förordningen anges följande riktvärden avseende buller och dessa bör inte överskridas:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

För den aktuella detaljplanen används Infrastrukturpropositionen som grund för hur buller ska hanteras vid befintliga bostäder i anslutning till nya vägar. Vid bedömningen av bullerpåverkan på befintliga bostäders uteplatser tillämpas de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen för befintlig miljö.

Naturvårdsverkets riktlinjer för buller

Utöver riktvärdena i Infrastrukturpropositionen tillämpas Naturvårdsverkets vägledning för buller från väg- och spårtrafik (2016, rev. 2017) vid bedömning av bullerpåverkan på befintliga bostäder. Vägledningen beskriver hur buller i redan etablerad miljö bör hanteras och ger stöd för när bulleråtgärder bör övervägas.

Som grundregel ska åtgärder eller andra försiktighetsmått prövas om det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. För att god miljö kvalitet ska uppnås vid bostäder bör man följa Infrastrukturpropositionen riktvärden.

För bostäder som är byggda före våren 1997, det som i Naturvårdsverkets vägledningen benämns äldre befintlig miljö, och där väginfrastruktur inte byggs ut eller väsentligt byggs om, kan ett högre riktvärde tillämpas innan bulleråtgärder bör övervägas. Vägledningen anger då riktvärde:

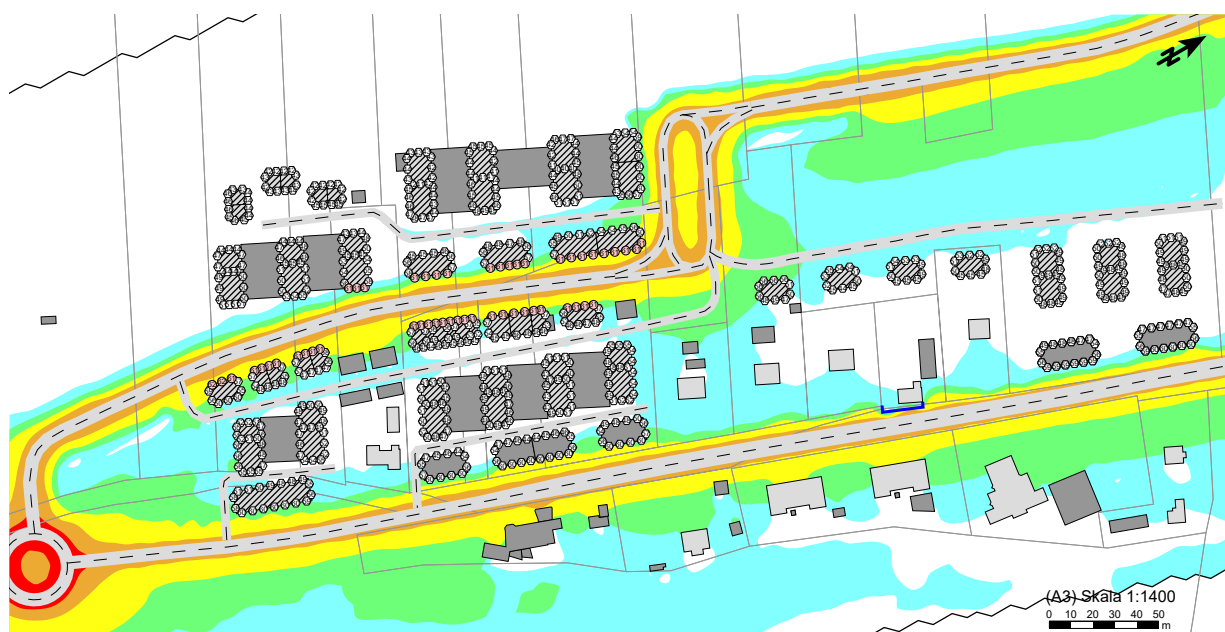
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad

I den aktuella detaljplanen tillämpas Naturvårdsverkets vägledning för att bedöma bullerpåverkan på bostäder längs Skiftesvägen och Gärdesvägen. Dessa vägar är befintliga och trafikmängden förväntas öka, men enligt detaljplanen ska vägarna inte byggas om. Bebyggelsen längs gatorna är dessutom uppförd före våren 1997, vilket innebär att bedömningen utgår från vägledningens principer för äldre befintlig miljö.

Ny bebyggelse

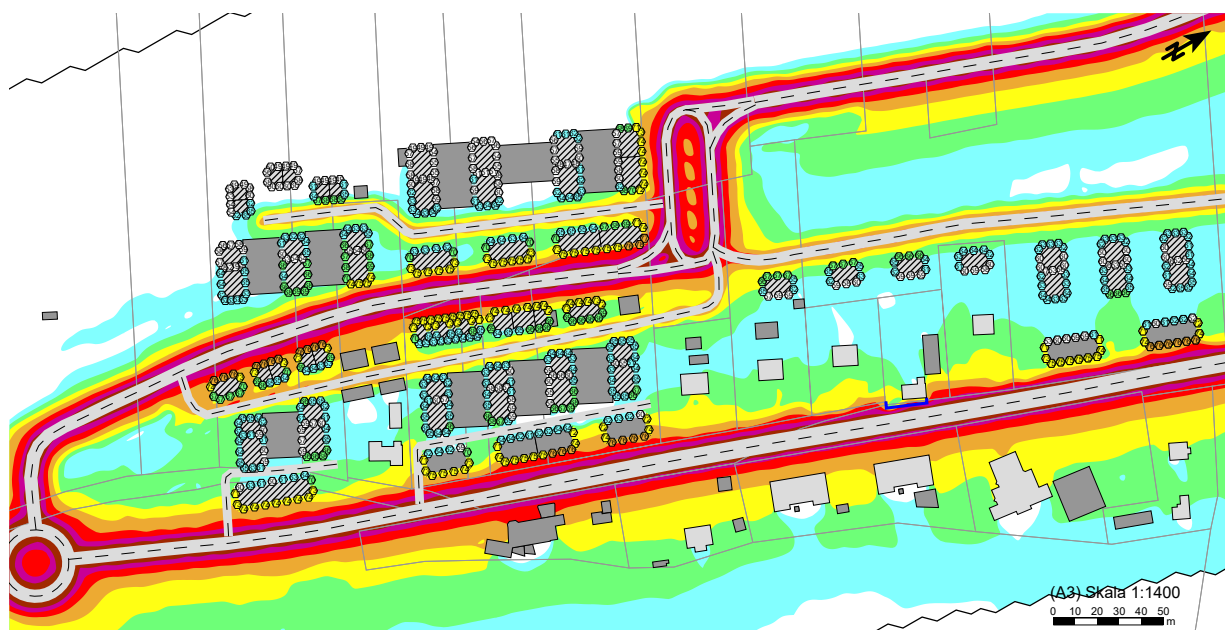
Bullerutredningen visar att de högsta ljudnivåerna för den nya bebyggelsen uppstår längs den nya huvudgatan, där flera fasader beräknas överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. För att uppfylla trafikbullerförordningens krav behöver minst hälften av bostadsrummen orienteras mot en sida där ljudnivåerna inte överstiger 55 dBA ekvivalent eller 70 dBA maximal vid fasad.

Enligt trafikbullerförordningen kan smålägenheter om högst 35 m² placeras ensidigt, förutsatt att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överstiger 65 dBA. I bullerutredningen uppgår den högsta ekvivalenta ljudnivån till 62 dBA vid sommartrafik, vilket innebär att smålägenheter kan placeras mot samtliga fasader utan ytterligare krav.



Figur 137

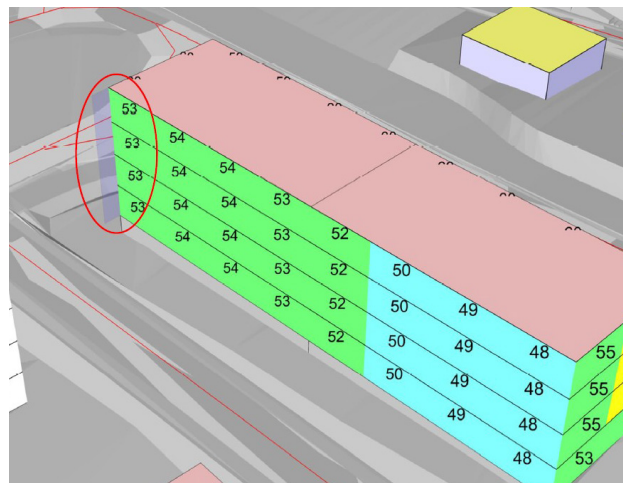
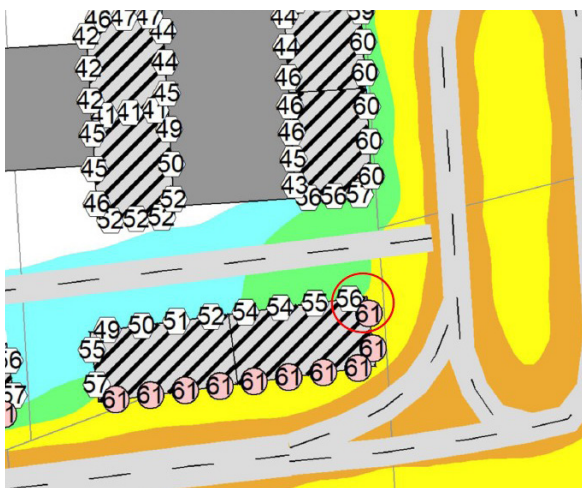
Beräknad ekvivalent ljudnivå år 2050 vid sommartrafik, baserat på scenario där Brahegatan enkelriktas. Bild: WSP.



Figur 138

Beräknad maximal ljudnivå år 2050 vid sommartrafik, baserat på scenario där Brahegatan enkelriktas. Bild: WSP.

För en av byggnaderna som vetter mot torget visar bullerutredningen att det inte är möjligt att åstadkomma en bullerskyddad sida. Detaljplanen medger därför att endast lägenheter upp till 36 kvadratmeter kan uppföras i detta läge utan krav på skyddad sida. Om större lägenheter uppförs ställs krav på att balkonger anordnas på den västra fasaden, där minst 25 procent av balkongytan ska vara inglasad och inglasningen ska placeras mot ljudkällan. Denna utformning skapar en ljuddämpad fasad bakom balkongen och möjliggör att bostaden uppfyller kravet på en skyddad sida enligt trafikbullerförordningens tillämpning.



Figur 139 och 140

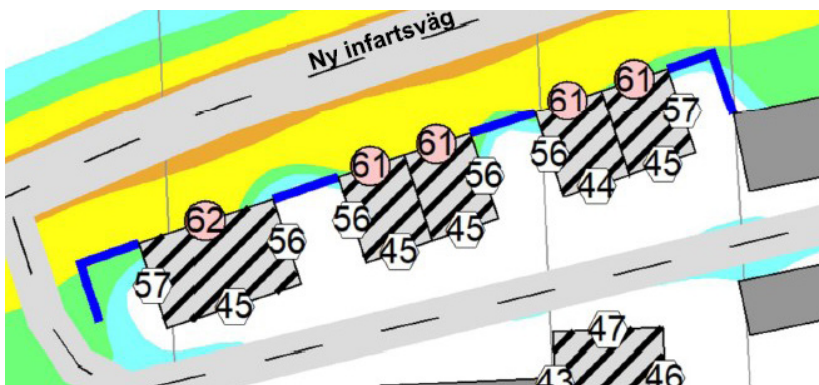
Markerat område visar var inglasade balkonger med 25 % inglasning mot ljudkällan krävs för att skapa genomgående lägenheter. Källa: WSP.

Uteplatser

För uteplatser i anslutning till byggnaderna gäller att den ekvivalenta ljudnivån inte bör överstiga 50 dBA och att den maximala ljudnivån inte bör överstiga 70 dBA. Enligt bullerutredningen uppfylls dessa riktvärden vid fasader som vetter mot innergårdarna, vilket innebär att uteplatser och balkonger i dessa lägen kan utformas i enlighet med gällande krav.

För de flerbostadshus där ljudnivån på balkong överskrider riktvärdet för tyst uteplats kan de bullerskyddade bostadsgårdarna i stället bostädernas bullerskyddade utemiljö. Om en balkong avses fungera som den bullerskyddade uteplatsen krävs att den är högst 50 % av balkongen är inglasad, med möjlighet till upp till 75 % inglasning i enstaka fall. De bullerskyddade bostadsgårdarna kompletterar därmed balkonger i mer bullerutsatta lägen och säkerställer tillgång till uteplats med god ljudmiljö.

För kedjehus och parhus utmed den nya huvudgatan uppfylls inte riktvärdena för bullerskyddad uteplats om dessa placeras mot gatan. Uteplatser bör därför lokaliseras på byggnadens sida som vetter bort från ljudkällan. För parhusen kan bullerplank eller annan avskärmning behövas för att uppnå tillräcklig ljuddämpning. Detaljplanen ställer krav på att enbostadshusen intill huvudgatan ska ha bullerskyddade uteplatser.



Figur 141

Förslag hur bullerplank kan placeras för att skapa bullerskyddade uteplatser vid parhusen.

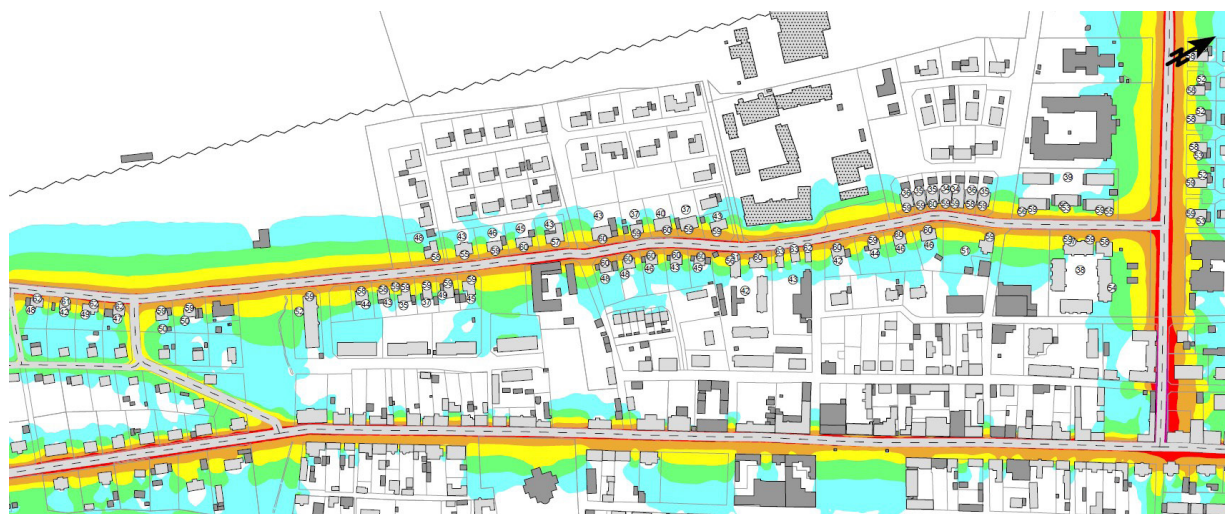
Befintlig bebyggelse

Enligt trafikbullerutredningen är ljudnivåerna för befintlig bebyggelse som högst längs Skiftesvägen och Gärdesvägen. Vid sommartrafik i scenario där Brahegatan enkelriktas beräknas den ekvivalenta ljudnivån år 2050 uppgå till cirka 57–63 dBA. Jämfört med dagens sommartrafik innebär detta en ökning om cirka 0–4 dBA, där den största ökningen sker längs Skiftesvägen. Den största förändringen i området sker dock längs Hjulmakaregatan, där planen möjliggör en ny huvudgata i ett läge som idag utgörs av grusväg.

För bebyggelse längs Skiftesvägen och Gärdesvägen är riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå tillämpligt, eftersom bostäderna är uppförda före år 1997 och detaljplanen medger inte en väsentlig ombyggnation av vägen. De beräknade ljudnivåerna understiger detta 65 dBA, vilket innebär att bullerriktvärde bedöms uppfyllas. För bebyggelsen längs Hjulmakaregatan gäller däremot riktvärdet 55 dBA, då det rör sig om en ny väg. Här överskrider riktvärdet för sju av bostadshusen.



Figur 142 och 143
Beräknade ekvivalenta
ljudnivåer längs
Hjulmakargatan,
Skiftesvägen och
Gärdesvägen för
sommartrafik i
scenario med
enkelriktad
Brahegatan, år 2050.



Enligt infrastrukturpropositionen ska bulleråtgärder bedömas utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om riktvärden utomhus inte uppfylls utifrån detta bör fokus istället ligga på att säkerställa godtagbara inomhusnivåer. Bullerutredningen visar att ett bullerplank längs den nya huvudgatan inte är en rimlig ekonomisk åtgärd, då ett bullerplank på 350 meter för sju bostadshus endast skulle reducera ljudnivåerna med omkring 1–3 dBA. Bullerplanket skulle dessutom inte ge tillräcklig effekt på fasaden på de övre våningsplanen för att klara gällande riktvärden där.

Mot denna bakgrund har inomhusljudmiljön utretts för byggnader längs den nya huvudgatan (Hjulmakaregatan) genom okulär inventering, förenklad åtgärdsbedömning och beräkningar av inomhusnivåer. Resultaten i bullerutredningen visar att samtliga byggnader klarar gällande riktvärden med god marginal. För vidare uppgifter hänvisas till bilaga 0, 15c och 16c i bullerutredningen.

Uteplatser

För befintliga uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA och där det saknas alternativa, bullerskyddade uteplatser på fastigheten, föreslås bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank. Dessa åtgärder bedöms nödvändiga för att säkerställa godtagbar ljudmiljö vid uteplats. De uteplatser som berörs finns längs Hjulmakaregatan och avser fastigheterna Barberaren 1 samt Kartografen 1–5.



Figur 144

Bilden visar föreslagna bullerskärmar som syftar till att skapa bullerskyddade uteplatser längs den nya huvudgatan.

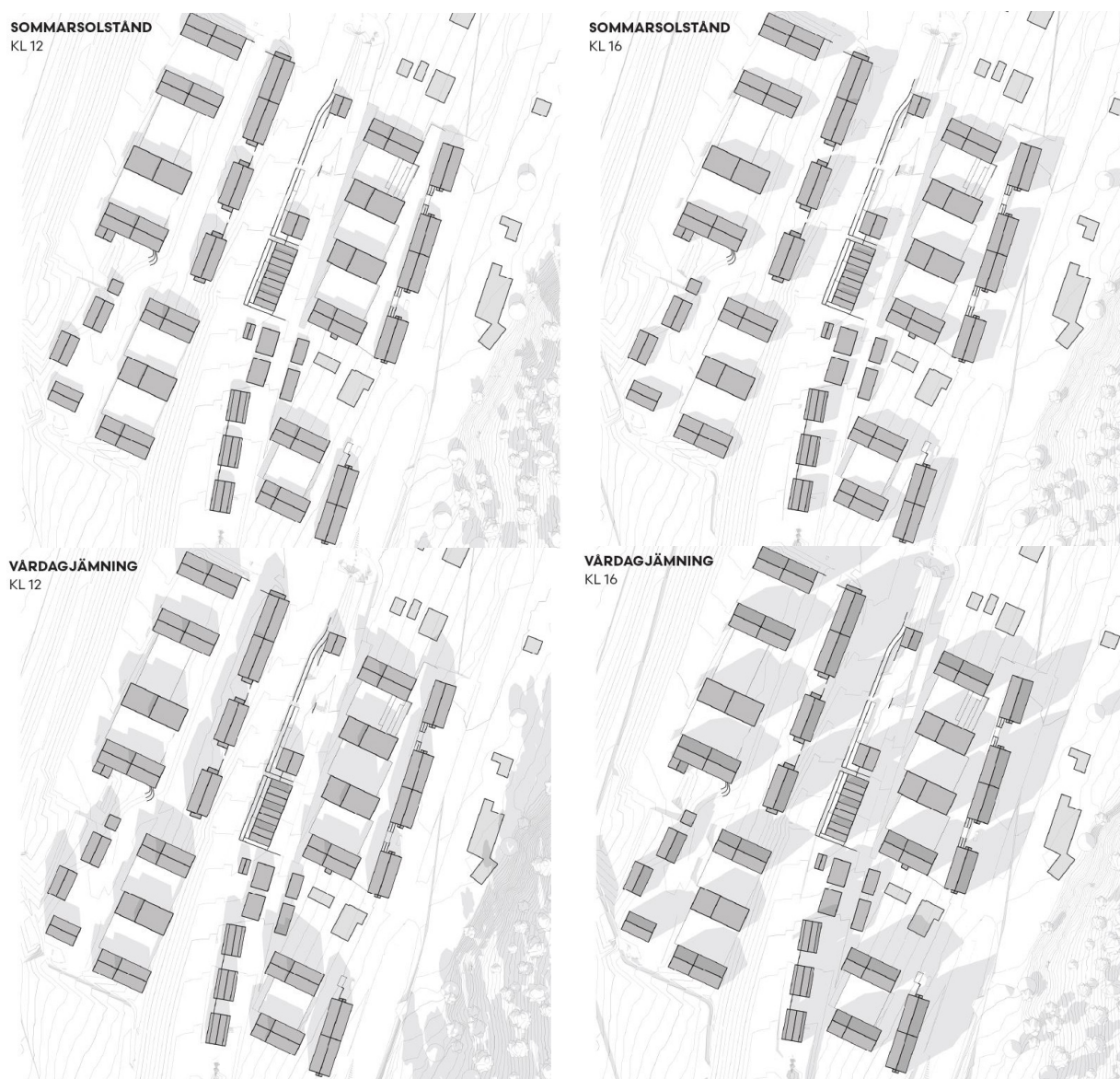
Längs Skiftesvägen och Gärdesvägen överskrider riktvärdet för uteplats på vissa platser. För berörda fastigheter finns dock alternativa uteplatser med lägre bullernivåer, eller möjlighet att anordna uteplats på andra, mer bullerskyddade delar av fastigheten. Mot denna bakgrund bedöms ytterligare bullerskyddsåtgärder inte nödvändiga, eftersom kravet på tillgång till uteplats med god ljudmiljö kan säkerställas på fastigheten, utan behov av kostsamma åtgärder i form av bullerplank.

Solstudie

En sol- och skuggstudie har tagits fram i samband med planarbetet. Den visar vilka sol- och skuggförhållanden som uppstår kring den nya bebyggelsen och hur denna kan komma att skugga befintliga byggnader. Studien omfattar vår- och höstdagjämning samt sommarsolstånd och redovisar skuggförhållandena mellan kl. 9 och 18.

Ny bebyggelse

Under vår- och höstdagjämning sker den största skuggpåverkan på förmiddagen då större delar av området skuggas av Grännaberget. Mitt på dagen och eftermiddagen nås bebyggelsen av direkt solljus. På eftermiddagen skuggas delar av bebyggelsen och efter klockan 18 då får endast byggnaderna närmast Vättern ingen skugga på sig.



Figur 145

Skuggförhållanden för bebyggelsen i södra delen av planområdet, klockan 12 och 16 under vårdagjämning och sommarsolstånd. Illustrationer av Tengbom.

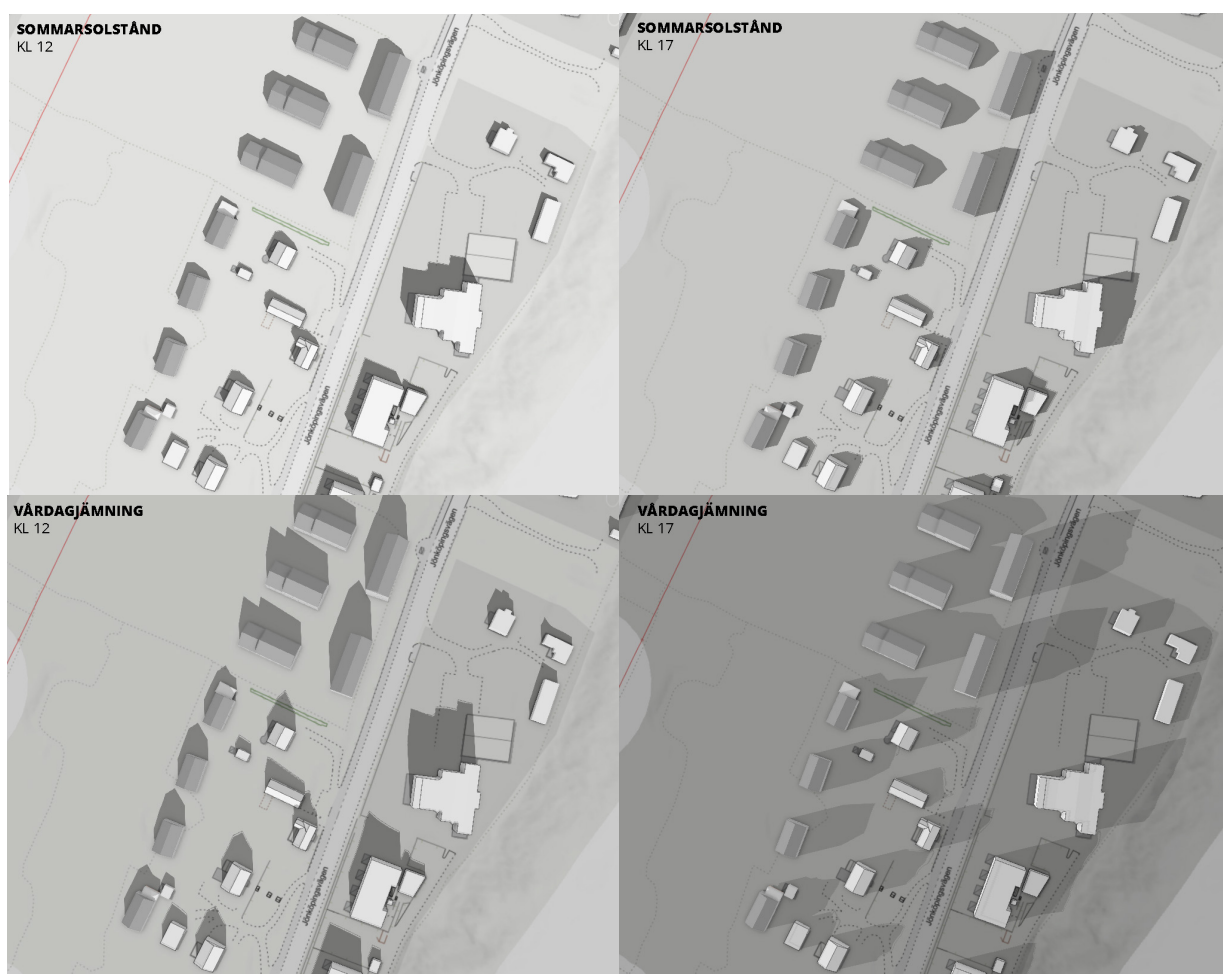
Under sommarsolståndet får större delen av bebyggelsen direkt solljus under större delen av dagen. Det är först efter kl. 17 som vissa delar av bostadsbebyggelsen börjar få skugga på sig.

Befintlig bebyggelse

Ny bebyggelse kommer vid vissa tidpunkter skugga befintlig bebyggelse. Skuggpåverkan på befintlig bebyggelse sker främst under vinterhalvåret när solen ligger lågt.

Under höst- och vårdagjämning sker skuggpåverkan från ny bebyggelse i den södra delen under delar av eftermiddagen och på kvällen. I mellersta delen av planområdet sker skuggpåverkan först efter kl 17.

Under sommarsolstånd visar solstudien att ny bebyggelse inte skuggar den befintliga bebyggelsen mellan kl 9 och 18.



Figur 146

Skuggförhållanden för bebyggelsen i mitten delen av planområdet (område F & G i planförslaget), klockan 12 och 17 under vårdagjämning och sommarsolstånd.

Angränsade bostäder bedöms fortsättningsvis ha tillgång till direkt solljus i den omfattning som Boverkets byggregler kräver. I BBR ställs det krav på att i bostäder ska något rum där människor vistas mer än tillfälligt ha tillgång till direkt solljus. Vilket säkerställs för de befintliga bostäderna.

Bostadsgårdar

Skuggpåverkan på bostadsgårdarna bedöms acceptabel även fast riktvärdena ligger under de rekommendationer som anges i "Utbyggnadsstrategin 200 000 invånare" för hur stor del av gårdsytan som bör vara solbelyst kl. 12 vid vår- och höstdagjämning. Avsteg har gjorts på grund av bebyggelsen behöver anpassa sig till terrängens där flera av flerbostadshusens långsida förläggs i öst-västlig riktning. Däremot klarar utformningen det alternativa kravet att någon del av gården ska vara solbelyst minst tre timmar vid höst- och vårdagjämning.

Barnkonsekvensanalys

I enlighet med kommunens arbete med FN:s konvention om barns rättigheter ska konsekvenserna för barns rättigheter redovisas med hänsyn till de faktorer som specificeras i detaljplanen. Under planeringsprocessen är frågor som rör barn och deras välbefinnande kontinuerligt närvarande, eftersom de utgör en central del av grunden för en hållbar stads- och samhällsutveckling.

Barnperspektivet kan delvis påverkas negativt av det faktum att mark som för närvarande har gröna inslag används för byggnation. En betydande del av denna mark utgörs av nedlagda äppelodlingar, varav stora delar inte är tillgängliga för allmänheten på grund av att odlingarna är igenvuxna. Inom ramen för detaljplanen möjliggörs utrymmen för rekreation mellan byggnader och på bostadsgårdar, där det finns möjlighet att skapa lekytor för barn. På kommunal mark planeras även en mindre fickpark med inslag av lek. Längs slänten som byggs i samband med den nya huvudgatan och bostäderna förläggs en skötselväg som kommer att fungera som ett rekreationsstråk och lekmiljö. Detta innebär att det även fortsättningsvis kommer att finnas gott om möjligheter att skapa trivsamma miljöer för barn i anslutning till natur. Detaljplanen innebär även att exploatering möjliggörs på mark som redan är tagen i anspråk, vilket inte förväntas ha någon negativ inverkan på barnen eftersom större delen av marken är svårtillgänglig för dem idag.

Samtidigt medför planförslaget en ökning av trafiken i området, då det för närvarande inte finns någon trafik inom större delar av planområdet. Den nya huvudgatan utformas som en stadsgata med ett separerat gång- och cykelstråk längs hela sträckan. Detta gör att det blir lättare för barn att färdas längs gatan och på andra delar i närområdet.

Undersökning av miljöpåverkan

Behovsbedömning

I detaljplaneprocessen kommer ambitionen vara att minimera projektets negativa påverkan på miljön och behov av skyddsåtgärder föreskrivs som planbestämmelser så att betydande miljöpåverkan ej uppkommer.

Ställningstagande till betydande miljöpåverkan

Planförslagets genomförande bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte skall upprättas. Kommunens bedömning är att den förväntade och möjliga miljöpåverkan från samtliga miljöaspekter tillsammans inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundas på att de effekter som planen berör antingen är tillfälliga (påverkan under byggtiden) eller av sådana olägenheter som uppkommer vid nybyggnation i tätorter där ökad trafik, buller, utsläpp, skuggor, och förändrad stadsbild förekommer. Nybyggnation innebär alltid en vis påverkan på miljön och får vägas mot intresset att avlasta centrala Gränna från genomfartstrafik och möjliggöra nya bostäder och ny huvudgata i staden.

Underlag för behovsbedömning finns som bilaga. Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se sökord: detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.

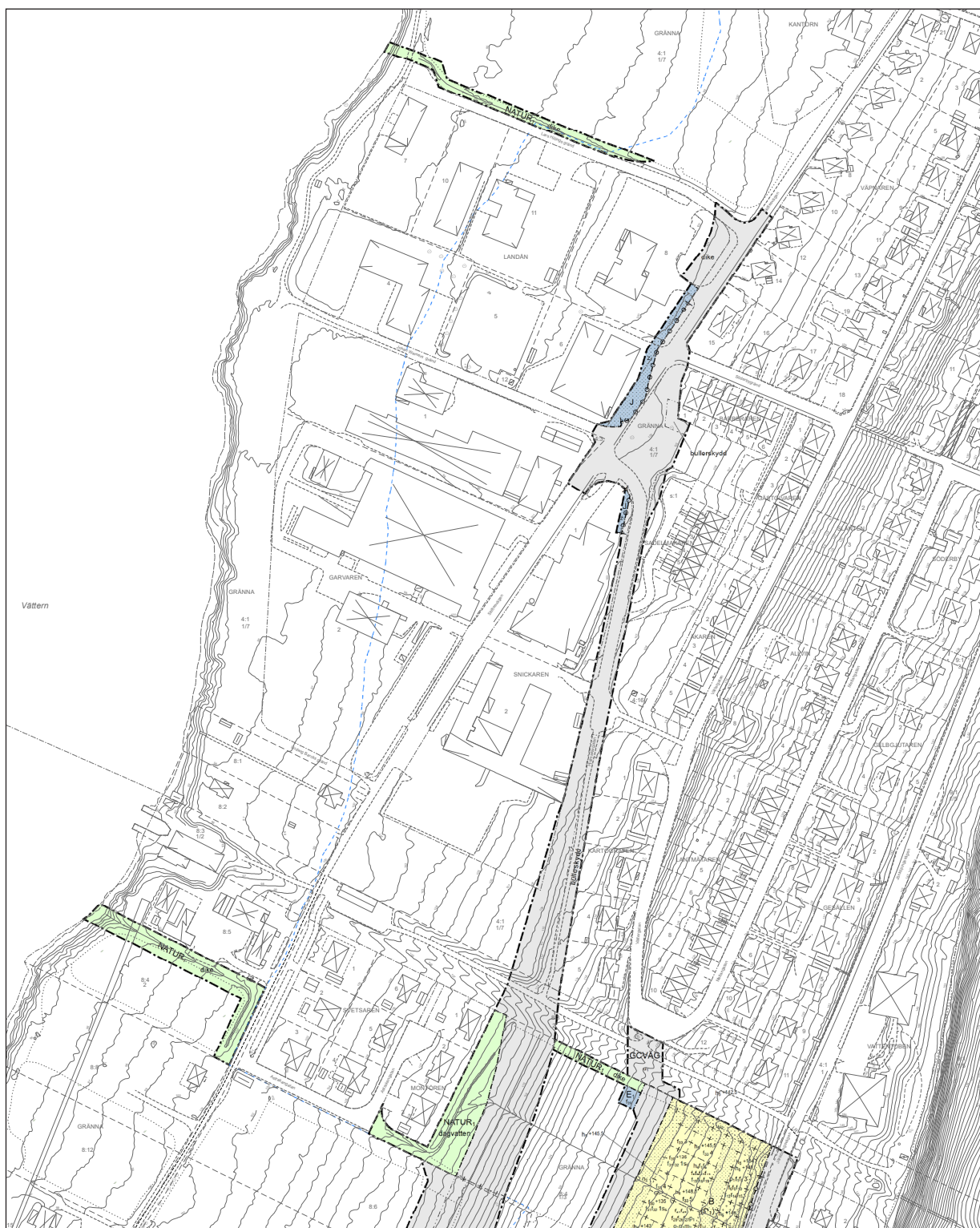
Länsstyrelsen, som har yttrat sig i denna fråga, delar kommunens resonemang att detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan.

Alternativ och andra ställningstaganden

Nollalternativ

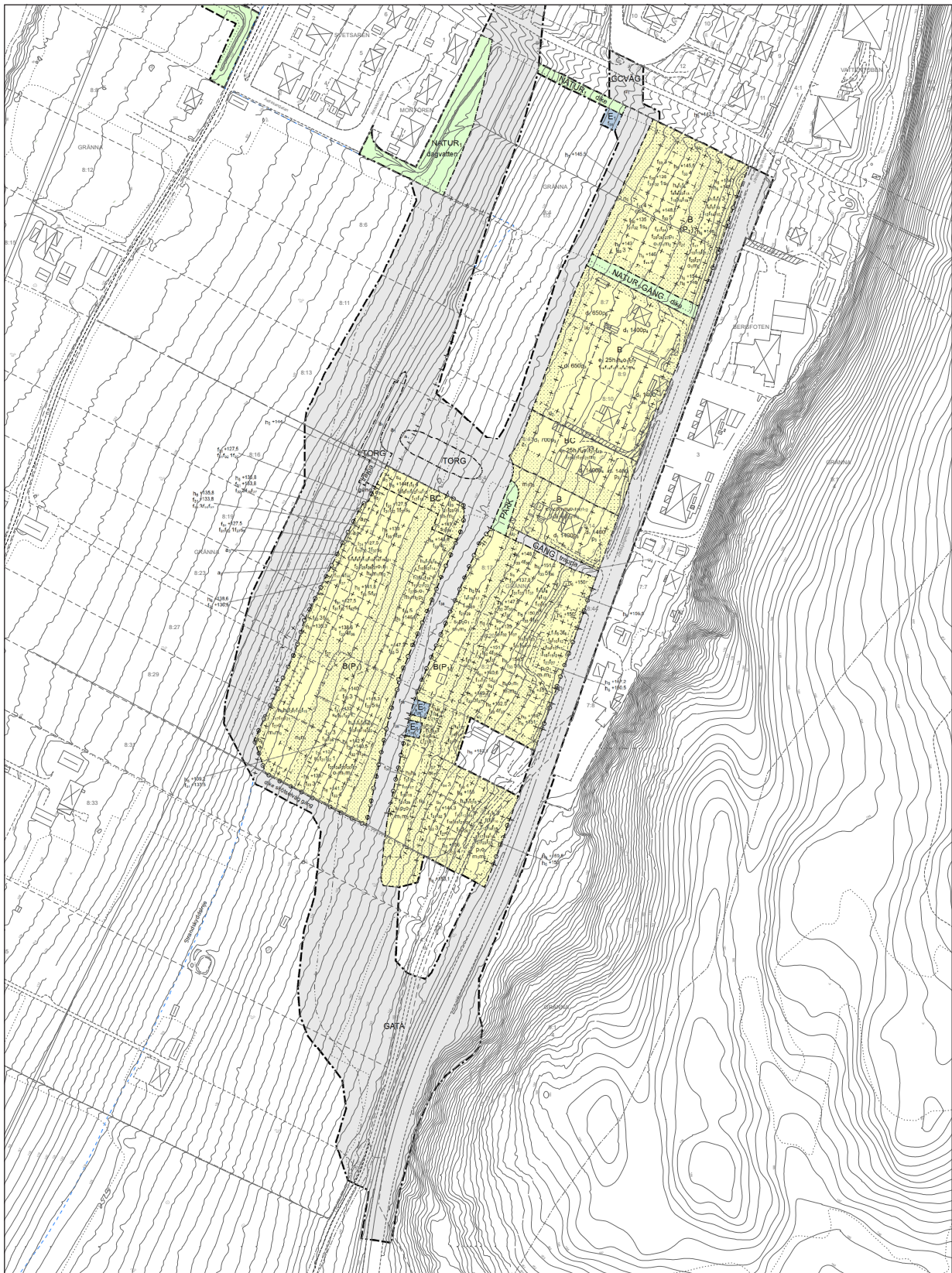
Om exploateringen uteblir skulle marken fortsätta att vara jordbruksmark, nedlagd äppelodling och tomtmark, vilket innebär att platsen blir mindre tillgänglig för allmänheten och kommer troligen inte användas för rekreation på grund av övervuxna odlingar. Marken skulle också fortsatt vara förorenad då sanering av odlingen inte skulle genomföras. Avsaknaden av en ny huvudgata till Skiftesvägen skulle resultera i fortsatt hög trafikbelastning i centrala Gränna under sommar- och högsäsong, vilket negativt påverkar stadsmiljön och trafiksäkerheten i centrum. Bostäder längs Brahegatan skulle fortsatt vara utsatta för höga trafikbullernivåer. Utan ny bebyggelse skulle inga nya bostäder uppföras i Gränna, vilket skulle bidra till bostadsbristen i kommunen då det inte finns många andra lämpliga platser för byggnation enligt översiktsplanen. Dessutom skulle befintliga bostäder inom planområdet fortsätta att vara oplanerade och därmed sakna tydlig utvecklingsriktning.

Plankarta och bestämmelser



Figur 147

Plankarta, del 1 av 2. För att se en mer högupplöst plankarta går det att ladda ner denna via www.jonkoping.se/detaljplaner



Figur 148

Plankarta, del 2 av 2. För att se en mer högupplöst plankarta går det att ladda ner denna via www.jonkoping.se/detalplaner

Användningsbestämmelser

Allmän plats

Gata

Bestämmelsen anger gata som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa byggnation av nya gator samt breddning av befintliga gator. Detta för att tillgodose allmänhetens behov av infrastruktur.

GATA

Torg

Bestämmelsen anger torg som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att skapa nya mötesplatser i form av ett torg och utsiktsplats inom planområdet.

TORG

Gång- och cykelväg

Bestämmelsen anger GCVÄG (gång- och cykelväg) som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en gång- och cykelväg mellan ny lokalgata och befintlig lokalgata. Detta för att koppla samman planområdet med befintlig infrastruktur.

GCVÄG

Gångväg

Bestämmelsen anger GÅNG (gångväg) som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att skapa en gångväg mellan den ny huvudgata och Jönköpingsvägen för att bättre koppla samman planområdet med befintlig infrastruktur.

GÅNG

Park

Bestämmelsen anger park som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa yta för bland annat en fickpark intill torget.

PARK

Dagvattenområde

Bestämmelsen anger NATUR1 (dagvattenområde) som markanvändning. Syftet med bestämmelse är att säkerställa yta för dagvattenhantering.

NATUR₁

Dagvattenområde, Gångväg

Bestämmelsen anger NATUR1GÅNG (dagvattenområde och gångväg) som markanvändning. Syftet med bestämmelse är att säkerställa yta för dagvattenhantering och en koppling i form av en gångväg mellan två gator.

NATUR.GÅNG

Kvartersmark

Bostäder

Bestämmelsen anger bostäder som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att planlägga befintliga bostäder samt möjliggöra byggnation av ny bostäder.

B

Bostäder, Centrum

Bestämmelsen anger bostäder och centrum som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att planlägga befintlig bebyggelse utifrån dess nuvarande funktion. Bestämmelsen möjliggör även byggnation av bostäder och centrumverksamhet intill ett nytt torg.

BC

Bostäder, Parkering under bostadsgård

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra byggnation av bostäder och parkering under bostadsgård. Bestämmelsen möjliggör att parkeringsplatser under bostadsgårdarna kan styckas av till enskilda fastigheter.

B(P)

Industri

Bestämmelsen anger industri som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa allmänt släntintrång på kvartersmark i samband med byggnationen av den nya huvudgatan. Bestämmelsen möjliggör även omplacering av in- och utfart till en befintlig industrifastighet.

J

Transformatorstation

Bestämmelsen anger transformatorstation som markanvändning. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra byggnation tekniska anläggningar i form av transformatorstationer med tillräcklig kapacitet för planerad exploatering.

E₁

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

AVGRÄNSNING VID EGENSKAPSGRÄNS

Utformning

Sammanhängande bullerskydd ska finnas i fastighetsgräns inom angivet område. Bullerskyddet ska vara minst 2 meter i höjd

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa ett sammanhängande bullerskydd byggs inom angivet område. Bullerskyddet ska skapa ljuddämpade uteplatser för befintliga fastigheter.

bullerskydd

Dagvattendike

Syftet med bestämmelsen är att förtydliga var diken för dagvattenhantering ska anläggas samt att säkerställa att ett dike placeras i mitten av slänten för att förbättra släntens stabilitet.

dike

Dagvattenhantering

Syftet med bestämmelsen är att förtydliga var yta för dagvattenhantering ska anläggas så att hanteringen sker på rätt plats.

dagvatten

Gångstig

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att det angivna området används för gångstig, så att allmän plats inte tas i anspråk för privata uteplatser.

gång

Skötselväg

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en skötselväg placeras i mitten av slänten för att förbättra släntens stabilitet.

skötselväg

Trappa

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en koppling, i form av en trappa, byggs mellan allmän plats 'torg' och den allmänna plats 'gångstig'.

trappa

Markreservat för allmännyttigt ändamål

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utrymme för och tillträde till allmännyttiga underjordiska ledningar.

U₁

AVGRÄNSNING VID SEKUNDÄR EGENSKAPSGRÄNS **Upphävande av strandskydd**

Strandskyddet är upphävt

Syftet med bestämmelsen är att upphäva strandskyddet för byggnation av en ny huvudgata. Bestämmelsen reglerar vart strandskyddet på allmän plats är upphävt.

a₁

STÄNGSEL, UTFART OCH ANNAN UTGÅNG

Utfartsförbud

Syftet med bestämmelsen är att reglera körbar förbindelse mot den nya huvudgatan och skötselvägen.

⤴ ○ ⤵

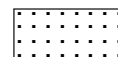
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

AVGRÄNSNING VID EGENSKAPSGRÄNS

Begränsning av markens utnyttjande

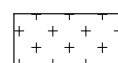
Marken får inte försees med byggnad. Skärmtak från entréer får kraga ut över prickmark. Plank får anläggas på prickmark

Syftet med bestämmelsen är att reglera vilken yta inom fastigheten som får bebyggas. Till exempel säkerställs avstånd mellan bebyggelse och gata för att säkra god boendemiljö.



Marken får endast försees med komplementbyggnader. Skärmtak från entréer får kraga ut över korsmark. Plank får anläggas på korsmark

Syftet med bestämmelsen är att reglera vilken yta inom fastigheten som får bebyggas med komplementbyggnader där det annars inte är lämpligt med en huvudbyggnad.



Utnyttjandegrad

Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom användningsområdet

Syftet med bestämmelsen är att reglera den tillåtna exploateringen av friliggande enbostadshus för att säkerställa en god utemiljö för de boende.

$e_1 0,0$

Höjd på byggnadsverk

Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är 8,5 meter från medelmarknivån

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta nockhöjd för friliggande enbostadshus.

h_1

Högsta nockhöjden för huvudbyggnad är 9,0 meter från marknivån på angörande lokalgata (n3)

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta nockhöjd för kedjehus.

h_2

Högst nockhöjd för huvudbyggnad är 10,2 meter från marknivån på angörande lokalgata (n3)

Syftet med bestämmelsen är att reglera att högsta nockhöjd för parhus är 10,2 meter mot interna lokalgator (lokalgata 1 och 3 i planbeskrivningen). Bestämmelsen ska möjliggöra suterrängvåningar för parhusen intill slänten.

h_3

Högsta nockhöjd för friliggande komplementbyggnader är 4,8 meter

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta nockhöjd för komplementbyggnader.

h_4

Utformning

Endast flerbostadshus

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att endast flerbostadshus kan uppföras.

f_1

Endast friliggande en- och tvåbostadshus

Syftet är att säkerställa att endast enbostadshus kan uppföras.

f_2

Endast parhus

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att endast parhus kan uppföras.

f_3

Endast kedjehus och enstaka friliggande hus. Högst fyra kedjehus får sammanbyggas

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att endast kedjehus kan uppföras samt att bebyggelsen bryts upp mot gatan.

f_4

Mot allmän plats GATA är högst antal våningsplan angivet värde. Översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vindsvåning

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa våningsantalet mot allmän plats GATA samtidigt som det möjliggörs för suterrängvåning vänd bort från gatan.

$f_5 0$

Bestämmelsen medger att översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vind. Det innebär att den beräknade byggnadshöjden för översta våningsplanet (inredd vind) får överstiga 0,7 meter för att bland annat få plats med hissanordning och liknande.

Huvudbyggnad för bostad ska uppföras med en eller flera suterrängvåningar

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnader anpassas efter topografin och uppförs i suterräng.

f₆

Huvudbyggnad ska uppföras med suterrängvåning där marken så medger

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnader anpassas efter topografin och uppförs i suterräng där marken kräver det. Bedömning om byggnaden ska förses med suterrängvåning görs i bygglovsprocessen.

f₇

Huvudbyggnad får inte förses med loftgångar

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att flerbostadshusen inte förses med loftgångar, eftersom dessa kan täcka fasaden och dölja fönstersättningen. I Gränna spelar fasaden en betydande roll i att bevara stadens historiska karaktär, där loftgångar är sällan förekommande.

f₈

Entré för flerbostadshus ska vara genomgående

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att kompletterande entréer mot bland annat gården ska uppföras för öka tillgängligheten för boende till bostadsgården.

f₉

Entré för flerbostadshus ska orienteras mot allmän plats GATA och vara genomgående

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att entréer vänds mot gatan för att bidra till trygghetsskapande och ett ökat flöde i gaturummet. Kompletterande entréer mot bland annat gården ska också uppföras för öka tillgängligheten för boende till bostadsgården.

f₁₀

Huvudentré för centrumverksamhet ska orienteras mot allmän plats GATA. Entré för flerbostadshus ska orienteras mot allmän plats GATA och vara genomgående

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att entréer vänds mot gatan för att bidra till trygghetsskapande och ett ökat flöde i gaturummet. Kompletterande entréer mot bland annat gården ska också uppföras för öka tillgängligheten för boende till bostadsgården. Huvudentré för enbostadshus och centrumverksamheter behöver inte vara genomgående.

f₁₁

Huvudbyggnadens fönster ska ha spröjsar och/eller mittpost

Syftet med bestämmelsen är att reglera fönstrens utseende. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig fönstersättning i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₁₂

Balkonger får kraga ut maximalt 1,5 meter från fasadliv. Alla balkonger ska ha en frihöjd på minst 2,5 meter över marknivå. Balkonger som är riktade mot bostadsgård får glasas in utanför fasadliv. Övrig inglasning av balkonger ska utföras i fasadliv. Inglasning av balkonger ska utföras på ett enhetligt sätt

Bestämmelsen reglerar var och hur balkonger får kraga ut från fasadliv samt var de får glasas in. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att balkong inte skjuter ut över allmän plats för att inte försvåra skötsel av allmän plats, säkerställa räddningstjänstens framkomlighet i området samt skapa ett enhetligt uttryck.

f₁₃

Fasader som vetter mot allmän plats GATA får endast föras med balkongtypen fransk balkong. Vid övriga fasader får balkonger kraga ut maximalt 1,5 meter från fasadliv. Alla balkonger ska ha en frihöjd på minst 2,5 meter över marknivå. Balkonger som är riktade mot bostadsgård får glasas in utanför fasadliv. Övrig inglasning av balkonger ska utföras i fasadliv. Inglasning av balkonger ska utföras på ett enhetligt sätt

Bestämmelsen reglerar var och hur balkonger får kraga ut mot samt var de får glasas in. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att balkong inte skjuter ut över allmän plats för att inte försvåra skötsel av allmän plats, säkerställa räddningstjänstens framkomlighet i området samt skapa ett enhetligt uttryck. Mot Allmän plats GATA tillåts inga möblerbara balkonger. Detta för att fasader mot gatan är utsatt för höga bullervärden.

f₁₄

Huvuddel av byggnadens fasadmateriäl ska utföras i trä eller puts. För friliggande komplementbyggnader ska huvuddel av byggnadens fasadmateriäl utföras i trä

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Byggnader ska föras med fasad i trä eller puts för att anpassa ny bebyggelse till befintlig bebyggelse i Gränna eftersom området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₁₅

Huvuddel av byggnadernas fasad ska vara av röd slamfärg

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Byggnader som inte vetter mot en större gator eller gångstråk föras med röd slamfärg, likt gårdsbyggnader i Gränna. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig färgsättning i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₁₆

Huvuddel av byggnadernas fasad ska vara i en blek och ljus kulör. För friliggande komplementbyggnader ska huvuddel av byggnadernas fasad vara av röd slamfärg

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Byggnadernas fasad ska vara i en blek och ljus kulör för att skapa ett enhetligt uttryck i gaturummet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig färgsättning i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₁₇

Variation i kulörsättning och fasaduttryck ska finnas utmed allmän plats GATA. Huvudbyggnader ska ha variation i kulörsättning och fasaduttryck. För byggnad med två eller fler trapphus ska det finnas variation i takfotshöjder

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Bebyggelsen utmed allmän plats GATA ska ha ett varierat uttryck för att skapa variation i gaturummet.

f₁₈

Huvudbyggnad ska förSES med sadeltak, halvvalmat sadeltak eller mansardtak. Komplementbyggnader ska förSES med sadeltak

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig karaktär i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₁₉

Bortsett från planbestämmelsen f34 ska huvudbyggnader förSES med sadeltak, halvvalmat sadeltak eller mansardtak. Komplementbyggnader ska förSES med sadeltak

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig karaktär i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₂₀

Bebyggelse i ett våningsplan ska förSES med röda takpannor, röd plåt eller sedumtak. Bebyggelse i två våningsplan eller fler ska förSES med röda takpannor. Skorstenar och ventilationskupors ytskikt ska utföras i samma kulör som byggnadens tak

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig karaktär i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₂₁

Bebyggelse i ett våningsplan ska förSES med röda takpannor, röd plåt eller sedumtak. Bebyggelse i två våningsplan eller fler ska förSES med röda takpannor. Platt tak är undantaget. Platt tak ska förSES med sedumtak. Skorstenar och ventilationskupors ytskikt ska utföras i samma kulör som byggnadens tak

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig karaktär i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₂₂

Mot allmän plats GATA och GÅNG får takkupor och frontespiser tillsammans uppta högst 50 procent av takfallets längd. På övriga takfall får takkupor och frontespiser uppta högst 65 procent av längden på varje enskilt takfall. Mot allmän plats GATA får högst två frontespiser anordnas, och dessa får vardera vara högst 3,5 meter breda. Takkupor får vara högst 1,8 meter breda. Takkupor och frontespisers byggnadshöjd får överskrida huvudbyggnadens byggnadshöjd med högst 1,8 meter. Takkupor ska underordnas huvudbyggnaden och placeras minst 1 meter frånnock samt minst 0,5 meter från fasadliv.

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utformning och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att vinden kan

f₂₃

inredas utan att byggnaden upplevs som en extra våning. Mot allmän plats, såsom GATA och GÅNG, får frontespiser och takkupor uppta högst 50 procent av byggnadens sammanlagda takfallslängd. Detta innebär att ett enskilt takfall får överstiga 50 procent, under förutsättning att ett annat takfall på samma fasadsida understiger motsvarande andel.

Takkupor och frontespiser får tillsammans uppta högst 65 procent av takfallets längd. Frontespiser får vara högst 3,5 meter breda. Takkupor får vara högst 1,8 meter breda. Takkupor och frontespisers byggnadshöjd får överskrida huvudbyggnadens byggnadshöjd med högst 1,8 meter. Takkupor ska underordnas huvudbyggnaden och placeras minst 1 meter frånnock samt minst 0,5 meter från fasadliv.

f₂₄

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att vind kan inredas samtidigt som den inte upplevs som en extra våning.

Maximalt 25 % av bostadsgårdarnas yta får bebyggas med komplementbyggnader

Bestämmelsen reglera hur stor del av marken som får bebyggas med komplementbyggnader. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utemiljö och samtidigt inte hindra placering av komplementbyggnader inom berört område.

f₂₅

Bostadsgårdarnas översta bjälklagnivå ska vara planterbart för vegetation

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för grön bostadsgård.

f₂₆

Stödmurar får inte överstiga 1,2 meter i höjd. Är höjdskillnaden högre måste muren delas upp i fler murar där yta för plantering ska finnas mellan murarna. Stödmurar på bostadsgårdar och stödmurar i anslutning till huvudbyggnad utgör undantag

Syftet med bestämmelsen är att reglera maximal höjd för eventuella stödmurar. Stödmurarna ska delas upp i fler murar om stödmuren överstiger 1,2 meter i höjd. Mellan stödmurarna ska det finnas plantering. Lägre stödmurar med plantering mellan skapar en mer trivsam boendemiljö.

f₂₇

Tekniska anläggningar ska utformas utifrån särskilt arkitektoniska krav

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att tekniska anläggningar utformas med särskilda arkitektoniska krav genom estetisk anpassning till omringliggande stadsmiljön då området berör riksintresse för kulturmiljö.

f₂₈

Bullerskyddad uteplats ska finnas

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att enbostadshusen intill den nya huvudgatan får en bullerskyddad uteplats. För flerbostadshusen tillgodoses behovet av skyddade uteplatser antingen genom balkonger eller vid bostadsgårdarna.

f₂₉

Byggnaders användning

För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad orienteras mot en ljuddämpad sida. Suterrängvåning är undantaget

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att trafikbullerförordningen efterlevs. Lägenheter över 35 kvadratmeter utformas med minst hälften av alla bostadsrum mot en ljuddämpad sida. Detta innebär att lägenheter under 35 kvadratmeter får lokaliseras mot en icke ljuddämpad sida.

S_1

Placering

Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns mot allmän plats GATA

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa ett enhetligt förhållningssätt för ny bebyggelse utmed Jönköpingsvägen och lokagata 2.

p_1

Huvudbyggnad ska placeras i linje med allmän plats GATA

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa ett regelbundet förhållningssätt för bebyggelsen mot den nya huvudgatan och samtidigt inte styra exakt placering av bebyggelsen.

p_2

Takvinkel

För huvudbyggnad ska takvinkel för sadeltak och halvvalmat sadeltak vara mellan 27 och 38 grader. För huvudbyggnad är minsta takvinkel för mansardtak 15 grader. Takvinkel för friliggande komplementbyggnad ska vara mellan 15 och 38 grader

Syftet med bestämmelsen är att reglerar minsta och största tillåtna takvinkel. Takvinkeln möjliggör för inredande av vind så bebyggelsen samspelar med den befintliga bebyggelsen.

O_1

Markens anordning och vegetation

Bostadsgårdar får inte användas för parkering. Garage under bostadsgårdar är undantaget

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att utemiljö inte används för ändamål parkering.

n_1

Endast längsgående kantstensparkering utmed allmän plats GATA samt parkering för rörelsehindrade är tillåtet. Marken får inte anordnas för annan parkering

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att yta framför byggnaden lämnas fri och inte används som parkeringsplats. Detta för att skapa förgårdsmark som måttmässigt efterliknar förgårdarna utmed Brahegatan. Bland annat är parkering för rörelsehindrade undantaget för att säkerställa tillgänglighetskrav.

n_2

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Markreservat för allmännyttig släntintrång

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa markreservat på kvartersmark för slänter och stödmurar som byggs i samband med den nya huvudgatan.

Z_1

Skydd mot störning

Bygglov får inte ges för väsentlig ändring av marken förrän marken har sanerats och dess lämplighet för bebyggelse har säkerställts

Syftet med bestämmelsen är att markföroreningar ska tas om hand innan byggnation av byggnader påbörjas.

m_1

Radonsäkert byggande ska utföras

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnation ska utföras radonsäkert då marken klassas som högradon.

m_2

AVGRÄNSNING VID SEKUNDÄR EGENSKAPSGRÄNS

Fastighetsstorlek

Minsta fastighetsstorlek är angivet värde i kvadratmeter

Syftet med bestämmelsen är att reglera den minsta tillåtna fastighetsarean vid eventuell avstyckning, vilket i sin tur säkerställer en god utemiljö för de boende.

$d_1 0,0$

Höjd på byggnadsverk

Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är angivet värde i meter över angivet nollplan

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta nockhöjd för huvudbyggnad i meter över angivet nollplan.

$h_5 0,0$

Högsta nockhöjd för komplementbyggnad är angivet värde i meter över angivet nollplan

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta nockhöjd för komplementbyggnader i meter över angivet nollplan.

$h_6 0,0$

Utformning

Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan

Syftet med bestämmelsen är att reglera högsta byggnadshöjd för bebyggelsen.

$f_{30} 0,0$

Utöver angiven byggnadshöjd får komplementbyggnad med nockhöjd på maximalt 4,5 meter uppföras. Hissanordning, stödmurar och trappor får överstiga angiven byggnadshöjd

Syftet med bestämmelsen är att reglera att komplementbyggnader inte överstiger 4,5 meter i nockhöjd över reglerad nockhöjd. Det möjliggör att komplementbyggnader kan uppföras på upphöjd bostadsgård.

f_{31}

Högsta antal våningsplan är angivet värde

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa våningsantalet för bebyggelsen.

$f_{32} 0$

Högsta antal våningsplan är angivet värde. Översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vindsvåning

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa våningsantalet för bebyggelsen. Bestämmelsen medger att översta våningsplanet ska upplevas som en inredd vind. Det innebär att den beräknade byggnadshöjden för översta våningsplanet (inredd vind) får överstiga 0,7 meter för att bland annat få plats med hissanordning och liknande.

f₃₃0

Huvudbyggnad ska förses med sadeltak, halvvalmat sadeltak, mansardtak eller platt tak inom angivet område

Syftet med bestämmelsen är att reglera takens utseende och skapa ett enhetligt uttryck i taklandskapet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig karaktär i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₃₄

Takterrass får anordnas inom angivet område

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra anläggning av takterrass på byggnaden. Om takterrass inte byggs i angivet område eller del av område, styrs byggnadens takutformning av bestämmelserna f₁₉, f₂₀ eller f₃₄.

f₃₅

Huvuddel av byggnadens fasad ska vara i en blek och ljus kulör

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Byggnadernas fasad ska vara i en blek och ljus kulör för att skapa ett enhetligt uttryck i gaturummet. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till befintlig färgsättning i Gränna då området berör riksintresse för kulturmiljö, Gränna och Uppgränna.

f₃₆

Huvuddel av byggnadernas fasad ska vara i röd slamfärg

Syftet med bestämmelsen är att reglera byggnadernas utseende. Byggnadernas fasad ska vara i röd slamfärg för att skapa ett enhetligt uttryck i gaturummet, där bebyggelsen uppfattas som gårdsbyggnader/ekonomibyggnader. Detaljer som exempelvis byggnadernas knutar, fönsterkarmar, fasad för indragna entréer och balkonger får ha en annan färgsättning. Bestämmelsen säkerställer att ny bebyggelse anpassas till den befintliga färgsättningen i Gränna, då området berör riksintresset för kulturmiljö i Gränna och Uppgränna.

f₃₇

Utmed användningsgränsen mot allmän plats GATA ska marken förses med stödmur

Syftet med bestämmelse är att säkerställa att bebyggelsen intill den nya huvudgatan hamnar högre än gatan, likt gatusektionen utmed Brahegatan i centrala Gränna.

f₃₈

For bostader som överstiger 35 kvadratmeter ska bostaden ha en balkong/uteplats utmed byggnadens västra fasad. Minst 25 % av balkongen/uteplatsen ska glasas in. Inglasning ska ske mot norr. Inglasning ska utföras på ett enhetligt sätt. För uteplats kan inglasning ersättas med bullerplank

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa efterlevnad av trafikbullerförordningen och skapa en luddämpad fasadsida för lägenheter som överstiger 35 kvadratmeter. Dessa bostäder ska ha en inglasad balkong som placerad på byggnadens västra fasad. Minst 25 procent av balkongen ska

f₃₉

glasas in för att minska exponeringen för trafikbuller. Inglasningen ska ske mot norr.

Byggnaders användning

För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad orienteras mot en ljuddämpad sida. Suterrängvåning är undantaget

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att trafikbullerförordningen efterlevs. Lägenheter över 35 kvadratmeter utformas med minst hälften av alla bostadsrum mot en ljuddämpad sida. Detta innebär att lägenheter under 35 kvadratmeter får lokaliseras mot en icke ljuddämpad sida.

S₂

För bostäder som överstiger 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad orienteras mot en ljuddämpad sida

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att trafikbullerförordningen efterlevs. Lägenheter över 35 kvadratmeter utformas med minst hälften av alla bostadsrum mot en ljuddämpad sida. Detta innebär att lägenheter under 35 kvadratmeter får lokaliseras mot en icke ljuddämpad sida.

S₃

Byggnadens entréplan (våning i gatuplan) ska endast användas för centrumverksamhet och bostadskomplement. Byggnadens nordvästra hörn som vetter mot användning TORG och GATA ska endast inrymma centrumverksamhet

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa byggnadens entréplan (våning i gatuplan) används endast för centrumverksamhet och bostadskomplement. Huvudbyggnadens nordvästra hörn ska användas för centrumverksamhet då marken utanför (allmän plats TORG) är lämplig för potentiell uteservering.

S₄

Garage och bostadsgård ska finnas. Garaget ska uppföras under bostadsgård

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att garage byggs under upphöjd bostadsgård.

S₅

Placering

Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns mot allmän plats GATA och minst 4,5 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader eller del av huvudbyggnad som innehåller garage ska placeras minst 6 meter från fastighetsgräns mot allmän plats GATA och minst 2 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader får sammanbyggas i fastighetsgräns

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa ett lämpligt avstånd mellan bebyggelse och fastighetsgränser. Den anger att huvudbyggnaden ska placeras i egenskapsgräns mot gatan och minst 4,5 meter från övriga fastighetsgränser. Detta ska bidra till en enhetlig och sammanhållen byggnadslinje längs gatan.

p₃

Huvudbyggnad ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns. Komplementbyggnader eller del av huvudbyggnad som innehåller garage ska placeras minst 6 meter från fastighetsgräns mot allmän plats GATA och minst 2 meter från övriga fastighetsgränser. Komplementbyggnader får sammanbyggas i fastighetsgräns

p₄

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa lämpligt avstånd mellan komplementbyggnad och fastighetsgräns.

Markens anordnande och vegetation

Marken ska förse med körbana för motorfordon

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utrymme för gata på kvartersmark.

n₃

Marken ska förse med en vändplan för motorfordon

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utrymme för vändplan kvartersmark för att undvika backrörelse för större fordon.

n₄

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa utrymme för och tillträde till allmännyttiga underjordiska ledningar.

u₂

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt

Syftet med bestämmelsen är att upphäva strandskyddet för bostadsbebyggelse. Bestämmelsen reglerar vart strandskyddet på allmän plats är upphävt.

a₃

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år för kvartersmark och 10 år för allmän platsmark. Genomförandetiden börjar gälla fr.o.m laga kraft datum

Planens genomförandetid är fem år från det datum planen vinner laga kraft. Bestämmelsen gäller för kvartersmark.

Illustrationer

Illustrationslinje - Strandskydd

Syftet med illustrationen är att förtydliga var strandskyddslinjen går och därmed läsbarheten av plankartan.

— — — —

Genomförande

Mark- och utrymmesförvärv

Rättighet och skyldighet till inlösen

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in den mark som utgör allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, PBL 6 kap. 13 § och 14 kap. 4 §. Vilka fastigheter som kan bli föremål för inlösen framgår av tabellen Fastighetsrättsliga konsekvenser under avsnittet 'Konsekvenser'.

För utbyggnaden av allmän plats gata behöver slänter inom vissa delar anläggas inom kvartersmark. Dessa släntområden (z1) utgör kvartersmark i detaljplanen och tillhör fortfarande den privata fastigheten. När utbyggnaden av allmän plats gata är genomförd kan släntområdet nyttjas av fastighetsägaren. se mer under avsnittet 'Rättigheter' nedan.

Vilka fastigheter som kan bli berörda av markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u-område) och slänter (z1-område) framgår av tabellen Fastighetsrättsliga konsekvenser under avsnittet 'Konsekvenser'. Eventuella begränsningar av nyttjandet inom slänt- och u-områden regleras i separat rättighetsupplåtelse.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

För att genomföra förändringar i fastighetsindelningen krävs en ansökan om lantmäteriförrättning. Lantmäterimyndigheten prövar åtgärdens lämplighet samt att den överensstämmer med detaljplanen vid förrättningen.

Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Detaljplaneförslaget innehåller mark för allmän plats (gata, torg, gång, cykel, park och natur) med kommunalt huvudmannaskap samt kvartersmark för bostad (B), parkering (P), centrum (C), industri (J) och transformatorstation (E). När detaljplanen har fått laga kraft blir fastighetsbildning för genomförande av detaljplanen möjlig. Inom kvartersmarken kan nya fastigheter bildas genom avstyckning eller marköverföring mellan fastigheterna genom fastighetsreglering.

Den mark som planläggs som allmän plats och som kommunen har rättighet och skyldighet att lösa in, ska överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunägd fastighet, förslagsvis Gränna 4:1.

Inom planområdet finns kvartersmark för transformatorstation (E) och i det fall E-området ska avstyckas till en egen fastighet innebär det en förändrad fastighetsindelning.

Samtliga fastigheter som berörs av detaljplanen och hur de påverkas redovisas i tabellen Fastighetsrättsliga konsekvenser under avsnittet 'Konsekvenser'.

Rättigheter

Inom kvartersmark i detaljplanen finns områden med olika för markreservat. Inom områden betecknat med u innebär det att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Detta innebär dock inte någon formell rättighet inom området utan för att uppnå detta måste en civilrättslig rättighetsupplåtelse tecknas alternativt att ledningsrätt bildas genom lantmäteriförrättning.

Inom område betecknat med z1 innebär det att marken ska vara tillgänglig för allmännyttig släntintrång för att möjliggöra slänt inom kvartersmark vid utbyggnad av gatorna. I likhet med u-område innebär z1 inte någon formell rättighet utan för att uppnå detta måste en civilrättslig rättighetsupplåtelse tecknas alternativt ett officialservitut bildas genom lantmäteriförrättning.

Detaljplanen möjliggör upplåtande av ledningsrätt eller avtalservitut för transformatorstation inom område betecknat med E alternativt bildande av egen fastighet genom avstyckning.

Beroende på hur indelningen i fastigheter sker inom kvartersmark kan servitut behövas i vissa fall. För anläggningar som blir gemensamma för flera fastigheter, t ex vägar eller vatten- och avloppsledningar kan gemensamhetsanläggningar inrättas inom kvartersmarken efter ansökan om lantmäteriförrättning.

Inom planområdet finns flera rättigheter som kan komma att påverkas av planens genomförande. Se mer i tabellen Fastighetsrättsliga konsekvenser under avsnittet 'Konsekvenser'.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Genomförande av detaljplanen innebär att befintliga VA-ledningar behöver flyttas för att istället förläggas inom mark som planläggs som allmän plats. Inom Gränna 8:3 finns befintlig vattentub tillhörande Jönköping energis kraftstation. Vid utbyggnad av gata samt gång- och cykelväg behöver kommunen vidta särskilda åtgärder för att säkerställa att vattentubens funktion inte påverkas.

Inom planområdet finns flera avtalservitut för el- och VA-ledningar. Flera av dessa servitut är olokaliserade och därmed är ledningarnas placeringar osäkra. Eventuell påverkan på ledningar kommer att hanteras under genomförande av detaljplanen.

Utbyggnad allmän plats

Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats och utbyggnad ska ske inom detaljplanens genomförandetid. Detaljplanen omfattar utbyggnad av allmänna anläggningar i form av ny huvudgata och lokalgata med tillhörande slänter och diken, gång- och cykelväg, torg, trappor och en mindre park. Genomförande av detaljplanen omfattar även en sänkning av den befintliga Jönköpingsvägen för att kunna tillskapa infarten till planområdet.

För utbyggnaden av allmän plats kommer kommunen i viss mån behöva anlägga slänter inom kvartersmarken.

Stadsbyggnadskontoret, Utvecklings- och trafikavdelningen ansvarar för utbyggnad av ny kommunal huvudgata, torg och tillhörande anläggningar. Tekniska kontoret, mark- och exploateringsavdelningen ansvarar för utbyggnad av ny kommunal lokalgata och tillhörande anläggningar.

Utbyggnad vatten och avlopp

Ett nytt spillvattennät som ansluts till befintliga ledningar väster om området (vid Astrakangatan) kommer att byggas ut och även ersätta de gamla ledningarna. Dagvattenledningar kommer också byggas till fastigheterna.

Huvudvattenledningen som korsar området kommer, där det är möjligt, läggas om i samma sträckning som det nya ledningsnätet.

Planområdet tillhör Gränna lågzon (ca 178 möh.) vilket ger ett beräknat tryck på ca 40-55 mvp i marknivån.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

För att genomföra planförslaget kommer kommunen att ha kostnader för upprättande av detaljplanen, utredningar, sanering, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt samt utbyggnad av allmän plats inklusive markförvärv och intrångsersättning.

Del av kostnaden för upprättande av detaljplanen bekostas av exploatören genom erläggande av planavgift.

Kostnader för utredningar, sanering, fastighetsbildningsåtgärder och ledningsflytt fördelas mellan kommunen och exploatören. Kostnadsfördelningen utgår från en överenskommelse mellan parterna vilken kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Kommunen har sökt och inväntar besked om statligt bidrag för saneringskostnader inom planområdet. Bidraget avser både kvartersmark och allmän platsmark.

Utbyggnad av allmän plats i form av huvudgata och torg inklusive tillhörande slänter kommer att finansieras av Stadsbyggnadsnämnden via utpekade investeringsmedel i verksamhets- och investeringsplanen (projektkod 395710). Kostnaden för kommunal huvudgata och torg inklusive slänter har uppskattats till cirka 99 miljoner kronor.

Utbyggnad av allmän plats i form av lokalgata och tillhörande anläggningar kommer att finansieras av mark- och exploateringsavdelningen genom exploateringsbudgeten för området (objekt 4249). Kostnaden för kommunal lokalgata och tillhörande anläggningar har uppskattats till cirka 4 miljoner kronor.

Kostnaderna ovan är i detta skede grova kostnadsindikationer som är översiktligt framtagna. När projektet går vidare i projektering och mer kunskap om projektets genomförande framkommer kan kostnaderna därför komma att justeras och även indexregleras.

Exploatören kommer att bekosta del av utbyggnad av allmän plats utifrån exploatörens bedömda nytta av delar av de allmänna anläggningarna. Exploatörens bidrag till utbyggnad av allmän plats är föremål för förhandling mellan kommunen och exploatören och kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Nybyggnation av VA-ledningar bekostas av kommunen, tekniska kontoret VA-avdelningen och sedvanlig taxa kommer debiteras exploatören eller efterträdande fastighetsägare utifrån servisanmälan.

Exploatören ansvarar för och bekostar all byggnation inom kvartersmarken med undantag för gatuslänt tillhörande allmän plats. Eventuell anläggning som ersätter av kommunen redan anlagd gatuslänt inom kvartersmarken bekostas av exploatören, enligt exploateringsavtalet.

Exploatören och kommunen erlägger anslutningsavgift till ledningsägare Jönköpings energi för anslutning till tillkommande transformatorstationer.

Planavgift

Exploatören ska erlägga planavgift till kommunen genom erläggande av exploateringsersättning. Exploatören erlägger planavgiften innan detaljplanen behandlas för antagande i stadsbyggnadsnämnden. Erläggande av planavgift kan även bli aktuellt för de fastighetsägare vilka genom detaljplanen, ges möjlighet till avstyckning. I dessa fall kommer planavgift att tas ut i samband med bygglov enligt av kommunen antagen taxa.

Inlösen av mark avsedd för allmänt ändamål

Kommunen kommer att ha kostnader för förvärv alternativt inlösen av mark vilken planläggs som allmän plats.

Gemensamhetsanläggning

Det finns vid tiden för detaljplanens framtagande inga bildade gemensamhetsanläggningar inom planområdet. Erforderliga fastighetsbildningsåtgärder för bildande av eventuella nya gemensamhetsanläggningar bekostas av berörda fastighetsägare.

Drift allmän plats

Efter genomförande av detaljplanen kommer kommunen att få ökade kostnader för drift och skötsel av de ytor som i detaljplanen planläggs som allmän plats om cirka 1 200 000 kronor.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Kommunen kommer att upprätta ett exploateringsavtal med exploatören innan detaljplanen behandlas för antagande i stadsbyggnadsnämnden.

Exploateringsavtalet reglerar ansvarsfördelning avseende utbyggnad av allmän plats, marköverlåtelse, erläggande av exploateringsersättning, fastighetsbildning med mera.

Kommunen avser att upprätta överenskommelser om fastighetsreglering med fastighetsägare för de områden som är utlagda som allmän plats. Kommunen avser teckna civilrättslig rättighetsupplåtelse med fastighetsägare för slänter (z1-områden) och allmännyttiga underjordiska ledningar (u-områden). Om parterna, det vill säga kommunen och enskild fastighetsägare, inte når en överenskommelse om fastighetsreglering respektive civilrättslig rättighetsupplåtelse är alternativet att lantmäterimyndigheten, efter en ansökan från kommunen, får avgöra sådan fråga inom ramen för en lantmåteriförrättning.

Markanvisning

Mellan Jönköpingsvägen och den kommunala lokalgatan planläggs del av kommunens fastighet Gränna 8:4 för bostäder. Kommunen planerar att genomföra en markanvisning för det aktuella området efter att detaljplanen fått laga kraft.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2016	Planstart
2017	
September 11 oktober - 21 december	Stadsbyggnadsnämnden - beslut om plansamråd Samråd
2019	
November	Stadsbyggnadsnämnden - beslut om inriktning
2024	
Maj 3 juli - 4 september	Stadsbyggnadsnämnden - beslut om granskning Granskning nr 1
2026	
April	Stadsbyggnadsnämnden - beslut om granskning
Kvartal 2	Granskning nr 2
Kvartal 4	Stadsbyggnadsnämnden - beslut om antagande
Kvartal 4	Laga kraft (om inte planen överklagas)

Prövning enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Inom ramen för detaljplanen kommer ett dike inom kommunens fastighet Gränna 8:4 behöva flyttas. För dike gäller generellt biotopskydd enligt miljöbalken 7 kap. 11 § och kommunen har sökt och enligt beslut från länsstyrelsen beviljats dispens från biotopskyddet för igenläggning och flytt av dike.

Vattenverksamhet

Flytt av befintligt dike medför att ett nytt dike behöver anläggas, dock bedöms inte åtgärden ha påverkan på enskilda intressen varför någon ansökan om vattenverksamhet inte är aktuell.

Konsekvenser

Riksintressen

Kulturmiljövård

Detaljplanen berör riksintresse för kulturmiljövård som omfattar Gränna och Uppgränna. Enligt riksintresset är det öppna odlingslandskapet längs stranden mellan Vättern och Grännabergets förkastningsbrant av särskild betydelse. Dock är detta landskap inte lika framträdande söder om Gränna som det är i norra delen av staden. I det område där den aktuella detaljplanen föreligger är det öppna odlingslandskapet inte närvarande, utan området präglas istället av täta äppelodlingar och bebyggelse. Detaljplanen föreslår bebyggelse som anpassas efter Grännas bebyggelseprinciper och en stadsmiljö som följer stadens stadsbyggnads- och landskapsprinciper. Stadsmiljön bedöms därmed inte påverkas i hög grad, särskilt med tanke på att området ligger i utkanten av tätorten. Riksintressets syfte bedöms därmed upprätthållas.

Naturvård

Detaljplanen ligger inom området för riksintresset naturvård, Östra Vätterstranden med Girabäcken, Västana och Röttleån. Området är utpekade som riksintresse på grund av sina höga natur- och rekreationsvärden. Inom detaljplanen finns begränsade naturvärden då merparten av området utgörs av igenväxande äppelodlingar. Även om äppelodlingar är karaktäristiskt för Östra Vätterbranterna bedöms inte de aktuella odlingarna hysa särskilda värden för riksintresset till följd av igenväxningsgraden. Inga högre naturvärden hittades under i samband med naturvårdsinventeringen. Brantmiljöerna inom området bedöms inte påverkas i hög grad av exploateringen eftersom det fortfarande kommer att finnas en brant/slänt mot odlingen. Trots att området exploateras och förändras kommer den naturliga karaktären och topografin att bevaras till stor del, vilket är avgörande för att upprätthålla den biologiska mångfalden och naturvärdet i området. Den fortsatta närvaron av en brantmiljö bidrar till att säkerställa att växt- och djurlivet fortsätter att existera och att ekosystemet bevaras. Riksintressets syfte bedöms därmed upprätthållas.



Figur 149
Del av tänkt
exploatering sedd från
nedanför slänten.

Rörligt friluftsliv

Detaljplanen ligger inom området för riksintresset rörligt friluftsliv, Vättern med öar och strandområden. Planförslaget förväntas inte ha någon negativ påverkan på riksintresset. För närvarande domineras området av igenväxande äppelodlingar som är nedlagd eller ligger på privat mark, vilket gör det svårt att ta sig igenom området. Planförslaget främjar det rörliga friluftslivet genom att skapa en skötselväg som kan användas som rekreationsstråk. Detta rekreationsstråk är planerat att sträcka sig från Gamla Jönköpingsvägen ner till Astrakangatan - Skiftesvägen och förväntas spela en betydande roll för det rörliga friluftslivet genom att koppla samman rekreationsområden i närområdet. Även anläggning av nya gator med trottoarer och cykelvägar i området samt nya trappsystem i sluttningarna ökar tillgängligheten till platsen och främjar rörligt friluftsliv.

Kommunala planeringsunderlag

Gällande översiktsplan

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan.

Översiktsplan för mindre tätorter och landsbygd (granskningsversion)

Planförslaget överstämmer med kommande översiktsplan.

Grönstrukturplan

Planförslaget förväntas påverka ett befintligt grönområde längs Hjulmakaregatan ner till Skiftesvägen. Grönområdet kommer att försvinna till följd av byggandet av den nya huvudgata. Däremot möjliggör detaljplanen för etableringen av ett nytt grönområde som kommer att fungera som en koppling mellan intilliggande grönområden.

Mark och vegetation

Natur och biotopskydd

De naturvärden som påverkas av planområdet omfattar främst av nedlagd äppelodling. Dessutom påverkas andra träd, särskilt äldre exemplar av ask och lövträd, främst björk men även yngre ekar och sälg, vide, hassel. Några av dessa träd finns bland annat längs en befintlig grusväg (Gamla Jönköpingsvägen/ Näbbaliden). Naturvärden som nyponros, björksly, björnbär och rosor bedöms försvinna inom planområdet.

Bland de biotopskyddade områdena som påverkas finns två askar av särskild skyddsvärde samt ett befintligt dike på jordbruksmark. Länsstyrelsen har beviljat dispens för de skyddsvärda träden och diket. Vidare bedöms naturvärden längs Hjulmakaregatan försvinna, medan en betydande del av gräsytan mellan den befintliga bebyggelsen i norra delen av planområdet kommer att bevaras.

Jordbruksmark

Planförslaget bedöms inte att ianspråkta åkermarken för exploatering av bostäder kommer att ha en betydande påverkan på jordbrukslandskapet i Gränna som helhet. En utförlig motivering till varför det är lämpligt att använda jordbruksmark för bostadsbebyggelse finns under avsnitt 'Utredningar och Dispenser'.

Dagvatten

Dagvattenmängden kommer öka både vid normal nederbörd samt vid skyfall när detaljplanen genomförs då hårdgjord yta kommer att öka. Negativa konsekvenser av detta kommer dock utebli för nedströms områden i och med de åtgärder som genomförs då diken bräddar diffust västerut vid skyfall. Nedströms områden kommer därmed inte att påverkas negativt då skyfallsvatten kommer ledas via kontrollerade skyfallsvägar mot recipienten. Flödena kommer dock att öka när dessa koncentreras till bland annat diken. Kantstenar placeras på strategiska platser för att styra skyfallsvatten rätt.

Vid byggnation av underjordiskt garage är det viktigt att höjdsättning görs på sådant sätt att nedfarten inte hamnar i lågpunkt.

Befintliga diken nedströms kommer fortsatt få vatten från planområdet då endast utsläppspunkterna i diken kommer att ändras. Mängden vatten kommer dock att öka i diken då infiltrationen som sker idag i uppströms områden kommer upphöra vid utbyggande av detaljplanen då hårdgjorda ytor kommer öka. Denna ökning anses inte påverka befintliga diken negativt.

Situationen för recipienten avseende föroreningshalter kommer hållas på acceptabla nivåer vid den hantering av dagvatten som föreslås i framtiden dagvattenutredning med översilningsytor, krossdiken/makadammagasin samt växtbäddar/biofilter.

Hantering av dagvatten inom området och även skyfallsvatten presenteras i bilaga 2 till framtiden dagvattenutredning.

I och med detaljplanens genomförande har framtida skyfallsvägar studerats i Scalgo live. Förprojekterade höjdsatta vägen har studerats och analyserats. Skyfallsflöden i södra delen av området leds till diket vid Astrakangatan. En trumma anläggs vid nya cirkulationen och avvattnar naturmark från Grännaberget och väg dagvatten från E4:an och medför att avrinningen längs Jönköpingsvägen avlastas. Norra delen av det nyexploaterade området får ansamling av skyfallsvatten i hörnet Tuben-Nya vägen. När vatten bräddar från denna lågpunkt sker avrinning norrut via den nya vägen mot Lars Hillings gränd. För att minimera detta läggs en trumma vid hörnet Tuben-Nya vägen. Befintlig vall mellan bostäder vid Astrakangatan och befintligt dike förbättras och leds kontrollerat västerut.

Norr om Tuben ändras gatustrukturen genom höjdsättning och kantsten vilket medför att skyfallsvatten leds kontrollerat och påverkar inte befintlig bebyggelse negativt. Den nya vägen har förprojekterats och avrinning sker antingen via dike eller via gata mot Vättern.

Strandskydd

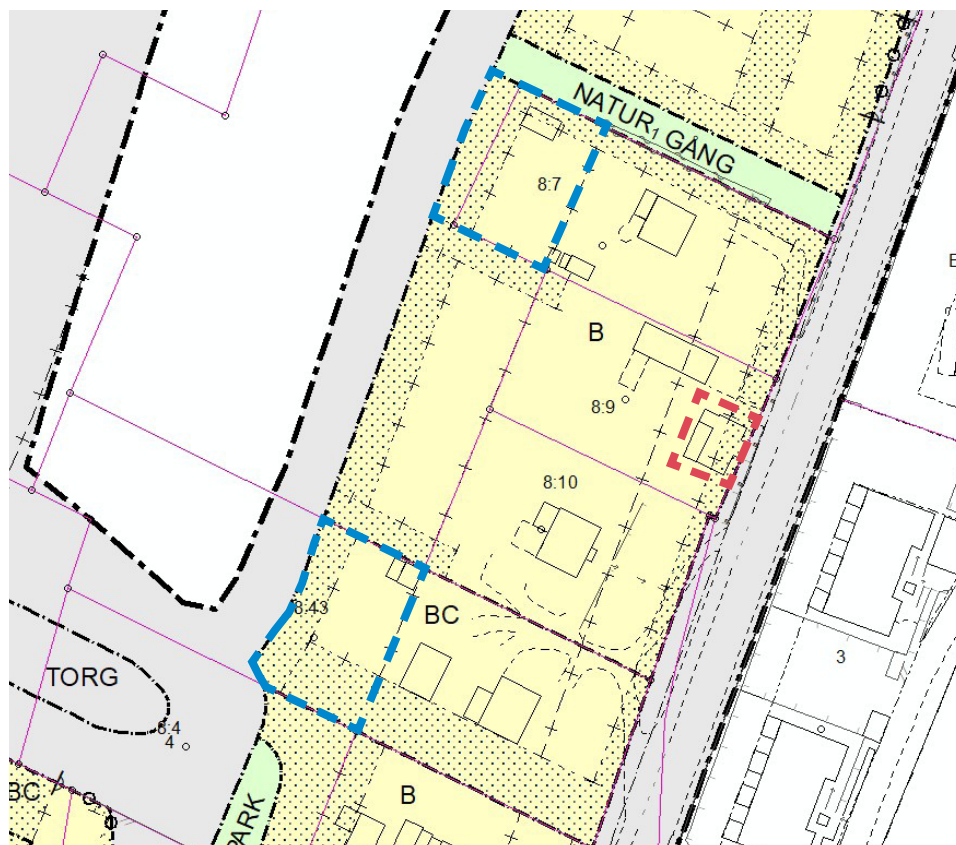
Planförslaget bedöms inte påverkas strandskyddet ur en sådan synpunkt att tillgång till strandområdet påverkas negativt. Se motivering till varför strandskyddet ska upphävas under avsnitt 'Utredningar och dispenser'.

Befintliga fastigheter

Bostadsfastigheter

I dagsläget finns ingen gällande detaljplan för den befintliga bostadsbebyggelsen inom planområdet. När den nya detaljplanen antas kommer en av de befintliga bostadsbyggnaderna att hamna på prickmark och därmed inte följa detaljplanens bestämmelser. Prickmark innebär dock inte att byggnaden måste rivas, utan den kan stå kvar. Däremot kan möjligheterna att få bygglov för framtida åtgärder på byggnaden bli begränsade. Om en ny huvudbyggnad ska uppföras på samma fastighet (Gränna 8:9) behöver byggnaden placeras inom den bygggrätt som den nya detaljplanen medger. Detta innebär att en ny byggnad kommer att placeras längre bort från Jönköpingsvägen jämfört med i dag.

För fastigheten Gränna 8:43 innebär genomförandet av detaljplanen att en ny kommunal gata anläggs genom fastigheten, vilket delar den i två delar. Den mark som planläggs som allmän platsmark kommer att förvärfvas av kommunen. Detaljplanen ger även möjlighet att stycka av fastigheten så att en ny bostadsfastighet kan bildas och bebyggas i anslutning till den nya gatan.



Figur 150

Bilden visar den nya detaljplanen och befintliga bostadsbyggnader inom planområdet. Den röda linjen markerar den byggnad som blir planstridig, medan den blå linjen visar ett förslag på hur fastigheterna Gränna 8:7 och 8:43 kan styckas av för nya bostadsfastigheter mot den nya gatan. Rosa linjer visar befintliga fastighetsgränser.

Även fastigheten Gränna 8:7 ges möjlighet att stycka av sin fastighet för att möjliggöra uppförandet av ett nytt bostadshus mot den nya gatan (se bild på sida 118). För att detta ska vara möjligt behöver dock fastighetsägaren förvärva den mark som ligger mellan fastigheten och gatan. Denna mark ägs i dagsläget av kommunen.

Inom området som planläggs som NATUR1 GÅNG finns idag en häck och en stenmur (se bild på sida 118). Dessa ligger på kommunal mark, utanför fastigheten Gränna 8:7, men utgör en del av fastighetens nuvarande utformning. Häcken och muren kan behöva tas bort eftersom marken behövs för att anlägga ett nytt dike samt en trappa som förbinder Jönköpingsvägen med den nya gatan.

För fastigheterna Montören 1, 2 och 3 ligger delar av trädgårdarna i dag utanför respektive fastighetsgräns. Samtidigt finns det problem med dagvatten som rinner ner mot fastigheterna från Grännaberget. För att förhindra att problemen med dagvatten förvärras i samband med utbyggnaden enligt detaljplanen behöver en mindre vall anläggas längs fastighetsgränsen. Vallarna kommer att placeras på kommunal mark och ska skydda fastigheterna från inträngande dagvatten. Åtgärden innebär att mark som i dag uppfattas som trädgård, men som ligger utanför fastighetsgränserna, tas i anspråk för att anlägga vallarna.



Figur 151

Den röda markeringen visar den mark som i dag används som trädgårdar och där en mindre vall kommer att anläggas för att skydda fastigheterna från inströmmande dagvatten uppifrån. De rosa linjerna visar befintliga fastighetsgränser.

För fastigheterna Kartografen 1–5 samt Barberaren 1 kommer bullerplank att uppföras längs fastighetsgränsen mot den nya huvudgatan. Syftet är att skydda fastigheterna från ökat buller. Mer information återfinns i avsnittet 'Utredningar och dispenser – Bullerutredningen'.

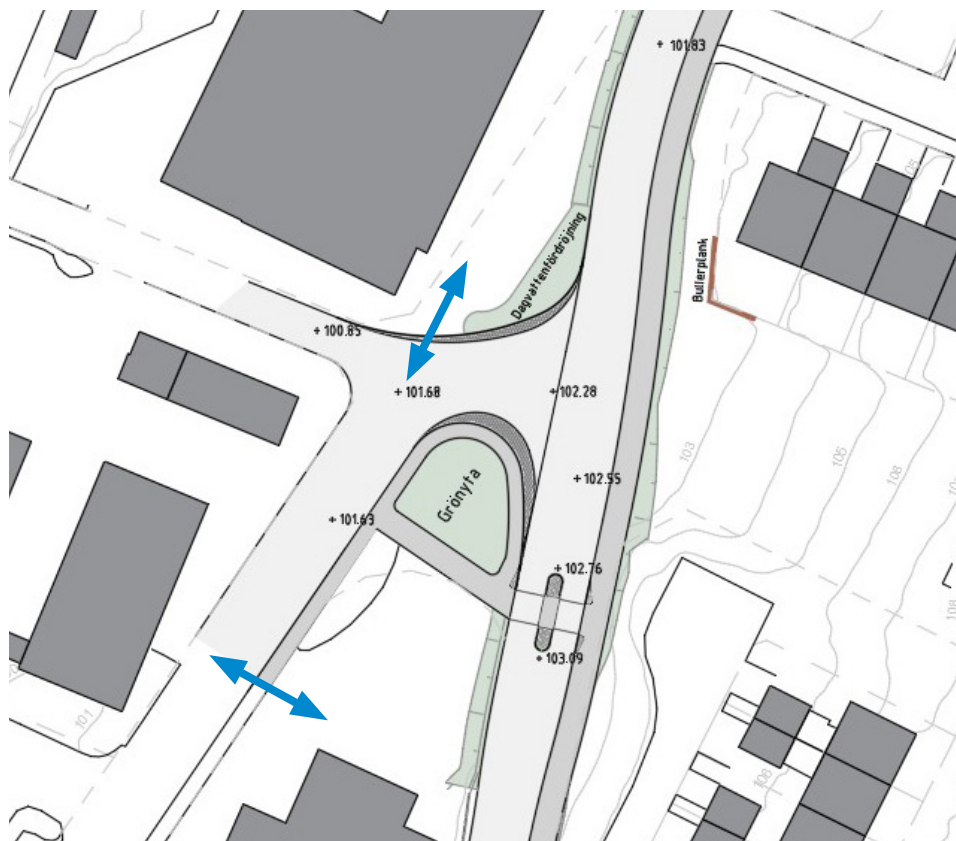
För fastigheten Sadelmakaren s:1 innebär utbyggnaden av den nya huvudgatan att mark inom fastigheten behöver tas i anspråk för att anlägga en ny slänt. Åtgärden är nödvändig för att möjliggöra anläggandet av gatan.

Verksamhets- och industrifastigheter

För verksamhetsfastigheterna Snickaren 1 och 2 samt Landån 6 och 8 innebär utbyggnaden av den nya huvudgatan att mark inom fastigheterna behöver tas i anspråk för att anlägga nya slänter i anslutning till gatan. Detta är nödvändiga för att möjliggöra gatans utformning.

Därutöver behöver ett nytt dike anläggas på fastigheten Landån 8 för att skydda bebyggelsen längre ned mot Vättern från skyfall och ökade dagvattenflöden i framtiden. Marken där diket anläggs planläggs som allmän platsmark, kommer att förvärfvas av kommunen och därefter skötas av kommunen.

För fastigheten Landån 6 behöver den befintliga in- och utfarten justeras så att tillfart sker via korsningen Skiftesvägen/Johan Werners gränd. För fastigheten Snickaren 1 kommer den befintliga in- och utfarten mot Hjulmakaregatan att tas bort. Det bedöms att fastighetens övriga in- och utfart mot Skiftesvägen är tillräcklig för fastighetens behov.



Figur 152

Bilden visar korsningen mellan den nya huvudgatan, Skiftesvägen och Johan Werners gränd. I samband med att den nya huvudgatan byggs behöver korsningen byggas om. Pilarna i bilden visar den framtida in- och utfarterna för fastigheterna Landån 6 och Snickaren 1 efter ombyggnaden.

Infrastruktur

Trafik

Bil

Två huvudsakliga faktorer kommer att påverka de framtida trafikmängderna i Gränna. Dels förväntas bebyggelse enligt detaljplanen alstra trafik, dels kan den nya kopplingen mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen förväntas ha viss påverkan på hur den befintliga trafiken väljer väg inom tätorten. Sammantaget bedöms trafiken minska på Jönköpingsvägen och Brahegatan mellan den nya cirkulationsplatsen och Amiralsgatan men öka på Hjulmakargatan, Skiftesvägen och Gärdesvägen. Eftersom turisttrafiken är omfattande är förändringen sannolikt större under sommaren.

Årsvardagsmedeldygnstrafik (ÅVDT)

- Trafiken på Jönköpingsvägen minskar på sträckan norr om den nya cirkulationsplatsen i söder där den nya vägen tillkommer. Söder om cirkulationsplatsen ökar trafiken med cirka 20 procent medan den minskar 25 procent norr om den nya korsningen.
- Trafiken på Brahegatan minskar något (-8 procent) medan Gärdesvägen får cirka 35 procent högre trafikmängder. ÅVDT på Gärdesvägen i anslutningen till Amiralsvägen förväntas uppgå till ungefär motsvarande trafik på vägen idag under sommarens högtrafikperiod. Trafikökningen är ännu högre i de södra delarna av Gärdesvägen (+50 procent) eftersom den kommer att trafikeras av resor mellan de nya områdena och målpunkterna i centrum (exempelvis skola och livsmedelsbutiker).
- Även Skiftesvägen söder om Föreningsgatan förväntas få en betydande trafikökning där den prognosticerade trafiken är mer än 2,5 gånger högre jämfört med idag.
- Den nya vägen förväntas få ett flöde i anslutningen till Jönköpingsvägen motsvarande 3100 ÅVDT.

Sommardygnsstrafik (SDT)

- Trafikförändringarna under sommaren följer samma mönster som under normalsäsong, även om den alstrade trafiken från de nya områdena kan förväntas vara något lägre under sommaren.
- På Jönköpingsvägen söder om cirkulationsplatsen ökar trafiken med drygt 10 procent medan den minskar 30 procent norr om den nya korsningen.
- Trafiken på Brahegatan minskar något (-17 procent) medan Gärdesvägen får cirka 40 procent högre trafikmängder i anslutning till Amiralsvägen.
- Skiftesvägen/Gärdesvägen mellan Föreningsgatan och Ribbaskolan förväntas få en trafikökning motsvarande drygt 50 procent jämfört med idag.
- Den nya vägen förväntas få ett flöde i anslutningen till Jönköpingsvägen motsvarande 3700 SDT.

Cykel

Förutsättningarna för ett hållbart resande stärks då planen möjliggör för ett nytt gång- och cykelstråk samt möjlighet för en ny hållplats utmed den nya huvudgatan.

Utfarter från befintliga fastigheter utmed Skiftesvägen och Hjulmakaregatan kommer ske över ny gång- och cykelväg. Ur trafiksynpunkt bedöms detta som acceptabelt eftersom det rör sig om en liten mängd fordon som korsar cykelbanan samt att andra lokaliserings alternativ för gång- och cykelvägen bedöms mindre bra.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Exploatering inom planområdet skulle innebära att föroreningar på platsen tas bort från marken och inte riskerar att spridas vidare. Om ingen exploatering genomförs inom området bedöms ingen sanering av föroreningarna att ske.

Buller

Den planerade trafiklösningen medför både ökade och minskade bullernivåer i olika delar av området. För befintliga bostäder inom och i anslutning till planområdet förväntas bullernivåerna generellt öka. Samtidigt bedöms bullersituationen för bebyggelsen i centrala Gränna förbättras, eftersom delar av den trafik som idag passerar längs Brahegatan istället leds om till den nya huvudgatan samt till Skiftesvägen och Gärdesvägen.

För de bostäder där riktvärdet för buller vid uteplats riskerar att överskridas planläggs skyddsåtgärder i form av bullerplank.

Kulturmiljö

Gränna stad

Planförslaget med en ny stadsdel och huvudgata i Gränna förväntas påverka den omgivande miljön genom förändringar av terrängen, tätortsgränsen och den södra entrén till Gränna. Trots dessa förändringar bedöms inte Grännas kulturmiljö bli negativt påverkad, då man aktivt arbetar för att bevara stadens karaktärsdrag. Genom att integrera kulturella och historiska aspekter i utvecklingen av det nya området strävar man efter att upprätthålla stadens unika karaktär och kulturella arv. Den historiska stadskärnan, med sina välbevarade trähus och kullerstengator från 1600-talet, förväntas förbli intakt, särskilt med minskad trafik i centrum. Bland stadens centrala landmärken kommer Gamla Gränna kyrka och de äldre husen längs Brahegatan att bevaras. Därmed förväntas kulturmiljön i Gränna förbli opåverkad av det aktuella planförslaget.

Social hållbarhet

Den utvecklade stadsdelen och den nya huvudgatan i södra Gränna kan bidra till en förbättrad social hållbarhet genom att möjliggöra för en varierad blandning av bostäder som kan möta olika boendebehov. Den nya huvudgatan förbättrade tillgängligheten i närområdet då den kan underlätta för människor att transportera sig och nå viktiga samhällsfunktioner. Utvecklingen av ett nytt torg, utsiktsplatser och rekreationsstråk skapar möjligheter för invånare och besökare att träffas och delta i gemensamma aktiviteter, vilket stärker social interaktioner.

Omgivningspåverkan

En ny huvudgata och stadsdel i södra Gränna

Byggandet av en ny stadsdel med en ny huvudgata i södra Gränna kan innebära potentiella fördelar för samhället. Utökningen av bostadsutbudet och förbättringen av infrastrukturen kan bidra till att främja områdets utveckling och tillgänglighet. Förväntningarna är att den nya huvudgatan kommer att underlätta trafikflödet och förbättra transportmöjligheterna för invånarna samt möjliggöra bättre anslutningar mellan olika delar av tätorten. Trafikflöde och bullernivåerna bedöms öka utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen.

Den nya bebyggelsen kan ge stadsdelen fördelar samtidigt som den tar hänsyn till Grännas karaktär och kulturarv. Detta kan eventuellt attrahera nya invånare och besökare till området.

Sammanfattningsvis kan utbyggnaden av en ny stadsdel i södra Gränna innebära en rad potentiella fördelar för samhället, inklusive förbättrad infrastruktur, ökad tillgänglighet och eventuell attraktivitet för både invånare och besökare.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvens per fastighet och rättighet framgår av tabellen nedan.

Fastighet/ Rättighet	Fastighetsrättslig konsekvens
Gränna 4:1 (kommunägd)	Mark för allmän plats (gata och natur1) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen. Fastigheten kan genom fastighetsreglering erhålla mark för allmän plats (gata samt gång- och cykelväg), yta 1-9. Mark för industri (J) kan genom fastighetsreglering överföras till Landån 6, yta 10. Mark för bostad (B) och parkering (P), yta 43, kan genom fastighetsreglering överföras till annan lämplig fastighet med samma ändamål.

Gränna 4:3 (kommunägd)	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 2) ägs redan av kommunen och fastighetsbildning är inte nödvändig. Detaljplanen möjliggör att hela fastigheten kan överföras till gatufastigheten Gränna 4:1.
Gränna 7:8	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 11) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:3	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 6) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för allmän plats (gång/cykel) med kommunalt huvudmannaskap (yta 7) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:4 (kommunägd)	Mark för allmän plats (natur1, gata, torg och park) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen. Mark för transformatorstation (E) (yta 12) kan bilda ny fastighet eller upplåtas med rättighet. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller regleras till intilliggande fastigheter med samma ändamål. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservat u (u-områden). Befintligt jordbruksarrende på del av fastigheten kan behöva ändras.
Gränna 8:6	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 13) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:7	Mark för bostad (B). Detaljplanen möjliggör avstyckning av ytterligare en bostadsfastighet efter reglering av ett område (yta 14) från Gränna 8:4. Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 9) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:9	Mark för bostad (B). Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:10	Mark för bostad (B). Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:11	Mark för allmän plats (gata och torg) med kommunalt huvudmannaskap (yta 15) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:13	Mark för allmän plats (gata och torg) med kommunalt huvudmannaskap (yta 16) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:14	Mark för bostad (B). Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).

Gränna 8:16	Mark för allmän plats (gata och torg) med kommunalt huvudmannaskap (yta 17) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Mark för bostad/centrum (BC) kan avstyckas och bilda ny fastighet.
Gränna 8:17	Mark för allmän plats (gata och park) med kommunalt huvudmannaskap (yta 18) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för allmän plats (gång) med kommunalt huvudmannaskap (yta 19) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Ett mindre område (yta 20) kan genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:19	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 21 och 22) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:20	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 23) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:21	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 24) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:23	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 25 och 26) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Ett mindre område med mark för bostad (B) och parkering (P) (yta 27) kan genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.

Gränna 8:24	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 28) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:26	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 29) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Mark för transformatorstation (yta 30 och 31) kan bilda ny fastighet eller upplåtas med rättighet. Detaljplanen möjliggör att anlägga underjordiska allmännyttiga ledningar inom markreservatet u (u-område).
Gränna 8:27	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 32 och 33) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B)) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:29	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 34 och 35) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P) kan avstyckas och bilda nya fastigheter eller genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:31	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 36) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för bostad (B) och parkering (P), yta 37, kan genom fastighetsreglering överförs till annan lämplig fastighet med samma ändamål.
Gränna 8:33	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 38) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:35	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 39) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Gränna 8:38 (kommunägd)	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen.
Gränna 8:43	Mark för bostad/centrum (BC). Detaljplanen möjliggör avstyckning av ytterligare en bostad/centrum-fastighet. Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 40) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Detaljplanen möjliggör att nyttja område för allmännyttig körtrafik (släntinrång) inom markreservatet z (z-område).

Gränna 8:44 (kommunägd)	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen.
Gränna 9:1 (kommunägd)	Mark för bostad (B) och parkering (P), yta 41, kan genom fastighetsreglering överföras till annan lämplig fastighet med samma ändamål. Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen.
Landån 6	Mark för industri (J) kan genom fastighetsreglering överföras från Gränna 4:1, yta 10. Detaljplanen möjliggör att nyttja område för allmännyttig körtrafik (släntintrång) inom markreservatet z (z-område).
Landån 8	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 1) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för industri (J). Detaljplanen möjliggör att nyttja område för allmännyttig körtrafik (släntintrång) inom markreservatet z (z-område).
Snickaren 1	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 3) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för industri (J). Detaljplanen möjliggör att nyttja område för allmännyttig körtrafik (släntintrång) inom markreservatet z (z-område).
Snickaren 2	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 5) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Röttle s:4	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 42) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Sadelmakaren s:1	Mark för allmän plats (gata) med kommunalt huvudmannaskap (yta 4) får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
0680K-2163.1 Officialservitut (väg) Förmån: Gränna 8:4 Last: Gränna 8:10	Detaljplanen möjliggör att förmånsfastigheten har tillgång till utfart på allmän plats (gata). Servitutet kan upphävas efter ansökan om lantmäteriförrättning vid genomförandet av detaljplanen.
0680K-2424.1 Officialservitut (väg) Förmån: Gränna 8:4 Last: Gränna 8:14	Detaljplanen möjliggör att förmånsfastigheten har tillgång till utfart på allmän plats (gata). Servitutet kan upphävas efter ansökan om lantmäteriförrättning vid genomförandet av detaljplanen.

06-IM1-35/280.1 Officialservitut (kraftledning expropriation), olokaliserat Utan angiven förmånsfastighet. Last: Gränna 4:1, 8:4, 8:6, 8:8, 8:11, 8:13, 8:16-17, 8:19-21, 8:23-24, 8:29, 8:33, 8:35, Landån 7-8, Lantmätaren 10, Snickaren 2	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-46/1772.1 Avtalsservitut (elledning), olokaliserat Förmån: För ej angiven fastighet Last: Landån 6	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-51/2062 Avtalsservitut (ledning), olokaliserat Förmån: Gränna 4:1 Last: Gränna 4:3, Garvaren 1	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2319.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:43	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2320.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:31	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2321.1 Avtalsservitut (ledning), Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:27, 8:29	Rättigheten belastar område med byggrätt och kan behöva upphävas eller ändras vid genomförandet av detaljplanen.

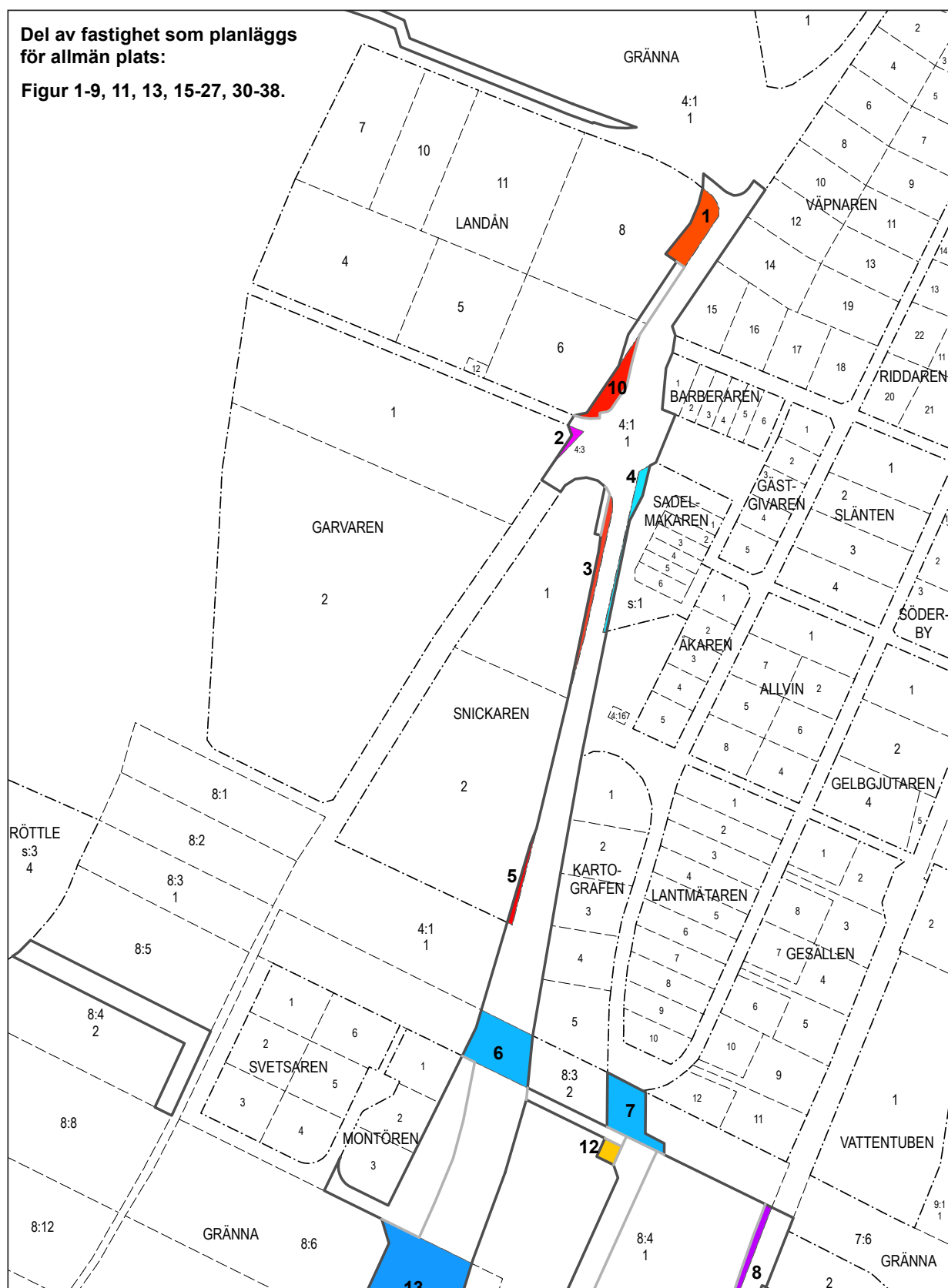
06-IM1-60/2322.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:21, 8:24	Rättigheten belastar område med byggrätt och kan behöva upphävas eller ändras vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2323.1 06-IM1-60/2324.1 Avtalsservitut (ledning mm) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:4	Rättigheterna kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2325.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:7	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2501.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 4:1, 8:4, Kartografen 1-5, Landån 7, Lantmätaren 10, Snickaren 2 m fl	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2502.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:26	Rättigheten belastar område med byggrätt och kan behöva upphävas eller ändras vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/2575.1 Avtalsservitut (ledning) Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:17, 8:20	Rättigheten belastar område med byggrätt och kan behöva upphävas eller ändras vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-60/3032.1 Avtalsservitut (vatten- och avlopps- ledning), olokaliserat Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:3	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.

06-IM1-60/3033.1 Avtalsservitut (ledning), Förmån: Gränna 8:37 Last: Gränna 8:4	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-68/3603.1 Avtalsservitut (ledning), olokaliserat Förmån: Gränna 8:37 Last: Snickaren 2	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-68/3915A.1 Avtalsservitut (ledning), olokaliserat Förmån: Gränna 8:37 Last: Landån 8	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-78/6180 Avtalsservitut (kraftledning) Förmån: Gränna 8:5 Last: Gränna 8:4 m fl	Rättigheten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
D-2019-00453895 Avtalsservitut (Optokanalisation, fiberkabel) Förmån: Guvernören 3 Last: Gränna 8:43	Rättigheten bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
D-2019-00454114 Avtalsservitut (Optokanalisation, fiberkabel) Förmån: Guvernören 3 Last: Gränna 8:10	Rättigheten bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
0680K-4765.1 Ledningsrätt (starkström) Förmån: Ändamålet 2 Last: Röttle s:4	Ledningsrätten bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen.

70/4905 Nyttjanderätt för tele, ej lokaliserat. Ledningshavare: TeliaSonera Skanova Access AB Last: Gränna 8:14	Nyttjanderätten kan påverkas vid genomförandet av detaljplanen.
---	--

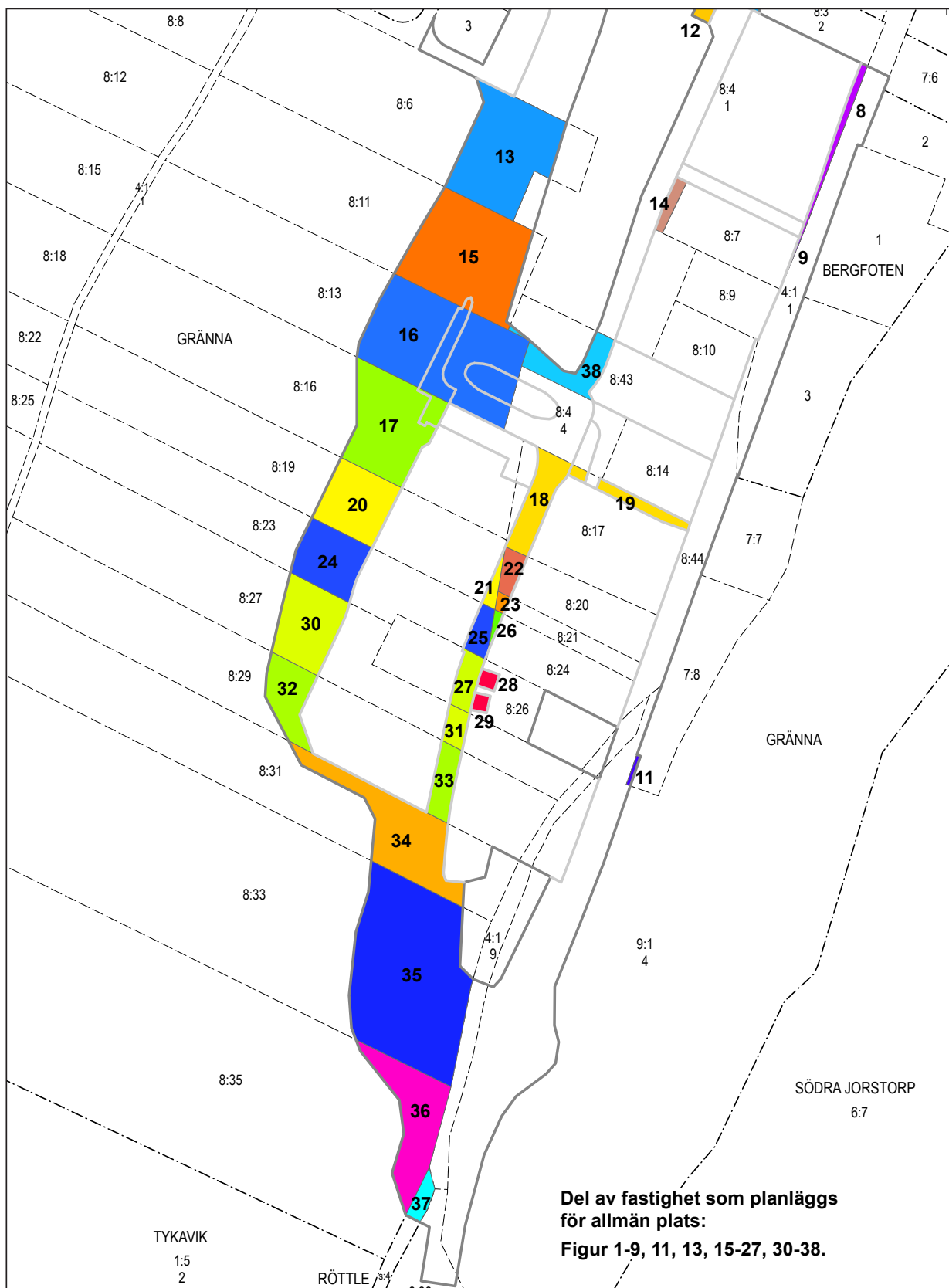
Del av fastighet som planläggs
för allmän plats:

Figur 1-9, 11, 13, 15-27, 30-38.



Figur 153

Karta över fastighetsrättsliga konsekvenser. Del 1 av 2.



Figur 154

Karta över fastighetsrättsliga konsekvenser. Del 2 av 2.

Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00

Granskningsutlåtande 1

► **Detaljplan:** **för bostäder och ny huvudgata
på del av Gränna 8:4 m.fl.**

Stadsdel: Gränna

Granskningshandling

Upprättad: 2026-04-08

Laga kraft: -

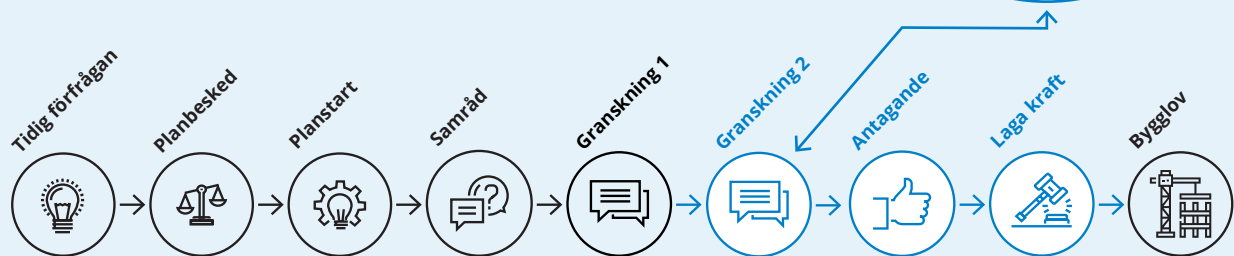
Diarienummer: Stbn/2016:47

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. För den aktuella detaljplanen genomförs en till granskning, vilket innebär ytterligare ett tillfälle 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 samrådet bedrivits?

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 21 september 2017 att godkänna ärendets planhandlingar (samrådsversion) för samråd.

Under samrådstiden, som pågick från 11 oktober till 21 december 2017, skickades planhandlingarna till bland annat Länsstyrelsen, berörda förvaltningar, myndigheter och fastighetsägare. En kungörelse publicerades även i Jönköpings-Posten.

Medborgardialog genomfördes via ett samrådsmöte som ägde rum 24 oktober 2017 i Ribbaskolan, Gränna. Planhandlingarna fanns också tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten.

Hur har granskning 1 bedrivits?

Efter samrådet justerades planhandlingarna. Stadsbyggnadsnämnden informerades om ärendet och beslutade den 13 juni 2024 att godkänna planhandlingarna (granskningsversionen).

Under granskningstiden, som pågick från 3 juli till 4 september 2024, skickades planhandlingarna till bland annat Länsstyrelsen, berörda förvaltningar, myndigheter, fastighetsägare och kommunstyrelsen, samt till de som hade lämnat synpunkter under samrådstiden. Under granskningstiden gavs även övriga, som inte hade lämnat synpunkter under samrådstiden, en ny möjlighet att lämna in ett yttrande. En kungörelse publicerades även i Jönköpings-Posten.

Ett allmänt informationsmöte ägde rum 28 augusti 2024 i Ribbaskolan, Gränna. Planhandlingarna fanns även tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten och på Grännas bibliotek, samt på kommunens hemsida. Information om ärendet har även informerats via kommunens sociala medier.

Granskning 2

För den aktuella detaljplanen genomförs en ytterligare granskning under kvartal 2, 2026. Bakgrunden är att en ny trafikutredning har tagits fram, vilket påverkar delar av det tidigare underlaget, bland annat frågor kopplat till trafikbuller. Dessutom har mindre justeringar av plangränserna gjorts för att säkerställa att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen kan genomföras.

Denna kompletterande granskning innebär att berörda får ta del av de uppdaterade planhandlingarna och utredningarna, och ges ytterligare en möjlighet att lämna synpunkter innan detaljplanen går vidare till antagande.

Inkomna skriftliga yttranden

Under den första granskningen (granskning 1) har flera skriftliga yttranden inkommit, och i förteckningen nedan visas samtliga yttranden uppdelade i olika kategorier tillsammans med datumet då ärendet registrerades som inkommet till kommunen.

Länsstyrelsen, Kultur- och fritidsförvaltningen samt Ingrid Karlsson och Per Karlsson begärde om förlängd svarstid. Kommunen beviljade en förlängning till den 13 september 2024.

Om avsändaren har skickat in ett yttrande men framfört att denne inte har några invändningar mot planförslaget, framgår det i förteckningen som "ingen erinran". Om avsändaren har skickat in yttrandet efter granskningstidens slut, anges datum följt av "sen inlämning". Om avsändaren har skickat in yttrandet efter tidsfristen men har beviljats förlängd svarstid, anges datum följt av "förlängd svarstid".

I slutet av granskningsutlåtandet presenteras bilagor som hör till yttrandena.

Förteckning

Myndigheter och regionala organisationer

1.	Trafikverket	2024-07-08
2.	Försvarsmakten	2024-08-02
3.	Jönköpings Länstrafik	2024-09-02
4.	Lantmäterimyndigheten	2024-09-04
5.	Länsstyrelsen	2024-09-13, förlängd svarstid 2024-10-08, sen inlämning

Kommunala bolag, nämnder och förvaltningar

6.	Räddningstjänsten	2024-07-04, ingen erinran
7.	June Avfall och Miljö	2024-08-23
8.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2024-08-27
9.	Kommunstyrelsen	2024-09-02
10.	Tekniska nämnden	2024-09-02
11.	Kultur- och fritidsnämnden	2024-09-12, förlängd svarstid

Föreningar, företag, nätverk och ledningsägare

12. Svenska kraftnät	2024-07-03, ingen erinran
13. Vattenfall Eldistribution AB	2024-07-03, ingen erinran
14. Visingsörådet	2024-08-31
15. Namninsamlingslista med 26 underskrifter via BRF Vättervyn 2	2024-09-03
16. Gränna Näringslivsförening	2024-09-04
17. Sverigedemokraterna i Jönköping	2024-09-04

Privatpersoner

18. Bertil Kjellberg	2024-08-28, 2024-09-04
19. Ewa Larsen	2024-08-28
20. Inger Ström	2024-08-30
21. Gunnel Loholmen	2024-09-01, 2024-09-01
22. Stefan Erixson och Lea Erixson	2024-09-01
23. Lars och RosMarie Danielsson	2024-09-02
24. Thord Jonasson	2024-09-02
25. Olof Ekstrand	2024-09-03
26. Ricardo Gomes	2024-09-03, 2024-09-04
27. Inger Krantz	2024-09-03
28. Bo Axberg och Sonia Axberg	2024-09-04
29. Andreas Yngwe	2024-09-04
30. Lilian Benjaminsson	2024-09-04
31. Jenny Gustafsson och Peter Karlsson	2024-09-04
32. Egil Enroth	2024-09-04
33. Ingrid Karlsson och Per Karlsson	2024-09-09, förlängd svarstid

Gemensamma kommentarer

Flera av de synpunkter som kommit in under granskningen tar upp liknande frågor. Dessa har därför samlats och besvarats gemensamt i detta avsnittet.

Flera synpunkter som inkommit rör frågor som ligger utanför planområdet. Eftersom detaljplanen endast kan reglera och påverka sådant som finns inom planområdet och dess påverkansområde kommer Synpunkter och frågor kopplat till andra platser/områden i Gränna inte behandlas och besvaras i detta planärende.

Ny trafikutredning

Gränna har och står inför stora trafikproblem, särskilt under sommaren när turisttrycket är som störst. De smala gatorna och den äldre stadsmiljön leder till köbildning och begränsad framkomlighet för olika trafikslag, vilket även påverkar trafiksäkerheten i staden negativt.

Efter den förra granskningen har en ny, mer omfattande trafikutredning tagits fram då den tidigare utredningen för detaljplanen varit bristfällig, eftersom den inte analyserade trafiken i Gränna som en helhet. Den nya utredningen som tagits fram analyserar hela trafiksystemet i tätorten och identifierar åtgärder för att förbättra framkomlighet och säkerhet för olika trafikslag. Som tidigare påvisats har de mest betydande bristerna identifierats utmed Brahegatan och i Grännas hamnområde, då dessa platser inte är utformade för att ta emot den typ av trafik och mängd som kör där idag.

Utredningen visar att trafikproblemen som identifierats i Gränna kommer att förvärras i takt med att staden växer då aktuell detaljplan byggs ut tillsammans med andra planerade bostadsområden i Gränna. En ny huvudgata mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen, som möjliggörs genom den aktuella detaljplanen, bedöms som nödvändig för att skapa bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena i Gränna och därigenom avlasta det centrala gatunätet.

Enligt utredningen löser den nya huvudgatan dock inte hela trafikproblematiken i Gränna. För att uppnå en långsiktig och hållbar lösning krävs, utöver en ny huvudgata, ytterligare åtgärder inom trafiksystemet. Ingen enskild åtgärd är enligt utredningen tillräcklig. För att skapa ett fungerande trafiksystem krävs en kombination av flera insatser som genomförs stegvis och följs upp över tid. Dessa åtgärder är i utredningen indelade i tre olika skeden:

- **Kort sikt (0–5 år):** Genomför mindre, snabbt realiserbara åtgärder såsom att öka trafiksäkerheten på skolvägarna till Ribbaskolan, införa hastighetsdämpande åtgärder längs Jönköpingsvägen, förbättra skyltning för cyklister och vägvisning till parkering samt

ta bort parkering längs Brahegatan. Åtgärderna är reversibla och kan justeras om de inte ger önskad effekt.

- **Medellång sikt (5–10 år):** Genomför mer omfattande åtgärder, såsom att anlägga en ny gång- och cykelbana, skapa en ny parkeringsplats i södra Gränna, enkelrikta Brahegatan samt justera kollektivtrafikens linjedragning för att styra trafikflödena mer effektivt.
- **Lång sikt (10+ år):** På längre sikt kan en ny infartsväg från Skiftesvägen till hamnen övervägas, men först efter att tidigare åtgärder har genomförts och utvärderats.

Slutsatsen av trafikutredningen visar att trafikproblemen i Gränna är komplexa och påverkas av många olika faktorer, där Lösningarna måste ske successivt och anpassas efter stadens förutsättningar. Ett långsiktigt och flexibelt arbetssätt, där åtgärder prövas, utvärderas och justeras över tid, är avgörande för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i hela Gränna.

Mer information gällande de åtgärder som utredningen föreslår beskrivs i trafikutredningen.

Vidare hantering av trafikutredningen

Synpunkter som rör hur andra vägar och platser i Gränna bör utformas för att förbättra framkomligheten hanteras inte inom detta planarbete, eftersom de ligger utanför detaljplanens uppdrag. Därför behandlas inte förslag på åtgärder utanför planområdet i denna process. Dessa frågor kan komma att ses över och i stället studeras vidare i det fortsatta arbetet med trafikutredningens genomförande, när den processen för att pröva och eventuellt genomföra åtgärderna påbörjas.

Besvarar yttrande: 5, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 24, 29, 31 och 33.

Ny infartsväg till hamnen

Vägens betydelse

Enligt den nya trafikutredningen kommer en ny infartsväg mellan Skiftesvägen och Gränna hamn inte ensamt att lösa Grännas trafikproblem, eftersom framkomligheten längs Brahegatan och i hamnområdet fortsatt kommer att vara begränsad. Detta på grund av bland annat gatornas nuvarande utformning. Utredningen konstaterar att en ny infartsväg inte ger den avlastning i centrum som tidigare förväntats och att problemen om trafikbelastning i centrala Gränna kvarstår om en ny väg till hamnen byggs utan att andra trafikåtgärder genomförs.

För att skapa ett fungerande trafiksystem i Gränna krävs ett helhetsperspektiv, där flera trafikåtgärder ses behövas för att trafiken ska fungera. Trafikutredningen visar att först bör mindre trafikåtgärder genomföras i Gränna där effekterna följs upp innan större åtgärder i form av ny infartsväg från Skiftesvägen till hamnen övervägs. Om de mindre åtgärderna inte ger tillräcklig förbättring för trafiken kan mer omfattande lösningar bli aktuella, som exempelvis enkelriktning av Brahegatan. Trafikutredningen visar att en enkelriktning av Brahegatan bör testas och utvärderas innan beslut fattas om att bygga den nya infartsvägen, eftersom vägen ensamt inte skulle lösa det huvudsakliga problemet längs Brahegatan och i hamnområdet.

Den norra sträckan av vägen skulle främst avlasta centrala Gränna samt Skiftesvägen och Gärdesvägen från tung trafik genom en ny förbindelse till hamnen. Däremot löser den inte de grundläggande problemen i Grännas trafiksystem, eftersom utmaningarna som exempelvis snäva korsningar och trånga gaturum längs Brahegatan och i hamnområdet kvarstår.

En ny väg från Skiftesvägen till hamnen kan enligt utredningen bli en del av lösningen, men endast tillsammans med andra åtgärder som gör trafiksystemet mer hållbart för boende och besökare. De mindre åtgärderna som utredningen föreslår bör därför genomföras och utvärderas först, innan beslut fattas om att bygga eller inte bygga en ny väg från Skiftesvägen till Gränna hamn. Utredningen visar däremot att det kan på längre sikt finnas behov av en ny infartsväg från Skiftesvägen till hamnen men först efter att tidigare åtgärder har genomförts och utvärderats.

Jordbruksmark

Frågan om huruvida jordbruksmarken utmed Vättern ska bevaras eller inte prövas inte i denna detaljplan.

Den berörda jordbruksmarken ingår i detaljplanen för infartsvägen, som vann laga kraft 2013. I arbetet med den planen gjordes då avvägningen mellan intresset att möjliggöra för en ny väg från Skiftesvägen till hamnen och intresset av att bevara jordbruksmark.

Denna detaljplanen behandlar enbart de frågor som rör jordbruksmark inom aktuellt planområde.

Politisk inriktning och beslut

Frågan om infartsvägen ska byggas eller inte hanteras inte inom ramen för denna detaljplan då den vägsträckan omfattas av en annan detaljplan som vann laga kraft 2013. Därför kommer synpunkter som gäller utformningen av den



Figur 1

Hela vägens utbredning syns i bilden ovan. Denna detaljplan omfattar den vägsträckan, som är markerad med en rosa linje. Den orange linjen visar vägsträckan för en ny infartsväg. Den sträckan omfattas av en annan detaljplan.

vägsträckan inte behandlas här, eftersom denna detaljplan varken styr över eller påverkar detta.

Kommunfullmäktige beslutade däremot 30 januari 2025 och 22 januari 2026 att detaljplanen för den norra vägsträckan ska upphävas.

Besvarar yttrande: 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31 och 33.

Huvudgatan och torgets utformning

Huvudgatan

Den nya vägen mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen utformas som en huvudgata med syftet att fungera som en viktig huvudled i Gränna utan att skapa en barriär i tätorten. Gatan ska bidra till att bland annat knyta samman befintliga och framtida bebyggelseområden. Detta sker genom en stadsmässig utformning av gaturummet med inslag av kantstensparkering, trädtrader och offentliga platser som torg och park.

Huvudgatan är planerad för flera trafikslag och har som funktion att stärka det lokala trafiksystemet genom att skapa bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena i Gränna och därigenom avlasta det centrala gatunätet. Samtidigt ska gatan inte upplevas som en stor genomfartsled, eftersom det riskerar att skapa en barriär och bryta mot den befintliga gatustrukturen i området. I stället ska gatan vara en integrerad del av det lokala gatunätet, med stadsmässiga kvaliteter och god tillgänglighet för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik. Genom att undvika trafikseparering och samla gång- och cykeltrafik utmed huvudgatan stärks närvaron av människor i gaturummet, vilket skapar mer liv och rörelse.

Utformningen har anpassats till den omgivande bebyggelsen och till den övergripande stadsstrukturen i Gränna. Gatan ansluter till den rutnätsliknande gatustruktur som präglar stora delar av Gränna och utgör en viktig del av stadens kulturhistoriska identitet.

Samtidigt är huvudgatan dimensionerad för att klara tunga transporter, vilket ställer krav på exempelvis svängradier, siktförhållanden och trafiksäker utformning. Under detaljplanearbetet har tekniska aspekter som gatulutningar och korsningsutformning analyserats för att säkerställa god funktion och hög trafiksäkerhet för flera olika trafikslag.

Torget

Torget utgör en central del av planförslaget och tar avstamp i Grännas kulturhistoriska tradition av öppna stadsrum längs en huvudgata. Genom att torget ramas in av bebyggelse skapas ett tydligt och markerat offentligt rum som fungerar som områdets mötesplats.

Den öppna torgytan hålls överskådlig och orienterbar, samtidigt som den avgränsas med exempelvis upphöjda planteringar och strukturerade ytor för att markera rummet utan att begränsa siktlinjerna mot Vättern.

I anslutning till torget är det särskilt viktigt att hastigheten hålls låg för att skapa trygghet för gående och cyklister och förstärka huvudgatans karaktär som en stadsgata snarare än trafikled. Därför är en rak och genomgående sträckning av huvudgatan över torget inte lämplig, eftersom en sådan utformning riskerar att uppmuntra högre hastigheter och försvaga torgets funktion som vistelseyta. Genom att låta gatans sträckning anpassas efter torget ges den en viktig roll i stadsbilden, där trafiken integreras på ett sätt som bidrar till en mer stadslig utformning. I förlängningen skapar detta ökat liv och rörelse på platsen. Torget skapar samtidigt möjlighet för service och verksamheter att etablera sig på platsen, vilket ytterligare bidrar till ökad rörelse.

Planförslaget i planbeskrivningen illustrerar en möjlig utformning av torget. Den slutliga utformningen av torgytan kan komma att justeras i ett senare skeden.

Besvarar yttrande: 15, 17, 18, 24, 25, 27 och 33.

Trafikanalys

En trafikanalys har tagits fram inom ramen för planarbetet för att bedöma om den nya huvudgatans utformning har tillräcklig kapacitet att hantera den trafikmängd som förväntas under perioder med hög belastning i trafiknätet, exempelvis under sommaren då trafiken i Gränna ökar. Utredningen analyserar hur trafikmängden påverkas om Brahegatan i centrala Gränna skulle enkelriktas. En sådan förändring skulle innebära att mer trafik leds utmed den nya huvudgatan. Trafikflödet skulle alltså inom planområdet bli högre än om Brahegatan fortsätter att vara dubbelriktad.

Trafikanalysen visar att viss köbildning kan förekomma inom planområdet, främst vid kommande cirkulationsplats vid Jönköpingsvägen under de mest intensiva timmarna. Enligt utredningen bedöms detta dock vara hanterbart och sammantaget visar trafikanalysen att huvudgatans utformning utgör en robust och välfungerande trafiksystem som klara kapaciteten vid höga trafikflöden.

Besvarar yttrande: 14, 15, 17, 18, 25 och 27.

Genomförande och finansiering av huvudgatan

Utbyggnaden av huvudgatan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen avses genomföras som en sammanhållen etapp. Den nya huvudgatan behövs för att stärka det lokala trafiksystemet genom att skapa bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena i Gränna och därigenom avlasta det centrala gatunätet. Huvudgatan utgör även ett viktigt steg för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan. Detta är särskilt relevant då befintliga gatusektioner och korsningar, framför allt vid Brahegatan/Amiralsgatan, inte är dimensionerade för större fordon och bidrar till en otrygg trafiksituation.

Finansiering av den del som utgör infartsvägen är inte längre aktuell, eftersom kommunfullmäktige den 30 januari 2025 och den 22 januari 2026 beslutade att upphäva detaljplanen för denna del.

Besvarar yttrande: 15, 16, 21 och 30.

Trafiksäkerhet på Skiftesvägen och Gärdesvägen

Trafikutredningen konstaterar att när vägen mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen är byggd så kommer trafiksituationen på Skiftesvägen och Gärdesvägen att försämrats. Kommunen planerar även för att genomföras trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Skiftesvägen och Gärdesvägen för att minska de negativa effekter som uppstår i samband med att den nya huvudgatan byggs. Hur detta påverkar situationen utanför skolan och barns skolvägar ska studeras i en separat utredning som kommer utgöra underlag inför kommande åtgärder. Det är för tidigt att säga vilka åtgärder som blir aktuella, men säkrare passager, bättre gång- och cykelvägar och parkeringsförbud som framkommit i samrådsyttrandena är åtgärder som kommer att studeras.

Besvarar yttrande: 16, 18, 23 och 28.

Ny bebyggelse

För att detaljplanen ska vara genomförbar krävs en tillräcklig exploateringsgrad för att projektet ska bli ekonomiskt hållbart. Den kuperade terrängen medför höga kostnader för bland annat schaktning, utfyllnad och grundläggning, samt för uppförande av sutteränganpassad bebyggelse som är nödvändig för att ta hänsyn till platsens topografiska förutsättningar. Därutöver tillkommer kostnader för sanering av markföroreningar från den tidigare äppelodlingen.

Sammantaget innebär dessa förutsättningar att en låg exploateringsgrad, exempelvis med enbart enbostadshus, inte är ekonomiskt genomförbart på platsen. För att möjliggöra projektets genomförande behöver därför flerbostadshus ingå i detaljplanen. Detta bidrar inte bara till att fördela de höga mark- och anläggningskostnaderna på fler bostäder, utan möjliggör även en mer effektiv och terränganpassad bebyggelsestruktur där längre huskroppar i form av flerbostadshus bättre hanterar de stora höjdskillnader som finns i området. Planen möjliggör för enbostadshus på de platser där terrängen inte är mindre kuperad.

Bebyggelsen är även utformad och placerad för att rama in offentliga platser och skapa rumslighet vid torg och gaturum. Den bidrar också till att skapa bullerskyddade utemiljöer i området.

I anslutning till cirkulationsplatsen vid Jönköpingsvägen skapas möjlighet att forma en tydlig entré till Gränna, där flerbostadshus bedöms vara den mest lämpliga bebyggelsetypen för att ge området en stadsmässig karaktär och markera övergången mellan öppet landskap till mer tätare bebyggelsestruktur.

Besvarar yttrande: 15, 18 och 20.

Påverkan på utsikt för befintliga bostäder

Bebyggelsen längs Jönköpingsvägen möjliggör för flerbostadshus, där bebyggelsen mot gatan maximalt får vara tre våningar, där översta våningen ska upplevas som en inredd vindsvåning. Utformningen syftar till att ge byggnaderna en skala som tar hänsyn till den omgivande bebyggelsen, samtidigt som bebyggelsen får en volym som markerar Jönköpingsvägens betydelse som huvudstråk och skapar en tydligare entrén in i Gränna.

Inför granskningen har bebyggelsehöjderna setts över, ochnockhöjden inom område F har sänkts mellan 0,3 och 0,8 meter för att minska påverkan på omgivande bostäders utsikt.

För bebyggelsen inom område G möjliggör detaljplanen enbostadshus i två våningar, varav en våning bör utformas i souterräng. Utformningen bedöms vara bäst anpassad till den kuperade terrängen, då byggnaderna kan följa befintliga marknivåer utan omfattande markarbeten. Byggnadernas nockhöjd har sänkts från 9 meter till 8,5 meter för att minska påverkan på intilliggande bostäders utsikt. En lägre bebyggelse som enplanshus bedöms inte vara lämplig, eftersom enplanshus utan souterrängvåning skulle kräva betydligt mer schaktning inom tomterna. Detta skulle innebära större terrängingrepp och en sämre anpassning till områdets topografi.

Enligt planförslaget kommer viss sjöutsikt för de befintliga bostäderna fortsatt att vara möjlig, även om omfattningen blir något begränsad jämfört med tidigare. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta inte utgör en betydande olägenhet, och hänvisar även till att Plan- och bygglagen (PBL) inte ger någon generell rätt till bibehållen utsikt.

Besvarar yttrande: 15, 18, 20 och 26.

1. Trafikverket

Trafiken kommer att öka till och från planområdet men Trafikverkets bedömning är att det inte medför behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar och har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar Trafikverkets bedömning att detaljplanen inte medför några åtgärder på det statliga vägnätet.

Som kompletterande information vill Stadsbyggnadskontoret lyfta fram att en ny trafikutredning har tagits fram inför denna granskning. Mer information om utredningen återfinns i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "*Gemensamma kommentarer - Ny trafikutredning*".

2. Försvarmakten

Aktuellt planområde ligger inte inom något öppet utpekad påverkansområde eller riksintresse för totalförsvarets militära del. För att bevaka riksintressen för totalförsvarets militära del som inte kan redovisas öppet så är hela landet samrådsyta för höga objekt, vilket innebär att alla plan- och lovärenden som innehåller höga objekt ska remitteras Försvarmakten. Med höga objekt avses i detta sammanhang högre än 20 meter ovan mark utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter ovan mark inom sammanhållen bebyggelse. Definitionen vad som är sammanhållen bebyggelse i detta sammanhang utgår från Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000.

Vad jag kan utläsa innebär inte åtgärderna i detaljplanen några höga objekt enligt definitionen ovan. Det är således inte ett ärende ni behöver remittera Försvarmakten inom detta område. Försvarmakten har därmed inte handlagt denna remiss vidare. Är det någon annan anledning som gjort att ni valt att remittera Försvarmakten i detta fall så får ni gärna återkoppla detta. Inom de påverkansområden som benämns påverkansområde för buller eller annan risk samt påverkansområde övrigt

ska dock alla plan- och lovärenden remitteras Försvarmakten – oavsett höjd.

Aktuell information gällande vad Försvarmakten önskar på remiss finns i de så kallade riksintressekatalogerna som bl a finns tillgängliga på Försvarmaktens hemsida www.forsvarsmakten.se/riksintressen. Där går även att läsa mer om riksintressen för totalförsvarets militära del, riksintressenas värden och de olika påverkansområdena. På hemsidan finns även shapefiler för de öppet utpekade riksintressena och de olika påverkansområdena. Återkom gärna om ni har frågor kring riksintressena, de olika påverkansområdena och remitteringen!

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att planområdet varken omfattas av riksintressen för totalförsvaret eller ligger inom något utpekat påverkningsområde. För att säkerställa att planförslaget inte påverkar Försvarmaktens verksamhet skickades granskningshandlingarna till försvarmakten för eventuella synpunkter.

3. Jönköpings Länstrafik

Länstrafiken ser positivt till utveckling av ny huvudgata i södra Gränna. Framförallt på sommarhalvåret då Brahegatan stoppar upp trafiken vissa tidpunkter på dygnet och skapar förseningar och skador på bussarna. En ny huvudgata kommer att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken avsevärt.

Att redan nu möjliggöra för en ny busshållplats längs den nya huvudgatan i detaljplanen är uppskattat. Länstrafiken bör undersöka för-, och nackdelar för kollektivtrafiken att övergå till den nya huvudgatan med tanke på det nya bostadsområdet som ska byggas. Konsekvenser av att lämna nuvarande sträckning bör i så fall övervägas. En tidig dialog mellan Länstrafiken och kommunen är av stor vikt för att besluta eventuell flytt av befintliga hållplatser längs med Jönköpingsvägen alternativt att övergå till den nya huvudgatan. Om beslut tas i samråd mellan Länstrafiken och kommunen att flytta över kollektivtrafiken till den nya huvudgatan bör man undersöka om fler hållplatser längs med sträckan är aktuellt.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på möjligheten att utveckla kollektivtrafiken i Gränna och välkomnar fortsatt dialog om busstrafikens linjedragning samt placeringen av nya busshållplatser med Jönköpings Länstrafik i framtiden.

4. Lantmäterimyndigheten

Rubricerad detaljplan har översänts till lantmäterimyndigheten för granskning enligt plan- och bygglagen 5 kap. 18 och 22a §§.

Lantmäterimyndigheten har efter genomgång av planens granskningshandlingar (daterade 2024-06-05) noterat att användningsbestämmelsen "(P)" använts i syfte att möjliggöra byggnation av bostäder och parkering under bostadsgård. Om parkeringen inte är tänkt som en självständig användning och är tänkt att lösa parkeringsbehov inom samma kvarter kan redovisning i planen ske inom ramen för samma ändamål, t.ex. "B", eftersom parkering även kan ingå i andra användningar. Om det finns behov skulle en egenskapsbestämmelse kunna reglera placering av parkeringen inom användningen.

Kommentar

Detaljplanen kommer fortsatt att möjliggöra för användningsbestämmelsen "parkering under bostadsgård" (P) för att säkerställa möjligheten att i framtiden kunna skapa fastigheter för parkeringsplatserna om behovet skulle uppstå.

5. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnade in två yttranden i samband med tidigare granskning. Det första yttrandet beviljades förlängd svarstid, medan det andra inkom efter att granskningstiden hade avslutats.

Yttrande 1

Beskrivning av ärendet

Handlingar för rubricerad detaljplan, daterade 2024-06-05, har under granskningstiden översänts till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Planen handläggs med utökat förfarande.

Enligt 5 kap. 22 § PBL ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör människors hälsa

behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Risk för olyckor, ras och skred

Länsstyrelsen har skickat kommunens planförslag på remiss till SGI för att få en expertbedömning av de geotekniska förutsättningarna. SGI har dessvärre inte haft möjlighet att svara inom given granskningstid och Länsstyrelsen kommer därför behöva komplettera aktuellt yttrande med bedömning av frågor kopplat till ras, skred och stabilitet i efterhand.

Hälsa och säkerhet, buller

Trafikberäkningar, bullerutredning och planhandlingar behöver uppdateras och utgå från förväntad trafiksituation femton år framåt i tiden. Enligt Boverket ska beräkningar göras med utgångspunkt från dagens bullersituation och kompletteras med bedömningar av den framtida situationen. I aktuella handlingar är trafikberäkningarna gjorda för 2020 samt 2030.

Trafikutredning

I och med att trafikutredningarna och beräkningar av framtida trafikmängder i hög grad påverkar bullerberäkningarna är det viktigt att uppskattningar och antaganden kopplat till osäkerheter i framtida trafikmängder och utbyggnadsalternativ görs med goda marginaler. Planhandlingarna behöver redovisa att dessa marginaler finns med i beräkningarna så att inte framtida trafikmängder eller bullernivåer underskattas. Trafikutredningens slutsatser behöver tydligare redovisas i planbeskrivningen så att det är möjligt för allmänheten att ta till sig dess beräkningar och resonemang.

Den trafikutredning som gjorts inklusive beräkningar av framtida trafikmängder ligger till grund för vilka bullernivåer som kan förväntas i området. Trafikutredningen innehåller flera antaganden om vilken väg människor väntas ta när den nya infartsvägen är utbyggd och Länsstyrelsen anser att det behöver tydliggöras vilket underlag som ligger till grund för dessa antaganden. Syftet med detaljplanen är enligt kommunen att *"Möjliggöra byggnationen av en ny huvudgata i södra Gränna. Under högsäsong ökar trafiken i Gränna med cirka 80 procent, varav en stor del är på väg till Grännas hamn och camping. För att förbättra trafiksituationen och stadsmiljön i centrala Gränna ska den nya huvudgatan avlasta Brahegatan från genomfartstrafik till och från hamnen och campingen"*. Vidare anges att *"gatan kommer att spela en viktig roll i staden genom att fungera som en central transportled till bland annat Gränna hamn och camping"*. Trots ovanstående görs antagandet att endast ca 30% väntas ta den nya vägen under morgontrafik och 50% när det är mer trafik under eftermiddagen. Trafikutredningarna har även utgått från att *"Ett antagande att hälften av den trafik som exploateringen ger upphov till inryms i de generella trafikuppräkningsstalen på huvudvägarna"*

i Gränna torde ge en rimlig prognos. En addering av "häften av hälften" av den tillkommande trafiken från exploateringen torde vara rimligt till trafiken på Skiftesvägen/Gärdesvägen." Det är svårt att avgöra om detta är rimliga antaganden och vad de innebär för bedömningen av framtida trafikmängder. Generella trafikutvecklingstal är enligt Länsstyrelsens tolkning ett medelvärde av trafikutvecklingen för de statliga vägarna samt större kommunala gator och vägar för ett län. Trafikverket anger också att dessa trafikprognoser bör beakta lokala förhållanden då talen avser ett genomsnitt för ett större område.

Länsstyrelsen ställer sig tveksam till redovisningen av bullernivåer på sida 15 i trafikbullerutredningen. Enligt tabellen på sida 12 är samtliga trafikmängder högre vid sommartrafiken, ändå är bullernivåerna lägre i tabellen som anger sommartrafik.

Ny bebyggelse

Länsstyrelsen noterar att det i planbeskrivningen anges att *"Utredningen visar att genomgående lägenheter och inglasade balkonger kan uppfylla förordningens krav för bostäderna och skapa en god ljudmiljö inomhus."* Länsstyrelsen vill poängtera att hel inglasning enligt Boverket inte är en acceptabel lösning för att begränsa bullret och enligt Naturvårdsverkets vägledning kan en balkong eller uteplats inglasas till 50 procent eller i enstaka fall 75 procent och fortfarande räknas som uteplats. Slutsatserna från bullerutredningen bör redovisas i planhandlingarna så att det enkelt går att tyda att gällande riktlinjer uppfylls. Det bör tydligare framgå av planhandlingarna att samtliga byggrätter som tillskapas har förutsättningar att uppfylla gällande riktvärden. Om inte alla bostäder har balkong eller uteplats mot gården behöver planhandlingarna tydliggöra att det ska anordnas en gemensam uteplats som uppfyller riktlinjerna.

Befintlig bebyggelse

Länsstyrelsen anser att det behövs en utredning kring möjliga åtgärder för att förbättra bullersituationen för befintliga bostäder eftersom föreslagen detaljplan riskerar att innebära risk för människors hälsa kopplat till buller vid de fastigheter där ekvivalenta bullernivåer överskrider 55 dBA.

Länsstyrelsen delar inte kommunens tolkning av Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, ÄNR NV-08465-15. Naturvårdsverket har en definition av kategorin Äldre befintlig miljö vilken är *"Bostäder byggda före våren år 1997 samt att den störande vägen eller spåret inte byggts eller väsentligt byggts om efter nämnda tidpunkt"*. I aktuellt fall bedömer Länsstyrelsen att denna kategori inte kan tillämpas eftersom vägen planläggs för att möjliggöra anläggande av ny väg samt väsentlig ombyggnad på vissa platser i och med genomförandet av aktuell plan.

Vägledningen anger att för att en god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör, enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och

anknyttande dokument från centrala myndigheter, i normalfallet följande nivåer för vägtrafik underskridas;
55 dBA ekvivalentnivå vid bostads fasad
55 dBA ekvivalentnivå vid bostads uteplats
70 dBA maximal nivå vid bostads uteplats

Delar av den föreslagna gatan som syftar till att säkerställa byggnation av ny huvudgata och breddning av befintliga gator passerar ett antal befintliga bostäder. Enligt planbeskrivningen uppnås som mest 62 dBA ekvivalent ljudnivå vid befintliga bostäders fasad.

Länsstyrelsen tolkar planhandlingarna som att bullerskyddsskärmar i syfte att minska störningar från vägbuller för befintliga bostäder enbart säkerställs för fastigheterna Barberaren 1, 2, och 3.

I trafikbullerutredningen hänvisas till Naturvårdsverkets riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder. Av trafikutredningen kan utläsas att kommunen bedömer att befintliga bostäder tillhör kategorin "Äldre befintlig miljö" och att där fasader vid befintliga bostäder inte överskrider 65 dBA så uppfylls kraven.

Väglidningen gör även en notering om att varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljö kvalitet 55 dBA Leq24h. Det kan även noteras att 50 dBA Leq bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen. I sammanhanget är det också värt att beakta att nyare bostäder generellt har bättre ljuddämpande fasader än äldre bostäder. Av detta skäl kan samma ljudnivå vid fasad upplevas mer störande i äldre bostäder än i nya bostäder.

Naturvårdsverkets riktlinjer anger också att avseende åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall ljudnivån utomhus inte kan reduceras till ljudnivåer enligt riktlinjerna bör inriktningen vara att riktvärdena för ljudnivå inomhus inte överskrids. Länsstyrelsen kan inte se att någon utredning gjorts kring möjliga åtgärder för att förbättra bullersituationen för befintliga bostäder och bedömer att föreslagen detaljplan riskerar att innebära risk för människors hälsa kopplat till buller.

Det är viktigt att slutsatser från trafikutredning och bullerutredning framgår av planhandlingarna. Kommunen har konstaterat, vilket Länsstyrelsen är enig i, att eftersom trafikvolymen i Gränna ökar med cirka 80% under sommarmånaderna så är det denna trafik som ska utgöra underlag för bedömningar om buller mm. I den trafikutredning som redovisas i planhandlingarna är det årsdygnstrafiken som redovisas vilket blir missvisande.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Det framgår av planhandlingarna att det förekommer Jätteloka på flera platser inom planområdet och att växten anses vara väl spridd. Liksom planbeskrivningen anger är Jätteloka upptagen på EU:s förteckning över invasiva arter. Syftet med EU-förordningen är att så långt som möjligt hindra att invasiva främmande arter kommer in i EU och att bekämpa de arter som redan finns här. Enligt EU-förordningen är det bland annat förbjudet att låta dessa arter växa eller reproducera sig. EU-förordningen och dess förbud är direkt tillämpliga för alla i Sverige. Det innebär att till exempel myndigheter, kommuner, olika privata aktörer såsom stora fastighetsägare (mark och vatten), villaägare och andra privatpersoner har ett ansvar och en skyldighet att följa reglerna och hindra spridning av invasiva främmande arter. Det kan med fördel förtydligas vad som gäller avseende invasiva arter i planhandlingarna och det bör framgå av planhandlingarna hur ett genomförande av planen kan göras utan att riskera att arten sprids.

Allmänna råd

Det är positivt att kommunen låtit ta fram en dagvattenutredning men enligt SMHIs klimatscenario kommer regnintensiteten för Jönköpings län att öka med 40%, varför länsstyrelsen rekommenderar att klimatfaktor 1,4 används vid beräkningar av flöden och inte 1,25 (en ökning med 25%) som riskerar att underskatta framtida regnmängder.

I planbeskrivningen framgår att vid skyfall kommer dagvatten att ledas på ytan via gatustrukturen och vidare till diken för fortsatt transport till recipienten. I sammanhanget bör risker kopplat till ras, skred och erosion beaktas med tanke på områdets lutning.

Länsstyrelsen bedömer att under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredning genomförs med översilningsytor, krossdiken/makadammagasin samt växtbäddar/biofilter så blir påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten acceptabel. Det kan dock med fördel förtydligas i planen hur dessa åtgärder säkerställs.

Länsstyrelsens bedömning är att planförslaget inte innebär någon påtaglig skada på riksintresse nr 78, Gränna, Uppgränna. Länsstyrelsen vill dock upplysa kommunen om att de centrala delarna av Vista härad och även i ett vidare geografiskt område är av stor betydelse för förståelsen av en feodal struktur under svensk stormaktstid. Som enda stad i Sverige grundades Gränna med grevliga privilegier, med Per Brahe d.y. som huvudman. Spåren i landskapet vittnar om Braheättens uppfattning om hur grevskapet skulle befästas och utformas utifrån kontinentala ideal. Ett av de tydligaste uttrycken för detta är den så kallade slottstriangeln med Gränna i mitten omringat av slotten Brahehus, Västana och Visingsborg. Planområdet ligger förvisso utanför riksintresse nr 76, Visingsö men den nya bebyggelsen bör beakta rådande vy mellan fastland

och Visingsö med Visingsborg så att det forna grevskapet med dess upplevelsevärden kan bibehållas så långt möjligt.

Yttrande 2

Beskrivning av ärendet

Handlingar för rubricerad detaljplan, daterade 2024-06-05, har under granskningstiden översänts till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsen skickade ett granskningsyttrande över planen 2024-09-13 men då synpunkter inte inkommit från Statens geotekniska institut (SGI) vid den tidpunkten angav Länsstyrelsen att ett kompletterande yttrande skulle skickas efter att synpunkter från SGI inkommit.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning Markstabilitet, risk för ras och skred mm.

SGI har lyft ett antal delar av stabilitetsutredningen som de bedömer behöver förtydligas eller kompletteras, se bifogat yttrande. Innan planen antas behöver det säkerställas att markanvändningen är lämplig sett till de geotekniska säkerhetsfrågorna.

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnationen av en ny huvudgata i södra Gränna, samt nya bostäder, centrumverksamheter, ett nytt torg och utsiktsplatser.

Underlag:

1. Plankarta med tillhörande planbeskrivning, upprättad 2024-06-05
2. PM geoteknik – Gränna, södra infarten. Projekteringsunderlag geoteknik, upprättad av WSP, daterad 2024-04-30
3. Markteknisk undersökningsrapport geoteknik (MUR/GEO), Gränna Södra infarten, Jönköpings kommun. Upprättad av WSP, daterad 2023-01-20.
4. Översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter – Jönköping. MSB, 2011.
5. Översiktlig stabilitetskartering i Jönköpings län. Golder, 2021.

SGI:s synpunkter

Stabilitetsförhållanden som beskrivs i [2] redovisar slutsatser från tidigare utförd "översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter" [4] och "översiktlig stabilitetskartering" [5]. I [4] redovisas slänter och raviner där risk för blocknedfall kan förekomma samt en ravin där risker föreligger vid oförutsedda händelser. Slutsatserna i [2] pekar på att det finns risk för blocknedfall, risk för erosionsskador samt slamströmmar i anslutning till detaljområdet, och att området i direkt anslutning till Vätterstranden har klassats "ej tillfredsställande marginal". Stabilitetskarteringarna pekar på att förhållandena inom och i direkt anslutning till detaljplanområdet kan vara problematiska. SGI vill poängtera att dessa utredningar är översiktliga, täcker inte hela detaljplanområdet och att [4] och [5] berör enbart bebyggda områden.

Kompletterande stabilitetsberäkningar har gjorts i detaljplanområdet för områden med planerade bostäder och väg.

Geoteknik

Området nedanför detaljplanområdet och längst med strandkanten har översiktligt bedömts inte kunna klassas som tillfredsställande stabilt eller ej otillräckligt utrett [5]. I [2] noteras att "förutsättningar för bakåtgripande skred bedöms inte föreligga inom området" och att "jämförande studier av mer än 50 år gamla och nya flygfoton...uppvisar ingen synbar förskjutning av strandlinjen, varför något lokalt skred eller betydande erosion inte bedöms ha skett". Riskbedömningen behöver också göras för kommande förhållanden, med avseende på ökad avrinning och koncentrationer av vattenflöden i diken och dess konsekvenser på stabiliteten ner mot Vättern, samt ta hänsyn till ett förändrat klimat.

I [2] noteras att "flera mindre bäckar rinner nerför förkastningsbranten, bäckarna passerar delvis nära bostadshus och gator. Slamströmmar kan uppstå vid intensiva regn". Det noteras därefter att "Risken för erosionsskador samt slamströmmar inom planområdet reduceras avsevärt genom att fyllnadsmaterial och dräneringar skall anpassas för rådande förhållanden". SGI saknar dock en riskbedömning gällande erosion och slamströmmar, och hur planerade förhållanden i detaljplanområdet påverkar eller kan påverkas av dessa, samt en beskrivning av dessa rådande förhållanden. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av erosion, ras eller slamströmmar ska stabilitetsutredning utföras. I SGI rapport 68 finns en metodik som kan ge vägledning till hur problematiken kan undersökas och redovisas.

Utförda stabilitetsberäkningar visar att stabiliteten är tillfredsställande i sex av sju beräknade sektioner, i sektion nr 4 där stora uppfyllnader ska utföras är stabilitetsförhållandena otillfredsställande utan grundförstärkning. Utredning [2] förespråkar urgrävning av ett lager av sasiLeMn med återfyll av ett dränerande friktionsmaterial. I utredningen beskrivs också att inga fyllnadsmassor där portryck riskerar att byggas

upp får användas samt att utfyllnadens stabilitet ska kontrolleras av geotekniker under uppbyggnad. För att denna förstärkningsmetod ska fungera är det viktigt att det utförs kontroller under byggskedet av sakkunnig geotekniker dels under urgrävningens utformning, dels under uppbyggnadsfasen av fyllningen.

I [2] beskrivs att jordlagren inom området är flytbenägna och erosionskänsliga, SGI delar den uppfattningen och det är viktigt att följa de råd som finns i utredning [2] under stycke 5.5 och 5.6.

Bergteknik

Vad SGI kan läsa av [2] och [3] har ingen okulär besiktning av bergslänter genomförts. Eventuella risker kopplat till block- och bergstabilitet i planområdet behöver vara utredda i detaljplaneskedet. Även bergslänter i nära anslutning till planområdet behöver omfattas av sådan utredning i den mån de kan påverka risker i planområdet, alternativt påverkas av planens genomförande. Befintliga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behöver tas upp i utredningen. Även förändrade förutsättningar till följd av förändrat klimat behöver utredas. SGI anser att befintliga risker behöver minimeras innan planen antas. Tillkommande risker i byggskedet regleras i första hand genom planbestämmelser. Utredningar av detta slag ska ske med stöd av bergtekniskt sakkunnig.

Planbeskrivning

Under stycket hälsa och säkerhet saknas en beskrivning av stabiliteten inom planområdet och riskerna för ras (i grovkornig jord), slamströmmar och bergras.

Plankarta

Vad SGI kan se anges enbart byggnadshöjder i plankartan; med avseende på de avsevärda fyllningar som ska utföras bör markhöjder också redovisas.

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår oklarheter avseende de geotekniska säkerhetsfrågorna som behöver förtydligas. SGI anser att det är viktigt att samtliga åtgärder och restriktioner som krävs för att marken ska anses lämplig regleras i planen på ett plantekniskt godtagbart sätt.

Kommentar

Hälsa och säkerhet, buller

I samband med denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram för att belysa Grännas trafiksituation som en helhet och ge detaljplanen ett mer heltäckande underlag baserat på de lokala förutsättningarna. Mer information om utredningen finns i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "Gemensamma kommentarer –

Ny trafikutredning”, samt i planbeskrivningen.

Bullerutredningen och planhandlingarna har uppdaterats utifrån de trafiksiffror som tagits fram i den nya trafikutredningen.

Trafikutredningen omfattar Grännas totala framtida utbyggnad enligt den kommande översiktsplanen för mindre tätorter och landsbygd. De framräknade siffrorna visar den förväntade trafikmängden i Gränna år 2050, under förutsättning att samtliga exploateringsområden som är utpekade i översiktsplanen byggs.

Trafikutredning

I trafikutredningen har nya prognoser tagits fram för att bedöma hur framtida trafik kan komma att fördelas i Gränna. Dessa prognoser har i sin tur legat till grund för bullerutredning. Arbetet har omfattat tre olika utvecklingsscenarier, där både utbyggnad av den nya huvudgatan och förändringar i gatustrukturen utanför planområdet har vägts in.

De analyserade scenarierna är:

1. Ny huvudgata byggs, vilket innebär att trafiken till hamnen leds via Skiftesvägen och Gärdesvägen.
2. Ny huvudgata byggs och Brahegatan enkelriktas, vilket innebär att större delar av trafiken till hamnen leds via Skiftesvägen och Gärdesvägen.
3. Ny huvudgata byggs tillsammans med den norra vägsträckan över åkern, vilket innebär att trafiken till hamnen leds via den norra vägsträckan.

Det scenario som bedöms ge störst påverkan på både trafikmängder och bullernivåer är scenario 2, där Brahegatan enkelriktas.

Trafiksiffrorna i scenario 2 har därför använts som utgångspunkt för bedömningen av detaljplanens bullerpåverkan. Beräkningarna omfattar även framtida trafikallsträng för utveckling i hela Gränna enligt kommande översiktsplan. Genom att utgå från det mest belastande scenariot skapas ett robust underlag för vilka trafik- och bullernivåer som kan uppstå i samband med att den nya huvudgatan byggs.

För bullerbedömningen av detaljplanens påverkan har sommarens högsta trafikflöden legat till grund, eftersom detta är den period då belastningen är som störst på de berörda gatorna. På så vis säkerställs att beräkningarna inte underskattar de högsta möjliga bullernivåerna.

Bullerberäkningarna har utgått från den maximala trafikmängden på varje enskild gata inom planområdet. Syftet är att säkerställa en robust bedömning oavsett vilket framtida scenario som blir verklighet. Även om dessa toppnivåer inte förväntas inträffa samtidigt i praktiken ger beräkningarna ett mer långsiktigt och säkert beslutsunderlag gällande detaljplanens bullerpåverkan.

Utredningen omfattar även trafik som genereras utanför planområdet för att ge en samlad bild av Grännas framtida trafiksituation. De analyserade alternativen och deras konsekvenser för detaljplanens utformning har tydliggjorts i planhandlingarna.

Bullerberäkningarna på sida 15 i bullerutredningen uppdaterats utifrån de nya trafiksiffrorna.

Ny bebyggelse

I planbeskrivningen har det förtydligats att balkonger får glasas in till högst 50 procent, och i enstaka fall upp till 75 procent, för att balkongen ska kunna klassas som en uteplats. Det framgår även nu i planbeskrivningen var de gemensamma uteplatserna för flerbostadshusen finns.

Delvis inglasning av balkongerna mot torget syftar till att sänka ljudnivån på fasaden vid och bakom balkongen, så att den reduceras till 55 dBA ekvivalent ljudnivå för sommartrafik. Detta för att fasaden ska kunna klassas som tyst sida enligt trafikbullerförordningen (2015:216). Om ljudnivån inte kan sänkas med hjälp av delvis inglasad balkong eller bullerplank, får endast små lägenheter finnas i den del av byggnaden. Planbestämmelse om detta finns och anger att inglasning av balkong ska ske mot ljudkällan (huvudgatan och torget) och att inglasning inte får understiga 25 procent.

Befintlig bebyggelse

Bullerutredningen har uppdaterats för att visa hur den nya huvudgatan påverkar befintliga bostäder intill planområdet och utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen.

För att säkerställa ett robust bullerunderlag har beräkningarna genomförts utifrån ett värsta scenariot. I detta scenario antas:

- att all bebyggelse inom planområdet, samt den som föreslås i kommande översiktsplan, är fullt utbyggd,
- att Brahegatan enkelriktas, vilket leder till att mer trafik styrs om till den nya huvudgatan samt till Skiftesvägen och Gärdesvägen,
- att trafikflödena motsvarar sommarens högsta belastning.

Genom att kombinera dessa antaganden bedömer stadsbyggnadskontoret att detta minskar risken för underskattade ljudnivåer och ger en mer tillförlitlig bild av hur framtida trafik kan påverka den befintliga bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontoret har beaktat Länsstyrelsens synpunkter och tillämpar riktvärden enligt infrastrukturpropositionen (1996/97:53) och Naturvårdsverkets riktlinjer. Detaljplanen utgår därför från följande riktvärden för befintliga bostäder:

Riktvärden vid fasad

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för befintliga bostäder utmed ny väg (bebyggelse intill den nya huvudgatan räknas in här).
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för bostäder byggda efter 1997 utmed befintlig väg (bebyggelse utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen räknas in här).

Riktvärden vid uteplats

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå.
- 70 dBA maximal ljudnivå.

Utredningen visar att bullerplank behöver anläggas vid de bostäder där riktvärden för uteplats överskrids. Detta berör fastigheterna Barberaren 1 och Kartografen 1–5.

För bostäder där riktvärden vid fasad överskrids har även inomhusnivåer analyserats. Denna bedömning har gjorts i situationer där bullerplank inte ger tillräcklig effekt eller där det inte är möjligt att uppföra ett sammanhängande bullerskydd på grund av bebyggelsens placering nära befintlig gatan eller förekomst av in- och utfarter.

Sammantaget visar utredningen att all befintlig bebyggelse utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen klarar gällande riktvärden vid fasad utmed befintlig väg.

Planhandlingarna har uppdaterats utifrån det resultat som framkommit i bullerutredningen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Planbeskrivningen har inte kompletterats med information om hantering och borttagning av jätteloka, eftersom detta bedöms vara en fråga som hanteras inom ramen för genomförandet.

Allmänna råd

Dagvattenutredningen som har tagits fram utgår från en klimatfaktor på 1,25, eftersom risken för översvämning inom planområdet bedöms som låg. Den låga risken beror på områdets kuperade terräng och avsaknaden av uttalade lågpunkter. Planområdet gränsar dessutom till naturmark som kan fungera som fördröjningsyta vid ett 100-årsregn, och recipienten är Vättern, som har kapacitet att ta emot stora vattenmängder vid skyfall.

För att säkerställa en väl fungerande dagvattenhantering har diken och fördröjningsåtgärder placerats på allmän platsmark. Det innebär att kommunen ansvarar för både genomförande samt drift och skötsel av dessa. Inga åtgärder behöver anläggas på kvarteretsmark för att uppfylla kraven på fördröjning. I plankartan har därför de ytor som främst är avsedda för dagvattenhantering planlagts som dagvattenområde (NATUR1) på allmän plats.

För att säkerställa genomförandet av dagvattenutredningens förslag har även mark som tidigare låg utanför planområdet, men som är en del av förslagen dagvattenlösning, inkluderats i planen och planlagts som dagvattenområde.

Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att Gränna utgör ett geografiskt område som har vuxit fram i mitten av slottstriangeln. Den planerade utbyggnaden av stadsdelen ligger fortfarande inom denna triangel och bedöms därför inte påverka Grännas geografiska bebyggelseområde. Det geografiska området anses därmed bibehållas.

SGI:s synpunkter

Kompletterande undersökningar har gjorts avseende blocknedfall, risk för erosionsskador samt slamströmmar inom och i anslutning till detaljområdet. Kompletterande utredning har även gjorts avseende stabiliteten vid vätterbranten. Kompletterande stabilitetsberäkningar har gjorts i detaljplanområdet för områden med planerade bostäder och väg. Där risker har identifierat föreslås åtgärder. Läs mer utförlig om de kompletterande undersökningarna samt risker och föreslagna åtgärder i rapporterna från WSP daterade: 2024-04-30, REV 2025-02-20 och 2025-01-17.

Geoteknik

Kompletterande undersökningar har gjorts avseende risk för erosionsskador samt slamströmmar inom och i anslutning till detaljområdet. Kompletterande utredning har även gjorts avseende stabiliteten vid vätterbranten. Läs mer utförlig om de kompletterande undersökningarna samt risker och föreslagna åtgärder i rapporterna från WSP daterade: 2024-04-30, REV 2025-02-20.

Bergteknik

En bergteknisk undersökning har gjorts i bergsslänten längs detaljplaneområdet, där bedömning av risker och åtgärder tas upp. Läs mer utförlig om undersökning samt risker och föreslagna åtgärder i rapporten från WSP daterad: 2025-01-17.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen har uppdaterats gällande beskrivning om stabilitet.

Plankarta

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte finns behov av att reglera markhöjder i detaljplanen. I stora delar av planområdet anges plushöjder för bebyggelsen, vilket innebär att gator och övrig mark kommer att anpassas till dessa nivåer vid genomförandet.

De släntytor som vägdragningen ger upphov till ryms inom planområdet, och deras utformning och avgränsning baseras på detaljerad vägprojektering samt geotekniska utredningar. Ytterligare uppfyllnader inom planområdet bedöms som osannolika, då

sådana åtgärder skulle kräva ännu större mängder massor av hög teknisk kvalitet. Detta skulle medföra betydande kostnader och en mer omfattande genomförandeprocess. Därutöver skulle större höjdanpassningar innebära att slänter hamnar utanför planområdet, på mark som kommunen inte äger, vilket inte är genomförbart. Mot denna bakgrund bedömer Stadsbyggnadskontoret att detaljplanen redan säkerställer tillräckliga förutsättningar för markens lämplighet utan att det krävs reglering av markhöjder i plankartan.

7. June Avfall och Miljö

Planförslaget möjliggör för nya bostäder, centrumverksamheter, ett nytt torg och utsiktsplatser. Hämtningsvägar, transportvägar och anläggningar för hämtning av avfall ska dimensioneras enligt anvisningar i June Avfall & Miljös avfallsföreskrifter och i Avfall Sveriges ”Handbok för avfallsutrymmen – riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation”. June Avfall & Miljö är positiva till att uppställningsplatser för sopbil finns inritade i anslutning till miljörummen. Kontakta våra miljö- och avfallsrådgivare så hjälper de till med övrig rådgivning kring utformning av avfallsutrymmen och avfallslösningar.

Inom planområdet finns bland annat ett nytt torg. Enligt 6 kap. 8 § Förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar ska kommunerna från den 1 januari 2026 samla in utsorterat förpackningsavfall av papper, plast, glas och metall på torg och i parker. Från den 1 januari 2026 ska kommunerna samla in plastförpackningar på andra populära platser. Gatuansvarig nämnd är ansvarig för denna insamling.

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

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av June Avfall och Miljös yttrande och bedömer att detta kommer att ses över i ett senare skede, exempelvis i samband med att allmän plats detaljprojekteras.

8. Miljö- och Hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att lämna följande synpunkter över förslaget på detaljplan för fastigheten Gränna 8:4 m.fl. i Jönköpings kommun:

- Då förorening kvarlämnas inom gatumark och täcks med 2 m rena massor bör någon typ av administrativ bestämmelse/åtgärd beaktas för att styra framtida schaktarbeten.
- Schakt mer än 2 m i gatumark som täcks med rena massor ska ske i samråd med miljö- och hälsoskyddskontoret.
- Ny infrastruktur i förhållande till gammal befintlig bostadsbebyggelse innebär att åtgärdsnivån på 65 dBA_{Leq24h} frifältsvärde inte kan tillämpas för befintliga bostäder. Enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, bör i stället 55 dBA eftersträvas och i vart fall högst 30 dBA inomhus.

Kommentar

Administrativa bestämmelser i plankartan kan inte användas för att reglera hantering av föroreningar på allmän plats, eftersom saneringskrav enligt PBL 4 kap. 14 § 4 endast får avse bebyggelse på tomtmark. För allmän plats ska föroreningssituationen och behovet av eventuella åtgärder i stället redovisas i planbeskrivningen, och kommunen ansvarar för genomförandet av allmän plats enligt PBL 6 kap. 18 §. Det anses därför tillräckligt att hanteringen av föroreningar beskrivs i planbeskrivningen utan att införa planbestämmelser i plankartan.

Den riskbedömning som genomförts i samband med detaljplanearbetet visar att det är möjligt att låta förorenad jord ligga kvar om den täcks med minst två meter tjockt lager av massor. Detta är en möjlig lösning. Dock har potentiella utmaningar identifierats med att lämna kvar denna jord, då det rör sig om matjord som kan behöva avlägsnas på grund av geotekniska skäl. Dessutom kan schaktning bli nödvändig i området i samband med byggnation av hus eller annan infrastruktur. Med hänsyn till dessa omständigheter anses det mest fördelaktiga alternativet vara att all förorenad jord avlägsnas.

Stadsbyggnadskontoret har tagit till sig miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt att riktvärdet för befintlig bebyggelse vid ny väg bör vara 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, i stället för 65 dBA. Bullerutredningen och planhandlingarna har uppdaterats efter detta.

9. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut

- Yttrande till stadsbyggnadsnämnden överlämnas enligt kommunalrådet Mona Forsbergs (S) kommunalrådsyttrande.

Övervägande

I stort presenterar detaljplanen en hållbar lösning för att bidra med fler bostäder och även för att avlasta Brahegatan från genomfartstrafik. Detta är något som diskuterats mycket länge. Det har varit uppvaktningar från många olika intressegrupper, det har debatterats i kommunfullmäktige då interpellationer och frågor behandlats. Som i så många andra frågor så finns det även i Gränna olika bilder av vad som blir bäst. Främst gläds jag mig åt att vi nu kan få till mer bostäder i Gränna och börjar därför där.

För kommunens tätortsutveckling är det angeläget att vi fortsätter att bygga bostäder i hela kommunen för att möta kommande behov och den brist av bostäder som finns idag. Detta har vi tydligt lyft fram i arbetet med den nya översiktsplanen, detta för att alla kommundelar ska fortsätta att utvecklas.

Detaljplanen möjliggör varierad bebyggelse motsvarande cirka 250 bostäder. Det innebär att det kommer att byggas flerbostadshus och enbostadshus, friliggande hus, parhus och kedjehus som förläggs utmed gator och stråk som anpassats till Grännas unika karaktär. Det planeras blandade boendeformer, för vilket det finns en efterfrågan. Jag hoppas att detta kan bidra till bättre förutsättningar för både ökad kollektivtrafik och serviceverksamheter i Gränna. De som kommer att bo här får liksom övriga på orten njuta av en fantastisk vy av Vättern.

Den andra delen i detaljplanen möjliggör en ny gata för att avlasta Brahegatan. Sträckningen av ny huvudgata har delats in i två etapper och det är den södra sträckan invid bostäder som nu är på granskning. Jag tycker det är bra att grönska kopplas till gaturummet och har inga synpunkter på den södra sträckan.

Dock vill jag påminna om att innan en hel dragning av vägsträckan eventuellt kan göras ska "Stadsbyggnadsnämnden utreda och pröva alternativa trafiklösningar innan ett ställningstagande av södra infartens norra del sker." Detta enligt beslut i kommunfullmäktige 2018-08-30. Jag inväntar den utredningen.

Kommentar

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram som belyser Grännas trafiksituation som helhet. Mer information om utredningen, samt hur infartsvägen från Skiftesvägen till hamnen enligt utredningen bör hanteras, återfinns ovan i granskningsutlåtandet, under rubrikerna *"Gemensamma kommentarer - Ny trafikutredning, Ny infartsväg till hamnen"*.

10. Tekniska nämnden

Till tekniska nämndens yttrande har en riskbedömning inkommit som en del av yttrandet. Riskbedömningen återfinns som en bilaga i slutet av granskningsutlåtandet.

Tekniska nämndens beslut

- Tekniska nämnden lämnar synpunkter enligt tekniska kontorets tjänsteutlåtande 2024-08-09.
- Tekniska nämnden har ingen erinran på Riskbedömning för Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.
- Tekniska nämnden har i övrigt ingen erinran på upprättat förslag till detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.

Ärende

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl., Jönköping. Granskning för detaljplanen pågår från den 3 juli till och med den 4 september 2024. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av en ny huvudgata i södra Gränna och byggnation av cirka 250 nya bostäder samt centrumverksamheter. Detaljplanen möjliggör även för utbyggnad av bland annat torg, utsiktsplats, skötselväg, dike, gångstigar samt transformatorstationer. Planområdet omfattar ett antal fastigheter varav några ägs av kommunen och några ägs av en privat exploatör. Därutöver omfattar planområdet även del av fastigheter som ägs av privatpersoner eller utgör en samfällighet.

I detaljplanen planläggs merparten av ytorna utmed den planerade huvudgatan som kvartersmark för bostadsbyggnation. Inom kvartersmarken har exploatören för avsikt att bygga flerbostadshus med viss centrumverksamhet i bottenplan och även enstaka enbostadshus. Kvartersmarken inrymmer även interna lokalgator vars utbyggnad exploatören ansvarar för. I anslutning till huvudgatan planläggs för en kommunal lokalgata utmed vilken kommunen äger mark och har för avsikt att genomföra en markanvisning för byggnation av flerbostadshus och ett par enbostadshus.

Huvudgatan utgör en del av den infartsgata som planeras mellan den södra infarten och Gränna hamn. Nu aktuell detaljplan avser den södra delen vilken sträcker sig fram till Skiftesvägen. För den norra delen av infartsgatan, sträckan mellan Skiftesvägen och Gränna hamn, finns en gällande detaljplan *Grännastrandens camping och del av en ny infartsgata till Gränna hamn* vilken antogs år 2013. Utbyggnad av den norra delen av infartsgatan (detaljplanen antagen 2013) innebär att jordbruksmark tas i anspråk och i dagsläget är därför genomförandet av den norra delen osäker.

Det finns ett generellt behov av bostäder i Gränna och exploatörens byggnation har anpassats för att ansluta till huvudgatan. Oaktat genomförandet av den norra delen av infartsgatan (detaljplanen antagen 2013) ser tekniska kontoret att det är angeläget att genomföra den utbyggnad av huvudgatan som krävs för att exploatören ska kunna påbörja sin byggnation. Tekniska kontoret har därför tagit fram ett förslag till etappvis utbyggnad vilket möjliggör för exploatören och kommunen att påbörja byggnation inom kvartersmarken. Utbyggnadsetapp 1 omfattar utbyggnad av huvudgatan och erforderliga tillhörande anläggningar fram till torget och inkluderar även den kommunala lokalgatan. Torget, utsiktsplatser och resterande del av huvudgatan för anslutning till Skiftesvägen omfattas av utbyggnadsetapp 2.

Ursprungligen var utbyggnad av huvudgatan planerat som ett utvecklingsprojekt vilket skulle finansieras av stadsbyggnadskontorets trafik- och utvecklingsavdelning. Inom utbyggnadsetapp 1 är huvudgatan primärt kopplad till exploatering och bostäder. Till årets investeringsplan har tekniska kontoret därför föreslagit att utbyggnad av huvudgatan istället ska hanteras som ett exploateringsprojekt inom ramen för mark- och exploateringsavdelningens verksamhet.

I kalkylen nedan sammanställs den bedömda kostnaden för utbyggnad av allmän plats inom detaljplanen samt omläggning av VA-ledningar.

Kalkyl genomförande Gränna 8:4 m.fl.	
Huvudgata	60 100 000 kr
GC-väg	6 000 000 kr
Lokalgata	3 900 000 kr
Övrig allmän platsmark	12 300 000 kr
Projektering, projektledning, ÅTA m.m.	14 800 000 kr
Markköp och fastighetsbildning	2 500 000 kr
Omläggning VA-ledningar	3 900 000 kr
Summa	103 500 000 kr

Av den totala kostnaden ovan utgör utbyggnadsetapp 1 cirka 60 %.

Eftersom utbyggnadsetapp 1 främst har till syfte att möjliggöra infart till exploatörens och kommunens respektive kvartersmark bedömer tekniska kontoret att det är skäligt att exploatören bidrar till utbyggnad av allmän platsmark inom utbyggnadsetapp 1 utifrån exploatörens nytta av detaljplanen.

Exploatörens bidrag till kostnaderna för utbyggnadsetapp 1 och omläggning av VA-ledningar kommer att ingå i den exploateringsersättning som exploatören erlägger till kommunen. Exploateringsersättningen omfattar även exploatörens andel av plan- och administrationskostnaderna för framtagandet av detaljplanen. Exploateringsersättningen kommer att

regleras i exploateringsavtalet som tecknas före antagande av detaljplanen. Utöver exploateringsersättningen uppskattas kommunens intäkter från försäljning av tomtmark till cirka 7 miljoner. Intäktens storlek får bedömas som osäker eftersom tidpunkt för markanvisning och försäljning ligger långt fram.

Exploatören ansvarar för och bekostar all utbyggnad med tillhörande anläggningar inom kvartersmarken. Exploatören ansvarar för och bekostar även utredningar, fastighetsbildning och saneringar med mera som krävs för att möjliggöra exploateringen inom kvartersmarken. Exploatören ska till kommunen även erlagga anläggningsavgift för VA-anslutning i enlighet med av kommunen antagen VA-taxa.

Kommunen kommer att vara huvudman för allmän plats. Efter genomförande av detaljplanen kommer kommunen att få ökade kostnader för drift och skötsel av de ytor som i detaljplanen planläggs som allmän plats. Avdelningen gata park inom tekniska kontoret uppskattar de tillkommande drift- och underhållskostnaderna till cirka 1,2 miljoner kronor per år.

Tekniska kontoret konstaterar att planbeskrivningen redovisar möjlig utformning av allmän plats men att detta slutligt kommer fastställas i genomförandeskedet. Avdelningen gata park har lämnat synpunkt om att kommunen under detaljprojekteringen behöver säkerställa framkomligheten för driftfordon inom allmän platsmark. Mark- och exploateringsavdelningen konstaterar att ombyggnation av Jönköpingsvägen innebär att trafiken behöver ledas om förbi arbetsområdet. För detta kan rättighetsupplåtelser behöva tecknas beträffande de ytor som inte planläggs som allmän plats utan enbart behöver nyttjas för provisorisk väg under byggnationen.

Tekniska kontoret har upprättat en riskbedömning vilken utgör bilaga till detta tjänsteutlåtande. Riskbedömningens syfte är att inom ramen för planarbetet identifiera kvarvarande och projektspecifika risker för avvikelser gentemot kalkylerad investeringsutgift, tidplan för detaljplanens genomförande och beslutat gestaltungs- och/eller lokalprogram. Trafikpåverkan är den risk med högst risktal och därefter påverkan mellan angränsande arbetsområden. För samtliga risker finns förslag till riskreducerande och/eller avhjälpande åtgärder.

I övrigt har tekniska kontoret inga synpunkter på upprättat förslag till granskningshandling för detaljplan.

Kommentar

Inför granskningen har en ny trafikutredning tagits fram. Utredningen visar att en fullständig utbyggnad av den nya huvudgatan är nödvändig för att stärka det lokala trafiksystemet genom att möjliggöra en alternativ huvudväg, dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre

förutsättningar för att fördela trafikflödena i Gränna och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan utgör därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, genom att huvudgatan bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan. Mot denna bakgrund bör projektet ses som ett utvecklingsprojekt snarare än ett exploateringsprojekt. Det innebär att kostnaderna för utbyggnaden av huvudgatan och tillhörande offentliga platser bör finansieras av Stadsbyggnadskontoret.

11. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämndens yttrande inkom efter att förra granskningstiden hade avslutats. De blev beviljade förlängd svarstid.

Kultur-och fritidsnämndens beslut

- Kultur- och fritidsnämnden beslutar att lämna tjänsteskrivelse 2024-07-16 som yttrande över Detaljplan för granskningsyttrande, Bostäder och ny infartsväg på Gränna 8:4 m.fl. i Gränna.
- Kultur- och fritidsnämnden påminner fortsatt om vikten av att offentliga miljöer i samband med centrumverksamhet också tillgodoses möjligheter till en god miljö för kommuninvånarna. Miljöer som möjliggör möten mellan människor, som gemenskapsytor utomhus och föreningslokaler är viktiga. Dessutom bör alla offentliga miljöer ha konstnärliga inslag som berikar vardagslivet för de kommuninvånarna som rör sig på området.
- Kultur- och fritidsnämnden vill även betona vikten av att bibehålla den kulturhistoriska stadskaraktären som Gränna idag har.
- Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att offentliga miljöer ska ha en hög kvalitet som möjliggör vistelse och bidrar positivt till det offentliga rummet. Det framtagna planförslaget har därför utgått från att återskapa och stärka de kvaliteter som präglar Grännas mest historiska delar.

14. Visingsörådet

Vi har i stort sett samma uppfattning runt projektet som vi skrev 2017. En ny väg är ett mycket viktigt steg för att underlätta Visingsöbornas resor till och från hamnen i Gränna. Men i det korta perspektivet blir det ingen förbättring för oss, då det främst är en gata till ett bostadsområde.

WSP har gjort en mycket bra analys av trafiksituationen i samband med olika alternativ. I avsnittet över resande med Visingsöfärjorna har man endast tagit med den trafik som åkt med till Visingsö, ej returen. Det innebär att siffrorna ska vara dubbelt så stor. Visingsörådet har i många år följt trafiken till och från Gränna hamn. I perioden juni till augusti ser siffrorna ut enligt följande

Bilar som ska med och kommer med färjan	800 stycken/dygn i snitt
Bilar som åker till hamnens parkering och retur	1 800 " /dygn "
Husbilar som ska med och kommer retur	30 " /dygn "
Lastbilar som ska med färjan och retur	40 " /dygn "
Varutransporter till hamnen	20 " /dygn "
Länstrafikens bussar t.o.r	100 " /dygn "
Husbilar till campingarna	200 " /dygn "
Summa fordon totalt per dygn	3 000 " /dygn "

Lantbruksföretagen blir allt större på Visingsö och fraktar därmed stora mängder spannmål och balar över till fastlandet. Dessa fordon är stora. Detta gör att vi är betänksamma, att dra in så mycket trafik i ett bostadsområde. Det blir förmodligen också samma kaos som det är på Brahegatan i nuläget. Vi vill uppmana att skyndsamt se över infrastrukturen runt och på Amiralsvägen. Det är och kommer att bli det stora hindret för att trafiken till och från Gränna hamn ska flyta på. Vi anser också att de stora köerna med husbilar som ska till ställplatserna är det stora problemet för oss som ska med färjan, samt att en av färjans fil för "chansare" sträcker sig en bit upp på Amiralsvägen och hindrar trafik till hamnen och parkeringarna. Som vi nämnt tidigare arbetar vi tillsammans med en projektgrupp från Jönköpings kommun med att hitta aktiviteter som stimulerar inflyttning till Visingsö och då främst barnfamiljer. Just nu har vi en negativ trend och då tyvärr att barnfamiljer flyttar från ön. De anger bl.a. som skäl att det är svårt att lösa logistiken med den trafiksituation som råder i Gränna. Risken att missa färjan är stor.

Kommentar

Den nya huvudgatan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen ska stärka det lokala trafiksystemet genom att, utöver Brahegatan, skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan är därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan. Vägen är därför inte enbart avsedd för de boende i området, utan planeras att byggas ut som en helhet.

Synpunkter om att den nya vägen eventuellt inte kommer att klara framtida trafikmängder bemöts i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "*Gemensamma kommentarer – Trafikanalys*".

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram för att bland annat bedöma vilken betydelse infartsvägen från Skiftesvägen till hamnen kan få för betydelse för trafiksystemet i Gränna. Synpunkter som rör infartsvägen besvaras ovan i granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkter som rör trafiksituationen utanför planområdet behandlas även de i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

I den nya trafikutredningen så är trafiksiffrorna uppdaterade och inkluderar trafik i båda riktningar.

15. Namninsamlingslista med 26 underskrifter via BRF Vättervyn 2

Övergripande kommentarer

Detaljplanen syfte

Ny huvudgata

Vi är positiva till detaljplanens huvudsyfte att skapa förutsättning för en ny väg för att avlasta Jönköpingsvägen och Brahegatan. Dels för att leda om turisttrafiken till Visingsö och camping under sommaren, dels för att leda om den tunga trafiken för att minska slitaget på den äldre bebyggelsen utmed Brahegatan.

Vi tycker även att det är bra med ytterligare bebyggelse i Gränna under förutsättning att social- och annan service byggs ut i motsvarande grad, såsom barnomsorg och hälso- och sjukvård. Fler innevånare bidrar också till bättre underlag för butiker mm under hela året.

Det vore också bra om kommunen arbetar för att skapa fler arbetsplatser i Gränna för att minska behovet av arbetspendling till Jönköping.

Kommentar till processen kring detaljplanen

Jämfört med detaljplanen som presenterades under 2017 är det flera väsentliga ändringar främst

- Ändrad sträckning av den nya huvudgatan
- Stora förändringar i omfattning av ny bebyggelse, bland annat beträffande bygghöjden
- Annan utformning av den nya cirkulationsplatsen.

Med tanke på dessa stora förändringar kan man tycka att vi borde ha ett nytt samråd runt planen. Nu när vi går in i granskningsfasen har vi förstått att det kan bli svårt att få till större förändringar.

Beroende till genomförande av den norra delen av den nya huvudgatan

För att uppnå målet med minskad trafik genom centrala Gränna ser vi att det finns ett starkt beroende till att den norra delen fram till Amiralsvägen genomförs. Vi anser att detta beroende inte har belysts tillräckligt i planen.

Följaktligen tycker vi att planen inte ska börja genomföras förrän beslut om och finansiering av den nya vägsträckan ända fram till Amiralsvägen är klar. Om inte detta är klart ser vi att det finns en stor risk att planen endast delvis kommer att genomföras och resultatet i stället blir ökad trafik på Jönköpingsvägen/Brahegatan på grund av den nya bebyggelsen.

Utformning av bebyggelsen

I planen framhävs att man vill efterlikna den existerande gatumiljön i centrala Gränna. Planområdet ligger dock inte i direkt anslutning till centrala Gränna. Utmed västra sidan av Jönköpingsvägen omges planområdet främst av enfamiljshus. Framför allt kommer sträckan utmed Jönköpingsvägen bestå av en ostrukturerad blandning av byggnader. Vi föreslår att flerfamiljshusen koncentreras till den södra delen av planområdet för att där skapa en stadsliknande miljö.

Vi i Brf Vättervyn 2 i Gränna vänder oss framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område F med nockhöjd upp till 154,7 m. Det kommer att väsentligt påverka vår utsikt mot Vättern och Visingsö. Vid samrådsmötet 2017 om den första versionen av planen uppfattade de medlemmar som deltog att det gavs ett löfte om att utsikten inte skulle komma att försämrats med den nya detaljplanen. Vi bifogar en skrivelse med underskrifter från medlemmarna för att styrka detta.

Trafikmiljön utmed Jönköpingsvägen för motortrafik

Enligt planen kommer den nya huvudgatan få ett torg bland annat för att förhindra höga farter. Det är lovvärt men risken är då att bilister i stället väljer Jönköpingsvägen med dess rakare sträckning. I dagsläget är trafikmiljön undermålig främst på grund av de höga hastigheterna (trots gällande hastighetsbegränsning). För att motverka ovanstående måste Jönköpingsvägen försees med motsvarande hastighetsminskande åtgärder. Som exempel skulle ett torgliknande område kunna skapas i höjd med område F i planen, gärna i kombination med nya busshållplatser.

Trafikmiljön utmed Jönköpingsvägen för fotgängare och cyklister

Enligt planen finns en ambition att öka liv och rörelse utmed Jönköpingsvägen bland annat genom att placera utgångar från de nya fastigheterna mot vägen.

För att åstadkomma en säker trafikmiljö för de boende måste den kombinerade gång och cykelvägen förbättras. För närvarande är den väldigt smal, framför allt i den norra delen av planområdet och strax norr därom. För närvarande blir det ofta incidenter när cyklister ska passera fotgängare, speciellt då de som kommer söderifrån ofta kommer med hög fart. Separata gång- och cykelvägar är naturligtvis den säkraste lösningen.

En ökad gång- och cykeltrafik utmed Jönköpingsvägen skapar även problem norr om planområdet. Där tvingas cyklister samsas med biltrafiken i och med att cykelbanan upphör. I och för sig är skyltningen i dagsläget bristfällig så det är oklart vad som egentligen gäller.

Som ett alternativ skulle man kunna styra cykeltrafiken mot centrala Gränna till Vättergatan och Skiftesvägen.

Utformning av cirkulationsplats

Vi uppfattar att ett huvudsyfte med planen är att väsentligt minska biltrafiken på Jönköpingsvägen och Brahegatan. I det tidigare förslaget till detaljplan framgick det att cirkulationsplatsen i södra ändan av planen skulle utformas på ett sätt så att trafiken i första hand leddes in på den nya huvudgatan. Så verkar inte vara fallet i den nya planen. Med föreslagen lösning kommer den som är osäker i första hand välja Jönköpingsvägen. Därmed finns det risk att målet för trafikminskningen inte kommer att uppnås och att den tunga trafiken fortsätter att åka igenom centrala Gränna.

En lösning kan vara att styra den tunga trafiken till den nya huvudgatan.

Specifika kommentarer till detaljplanen

Detaljplanering saknas för område F och G

För områdena F och G innehåller planen inte samma detaljerade beskrivning som för övriga områden. Därför är det svårt för oss att kommentera dessa mer i detalj.

Yttrande angående planerad nybyggnation väster om BRF Vättervyn 2 Jönköpingsvägen 71 Gränna.

Vid informationsmöte onsdagen den 28 Augusti 2024 framfördes besked om nya fastigheter väster om ovan nämnda fastighet där nockhöjden är tänkt att bli mellan 156,5m-159,5m öh. Påpekas kan att Vättervyn 2 ligger på ca 146m öh i bottenplanet.

Ett tidigare informationsmöte 2016 angående nybyggnation omedelbart väster om oss gavs tydligt besked om att nockhöjden vid nybyggnation inte skall påverka siktlinjerna mot Vättern och Visingsö.

Löftet som gavs gällde samtliga Bostadsrättföreningens medlemmar. Av ovan anförda skäl bestrider vi härmed den planerade nockhöjden på de föreslagna husen närmast Jönköpingsvägen.

Dessutom tycker vi att nockhöjden skall följa den som nuvarande fastigheter har i samma linje som nybyggnation närmast Jönköpingsvägen. På så vis störs inte siktlinjerna mot Vättern och Visingsö.

Kommentar

Kommentar till processen kring detaljplanen

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot synpunkten om att få ytterligare en möjlighet att yttra sig över planförslaget innan detaljplanen antas i Stadsbyggnadsnämnden. Bland annat med anledning av detta genomförs nu en ny granskning av planförslaget.

Beroende till genomförande av den norra delen av den nya huvudgatan

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram, där den infartsvägens betydelse för trafiksituation i Gränna har analyserats. Synpunkter som rör utbyggnaden av vägen från Skiftesvägen till hamnen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under avsnittet *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

När det gäller finansiering för vägsträckan som omfattas av denna detaljplanen besvaras synpunkten i början av granskningsutlåtandet, under avsnittet *"Gemensamma kommentarer - Genomförande och finansiering av huvudgatan"*.

Utformning av bebyggelsen

Synpunkten om att bebyggelsen mot Jönköpingsvägen bör utformas som enbostadshus besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny bebyggelse"*.

Synpunkten om att ny bebyggelse kan komma att skymma utsikten för befintliga bostäder besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Utsikt för befintliga bostäder"*.

Trafikmiljön utmed Jönköpingsvägen för motortrafik

Synpunkt gällande att vägen och torgets utformning påverkar framkomligheten för motorfordon negativt besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning, Trafikanalys"*.

Synpunkt om att hastigheten utmed Jönköpingsvägen bör sänkas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

Att placera ett torg på den angivna platsen vid Jönköpingsvägen bedöms inte som lämpligt. Området saknar de stadsbyggnadsmässiga förutsättningar som krävs för en aktiv mötesplats. Den omgivande bebyggelsen består främst av enbostadshus med stora privata förgårdar och saknar bebyggelse som tydligt ramar in torget, offentliga entréer eller målpunkter mot gatan som genererar rörelse. Ett fungerande torg kräver inramning, verksamheter eller offentliga funktioner samt en bebyggelsestruktur som stödjer socialt liv. Dessa förutsättningar finns inte på platsen, vilket innebär att ett torg på platsen riskerar att upplevas odefinierat och få begränsad användning. Sammanfattningsvis saknar platsen de kvaliteter som behövs för att etablera ett definierat och aktivt torg.

Trafikmiljön utmed Jönköpingsvägen för fotgängare och cyklister

I och med detaljplanens genomförande förbättras förutsättningarna för gång och cykel både utmed Jönköpingsvägen och via den nya huvudgatan till skiftesvägen. I den nya trafikutredningen från 2025 föreslås även hastighetsdämpande åtgärder på Jönköpingsvägen för att öka säkerheten.

Utformning av cirkulationsplats

Den nya huvudgatan har utformats för att kunna hantera tung trafik, något som Brahegatan idag inte kan hantera i samma omfattning. För att tung trafik ska använda den nya huvudgatan i stället för Brahegatan kan detta styras genom skyltning vid bland annat cirkulationsplatsen.

Detaljplanering saknas för område F och G

Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare visualiserat underlag för områdena F och G.

16. Gränna Näringslivsförening

Gränna Näringslivsförening är mycket positiva till det förslag som nu ligger ute för granskning men skulle vilja yttra ett par ord kring projektet i sin helhet.

Föreningen anser det vara av yttersta vikt att den nya infarten byggs i sin helhet, det vill säga såväl den norra som den södra etappen.

Den föreslagna detaljplanen för den södra etappen medför att ett stort antal nya bostäder kan uppföras. Detta kommer att öka underlaget för butiker och service och därigenom också kunna bidra till nya arbetstillfällen i Gränna.

Att den nya infarten byggs i sin helhet är för oss dock avgörande. Att dra ner trafik till Skiftesvägen/Gärdesvägen och inte dirigera den vidare via en nordlig etapp skulle skapa en mycket farlig och otrygg trafikmiljö utanför skolan. Därtill skulle det innebära helt nya trafikproblem på Gärdesvägen vid Coop/ICA och vid utfarten vid Amiralsvägen.

Redan idag finns det en avsmalning av Gärdesvägen vid Coop med anledning av det stora antalet gångtrafikanter som rör sig mellan centrala Gränna och hamnen och campingen. Hur man här skulle kunna leda en stor del av trafiken till hamnen och Visingsö utan betydande konsekvenser är för oss en gåta.

Att inte bygga den norra etappen skulle bara flytta trafikproblemen från Brahegatan till Skiftesvägen/Gärdesvägen. Inte lösa problemet. Ett levande Gränna med omnejd förutsätter också att Visingsö ges goda förutsättningar för att leva och verka som en ö att på och som ett attraktivt turistmål.

Gränna och Visingsö har idag en befolkning med en medelålder som för kommunen är hög. Ska vi få fler i arbetsför ålder att vilja bosätta sig i Gränna och på Visingsö krävs det att det är enkelt att ta sig till och från boende, arbete, skola och service. Vi måste skapa förutsättningar för boende i Gränna med omnejd att få ihop livspusslet, och det behovet blir ännu större och tydligare när man bor på Visingsö.

Kommentar

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram, där den infartsvägens betydelse för Grännas trafiksituation som helhet analyserats. Synpunkter som rör utbyggnaden av den infartsvägen besvaras i början granskningsutlåtandet under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande att vägen bör byggas ut som en helhet besvaras i början granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Genomförande och finansiering av huvudgatan"*.

Synpunkt gällande otrygg trafikmiljö utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen besvaras i början granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Trafiksäkerhet på Skiftesvägen och Gärdesvägen"*.

17. Sverigedemokraterna Jönköping

För att kunna bryta den negativa befolkningsutvecklingen på Visingsö är det vägen (gatan) som måste byggas i sin helhet enligt denna plan. Det är olämpligt att anlägga en torgyta som är omgiven av trafik på alla sidor ur

trafiksäkerhetssynpunkt, man brukar inte ha torg mitt i större rondeller. För att förbättra framkomligheten för större fordon som bussar, lastbilar och lantbruksfordon bör svängarna rätas ut när torgytan tas bort så att förskjutningen av gatan bildar ett mjukt S. Om vägen i denna detaljplan byggs för en kapacitet som kan avlasta Brahegatan i framtiden så ökar nog förutsättningen för att motståndet mot den norra etappen ebbar ut.

Kommentar

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram, där infartsvägens betydelse för Grännas trafiksituation som helhet analyserats. Synpunkten som rör utbyggnaden av infartsvägen besvaras ovan i granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande att gatans och torgets utformning bör ändras besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning"*.

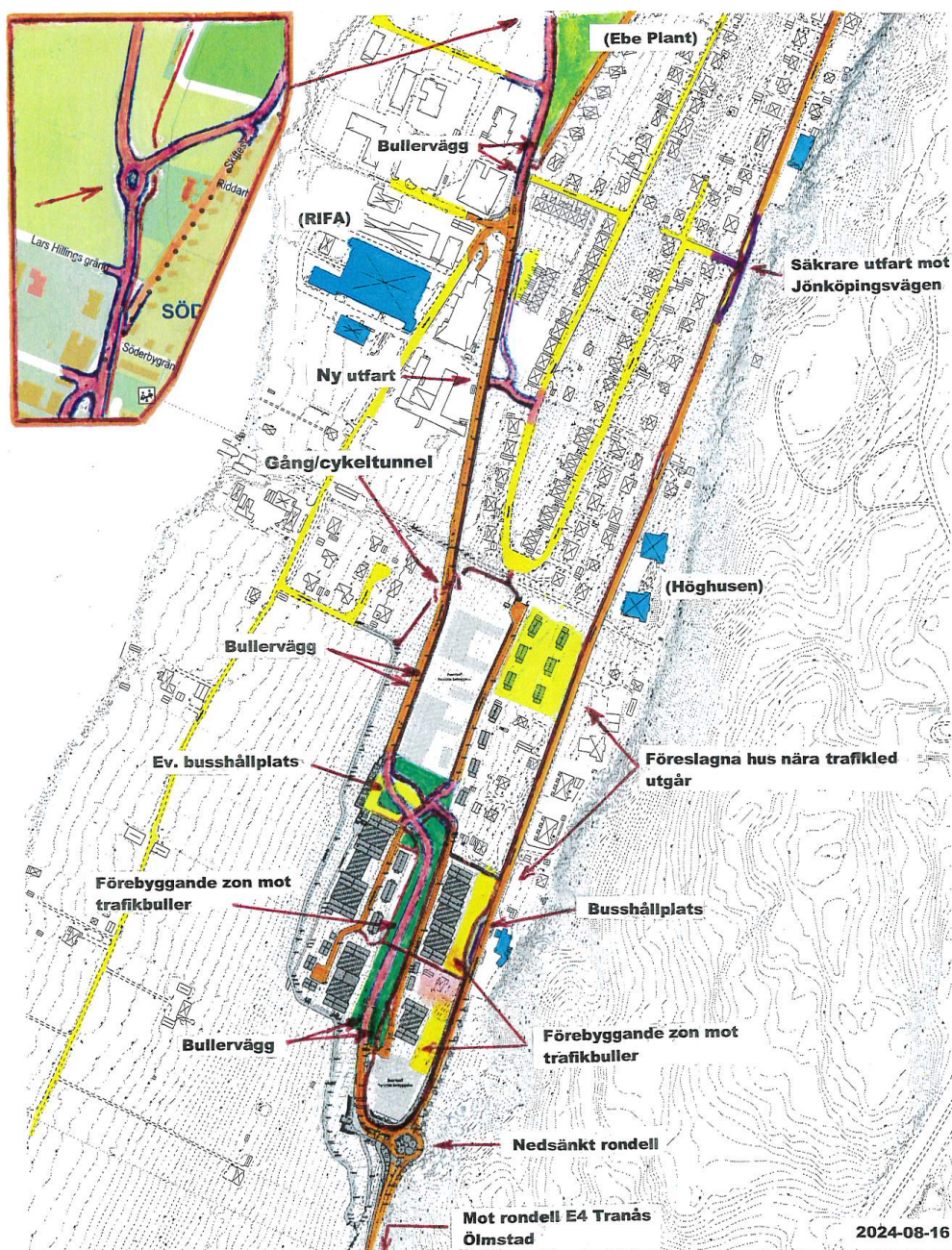
Synpunkt gällande att gatans utformning innebär sämre framkomlighet för större fordon besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Trafikanalys"*.

18. Bertil Kjellberg

I samband med tidigare granskning inkom två yttranden från Bertil Kjellberg, till vilka flera bilder och skisser bifogades. Några av dessa redovisas nedan, medan övrigt material återfinns som en bilaga i slutet av granskningsutlåtandet.

Yttrande 1

Alternativt planförslag - Gränna 8:4



Not 1. En mjuk S-kurva i områdescentrumet ersätter stadsbyggnadskontorets tänkta kantiga stadsgator, vilket möjliggör för trafiken att kunna hålla en jämn hastighet genom hela området, vilket förebygger ovälkomna ljudtoppar vid accelerationer och bidrar därmed till en lägre "ekvivalent" bullernivå i området.

Not 2. Söderleden passerar här Skiftesvägen vilket blir möjligt genom att dra Söderleden aningen västerut över taxibolagets tomt, som idag bara består av en tom gräsyta. Genom att förlänga Söderleden (södra länken) runt Ebe Plant så bortfaller även behovet av en fyrvägsrondell som trafikdelare. Då blir en billigare mindre omfångsrik trevägsrondell tillräcklig. Detta om valet faller på att bygga den norra länken mot hamnen? Om valet istället landar i Gärdesvägsalternativet så behövs ingen rondell. Då används sträckningen till att göra en mjuk kurva runt Ebe Plant istället.

Förslag till trafiklösning till Gränna Camping - (vid ev. dragning av Norra länken över Gärdesv/Skiftesvägen)



Incheckningen till Gränna camping har under sommarmånaderna ställt till med stora problem de senaste åren. Speciellt för dem som arbetspendlar från Visingsö och som ibland inte kommer i tid till sin bokade färjeavgång hem på grund av köerna på Amiralsvägen med fordon som ska in eller ska checka in på campingen. Men att det problemet inte skulle gå att lösa utan att bygga den norra länken över åkrarna fram till hamnen är fel! Det finns faktiskt flera alternativ som man idag skulle kunna använda för att lösa incheckningsproblemet på. En variant är den som presenteras här ovan där man bygger en minirondell vid Hjärtströms väg. Härifrån drar man en infartsfil och en incheckningsfil till campingen.

Yttrande 2

Del 1 - Synpunkter på detaljplan Gränna 8:4

1. Förord
2. Jönköpingsvägen
3. Huvudgatan och områdescentrum
4. Vägen från områdescentrum ned till Skiftesvägen

Del 2 - Alternativt planförslag Gränna 8:4

1. Förord
2. Förslaget i korthet
3. Åkervägen eller Gärdesvägen - eller bådadera?
4. Slutsats - Åkervägen vs Gärdesvägen/Skiftesvägen

Del 1 - Synpunkter på detaljplan Gränna 8:4

1. Förord

För att uttrycka det enkelt. Detaljplaneförslaget är oacceptabelt i dess stora helhet. Vart tog transportleden vägen som efterfrågats av Gränna och Visingsöbor i minst 70 år? Vi har aldrig bett om att den ska ersättas av en sluten lokalgata med en bostadsenkla! Sådana plankoncept må kanske fungera i Jönköping. Men inte i Grännas natur och förortsmiljö! För där hör det här plankonceptet inte hemma i dess nuvarande gestaltning.

Bostäder behövs förvisso i Gränna. Men först och främst för att mätta det lokala behovet och anpassade till lokalbefolkningens plånböcker. Inte för att lösa Jönköpings tätorts bostadsproblem för bostadssökande som helst önskar bo i Jönköping med omnejd, just för att slippa behöva långpendla till sin arbetsplats. Till Gränna ska man flytta för att man vill bo där och bli en del av staden. Inte för att man ska vara tvungen till det! Att det sedan skulle saknas mark att bygga bostäder på i Jönköpings närhet, som det påstås i detaljplanebeskrivningen, jojo! Bara mellan Tenhult och Barnarp finns många områden att bygga bostäder på med kort väg in till staden.

2. Jönköpingsvägen

Att bygga hus direkt invid den bullriga Jönköpingsvägen är en väldigt dålig ide. Likaså idén att ha en trädallé som ska inrama det nya bostadsområdet. Varför då? För att de kommer att skymma utsikten mot sjön! De kommer även utgöra ett stilbrott gentemot den övriga bebyggelsen som ligger försänkt nedanför vägen. Hela konturprofilen i området rubbas därmed! Att ha en trädallé runt själva rondellen är fullt tillräckligt för att kunna åstadkomma en "tydlig entré". Sedan varför Jönköpingsvägen ska göras smalare. Finns det någon godtagbar anledning till det? Bättre vore att de pengarna istället satsades på att bygga avkörningsfiler vid busshållplatserna utmed vägen, så att bussarna kan köra åt sidan och därmed slippa att ideligen stoppa upp trafiken vid av och på stigning av passagerare.

3. Huvudgatan och områdescentrumet

Att ha en tätbebyggd huvudgata som ska efterlikna Brahegatan, istället för en trafikled, vilken sedan kommer att sluta tvärt i ett nytt områdescentrum med vändplats. Detta fanns aldrig med i tankegångarna vid det förra samrådsmötet 2017! Sedan att ha café och butiksytor där. Vem vill hyra dem? Många köpmän inne i Gränna centrum har det redan svårt med att få kundunderlaget att räcka till för att kunna hålla öppet året runt. Någon busshållplats för regionalbussar behövs inte heller i dagsläget, eftersom det bara är 100-150 meters gångväg upp till Jönköpingsvägen.

De fyra husen som ligger längst västerut och söder om områdescentrumet saknar en väg för räddningstjänsten runt den västra sidan av huslängan. Det betyder att man då måste göra en nedfart där den nedre utsiktsplatsen är planerad. Räddningsvägen skulle även kunna fungera som in/utfart till parkeringshusen. Då slipper man detta med tunnlar genom huskropparna som bara riskerar att skapa oönskade akustiska effekter som fortplantar sig uppåt i husen.

Vad ljudmätningarna beträffar. Konsten att förebygga buller bygger på samlade erfarenheter i verkliga livet. De fiktiva bullermätningarna som gjorts för bostadsområdet går därför inte att fästa så stor vikt vid, något bara byråkrater gör! Den ekvivalenta bullernivån från trafiken runt huvudgatan är rätt ointressant om trafik bara förekommer sporadiskt och med långa intervaller där emellan. För det är själva ljudtopparna och de akustiska bieffekterna från trafiken som utgör det störande momentet i vardagen. Hur akustiken blir beror i sin tur på hur gator och bostadsområden är konstruerade. Att bygga ett centrum med linjära korsningar där långa raka gator möts och med flervåningshus tätt intill på båda sidorna av dessa. Det är att be om att få en bullrig kvartersmiljö! För då skapas nämligen ljudtunnlar som förstärker ljud och ger ljudet möjlighet att kunna studsas runt. Det lär bli fallet här!

En positiv sak dock jämfört med 2017 års skisser är miljöperspektivet. Genom att bromsa upp vägens lutning i terrasser nedför sluttningen

så finns här möjligheten att ha ett slutet dagvatten magasin i områdescentrumet som klarar att fånga upp eventuella höga vattenflöden nedför vägen och likaså skydda terrängen mot kemikalieläckor vid eventuella olyckstillbud. Men för att detta ska kunna ske effektivt så krävs i sin tur inkapsling av hela vägen av samma modell som Trafikverket använder sig av vid skydd av vattentäkter. Diket utmed vägkanten blir därefter mindre viktigt i sammanhanget.

Miljöprövningen för södra länken har tydligen fått grönt ljus av Länsstyrelsen. Men frågan kvar står hur pass omfattande prövningsunderlaget i själva verket var? Här borde Trafikverket även ges möjlighet att få ta del av utredningen och avge sina synpunkter! Det handlar trots allt om att kunna skydda en av Sveriges största vattentäkter! **Fråga:** Är det kostnaden inför dessa miljöåtgärder som är grundskälet till varför kommunen bara vill ha en sluten lokalgata istället för en genomfartsled?

4. Vägen från områdescentrumet ned till skiftesvägen

Detaljplanen ska ju sträcka sig hela vägen från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen. Något som kommunen haft hela sju år på sig att färdigställa! Men i detaljplanen framgår inte hur man har tänkt lösa bullerfrågan för dem som har sina tomter utmed leden ned till Skiftesvägen. Inte heller står det något om vilka säkerhetsåtgärder som man har tänkt företa gentemot dem som bor nedanför på Astrakangatan! En gång/cykeltunnel under leden ned till Astrakangatan lyser också med sin frånvaro! Att sedan avsluta planområdet med en överdimensionerad fyrvägsrondell tätt intill bostäderna i skarven mellan det norra och södra detaljplaneområdet, visar tydligt på Jönköpings kommuns ringa intresse att vilja slutföra projektet med en transportled bort till Amiralsvägen.

Här skulle en helt ny detaljplan (*Mellersta länken*) behövas som överbryggar skarven mellan den södra och norra länken. Detta för att kunna skapa den bästa framtida trafiklösningen i området och därutifrån avgöra var som är den bästa platsen för att bygga ett andra dagvattenmagasin.

Del 2 - Alternativt planförslag Gränna 8:4

Innehåll

1. Förord
2. Förslaget i korthet
3. Åkervägen eller Gärdesvägen - eller bådadera?
4. Slutsats - Åkervägen vs Gärdesvägen/Skiftesvägen

1. Förord

Förslaget är en omarbetning av stadsbyggnadskontorets planförslag och anpassat till lokalbefolkningens önskemål i Gränna och på Visingsö. Kommunens förslag att göra en lokalgata där transportleden är tänkt att

gå är fullständigt oacceptabel, eftersom detta är den enda vägsträckning som finns till hands för att kunna lösa problemet med genomfartstrafiken från hamnen upp till Jönköpingsvägen på.

2. Förslaget i korthet

I mitt förslag är husen i stadsbyggnadskontorets planförslag vid Jönköpingsvägen bortplockade. Orsak? De skymmer utsikten och utgör ett stilbrott gentemot den övriga bebyggelsen nedanför Jönköpingsvägen. Dessa hus skulle komma bättre till sin rätt om de istället placerades i vinkel i området närmast den nya rondellen (se skiss). Sedan har huslängan precis öster om huvudgatan plockats bort. Istället är vägsträckningen flyttad ca 9-10 meter närmare Jönköpingsvägen. Det gör att hela området blir luftigare och mer anpassat till Grännas gröna förstadsprofil.

Med bullerväggar på båda sidor av raksträckan så blir här en naturlig plats att ha kolonilotter på och likaså för fläderbuskar och fruktträd. Detsamma går att göra vid 4-våningshusen på sluttningen upp mot Jönköpingsvägen!

En gång/cykelbro över vägen förbinder den västra bostadsdelen med den östra. Den enkelriktade lokalgatan vid 4-våningshusen öster om den nya huvudleden har här breddats något och nu blivit dubbelriktad, precis som de andra lokalgatorna. Likaså har cykelbanan fått flytta över hit.

Stadsbyggnadskontorets rektangulära centrum med två 90-graders S-formade centrumgator har här ersatts med en enda gata med 120 graders kurvor som möjliggör att det går att hålla en jämn fart genom hela området. Dubbelhuset närmast områdescentrumet har här blivit ett enkelhus, just för att ge plats åt den östra kurvdragningen. I vinkeln där det tidigare huset stod så planteras nu lågvuxna trädsorter som kommer att fungera som bullerskydd. Detsamma görs norr om den östra kurvan dit pilarna pekar (se skiss). På så vis kan man skära av och neutralisera bullerkällor och därmed blir det tystare i omgivningen.

Vägen från områdescentrumet ned till Skiftesvägen förses med absorberande bullerstaket på båda sidorna, samt med ett kraftigt järnräcke på slutningssidan. En ny utfart från Vättergatan på halva sträckan av backen ersätter utfarten vid Söderbygränd som blir återvändsgata. En gång/cykeltunnel under vägen ned mot Astrakangatan finns också med i förslaget. Vägen passerar sedan Skiftesvägen genom att dragningen flyttats något västerut över taxibolagets tomt och fortsätter sedan fram till en mindre och platsanpassad 3-vägsrondell bakom Ebe Plant. Fyrvägsrondellen försvinner därmed! Eftersom denna förändring sker i skarven av den nuvarande detaljplanen så kommer sannolikt en ny överbryggande detaljplan för detta område att behövas.

3. Åkervägen eller Gärdesvägen - bådadera?

Länge har det funnits motstridiga viljor i Gränna angående vilken sträckning den norra länken fram till Amiralsvägen ska ha.

Vissa förespråkar Gärdesvägsalternativet medan andra håller på åkervägen som det bästa förslaget. Gärdesvägsförespråkarna anser att en väg över åkrarna skär av gångvägarna ned till sjön och kommer även tvinga jordbrukarna att köpa mindre skördemaskiner. De menar att Gärdesvägen i ombyggt skick skulle klara att hantera den trafikmängd som normalt finns i Gränna nio månader om året. Likaså att det finns tillräckligt med utrymme över för gång/cykeltrafikanter och parkeringar, åtminstone fram till Kyrkogården! Det är bara under sommar månaderna som de boende där måste gilla läget med att ha mer trafik utanför ytterdörren.

Åkervägsförespråkarna anser i sin tur att trots förbättringar på Gärdesvägen så kommer vägen ändå inte på ett trafiksäkert sätt att räckta till för all trafik som kommer att passera där. Speciellt pekar de på Ribbaskolans utsatta läge med den tidvis stora mängd skolbarn invid vägen som stiger av eller väntar på bussar. Här saknas också en separerad plats för av och påstigning vilket gör att trafik lätt stockar sig bakom bussarna, samtidigt som då en stor hop ystra skolbarn uppe håller sig i trafikens omedelbara närhet!

Många skolbarn använder också Gärdesvägen för att ta sig till och från skolan. Föräldrarna oroar sig därför djupt över vilka följder som en ökad mängd trafik där kan ge. I synnerhet om den tunga trafiken med lastbilar och traktorer ökar! Därför vill skolan och många av de boende runt omkring Gärdesvägen och Skiftesvägen slippa ha mer trafik där, inte minst då för den påföljande ökade mängden buller och avgaser som också kommer bli fallet.

Åkervägsförespråkarna menar därför att fördelarna med att göra väg över åkern överväger nackdelarna som vissa boende i närområdet har gett uttryck för. Bland annat då att vägen kommer att skymma sikten ut mot sjön! Ett alternativ skulle då vara att försänka ned vägen ca 2½ meter under markytan på den sträcka där husen som vetter ut mot sjön ligger. Det rör sig om ca 350 meter ungefär. Nackdelen är att den sänkta vägen blir känsligare för snödröj, vilken lätt kan yra igen ifall inte snöröjarna är på hugget! Likaså Gränna camping ser bara fördelar med åkervägs alternativet, eftersom det då går att få till stånd en billigare trafiklösning för incheckningen till campingen, något som under högsäsong kan skapa stora problem på Amiralsvägen.

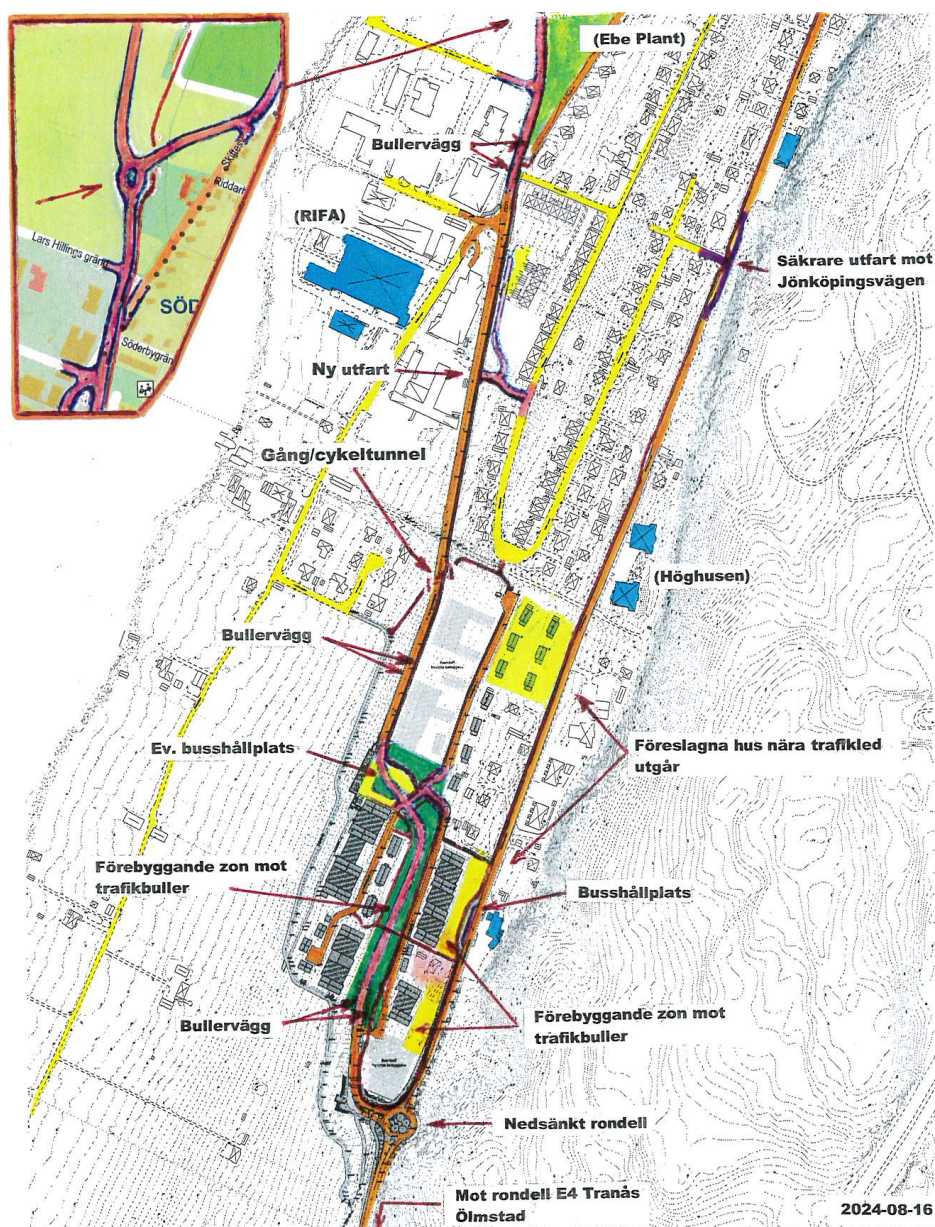
4. Slutsats - Åkervägen vs Gärdesvägen/Skiftesvägen

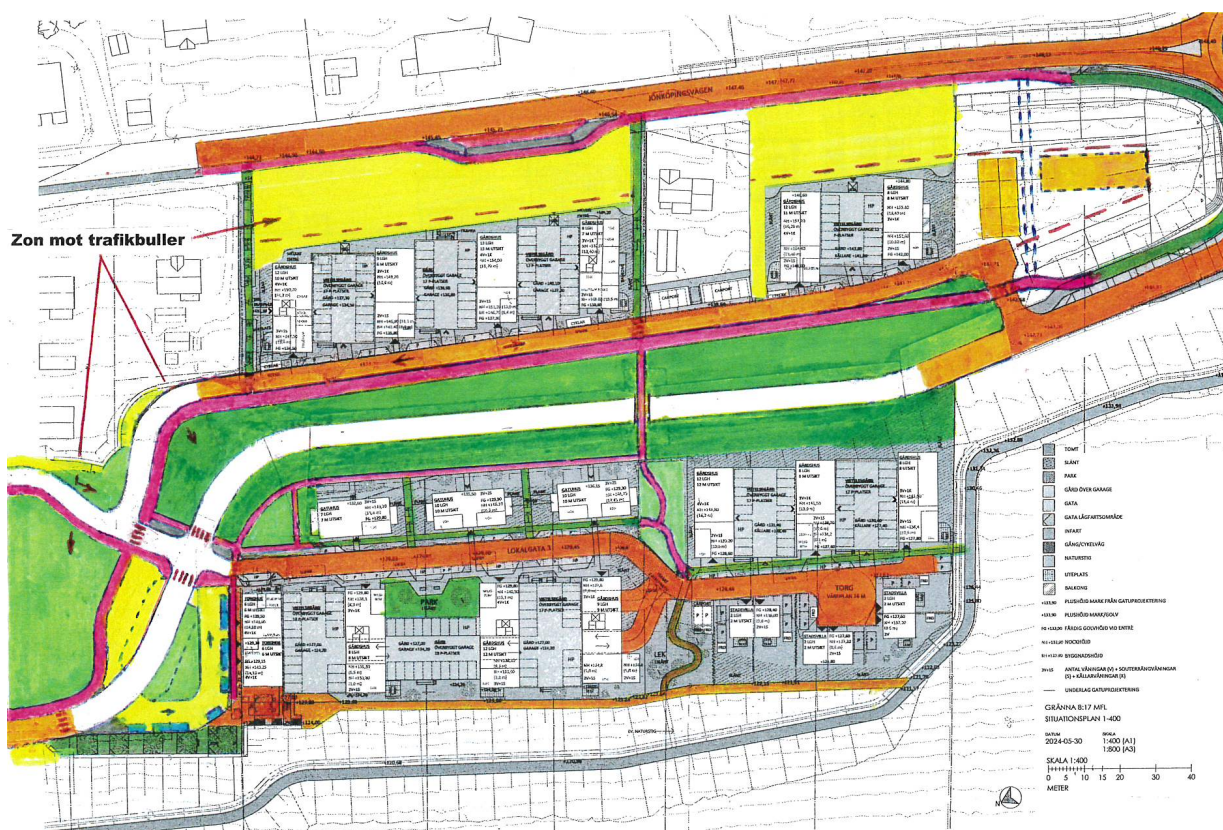
Gärdesvägen upplevs idag som ganska simpel för att vara stadsgata. Inga förhöjda och stensatta trottoarer eller separerad plats för cykelbana eller p-platser. Enbart asfalt med målade linjer samt chikaner vid korsningar som bara stoppar upp trafik i onödan. Att den behöver rustas upp till en nivå som anstår en huvudgata råder det ingen tvekan om.

Men med tanke på den trafikmängd som redan idag går förbi Ribbaskolan så bör gatan inte utsättas för mer trafik! För att nedbringa hastigheten på gatan bör också fartdämpande "smällhinder" installeras i vägbanan.

Skiftesvägen fram till RIFA är smal och har husbebyggelse som ligger väldigt nära vägen, vilket gör den mindre lämplig för genomfartstrafik! Här bör istället trafiken ledas förbi i en helt ny sträckning efter kyrkogården som går bakom Ebe Plant och där ansluter till norra/södra länken.

Slutsatsen blir att Gärdesvägen är i behov av en större upprustning, men kan ändå inte anses som kapabel att svälja större trafikmängder än den som finns för dagen. Därför behöver vägen över åkrarna fram till hamnen påbörjas - och det bör ske ganska omgående!





Kommentar

Alternativt planförslag - Gränna 8:4

Synpunkt om att ändra huvudgatans sträckning vid torget besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubrikerna "Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning" och "Gemensamma kommentarer – Trafikanalys".

Synpunkter som rör utformningen av infartsvägen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen".

Förslag till trafiklösning till Gränna Camping - (vid ev. dragning av Norra länken över Gärdesv/Skiftesvägen)

Synpunkt om att se över incheckningen till Gränna camping och om att anlägga en cirkulationsplats vid Amiralsvägen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning".

Del 1 - Synpunkter på detaljplan Gränna 8:4

1. Förord

Synpunkt om att vägen ska utformas som en transportled besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning".

En central del av planförslaget är att möjliggöra byggnation av en ny huvudgata. Huvudgatan ska stärka det lokala trafiksystemet genom att, utöver Brahegatan, skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Den nya huvudgatan är därmed en förutsättning för att på sikt förbättra framkomligheten i centrala Gränna, bland annat genom att möjliggöra en framtida enkelriktning av Brahegatan. Gatan är därför inte avsedd att utformas som en sluten lokalgata.

Idag råder det bostadsbrist där det finns ett behov av att skapa fler bostäder i hela kommunen, även i Gränna. Möjligheterna att etablera större utbyggnadsområden i Gränna är begränsade eftersom orten avgränsas av Grännaberget i öster och Vättern i väster. Det aktuella området är i dag obebyggt men ligger i direkt anslutning till befintlig bebyggelse i södra Gränna, vilket gör det möjligt att integrera ny bebyggelse i den befintliga strukturen. Genom att utveckla mark nära etablerad service och befintliga kommunikationer kan bostadsutbudet utökas utan att mer periferade områden behöver tas i anspråk.

2. Jönköpingsvägen

Bullerutredningen visar att bebyggelsen kan placeras utmed både den nya huvudgatan och Jönköpingsvägen samtidigt som gällande riktvärden för buller uppfylls. Placeringen av bebyggelsen gör att husen fungerar som bullerskydd mot vägen, vilket sänker ljudnivåerna för de bakomliggande och mer skyddade delarna av området. Detta ger förutsättningar för en god ljudmiljö på gårdar och mellan byggnaderna.

En trädallé längs en huvudgata kan bidra till en tydligare rumsbildning, underlätta orienteringen i gaturummet och dämpa viss bullerspridning. Träden fungera också som ett positivt gestaltungsinslag som skapar grönska och struktur i gaturummet.

Synpunkten om att den nya bebyggelsen inte anpassas till den omkringliggande bebyggelsen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Ny bebyggelse”*.

Stadsbyggnadskontoret har inga ambitioner att smalna av Jönköpingsvägen. I planbeskrivningen lyfts istället möjligheten att på sikt bredda gatan och gaturummet, för att bättre anpassa det till flera olika trafikslag och därigenom öka trafiksäkerheten.

Synpunkter kring att göra en avkörningsfil för buss utmed Jönköpingsvägen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning”*.

3. Huvudgatan och områdescentrumet

Detaljplanen möjliggör för en ny huvudgata mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen för att skapa en alternativ huvudväg i Gränna dit delar av trafiken kan flyttas. Detta ger bättre förutsättningar för att fördela trafikflödena och avlasta det centrala gatunätet. Gatan är därför inte avsedd att utformas som en sluten lokalgata.

Tidigare har det bedömts nödvändigt att bygga ut huvudgatan i två etapper, eftersom det har saknats ekonomiska förutsättningar för att genomföra hela utbyggnaden på en gång. Nu är dock ambitionen att genomföra utbyggnaden i sin helhet, eftersom den nya trafikutredningen har visat att vägen är en viktig förutsättning för att förbättra Grännas trafiksystem och därför bör vägen inte delas upp i två etapper. Att dela upp detaljplanen i etapper har aldrig berott på ekonomiska skäl kopplade till miljöåtgärder, utan enbart på tidigare ekonomiska prioriteringar inom kommunen.

Detaljplanen styr inte över vilka verksamheter som kommer att etablera sig på platsen, utan skapar enbart förutsättning för att centrumverksamheter ska kunna tillkomma på platsen.

Detaljplanen reglerar inte att busshållplatser ska anordnas, utan möjliggör endast detta om behovet skulle uppstå i framtiden.

Flerbostadshusen söder om torget angör från en nya lokalgata som sträcker sig öster om bebyggelsen. I dialog med räddningstjänsten har man bedömt att det inte finns behov av en angöringsväg väster om bebyggelsen, eftersom skötselvägen kan nyttjas vid en eventuell utryckning.

Vid bedömning av buller i detaljplaner utgår kommunen från gällande lagstiftning. Bullerutredningen följer Trafikbullerförordningen (2015:216) för nya bostäder samt de riktvärden som anges i Infrastrukturpropositionen (1996/97:53) för befintliga bostäder. Dessa regelverk styr hur buller ska beräknas och vilka ljudnivåer som är tillåtna. Beräkningarna genomförs med den nordiska modellen Nord96, som är den metod som används för att bedöma vägtrafikbuller. Modellen bygger på standardiserade antaganden om hur ljud sprids i omgivningen och tar hänsyn till exempelvis trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon, markens beskaffenhet, terräng, byggnader och möjliga ljudreflektioner. På så sätt ger modellen en samlad och jämförbar bild av både genomsnittliga ljudnivåer och enskilda ljudtoppar. Nord96 används just för att den är väl beprövad och ger ett underlag som säkerställer att bullerfrågor hanteras enligt gällande praxis. Sammanfattningsvis bygger bullerutredningen inte på hypotetiska antaganden, utan på lagstyrda riktvärden och beräkningsmetoder. Detta säkerställer att detaljplanen prövas mot de lagkraven som ställs för en god ljudmiljö.

På grund av de stora lutningarna kommer vattenhastigheten att vara hög även om skyfallsvatten leds enbart på gatan, trots att terrasser anläggs. Diken fungerar både som rening av förorenande ämnen och som fördröjningsåtgärd. Kostnaden för ett slutet dagvattenmagasin är betydligt högre än för diken, och enligt dagvattenutredningen är diken en tillräcklig lösning i detta fall.

I arbetet med detaljplanen har flera utredningar tagits fram för att säkerställa ett välgrundat och robust beslutsunderlag för planförslagets utformning. Planläggningen har pågått under en längre tid eftersom området är komplext, vilket har krävt ett utredningsarbete av hög kvalitet. Flera av utredningarna har därför haft ett bredare geografiskt omfång än själva planområdet för att ge ett samlat och tillförlitligt underlag för de nödvändiga avvägningarna.

Samtliga berörda myndigheter, inklusive Trafikverket, har fått ta del av utredningsmaterialet i samband med både samråd och granskning. Trafikverket har inte framfört några synpunkter på utredningarna eller på detaljplanen i sin helhet vid dessa skeden.

4. Vägen från områdescentrumet ned till skiftesvägen

För de befintliga bostäder som inte uppfyller gällande riktvärden för buller vid uteplatserna kommer bullerplank att uppföras för att minska påverkan på ljudmiljön. Detta gäller fastigheterna Kartografen 1-5 och Barberaren 1.

Skyddsåtgärder föreslås även för bebyggelsen genom att räckan uppförs utmed den nya huvudgatan mot Astrakangatan för att minska risken för avkörning vid en eventuell trafikolycka. Därutöver säkerställs en bebyggelsefri yta på minst 25 meter mellan vägen och bebyggelsen.

Det bedöms inte finnas behov av en koppling i form av en tunnel under den nya huvudgatan från Astrakangatan, eftersom det redan finns en befintlig gångstråk utmed Tuben (direkt norr om Astrakangatan) som även fortsättningsvis kommer att fungera som koppling mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen. Planförslaget möjliggör däremot för en ny koppling till Astrakangatan från Gamla Jönköpingsvägen i den södra delen av planområdet.

Synpunkter som rör att en ny detaljplan för "mellersta länken" ska tas fram och ersätta cirkulationsplatsen norr om planområdet besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubrikerna "*Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning*" och "*Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen*".

Del 2 - Alternativt planförslag Gränna 8:4

2. Förslaget i korthet

Synpunkter som rör utformning och placering av bebyggelsen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken "*Gemensamma*

kommentarer – Ny bebyggelse”.

Synpunkter som avser att ny bebyggelse skymmer utsikten för befintliga bostäder besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Påverkan på utsikt för befintliga bostäder”.*

Synpunkter som gäller huvudgatans och torgets utformning samt förslaget om en gång- och cykelbro över den nya vägen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning”.*

Synpunkter som rör utformningen av vägar utanför planområdet besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning”.*

3. Åkervägen eller Gärdesvägen - bådadera?

4. Slutsats - Åkervägen vs Gärdesvägen/Skiftesvägen

Synpunkter och reflektioner kring huruvida infartsvägen ska byggas eller inte bör besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen”.*

Synpunkt gällande ökad trafik utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen besvaras i början granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer - Trafiksäkerhet på Skiftesvägen och Gärdesvägen”.*

19. Ewa Larsen

I mötet den 28/8 presenterades bakgrund och syfte med detaljplanen. Där hade ni skrivit: ”vägen ska avlasta centrala Gränna från genomfartstrafik till hamnen” och att ”den norra sträckan vann laga kraft 2013”. Det som detaljplanen visar avlastar varken Amiralsvägen eller de centrala delarna av Gränna när det gäller trafik till och från Visingsö. Eftersom norra delen inte är med måste all trafik till/från Visingsö fortfarande gå via Brahegatan. Jag som öbo och deltagare på mötet uppfattade hela presentationen som att ni tyckt att vägfrågan, som funnits i galet många år, varit lite tråkig. Och nu ska det byggas ett nytt bostadsområde som gör det hela lite roligare. För er!! Som arbetsgrupp. År 2022 hade vi över 80 000 bilar som åkte färjan mellan Visingsö och Gränna. Det åkte också 2400 lastbilar, 1787 husbilar och 92 bussar. Hur kan en kommun INTE lösa vägproblemet i första hand när det är så mkt belastning?! Att ni inte skäms att visa upp Gränna hamn i det skicket ni som kommun väljer att göra? Med långa köer och trafikfara när folk kör mot färdriktningen hela Amiralsvägen för att nå hamnen. Ni verkar helt ha glömt sakfrågan!

Kommentar

Planförslaget som presenterades på informationsmötet gäller vägsträckan från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen. Infartsvägen från Skiftesvägen till hamnen ingår inte i detta planförslag eftersom den vägen redan omfattas av en separat detaljplan som vann laga kraft år 2013. Den aktuella detaljplanen möjliggör vägbyggnation från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen, vilket innebär att Brahegatan inte förblir det enda alternativet att ta sig till Gränna hamn.

Synpunkten om att detaljplanen inte löser vägproblemen i Gränna samt synpunkt gällande Gränna hamn besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

Synpunkt gällande att infartsvägen bör byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

20. Inger Ström

Jag vill inte ha höga hus utmed Jönköpingsvägen utan endast lägre hus, typ småhus. Sikten bli annars skynd för oss alla som bor bakom dessa höghus. Så ej hög hus så sikten blir skynd. Så som vägen ser ut idag vill jag ha fartkameror på Jönköpingsvägen, och sänk till max 30 km i timmen genom hela Gränna. För att Gränna ska bli levande bör det vara villor för barnfamiljer och inte höghus.

Kommentar

Synpunkt gällande att införa fartkameror och hastighetsbegränsning utmed Jönköpingsvägen besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubrik *"Gemensamma kommentarer - Ny trafikutredning"*.

Synpunkten gällande att ny bostäder skymmer sikt för befintliga bostäder besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubrikerna *"Gemensamma kommentarer – Ny bebyggelse, Utsikt för befintliga bostäder"*.

En detaljplan kan inte styra vilka som bosätter sig i området, utan den skapar förutsättningar för markens användning och bebyggelsens utformning.

21. Gunnel Loholmen

Yttrande 1

Vi är fastighetsägare men inte skrivna i Gränna. Vi har kvar vår villa i Gränna men bor nu halvtid i Göteborg. Vi har bott och varit skrivna i Gränna i över 40 år. 35 av dessa år jobbade jag som skolsköterska på Ribbaskolan. Vägen, som jag från början var tveksam till men inte längre, verkar ha blivit ett bostadsprojekt istället. Men inte mig emot. Nu till min åsikt (inte klagomål): Nu är snart sommaren slut men hur man ska ta sig ut från Gärdesvägen till Amiralsvägen är en gåta. Önskemål: bygg hela vägen på en gång, även norra delen Tack för alla som var med i onsdags.

Yttrande 2

Rättelse! I mitt inlägg jag skrev för en stund sedan blev det fel namn på vägarna. Det ska vara Skiftesvägen/Gärdesvägen dit den nya vägen ska ansluta.

Kommentar

Information gällande infartsvägen återfinns i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande att den nya huvudgatan ska byggas ut som en helhet återfinns i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Genomförande och finansiering av huvudgatan"*.

22. Stefan Erixson och Lea Erixson

Hej planläggare. Först. Tack för ett konstruktivt och bra infomöte i onsdags. Sen Vi bor sedan slutet 80-talet i Söderby, Mellangatan. Det betyder att de nya planerna kommer få stor betydelse för vår närmiljö. I stort tycker vi att planerna känns bra och ser positivt på projektet. Vi hoppas också att de mindre vackra, och dessutom illa utnyttjade fabrikerna nedanför oss kan förvandlas till bostäder. Kanske seniorboende i någon form, och att vi ser gärna att bad och båtlivet får utrymme där! Mvh Stefan och Lea Erixson.

Del 2

Jag är aktiv i båt och hamnliv i Gränna sedan mer än 20 år. Min önskan är att den norra delen av nya vägen/gatan byggs asap! Varför? Mycket av ställplatser/parkering, båtuppställning etc... tar inte form för att vi väntar

på vägen. Byggs den nu kan vi börja anpassa oss och skapa fin och funktionell miljö kring nya gatan. Dessutom går sammankopplingen till söderdelen av "Västerlänken" så mycket snabbare och smidigare. Lycka till och tryck på startknappen så fort som möjligt! Mvh// Stefan Erixson, ordförande i Gränna Båtklubb.

Kommentar

I den kommande översiktsplanen för mindre tätorter och landsbygd pekas Grännas industriområde ut som ett framtida utvecklingsområde för bostäder med inslag av service. Det innebär att området på sikt kan komma att omvandlas. Behovet av exempelvis ett seniorboende kan komma att prövas i samband med den eventuellt fortsatta planeringen.

Synpunkten gällande att infartsvägen ska byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet under delen "*Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen*".

23. Lars och RosMarie Danielsson

Till Lars och RosMarie Danielssons yttrande har en bild inkommit som en del av yttrandet. Bilden återfinns som en bilaga i slutet av granskningsutlåtandet.

Yttrande

Vi är husägare på Skiftesvägen 15 sedan 1983. Trots nedläggning av fabriker söderut har vi sett hur trafiken på senare år har ökat markant. Detta gäller personbilar, lastbilar, husvagnar, husbilar och även bussarna som numera har sitt garage längre bort på gatan. Fler bostäder har byggts söderut och turismen ökat för varje år. Dessutom passerar åtskilliga bilar med släpkärra till sortergården må, ons och lördag. Vi ser positivt på de planer för utveckling av området men vill peka på problem vi ser varje dag gällande trafiken.

Mitt emot vår fastighet ligger Ebe plant med 2 fastigheter var av den ena ligger intill vägen vilket hindrar trafiken och också skapar farliga situationer. Vid en ännu mer ökad trafik ökar också risken för incidenter. Bussar och lastbilar har svårt att möta annan trafik, bilförare blir osäkra om de kan mötas och andra gör snabba ryck för att komma förbi. På östra sidan om vägen parkerar husägare sina bilar eller besökande till fastigheterna. Dessa tar då ytterligare plats av gatan vilket gör att här blir totalstopp emellanåt. På västra sidan ställer sig besökande till Ebe plant vilket då blir två bilar med smalt passage emellan. Här borde vara parkeringsförbud. På denna sida stannar även varje dag stora lastbilar

för avlämning av varor vilket stoppar upp trafiken och skapar osäkra situationer då sikten är svår och många chansar. Lägg sedan till cyklister och fotgängare...Vi ser detta från vår altan varje dag. En familjemedlem har fått sin bil påkörd då den stod parkerad på gatan.

Vi vill också poängtera vikten av kontroll och utbyggnad av dagvattenledningar vid ökad bebyggelse och hushåll. Husägare utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen har under upprepade tillfällen fått in vatten i sina källare då rör inte kan ta emot vattenmassorna vid skyfall. Skickar med bilder från idag samt bilder från översyn av trafiksituationen vid Skiftesvägen som gjordes 2022. (Gick visst bara bifoga en bild) Den situation vi har borde genast åtgärdas men vid ökad trafik är det en förutsättning.

Kommentar

Synpunkt gällande ökad trafik vid Ebe plant besvaras i början granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Trafiksäkerhet på Skiftesvägen och Gärdesvägen"*.

När det gäller den aktuella fastigheten kommer skyfallsvattnet inte från området som omfattas av denna detaljplan. Det vatten som når fastigheten kommer från de fastigheter som ligger uppströms mot Grännaberget. Stadsbyggnadskontoret rekommenderar därför att den som lämnat yttrandet kontaktar kommunen via Kontaktcenter (telefon: 036-10 50 00, e-post: kontaktcenter@jonkoping.se) för att bli hänvisad till den förvaltning som kan hantera frågan. Ansvarig förvaltning beror på om skyfallsvattnet kommer från kommunal mark eller från en privat fastighet.

24. Thord Jonasson

Sammanfattning

Jönköping/Huskvarna beklagar sig över att ha en väg som skiljer samhället från Vättern. Nu vill man från kommunens sida göra samma misstag i Gränna.

Vi välkomnar byggnation av nya bostäder i Gränna och att man skapar förutsättningar för bättre genomfart genom Gränna centrum. Det finns utrymme för mer turister som tillsammans med fler bofasta skapar förutsättningar för arbetstillfällen och utökad service. Lösningen på detta är inte en ny infartsväg som skär genom landskapet mellan Gränna tätort och Vättern. Med åtgärder på Brahegatan kan man få en bättre trafiksituation för trafik till hamnen/campingen/Visingsö och för räddningstjänstens utryckningar. Vi anser att miljö, livskvalitet etc.

påverkas negativt och att ta jordbruksmark i anspråk för en väg är fel. Vi ifrågasätter bullerberäkningarna och slutsatser man dragit av detta.

Nya bostäder

Fler bostäder välkomnas men skall planeras så att man får minimal störning av trafiken och maximal tillgång till Gränna centrum, skola och naturen. Transport till nya bostäderna kan ske via anslutning till Jönköpingsvägen på mindre lokalgator. Att planera nya bostäder, som föreslaget i planen, med en huvudgata genom området medför oönskad trafik med buller, avgaser etc. Det är knappast troligt att nya husägare hyresgäster välkomnar genomfartstrafik runt sina hus om hela vägsträckan genomförs.

Ny infartsväg enl. detaljplanen, från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen

Vägen kommer att innebära olägenheter för befintliga fastigheter genom buller och minskad tillgänglighet till flertalet av fastigheterna.

Folkhälsomyndigheten m.fl. skriver *”buller är ett utbrett miljö och folkhälsoproblem som har stor betydelse för vår hälsa och möjlighet till god livskvalitet”*. Lågfrekvent buller (från lastbilar t.ex.) är svårt att mäta men uppmärksammas numera som en hälsorisk. Vi ifrågasätter hur beräkningarna har genomförts och hur dessa skall tolkas.

Tidigare utredning gav bullernivåer där det då krävdes bullerplank för att komma under gränsvärden. Gränsvärden har inte höjts, snarare skärpts. Hur kan man lita på dessa bullerutredningar? Ekvivalentnivå är naturligtvis ett viktigt värde, men än viktigare är plötsliga höga ljud. Hur tar man hänsyn till start/stopp, acceleration vid korsningar, dubbdäck vintertid etc. Tyvärr vet vi hur dåligt hastighetsbegränsningar efterföljs. För att undvika höga hastigheter på raksträckan ner till Skiftesvägen måste man bygga farthinder, resultat gaspådrag och ökad ljudnivå.

En beräknad nivå på bullret är ointressant de gånger man vaknar på natten efter att någon har accelererat utanför bostaden. *”Att sova ostört är en förutsättning för fysisk och mental hälsa”*.

I kvarteret Kartografen har de flesta fastigheterna sovrums och alla uteplatser mot väster som då kommer att direkt påverkas av nya vägen. Byggs det bullerplank måste de göras med helt öppningsbara sektioner. Nedre delen av tomterna, mot väster, kan endast nås från en ev. ny gata om man behöver komma in med någon större utrustning. (Skylift för ommålning/takarbeten t.ex.)

Påverkan på miljön

Gränna är beläget mitt i UNESCO's biosfärområde Östra Vätterbranterna. Här finns höga naturvärden till glädje för boende och turister. Som partner i biosfärområdet har Jönköpings kommun åtagit sig ”särskilt ansvar att

förvalta tätortsnära skogar och att bevaka natur- och kulturvårdsfrågor i den fysiska planeringen” och kommunen säger sig ha visionen att ”genom en aktiv samverkan skapa en livskraftig landsbygd, ett hållbart ekosystem och ett attraktivt landskap för brukare, boende och besökare”. En väg enligt förslaget ner till hamnen kommer negativt påverka den tätortsnära naturen och minska tillgängligheten.

Brahegatan

Något måste göras åt trafikflödet sommartid genom centrum, det är vi alla överens om. Situationen med ideliga köstopp är ohållbar. Även med en ny infartsväg kommer det på sommaren vara problem med framkomligheten på Brahegatan genom en ökande turisttillströmning. Parkeringsförbud genom centrala delarna skapar förutsättningar för ett bättre trafikflöde. Detta har framförts många gånger tidigare från olika håll och man undrar varför det inte har provats något år. Även om det blir en ny infartsväg kommer den inte att vara på plats på flera år och under den tiden underlättas trafiken till och från hamnen med ett parkeringsförbud.

Slutsats

En genomfart på Brahegatan utan trafikstockning tjänar allas syfte, inte minst miljön. Detta kan uppnås genom åtgärder på Brahegatan och vem behöver då en ny infartsväg? Busstrafiken kommer inte att utnyttja nya infarten. Turist och kollektivtrafikresenärer kommer fortsatt att vilja ha stopp och hållplatser i centrum. Viktigast för resenärer med bokad färjeavgång är att inte bli fast i någon bilkö och då har det ingen betydelse om vägen går via en ny infart eller via Brahegatan som idag.

Vi motsätter oss en ny infartsväg i anslutning till våra fastigheter! Genomförs vägen kommer vi att begära ersättning från kommunen för värdeminskning på fastigheterna!

Gränna den 2/9-2024. Thord Jonasson

Vättergatan 52. Kjell Janhans, Gunilla Janhans
Vättergatan 54. Per Rendahl, Inga-Maj Rendahl
Vättergatan 56. Thord Jonasson, Ann Jonasson
Vättergatan 58. Dan Lallerman, Paulina Lallerman
Vättergatan 60. Thord Petersson, Helene Petersson
Vättergatan 62. Andreas Yngwe, Karin Palmova
Mellangatan 34. Peter Karlsson, Jenny Gustafsson

Kommentar

Sammanfattning & Brahegatan

Synpunkt gällande att infartsvägen inte bör byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet under avsnittet ”*Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen*”.

Synpunkter om att se över åtgärder i centrala Gränna för att förbättra trafikflödet besvaras i början av granskningsutlåtandet under avsnittet *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

Nya bostäder

Planområdet ligger cirka 1,5 kilometer från Gränna centrum, vilket bedöms som god tillgång till service, handel och övriga samhällsfunktioner. Områdets läge intill befintlig infrastruktur och i direkt närhet till kollektivtrafik bidrar till god tillgänglighet och möjliggör hållbara resval. Samtidigt erbjuder läget närhet till natur- och rekreationsområden, då området ligger i anslutning till bland annat Grännaberget och Vättern.

De nya bostäderna kommer huvudsakligen att angöras från de nya lokalgatorna inom planområdet. Den kuperade terrängen gör det svårt att ordna lämpliga in- och utfarter från Jönköpingsvägen. Angöring via den nya lokalgatorna ger bättre tekniska förutsättningar för att angöra och lösa parkering på fastigheterna.

Synpunkter som rör vägens utformning besvaras i början av granskningsutlåtandet under avsnittet *"Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning"*.

Ny infartsväg enl. detaljplanen, från Jönköpingsvägen till Skiftesvägen

De riktvärden som bullerutredningen utgår från baseras på gällande lagstiftning, det vill säga Trafikbullerförordningen (2015:216) för nya bostäder samt infrastrukturpropositionen (1996/97:53) för befintliga bostäder.

Beräkningarna har utförts med modellen Nord96, en etablerad nordisk metod som använder standardiserade parametrar som trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon och terrängförhållanden.

Nord96 är en modell som kan tenderar att ge något högre ljudnivåer för motorfordon än vad som ofta uppmäts i dagens trafikmiljö. Detta beror på att modellen bygger på ljudgenerering från den fordon som fanns när modellen utvecklades under 1990-talet. Den tar därför inte hänsyn till dagens ökande andel tystare fordon, såsom elbilar. Eftersom beräkningarna baseras på mer bullrande fordonstyper än vad som dominerar vägtrafiken idag, kan resultaten i vissa fall överskatta de faktiska bullernivåerna.

Den nya vägen medför ökade bullernivåer i området. De flesta bostäder klarar riktvärdena vid både fasad och uteplats. För de bostäder där riktvärden vid fasad överskrids har fördjupade beräkningar av inomhusnivåer genomförts, och dessa visar att gällande krav på inomhusljudnivå uppfylls. För bostäder som inte klarar riktvärdet vid uteplats föreslås bullerplank som skyddsåtgärd. Dessa är för fastigheterna Kartografen 1-5 och Barberaren 1. Sammanvägt

bedöms detaljplanen säkerställa godtagbara ljudnivåer för samtliga fastigheter och inga risker för människors hälsa eller säkerhet.

I planförslaget utformas bullerplanken som fasta konstruktioner. Öppningsbara skärmar används inte, eftersom de skulle försämra bullerskyddets funktion och samtidigt kunna skapa trafiksäkerhetsrisker i anslutning till gång- och cykelvägar.

De högre bullernivåer som redovisades tidigare vid samrådet utgick från en högre hastighet på vägen.

Detaljplanen reglerar inte den exakta placeringen eller utformningen av eventuella farthinder. Detta innebär att behovet av farthinder kan komma att bedömas i kommande skedena när en mer detaljerad vägprojektering görs.

Påverkan på miljön

Synpunkter som rör att den nya infartsvägen inte bör byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet under avsnittet *”Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen”*.

Planområdet är idag svårtillgängligt eftersom det till stor del består av en nedlagd och igenvuxen äppelodling från 1970-talet. Området fungerar därför varken som friluftsområde eller bruksbar jordbruksmark idag. Genom planläggningen skapas möjlighet att sanera markföroreningarna och göra området mer tillgängligt genom nya gångstråk och vägar som knyter an till befintlig infrastruktur, bland annat genom bättre kopplingar mellan Skiftesvägen och Jönköpingsvägen.

Slutsats

Kommunen bedömer att det inte finns grund för att begära ersättning. När de aktuella bostäderna uppfördes var marken redan planlagd för en infartsväg i direkt anslutning till fastigheten. Den påverkan som nu upplevs har därför varit känd och reglerad i gällande planförutsättningar sedan innan byggnation skedde, och anses därmed inte ligga till grund för ersättningskrav.

25. Olof Ekstrand

Då jag har tagit del av en justerad detaljplan som även har presenterats på informationsmötet på Ribbaskolan 2024-28 kan jag konstatera att linjedragningen av infartsvägen från Galgen till hamnen inte är optimal av ett par anledningar.

- Dels en olämplig riktförändring i form av ett ”torg” på sträckan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen. Här bör vägen rätas ut så

det blir en mer långsträckt S-kurva så att större fordon enklare kan passera utan att behöva växla ner med störande buller och ökande utsläpp som följd.

- Av samma anledning bör rondellerna utformas som s.k. Knapprondeller så att långa fordon inte stoppar upp trafiken.

En väg som ”stör minst” ska bl.a. ha en jämn lutning och undvika onödiga riktningsförändringar och hinder. Det ursprungliga detaljplaneförslaget omnämns detta och däri noteras även att alternativ inte finns:

”Den nya infartsvägen planeras att anläggas på så sätt att den möter den norra delen av planerad väg till Gränna hamn. Den nya infartsvägen inom planområdet går genom ett starkt kuperad landskap. Med hänsyn till väglutningar är det inte möjligt att finna andra möjligheter för vägsträckningen än den som redovisas i föreliggande detaljplaneförslag.”

Syftet med den södra infarten är att bl.a. avlasta trafiken på Brahegatan, Jönköpingsvägen och Amiralsvägen. Därför är det viktigt att utforma den nya vägsträckningen så den blir det mest attraktiva alternativet ner till Campingen och hamnen. I det ursprungliga detaljplaneförslaget nämns detta:

”Syftet med planen är att möjliggöra bostadsbebyggelse och ny väg genom södra Gränna. Vägen, med riktning mot verksamhetsområdet i södra Gränna och hamnen, behövs för att avlasta Gränna centrum från tung trafik. I synnerhet under sommartid och högsäsong har genomfartstrafiken och trafiken till- och från Visingsö svårigheter att passera längs Brahegatan då denna ökar med cirka 80%, varför en ny infartsväg behövs.”

Med hopp om att hänsyn tas till ovanstående synpunkter och en skyndsam hantering av detaljplanen och färdigställandet av Södra infarten i sin helhet ner till hamnen så inte projektet drar ut på tiden!

Kommentar

Under planarbetets gång har ny information och nya förutsättningar tillkommit, vilket har lett till att vägdragningen och dess utformning har setts över. Arbetet har resulterat i en lösning som fortsatt möjliggör för en väg som avlastar centrala Gränna från genomfartstrafik, samtidigt som den bidrar till att fungera som en stadsmässig gata i området.

Synpunkter som rör utformningen av den nya huvudgatan och torget besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken ”*Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning, Trafikanalys*”.

Utformningen av cirkulationsplatsen vid Jönköpingsvägen, så som den redovisas i planbeskrivningen, är projekterad för att kunna hantera svängradier för större lastbilar och andra tyngre fordon.

Detaljplanen reglerar dock inte den exakta utformningen, vilket innebär att justeringar kan eventuellt göras i senare skeden vid en detaljerade vägprojekteringen.

När det gäller utbyggnaden av infartsvägen besvaras dessa synpunkter i början av granskningsutlåtandet, under rubrik *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

26. Ricardo Gomes

I samband med tidigare granskning inkom två yttranden, till vilka flera bilder bifogades. En av bilderna redovisas nedan, medan övrigt material återfinns som en bilaga i slutet av granskningsutlåtandet.

Yttrande 1

Synpunkter på detaljplanen

- Jag som bor i Jönköpingsvägen 71 (Brf Vättervyn 2) vänder framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område F mednockhöjd upp till 154,7 m. Det kommer att väsentligt påverka vår utsikt mot Vättern och Visingsö. Det ska ändras till max +143m istället eftersom vid samrådsmötet 2017 den första versionen av planen uppfattade de medlemmar som deltog att det gavs ett löfte om att utsikten inte skulle komma att försämrast med den nya detaljplanen. Också det ska bli mer trafik på Jönköpingsvägen med flerfamiljshus på område F.
- Jag som bor i Jönköpingsvägen 71 (Brf Vättervyn 2) vänder framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område markerad med Lokalgata 2 mednockhöjd f33 2, eftersom de ska bli högre än hus markerad på vit (hus som redan finns blir av med utsikt). De ska anpassa till max höjd +138m istället.
- Om Kommun och projekt verkligen bekymmer om trafik problem genom Gränna då måste projekt bygg trafik sväng typ "Chicane" med busshållplats för att minska fart vid Jönköpingsvägen 71 och Kraftstationsvägen busshållplats (Område F). Dvs istället av bygg flerfamiljshus på område F som ska belastar trafik genom Jönköpingsvägen en sväng på område F ska minskar fart och undvika tungtrafik genom centrala Gränna.

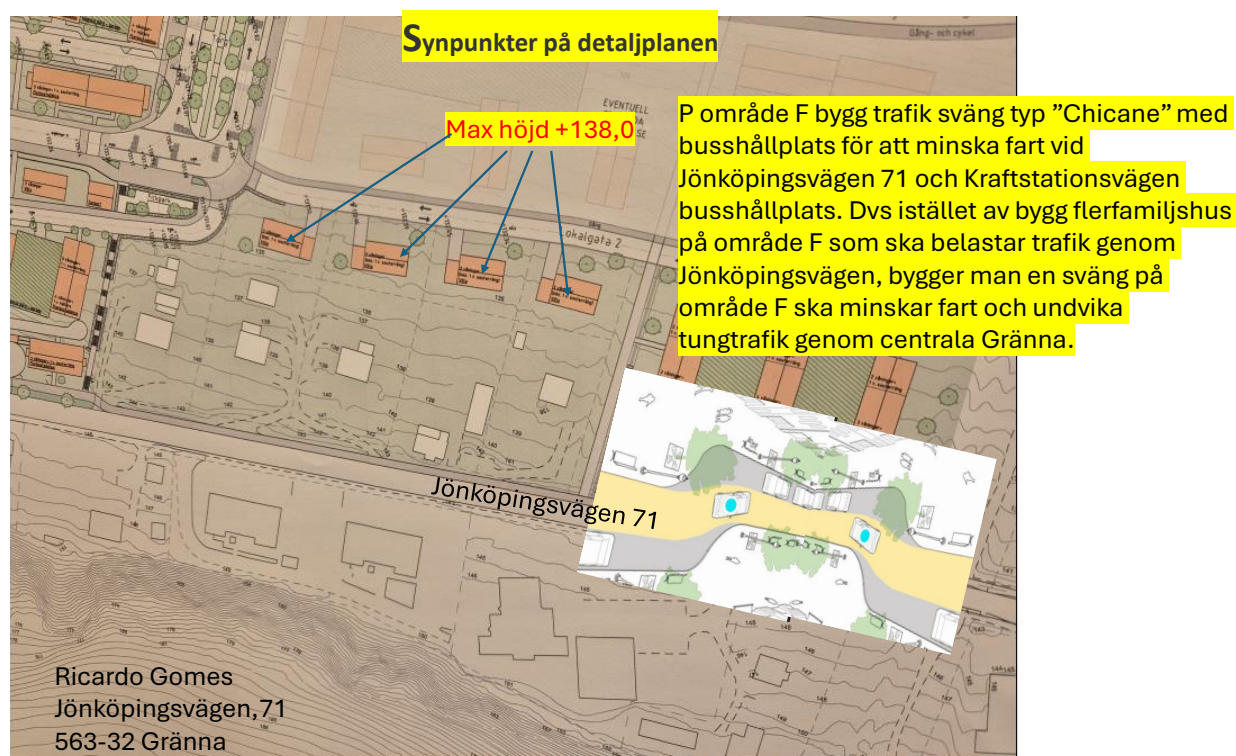
Om Ny huvudgata

Vi som bor i Jönköpingsvägen 71 Lgh 1003 är positiva till detaljplanens huvudsyfte att skapa förutsättning för en ny väg för att avlasta Jönköpingsvägen och Brahegatan. Dels för att leda om turisttrafiken till Visingsö och camping under sommaren, dels för att leda om den tunga trafiken för att minska slitaget på den äldre bebyggelsen utmed Brahegatan.

Vi tycker även att det är bra med ytterligare bebyggelse i Gränna under förutsättning att social- och annan service byggs ut i motsvarande grad, s ex barnomsorg och hälso- och sjukvård. Vänligt ta emot bekymmer från vi som bor här älskar Gränna, älskar svensk samhälle och ser svensk demokrati som modell.

Yttrande 2

- Om Kommun och projekt verkligen bekymmer om trafik problem genom Gränna då måste projekt bygg trafik sväng typ "Chicane" med busshållplats för att minska fart vid Jönköpingsvägen 71 och Kraftstationsvägen busshållplats (Område F). Dvs istället av bygg flerfamiljshus på område F som ska belastar trafik genom Jönköpingsvägen en sväng på område F ska minskar fart och undvika tungtrafik genom centrala Gränna.



- Jag som bor i Jönköpingsvägen 71 (Brf Vättern 2) vänder framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område F med nockhöjd upp till 154,7 m. Det kommer att väsentligt påverka vår utsikt mot Vättern och Visingsö. Det ska ändras till max +143m istället eftersom vid samrådsmötet 2017 den första versionen av planen uppfattade de medlemmar som deltog att det gavs ett löfte om att utsikten inte skulle komma att försämrats med den nya detaljplanen. Också det ska blir mer trafik på Jönköpingsvägen med flerfamiljshus på område F.
- Jag som bor i Jönköpingsvägen 71 (Brf Vättern 2) vänder framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område G (?) markerad med Lokalgata 2 med nockhöjd f33 2, eftersom de ska blir högre än hus markerad på vit (hus som redan finns blir av med utsikt). De ska anpassa till max höjd +138m istället.

Om Ny huvudgata

Vi som bor i Jönköpingsvägen 71 Lgh 1003 är positiva till detaljplanens huvudsyfte att skapa förutsättning för en ny väg för att avlasta Jönköpingsvägen och Brahegatan. Dels för att leda om turisttrafiken till Visingsö och camping under sommaren, dels för att leda om den tunga trafiken för att minska slitaget på den äldre bebyggelsen utmed Brahegatan.

Vi tycker även att det är bra med ytterligare bebyggelse i Gränna under förutsättning att social- och annan service byggs ut i motsvarande grad, såsom barnomsorg och hälso- och sjukvård.

Vänligt ta emot bekymmer från vi som bor här älskar Gränna, älskar svensk samhälle och ser svensk demokrati som modell.

Kommentar

Synpunkter gällande att utsikten kommer att påverkas för befintliga bostäder besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Utsikt för befintlig bebyggelse”*.

Bebyggelsen inom område F ska i huvudsak angöras från en lokalgata nedanför Jönköpingsvägen. Den kuperade terrängen gör det svårt att skapa en fungerande in- och utfart till fastigheten från Jönköpingsvägen, medan lokalgatan nedanför erbjuder ett mer lämpligt angöringsläge till garage under bostadsgårdar.

Trafikutredningen från 2025 konstaterar att det idag finns brister i hastighetsefterlevnaden på Jönköpingsvägen. Därför föreslås det att hastighetsdämpande åtgärder genomförs. De åtgärder som trafikutredningen studerat är mindre omfattande än föreslagen chikan och kan genomföras utanför planområdet och oberoende av planarbetet.

27. Inger Krantz

Södra infarten

Då jag har tagit del av en justerad detaljplan som även har presenterats på informationsmöte på Ribbaskolan 2024-28 kan jag konstatera att linjeföringen av infartsvägen från Galgen till hamnen inte är optimal av ett par anledningar.

- Dels en olämplig riktningsförändring i form av ett ”torg” på sträckan mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen. Här bör vägen rätas ut så det blir en mer långsträckt S-kurva så att större fordon enklare kan passera utan att behöva växla ner med störande buller och ökade utsläpp som följd.
- Av samma anledning bör rondellerna utformas som s.k. Knapprondeller så att långa fordon inte stoppar upp trafiken.

En väg som ”stör minst” ska bl.a. ha en jämn lutning och undvika onödiga riktningsförändringar och hinder.

Det ursprungliga detaljplaneförslaget omnämns detta och däri noteras även att alternativ inte finns:

”Den nya infartsvägen planeras att anläggas på så sätt att den möter den norra delen av planerad väg till Gränna hamn. Den nya infartsvägen inom planområdet går genom ett starkt kuperad landskap. Med hänsyn till väglutningar är det inte möjligt att finna andra möjligheter för vägsträckningen än den som redovisas i föreliggande detaljplaneförslag.”

Syftet med södra infarten är att bl.a. avlasta trafiken på Brahegatan, Jönköpingsvägen och Amiralsvägen. Därför är det viktigt att utforma den nya vägsträckningen så den blir det mest attraktiva alternativet ner till Campingen och hamnen. I det ursprungliga detaljplaneförslaget nämns detta:

”Syftet med planen är att möjliggöra bostadsbebyggelse och ny väg genom södra Gränna. Vägen, med riktning mot verksamhetsområdet i södra Gränna och hamnen, behövs för att avlasta Gränna centrum från tung trafik. I synnerhet under sommartid och högsäsong har genomfartstrafiken och trafiken till- och från Visingsö svårigheter att passera längs Brahegatan då denna ökar med cirka 80%, varför en ny infartsväg behövs.”

Med hopp om att hänsyn tas till ovanstående synpunkter och en skyndsam hantering av detaljplanen och färdigställande av Södra infarten i sin helhet ner till hamnen så inte projektet drar ut på tiden!

Kommentar

Under planarbetets gång har ny information och nya förutsättningar tillkommit, vilket har lett till att vägdragningen och dess utformning har setts över. Arbetet har resulterat i en lösning som fortsatt möjliggör en väg som avlastar centrala Gränna från genomfartstrafik, samtidigt som den bidrar till att fungera som en stadsmässig gata i området.

Synpunkter som rör utformningen av den nya huvudgatan och torget besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *”Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning, Trafikanalys”*.

Utformningen av cirkulationsplatsen vid Jönköpingsvägen, så som den redovisas i planbeskrivningen, är projekterad för att kunna hantera svängradier för större lastbilar och andra tyngre fordon. Detaljplanen reglerar dock inte den exakta utformningen, vilket innebär att justeringar kan eventuellt göras i senare skeden vid en detaljerade vägprojekteringen.

När det gäller utbyggnaden av infartsvägen besvaras dessa synpunkter i början av granskningsutlåtandet, under rubrik *”Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen”*.

28. Bo Axberg och Sonia Axberg

I samband med kommunens planering av nybyggnation av bostäder i södra delen av Gränna samt ny tillfartsväg till hamnen från södra infarten vill vi, som boende på Halls väg 14 i Gränna, med tomt i direkt anslutning mot korsningen mellan Gärdesvägen och Hamnvägen (Hamnalle'n), begära att; ”kommunen verkställer tidigare beslut, som också vunnit laga kraft, och fullföljer byggnation av den norra delen av vägen från industriområdet över gårderna till hamnen i Gränna”.

Vi motsätter oss att leda trafiken till och från hamnen och campingen in i stadsbebyggelsen, förbi kyrkogård och skola eller fortsätta genom Brahegatan.

- Redan idag är trafiken intensiv längs Gärdesvägen, med transporter till och från befintlig verksamhet längs den vägen.
- Dessutom tillkommer trafiken från söder till Grännas båda matvaruaffärer (ICA och COOP).
- Framkomligheten begränsas av farthinder och parkerade bilar.
- Många hustomter ligger idag i direkt anslutning till vägen och trottoarer saknas på många ställen.

- Många av Ribbaskolans och Förskolans elever förflyttar sig längs vägen till och från skolorna.
- Förutom ökade trafikrisker, ökar även buller och utsläpp längs vägen, vilket påverkar både boendemiljön och verksamheterna negativt.

Trafiksituationen i korsningen Gärdesvägen/Hamnvägen varierar under dagen och året. Inte sällan bildas på båda sidor om korsningen stillastående bilköer i väntan på fri passage beroende på gångtrafikanter som korsar Gärdesvägen under sin väg till hamnen o campingen eller till mataffärerna o centrum.

Under hela skoldagen är det en strid ström av elever längs Gärdesvägen som i grupper förflyttar sig till och från ICA o COOP under sina raster alla skoldagar i veckan.

Det är många föräldrar i Gränna som kör sina barn till skola, förskola och träningar via Hamnvägen från Gärdesvägen.

Vid skolornas start och avslut ökar både gående elever och fordonstrafik kraftigt. Inte bara längs Gärdesvägen utan även längs Hamnvägen.

Kvällstid tillkommer all fordonstrafik från och till Sporthallen o Idrottsplanerna från Gärdesvägen via Hamnvägen. När en aktivitet ska börja eller har avsluts och nästa tar vid under kvällen kan vi tydligt läsa av i intensiteten och hastigheten av fordonen mellan träden och parkerade bilar i alle'n på Hamnvägen.

Många leveranser med stora fordon sker dagligen till ICA och COOP. En del av dem har stora problem med att svänga 90 grader till höger eller vänster i korsningen. De behöver ta tid på sig för att komma runt och ibland till och med backa, vilket innebär väntetid och köbildning med motorerna igång för övriga fordon.

Sommartid sker stor ökning av trafiken genom Gränna med alla turister och behovet av fler leveranser. Det innebär redan idag trafikstörningar och påvisade miljöstörningar för boende.

Flera bilar med husvagnar och husbilar kör varje dag ned i alle'n längs Hamnvägen för att sedan tvingas vända för att komma till hamnen och campingen. Dessutom försöker många bilister hitta smitvägar via återvändsgatorna Halls samt Granlunds väg.....

Sedan sommaren 2024 leds också bilar via skyltar från Gärdesvägen längs Hamnvägen till en ny parkering vid Sporthallen.

Vi är mycket positiva till att kommunen vill utveckla Gränna med byggandet av fler attraktiva bostäder som anpassas till Grännas särart och förutsättningar.

Vi är absolut för att avlasta trafiken och öka framkomligheten genom Gränna med en ny väg till hamnen och campingen.

Med en ny väg över gårderna skulle även hela trafiksituationen kring skola, förskola, idrottsanläggningar, ICA och COOP bli säkrare och underlättas för många i Gränna. Trafikflödet mot hamnområdet och till lång- och korttidsparkering delas upp från två håll (norr o söder).

Visingsöbornas stress till och från färjan mildras och underlättas liksom mer eller mindre tunga transporter till och från ön.

Framkomlighet till vårdcentral och för utryckningsfordon underlättas.

Med säkrare trafiksituation skulle fler elever och barn kunna ta sig själva till sina aktiviteter. En ny väg till hamnen och campingen skulle även öppna för nya infarter söderifrån till skola, förskola och idrottsanläggningar.

Så länge den svenska kronkursen är så låg kommer såväl besöken som turistandet i Gränna /Visingsö området från inhemska och utländska turister inte att minska.

Gränna / Visingsö är ett attraktivt turistområde.

Nu när antalet bostäder ökar och Gränna-borna blir fler behöver Gränna utvecklas för framtiden.

Vi yrkar på att den norra delen av den nya vägen omedelbart färdigställs.

Kommentar

Synpunkt gällande att infartsvägen från Skiftesvägen till hamnen ska byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande trafik utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen besvaras i början granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Trafiksäkerhet på Skiftesvägen och Gärdesvägen"*.

Ljudnivåerna utmed Skiftesvägen och Gärdesvägen kommer att öka när den nya vägen byggs, eftersom trafikmängden då blir större jämfört med idag. I den bullerutredning som tagits fram inför denna granskningen redovisas både dagens bullernivåer och de nivåer som bostäderna beräknas utsättas för om infartsvägen byggs eller inte. Resultaten visar att större delen av den befintliga bebyggelsen klarar gällande riktvärden för buller vid fasad. Detta oberoende om infartsvägen byggs eller inte.

De bostäder som riskerar att överskrida riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen ligger enbart utmed den nya vägsträckan, då det är andra riktvärden som gäller intill nybyggnation av en väg.

För dessa bostäder har utredningen beräknat inomhusnivåerna då de inte klarar riktvärde vid fasad. Ljudnivåerna inomhus bedöms uppfylla gällande riktvärden.

Längs Skiftesvägen och Gärdesvägen uppfylls bullerriktvärdena vid fasad enligt trafikbullerutredningen från 2026. Om det senare, efter att vägen byggts, skulle visa sig att någon fastighet ändå får bullernivåer inomhus som överskrider riktvärdena, finns möjlighet att ansöka om kommunalt bidrag för bullerdämpande åtgärder.

29. Andreas Yngwe

Jag har tillsammans med grannar skickat in synpunkter på detaljplan 2016:47, men vill passa på att komma med ett förslag för hur trafiken kan reduceras under turistsäsongen.

Under större delen av året finns inga trafikproblem i Gränna, det är endast under några få veckor, och även då endast under särskilda tidpunkter på dygnet som trafiken upplevs besvärlig. Det som orsakar problem är den stora mängden bilburen turism som besöker eller passerar staden.

Trots det kända problemet har företag och kommun aktivt verkat för att öka denna belastning, bl.a. genom att anlägga ett stort antal nya ställplatser för husbil. Dessa husbilar som blir större och större skall alltså läggas till den stora mängd turister i personbil, där en betydande del utgörs av dagsturister.

Istället för att investera stora pengar i en väg för turister, som samtidigt skulle göra Gränna mindre attraktivt för turister, borde Jönköpings kommun aktivt agera för en modernare lösning, som inte innefattar fler bilar in i samhället. De senaste åren har turister börja uttrycka missnöje med att det är för mycket bilar överallt och som boende i Gränna kan man bara instämma att staden är på väg att förvandlas till en pittoresk parkeringsplats, med det pittoreska allt mer i skymundan.

Ett enkelt förslag är att vid E4'an anlägga en större parkeringsyta där turister kan parkera sina personbilar. Från parkering anordnar man mindre slingbussar ner till torget och hamnen. Det kan givetvis gå att ordna så att bussbiljett ingår i parkeringskostnaden. Standard på parkering kan sättas efter behov, men bevakning av något slag och laddningsmöjligheter är ju självklara. Bussar sätts in i mängd så att folk bara behöver vänta en kortare stund.

Begränsning av antalet parkeringar inne i Gränna tillser att planen efterlevs, eventuellt införs vägtullar som komplement. Fördelarna är många, bilar minskar, ytor för parkering, inte minst torget, frigörs för trevligare aktiviteter. Kostnaderna för en sådan lösning är betydligt mindre, och trivseln kan bevaras och till och med öka!

Gränna är en turist-ort, ett paradiset för många och en grund till arbete och inkomst som inte finns i andra samhällen av motsvarande storlek. Det kräver att Jönköpings kommun tar andra hänsyn, och tänker annorlunda än vad man gör när man planerar andra förorter! Här behövs bevaras både stad och natur!

Jönköpings kommun borde sen länge ha sett till alternativa lösningar hur man behåller sina turister, men samtidigt minskar trafiken. Man kan inte fortsätta planera för drive-in-turism i ett sådant litet samhälle.

Kommentar

Den väg som detaljplanen möjliggör är inte enbart avsedd för turister, utan ska också fungera som en gata för de boende i området. Syftet med vägen är att avlasta centrala Gränna från bland annat tung trafik, eftersom dagens gaturum och korsningar saknar kapacitet för att hantera större fordon på ett trafiksäkert sätt. Den begränsade framkomligheten leder återkommande till trafikstockningar i centrum, vilket kan göra det svårare för exempelvis boende på Visingsö att i tid nå färjan. Problemet med gatornas otillräckliga dimensioner finns året runt, även om det blir särskilt tydligt under sommaren när trafikmängderna ökar.

Synpunkt gällande att vägen inte behövs samt synpunkter på andra alternativa trafiklösningar besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

Synpunkt gällande att infartsvägen inte ska byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

30. Lilian Benjaminsson

Jag anser att det är galet att ansluta den planerade nya huvudgatan till Skiftesvägen utan att samtidigt bygga vidare över gårdarna ner mot Gränna hamn. Pengar saknas, så det på informationsmötet i Gränna. Då får kommunen budgetera för detta. Det är samtidigt sorgligt att åkermark ska behöva tas i anspråk men nuvarande trafiksituation på sommaren i Gränna, med bl a husbilar, är ohållbar. Det är ny väg Gränna behöver, innan bostäder byggs.

Kommentar

Synpunkten gällande att infartsvägen ska byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande finansiering av vägen besvaras det i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Genomförande och finansiering av huvudgatan"*.

31. Jenny Gustafsson och Peter Karlsson

Först en synpunkt gällande hur ni genomförde informationsmötet om detaljplanen den 28 augusti 2024. Det är under all kritik att ni bokar in det i en så liten lokal att man är tvungen att kraftigt överskrida det tillåtna maxantalet i lokalen. Frågan om ny infart engagerar många och därför kunde man ana att det skulle bli stor uppslutning på mötet. Då är det inte för mycket begärt att man väljer en stor lokal. Nu behövde vi tack och lov inte utrymma, men räddningstjänsten hade nog inte sett så positivt på mötet ur säkerhetssynpunkt.

Sen en synpunkt gällande uppdelningen av detaljplanearbetet. Man har gjort två detaljplaner, en för den norra delen av vägen och en för den södra. Dessa hänger tätt ihop och man kan fråga sig varför man inte gjorde en gemensam detaljplan från första början. På mötet pratade man från kommunens sida varmt om att Gränna består av Vättern, Slätten, Staden och Berget. Med den föreslagna nya vägen till hamnen förstör man Slätten och den fina jordbruksmarken. Jordbruksmark är något som vi måste vara rädda om och förvalta till kommande generationer.

Utredningen av den nya vägen är bristfällig. Många anser att parkeringsförbud längs Brahegatan sommartid skulle underlätta framkomligheten (vilket även påtalades under informationsmötet). Detta är en enkel åtgärd att genomföra men det är inget som man har testat. Varför? Det är under ett par sommarmånader som trafiksituationen är ansträngd i Gränna och då under delar av dagen. Resten av året är trafiksituationen lugnare.

Bullerutredningen bygger på mätningar som gjordes 2020. Då var det pandemi och det var inte mycket som var som vanligt i samhället. Att använda dessa mätningar för att göra beräkningar över förväntad framtida trafik och buller känns därför synnerligen korkat. Befintlig bebyggelse runt den planerade vägen drabbas av ökat buller. Buller är idag ett stort samhällsproblem. Vi bor i nuläget på deltid på Mellangatan 34 (på sikt är planen eventuellt att flytta dit mer permanent). Idag störs vi inte av infartstrafiken på Jönköpingsvägen, men får vi en ny väg nedanför Vättergatan så kommer vi att uppleva mer buller. Idag upplever vi livskvalitet med lugn och skön trädgård, altan och uteplats som alla vetter mot väster. Det är möjligt att sova med öppet fönster utan att störas. Den planerade vägen och dess buller kommer påverka detta negativt.

På grund av detta motsätter vi oss byggandet av ny infartsväg till Gränna.

Kommentar

Arbetet med den nya vägen har delats upp i två separata detaljplaner på grund av projektets omfattning och komplexa förutsättningar. Utbyggnaden berör ett stort område där många olika typer av ändamål behöver hanteras, bland annat nya vägar, bostäder, verksamheter, handel, kontor, kyrkogård, camping samt idrotts- och skolverksamhet. För att kunna utreda och samordna denna bredd av ändamål på ett hanterbart sätt har projektet därför delats upp i två detaljplaner.

Synpunkter gällande att jordbruksmark bör bevaras besvaras ovan i granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Ny infartsväg till hamnen"*.

Inför denna granskning har en ny trafikutredning tagits fram som belyser Grännas trafiksituation som helhet. Synpunkter gällande att tidigare trafikutredningen är bristfällig besvaras ovan i granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer - Ny trafikutredning"*.

Den nya trafikutredningen från 2025 föreslår att införa parkeringsförbud på Brahegatan, vilket kommunen planerar att genomföra.

Under sommaren 2025 har nya trafikmätningar genomförts vilket nu utgör nytt underlag för bullerutredningen.

Den nya vägen kommer att medföra en viss ökning av buller för närliggande fastigheter. För fastigheten på Mellangatan 34 visar den uppdaterade bullerutredningen att både ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats klarar gällande riktvärden, och att det därmed inte bedöms finnas någon risk för människors hälsa och säkerhet.

32. Egil Enroth

Planbeskrivningen lyfter gatsten som centralt i gestaltningen av planområdet. Observera att gatsten är ett olämpligt underlag för cykeltrafik, se exempelvis Ljungblad et al (2017) Taktila farthinder för cyklister - effekter på hastighet och cyklisternas upplevelse och VTI rapport 1027.

Kommentar

Gatsten föreslås främst användas vid det nya torget och förslagna utsiktsplatser. Gång- och cykelvägar föreslås huvudsakligen ha asfalt som markbeläggning.

33. Ingrid Karlsson och Per Karlsson

Ingrid Karlsson och Per Karlsson har lämnat in sitt yttrande efter att förra granskningstiden avslutades. De blev beviljade förlängd svarstid.

Våra synpunkter

Vi vill inte att vägen byggs som en ny huvudgata med anslutning till hamnen utan endast som en lokalgata för att möjliggöra byggandet av bostäder. Lokalgatan, tillsammans med gång och cykelbana, kan då ansluta till Skiftesvägen som leder fram till affärerna samt kommunal och regional service. Då skärs inte staden av från Vättern med en väg över åkrarna utan de gångstråk som redan finns mellan staden och strandpromenaden kan finnas kvar och utvecklas. Strandpromenaden och andra promenadstråk inne i Gränna är viktiga för de som inte kan ta sig upp på berget.

Grundproblem

Trafiksituationen på Brahegatan

Det som oftast framställs som grundproblemet i Gränna är framkomligheten på Brahegatan. Det problemet uppstår under sommarmånaderna då staden tar emot en stor mängd turister som kommer för att besöka Gränna, Polarmuseet, se polkagrisbakning och åka över till Visingsö.

Samtidigt är det många besökare som kommer med stora fordon som husvagnar och husbilar som ska till campingen. Alla är inte vana vid sina stora fordon och att framföra dem på smala gator med mötande trafik.

Fördelen med att leda in trafiken på samma sätt som nu är besökarna ser utbudet längs Brahegatan. Med en alternativ infart kommer besökarna aldrig behöva ta sig längre upp från parkeringarna i hamnområdet än ICA och Coop då de vid denna punkt redan har kunnat köpa och se bakning av polkagrisar och mätta sina magar vid lokala restauranger eller göra inköp i dagligvaruhandeln. Detta är en klar nackdel tänker vi då det finns stor risk att handlarna längs Brahegatan får färre besökare.

Bristen på bostäder

En annat problem som ofta framställs är den bristande tillgången på

bostäder. Det är i det ljuset som projektet är riktigt viktigt – att låta staden växa och ge möjlighet för fler att bo här. Det ger underlag till förskola, skola, mataffärer och vårdcentral. Vi har själva ett barn vars årskull i Ribbaskolans upptagningsområde var normalstor men där en större del än vanligt bodde utanför Ribbaskolans upptagningsområde för årskurserna F-6 och därför fanns endast en klass under dessa första år. Anledningen bakom detta var åtminstone delvis att det inte fanns bostäder inne i Gränna. Familjer behöver ofta större bostäder än de som planeras av GBJ bygg, varför själva fördelningen mellan bostäder av olika storlek bör ses över.

Möjliga lösningar

Trafiksituationen på Brahegatan

Det stora antalet av dessa besökare övernattar inte på stadens mysiga hotell, på campingen eller hos privata uthyrare av rum. Det stora antalet är besökare över en dag. Det är många bilar som ska samsas på stadens huvudgata och som skulle kunna erbjudas en trevligare erfarenhet genom att anlägga en större parkering vid Galgen och erbjuda buss in till centrum eller vidare till hamnen för priset av parkeringsbiljetten. Med lite planering kanske samma parkering även kan tjäna som pendlarparkering för de som bor runt omkring Gränna och nyttjar kollektivtrafiken in till Jönköping.

Ytterligare en åtgärd är att verkligen införa parkeringsförbud längs Brahegatan under de aktuella veckorna på sommaren när det är som mest besökare i staden. Då blir det möjligt för de trafikanter som verkligen måste in med sitt fordon i staden att mötas och slippa krypköra fram. Intrycket av Brahegatan skulle bli ett helt annat och handlarna kommer verkligen kunna exponera sina varor.

Tunga transporter från Visingsö – de har fungerat tidigare och kommer kunna fungera även framöver med samma vägsträckning.

Visingsöbornas pendling – sannolikt kan många av de som pendlar till och från Visingsö använda sig av kollektivtrafik. Busschaufförerna har kontakt med färjan som kan vänta in bussen om den inte är kraftigt försenad.

Bristen på bostäder

Det är viktigt att ge utrymme för ett liv med god kvalitet och då framstår planen på fördelningen av bostäderna (32 % enrummare, 23 % tvårummare och 45 % tretrummare) som snålt. Det förefaller dock osannolikt att så många mycket små bostäder kommer att vara efterfrågade. Riktigt små bostäder efterfrågas i första hand av ungdomar som studerar eller kanske människor som säsongsarbetar. Grännas ungdomar föredrar idag att flytta härifrån för att studera även om studierna bedrivs så nära som i Jönköping. Det är inte realistiskt att tänka sig att Grännas äldre kommer att bosätta sig i så små bostäder som

ligger så långt från vårdcentral och mataffärer dit det för många endast blir möjligt att ta sig med bil.

Kommentar

Våra synpunkter

Synpunkt gällande att infartsvägen inte ska byggas besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny infartsväg till hamnen"*.

Synpunkt gällande att gatan ska utformas som en lokalgata besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Huvudgatan och torgets utformning"*.

Trafiksituationen på Brahegatan

Detaljplanen syftar till att skapa en alternativ väg för trafiken som idag passerar genom centrala Gränna. Syftet med vägen är att avlasta stadskärnan från tung trafik, eftersom de befintliga gatorna och korsningarna inte är anpassade för större fordon. Genom att anlägga en ny huvudgata mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen kan dessa fordon istället ledas via en sträckning som är bättre dimensionerad för deras behov. Samtidigt kommer det fortsatt att vara möjligt att köra genom Gränna, men den nya vägen erbjuder ett alternativ för genomfartstrafiken mellan Jönköpingsvägen och Skiftesvägen samt vidare till hamnen.

Synpunkten om att anlägga en större parkering med bussturer vid Galgen och införa parkeringsförbud utmed Brahegatan besvaras i början av granskningsutlåtandet, under rubriken *"Gemensamma kommentarer – Ny trafikutredning"*.

Bristen på bostäder

Detaljplanen reglerar inte exakt storlek på de kommande bostäderna. Exploatören har däremot tagit del av synpunkten om att de föreslagna bostäderna upplevs som små.

Ändringar efter Granskning

Efter granskningen har planförslaget vidareutvecklats med stöd av ny kunskap och information om planområdets förutsättningar samt planförslagets konsekvenser. För att tydligt redovisa vilka ändringar som har genomförts anges större ändringar nedan i punktform, genomförda ändringar i planbeskrivningen, på plankartan samt nya eller kompletterande utredningar.

Planbeskrivning

- Avsnittet ”Utredningar och dispenser” har uppdaterats med nya och reviderade utredningar.
- Avsnittet ”Genomförande” har justerats, främst med avseende utbyggnaden av allmän platsmark.

Plankarta

Plankartan har reviderats i sin helhet för ökad läsbarhet, där några bestämmelser har tagits bort eller omformulerats.

Utöver detta har större ändringar listats nedan.

- I planområdets norra del har användning för gata justerats för att säkerställa att tillräcklig yta finns för hantering av skyfallsvatten på allmän platsmark.
- I planområdets norra del har användning för industri justerats för att säkerställa att tillräcklig yta finns för att befintliga fastigheter ska kunna angöra till sina fastigheter på kvartersmark.
- Planområdet har utökats västerut med användning Natur1 i syfte att säkerställa genomförandet av föreslagen dagvattenhantering.
- Allmän plats ”Natur” har preciserats till dagvattenområde för att tydliggöra att marken primärt ska användas för dagvattenhantering.
- I plankartan har en bestämmelse om bullerskydd införts för fastigheterna Kartografen 1–5 och Barberaren 1. Bestämmelsen syftar till att skydda befintliga uteplatser från buller.
- Nockhöjden för större delen av bebyggelsen inom planområdet har sänkts för att minska påverkan på utsikten mot Vättern för befintliga bostäder öster om planområdet.

Utredningar

- Trafikutredning, 2025-11-04 (ny)
- Trafikanalys, 2026-01-23 (ny)
- Bullerutredning, 2026-03-10 (uppdaterad)
- Geoteknisk utredning, 2025-02-20 (uppdaterad)
- Bergteknisk undersökning, 2025-01-17 (ny)
- Åtgärdsutredning föroreningar, 2025-02-26 (ny)
- Dagvattenutredning, 2026-01-07 (uppdaterad)

STADSBYGGNADSKONTORET

Jessica Frånlund
Planarkitekt

Jenny Larsson
Tillförordnad planchef

Bilagor till yttranden

Nedan och på följande sidor redovisas de bilagor som har inkommit i samband med yttrandena.

Bilaga 1

10. Tekniska nämnden

Bilaga 2

18. Bertil Kjellberg

Bilaga 3

23. Lars och RosMarie Danielsson

Bilaga 4

26. Ricardo Gomes

Bilaga 1

TK/Mark och exploatering

1 (10)

RISKBEDÖMNING

Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.

Bilaga till granskningsyttrande, 2024-08-06

Innehållsförteckning

1. Syfte och omfattning.....	3
2. Avgränsning.....	3
3. Periodicitet.....	3
4. Identifiering och riskvärdering.....	4
5. Riskbedömning.....	10

1. Syfte och omfattning

Riskbedömningen upprättas på uppdrag av tekniska nämnden, Jönköpings kommun i samband med planläggning av "Detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl." och biläggs tekniska kontorets granskningsyttrande.

Riskbedömningens syfte är att inom ramen för planarbetet identifiera kvarvarande och projektspecifika risker för avvikelser gentemot:

- ☐ kalkylerad investeringsutgift,
- ☐ tidplan för detaljplanens genomförande,
- ☐ beslutat gestaltungs- och/eller lokalprogram.

2. Avgränsning

Riskbedömningen avser utslagsgivande osäkerheter kopplade till genomförande av allmän platsmark samt i förhållande till privat exploatörs åtagande inom kvartersmark.

3. Periodicitet

Riskbedömningen kommer revideras vid nedanstående skeden och/eller tidpunkt.

Skede	Tidpunkt
Bilaga till tekniska kontorets granskningsyttrande avseende granskningshandling för detaljplan	Q3 2024
Efter avslutad projektering och inför upphandling av anläggningsentreprenad för allmän platsmark	Q1 2026 (preliminär)
Slutredovisning efter godkänd slutbesiktning av anläggningsentreprenad för allmän platsmark	Q4 2027 (preliminär)

4. Identifiering och riskvärdering

Identifiering av projektspecifika risker och osäkerheter genomförs med syfte om att skapa ett bättre beslutsunderlag till investeringsutgift inklusive motiv till buffert/riskreserv.

Risker analyseras, bedöms och värderas utifrån dess sannolikhet att inträffa samt konsekvensgrad för kategorier: säkerhet, miljö, kostnad, tid och enligt nedan tabell.

Riskreducerande och avhjälpande åtgärder föreslås om tillämbart.

		<i>Konsekvenskategorier</i>			
	<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>
1	< 1%	Påverkar ej säkerhet eller arbetsmiljö	Ingen påverkan av markmiljö	Ryms inom bedömd riskreserv	Avvikelse ryms inom tidplan
2	1-5%	Enstaka åtgärd avseende säkerhet eller arbetsmiljö	Enstaka åtgärd avseende markmiljö	Försumbar kostnadsökning	Försumbar tidspåverkan
3	6-20%	Flertal åtgärder avseende säkerhet eller arbetsmiljö	Flertal åtgärder avseende markmiljö	Mindre behov av utökad budget	Mindre tidspåverkan
4	21-50%	Omfattande åtgärder avseende säkerhet eller arbetsmiljö	Omfattande åtgärder avseende markmiljö	Måttligt behov av utökad budget	Måttlig tidspåverkan
5	>50%	Avbrytande av arbete	Avbrytande av arbete	Stort behov av utökad budget	Stor tidspåverkan

Risktal = Sannolikhet × Konsekvens (högsta notering)

Sannolikhet	5					
	4					
	3					
	2					
	1					
		1	2	3	4	5
		Konsekvens				

Klassning av risk med gradering enligt nedan.

	<i>Liten risk</i>	<i>Viss risk</i>	<i>Stor risk</i>	<i>Mycket stor risk</i>
<i>Risktal</i>	1 - 3	4 - 9	10 - 16	17 - 25

<i>Risk</i>	Överlåtelse av exploateringsavtal				
<i>Skede</i>	Hela avtalstiden				
<i>Orsak</i>	☐ Möjlighet till uppdelad exploatering inom kvartersmarken				
<i>Konsekvens</i>	☐ Fler avtalsparter ☐ Bristande konsensus mellan kommunen och eventuellt tillkommande avtalsparter ☐ Omfattande samordning och administration				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
4	1	1	2	3	12
<i>Åtgärd</i>	☐ Gemensam tidplan och strategi för genomförande av arbeten ☐ Utpökade forum för samordning mellan kommunen och tillkommande avtalsparter				

<i>Risk</i>	Omgivningspåverkan				
<i>Skede</i>	Produktion av allmän platsmark				
<i>Orsak</i>	☐ Ombyggnation av Jönköpingsvägen ☐ Nybyggnation av allmän platsmark				
<i>Konsekvens</i>	☐ Byggdamm ☐ Ljud/buller ☐ Vibrationer				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
4	2	2	1	1	8
<i>Åtgärd</i>	☐ Dammbekämpning (bevattning, saltning) ☐ Planering av arbeten med hänsyn till trafikintensitet och/eller säsong för turistnäring ☐ Kontrollåtgärder med avseende på vibrationsalstrande arbeten				

<i>Risk</i>	Trafikpåverkan				
<i>Skede</i>	Projektering och produktion av allmän platsmark				
<i>Orsak</i>	☐ Ombyggnation av Jönköpingsvägen				
<i>Konsekvens</i>	☐ Begränsad framkomlighet (boende, turism, verksamheter) ☐ Arbetsmiljöpåverkan ☐ Merkostnad ☐ Förlängd entreprenadtid				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
5	3	1	3	4	20
<i>Åtgärd</i>	☐ Planering av arbeten med hänsyn till trafikintensitet och/eller säsong för turistnäring ☐ Lokal omledning av trafik förbi arbetsområdet, och/eller ☐ Regional omledning av trafik via annan trafikplats/avfart väg E4 ☐ Nattarbete ☐ Löpande information till allmänhet och lokala verksamheter				

<i>Risk</i>	Okända geotekniska förutsättningar (jord, berg)				
<i>Skede</i>	Projektering och produktion av allmän platsmark				
<i>Orsak</i>	☐ Oförutsedda markförhållanden				
<i>Konsekvens</i>	☐ Förlängd entreprenadtid ☐ Arbetsmiljöpåverkan ☐ Merkostnad				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
3	3	1	4	3	12
<i>Åtgärd</i>	☐ Högre detaljeringsgrad avseende bergsondering ☐ Högre detaljeringsgrad avseende provtagning jord ☐ Utökad volym bergschakt ☐ Utökat kontrollprogram ☐ Utökad volym inköp av fyllnadsmassor				

<i>Risk</i>	Okänd geohydrologi				
<i>Skede</i>	Projektering och produktion av allmän platsmark				
<i>Orsak</i>	☐ Oförutsedda grundvattennivåer och flöden				
<i>Konsekvens</i>	☐ Merkostnad ☐ Förlängd entreprenadtid				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
2	1	1	2	2	4
<i>Åtgärd</i>	☐ Högre detaljeringsgrad avseende grundvattenmätning ☐ Lokal avsänkning av grundvatten (pumpning)				

<i>Risk</i>	Tillkommande saneringsåtgärder				
<i>Skede</i>	Projektering och produktion av allmän platsmark				
<i>Orsak</i>	☐ Oförutsedd utbredning av föroreningar				
<i>Konsekvens</i>	☐ Arbetsmiljöpåverkan ☐ Miljöåtgärder ☐ Merkostnad ☐ Förlängd entreprenadtid				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
2	3	4	3	3	8
<i>Åtgärd</i>	☐ Högre detaljeringsgrad avseende miljöprovtagning ☐ Utökad volym sanering av förorenade massor ☐ Utökad volym inköp av fyllnadsmassor				

<i>Risk</i>	Påverkan mellan angränsande arbetsområden				
<i>Skede</i>	Projektering och produktion av allmän plats och kvartersmarken				
<i>Orsak</i>	☐ Stort exploateringsområde ☐ Uppdelad exploatering inom kvartersmarken ☐ Etappvis produktion av allmän platsmark				
<i>Konsekvens</i>	☐ Förlängd entreprenadtid ☐ Merkostnad ☐ Framskjuten nytta av färdigställd allmän platsmark				
<i>Sannolikhet</i>	<i>Säkerhet</i>	<i>Miljö</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tid</i>	<i>Risktal</i>
4	1	1	3	4	16
<i>Åtgärd</i>	☐ Gemensam tidplan och strategi för genomförande av arbeten ☐ Nära samordning och avstämning mellan kommunen och exploatören				

5. Riskbedömning

Sammanställning av projektspecifika och kvarvarande osäkerheter och/eller risker för avvikelser vid genomförande av detaljplan.

	<i>Liten risk</i>	<i>Viss risk</i>	<i>Stor risk</i>	<i>Mycket stor risk</i>
<i>Risktal</i>	1 - 3	4 - 9	10 – 16	17 - 25

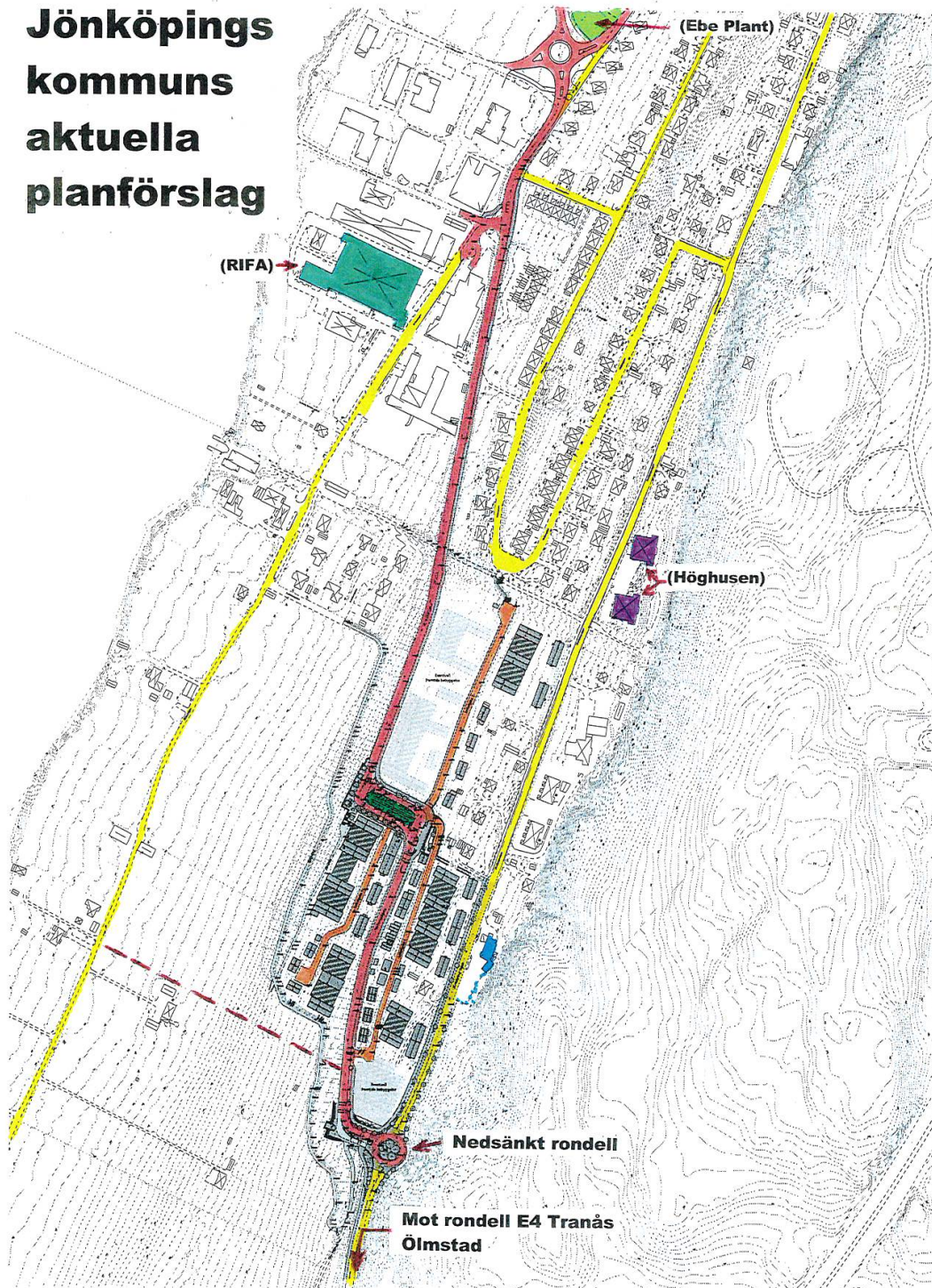
Risk	Risktal
Överlåtelse av exploateringsavtal	12
Omgivningspåverkan	8
Trafikpåverkan	20
Okända geotekniska förutsättningar (jord, berg)	12
Okänd geohydrologi	4
Tillkommande saneringsåtgärder	8
Påverkan mellan angränsande arbetsområden	16

Bilaga 2

2024-07-16

Gränna 8:4

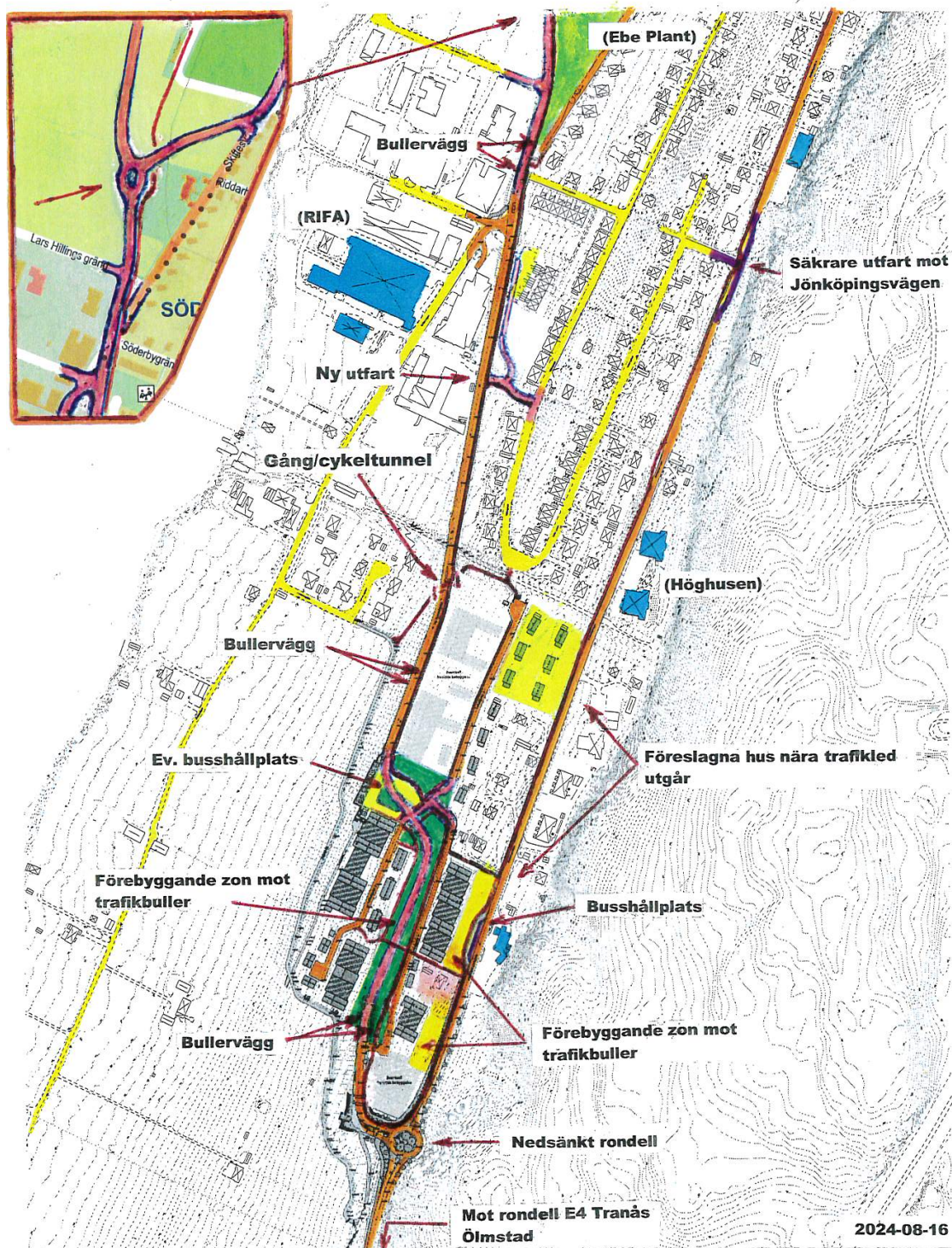
**Jönköpings
kommuns
aktuella
planförslag**



Figur 36

Illustrationsplan över planförslaget och dess omgivning.

Alternativt planförslag - Gränna 8:4 - (1)

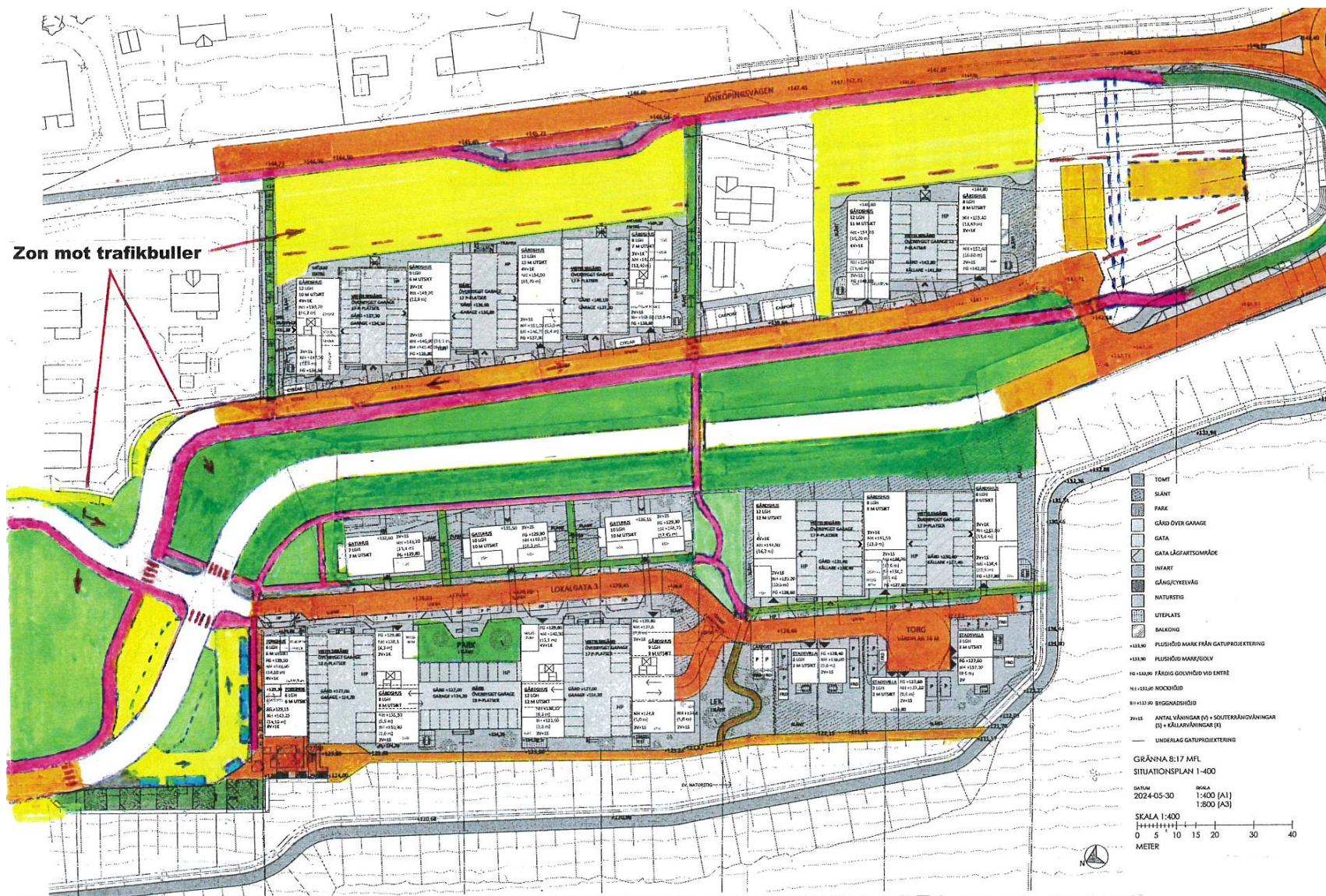


Not 1. En mjuk S-kurva i områdescentrumet ersätter stadsbyggnadskontorets tänkta kantiga stadsgator, vilket möjliggör för trafiken att kunna hålla en jämn hastighet genom hela området, vilket förebygger ovälkomna ljudtoppar vid accelerationer och bidrar därmed till en lägre "ekvivalent" bullernivå i området.

Not 2. Söderleden passerar här Skiftesvägen vilket blir möjligt genom att dra Söderleden aningen västerut över taxibolagets tomt, som idag bara består av en tom gräsyta. Genom att förlänga Söderleden (södra länken) runt Ebe Plant så bortfaller även behovet av en fyrvägsrondell som trafikdelare. Då blir en billigare mindre omfångsrik trevägsrondell tillräcklig. Detta om valet faller på att bygga den norra länken mot hamnen? Om valet istället landar i Gärdesvägsalternativet så behövs ingen rondell. Då används sträckningen till att göra en mjuk kurva runt Ebe Plant istället.



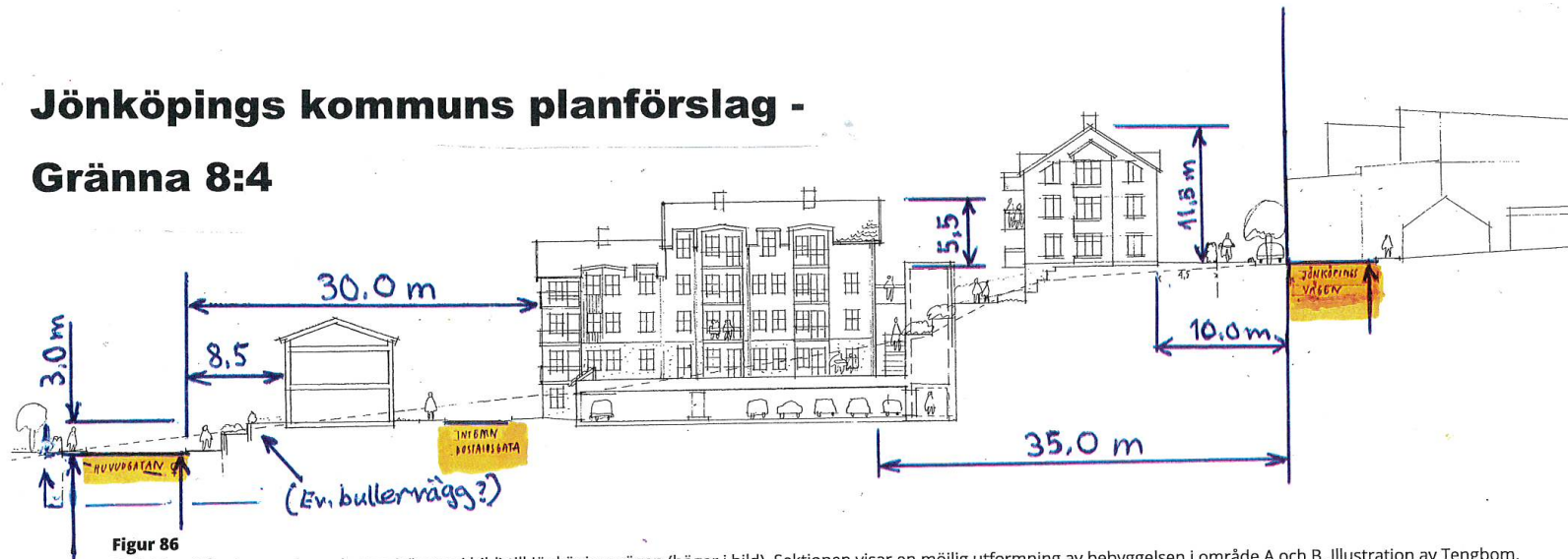
Jönköpings kommuns planförslag - Gränna 8:4



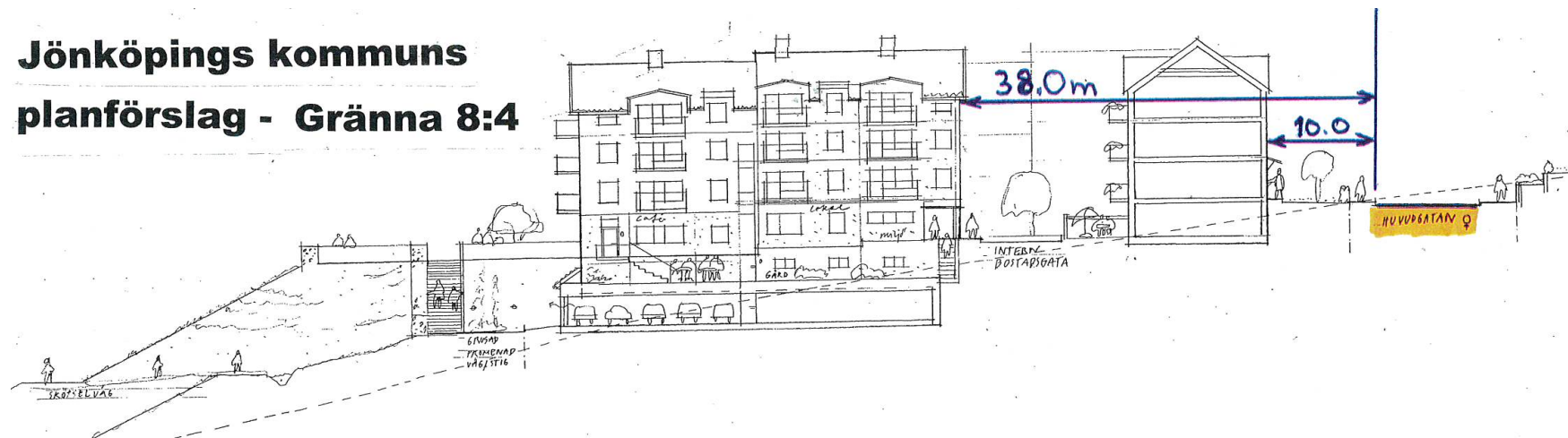
Alternativt planförslag - Gränna 8:4 - (2)

2024-08-16

Jönköpings kommuns planförslag - Gränna 8:4

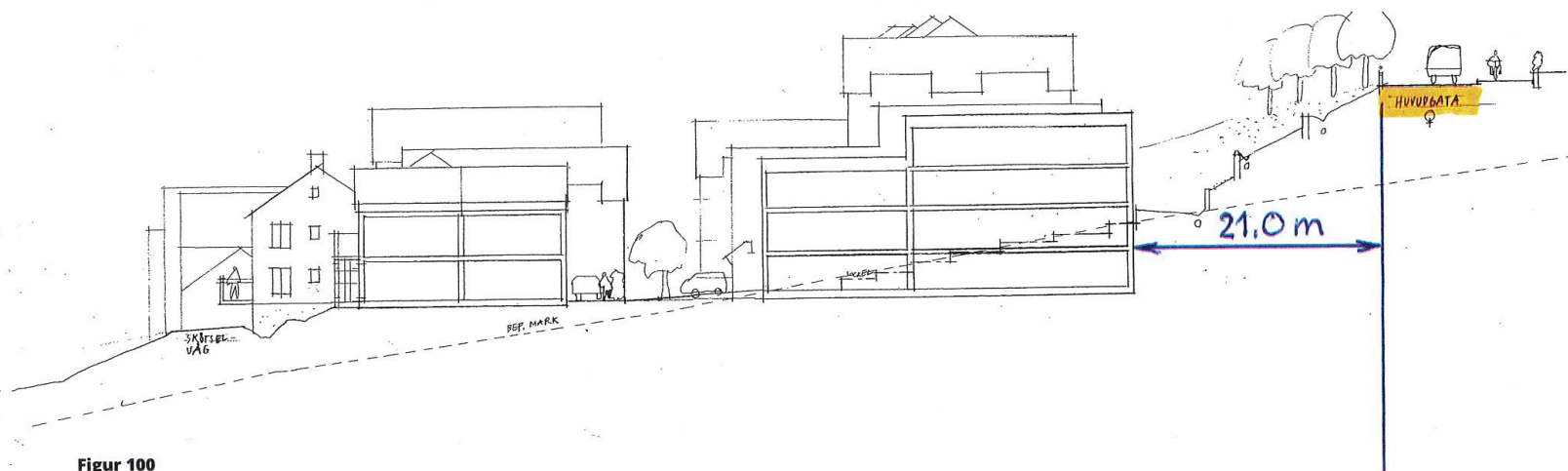


Jönköpings kommuns planförslag - Gränna 8:4



Figur 99

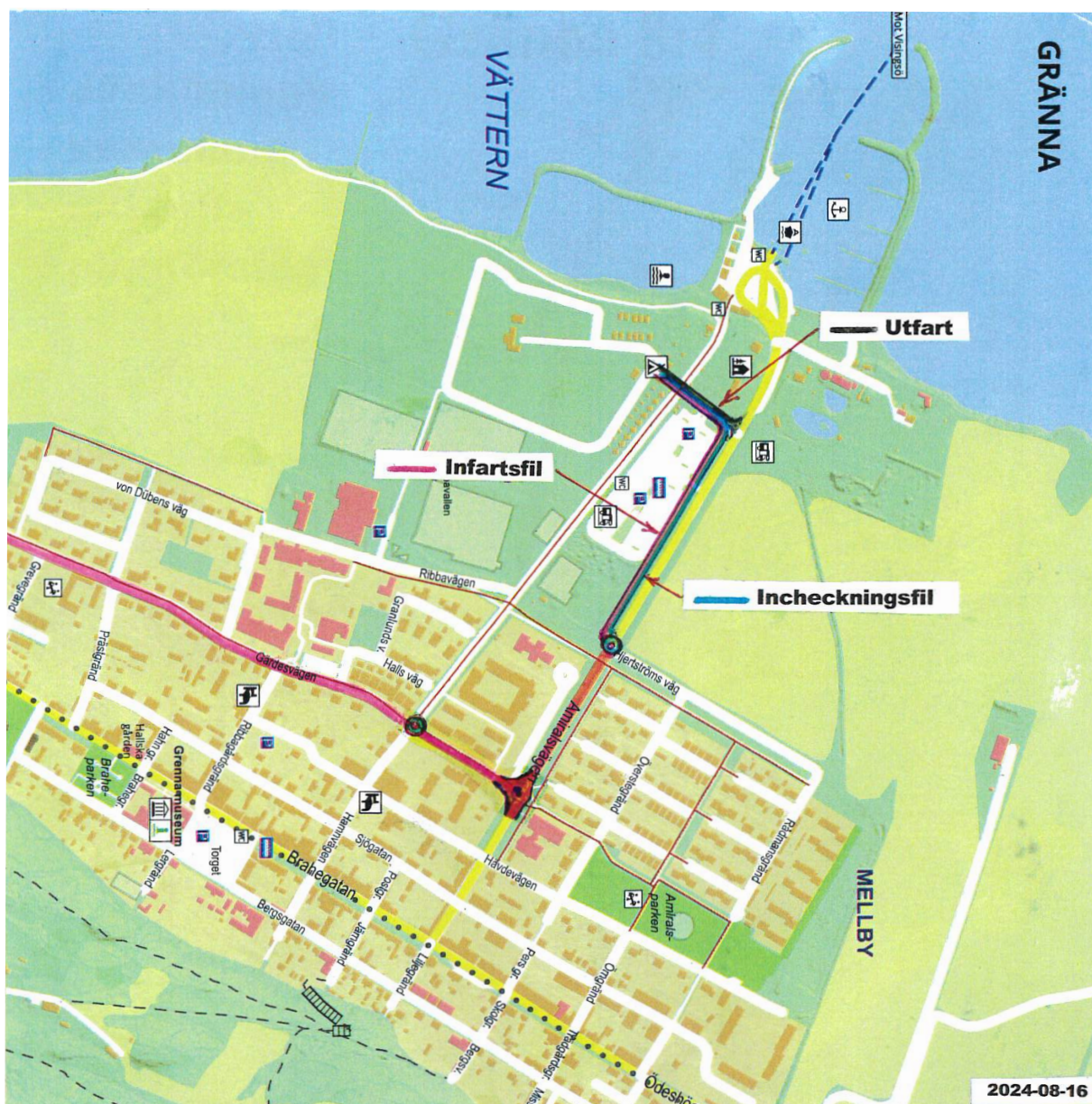
E. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen i område C och D, sett från söder. Illustration av Tengbom.



Figur 100

F. Sektion som visar en möjlig utformning av flerbostadshusen och parhusen i område C och E, sett från söder. Illustration av Tengbom.





Förslag till trafiklösning till Gränna camping (vid ev. dragning av Norra länken över Gärdesv/Skiftesvägen)

Incheckningen till Gränna camping har under sommarmånaderna ställt till med stora problem de senaste åren. Speciellt för dem som arbetspendlar från Visingsö och som ibland inte kommer i tid till sin bokade färjeavgång hem på grund av köerna på Amiralensvägen med fordon som ska in eller ska checka in på camping. Men att det problemet inte skulle gå att lösa utan att bygga den norra länken över åkrarna fram till hamnen är fel! Det finns faktiskt flera alternativ som man idag skulle kunna använda för att lösa incheckningsproblemet på. En variant är den som presenteras här ovan där man bygger en minirondell vid Hjertströms väg. Härifrån drar man en infartsfil och en incheckningsfil till camping.

Bilaga 3

14 (46)

UPPDRAGSNAMN
Gränna södra infarten
UPPDRAGSNUMMER
10246410

FÖRFATTARE
Reino Erixon
DATUM
2022-02-21



Bild 18. Foto från strax före Skiftesvägen 15.

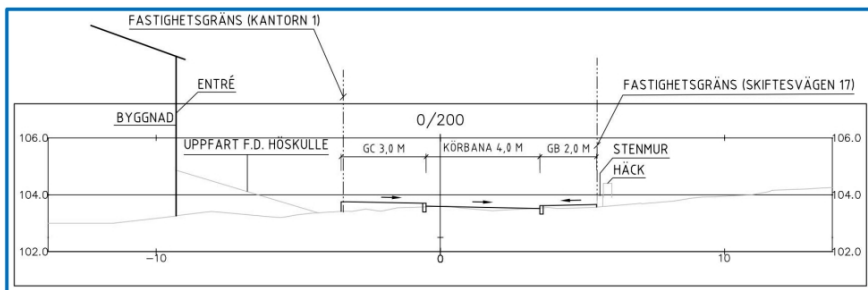


Bild 19. Tvärsektion 0/200.

Mitt för de båda byggnaderna är avståndet mellan tomtgränserna bara ca 9 m. Den norra ekonomibyggnaden ligger dessutom så att den delvis ligger på gatumark, ca 1,35 m utanför tomtgräns.

Mitt emellan byggnaderna är uppkörningsrampen "rännebron" belägen.

Längs med sträckan är det utmed den högra sidan av Skiftesvägen en trottoar belägen/utbyggd. Utmed den vänstra sidan av vägen är det ett dike och åkermark.

På denna delsträcka föreslås vägen flyttas mot väster och erforderlig mark förvärfvas/inlöses.

Då rivning av byggnader skulle krävas vid en utbyggnad enligt föreslagen typsektion, föreslås att en avsmalning görs till ett körfält (4,0 m).

Jämför vi med gamla vägen genom Vättersnäs/Huskvarna är trafiken där högre än vad som kan förväntas här. Avsmalningen blir betydligt längre (ca 60 m) än de timglas-hållplatser som finns där (ca 40 m långa).

Bilaga 4

Synpunkter på detaljplanen

Gränna: detaljplan för bostäder och ny huvudgata på del av Gränna 8:4 m.fl.

Ricardo Gomes
Jönköpingsvägen, 71
563-32 Gränna

3:e September 2024

Synpunkter på detaljplanen

- Jag som bor i Jönköpingsvägen 71 (Brf Vättervyn 2) vänder framför allt mot att detaljplanen tillåter bebyggelse i område F mednockhöjd upp till 154,7 m. Det kommer att väsentligt påverka vår utsikt mot Vättern och Visingsö. Vid samrådsmötet 2017 om den första versionen av planen uppfattade de medlemmar som deltog att det gavs ett löfte om att utsikten inte skulle komma att försämrast med den nya detaljplanen. Också det ska bli mer trafik på Jönköpingsvägen med flerfamiljshus på område F.
- Är Kommun seriös med trafik problem genom centrala Gränna bygg man på område F en "Chicane" som svänger, minskar fart och undvika tungtrafik. Att bygga flerfamiljshus på område F är inte lösning till trafik.

Synpunkter på detaljplanen

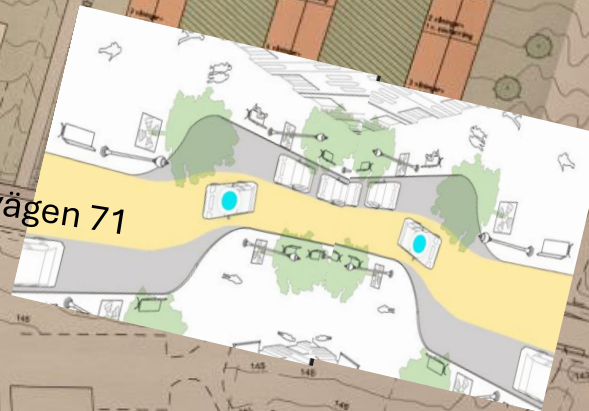
- Om projekt verkligen bekymmer om trafik problem genom Gränna då måste projekt bygg trafik sväng typ "Chicane" med busshållplats för att minska fart vid Jönköpingsvägen 71 och Kraftstationsvägen busshållplats (Område F). Dvs istället av bygg flerfamiljshus på område F som ska belastar trafik genom Jönköpingsvägen en sväng på område F ska minskar fart och undvika tungtrafik genom centrala Gränna.



Synpunkter på detaljplanen

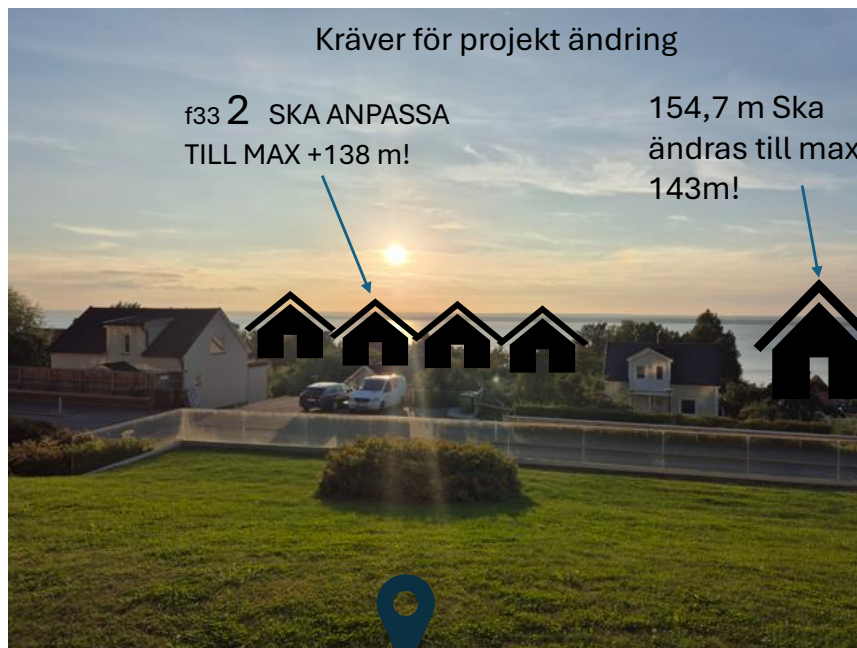
Max höjd +138,0

P område F bygg trafik sväng typ "Chicane" med busshållplats för att minska fart vid Jönköpingsvägen 71 och Kraftstationsvägen busshållplats. Dvs istället av bygg flerfamiljshus på område F som ska belastar trafik genom Jönköpingsvägen, bygger man en sväng på område F ska minskar fart och undvika tungtrafik genom centrala Gränna.



Ricardo Gomes
Jönköpingsvägen, 71
563-32 Gränna

Synpunkter på detaljplanen



Ricardo Gomes
Jönköpingsvägen, 71
563-32 Gränna



Kräver för projekt ändring

Vi som bor här kräver att Område F med nockhöjd upp till 154,7 ska ändras till max +143m och Område markerad med f33 2 ska anpassas för max +138m för att inte försämrats vi som redan bor här och redan betalar skatt till kommun.

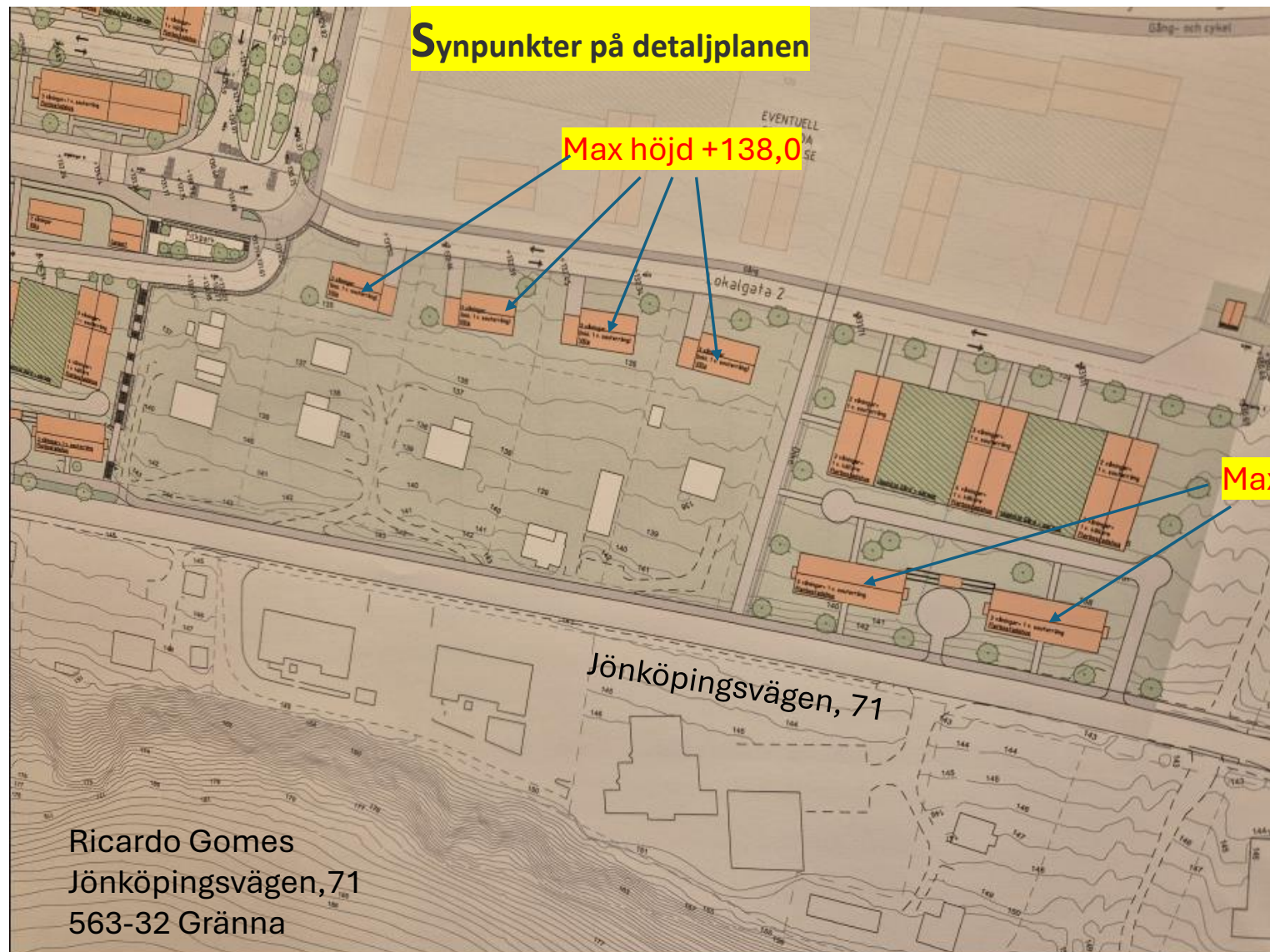
Synpunkter på detaljplanen

Max höjd +138,0

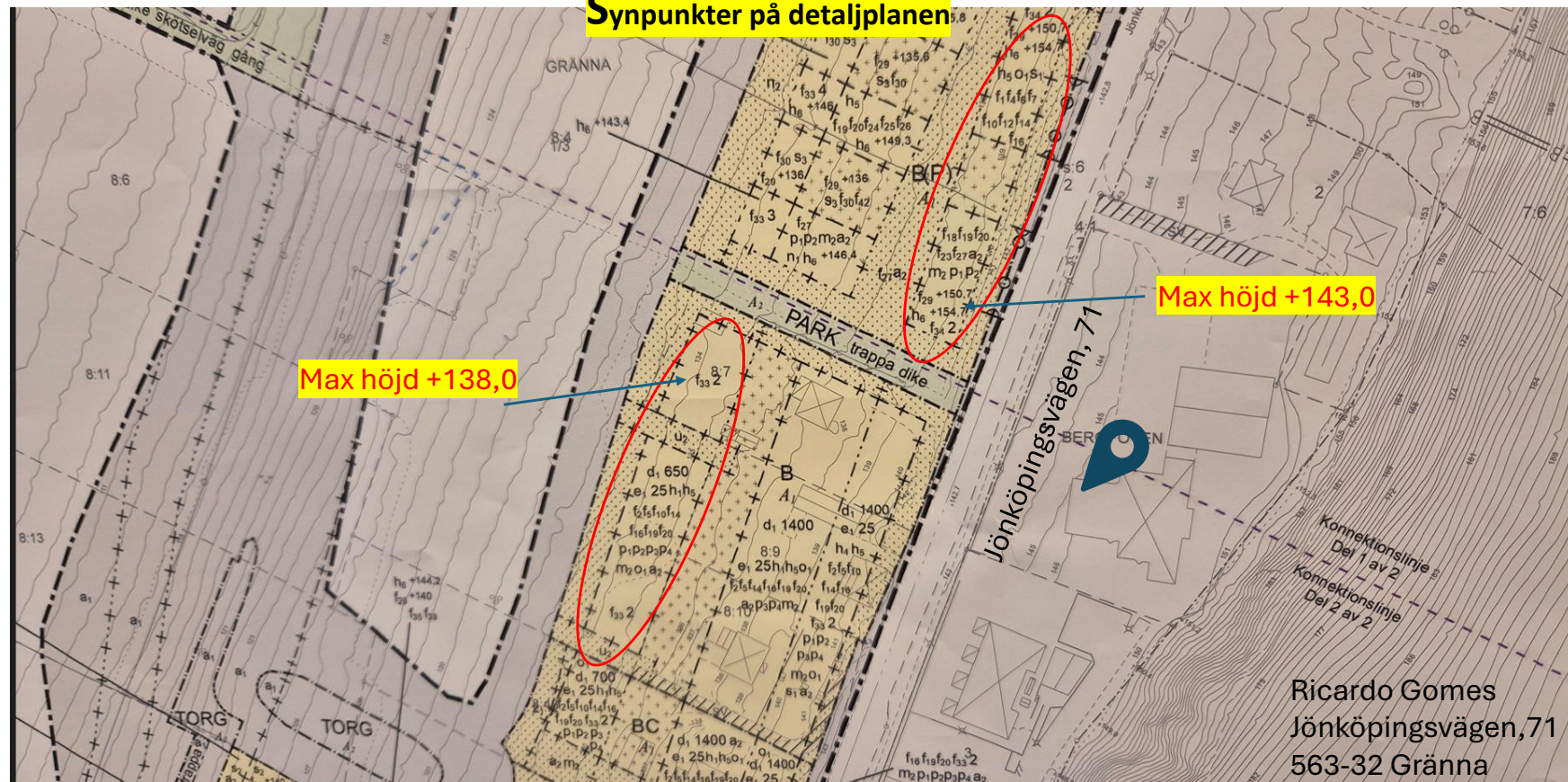
Max höjd +143,0

Jönköpingsvägen, 71

Ricardo Gomes
Jönköpingsvägen, 71
563-32 Gränna



Synpunkter på detaljplanen



Utsikt mot Vättern och Visingsö som försvinner!

Synpunkter på detaljplanen



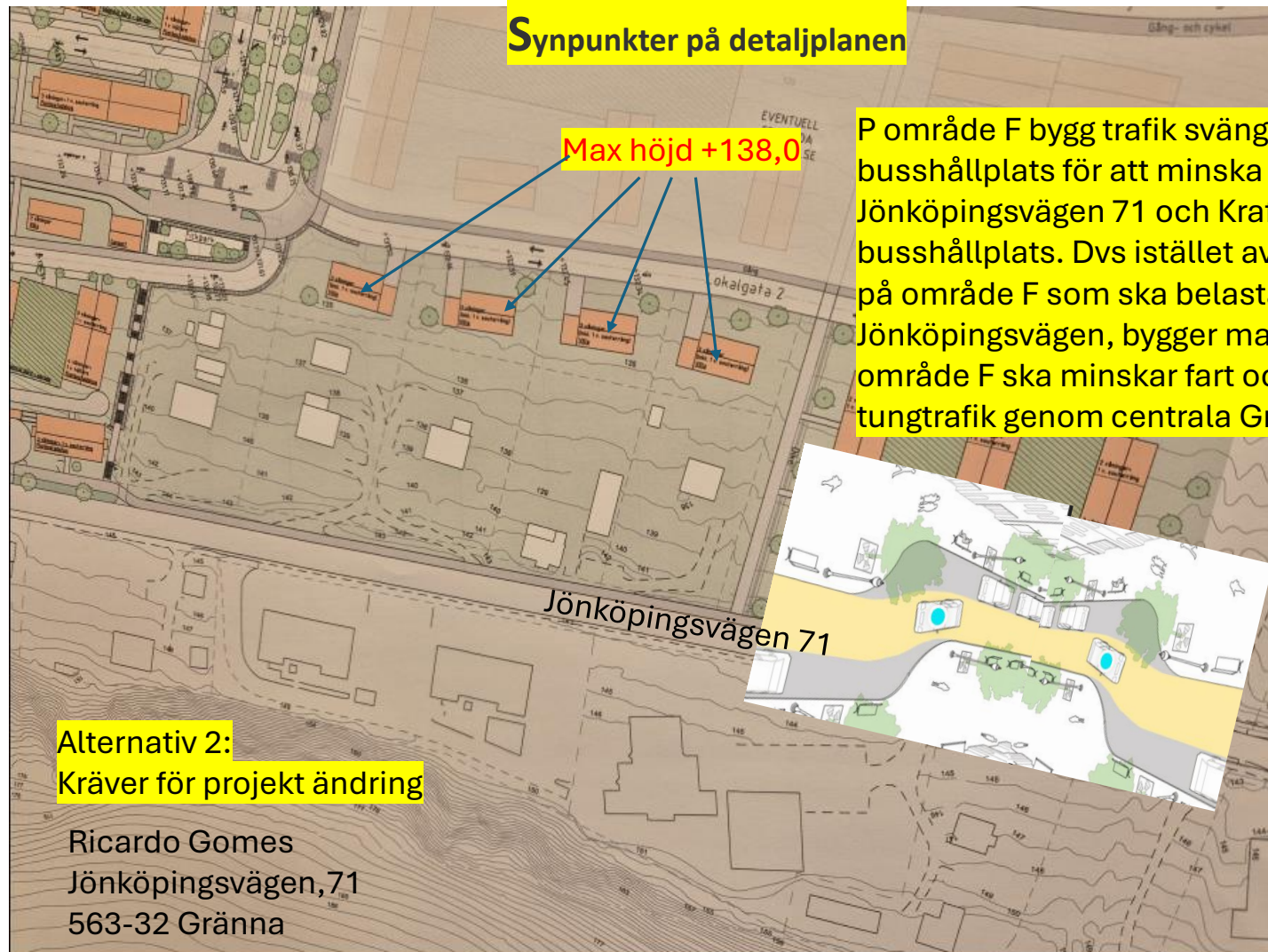
Synpunkter på detaljplanen

Max höjd +138,0

P område F bygg trafik sväng typ "Chicane" med busshållplats för att minska fart vid Jönköpingsvägen 71 och Kraftstationsvägen busshållplats. Dvs istället av bygg flerfamiljshus på område F som ska belastar trafik genom Jönköpingsvägen, bygger man en sväng på område F ska minskar fart och undvika tungtrafik genom centrala Gränna.

Alternativ 2:
Kräver för projekt ändring

Ricardo Gomes
Jönköpingsvägen, 71
563-32 Gränna



Stadsbyggnadskontoret

Västra Storgatan 16

551 89 Jönköping

Tel: 036-10 50 00