

# Planprogram för Kärnekulla 1:4 m.fl. Habo kommun



Samrådsredogörelse  
2015-09-28

# Samrådsredogörelse

## Standardförfarande

### Hur samrådet har bedrivits

Byggnadsnämnden beslutade den 12 februari 2013, § 18, att upprätta en ny detaljplan för Kärnekulla 1:4. Detaljplanearbetet skulle föregås av ett planprogram. Den 31 mars 2015 beslutade byggnadsnämnden, § 22, att skicka ut planprogrammet för samråd. Handlingarna skickades ut till berörda parter och myndigheter och samrådstiden löpte mellan 20 april - 22 maj 2015. Under samrådstiden kom 22 yttranden in.

## 1. Länsstyrelsen i Jönköping

Länsstyrelsen anser att programområdet har goda förutsättningar att bli en tillgång för Habo tätort och skapa en ny entré till orten. Förslaget innebär bland annat att ett nytt handelsområde skapas samt en större etablering av bostäder i flerbostadshus. Förslaget innebär att en ny stadsdel skapas och området bör därför behandlas som det i det fortsatta planarbetet.

### Tidigare ställningstaganden

I den fördjupade översiktsplanen för Habo tätort pekas området ut som utbyggnadsområde för industri och service. Placeringen av handel i området är relativt outrett i den fördjupade översiktsplanen och vilka konsekvenser det kan få på trafikföring och befintligt centrum. Lokaliseringen av bostäder i den omfattningen har överhuvudtaget inte hanterats i översiktsplanen, vilken säger att mark för flerbostadshus i första hand ska beredas genom förtätning av den befintliga bebyggelsen i ortens centrala delar med hänvisning till att den service som kommer efterfrågas finns där.

Länsstyrelsen anser att avsaknaden av ställningstaganden i dessa avseenden skapar ett behov av att hantera frågor som rör övergripande strukturer, befintligt centrum, områdets utveckling mm i det fortsatta planarbetet. Planförslagets omfattning i förhållande till Habos storlek gör att planarbetet behöver hantera frågor på en strategisk nivå.

Inför fortsatt planarbete kan förslaget ges en mer övergripande och principiell beskrivning och ange kommunens viljeriktning för områdets arkitektur och gestaltning som i sin tur kan ligga till grund för framtagande av detaljplaner.

### Förslagets omfattning

Länsstyrelsen är positiv till utvecklingsprojektet som kan ge plats åt ca 800 hushåll och 1700 personer. Området bör planläggas i etapper. En hög utbyggnadstakt, som delvis skulle kunna vara möjlig med hänsyn till bostadsbristen i bl.a. Jönköpings kommun, kommer ställa stora krav på kommunens resurser för att bygga ut kommunal service och anläggningar i den omfattning som förslaget kräver. Det är kommunens ansvar att området utvecklas till en integrerad och hållbar del av Habo tätort. En hög ambition för gång- och cykelförbindelser, gröna stråk och parkområden behövs för att skapa förutsättningar för att området ska fungera som en integrerad del av Habo tätort.

## Hälsa och säkerhet

### Bullernivåer

Enligt tillhörande bullerutredning utsätts stora delar av planområdet för störande buller från två ljudkällor. Planprogrammet redovisar bebyggelse med bl.a. höga flerbostadshus. Det kan finnas anledning att undersöka en omDispositionering av bostadshusen, för att skapa ljuddämpade sidor, inför fortsatt planarbete. Även om de nya, generösare reglerna tillämpas kommer det krävas förändringar av byggnaders placering och byggnadstyper. Närmast bullerkällorna vid väg 195 och järnvägen kommer det sannolikt krävas ett mer slutet byggnadssätt för att nå nivåerna som krävs vid den skyddade sidan av bebyggelsen.

### Kommentar:

*Kompletterande bullerutredningar kommer att göras. På plankartan och i planbeskrivningen kommer det finnas bestämmelser och råd kring hur bebyggelsen bör placeras och utformas.*

### Ras, skred och dagvatten

Kommunen behöver ta ställning till ambitionsnivån i det fortsatta arbetet med dagvattenutformningen. I det fortsatta planarbetet bör det säkerställas hur de anläggningar som ska begränsa vattenmängder som riskerar att öka flödet nerströms ravinerna ska genomföras samt vilka halter av föroreningar som får släppas ut i bäcken.

Utifrån den översiktliga geotekniska utredningen finns det anledning att hålla avstånd till ravinerna för tyngre byggnader som exempelvis de flerfamiljshus som illustrerats. Det kan även komma att krävas stabiliserande åtgärder för att marken närmast ravinerna ska bli lämplig för bostadsändamål. I det fortsatta planarbetet får rekommendationerna i underlaget bli styrande om avståndet för placering av byggnader. Länsstyrelsen informerar om möjligheten att hämta stöd från SGI som har ett uppdrag att ge myndighetsstöd till kommuner rörande tekniska säkerhetsfrågor i planprocessen.

### Kommentar:

*Principen är att vattenflödet nerströms i ravinerna ska vara oförändrade och att dagvattendammar ska byggas på två ställen i ravinen söder i planområdet. Dagvattnet ska ledas i gröna stråk och i öppna diken längs med gatorna. Tanken är att dagvattnet ska vara en tillgång för planområdet inte en belastning. Föroreningar från gator och parkeringar ska tas omhand enligt den policy som kommunen har tagit fram.*

*Flerbostadshus kommer att planeras in på norra sidan om befintlig traktorväg och därmed på betryggande avstånd från slänterna i ravinen.*

### Platsens förutsättningar

#### Kulturbärande identitet

Planområdet präglas av odlings- och betesmarker och genomkorsas av två raviner med höga naturvärden. Gårdens byggnader har i sig inga höga kulturvärlden men har som en del av gårdsmiljön en stor betydelse för platsens helhet, historia och förståelse för platsens identitet. Hagarna kring gårdsbyggnaderna kan mycket väl exploateras men bör då förhålla sig till gårdsmiljön och utnyttja det som denna bidrar till platsens identitet. Servicefunktioner så som förskolor och äldreomsorg borde gå att införliva i gårdsmiljön på ett

tillfredställande sätt. Inför det fortsatta planarbetet måste kommunen ta ställning till vilka av dessa värden som måste bevaras och inarbeta dessa i det nya områdets struktur. Utvecklingen av viktiga landskapselement och strukturer kan därför styras i detaljplanen. Länsstyrelsen anser att hänsyn till platsens kulturmiljö, befintliga struktur, landskapselement och byggnader kan utgöra en ovärderlig tillgång när området ska utvecklas till en attraktiv stadsdel som kan utgöra boende och närmiljö till 1700 personer.

**Kommentar:**

*Planförslaget kommer att ändras. Yta för skola kommer att läggas där gårdscentret idag ligger. Befintliga byggnader kommer att rivas men allén, stengårdsgården och den stora asken har fått skyddsbestämmelser för att dessa ska bevaras som kulturbärande element. En gång och cykelväg ska förläggas där allén går ner mot skola. Under byggprocessen bör man kunna arbeta med att utnyttja befintlig vegetation som finns inom skoltomten.*

**Natur**

Allén är av stort värde för platsen och behöver beskrivas mer ingående hur den skall utvecklas i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen anser att den förutom sina naturvärden även bör utgöra ett viktigt inslag i utvecklingen av områdets karaktär. För att säkerställa att allén vidmakthålls bör den ligga på allmän plats.

Kommunen bör ta ställning till om den redovisade asken i sydöstra hörnet ska bevaras. Länsstyrelsen menar att asken likt flera av landskapskomplementen på platsen med fördelkan inkorporeras i områdets struktur för att ge området större kvalitéer. Kommunen behöver ta ställning till hur naturmarken inom området ska utvecklas och hur ett bevarande och medvetet utvecklande av naturvärdena runt gården, hagmarkerna och ravinen ska genomföras.

**Kommentar:**

*Gröna stråk kommer att finnas inom planområdet. Gator kantade med breda diken och träd bidrar till att skapa rumskänsla och ravinerna kommer att fungera som närströvmråden för de boende. Genom en omsorgsfull utformning av fördröjningsmagasin och diken bör dessa kunna integreras i naturområdena bli tillgång för området.*

**Grönstruktur**

Kommunen behöver ta ställning till vilken ny grönstruktur som området ska få och hur de stigar som utnyttjas för rekreation i närområdet ska utvecklas och säkerställas i planens genomförande. I den norra ravinen finns höjdmässiga förutsättningar för en passage under väg 195. En sådan passage skulle ge möjligheter för nya stråk till Vättern och överbrygga barriäreffekter som väg 195 utgör. Detta bör undersökas i det fortsatta planarbetet. Genom att beakta planens förutsättningar med allén, gården och ravinerna kan boendemiljön för de nyinflyttade bli attraktiv även under den långa utbyggnadstiden.

**Kommentar:**

*Med tanke på de investeringar som utbyggnaden kommer att medföra*

är en gångtunnel under väg 195 inte med i detta skede. Stora delar av ravinen kan redan idag fungera som strövområden för invånarna och på sikt när programområdets södra del byggs ut kan man se närmare på hur dessa kan knytas ihop.

### Service

Enligt planprogrammet ska det göras en utredning för att undersöka hur ett externt handelsområde kommer att påverka Habo centrum. Denna utredning kan även studera hur de nya bostäderna ska få tillgång till de befintliga servicefunktioner som finns i Habo centrum.

#### **Kommentar:**

*Planprogrammet visade på stora ytor för handel. Dessa ytor kommer att minskas betydligt i detaljplanen. Hur detta kommer att påverka Habo centrum har inte utretts med någon separat handelsutredning ännu.*

### Trafik

Inför det fortsatta arbetet bör även en tänkt trafikhantering inom området ses över. Vilken är det tilltänkta trafikarbetet som tillkommer i och med förändringarna. Vad ser kommunen som lämplig P-norm exempelvis, kommer man begränsa antalet markparkeringar? Kommunen kan ta fram riktlinjer som ska gälla för utformning av gator och trafik inom området. Kommer genomfartstrafik tillåtas? Hur ska man säkerställa trygga skolvägar? Ska cykeltrafiken ske i blandtrafik eller separerat?

#### **Kommentar:**

*Habo kommun har i dagsläget ingen parkeringsnorm men ett politiskt beslut att ta fram en sådan gjordes hösten 2016. I framtagandet av detaljplanen kommer man utgå ifrån att alla lägenheter ska ha en parkeringsplats och att flerbostadshusen ska ha carportar. Vid byggnader på åtta våningar bör det kunna byggas parkeringsgarage för att få bort markparkeringar, om detta ska sättas som något krav har det inte tagits ställning till än. Handelskvarteren ska ha 40 p-platser /1000m<sup>2</sup> handelsyta. Skola och idrottshall måste utredas närmare kring behovet av p-platser.*

*En grovprojektering av gator och gc-vägar kommer göras och gc-vägar och gator kommer att skiljas åt med breda, svacka diken och gatuträd. gc-vägar kommer finnas även inom de gröna stråken. Kärnekullavägen kommer att stängas mot Bränningeleden och en ny gata in från Bränningeleden kommer att kopplas ihop med Kärnekullavägen med en ny cirkulationsplats. I denna etapp kommer inte den gata som är parallell med Kärnekullavägen kopplas ihop med Kärnekullavägen söderut men på sikt när nästa område byggs ut är tanken att denna gata förlängs så att dessa kopplas ihop. Huruvida man ska tillåta genomfart här är inte utrett i dagsläget.*

### Genomförandefrågor

Kommunen bör i det fortsatta arbetet ta ställning till frågor som allmänna platser, parker samt huvudmannaskap och utförande av dessa anläggningar. Länsstyrelsen förutsätter att områden som anses vara av känslig natur och de grönytor som ska försörja boende med

friyta läggs ut som allmän plats Park respektive Natur så att ansvaret för dessa delar av projektet blir tydliga och att ett genomförande kan säkerställas. Allén, ravinerna och hagar är sådana områden. Huvudragen i exploateringsavtalet samt vilka frågor som avses hanteras ska redovisas i planbeskrivningen i det fortsatta planarbetet. Detta avtal ska även grunda sig på kommunens antagna riktlinjer för exploateringsavtal.

Tillskapandet av busshållplatser kommer förmodligen kräva viss samordning med länstrafiken i det fortsatta arbetet.

Det kommer förmodligen krävas avtal och överenskommelser med Trafikverket kring de åtgärder som krävs för programmets genomförande. Förutsättningarna för att åtgärderna ska kunna genomföras bör redovisas i det fortsatta planarbetet. I det fortsatta planarbetet kan det utredas vilka möjligheter kommunen har att påverka eller styra tempot i utvecklingen av området. Är det upp till intressenter och fastighetsägare att bestämma när eller om området ska utvecklas eller har kommunen några möjligheter att påverka?

*Kommentar:*

*Habo kommun kommer vara huvudman för allmän plats och detta kommer att regleras i detaljplanen och i det exploateringsavtal som kommunen kommer att teckna med exploatörerna.*

*Samtal med Trafikverket pågår och avtal kommer att skrivas angående ombyggnationer av de båda cirkulationsplatserna.*

*Det pågår även diskussioner kring hur skoltomten ska exploateras, om det är kommunen eller en privat aktör som ska bygga denna. Etappindelningen kommer att regleras i exploateringsavtalet.*

## **Behovsbedömningen**

Länsstyrelsen har inget att erinra mot behovsbedömningen.

## **2. Jönköpings länstrafik**

För möjlighet till en bra kollektivtrafik för boende till arbetsplatser samt för besökare i den nya "stadsdelen" Kärnekulla är det viktigt att tillgängligheten till de befintliga busshållplatserna tillgodoses. Busshållplatserna finns inom gångavstånd från Kärnekulla på Kråkerydsvägen (hlp. Bagaregatan), Bränningeleden (hlp. Sjogarp) och väg 195 (hlp. Väst- Göte). Via strategisk placerade gc-vägar till/från dessa hållplatser har resenärerna tillgång till kollektivtrafiken. Genom att komplettera busshållplatserna med cykelställ förbättras tillgängligheten ytterligare.

*Kommentar:*

*Tillgängligheten till busshållplatserna vid Bränningeleden är goda. En gc-tunnel under Bränningeleden ska höja säkerheten för mjuka trafikantter som rör sig mellan de olika delarna av tätorten.*

*På sikt när Kärnekulla är utbyggt anser kommunen att busshållplatsen längs Bränningeleden kan ersättas av busshållplatser inom Kärnekulla, vägsträckningen blir den samma men här bör det i framtiden finnas ett stort underlag för busstrafiken. En dialog kommer föras med Länsstrafiken i den frågan. Utrymme för busshållplats kommer att medtas i planförslaget.*

### 3. Trafikverket

I väster gränsar området till Jönköpingsbanan, i norr till Bränningeleden och i öster till väg 195. Då dessa vägar är högt utnyttjade blir bullernivåerna höga. Tillhörande trafikbullerutredning som sträcker sig till år 2034 visar mycket höga bullernivåer. Särskilt för de 8 våningshus som ligger närmast väg 195. Bullerutredningen visar nivåer som överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad, vilket överskrider liknande nybyggnadsprojekt i Jönköpings län. Flertalet lägenheter i fyra av husen ligger ljudnivån mellan 60 och 65 dBA ekvivalent år 2034. Eftersom området nås av trafikbuller från flera håll blir det en arkitektonisk och byggnadsteknisk utmaning att få till stånd planlösningar med sovrum som vetter mot ljuddämpad sida.

Båda Trafikverket och Habo kommun är överens om att det är en omfattande ombyggnation av Sjogarpsrondellen för att koppla området till väg 195. Ombyggnationen betraktas som en exploateringsåtgärd och ska helt bekostas av kommunen/exploatören. Eftersom vägarna är högtrafikerade och av regional betydelse kommer projektet drivas och upphandlas av Trafikverket. Områdets anslutning till befintlig cirkulationsplats (tre ben) på Bränningeleden är okomplicerad och Habo kommun kan låta bygga den så fort detaljplanen är lagakraftvunnen. En GC-tunnel behöver byggas under Bränningeleden för att området ska få bra kopplingar till övriga delar av Habo. Lämpligt läge får studeras i detaljplanebeskedet. En god tanke är att en sådan planskild passage också ansluter till busshållplatser.

Trafikverket kan inte i detta skede bejaka tanken på bostäder enligt planförslaget, utan vill först se en uppdaterad bullerutredning som redovisar bullernivåer som uppnås med bullerskyddsannordning samt annan placering av bostadshusen. Möjligtvis kan det vara svårt att uppnå god bebyggd miljö med så höga hus som man först tänkt. Husen måste disponeras och planeras så att bullerutsatta lägenheter kan få en tyst/ljuddämpad sida.

Ombyggnationen av Sjogarpsrondellen diskuteras mellan Trafikverket och Habo kommun.

#### **Kommentar:**

*Kompletterande bullerutredningar kommer att göras för det aktuella planområdet. Området är bullerutsatt men med rätt utformning och placering av byggnaderna kan man klara riktvärdena för buller. Avtal mellan Trafikverket och Habo kommun kommer skrivas.*

### 4. Räddningstjänsten

#### **Förutsättningar för räddningsplats**

Räddningstjänstens insattid till området är under 10 minuter. Alla byggnader ska vara lättillgängliga med räddningstjänstens fordon enligt Boverkets Byggregler 5:72 (BBR 5:72). Ingen byggnad får ha längre avstånd till uppställningsplats för räddningsfordon än 50 meter. Räddningstjänsten kan medverka vid utrymning med bärbar stege upp till fjärde våning eller max elva meter från fönstrets karmunderstycke eller balkongräckets överkant till marken. Högre byggnader kräver andra brandtekniska lösningar såsom t.ex. brandsäkert trapphus. Brand-

vatten ska anordnas enligt VA-norm. Avståndet mellan brandposter ska normalt understiga 150 meter.

**Kommentar:**

*Synpunkterna kommer att beaktas i detaljplanen och i kommande bygglovsprövning.*

**Hänsyn till väg med farliga godstransporter samt omgivningspåverkande verksamheter**

I öster angränsar området mot väg 195 med ett visst flöde av tung trafik med farligt gods. Olyckor med farligt gods, t. ex. utsläpp av farliga vätskor och gaser, händer sällan men kan ge allvarliga konsekvenser för omgivningen. Med tanke på den personintensiva verksamheten som handel innebär samt äldreboende och bostäder, där det förväntas ta längre tid att upptäcka en olycka och sätta sig i säkerhet, bör en analys göras för att utreda och värdera riskerna med närheten till väg 195. Analysen bör göras för respektive verksamhet samt utreda om eventuella skyddsåtgärder behöver vidtas.

En förskola alternativt en skola ska enligt handlingarna placeras i områdets nordöstra hörn, vilket innebär att den kommer ligga i närheten av industriområdet som ligger på motsatt sida Bränningeleden. Industrier kan vid olyckor medföra negativa konsekvenser på omgivningen t. ex. utsläpp av farliga ämnen. Det bör även tas höjd för att industrier kan ändra verksamhet över tid, vilket kan medföra mer risk för omgivningen gentemot dagens verksamhet. Boverket som har gett ut ett allmänt råd, Bättre plats för arbete, anger 200 meter som skyddsavstånd mellan småindustriområde och bostad vilka bedöms kunna likställas med industriområde- förskola/skola. Räddningstjänsten anser därför att ett skyddsavstånd på 200 meter bör uppnås mellan skola/förskola och industri. En riskanalys som analyserar och värderar platspecifika förutsättningar samt tittar på skyddsåtgärder (t.ex. avskärmande skyddsvallar, diken) bedöms nödvändigt om kortare skyddsavstånd blir aktuellt mellan industri och förskola/skola.

**Kommentar:**

*Läget för skola kommer att flyttas. Dock kommer det att placeras bostäder på den tomt som i planprogrammet visade skola. Diskussioner med räddningstjänsten kommer föras. Sannolikheten att det i framtiden kommer en industriverksamhet som skulle vara en säkerhetsrisk för kringboende är mycket liten och skulle sannolikt inte få tillstånd att bedrivas i lokalerna då det redan idag finns bostäder norr om industrifastigheten som ligger mycket nära.*

**Trafiksäkerhet**

Placeringen av förskola/skola söder om Bränningeleden medför att många barn/personal/besökare kommer att behöva passera den hårt trafikerade vägen på väg till och från skolan/förskolan. Det är därför viktigt, som nämnts i handlingarna, att mjuka trafikanten tas med i trafikplaneringen.

**Kommentar:**

*Det kommer att planeras för separata gång- och cykelvägar för att skapa säkra vägar.*



### **Dagvattenhantering**

Beräkningar av ytvavrinning i landskapet visar att områdets nordöstra hörn är en lågpunkt, vilket gör att vatten kan komma att ansamlas vid häftig nederbörd. Vidare visar prognoser att klimatförändringar generellt kommer att medföra större nederbörd (klimatanalys för Jönköpings län, Länsstyrelsen) Detta bör beaktas vid projektering av dagvattensystemet.

#### **Kommentar:**

*En hel del massförflyttningar kommer att göras i samband med exploateringen och ett beaktande av lågpunkter kommer att finnas med i projekteringen.*

## **5. Kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen anser att planprogrammet har goda intentioner. Dock kan kommunstyrelsen i nuläget inte lova något angående de förslag till kommunala etableringar som är upptagna i planprogrammet. Eventuella kommunala etableringar är beroende av hur utbyggnaden på området fortskrider. Kommunstyrelsen vill också påpeka att om planprogrammet blir verklighet blir trafiksituationen i området komplicerad. Det är därför av stor vikt att trafikflödet till och från området planeras på ett bra sätt.

## **6. Fritids- och kulturnämnden**

Fritids- och kulturnämnden har inget att erinra mot planprogrammet.

## **7. Socialnämnden**

I händelse av byggnation av äldreboende i området är det inte lämpligt med en placering intill väg 195. Socialnämnden har i övrigt inga synpunkter på planprogrammet för Kärnekulla.

## **8. Miljönämnden**

Planprogrammet behöver kompletteras och fördjupas innan det kan antas. En kompletterande bullerutredning för norra delen saknas. Efter kompletteringen bör planprogrammet sändas på nytt samråd. Programmets syfte är att redovisa områdets potential och begränsningar. Någon relevant sammanvägning mellan dessa är inte genomförd. Förutsättningar, förändringar och konsekvenser beskriver bakgrundsfakta bra, men detta avspeglas inte i idéskisserna. Punkterna nedan visar på bristen på sammanvägning.

1. Områdets exploatering är hög. "Orörd" naturmark lämnas enbart i bäckravinerna. I området bör man på ett bättre sätt utgå från landskapets förutsättningar och skapa ett bostadsområde där större befintliga träd, dungar och små ängar bevaras inom bostadsområdet.

#### **Kommentar:**

*Hänsyn kommer att tas till vissa element som ska skyddas av detaljplanen.*

2. Naturinventeringen som genomförs har inte beaktats i någon större grad. Ett större hänsynstagande av befintliga naturvärden ger en bättre och attraktivare boendemiljö. Alléer, bevarande värda stora

lövträd och frukt trädgårdar är miljöer man bör försöka bevara.

**Kommentar:**

*Allén ner mot gården kommer att skyddas i detaljplanen, så även den stora asken.*

3. Trafikbullerutredningen för södra delen visar tydligt att hänsyn måste för att klara riktvärdena för trafikbuller. Nuvarande förslag till bostadshusplacering måste ses över.

**Kommentar:**

*Den södra delen av programområdet är inte med i detaljplaneförslaget och denna fråga kommer att arbetas vidare med i nästa etapp när det södra gårdet ska exploateras.*

4. Säkra gång- och cykelvägar behöva bättre åskådliggöras.

**Kommentar:**

*En grovprojektering av gator och gång- och cykelvägar kommer att göras och man kommer att arbeta med att separera gång- och biltrafik för att skapa trygga miljöer för mjuka trafikanter.*

5. En orienterande bullerutredning för norra delen saknas och behöver genomföras innan placering av södra delen och norra bostadsområden bestäms. Det gäller även tomtytorna för kommunal verksamhet.

**Kommentar:**

*Kompletterande trafikbullerutredning kommer att göras.*

6. Dagvattenhantering behöver utredas vidare. Rapporten som tagits fram Kärnekulla – Översiktlig dagvattenhantering, har inte beaktats i någon större grad. Markytor för dagvatten behöver reserveras.

**Kommentar:**

*Gröna stråk och öppna svackdiken samt fördröjningsmagasin kommer att ta hand om dagvattnet.*

7. Energiförsörjning/uppvärmning till området är inte omnämnt. Om inte fjärrvärme kan anläggas i område bör man undersöka möjligheten att anlägga en mobil närvärmecentral som kan försörja området. På sikt kan området sedan anslutas till det centrala fjärrvärmenätet.

**Kommentar:**

*Habo Energi har planer på att förlänga fjärrvärmenätet in i planområdet. Möjligheter för att ansluta sig till detta kommer att finnas. Vidare finns det i krav i BBR kring energihushållning som måste följas.*

8. Redovisning av framtida skötsel och förvaltning av grönområden är inte tillräckligt utredda. Planprogrammets områden med naturmark finns, men det framgår inte hur de ska skötas och förvaltas. Markytor för allmän lek- och bollspel saknas. Markytor för samhällsviktiga funktioner behöver reserveras, exempelvis plats för plats för en återvinningsstation för bostadsområdena m.m.

**Kommentar:**

*Intentionen är att Habo kommun ska vara huvudman för allmän platsmark. Inom kvarteret för skola kommer det finnas bollplan och lekytor som kan nyttjas på eftermiddagar och helger. Lekytor inom kvarteretsmark ska finnas. En återvinningsstation kommer att placeras vid handelskvarteret i norr.*

## 9. Vattenfall

Inga anläggningar som berörs inom aktuellt område.

## 10. SPF Seniorerna i Haboorten

Föreningen föreslår att en handelsutredning skall göras, inte bör göras.

**Kommentar:**

*Då handelsytan kommer att minska betydligt från planprogrammets förslag har man valt att inte göra någon särskild handelsutredning.*

## 11 PRO Habo

**Bostäder:** Ser positivt på att planområdet kommer att inrymma ett stort antal bostäder och förutsätter att det byggs lämpliga bostäder för äldre. Planprogrammet föreslår ett äldreboende utmed väg 195. Positivt att det sannolikt blir ett boende med Vätterutsikt men skeptiska till om man klarar bullerkraven. Detta måste utredas närmare anser föreningen. Även om det planeras ett stort antal bostäder på Kärnekulla är det viktigt att det parallellt med detta även byggs i den centrala delen av orten.

**Kommentar:**

*I detaljplanen kommer det att finnas kvarter för bostäder. Det kommer inte att pekats ut några speciella boenden för äldre men möjligheter för till exempel trygghetsboende inryms i användningsområdet "Bostäder". När det gäller byggnation i Habo centrum finns flera planer på att bygga bostäder där.*

**Service:** Planprogrammet redovisar ett stort område med kommersiell service i anslutning till Sjogårpsrondellen och Bränningeleden. Finns det en risk att befintligt utbud i centrum reduceras? En stor del av föreningens medlemmar bor i närområdet till tätortens centrum och anser att det är viktigt att kommunen även arbetar för att utveckla centrumets kommersiella och offentliga service.

**Kommentar:**

*Handelsytan kommer att minska betydligt och med den utbyggnadstakt som kommunen befinner sig i kommer det att finnas underlag för fler handelsetableringar i kommunen.*

**Kommunikationer:** Planområdet är beläget på avstånd från centrum och offentlig service. I det vidare planarbetet bör möjligheten till framtida lokaltrafik övervägas och redovisas i kommande planarbeten. En busshållplats för länstrafiken finns direkt norr om planområdet utmed Bränningeleden. För att denna skall fungera på ett bra sätt bör en plan-skild gångväg anordnas så denna nås på ett trafiksäkert sätt.

**Kommentar:**

*En gc-tunnel under Bränningeleden planeras och gång- och cykelnätet mot Habo centrum och Bränninge kommer att kopplas ihop så man kan ta sig mellan de olika delarna av tätorten. På sikt när Kärnekulla är utbyggt bör det finnas möjligheter att leda busstrafiken in på Kärnekulla. Utrymme för busshållplatser kommer att finnas med i plankartan.*

## 12. Naturskyddsföreningen

**Allmänt:** Om Kärnekulla ska utvecklas till en central enhet i tätorten är det av vikt att det ges plats åt samhällets centrala funktioner. Föreningen är tveksam till handelns etablering om kalkylerna bygger på tillresande från grannkommunerna.

**Kommentar:**

*Handelsytan kommer att minskas betydligt och fokus i detaljplanen kommer att ligga på bostäder och kommunal service så som skola och förskola. En viss handel bör tätorten klara på sikt.*

**Träden runt bebyggelsen:** Det är bra om den västra allén kan finnas kvar. Svårigheten kan vara att den är ganska smal. Kanske ena sidan kan få finnas kvar? Stora träd runt gårdstomten ger naturvärden och kan bidra till en fin miljö till den nya bebyggelsen. Asken vid ladugården är Habos största och bör få en fristående plats. Några av träden utmed ladugården har också stora naturvärden. Detaljnoggrannhet krävs från arkitekten om träden ska sparas.

**Kommentar:**

*Den västra allén kommer att finnas kvar och kommer att fungera som gång- och cykelväg. Asken kommer också finnas kvar. Dock är det svårt att bevara alla träd men förhoppningsvis kan vissa stora träd sparas vid skolan.*

**Bäckravinerna:** Ravinerna har höga naturvärden och föreningen förutsätter att de lämnas orörda. Det är viktigt att ingen avverkning görs i kanterna. All form för tippning måste undvikas. En skyddszon utefter den övre kanten är också önskvärd för att avskärma miljön i ravinen samt ge utrymme för en stig utmed ravinens kant.

**Kommentar:**

*Norra ravinen, som berörs av denna detaljplan, får ligga som naturområde. Ett par fördröjningsmagasin behövs för att ta hand om dagvattnet men dessa kan utformas så de blir en tillgång för området.*

**Buller:** Buller från en ökande trafik på väg 195 kan säkert ge problem för bostäder och äldreboende som vill ha utblickar över Vättern. Även om ny teknik och material finns att tillgå bör en tät vegetation av buskar och träd etableras närmast vägen för att dämpa ljudet som antagligen är mest lågfrekvent.

**Kommentar:**

*Buller är ett problem som måste lösas. Huruvida det kan lösas med vegetation är osäkert. Vegetation kan dämpa buller till en viss del men bullervallar och skärmar är mer effektiva. Sannolikt behövs det en kombination och lika mycket utformningen av husen. En mer sammanhängande bebyggelse kan skapa tysta sidor.*

**Teknisk försörjning:** Vatten, avlopp och el behandlas i planen, men inget nämns om fiber för bredband. Detta bör tas med i samband med övriga ledningar så att detta inte behöver göras i efterhand. Återvinningsstationen bör planeras i området för handel, så att inga extra transporter behövs för att ta hand om papper, glas, plast och metall.

**Kommentar:**

*Planering av digital infrastruktur kommer med i detaljplanen. Återvinningsstation kommer också att planeras inom planområdet.*

**Gröna stråk:** En plan för gröna stråk saknas i och runt Kärnekulla och detta bör kompletteras.

**Kommentar:**

*Gröna stråk kommer att finnas med i detaljplaneförslaget.*

**Hårda ytor:** För att undvika problem med stora hårdgjorda ytor, bör dessa göras genombrutna på flera ställen. Detta kan göras genom stenvägg istället för asfalt. Smågrönytor kan hjälpa till att ge luft och fuktighet till marken under.

**Kommentar:**

*Den geotekniska undersökningen visar att marken är mycket lite genomsläpplig och har svårt att ta hand om stora vattenmängder vid häftiga skyfall. Genom att arbeta med öppna diken och nedsänkta grönytor kan vattnet fördröjas innan det går ut i bäcken.*

**Icke förnybara resurser:** Om all odlingsbar jordbruksmark exploateras, kan man inte säga att inga icke-förnybara resurser påverkas. Det som odlas på den jordbruksmark som tas ur bruk, måste då i slutändan odlas någon annanstans, ofta i ett annat land. Detta kan sägas vara både etiskt och ekonomiskt tveksamt.

**Kommentar:**

*Större delen av jordbruksmarken kommer att exploateras och det är rätt att odlingsbar mark är en icke-förnybar resurs. Detta ska vägas mot behovet av nya bostäder och tätortens utveckling. Intentionen i kommunens översiktsplan är att man ska växa söderut mot Jönköping. Vidare ska man undersöka om det finns andra alternativ att förlägga exploateringen, vilket är svårt att hitta i Habo. Vidare kan man titta på vilken typ av exploatering som ska göras. Flerbostadshus är ytmässigt bättre än villor till exempel, man får in fler lägenheter på samma yta. Kommunen kommer i det fortsatta planarbetet arbeta för att skapa bostäder nära till kommunikationer, nära till befintlig bebyggelse och arbetsplatser, samt stora grönområden i anslutning till bostäderna. Gröna korridorer ska knyta an till befintliga och det ska finnas goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.*

### 13. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att behålla dessa så långt som möjligt. Om anläggningen måste flyttas eller ändras förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar detta.

**Kommentar:**

*Delar av Skanovas anläggningar kommer att påverkas av detaljplanen och dissensioner måste föras mellan företaget och exploatörerna i den vidare planeringen.*

### 14. X

Som ägare till ett flertal av fastigheterna längs Kärnekullavägen ställer de sig generellt positiva till en exploatering av Kärnekulla 1:4 med utveckling av bostäder, skola och handel. De saknar dock en tydligare beskrivning av konsekvenserna för fastighetsägarna längs Kärnekulla-

vägen. De anser att vare sig planprogrammet eller behovsbedömningen beskriver de kraftigt negativa effekterna för deras fastigheter. Inte heller i den övergripande landskapsanalysen beskrivs detta. Det är bara bullerutredningen som redogör för den ökande trafikmängden som exploateringen kommer medföra. Hur detta ska hanteras beskrivs inte. Bulleranalysen innefattande järnvägsbuller från Jönköpingsbanan och för deras fastigheters vidkommande buller från Kärnekullavägen omfattas inte i bulleranalysen. De anser att Kärnekullavägen inte kan hantera den ökande trafikmängden och att Kärnekullavägen i framtiden ska fungera som en lokalgata för befintliga fastigheter och att korsningen till Bränningeleden måste stängas och trafiken ledas till en ny väg som bör placeras inom det nya handelsområdet. På grund av områdets relativt stora avstånd till centrum och Habo station efterfrågar fastighetsägarna en mer balanserad exploateringsgrad där en lägre exploateringsgrad och byggnadshöjd ska utgöra riktningen. De ser för sig en handelsetablering med kvalitet snarare än kvantitet. Med utgångspunkt från föreslagen exploatering som planprogrammet visar anser att de får lida betydande inskränkningar i sin boendemiljö såväl utomhus som inomhus.

**Kommentar:**

*När en exploatering sker på Kärnekulla kommer det medföra konsekvenser för befintliga bostäder längs Kärnekullavägen. Detta är oundvikligt. Villorna ligger trängda mellan järnvägen och Kärnekullavägen. Detta var ett vanligt sätt att placera bebyggelsen förr. Hastigheten på väg och järnväg var lägre och man såg inte riskerna med att placera husen så tätt intill kommunikationslederna. Detta gör exploateringen av Kärnekulla lite mer komplicerad. Läget är strategiskt bra men påverkar befintligt boende. Genom att den närmaste bebyggelsen till Kärnekullavägen begränsas i höjd och att Kärnekullavägen stängs för genomfart kan lite av problematiken lösas men det kommer oavsett påverka befintlig bebyggelse. Den kommande detaljplanen kommer att omarbetas och man kommer att arbeta med att få bebyggelsen att samspela.*

*Kompletterande bullerutredningar kommer att göras, en där marken är oexploaterad och en där föreslagna byggnader finns med. Då kan man se hur den föreslagna exploateringen och den ökande trafiken påverkar omgivningen. Sannolikt kommer vissa bullerdämpande åtgärder krävas för de hus som planeras längs Kärnekullavägen. Detta enligt de riktlinjer som gäller.*

*Infarten från Bränningeleden kommer att stängas och Kärnekullavägen kommer att matas från en ny väg som kommer anläggas från cirkulationsplatsen vid Kråkerydsvägen. På sikt när nästa etapp byggs ut måste man se över hur kopplingen mellan Kärnekullavägen och det nya området kopplas ihop. Funderingar finns att Kärnekullavägen stängs av söderut och att denna blir en återvändsgränd. På så sätt minskar trafiken och hastigheten på gatan.*

*Omfattningen av handelsytor kommer att minska betydligt och planområdet kommer fungera mer som en bostadsdel än ett handelsområde i planförslaget.*

## 15. X

(yttrandet återges i sin helhet efter önskemål)

”Vi har fått möjlighet att yttra oss över Planprogram för Kärnekulla 1:4. Som ägare till fastigheten X ställer vi oss generellt positiva till en exploatering av Kärnekulla 1:4 med utveckling av bostäder, skola och handel. Vi är däremot mycket frågande till Habo kommuns agerande när ett planprogram med så graverande konsekvenser för fastighetsägarna längs Kärnekullavägen ställs ut utan tydligare beskrivning av konsekvenserna. Vår fastighet återfinns mellan Jönköpingsbanan och Kärnekullavägen och är utformad med begränsad fönsterarea mot järnvägen och en disposition där såväl sovrum som sällskapsutrymmen är vända mot den mindre bullerutsatta sidan, Kärnekullavägen. På denna sida med sol större delen av dagen och Vätterutsikt, återfinns uteplats, balkonger samt primära vistelseytor i trädgården. Varken programmet eller behovsbedömningen beskriver de kraftigt negativa effekterna för befintliga fastigheter utan Habo kommun konstaterar att ”Detaljplanerna förväntas inte heller vara någon fara för människors hälsa.” Vari grunden till denna bedömning består, med de föreslagna bullernivåerna, ställer vi oss frågande till. Den mycket övergripande landskapsanalysen berör inte effekterna för de befintliga fastigheterna, inte heller vad som har utgjort grund för förslag till placering av de föreslagna huskroppar, dess gestaltning eller byggnadshöjd. Det är högst anmärkningsvärt att det endast i underlagsrapporten om omgivningsbuller redogörs för den markanta trafikökningen på Kärnekullavägen, från dagens 400 fordon/dygn till omfattande 3000 fordon/dygn. Inga förslag presenteras i planprogrammet eller behovsbedömningen för hur detta kan hanteras. Bulleranalysen innefattande järnvägsbuller från Jönköpingsbanan och för vår fastighets vidkommande buller från Kärnekullavägen omfattar dessvärre inte påverkan på befintliga bostäder, men stipulerar samtidigt dygnsekvivalenta bullernivåer direkt öster om Kärnekullavägen på runt 60 dBA och maximala nivåer över 70 dBA, vilket kräver avsteg från Boverkets bullerriktlinjer för att möjliggöra exploatering. I bullerutredningen påpekar också konsulten att hänsyn inte har tagits för fasadreflexer vilket är högst relevant för vår fastighet. Inför den kompletterande bullerutredningen bör bullersituationen för befintliga fastigheter utredas med tanke på vad den genomförda analysen indikerar. Vi anser det är orimligt att anta att Kärnekullavägen, även med en ombyggnation av vägen, är lämplig att hantera 3000 fordon/dygn med hänsyn till närhet av befintliga fastigheter och vägens nuvarande linjeföring, vilket i nuläget fordrar hastighetsdämpande åtgärder. Vi anser därför att Kärnekullavägen bör kvarstå i sin nuvarande funktion som lokalgata för trafikförsörjning av befintliga fastigheter och inte som matargata för trafikförsörjning av det nya området. Vi anser att trafikförsörjning av det föreslagna området ska ske inom detta och att en rimlig lösning torde vara att istället att

förlänga och utveckla den planerade lokalgatan mellan tomt IV och V vidare med en parallellt placerad gång- och cykelväg till det södra bostadsområdet för att på så vis bättre knyta an till Kråke-rydsvägen och även få en rimlig placering av en planskild passage under Bränningeleden. Gatan mellan tomt I och V bör utformas för dagens trafik för att möjliggöra en stängning av Kärnekullavägen nuvarande utfart mot Bränningeleden. I samband med översyn av det kommunala huvudmannaskapet anser vi att ägovägen som ingår i servitut 1, vilket utgör infart till fastigheterna 1:17 och 1:11 bör ingå i kommunal väghållning. Därtill anser vi att den frekvent använda gångpassagen som förlängningen av denna ägoväg utgör över järnvägen bör stängas innan denna befästs av nya boende i området. Till följd av områdets relativt stora avstånd till centrum och Habo station efterfrågar vi en mer balanserad exploateringsgrad där en lägre exploateringsgrad och byggnadshöjd ska utgöra inriktning. Vi anser att nuvarande placering av huskropparna invid Kärnekullavägen, tomt V, ger en alltför urban prägel som inte harmonierar vare sig med områdets karaktär eller trafikabla förutsättningar. Vi anser att en lägre exploatering och en placering av huskropparna som inte inskränker på en fortsatt Vätterutsikt från vår fastighet är rimlig anpassning. Det ska dock påpekas att de skisser som presenteras gör det mycket svårt för oss att utröna konsekvenserna för vår fastighet, då inga fastighetsförteckningar för intilliggande fastigheter visas.

Vi vill även påpeka att vi efterfrågar handelsetableringar av kvalitet snarare än kvantitet och ifrågasätter den mer storslagna visionen om ett handelsområde. Med utgångspunkt från föreslagen exploatering med tillhörande trafiklösning och dess omfattande konsekvenser för vår fastighet anser vi, som sakägare, lida betydande inskränkningar i vår boendemiljö såväl inomhus som utomhus, med ett minskat fastighetsvärde som direkt konsekvens. Vi förväntar oss erforderlig hantering och tydligt bemötande av de frågeställningar som vi har lyft. Vi förväntar oss att vårt yttrande återfinns i fulltext i samrådsredogörelsen för att undvika eventuella missförstånd inför eventuellt ställningstagande om fortsatt planläggning.”

**Kommentar:**

*Som antytts i föregående kommentar är inte placeringen av villorna längs Kärnekullavägen optimal och idag hade man inte placerat byggnader så nära järnvägen. Bullerproblematiken är bekymmersam för de befintliga husen med järnvägen på ena sidan och Kärnekullavägen på andra. Genom att Kärnekullavägen stängs av mot Bränningeleden och att den på sikt stängs av mot söder kommer inte trafikökningen bli så stor som beräknat i den första bullerutredningen. Under en period tills etapp 2 (den södra åkern) byggs ut kommer större delen av trafiken söderut gå på Kärnekullavägen. Det bör vidare undersökas närmare hur den nya bebyggelsen påverkar de befintliga husen ur bullersynpunkt. Kvarteret längs Kärnekullavägen kan bebyggas med par- eller radhus i två plan, ca 20 lägenheter.*



*Detta anses inte som en orimlig exploatering. Om det behövs ytterligare bullerdämpande åtgärder för de befintliga fastigheterna längs Kärnekullavägen ska ytterligare utredningar göras när det föreligger ett aktuellt förslag på byggnation. Andelen handel inom planområdet kommer att minska betydligt och kommer vara i proportion med vad som tätorten kan hantera. Det är dock viktigt att påpeka att man i detaljplanen inte kan påverka vilken sorts handel som ska finnas på plats mer än detaljhandel och dagligvaruhandel.. Yta för skola och idrottshall kommer ligga längre österut än i programförslaget och handelsytorna kommer ligga längs Bränningeleden och väg 195. Flerbostadshusen kommer att variera i höjd.*

## **16. X**

Fastighetsägaren anser att planprogrammet visar en total avsaknad av omtanke för vad denna innebär för befintliga fastigheter längs Kärnekullavägen. Habo kommun måste visa hur denna plan kommer påverka framtida boende. Man anser att det går att bygga på ett mer humanitärt och för området mer naturanpassat sätt, t.ex. Sjogarp. Fastigheterna längs Kärnekullavägen blir inklämda mellan järnvägen och den transportväg som Kärnekullavägen blir med en ökning från 400 fordon/dygn till 3000 fordon/dygn. Man anser att befintliga fastigheter längs Kärnekulla ses på som bullersanering mot järnvägen. Fastighetsägaren menar på att kommunen har haft möjlighet att kommunicera med invånarna och få höra deras åsikter till detta storhetsvansinne och bygghysteri som planen medför. Man har i telefonsamtal med kommunen blivit lovade att berörda boende skall bli inbjudna att diskutera Kärnekulla 1:4 när det blev aktuellt med ny bebyggelse men menar på att de har blivit totalt överkörda och motsätter sig planprogrammet.

### **Kommentar:**

*I nuvarande förslag har mer hänsyn tagits till befintliga fastigheter längs Kärnekullavägen. Planförslaget visar på par- eller radhus längs Kärnekullavägen, vilket i sig är en bättre lösning än vad som visades i planprogrammet. Habo kommun har ett stort behov av lägenheter och man anser att flerbostadshus ska avhjälpa detta. Habo kommun har en mycket homogen befolkning vilket beror på att det inte finns så många olika bostadstyper inom kommunen. Genom att erbjuda olika typer av boenden vill man motverka detta. Ur miljösynpunkt är det också bättre att bygga flerbostadshus än villor då exploateringsgraden blir högre och markanvändningen blir mer effektiv. Som det har påpekats i tidigare kommentarer kan Kärnekullavägen på sikt bli en återvändsgränd och trafikbelastningen kommer därmed inte öka i den utsträckning som bullerutredningen visar. Alla berörda parter kommer att få möjlighet att yttra sig under planprocessen både genom samrådsmöten och att lämna yttranden till detaljplanen.*

## **17. X**

**Tomt 1:** Skola och förskola kan inte ligga så nära befintliga bostä-

der. Alla andra liknande inrättningar är placerade på bra avstånd från bostäder.

**Kommentar:**

*Skoltomten är flyttad och ligger numera där den befintliga bebyggelsen på Kärnekulla gård finns idag.*

**Tomt 2:** Vad menas med kommunal verksamhet? Moské?

**Kommentar:**

*Kommunal verksamhet kan vara skola, idrottsanläggning. Kommunen driver inga religiösa verksamheter.*

**Tomt 3:** Handel ok om det inte bebyggs för högt samt att parkeringsplatser förses med bommar som stänger dessa efter stängningstid. Man anser att detta kan bli en driftingbana om inte så sker.

**Kommentar:**

*Handelsbyggnaderna har i planförslaget en byggnadshöjd på sex meter. Huruvida deras parkeringsplatser stängs av med bommar nattetid är inget man kan reglera i detaljplanen.*

**Tomt 4:** Är det lämpligt att lägga ett äldreboende utmed väg 195? Kan man lösa bullerproblematiken? Alla gamla är inte döva.

**Kommentar:**

*I detaljplanen har förslaget på ett äldreboende tagits bort. Numera ser man på möjligheten att bygga bostäder. Bullerproblematiken måste dock lösas.*

**Tomt 5:** Åttavåningshus kommer att frånta utsikten till vederbörandes fastighet. Man är också tveksam till så många bostäder, vem ska bo i alla lägenheter?

**Kommentar:**

*Inga åttavåningshus planeras direkt framför Kärnekulla X. Utsikten kommer att påverkas men inte i sådan grad att den helt försvinner. Habo kommun har ett stor behov av bostäder/lägenheter. Hur snabbt alla hus byggs regleras av marknadens efterfrågan. Habo kommun har tillsammans med ett antal kommuner i länet skrivit på ett avtal där kommunen ska ta fram 1500 lägenheter innan 2035. Genom exploatering av Kärnekulla kommer större delen av avtalet uppnås.*

**Trafik:** Kärnekullavägen är redan livlig trafikerad. Hur är det tänkt att lösas med tanke på att 400 lägenheter är planerade på den södra delen? Kärnekullavägen kan inte ta emot alla dessa fordon. Båda områdena lämpar sig bättre för villabebyggelse men max enplanshus likt Fiskebäck norra. Många av de som äger hus längs Kärnekullavägen köpte sina fastigheter för att kunna bo på samhällsnära landsbygd. En viss utbyggnad kan man acceptera men programförslaget visar en extrem exploatering.

**Kommentar:**

*När det blir aktuellt att bygga ut södra delen av planprogrammet ska en genomfartsgata byggas inom Kärnekulla. På så sätt kommer Kärnekullavägen avlastas.*

## 18. X

X ligger mellan järnvägen och Kärnekullavägen.

Dagvatten från åkrarna väster om järnvägen leds i en kulvert under fastigheten och vidare ut under ängarna öster om Kärnekullavägen. När järnvägsundergången söder om fastigheten stängdes och en ny grusväg anlades parallellt med järnvägen, gjordes diken om men flödet går fortfarande genom kulverten. Vid en ombyggnad av Kärnekullavägen kopplades kulverten ihop med brunnar i vägen. Vid två tillfällen har dessa inte klarat av vattenflödet utan vattnet från åkrarna väster om järnvägen har runnit över fastigheten och översvämmat källaren med vattenstånd på 1,20 meter. Man vill med denna synpunkt påvisa vikten av att detta flöde ses över och om det ska fortsätta gå denna väg efter bebyggandet av Kärnekulla 1:4 leta reda på utflödet och säkra denna avvattning.

**Kommentar:**

*Detta kommer att beaktas vid projekteringen av gator, vatten och avlopp.*

## 19. X

Fastighetsägarna motsätter sig situationsplanen för södra delen av planområdet gällande gårdet söder om norra ravinen. Att bygga höga flerfamiljshus på området medför betydande påverkan på miljön och tar helt bort den i programmet omtalade obrutna utsikten över Vättern. För fastighetsägarna kommer en byggnation av höga hus enligt förslaget innebära betydande olägenheter och de anser att marken är mer lämpad för villabebyggelse.

**Kommentar:**

*Förslaget till detaljplan omfattar inte det södra gårdet. Det är många moment som inte är klara i den södra delen av planprogrammet. Dessa moment kommer man granska närmare i den framtida planeringen av etapp 2.*

## 20. X

Allmänna synpunkter: Den planerade utbyggnaden innehåller bland annat 850 lägenheter. Detta skulle innebära en befolkning på området mellan 2000-3000 personer. Det innebär också att det byggs ett nytt centrumområde. Habo har tidigare satsat på ett sammanhållet centrum kring Blå torget. Det planeras också för en skola på området, kostnad som direkt hamnar på kommunen. Undersökning av behov och lämplighet med denna placering måste redovisas för invånarna. Om utbyggnaden skulle förändras efter ett sådant skolbygge startats kommer det att medföra väsentliga kostnader. Kommunen behöver redovisa hur kommunikationer planeras då industri och antal arbetsplatser i Habo inte har ökat i proportion med befolkningstillväxten.

Det är en avsevärd förändring av kommunens tidigare planer på fortsatt utbyggnad. Kommunen och politiska företrädare måste därför förklara för invånarna hur de tänkt och om de har lämnat över den framtida stadsplaneringen till privata bolag. Kommunen bör också redovisa undersökning som påvisar att det finns

ett behov och efterfrågan av en utbyggnad av denna storlek.

**Kommentar:**

*I etapp 1, norra delen planeras det i detaljplanen för 400 lägenheter. Habo kommun är en tillväxtkommun och på sikt behöver tätorten fler skolor och förskolor. Detta är kostnader som kommunen får ta antingen genom att bygga skolor själv eller att privata aktörer går in. Habo växer i centrum också, där planeras det också för fler lägenheter genom förtätning och utökning av handel. Planerna på Kärnekulla kommer att ändras en hel del och den handel som kommer att planeras ska Habo klara av.*

**Grundvatten:** På fastigheten X har man vatten från en djupborrad brunn. På fastigheten X har vatten från en relativt grund, grävd brunn. Då stora anläggningsarbeten kan komma utföras i närområdet kan grundvattnet och vattenådror förändras på ett sätt som kan vara omöjligt att förutsäga. Det är därför av vikt att kommunen förbinder sig till att stå för alla kostnader för att lösa sådana problem om de uppkommer.

**Kommentar:**

*För att säkerställa att anläggningsarbetena inte påverkar brunnen kommer det tas vattenprov innan, under och efter att exploateringen är klar.*

**Flöden i Kockabäcken:** Enligt planen kommer stora ytor att beläggas med hårda material och därmed orsaka en ökad mängd dagvatten som, till viss del, kommer att ledas till Kockabäcken. Bäckens kommer därmed att periodvis få avsevärt större flöden. Variationerna kommer sannolikt att ske på ett annat sätt än tidigare. På fastigheten X finns två arbetsvagnar med enkla broar över bäcken. Kommunen måste bygga om och förstärka dessa broar för att klara de väntade flöden som kan uppstå i bäcken. Bäckens används också som dricksvatten för betande djur. Det är väsentligt att dagvatten renas innan det når bäcken så att kvalitén på vattnet inte påverkas.

**Kommentar:**

*Flödet i Kockabäcken får inte öka och ett antal fördröjningsmagasin och andra element som dröjer dagvattnet ska finnas inom planområdet.*

**Buller:** Fastighetsägarna har noterat att bullret på fastigheterna X har blivit avsevärt högre sedan hastigheten på väg 195 höjdes från 90 km/h till 100 km/h och sedan igen när vegetationen på Kärnekulla 1:4 togs ned 2014/2015. Fastighetsägarna önskar att kommunen redovisar vilka åtgärder som kommer att göras för att minska bullret öster om väg 195, även om detta inte har en direkt koppling till planprogrammet. **Kommentar:**

*Kommunen har inga planer i dagsläget på att göra några bullerdämpande åtgärder öster om väg 195. Det är Trafikverket som är huvudman för väg 195 och varför det inte blev gjort några bullerdämpande åtgärder i samband med ombyggnationen av vägen har inte kommunen kunskap om.*

## 21. X

Fastighetsägarna är i stort positiva till programförslaget. De har dock lite synpunkter och erfarenheter som de har fått från byggnation på jämförbar mark.

Dagvatten: Avledning av dagvatten måste ske på sådant sätt så att dagvattnet, pga det lättrörliga grundmaterialet, lätt söker sig olämpliga vägar.

**Kommentar:**

*Se tidigare kommentarer om dagvattenhanteringen.*

**Vindförhållanden:** Uppskattningsvis 80 % av vindriktningen kommer från sydväst. Idag är vinddämpande skogspartier avverkade, vilket har gjort att vindhastigheterna är störande kraftig, vindrutor har blåst ut vid entré. Planer på hur liknande vindbyar hanteras måste tas med vid planläggningen av Kärnekulla.

**Kommentar:**

**Infrastruktur:** Trafikintensiteten på väg 195 vid infarten till Habo tätort är vid några tillfällen under dygnet mycket hög. Arbetspendlingen till och från Habo är uppskattat till ca 4000 personer. En ansenlig andel av dessa åker bil och passerar cirkulationsplatsen vid Sjogarp. Med ytterligare ett ben i cirkulationsplatsen kommer intensiteten ökas ytterligare. Detta måste studeras närmare. Gång- och cykeltrafik måste på ett säkert sätt kunna korsa Bränningeleden för att ta sig till och från Kärnekulla och Sjogarp. Här finns ju också hållplatser för buss som ska nås på ett trafiksäkert sätt. En miljöanpassad fordonstvätt måste planeras inom området eller i dess närhet. Nya fastigheter inom programområdet ska från början vara förberedda med ledningssystem för moderna kommunikationssystem.

**Kommentar:**

*Arbetspendlingen mot Jönköping är stor och ett bekymmer för trafiksituationen i Jönköping. Det är önskvärt att flera åker kollektivt med buss eller tåg. Inom Kärnekulla har man i detaljplanen planerat för busshållplatser och pendelparkering. Sedan är det upp till invånarna om de väljer att åka kollektivt. I detaljplaneringen finns det ingen möjlighet att styra det mer än så.*

**Buller och ljudnivåer:** Största hänsyn måste tas vid planering av området för att boendet ska bli drägligt vad gäller störande ljudnivåer. Detta gäller både buller från trafik och ventilationssystem.

**Kommentar:**

*Gällande riktlinjer för buller måste uppfyllas.*

**Natur och växtlighet:** Byggplanen ska visa och beskriva miljön runt boendet. Den ska vara sådan att balansen mellan ljusinsläpp till lägenheter, skuggade områden, utsikt och luftrenande grönska ska blir god.

**Kommentar:**

*Detaljplanen styr hur hög utnyttjandegraden ska vara inom varje kvarter. Utöver detta krävs också att fri- och lektytor ska finnas. Il-*

*lustrationsplanen visar på förslag på hur planområdet ska utformas men det är i byggskedet att detaljerna finnas med.*

**Kvalitetskontroll:** Byggplanen ska innehålla en kontroll och kvalitetsplan som garanterar att byggplanen följs och förhindrar medvetna och omedvetna brister i entreprenörers åtaganden.

**Kommentar:**

*Kontrollplaner finns med i bygglovsprocessen och är inget som styrs i detaljplanen.*

## **22. X**

Fastighetsägaren hänvisar till kommunens fördjupade översiktsplan där man beskrev den södra delen av planområdet som mark med högt bevarandevärde och annan skyddsvärd mark. Att urbanisera denna yta med raviner på båda sidor som leder ner till Vättern är olyckligt. Man är rädd för att dagvatten från hårdgjorda ytor och tak vid häftigt regn kan rinna orenat ner till Vättern. Vättern är vattenreservoar och detta måste beaktas.

**Kommentar:**

*Ravinerna kommer inte att exploateras och krav på omhändertagande av dagvatten finns med i detaljplanen.*

[habokommun.se](http://habokommun.se)



**HABO KOMMUN**