



2025-02-27

Jönköpings kommun
Stadsbyggnadsnämnden
551 89 JÖNKÖPING

Granskningsyttrande över Detaljplan för Kålgården 1:1 m.fl. Etapp 2

Dnr: Stbn/ 2024:241

Naturskyddsföreningen i Jönköping vill framföra följande synpunkter på förslaget till detaljplan:

Efter fyra år av huvudbry för att försöka tillmötesgå alla inkomna invändningar mot detaljplane-förslaget för Charaden 10 m.fl. väljer kommunen nu att ändå presentera ett omarbetat förslag till detaljplan i två etapper. Huvudsyftet är fortfarande att få till stånd en genomfartsgata för biltrafik, vilket har tydliggjorts genom att i den nya översiktsplanen peka ut John Bauersgatan som en viktig huvudgata för att sammanbinda stadsdelar. Vid studium av detaljplankartorna förefaller det mer som en sammanbindning av två rondeller för att gynna biltrafikens framkomlighet. Naturskyddsföreningen ifrågasätter projektet. Är det verkligen i linje med kommunens långsiktiga trafikplanering, att göra det lättare som bilist att välja en väg utmed Rocksjön, och därmed riskera att attrahera ännu större trafikflöden till flaskhalsarna mellan våra tre sjöar, där det redan idag är trångt?

Kommunens hållbarhetsarbete

Planförslaget står inte i samklang med kommunens prioriterade mål för hållbarhetsarbetet vare sig det gäller transporter eller ekosystem och ekologisk mångfald. Under rubriken Hållbara transporter finns målen "Kommunen ska arbeta för att underlätta och uppmuntra valet att resa hållbart." och "Trafikökningen i Jönköpings kommun ska ske med de hållbara färdmedlen gång, cykel- och kollektivtrafik. Dessa är norm i stads- och trafikplaneringen och ska ges förutsättningar att utvecklas för att biltrafiken inte ska öka i takt med befolkningstillväxten".

När det gäller ekosystem har kommunen en ambition att skapa fler gröna ytor för att samhället ska bli mer klimatanpassat och gynna den biologiska mångfalden och folkhälsan. Här finns en rad prioriterade mål om att komplettera befintliga parker med mer ekosystemtjänster, ta hänsyn till kända habitatsnätverk och skapa sammanhängande grön/blå infrastruktur. En del av dessa ambitioner syns i planförslaget genom t.ex. ökad trädplantering, men omintetgjörs av de stora ingrepp som främst en ny vägdragning och flyttning av befintlig överföringsledning utgör.

Miljökonsekvensbeskrivning

Det är Naturskyddsföreningens mening att genomförandet av planförslaget skulle påverka stora delar av Kålgårdsområdet inklusive den känsliga naturmiljön. Både naturreservatet Rocksjön och de områden som är högt naturvärdesklassade riskerar att förstöras för all framtid. Märkligt nog är det kommunens uppfattning att planförslaget inte medför någon påverkan. En rad utredningar har gjorts sedan samrådet, och ger intressant och klagörande insikter om markförhållanden, grundvatten, föroreningar och översvämningsrisker. Fokus ligger på vetskapen om att framtida klimat kommer att innebära mer nederbörd. Det som saknas är motsvarande medvetenhet om vad som händer vid varmare klimat, torrår och värmeböljor, vilket är ett annat troligt scenario. Byggnation och utbyte av grundmaterial i omedelbar närhet till den känsliga naturen medför



oreparabla ingrepp. En samlad miljökonsekvensbeskrivning skulle göra denna påverkan mycket tydlig. Naturskyddsföreningen yrkar på att en sådan görs.

Påverkan på våtmarken och naturmiljön

Under de fyra år som gått sedan samrådet har kunskapen om våtmarkers betydelse för klimatet och den biologiska mångfalden vuxit i samhället. Torvbrytning ifrågasätts och har förbjudits i flera länder. I planförslaget med bilagor finns uppgifter som sammantaget pekar mot påverkan på Rocksjöområdet våtmarker och naturmiljö. Inget nämns dock om följderna av att byta ut delar av det 10 meter tjocka torvlagret under Kålgården mot annat material. Något som är nödvändigt speciellt under det tilltänkta vägområdet och kommer att medföra betydande koldioxidutsläpp när torven bryts ner. Inom Kålgården finns också tillförda utfyllnader med deponiavfall och byggavfall, och omfattande sanering är nödvändigt vid byggnation. Det går inte helt att utesluta risker för omgivande mark och grundvatten vid sanering. Ytterligare risk för reservatet är den sänkta grundvattennivån, både den tillfälliga under byggnation och den permanenta genom utbytta jordlager, pålning, hårdgöring och asfaltering av stora ytor m.m. Höjning av marknivån med en meter som föreslås för vägområdet innebär också en extra tyngd som påverkar vattnets rörelse i marken. Det är möjligt att skapandet av Kålgårdsparken med dess tillförda jordmassor har bidragit till den tilltagande igenväxningen av våtmarkerna som pågår idag.

Igenväxning

Troligen främst på grund av det allt varmare klimatet växer Rocksjöområdets våtmarker nu igen med hög hastighet. Sikten från spänger och gång- och cykelvägar mot sjön har gått förlorad. När spängerna kom till år 2007 fanns det fortfarande öppet vatten framförallt i nordväst. Sedan den öppna vattenytan försvunnit har inga våtmarksarter som ängspiplärka, gulärta, årtå, enkelbeckasin eller andra vadare observerats i detta delområde. Vassen har bildat en kraftig rotfilt över det vatten som en gång utgjorde ett starrkärr. I rotfilten växer salix, björk och al. Reservatsförvaltningen i kommunens regi måste nu till största delen ägnas åt borttagning av sly.

I den kommunala utredning från 2004 som föregick reservatsbildandet fanns en åtgärdsplan med genomtänkta åtgärder för skötsel av Rocksjöområdet. Med vissa undantag har få av planens hävdåtgärder genomförts, vilket har bidragit till att området har börjat växa igen. Med detaljplanens genomförande kommer skötseln att kräva mycket mer arbete för att vidmakthålla reservatet.

Naturområden av ursprunglig karaktär

Naturreservatet Rocksjön har dubbla syften; att upprätthålla den höga biologiska mångfalden i våtmarks-, vatten- och skogsområde samt att tillgodose stadens och kommunens invånares och besökares behov av rekreations- och friluftsområden i naturområden av ursprunglig karaktär. Avsikten har också varit att lägga till John Bauers park till naturreservatet. Kantringen till att enbart se syftet med Rocksjöreservatet som en grön oas för friluftslivet har pågått länge. Den ursprungliga karaktären är på väg att suddas ut. Med en genomfartsgata intill reservatet förstörs naturmiljön för flera arter som t.ex. den unika arten glansskivsnäcka. Reservatsområdets habitat förminskas för exempelvis mindre hackspett, som är en signalart för rik biologisk mångfald. Den gröna oasen för friluftslivet försämras avsevärt med en genomfartsgata strax intill.

I en av bilagorna till detaljplanen finns tydligt angivna en rad konsekvenser för John Bauers park av att anlägga en ny gata:

- Höjning av gatans norra del innebär risk för dränering av sumpskogen.
- Barriär till grönområde.
- Barriär till populärt grönområde/lekpark.
- Ökad trafik, visuell störning och buller.
- Stor påverkan på fladdermöss – deras förflyttningar och födosök.
- Viss påverkan på våtmarken.



Naturmiljön i John Bauers park är den sista resten av ett område som i flera hundra år varit relativt ostört. Det lågt exploaterade området har idag bebyggt och naturmiljön har tryckts ihop till en smal remsa utmed Rocksjön. Flera inventeringar har belagt att rödlistade arter, ibland fridlysta, samt arter unika för både kommunen och Jönköpings län finns inom området.

Naturskyddsföreningen har därför motsatt sig att området undantagits vid reservatsbildningen. Naturvärdesinventeringen 2019 har i sin metodik särskilt fördjupat eftersök av groddjur och naturvårdsintressanta kärlväxter. Den svepande formuleringen "enstaka förekomst av andra naturvårdsarter" kan få den oinitierade att bortse från värdefulla fynd av ryggradslösa djur som gjorts tidigare, t.ex. fjärilar, trollsländor, spindlar och snäckor.

Överföringsledningen

Den vattenledning som finns mellan Vättern och Munksjö AB för att försörja företaget med produktionsvatten finns under en del av sträckningen för den föreslagna förlängda John Bauersgatan. Ledningen är relativt dålig och markarbetena undermåliga, varför ledningen behöver flyttas. Detaljplanen föreslår att den förläggs i ett dike avsett för avledning av metangas från tidigare deponi. Åtgärder kopplade till vattenledningen riskerar att påverka reservatet negativt. Placeringen görs närmast reservatet och ledningen rekommenderas att läggas på separat betongplatta ovanpå skruvade stålplåtar. Skruvad pålning anses skona befintliga fastigheter från bl.a. sprickbildning. Föreningen utgår ifrån att kommunen inte ensam ska stå för alla kostnader i samband med ny överföringsledning, utan att Munksjö AB bekostar huvuddelen.

John Bauersgatan

Historiskt sett är Västra och Östra Holmgatan en av de äldsta gatorna i Jönköping. Det är ingen slump att den ligger där den ligger. Det är de torrare partierna på "holmarna" som har avgjort sträckningen med den karakteristiska böjningen. Planförfattaren har förstått vikten av att behålla gatumönstret, men inte dess funktion som ryggraden i området. Om detaljplanen genomförs kommer man inte heller ha möjlighet att färdas längs den historiska sträckningen. Holmgatan skärs av med en ny gata, och delar av den gamla gatan upphör att vara gata. Naturskyddsföreningen kan inte se behovet av en genomfartsgata. All erfarenhet talar för att fler vägar alstrar mer trafik. Här befarar föreningen att den nya gatan enbart kommer att skapa ytterligare köer och proppa igen rondellerna på ömse sidor än mer. Rondeller som inte tillfredsställande sväljer dagens trafik. Trafiktekniskt befara Naturskyddsföreningen att Tullportsrondellen enligt förslaget har för liten kapacitet för bilar som kommer från John Bauersgatan, eftersom trafiken från Odengatan kommer att blockera vid rusningstid. Omvänt kan trafiken från John Bauersgatan blockera morgontrafiken på Odengatan från rondellen vid Artillerigatan.

John Bauersgatan beräknas avlasta Odengatan 10 % av dagens trafik och Östra Strandgatan lika mycket, 10 %. Risken är dock stor att en bekväm smitväg skulle locka fler bilister till de centrala delarna av Jönköping. Om kommunen i stället skulle leva upp till intentionerna i sitt hållbarhetsarbete skulle kommande trafikstrategi satsa än mer på cykel- och kollektivtrafik. Med tillgänglig busstrafik inom gångavstånd skulle fler invånare på Kålgården välja buss och på sikt bidra till minskad biltrafik inom och genom området. Eventuellt skulle fler skjutsande föräldrar låta barnen åka buss och minska antalet bilar i området.

Kollektivtrafik

"Det instängda Kålgården" behöver en bättre kollektivtrafikförsörjning. Befolkningen har ökat med flera hundra invånare de senaste åren. Det lär bo minst 3 000 personer på Kålgården, och detaljplanen, etapp 1 och 2 tillför ännu fler. Det är uppseendeväckande att det inte finns en enda busshållplats på hela området! I planbeskrivningen anges närmsta bussförbindelse till Östra Strandgatan respektive Knektaparken. Sedan stomlinje 4 tillkommit verkar hållplatsen vid



kulturhuset Spira fungera väl för dem som bor i de västligaste delarna av Kålgården, med ett gångavstånd på mindre än 400 meter. De kan komma till sjukhuset och har där möjlighet att också byta till annan linje.

För större delen av Kålgården finns ingen hållplats inom gångavstånd 400 meter, vilket också framgår av planbeskrivningen. Planförfattaren lever i villfarelsen att hållplatsen vid Knektaparken kan nyttjas, vilket är felaktigt då endast fjärrbussar stannar här. Resenärer måste ta sig över Odengatan till Östra torget eller Cigarren på Östra Storgatan för att hitta en busshållplats med de mest frekventerade linjerna till Asecs och sjukhuset. Den sträcka som på en karta tycks kort fågelvägen, blir oändligt mycket längre för den som måste vänta flera minuter vid en trafiksignal för att ta sig över Odengatan. Ett stort antal personer som i rusningstid trycker för "grön gubbe" medför ständiga stopp för biltrafiken.

Kostnader

I en av bilagorna görs en grov kostnadsberäkning på en delsträcka av 220 meter gata tillsammans med 220 meter av parallellt dike med överföringsledning. Lågt räknat en kostnad på 10 miljoner kronor, men kostnaden för bortskaffning av utgrävda massor skulle belöpa sig på 13 miljoner kronor. Risken är att markarbetena blir dyrare än så. Enligt aktuella uppgifter i lokaltidningen skulle en omklädningsbyggnad vid Jordbrovallen få ökade kostnader från 15 miljoner till 52 miljoner bl. a. på grund av markförhållandena. Likheten med markförhållandena på Kålgården är slående – våtmark och deponiavfall. Det kommer att kosta stora summor i investeringsplanen för att bygga John Bauersgatan och gatan kommer att tränga undan andra investeringar som har betydligt högre angelägenhetsgrad. Är den osäkra siffran 10 % minskad biltrafik verkligen värd pengarna med tanke på alla negativa effekter som blir följderna av en ny vägdragning?

För Naturskyddsföreningen i Jönköping

Anna-Karin Holmér
ordförande

Pia Larsson
kontaktperson planfrågor