



Granskningsutlåtande

Detaljplan för Örlogsmannen 5 m.fl.

Skeppsbron (etapp 1), Jönköpings kommun

Samrådsskedet

Ett planförslag har upprättats över fastigheterna Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl. Stadsbyggnadsnämnden har informerats i ärendet och beslutat skicka ut planförslaget på samråd under tiden 2016-02-16 – 2016-04-20. Samråds-handlingarna har skickats till Länsstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter samt berörda fastighetsägare.

Ett allmänt samrådsmöte ägde rum i HLK, Högskolan för Lärande och Kommunikation 2016-02-29. Handlingarna har funnits tillgängliga i kommunens utställningslokal i Juneporten. Informationen har dessutom funnits tillgänglig på kommunens hemsida.

Inkomna skrivelser

Vid granskningstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit:

1.	Länsstyrelsen	2017-11-09
2.	Ljungarum Fastigheter AB	2017-10-23
3.	Statens geotekniska institut (SGI)	2017-11-07
4.	Lantmäterimyndigheten	2017-11-08
5.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2017-11-08
6.	Trafikverket	2017-11-09
7.	AEVS Smörkniven/Sveafastigheter	2017-11-09
8.	Räddningstjänsten	2017-11-13
9.	Kommunstyrelsen	2017-11-21 ingen erinran
10.	Tekniska nämnden	2017-12-21

Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer. De yttranden där endast ”ingen erinran” lämnats redovisas endast i listan ovan.

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet, strandskydd, miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

HÄLSA OCH SÄKERHET, RISK FÖR OLYCKOR, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Geoteknik

Stabilitetsförhållandena ska klargöras innan planens antagande i enlighet med yttrandet från Statens geotekniska institut.

Ändrad lovplikt kan enligt PBL kap 4 § 14 kopplas till lov eller startbesked, inte till slutbesked.

Risk för olyckor

Det är inte helt tydligt men det förefaller som att utgångspunkten för detaljplanen är att det kommer att förekomma transporter med farligt gods både på Jordbrovägen och Kämpevägen. Beroende på hur kommunen sedan reglerar tung trafik, kan mängden farligt gods minska på sikt.

Kommunen har som planeringsunderlag tagit fram en riskanalys. Alla åtgärderna som framgår av riskanalysen (kap 10.3) är dock inte inarbetade på plankartan, exempelvis krav på barriär för att hindra att vätska rinner in mot området samt avstånd från gata med farligt gods. En ytterligare notering är att områden med markanvändning PH respektive PBC saknar bestämmelse f3, trots att avståndet till vägar där farligt gods transporteras är litet. Bestämmelsen f3 i plankartan behöver justeras; att fönstren ska vara E30-klass (istället för 30-klassade).

Kommentarer

Utgångspunkten för detaljplanen är att viss transport av farligt gods kommer att ske längs Jordbrovägen, men att Kämpevägen stängs för genomfart av tung trafik. Alternativ för dessa fordon blir antingen via Barnhemsgatan med ny koppling till trafikplats Ljungarum, eller via E4/40 och Bangårdsgatan via trafikplats Solåsen.

Barriär mot befintlig järnväg bedöms inte nödvändig eftersom nya Kämpevägen anläggs på en högre nivå och följaktligen kommer fungera som en slags barriär tills stationsområdet (söder om nya Kämpevägen) planläggs.

Områden med markanvändning PH och PBC kompletteras med bestämmelse f3. Bestämmelse f3 förtydligas att gälla fönster med E30-klass.

BULLER

En ny trafikplats E4/Herkulesvägen kan inte användas som utgångspunkt i de trafiksimuleringar som ligger till grund för bullerberäkningar, eftersom Trafikverket inte ser någon möjlighet att genomföra den.

Eftersom ytterligare en bullerutredning ska göras, avvaktar Länsstyrelsen med att bedöma den samlade bullersituationen.

Kommentarer

Redan i arbetet med Ramprogram för Södra Munksjön fanns planer på en ny halv trafikplats vid Herkulesvägen/E4. I sitt yttrande gällande ramprogrammet skrev Trafikverket att "den av kommunen planerade trafikplatsen är villkorad av Trafikverket. En sådan kan ej bli aktuell innan definitiva beslut har tagits avseende höghastighetsstationen söder om Munksjön". Kommunen förutsätter i planeringen av aktuell detaljplan att en höghastighetsstation kommer att placeras söder om planområdet. Kommunen menar att för att få en god tillgänglighet för resande som med bil ska ta sig till höghastighetsstationen är det avgörande att en ny halv trafikplats skapas vid Herkulesvägen. Förutom att ge en god tillgänglighet till stationen har den också en viktig och nödvändig uppgift att avlasta Södra infarten och Solås rondellen, vilka skulle få en orimlig belastning av trafiken som ska till och från höghastighetsstationen. En ny halv trafikplats vid Herkulesvägen har även som uppgift att minska risken att trafik som ska till och från stationen kör genom Skeppsbro-området och på så sätt minska risk för onödig genomfartstrafik som ger trängsel, buller och föroreningar.

Eftersom det för närvarande (vintern 2017-2018) råder osäkerhet kring vilken högsta hastighet HH-banan ska dimensioneras för, vilken hastighet tåg som passerar stationen vid södra Munksjön kommer hålla om de inte stannar, samt vilka tågtyper som kommer att trafikera banan, kan inte en fullständig bullerberäkning genomföras. Preliminära beräkningar antyder dock att de åtgärder mot vägtrafikbuller som redan införts som planbestämmelser är fullt tillräckliga även utan bullerskärm på kantbalken till järnvägsbron.

Som en extra försiktighetsåtgärd utökas kravet på genomgående bostäder med att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot luddämpad sida, och förbud mot bostäder mindre än 35 kvm läggs in som ny planbestämmelse i kvarter 6, 8 och 10 längs nya Kämpevägen. Kvarter 4 innehåller inte bostäder mot Kämpevägen.

MI LJÖKVALITETSNORMER

MKN Vatten

Det saknas en beskrivning av förutsättningar och konsekvenser gällande miljö kvalitetsnormer för vatten, ekologisk status.

MKN luft

Eftersom miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas bör kommunen tänka över cykelvägarnas sträckning och utformning med syfte att minimera cyklister exponering för luftföroreningar.

Kommentarer

Recipienten för planområdet är Munksjön (Vattenförekomst SE640746-140268). Munksjön ingår i Tabergsåns vattensystem och är belägen i Jönköpings tätort och mynnar ut i Vättern. Munksjön är en näringsberikad sjö med eutrof karaktär.

Miljö kvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk och kvantitativ grundvattenstatus. Den ekologiska statusen för Munksjön fastställdes 2017-02-23 som otillfredsställande på grund av övergödning, miljögifter och syrefattiga förhållanden. Risk finns att sjön inte uppnår God status till år 2021.

Planförslaget bedöms inte påverka vattenkvaliteten negativt i sjön eftersom dagens situation kommer att förbättras i och med planen. Förorenande ämnen kommer minska jämfört med dagsläget. Dagvatten från planområdet kommer till största delen att tas omhand i växtbäddar inom området.

Angående cykelvägarnas sträckning finns alternativa vägar till Jordbrovägen, dels längs Vaggerydsbanans banvall i väster, och dels längs strandpromenaden i öster, i kombination med någon av de nordsydliga lokalatorna.

STRANDSKYDD

I planhandlingarna redovisas inga särskilda skäl som gäller för upphävande av strandskyddet inom W1 (Öppet vattenområde där bryggor och liknande anordningar får anläggas).

Kommentarer

De särskilda skäl som åberopas för upphävande inom områdena betecknat W1 är dels att de behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området, samt att de behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Bryggorna är dels en del i roddbanornas startanläggning, som är en befintlig anläggning som inte kan flyttas, dels en del i ambitionen att göra strandparken och vattnet mer tillgängligt för allmänheten. Placeringen av bryggorna är en del i den struktur som uttrycks i ramprogrammet. Munksjön är och har under lång tid varit en stadssjö, varför tillgängligheten för allmänheten prioriteras framför naturvärdena i de fall intressena är motstridiga. Rocksjön har bättre förutsättningar att vara en sjö med mer naturlig karaktär. De naturvärden som finns längs Munksjöns södra strand har inventerats, varvid konstaterats att påverkan blir begränsad och områdena där bryggor får anläggas har avgränsats jämfört med samrådsförslaget.

SYNPUNKTER ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Bryggor och andra arbeten i vatten är troligen minst anmälningspliktig vattenverksamhet, vilket inte framgår av planbeskrivningen.

Kommentarer

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med Länsstyrelsens synpunkt.

ÖVRIGT

Det saknas egenskapsbestämmelser mellan olika delar av GATA; gångfartsgata, kollektivtrafik.

Kommentarer

Plankartan kompletteras med egenskapsgräns mellan gångfartsgata och kollektivtrafik.

02 Ljungarum Fastigheter AB

Ljungarum Fastigheter är ägare till fastigheten Östanfläkten 3 (Kämpevägen 25) där vi idag hyr ut en industrifastighet till Dahls VVS och till Solbergs. Vi har förstått att vår fastighet kan komma att påverkas direkt av ett eventuellt framtida bygge av en höghastighetsstation eller av en framtida förändring av detaljplanen som då inte längre medger den verksamhet som våra hyresgäster bedriver i fastigheten idag.

Vi har vid flera tillfällen varit i kontakt med företrädare för kommunen för att hitta en framtida lösning för vår och våra hyresgästers verksamhet. Vår ståndpunkt är att så länge vi inte erbjuder ny mark eller en likvärdig fastighet som uppfyller våra hyresgästers önskemål både avseende storlek, utformning och läge är vi förhindrade att ingå någon som helst uppgörelse i fråga om den existerande fastigheten.

Vi vill samtidigt klargöra att vi är öppna för en konstruktiv diskussion när som helst och förväntar oss att våra intressen i frågan beaktas i framtiden.

Kommentarer

Östanfläkten 3 ligger utanför planområdet och pågående verksamhet kommer att kunna fortgå även efter ett genomförande. Kommande detaljplaneetapper inom ramprogramområdet kommer dock att beröra fastigheterna söder om nya Kämpevägen. Inför framtida planläggning och genomförande av dessa delområden kommer SMUAB att ta initiativ till en diskussion om en framtida lösning för befintliga fastighetsägare och hyresgäster.

03 Statens geotekniska institut (SGI)

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

SGI har tidigare i samrådsskedet lämnat synpunkter på planförslaget. Yttrandet är daterat 2016-03-23.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en omvandling av industrimark till en stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser.

Erhållet underlag:

1. Planbeskrivning med tillhörande plankartor upprättade av Jönköpings kommun 2017-08-15.
2. Geotekniskt PM, geoteknisk utredning, Skeppsbron –Pålanalys höghastighetsbana, Jönköpings kommun, daterad 2017-02-06.
2. Beräknings PM –massundanträngning och stabilitetsrapport, Skeppsbron –Pålanalys höghastighetsbana, Jönköpings kommun, daterad 2017-02-03.

SGI:s ställningstagande

I yttrande 2016-03-23 över samrådshandling uppmärksammade vi att en detaljerad geoteknisk utredning krävdes för att klarlägga stabiliteten samt erosionsförhållandena för givet planändamål. En kompletterande geoteknisk utredning har därför utförts för att studera stabilitetsförhållande invid Munksjön och i områden som gränsar till planområdet. Geoteknisk information från tidigare utredning har inarbetats i rapporten och nya beräkningar har utförts för sammanlagt 6 sektioner A till F. Beräkningarna har huvudsakligen utförts med FEM analysprogrammet Plaxis. I sektion B och E har dessutom ett analytiskt beräkningsprogram nyttjats, Geostudio Slope/w. Vi noterar att beräkningarna utförda med Plaxis och Geostudio Slope/w ger mycket olika resultat. Beräkningsresultaten är så pass olika att SGI anser att beräkningar enbart utförda med Plaxis behöver verifieras med analytiska beräkningar, vilket också utredningen (2) rekommenderar. Vi förutsätter att detta sker i det fortsatta planarbetet.

Vidare noterar SGI att stabiliteten i sektion C och B inte uppfyller kraven för en tillfredsställande stabilitet med medräknad trafiklast. Hur detta ska hanteras beskrivs dock inte i (2) eller i planbeskrivningen (1). Komplettering avseende detta rekommenderas. I övrigt visar beräkningar att stabiliteten är fullgod längs Munksjön. Dock kvarstår det vissa oklarheter avseende pålitligheten i dessa resultat, med hänvisning till ovanstående skillnader i beräkningsresultat. Det kvarstår således vissa oklarheter beträffande stabilitetsförhållandena som SGI anser bör klarläggas i planskedet.

Slutligen noterar vi att den erosionsanalys som rekommenderades i tidigare yttrande samt i utförd geoteknisk utredning inte har utförts. SGI anser att det är angeläget att en analys utförs för att klarlägga hur stabiliteten påverkas av pågående erosionsprocesser samt behovet av erosionsskydd.

Kommentarer

Komplettering för att utreda ovanstående kommentarer kommer att göras. Kompletterande beräkningar med beräkningsprogrammet Geostudio Slope/w av sektion A, C, D och F, samt en kompletterande erosionsanalys har beställts av en geoteknisk konsult. Kompletteringarna kommer att redovisas under februari månad 2018.

Vad gäller stabiliteten i sektion C och B kommer stabiliseringsåtgärder som förbelastning alternativt pålning att tillämpas.

Inga av dessa kompletteringar bedöms kritiska för planens genomförande.

04 Lantmäterimyndigheten Jönköpings kommun

Efter granskning av planförslaget lämnar lantmäterimyndigheten följande erinran:

Delar av planen som måste ändras

Fastighetsindelningsbestämmelser

I planbestämmelserna redovisas att fastighetsindelningsbestämmelserna vilka är antagna som tomtindelningar i akt 0680K-EIII1211, 0680K-EIII503 och 0680K-EIII423 upphör att gälla inom planområdet. Redovisningen är inte helt riktig.

Fastighetsindelningsbestämmelser för Överskottet, akt 0680K-EIII1211 gäller inte inom planområdet.

Fastighetsindelningsbestämmelser för Ödlan, akt 0680K-EIII423 gäller enbart inom planområdet om någon fastighet i kvarteret Ödlan berörs.

Fastighetsindelningsbestämmelser för Örlogsmannen, akt 0680K-EIII503 ser ut att vara upphävd genom planändring. Om alla fastighetsindelningsbestämmelserna inte redan har upphävts genom planändring så bör detta redovisas i planbeskrivningen under tidigare ställningstaganden.

Kommentarer

Planbestämmelserna uppdateras till att spegla rådande förhållanden inom nu aktuellt planområde varvid rubriken Fastighetsindelning utgår helt.

Plankarta och planbestämmelser

För att reglera allmän gångtrafik vid hörnavskärningarna på kvartersmark används i plankarta och bestämmelser beteckningen b2. Bestämmelsen ska istället redovisas som ett markreservat med beteckningen x och inte som en utförandebestämmelse. Ett markreservat är en administrativ bestämmelse och gränsbeteckningarna för dessa hörnavskärningar ska vara en administrativ gräns. Markreservat regleras i 4:6 PBL.

Beteckningar för ändrad lovplikt finns i planbestämmelserna men saknas på plankartan. Plankartan och planbestämmelserna ska överensstämma.

Kommentarer

Syftet med hörnavskärningarna är inte i första hand för att skapa allmänt tillgänglig gångytta, utan för att skapa sikt i korsning. Plankartan anpassas så flertalet hörnavskärningar slopas men bibehålls i kv 3 och 4 mot Jordbrovägen.

Beteckning för ändrad lovplikt införs. Bestämmelsen förtydligas att gälla startbesked för väsentligt ändrad markanvändning.

Planens genomförande

Med beaktande av de förändringar i fastighetindelningen som behöver ske för att genomföra planen och med tanke på att planen innehåller villkor för startbesked låter en genomförandetid på 5 år som kort tid. Om planen ska hinna genomföras under denna tid så får det förutsättas att alla marköverlåtelseavtal är tecknade vid planens lagakraft.

Kommentarer

Planens genomförandetid på 5 år bibehålls.

-Ekonomiska frågor och avtal

Det redovisas att det finns ett markfördelningsavtal, där markägaravtalet ingår som en bilaga. I det fall som avtalet är tänkt att reglera framtida överlåtelse av fast egendom så informeras om att dessa inte är giltiga som marköverlåtelseavtal. Ett löfte om framtida överlåtelse av fast egendom är ej gällande enligt lag. Om markfördelningsavtalet reglerar något annat än marköverlåtelser bör detta beskrivas tydligare.

Begreppet ideell ägarandel är otydligt. Om det rör sig om ägarandel i fast egendom så är, som ovan beskrivet, ett löfte om sådan ej giltiga. Om ideell ägarandel motsvarar någonting annat ska detta förtydligas.

Det står att "övriga kostnader hanteras av SMU AB och faktureras parterna, vilket exempelvis kan vara kostnader för bildande av gemensamhetsanläggning". Angående kostnader för bildande av gemensamhetsanläggning, som sker i en lantmäteriförrättning, kan den kostnaden enbart ställas till en sakägare i den lantmäteriförrättningen där gemensamhetsanläggningen bildas. Om SMU AB inte bedöms vara sakägare i en sådan lantmäteriförrättning kan SMUAB inte hantera kostnaderna för en sådan.

Kommentarer

SMUAB har överlåtit delar av Jönköping Övermakten 4 ("Fastigheten") till HSB respektive Skanska. HSB och Skanska ska tillträda Fastigheten 7 dagar efter att aktuell detaljplan vunnit laga kraft. SMUAB, HSB och Skanska äger således, efter att detaljplanen vunnit laga kraft, ideella andelar i Fastigheten. Därefter ska parterna genom en gemensam ansökan om lantmäteriförrättning så långt som möjligt tillse att bildandet av "Exploateringsfastigheten", i vilken Fastigheten, Jönköping Österbotten 4, Jönköping Örlogsmannen 5, Jönköping Örlogsmannen 6, Jönköping Örlogsmannen 10, Jönköping Östen 3 samt del av Jönköping Simsholmen 1:1 (som förnärvarande ägs av Jönköpings kommun), äger rum. Exploateringsfastigheten kommer således att ägas gemensamt (med ideella ägarandelar) av parterna. Markfördelningsavtalet reglerar bland annat bildandet av Exploateringsfastighet, fördelningen av mark för bebyggelse mellan parterna,

bildandet av blivande fastigheter samt ramen för parternas fortsatta samarbete vid exploateringen.

I och med att Exploateringsfastigheten ägs gemensamt så förfogar parterna över hur den ska förvaltas. Detta görs genom ingångna avtal.

Vad gäller kostnader, för t.ex. gemensamhetsanläggning, står det parterna fritt att fördela dessa mellan sig.

-Fastighetsrättsliga frågor

Redovisningen av hur befintliga fastigheter påverkas av planen är otydlig, till exempel saknas en förteckning över de fastigheter som berörs och hur de påverkas av planen.

Det står att all mark inom planområdet ska läggas ihop till en fastighet, vilken sedan ska ombildas till nya fastigheter. Då planområdet omfattas av gällande detaljplaner idag är det inte säkert att en sådan fastighets bildning är genomförbar innan denna detaljplan vunnit laga kraft. Efter att denna detaljplan vunnit laga kraft ska fastighetsbildning istället ske enligt denna plan vilket inte garanterar att all mark inom planområdet kan sammanläggas till en fastighet för att sedan ombildas.

Redovisning av befintliga rättigheter och påverkan på dessa saknas.

Om x-områden ska reglera höravskärningarna kan dessa genomföras genom rättighetsbildning via inlösen 14:18 PBL.

Kommentarer

SMUAB har överlåtit delar av Jönköping Övermakten 4 ("Fastigheten") till HSB respektive Skanska. HSB och Skanska ska tillträda Fastigheten 7 dagar efter att aktuell detaljplan vunnit laga kraft. SMUAB, HSB och Skanska äger således, efter att detaljplanen vunnit laga kraft, ideella andelar i Fastigheten. Därefter ska parterna genom en gemensam ansökan om lantmäteriförrättning så långt som möjligt tillse att bildandet av "Exploateringsfastigheten", i vilken Fastigheten, Jönköping Österbotten 4, Jönköping Örlogsmannen 5, Jönköping Örlogsmannen 6, Jönköping Örlogsmannen 10, Jönköping Östen 3 samt del av Jönköping Simsholmen 1:1 (som för närvarande ägs av Jönköpings kommun), äger rum. Exploateringsfastigheten kommer således att ägas gemensamt (med ideella ägarandelar) av parterna. Markfördelningsavtalet reglerar bland annat bildandet av Exploateringsfastighet, fördelningen av mark för bebyggelse mellan parterna, bildandet av blivande fastigheter samt ramen för parternas fortsatta samarbete vid exploateringen.

I och med att Exploateringsfastigheten ägs gemensamt så förfogar parterna över hur den ska förvaltas. Detta görs genom ingångna avtal.

Vad gäller kostnader, för t.ex. gemensamhetsanläggning, står det parterna fritt att fördela dessa mellan sig.

Planbeskrivningen kompletteras med en förteckning över fastigheter som berörs och hur de påverkas av planen.

Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av befintliga rättigheter och hur de påverkas av planen.

Delar av planen som bör förbättras.

Grundkartan

Grundkartan saknar teckenförklaring vilket gör plankartan mer svårförstådd. Grundkartans aktualitetsdatum är april år 2012. Ska en grundkarta användas som komplement till plankartan ska den vara mer aktuell.

Kommentarer

Grundkartan ajourhålls inför antagandet.

Plankartan

Redovisningen av flera egenskapsbestämmelser på plankartan är rörig då många linjer och bestämmelser sammanfaller vilket gör plankartan svårläst.

Redovisning av figurnummer för kvarter saknas som illustration i teckenförklaringen.

Kommentarer

Plankartan förtydligas i möjligaste mån. Planavdelningen har dock nyligen bytt program för framtagande av plankarta varvid vissa brister i funktionalitet som ritprogram dessvärre är oundvikliga.

Figurnummer för kvarter införs under rubriken Illustrationer i teckenförklaringen.

Tidigare ställningstaganden

Redovisningen av vilka detaljplaner som gäller idag och hur de påverkas av den aktuella planen bör redovisas mer utförligt under tidigare ställningstaganden i planbeskrivningen.

Kommentarer

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med synpunkten.

Vattenområde

Ska området med W1 vara av karaktär allmänt vatten? I det fall som det ska möjliggöras byggande av brygga för t.ex. tävling kanske det bör vara allmänplats eller kvartersmark beroende på vem som ska ansvara för anläggningarna.

Kommentarer

Vatten är varken allmän plats eller kvartersmark. Bryggorna kommer dock vara allmänt tillgängliga. Bryggorna är inte avsedda att utföras som utfyllnader med stödmurar, utan med pålar med fritt vatten under bryggorna i kombination med flyttbara flytbryggor vid roddbanornas startområde. Vintertid beträds bryggorna på egen risk.

05 Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar följande synpunkter ang. granskning av detaljplan för fastigheten ÖRLOGSMANNEN 5 m.fl. Skeppsbron (etapp 1), Jönköpings kommun:

- Planbestämmelser - Miljö- och hälsoskyddskontoret anser att det ska vara ett villkor i planbestämmelserna, om att startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning innan marken har sanerats enl. PBL 4 kap 14§ pkt4.
- Planbestämmelser-Miljö- och hälsoskyddskontoret anser att det ska vara ett villkor i planbestämmelserna, om att startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning innan en bullernivå om högst 50 dBA_{Leq} klaras för friytan i kvarter 4, enl. PBL 4 kap 14§ pkt 5.
- Ytan för skolgården och vilken åldersgrupp det är påverkar hur många barn som kan gå på förskolan/skolan.

Bedömning

Miljö- och hälsoskyddskontoret har granskat ärendet utifrån risk för den planerade åtgärden, lokalisering och om den är lämplig med hänsyn till människors hälsa och miljön.

Eftersom friytorna i hela planområdet är tänkta att användas för skolverksamhet, är det viktigt att även dessa ytor saneras från markföroreningar till nivån för känslig markanvändning.

Planbestämmelserna anger bl.a. att kvarter 4 kan användas för skola. Enligt bullerutredningarna klarar inte friytorna inom kvarter 4 Naturvårdsverkets vägledande riktvärden för trafikbuller på max 50 dBA_{Leq} för skolgårdar, och inte heller Boverkets motsvarande rekommendation. Samtidigt kan man konstatera att den redovisade bullerutredningen i planförslaget, inte överensstämmer med planförslagets utformning av ytorna. Vidare anges i planförslaget att storleken på friytan i kvarter 4, kommer att vara

relativt liten för den planerade förskoleverksamheten. Enligt Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga", är det av stor vikt att skolbarnen har en förskolegård i direkt anslutning till verksamheten. Därmed blir det extra viktigt att den lilla yta som finns, håller en så god kvalité som möjligt.

En rimlig yta för en förskolegård bedöms vara på 40 kvm/barn, men ned till 30 kvm/barn kan vara acceptabelt. För äldre barn kan denna yta minskas något ytterligare.

Kommentarer

Ett villkor i planbestämmelserna, om att startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning innan marken har sanerats finns redan i aktuellt planförslag.

Ett villkor i planbestämmelserna, om att startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning innan en bullernivå om högst 50 dBA_{Leq} klaras för friytan i kvarter 4 är praktiskt svår att genomföra eftersom kvarter 4 troligen bebyggs i ett sammanhang.

Friytan för förskolan i kvarter 4 uppgår till 25-30 kvm/barn beroende på hur den utformas. Möjlighet finns att anordna friyta på tak. Då uppgår friytan till över 30 kvm/barn. Detta bedöms som fullt tillräckligt för en förskola i ett innerstadsläge med närhet till parkområden inom ca 100 meter.

06 Trafikverket Planering Region Syd

De synpunkter som Trafikverket förde fram under samrådsskedet 2016 gäller fortfarande i allt väsentligt.

Trafikverket kan i nuläget inte bekräfta den spårdragning och det stationsläge som redovisas i ramprogram för Södra Munksjön. En lokaliseringsutredning (inom ramen för järnvägsplan) för delen Linköping-Jönköping, med ny station inklusive kopplingspunkter västerut och söderut, påbörjas 2018. Detta arbete beräknas pågå 3-4 år. Trafikverket ser dock inga större bekymmer med byggnation av bostäder närmast Munksjöstranden, norr om nya, förlängda Oskarshallsgatan. Eftersom ljuddämpad sida här kan erbjudas kan gällande trafikbullerriktvärden underskridas med genomgående lägenheter. För kvarteren närmast framtida spårområde och Nya Kämpevägen är läget däremot betydligt mer svårbedömt. Här rekommenderar Trafikverket en försiktighetsprincip fram till dess att kommande lokaliseringsutredning har gett ny kunskap. Bostäder i dessa lägen kan i värsta fall orsaka sådana kostnadsfördyringar för planerad höghastighetsjärnväg att annan stadspassage av Jönköping måste övervägas. Om angelägna exploateringsbehov i närtid ändå motiverar kvartersutformning enligt föreslagen detaljplan, förordar Trafikverket i så fall kontor och liknande intill Nya Kämpevägen.

Den nya stationen planeras för sex spår i upphöjt läge, ca 8 meter, på en 50-60 meter bred viadukt söder om planområdet. Passerande tåg kan då gå på de yttersta spåren med mycket höga hastigheter. I åtgärdsvalsstudie som Trafikverket nu slutför är utgångspunkten 300 km/h genom Jönköping. Följaktligen kan inte Trafikverket garantera att bullerstörningar från framtida höghastighetstrafikering understiger 55 dBA ekvivalent

ljudnivå vid fasad. Den bilagda trafikbulerutredningen bygger således på en förutsättning som Trafikverket inte ställer sig bakom. Beräkningarna tar inte hänsyn till trafikbuller från passerande höghastighetståg med en ostyrkt motivering att dessa endast kommer att utgöra ett marginellt bullertillskott.

Förslaget till ny nationell plan innefattar elektrifiering av Y:et; Jönköping/Nässjö-Vaggeryd-Värnamo, inklusive nysträckning Byarum-Tenhult, med finansiering och genomförande 2024-2029. Således är det en gemensam regional och nationell ambition att planområdet inte kommer att belastas av bullerstörande godstrafik efter 2030. Någon utfästelse därom, med definitivt årtal, kan dock Trafikverket inte göra i detta tidiga skede. Vidare är det ingen statlig angelägenhet att, inom ramen för "en ny generation järnväg", ersätta nuvarande rangerbangård och godsterminal vid Ljungarum med annat alternativ. Trafikverket har inga synpunkter på om dessa verksamheter avvecklas och med kommunal/regional finansiering flyttas till annat lämpligt läge.

I förslaget till ny nationell plan ingår fullständig ombyggnation av tpl Ljungarum med genomgående E4 (två körfält i vardera riktning), med finansiering och genomförande 2024-2029. Mot denna bakgrund kommer Trafikverket inte att acceptera en ny (halv) trafikplats E4/Herkulesvägen. Ytterligare kapacitetsutbyggnad av E4 kommer genomföras, 2024-2029, med nya additionskörfält mellan samtliga trafikplatser från tpl Ljungarum till tpl Huskvarna S.

Kommentarer

Avsikten med detaljplanens utformning är att kvartersraden mellan nya Kämpevägen och nya Oskarshallsgatan ska byggas före kvartersraden mellan nya Oskarshallsgatan och nya Skeppsbrogatan/strandparken. Detta för att de förra ska fungera som bullerskydd mot de senare. Denna utbyggnadsordning har också visat sig fördelaktig avseende i vilken ordning de enskilda byggnaderna bör pålas. Kvartersraden mellan höghastighetsbanan och nya Kämpevägen avses planläggas och bebyggas i samband med höghastighetsbanan. Denna kvartersrad kommer inte innehålla bostäder, hotell, skola eller annan svårutrymd verksamhet och ska också fungera som bullerskydd mot bebyggelsen norr om nya Kämpevägen. Eftersom Trafikverket uttryckt farhågor avseende risken att pålarna för höghastighetsbanans bropelare kan komma att knäckas om de förs djupare än för bebyggelsen söder om nya Kämpevägen finns anledning att i bestämmelse i kommande detaljplan för stationsområdet föreskriva att bebyggelsen pålas och uppförs innan höghastighetbanans bro. Därmed kommer ytterligare bullerskydd relativt bebyggelsen norr om nya Kämpevägen att finnas när höghastighetsbanan tas i bruk.

Eftersom det för närvarande (vintern 2017-2018) råder osäkerhet kring vilken högsta hastighet HH-banan ska dimensioneras för, vilken hastighet tåg som passerar stationen vid södra Munksjön kommer hålla om de inte stannar, samt vilka tågtyper som kommer att trafikera banan, kan inte en fullständig bullerberäkning genomföras. Preliminära beräkningar antyder dock att de åtgärder mot vägtrafikbuller som redan införts som planbestämmelser är fullt tillräckliga även utan bullerskärm på kantbalken till järnvägsbron.

Som en extra försiktighetsåtgärd utökas kravet på genomgående bostäder med att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot ljuddämpad sida, och förbud mot bostäder mindre än 35 kvm läggs in som ny planbestämmelse i kvarter 6, 8 och 10 längs nya Kämpevägen. Kvarter 4 innehåller inte bostäder mot Kämpevägen.

Redan i arbetet med Ramprogram för Södra Munksjön fanns planer på en ny halv trafikplats vid Herkulesvägen/E4. I sitt yttrande gällande ramprogrammet skrev Trafikverket att ”den av kommunen planerade trafikplatsen är villkorad av Trafikverket. En sådan kan ej bli aktuell innan definitiva beslut har tagits avseende höghastighetsstationen söder om Munksjön”. Kommun förutsätter i planeringen av aktuell detaljplan att en höghastighetsstation kommer att placeras söder om planområdet. Kommunen menar att för att få en god tillgänglighet för resande som med bil ska ta sig till höghastighetsstationen är det avgörande att en ny halv trafikplats skapas vid Herkulesvägen. Förutom att ge en god tillgänglighet till stationen har den också en viktig och nödvändig uppgift att aulasta Södra infarten och Solåsrondellen, vilka skulle få en orimlig belastning av trafiken som ska till och från höghastighetsstationen. En ny halv trafikplats vid Herkulesvägen har även som uppgift att minska risken att trafik som ska till och från stationen kör genom Skeppsbroområdet och på så sätt minska risk för onödig genomfartstrafik som ger trängsel, buller och föroreningar.

07 AEVS Smörkniven/Sveafastigheter

AEVS Smörkniven AB lämnar, i egenskap av ägare till fastigheten Jönköping Öringen 12, synpunkter på rubricerad detaljplan.

Sveafastigheter äger, genom dotterbolaget AEVS Smörkniven AB, fastigheten Öringen 12. Öringen 12 är belägen i anslutning till planområdets sydvästra gräns. På fastigheten bedrivs hotellverksamhet. Den aktuella detaljplanen har en avgörande betydelse för den verksamhet som Sveafastigheter bedriver på fastigheten Öringen 12. Sveafastigheter har sedan tidigare, genom det fastighetsägande bolaget, lämnat synpunkter på detaljplaneförslaget för detaljplan Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl., Skeppsbron, Jönköpings kommun den 20 april 2016. Se bilaga 1.

Nu aktuell detaljplan utgör "etapp 1" av den tidigare detaljplanen. De synpunkter som då framfördes vidhålls i allt väsentligt med följande kommentarer och förtydliganden.

I tidigare synpunkter framfördes en rad anmärkningar såvitt avser att detaljplanen inte var förenlig med den verksamhet som bedrivs på fastigheten Öringen 12. Det har genom därefter tillkommande detaljplanearbete blivit klarlagt att detta har berott på att kommunens intention är att verksamheten på fastigheten Öringen 12 ska upphöra. Detta är en mycket ingripande åtgärd för den enskilde verksamhetsutövaren vilken förutsätter att alternativa placeringar och lösningar ska utredas och övervägas. Så har inte skett i erforderlig omfattning, varken inom ramen för den aktuella detaljplanen eller vid detaljplanläggningen och planeringen av området i stort. Det är en betydande brist i planläggningen.

I övrigt ska på nytt framhållas att detaljplaneförslaget och tillhörande handlingar innehåller och bygger på en stor mängd antaganden och osäkra faktorer, såsom t.ex.

etableringen av en station för höghastighetståg, vilket på intet sätt är klart ännu. Planarbetet måste därmed även ta höjd för det fall att nämnda station inte kommer till stånd, något som inte har skett. Därtill kommer att kollektivtrafikförhållanden, geotekniska förhållanden samt förhållanden såvitt avser buller, luftkvalité m.m. är otillräckligt underbyggda och i stor utsträckning bygger på antaganden. Dessa frågor behöver utredas ytterligare, speciellt såvitt avser buller och luftkvalité. Kommunens kommentarer i samrådet om att diskussioner om alternativa trafiklösningar pågår m.m. innebär inte att frågan har hanterats utan pekar endast på att det finns ett olöst problem. Detta problem måste hanteras på ett tillfredställande sätt inom ramen för den aktuella detaljplanen.

Det kan också konstateras att det sätt på vilket kommunen hanterar detaljplaneläggningen i området, där ett stort projekt utförs genom etappvisa planer, lämnar många övergripande frågor outredda. Den aktuella detaljplanen utreder och beaktar inte i tillräcklig mån vilken betydelse som åtgärder inom den aktuella detaljplanen, etapp 1, får för resten av området i sin helhet. Även det är en betydande brist.

Vidare vidhålls att den aktuella planen har en sådan betydande miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras. Sveafastigheter hänvisar till vad som tidigare anförts och vill därutöver särskilt framhålla att de inom planområdet planerade verksamheterna samt bebyggelsen, bestående av sammanhållen bebyggelse med bostäder, kontor, centrum, parkering m.m., i sig innebär en betydande miljöpåverkan bland annat med hänsyn till de folk- och trafikmängder som dessa verksamheter alstrar. Den föreslagna bebyggelsen är en tätt exploaterad kvartersstad där dessutom omfattande ny teknisk försörjning kommer att krävas. Planen har därtill betydelse för genomförandet av miljölagstiftning vad gäller miljö kvalitetsnormer för luft och vatten. Även det faktum att det rör sig om varaktig bebyggelse med risker för hälsa och miljö genom buller från trafik, verksamheter, påverkan på dagvatten m.m. innebär sammantaget att det är uppenbart att en miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras. Det kan i detta sammanhang konstateras att den aktuella detaljplanen på flertalet väsentliga punkter avviker från rambeskrivningen varför ett helhetsgrepp nu måste tas givet de nya förutsättningarna. Att någon miljökonsekvensbeskrivning inte har genomförts är en betydande brist.

Kommentarer

Alla utredningar och bedömningar måste ta sin utgångspunkt i antaganden. Fler utredningar innebär inte med automatik att antagandena blir färre. Det hade naturligtvis varit en fördel om beslut redan tagits om utformning och tidplan för utbyggnaden av höghastighetsbanor i Sverige. Planläggningen av centrala delar av Jönköping kan dock inte avstanna på grund av detta. Planläggning och utbyggnad av ramprogramsområdet kommer att fortgå under lång tid och kan anpassas till vad som beslutas under kommande år, såväl på lokal, regional som statlig nivå.

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram i samband med ramprogrammet kan användas även för Skeppsbron, eftersom utformningen i allt väsentligt följer ramprogrammet. De utredningar som bedömts

nödvändiga har också genomförts och i förekommande fall kompletterats där så efter samrådet bedömts nödvändigt.

08 Räddningstjänsten

Utöver vad räddningstjänsten tidigare sagt i ärendet tidigare så vill räddningstjänsten framhäva Tekniska nämndens yttrande gällande närheten mellan planerad skola och Simsholmens avloppsreningsverk/biogasanläggningen. Om skyddsavståndet som anges i riskutredningen avses att understigas, bör konsekvenserna av detta belysas och eventuella ytterligare åtgärder vidtas. I sammanhanget bör det beaktas att andra kemikalier kan komma att användas på reningsverket i framtiden vilket påverkar erforderligt skyddsavstånd från reningsverket/biogasanläggningen.

Kommentarer

Oskarshallskolan ingår inte i nu aktuell planetapp 1.

10 Tekniska nämnden

Tekniska kontorets bedömningar och synpunkter är följande:

Gatu- och parkavdelningen:

Det är viktigt att få in så mycket grönska som möjligt då det kommer bli ett område med mycket hårdgjorda ytor. Om högsta möjliga exploatering realiseras uppnås inte målet om minst 10 kvm grönyta per person.

Kilen med naturmark i nordvästra hörnet bör planläggas som park då ytan har en skötselstandard som park redan idag.

Möjligheterna att skapa ytor för anläggande av en lekplats i de nordvästra delarna av detaljplanen bör kartläggas.

Finns det föroreningar i de gamla syllarna som enligt plankartan ska bevaras eller har det utretts om det är helt riskfritt med tanke på att det planeras en anläggning med lekplats i närheten.

Bestämmelsen om erosionsskydd med brädgång bör justeras för att bli lite flexiblare så att det tillåts erosionsskydd men inte bestämt exakt vilken typ. Som det står på bestämmelsen om Naturmark till exempel.

Planen behöver kompletteras med hörnavskärningar i kvarter 11 samt i nordvästra hörnet av kvarter 3.

Kommentarer

Kilen med naturmark i nordvästra hörnet ingår i ett större sammanhang med Tabergsåns utlopp i Munksjön. Området bör tillåtas utvecklas mer på naturens villkor än den mer intensivt utnyttjade strandparken längre österut.

Möjligheterna att skapa ytor för anläggande av en lekplats i de nordvästra delarna av strandparken utreds. En förutsättning är bland annat att en lägre mur eller plank uppförs som skärm mot trafikbuller på Jordbrovägen. Detaljplanen tillåter detta.

Enligt plankartan bör räler och syllar från Vaggerydsbanans anslutning till Munksjö fabriksområde inordnas i gestaltningen av strandparken. Detta behöver inte tolkas bokstavligt. Syftet är att besökare i framtiden ska kunna förstå platsen i ett historiskt sammanhang och helst kunna följa spårets historiska sträckning genom parken, och i gatubeläggningen. Strandparkens detaljutformning utreds.

Bestämmelsen om att erosionsskydd med brädgång får anläggas inom parkmark ska tolkas som att valfritt erosionsskydd får anläggas, men att det kan anläggas en brädgång ovanpå, i enlighet med de idéer som framkommit i de parallella uppdragen för de allmänna platserna inom Skeppsbron.

Dispositionen av lokal- och gångfartsgatorna har utretts vidare sedan granskningen. Hörnavskärningar av siktskäl har därefter endast bedömts nödvändiga mot Jordbrovägen i kvarter 3 och 4.

Va-avdelningen

Allmänna synpunkter

Den största delen av befintligt va-nät ligger fel i förhållande till den nya kvartersstrukturen och bedöms därför behöva läggas om. Det nya va-nätet som byggs för detaljplanens bebyggelse föreslås bekostas av va-huvudmannen och finansieras med nya va-anläggningsavgifter. När det gäller omläggning av de stora kombinerade avloppsledningarna som genomkorsar området har det förutsatts att omläggningen bekostas av exploateringen då de till största delen försörjer områden utanför detaljplanen och inte finns med i någon va-förnyelse inom överskådlig framtid. Nu diskuteras dock möjligheten att kombinera omläggning av befintliga ledningar med utförande av nya ledningar i Oskarshallsgatan och om det kan genomföras bör en överenskommelse om fördelning av kostnader för omläggning respektive nyanläggning träffas mellan tekniska kontoret och SMUAB.

Spillvatten

Bebyggelsen inom detaljplanen kommer att kunna försörjas med spillvattenanslutning genom självfall. Troligen behövs dock en provisorisk pumpstation byggas, om inte spillvattenledningen i Oskarshallsgatan kan byggas ut till de befintliga ledningarna vid Folkparkens pumpstation i första etappen alternativt får man bygga en provisorisk ledning ut till Kämpevägen.

Om det blir caféer och toaletter inom parkområdet mot Munksjön som behöver va-anslutning behöver dessa anslutningar planeras in tidigt för att undvika stora kostnader senare.

Vatten

VAV-normen för vattentryck kommer inte att kunna uppfyllas för de högst belägna våningarna inom planområdet. Detta medför att respektive fastighetsägare kommer att behöva utföra tryckstegring för de våningarna som överstiger ca 130 möh.

Dagvatten

Verksamheten anser att dagvattnet från gatorna i första hand ska tas om hand i skelettjordar, planteringar och dylikt som konsultföretaget Radars dagvattenutredning visar. Det är även möjligt att pröva att ta hand om kvarterens dagvatten i skelettjordar eller med infiltration på kommunal mark. Vi tror att höga flöden och eventuella föroreningar på gatumark och inom kvarterens mark kan minskas på detta vis. Dagvattenutredningen förutsätter att kvarterens infarter och entréer ligger minst 10 cm över rännan på gatan. Det är bra att föreslagen plushöjd är utskrivet på detaljplanen för att säkra rinnvägar för ytvatten, men den kan behöva ses över ytterligare tillsammans med en mer detaljerad dagvattenplanering.

Kommentarer

Planbeskrivningen kompletteras med information om att en provisorisk spillvattenpumpstation eller en provisorisk spillvattenledning kan behöva anläggas i väntan på att östra delen av Skeppsbron planläggs.

Planbeskrivningen kompletteras även med information om att anslutning av vatten och avloppsledningar till caféer eller toaletter inom strandparken bör planeras in tidigt.

Inga våningar inom nu aktuell planetapp 1 överstiger 130 möh.

Föreslagen plushöjd i gatukorsningar uppdateras på plankartan i de fall de justerats efter förprojekteringen.

Mark och exploatering

Hur genomförande är tänkt redovisas i planbeskrivningen på sidorna 88-91. Som det beskrivs där har Södra Munksjöns Utvecklingsbolag (SMUAB) ansvaret för att leda stadsomvandlingen inom ramprogramområdet och i det ingår Skeppsbron. Tekniska kontoret har och kommer att fortsätta ha en roll när det gäller att träffa genomförandavtal, exploateringsekonomi för utbyggnad av allmänna anläggningar, projektering och utförande av allmänna anläggningar samt i övrigt efter förfrågan bistå SMUAB med kompetens när det gäller mark- och exploateringsfrågor. Genomförandavtalet ska godkännas av tekniska nämnden innan detaljplanen antas av stadsbyggnadsnämnden.

Kommentarer

Beslut i stadsbyggnadsnämnden att anta detaljplanen inväntar beslut i tekniska nämnden om godkännande av genomförandavtalet såvida inte tekniska nämnden godtar att beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden tas innan beslut om godkännande av avtalet i tekniska nämnden.

Tillämpning av barnkonventionen

Samrådsyttrandet är en del i detaljplaneprocessen och i detaljplanen ingår en prövning enligt FN:s barnkonvention. Någon tillkommande prövning med anledning av detta yttrande bedöms därför inte nödvändig.

Sammanfattning

Justeringar av planförslaget efter granskning

Som en extra försiktighetsåtgärd utökas kravet på genomgående bostäder med att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot ljuddämpad sida, och förbud mot bostäder mindre än 35 kvm läggs in som ny planbestämmelse i kvarter 6, 8 och 10 längs nya Kämpevägen. Kvarter 4 innehåller inte bostäder mot Kämpevägen.

Plankartan kompletteras med egenskapsgräns mellan gångfartsgata och kollektivtrafik.

Komplettering för att utreda kommentarer från SGI kommer att göras. Kompletterande beräkningar med beräkningsprogrammet Geostudio Slope/w av sektion A, C, D och F, samt en kompletterande erosionsanalys har beställts av en geoteknisk konsult. Kompletteringarna kommer att redovisas under februari månad 2018. Vad gäller stabiliteten i sektion C och B kommer stabiliseringsåtgärder som förbelastning alternativt pålning att tillämpas. Inga av dessa kompletteringar bedöms kritiska för planens genomförande.

Syftet med hörnavskärningarna är inte i första hand för att skapa allmänt tillgänglig gångyta, utan för att skapa sikt i korsning. Plankartan anpassas så flertalet hörnavskärningar slopas, men kvarstår i kv 3 och 4 mot Jordbrovägen.

Bestämmelsen om villkor för slutbesked för bostäder ändras till att gälla startbesked.

Planbeskrivningen kompletteras med information om att en provisorisk spillvattenpumpstation eller en provisorisk spillvattenledning kan behöva anläggas i väntan på att östra delen av Skeppsbron planläggs.

Föreslagen plushöjd i gatukorsningar uppdateras på plankartan i de fall de justerats efter förprojekteringen.

Planområdesgränsen flyttas tre meter mot norr vid fastigheten Örlogsmannen 10.

Planområdesgränsen flyttas in i nordöstra hörnet så eventuellt kallbadhus hamnar i kommande planetapp.

Planområdesgränsen flyttas söderut i nordvästra delen och gräns mellan GATA och PARK rätas upp något i syfte att bibehålla handlingsfrihet för gestaltningen av Jordbrovägen vid passagen av Tabergsåns utflöde. NATUR utgår därmed som användning inom planområdet.

Planområdesgränsen mellan GATA och kvarter 3 rätas upp något i syfte att bibehålla handlingsfrihet för gestaltningen av Jordbrovägen vid passagen av Tabergsåns utflöde. Kvarter 3 blir därmed något större än i granskningsförslaget.

Gräns mellan GATA och kvartersmark i kvarter 4 justeras något mot sydväst.

Bestämmelse om genomgående bostäder över 35 kvadratmeter utökas med att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot ljuddämpad sida. Bestämmelsen gäller i kvarter 6, 8 och 10 längs Kämpevägen.

Ny bestämmelse införs om att enkelsidiga bostäder under 35 kvm inte tillåts i kvarter 6, 8 och 10 mot Kämpevägen.

Bestämmelse om hörnavskärning b2 för sikttriangel begränsas till nordvästra och sydvästra hörnet av kvarter 3, samt nordvästra hörnet i kvarter 4.

Bestämmelse om största exploatering uttryckt i BTA från granskningsförslaget justeras inom områden på plankartan med huvudsaklig användning bostäder så att BTA ökas med 30% för att bland annat kompensera för lägenhetsförråd och eventuella inglasade balkonger. Ökningen fördelas jämnt på byggrätterna mot Skeppsbrogatan och Kämpevägen.

Bestämmelse om högsta byggnadshöjd 17 meter ändras till 18 meter norr om Oskarshallsgatan.

Bestämmelse om högsta golvnivå i bottenvåning slopas och ersätts med bestämmelse om utformning av fasad i första och i vissa fall andra våning.

Bestämmelse om högsta byggnadshöjd i kvarter 3 ändras i nordvästra delen till 42 meter varvid sydvästra delen kan göras lägre.

Bestämmelse om högsta byggnadshöjd i kvarter 4 ändras till 33 meter mot Jordbrovägen och delvis mot Kämpevägen. varvid byggnadshöjden mot Kämpevägen kan hållas lägre.

Ny byggrätt med byggnadshöjd 6-8 meter och BTA 200 kvm läggs mellan punkhusen mot Skeppsbrogatan i kvarter 5 och 9 i syfte att skapa ett levande gaturum.

Ny bestämmelse införs om att fasaden för den del som överstiger byggnadshöjd 27,0 meter ska dras in minst 2 meter från fasadliv. Dock får frontespis utföras vid trapphus där detta krävs för hiss, samt för att betona nordvästra hörnet i kvarter 3 och sydvästra hörnet i kvarter 4. Istället för indragen fasad får tak med motsvarande takfall anordnas.

Ny bestämmelse införs om att fasaden ska delas upp mot allmän plats så inte hela kvarteret upplevs som en byggnad.

Planbeskrivningen kompletteras med information om att en provisorisk spillvattenpumpstation eller en provisorisk spillvattenledning kan behöva anläggas i väntan på att östra delen av Skeppsbron planläggs.

Förslag till beslut

Med de justeringar och kompletteringar som gjorts föreslås Stadsbyggnadsnämnden att besluta att anta rubricerad detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson

Planchef

Mats Davidsson

Planarkitekt