

Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl. (kv 10 & 11)

Munksjöstaden Jönköpings kommun



Planbeskrivning

Innehåll

Bakgrund, syfte och huvuddrag	4
Planförslag	6
Plankarta och bestämmelser.	21
Planens konsekvenser	24
Förutsättningar	33
Genomförande av detaljplanen	40

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Behovsbedömning

Bilagor

Blandstadsprogram 2012-10-24
Dagvattenutredning 2016-04-18
Solstudie 2013-09-10
Parkeringsutredning 2012-10-22
Parkeringsutredning 2016-09-21

Buller och partiklar

Trafik- och industribullerutredning 2016-12-06
Spridningsberäkningar med avseende på partiklar 2016-04-28
Spridningsberäkning för utsläpp till luft från Jönköpings Energi AB
kraftvärmeverk 2016-11-09

Risk

PM omgivningspåverkande verksamheter 2016-11-23
Riskanalys avseende omgivningspåverkande verksamheter 2016-12-21

Kulturhistoria

Antikvarisk förundersökning med kulturhistorisk värdering 2010-02-04
Byggnadsinventering 210-02-03
Principer för bevarande och utveckling av kulturmiljön 2011-10-24

Geoteknik

Geoteknisk undersökning 2008-02-28
Geoteknisk utredning 2013-09-30
Gasutredning 2012-08-22
Markteknisk undersökningsrapport 2013-09-26

Markförorening

Saneringsrapport område A 2016-02-04

Anmälan om avhjälpande åtgärd för DP1 och område A 2014-02-19

Övergripande miljökontrollprogram med bilagor 2014-02-19

Länsstyrelsens meddelande angående Åtgärdsalternativ för delområde B 2013-06-24

Länsstyrelsens utlåtande angående miljöutredningar för Södra Munksjöområdet 2009-06-24

Fördjupad åtgärdsanalys för delområde B 2013-04-22

Geoteknisk undersökning för punktkälla B1 och B2 2013-02-08

Åtgärdsutredning med kostnadsbedömning 2009-05-14

Fördjupad riskbedömning avseende förorenad mark 2009-05-14

Översiktliga miljötekniska markundersökningar 2009-05-14

Miljöhistorisk inventering 2008-01-25

Stabiliserande åtgärder/Ansökan om vattenverksamhet

Ansökan Vattenverksamhet för stabiliserande åtgärder och en flytande park 2016-01-08

Geoteknisk undersökning avseende stabilitet. 2016-01-05

Teknisk beskrivning Stabiliserande åtgärder 2016-01-18

Miljökonsekvensbeskrivning Stabiliserande åtgärder 2016-01-18

Trafik

Konsekvensanalys: Ny bro över Munksjön 2016-05-09

Trafikanalys 2013-02-22

Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se sökord: detaljplan Lappen 17

Revideringar efter granskning

Planförslag

Förtydligande av hur spill- och dagvatten ska lösas.

Plankarta

Komplettering av fastighetsnamn i grundkarta.

Byggnadshöjder på norra delen av kvarter 11 har höjts med 0,5 meter för att stämma överens med motsvarande höjd på den södra sidan av kvarteret.

Genomförande av detaljplanen

Uppdaterad tidplan.

Bakgrund, syfte och huvuddrag

Planförslaget möjliggör en omvandling av industrimark till en stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser och är den andra etappen för Munksjö fabriksområde. Detaljplanen är en del i Jönköpings kommuns planer för stadsutveckling av området kring södra Munksjön enligt fördjupningen av översiktsplanen *Ramprogram för Södra Munksjön* och den tematiska översiktsplanen *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare*. Munksjö fabriksområde öppnas och utvecklas till en stadsdel i Jönköping – sammanvävd med Söder och Torpa.

Enligt ramprogrammet ska Kärnan byggas ut med 6000-8000 bostäder och möjliggöra till ytterligare 6000 arbetsplatser för att ge plats till Jönköpings befolkningsökning. I och med stadsomvandlingen och områdets centrala läge skapas genom förtätning förutsättningar för hållbart resande.

Planförslaget möjliggör en blandad stadsbebyggelse med variationer i hushöjder där en lägre kvartersbebyggelse möter den befintliga staden och högre byggnader placeras närmare Munksjön. Nya torgbildningar skapas och en ny park som binder samman stråket kring munksjön.

Områdets historiska sammanhang tydliggörs genom bevarande och skyddande av två tidigare fabriksbyggander. Byggnaderna får genom sin placering vid det nya Munksjötorget goda möjligheter att skapa en historisk och platsspecifik karaktär till hela området.

Förslaget för etapp 2 omfattar resterande del av området, till och med Bygatan, och innehåller ca 1200 lägenheter, 7000 kvm verksamheter och kontor. Förslaget innebär en begränsad utfyllnad i Munksjön för ny kaj och parkytor och även en flytande parkanläggning på Munksjön. Munksjöpromenaden knyts ihop runt sjön med ett nytt gång- och cykelstråk mellan Munksjö ABs verksamhetsområde och Munksjöstranden.

Efter samrådet har området delats upp så att granskningshandlingen endast gäller kv 10 & 11 samt omgivande gator. Övriga delar av området kommer att gå ut på granskning efter beslut om *"tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) för stabiliserande åtgärder och en flytande park i Munksjön inom fastigheten Lappen 17, Jönköpings kommun."*



Planförslag

Struktur och exploatering

Även om denna granskningshandling enbart gäller kvarter 10 & 11 så beskrivs planförslaget fortfarande utifrån hela den tänkta bebyggelse som omfattades av samrådsförslaget.

Planstrukturens kvartersmått ger möjlighet till olika innehåll så som bostäder, kontor och verksamheter. Strukturen är därmed tidställd och medger en successiv utbyggnad och förändring av kvarterens innehåll med tiden. Planen gör också tydlig skillnad på offentliga och privata rum, stadslivet kan på så sätt koncentreras till gatorna och de offentliga platserna.

Kvarteren ska slutas mot de livligast trafikerade gatorna, som de urbana huvudstråken. Det möjliggör skyddade innegårdar, tysta sidor i bostäderna och tystare gator inne i de olika stadsdelarna. Stadsdelen Munksjö ska erbjuda en god blandning av boende- och upplåtelseformer men detta kan inte styras i detaljplanen utan får regleras i exploateringsavtalet.

Ramprogrammet beskriver fem olika bebyggelsezoner, med olika grad av täthet, exploateringstal. Det vill säga hur stor del den nya bebyggelsens sammanlagda area är av kvarterens markarea. Enligt Ramprogrammets gestaltungsprinciper ska byggnaderna inom kvarteren variera i höjd inom ett givet spann. Under arbetet med detaljplanerna för Munksjö södra fabriksområde har Ramprogrammets exploateringstal och variationsprinciper prövats och kvarterens volymer tagit form och anpassats utifrån programmets gestaltungsprinciper.

Inom kvarteren får bebyggelsens höjd variera mellan 1-11 våningar, enligt Ramprogrammet. För att uppnå variation behöver hela spannet utnyttjas.



Allmänna platser

Omvandlingen av området från industriområde till stad innebär även att flera nya allmänna platser kommer att skapas. Parallellt med detaljplanearbetet pågår ett gestaltungsuppdrag för att skapa en utformning av Munksjötorget och en förlängning av Munksjöpromenaden genom Munksjö fabriksområde upp till det västra brofästet av Munksjöbron enligt de förutsättningar som ramprogrammet för södra Munksjön anger. Utöver det uppdraget kommer en mindre torgplats skapas vid entrén till området (Munksjöplan) samt en park i södra delen av området, Munksjöparken. Nedan följer en kort beskrivning av de olika platserna.



Munksjöparken

Enligt Ramprogrammet för södra Munksjön ska parkområdet i Munksjö fabriksområdet vara en aktivitetspark. Aktivitetsparker är helt kulturformade parker där öppna gräsytor och träd utgör stommen. Ytor för lek och sportaktiviteter gör dem lämpliga för intensiv användning och evenemang av olika slag. Karaktäristiska kvaliteter för den typen av park är; blomprakt, bollspel, evenemang, folkliv, grön oas, lek, picknick, pulkåkning och ro.

En preliminär bedömning, enligt *Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön*, anger att nuvarande strandområde är igenväxningsmark och saknar betydande naturvärden, med eventuellt undantag av själva strandlinjen. Vattendjupet direkt utanför dagens strandlinje är 6-10 meter vilket också indikerar att området inte tillhör de mest betydelsefulla när det gäller reproduktion av fisk. Lekbottnar förekommer normalt på grunt vatten. Ambitionen är att skapa nya rekreativa kvaliteter samtidigt som naturvärden kan utvecklas.

I Blandstadsprogrammet anges att Munksjöparken ska vara en målpunkt och mötesplats för hela Jönköping. En nod i stadsväven med större betydelse och räckvidd utöver det lokala. En plats där staden i ett större offentligt rum möter sjön. Parken är en aktiv park, med plats för möten, lek, samling, spel och andra aktiviteter. Öppna, plana ytor ska finnas för spontant bollspel och vistelse. Parken ansluter även till Tabergsåns naturkvaliteter. En del av parken kommer utgöra gård för intilliggande förskola. Förskolan behöver ha sin egen gård för uppsikt över barnen, men denna ska utformas integrerat med parkens gestaltning. Munksjöparken ska utformas som en tydligt kulturpräglad park. Detta i kontrast till den naturlika delen i söder vid Tabergsåns mynning. Utformningen ska ges en sammanhållen prägel med helhetsverkan och ha hög arkitektonisk kvalitet. Parken ska innehålla större gräsytor, planteras med träd och perennplanteringar. Parkens gångvägar kopplas tydligt till staddelens gatunät och entrélägena mot detta markeras av platser formade som träbryggor.

Perspektiv över flytande parken mot nordost

I ett tidigare skede utreddes en utfyllnad för att uppnå tillräcklig storlek på parken. I dagsläget studeras en flytande park-konstruktion istället. Det blir



fortfarande en del som blir på land och den flytande delen blir ett komplement till parkytan på land. Landdelen av parken ska vara utformad för både gång- och cykeltrafik medan den flytande delen ska vara utformat enbart för gångtrafik. Parkdelen på land är ca 9 100 kvm och ca 30 m bred. Parken måste även ta upp en höjdskillnad på ca 4,5 meter från anslutande gator ner till vattnet. Den flytande delen är ca 7 900 kvm inklusive broar. Diametern på den runda delen är ca 80 m.

Munksjötorget

Munksjötorget blir stadsdelens historiska och identitetsmässiga kärna. Här finns angränsande industrilokaler som ska omvandlas och göras tillgängliga för publika verksamheter. Det ska skapas en bilfri torgmiljö för kultur, event, serveringar och möten m.m. Det ska finnas god tillgänglighet till fots och med cykel. Torget ska medvetet utformas i relation till den platsspecifika industriella miljön. Miljön ska göras öppen och tillåtande med möjlighet för flexibel användning. Här ska även en höjdskillnad på ca 3 meter tas upp längs med den sydvästra delen av torget. En nätstation ska placeras norr om Säckfabriken och ytterligare en nätstation samt en pumpstationen ska placeras i anslutning till torget.

Platsen vid Munksjö rondellen

Platsen vid korsningen Barnarpsgatan/Torpagatan benämns i Blandstadsprogrammet som "Munksjöplan" men platsen kommer inte att få ett eget namn.

Platsens södra del planlades i tidigare detaljplan. Enligt Blandstadsprogrammet kommer platsen ha en funktion som mötesplats för två stora stråk och förplats för de verksamheter som ligger vid torget. Det är betydelsefullt för verksamheterna att torget ger plats för angöring och korttidsparkering, både för bilar och cyklar. Gångytorna närmast fasad ska vara generösa så att utåtriktade verksamheter blir lättillgängliga, synliga och kan etablera t.ex. uteserveringar. Platsen ska vara en stadsmässig entré till Munksjöstaden. Platsen ska utformas som en helhet och innehålla en samlad torgyta på östra sidan av Barnarpsgatan och utmed Östra Torpagatans övre del.

Munksjökajen

Munksjökajen kommer att bli en framtida del av Munksjöpromenaden. Kajen ska medvetet utformas i relation till den platsspecifika industriella miljön. Miljön ska göras öppen och tillåtande med möjlighet för flexibel användning av exempelvis tillfälliga arrangemang. Flytande träbryggor i strategiska lägen ger möjlighet för förbättrad vistelse nära vattnet. Sträckningen för Munksjöns roddbanor måste dock beaktas. Befintliga angränsande fasader utmed Munksjö ABs verksamhetsområde ska användas som avskärmning.

I förlängningen av framtida Östra Torpagatan ska det finnas en möjlighet att bygga en bro över Munksjön i framtiden. Det innebär att inga byggnader eller liknande får anläggas där. Längst söderut på kajen kommer det att planläggas för en byggrätt med storleken ca 300 kvm för att möjliggöra en restaurang/café eller liknande.

Munksjöpromenaden

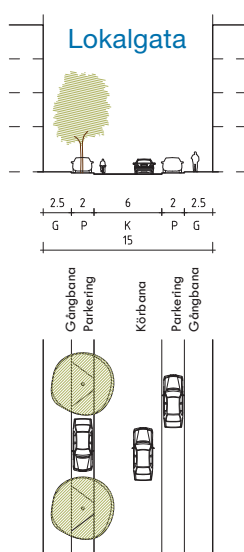
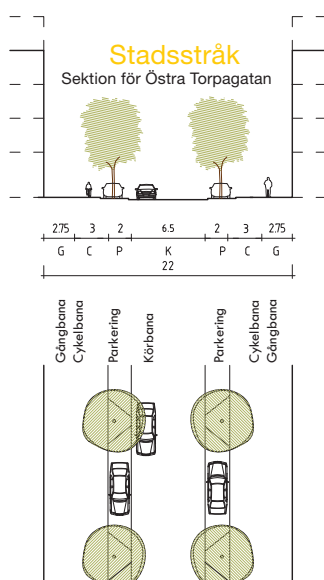
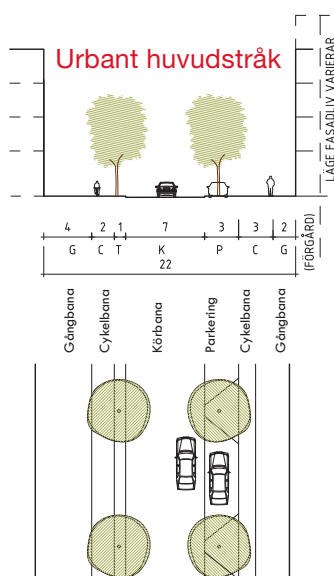
Munksjöpromenaden, strandpromenaden runt Munksjön, ska ge god tillgänglighet till sjön och dess stränder men också sammanbinda staden runt sjön. Munksjöpromenaden ska locka både som gent och tryggt gång- och cykelstråk till/från arbetet, skolan och andra målpunkter samt till fritidens motion i form av promenad, löpning och cykling runt sjön. Munksjöpromenaden ska inrymma plats för både gång, cykel och löpning. Stråket ska ha god och energieffektiv belysning med inslag av spännande effektbelysning på väl valda platser. Bänkar för vila och reflektion ska finnas på lämpliga platser. Munksjöpromenaden ligger både inom och utanför detta planområde.

Gator och trafik

Gatorna inom ramprogrammet ska utformas på ett sådant sätt att de möjliggör trafik för en attraktiv stad. Utformningen tar lika mycket som utgångspunkt att ge goda förutsättningar för stadslivet som att medge framkomlighet för olika trafikslag som fotgängare, cyklister och bilister. Gator är stadsrum. Det innebär att de är till för alla – för människor i olika åldrar och med olika vana och färdighet att hantera trafik. Gatorna inom programmet är indelade i olika kategorier av vilka huvudsakligen fyra finns inom planområdet. Då utformningen av gaturummen påverkar luftkvaliteten ska detta vägas in vid utformningen av gator.

-  Urbant huvudstråk
-  Stadsstråk med annan funktion
-  Stadsstråk
-  Lokalgata
-  Torggata





Urbant huvudstråk

De urbana huvudstråken ska förbinda de nya stadsdelarna med övriga staden. De ska också sammankoppla omgivande stadsdelar med varandra och ge god tillgänglighet till entréer och butiker.

Urbana huvudstråk ger god tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter och bilister. Eftersom de är centrala för stadslivet ska de förutom att vara effektiva även vara trevliga att vistas på.

Barnarpsgatan kan inte få samma utformning med 35 meter gata och kollektivtrafik som övriga huvudstråk inom ramprogrammet på grund av den befintliga gatans bredd norr om Torparondellen samt att kollektivtrafiken även i fortsättningen kommer att gå på Klostergatan.

Stadsstråk

Stadsstråkens roll är att vara centrala inom varje stadsdel och förbinda gatorna där. De ska ge god tillgänglighet till entréer och butiker. Deras centrala roll i vardagslivet gör att de ska vara attraktiva att vistas på. Ibland är stadsstråken viktiga gröna lungor i stadsdelarnas inre som ger bostäderna utblickar till stråkets stadsliv, grönska och vattenspel. Cykling sker i blandtrafik.

Stadsstråken utformas antingen 18 m breda eller 24 meter breda. Gemensamt för dessa utformningar är generösa trottoarer med alléträd på båda sidor och möjlighet till dubbelriktad blandtrafik. Trädzonen ger utrymme för angöringsparkering för cykel och bil eller gatu- och kafémöblering.

Vaggerydsgatan samt Östra Torpagatan utformas som stadsstråk. Garageentréer till boendeparkeringen ska i första hand nås från lokalgatorna.

På Östra Torpagatan sker cykling inte i blandtrafik. Med hänsyn till en eventuell bro över Munksjön utformas gatan med särskilda cykelbanor. Torpagatans sektion föreslås bli: gångbana 2,75m + cykel 3,0m + parkering/träd 2,0m + körbana 6,0m + parkering/träd 2,0m + cykel 3,0m + gång 2,75m.

Bygatan kommer på sikt att få utformning som Stadsstråk men så länge Munksjö AB behöver ha tillgång till de byggnader som angränsar gatan kommer inte den norra sidans trottoarer att byggas ut.

Lokalgator

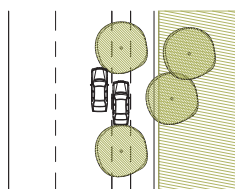
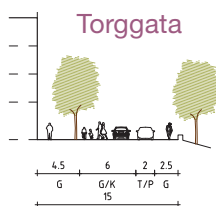
Lokalgatorna har trottoarer på båda sidor, vägleda av belysning och träd. Cykling sker i blandtrafik och cykelparkering ska finnas i trädzonen. Mot lokalgatorna mynnar boendeparkeringarnas garageentréer.

Torggator

De gator som finns i östra delen av området kommer att vara s.k. torggator. Torggatorna fungerar för angoring till kvarteren och är öppna för alla trafikslag men hastigheten anpassas till de gåendes villkor.

Torggatorna har en ännu lägre trafikintensitet än lokalgatorna och med en utformning som liknar gåfartsgator utan nivåskillnader och kantsten. Gatusektionen utformas som en sammanhållen yta i en nivå.

Parkering kommer att finnas men fokus kommer att ligga på att utforma dessa på ett sätt så att de visuellt inte dominerar gaturummet. Torggatorna kan ha en funktion där de angränsar med ena sidan mot torg, park eller kaj och angör dessa. En torggata kan också vara i form av en gränd inom fabriksområdets befintliga struktur.



Gatusektioner från
Blandstadsprogram. Nyréns
arkitektkontor.

Jämfört med Blandstadsprogrammet så planeras antalet torggator utökas och omfatta även Påsgatan och (Säckgatan).

Gång och cykelvägar

I närområdet finns ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar. Befintlig cykelmöjlighet på Barnarpsgatan behålls, ett nytt cykelalternativ skapas i och med Vaggerydsgatan. Cykel kommer även att vara möjligt utmed Munksjöpromenaden, genom Munksjöparken och Munksjökajen. Östra Torpagatan får separata cykelbanor på bägge sidor.

Karta cykelvägar

- Cykelväg huvudstråk
- - - Ny cykelväg huvudstråk
- Cykelväg
- - - Ny cykelväg





--- Ny sträckning för
Munksjöpromenaden

De trappgator som genomförs i etapp 1, som förbinder Barnarpsgatan och Vaggerydsgatan, förses med trappor som säkerställer att passagerna är allmänt tillgängliga för gående. Detta säkerställs genom avtal och kommunens delaktighet i gemensamhetsanläggningar. En mindre yta i en av trappgatornas förlängning blev i första etappen planlagd som kvartersmark. Den kommer nu att ändras till parkmark i enlighet med Blandstadsprogrammet. Detta för att förbättra kopplingen från Barnarpsgatan via trappgata och vidare till Munksjöparken.

Munksjöpromenaden kommer i och med samrådsförslagets genomförande få en passage mellan Munksjö ABs östra sida och vattnet och det blir därmed möjligt att följa strandlinjen hela vägen runt Munksjön.

Munksjöpromenaden har runt Munksjön en zon på 10 meters bredd, vilken ska inrymma plats för både gång, cykel och löpning. Stråket ska ha god och energieffektiv belysning med inslag av spännande effektbelysning på väl valda platser. Bänkar för vila och reflektion ska finnas på lämpliga platser.

Kvartersmark

Bostäder

Alla kvarter inom området utom de äldre befintliga byggnaderna vid Munksjötorget innehåller främst bostäder. För att skapa tillräcklig rymd, ljus och utblickar i de relativt små kvarteren finns öppningar i byggnadsvolymerna mot gata, torg och vatten. Höjderna varierar mellan 2 och 11 våningar med stor variation inom varje kvarter. Mot Munksjöparken finns ett motiv med 11-våningshus i ett av kvarterens hörn som fortsätter från etapp 1.

Verksamheter

Kvarteren ska i så hög grad som möjligt innehålla lokaler för verksamheter i bottenvåningen. Alla kvarter kommer inte inledningsvis att ha samma kommersiella potential för etableringar. Det behövs en viss befolkningstäthet för att nå denna potential och eftersom stadsdelen byggs ut i etapper måste också etableringar ske etappvis. Röd färg i kartan visar lägen där lokaler för besöksintensiv verksamhet byggs från början i bottenvåningen. Gul färg visar lägen som ska prioriteras för lokaler för handel och service i takt med att stadsdelen successivt byggs ut. Dessa byggs med tillräcklig bjälklagshöjd för att på sikt kunna inredas för dessa verksamheter. Initialt kan lokalen med t ex ett extra bjälklag användas som bostad. Detta redovisas nedan i principer för fasadutformning och säkerställs genom en utformningsbestämmelse i plankartan.

Verksamheter kommer främst att vara koncentrerade till ett stråk från Torparondellen ner till de befintliga byggnaderna vid Munksjötorget. Det finns även en byggnad för enbart verksamheter vid kajstråkets södra del i anslutning till Munksjöparken.

Fasadutforming

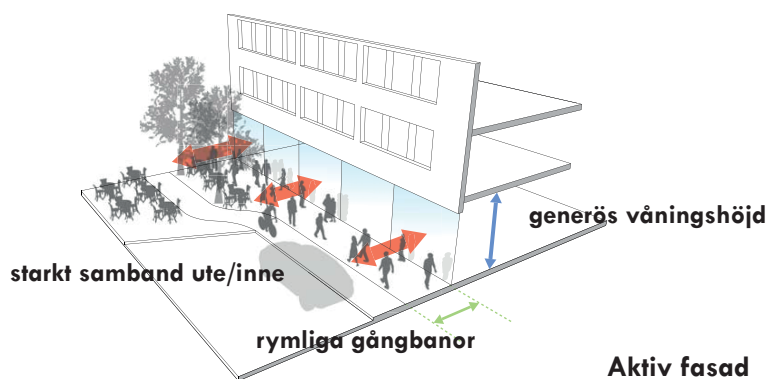
Ett antal principer styr utformning av fasader som är indelade i tre kategorier beroende på deras läge inom området, aktiv fasad, öppen fasad och stilla fasad. Utformning av fasader ska följa principerna i blandstadsprogrammet:



Aktiv fasad

En aktiv fasad stöder ett stadsliv som på sikt kommer bli intensivt. Det ger

Illustrationer från
Blandstadsprogram. Nyréns
arkitektkontor.

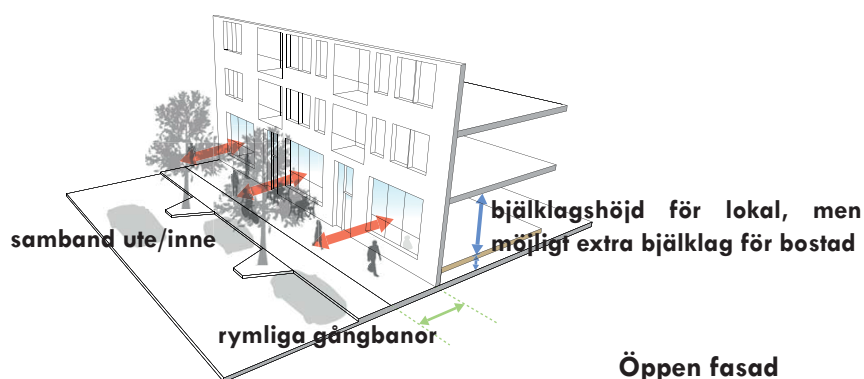


förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och näringsliv/ verksamheter/ kontor och arbetsplatser med ett (kund)underlag från hela Jönköping.

Byggnaden ska placeras i kvartersgräns mot gata men bottenvåning mot Munksjöplan kan vara indragen för att ge en väderskyddad förplats till lokal och arkitektonisk artikulering. Bottenvåningen ska vara väl tilltagen i höjd, minst 4 meter, för att tydliggöra byggnadens offentlighet och möjliggöra verksamheter. Fasaden ska ha stora sammanhängande glaspartier i bottenvåningen och gärna många entréer. Bottenvåningen ska vara tillgänglig från trottoaren utan trappor eller trösklar.

Öppen fasad

En öppen fasad stödjer gatans övervägande lokala stadsliv. Bottenvåningen ska

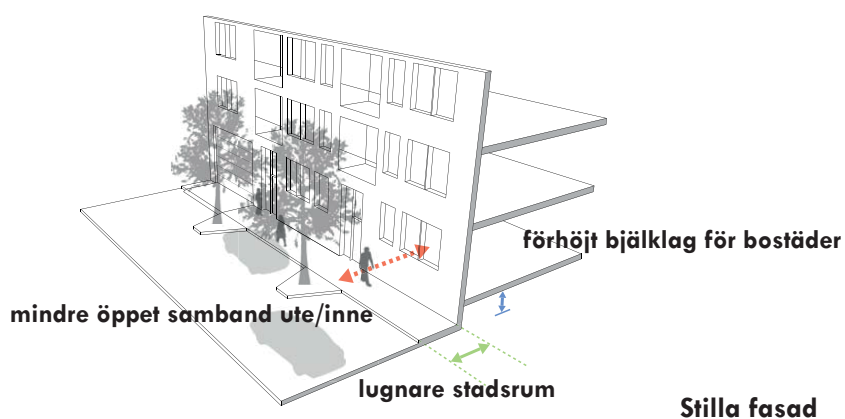


utformas för en lokal. Eftersom stadsdelen byggs ut successivt kommer inte det kommersiella underlaget finnas att fylla alla markerade lägen från början. Hörnlägena ska prioriteras.

Byggnaden ska placeras i kvartersgräns mot gata. För att behålla en flexibilitet ska bjälklagshöjden göras så att det från början eller på sikt är möjligt att använda bottenvåningar för verksamhet. Eventuella bostäder kan tex byggas med ett lätt extra bjälklag eller som så kallade bokaler. Bottenvåningens fasadliv ska vara slätt utan utskjutande delar till en fri höjd av lägst 3,5 meter. Högre upp längs fasaden kan burspråk, holkar och balkonger skjuta ut.

Stilla fasad

En stilla fasad i bottenvåningen stödjer det mer stillsamma stadsliv som kan förväntas här. Normalt finns ingen kommersiell potential för handel.



Bjälklag ska placeras något förhöjt i förhållande till trottoarens nivå för att höja lägsta bostadsvåning något från gatans nivå. Fasaden har entréer till bostäder och eventuellt kontor.

Balkonger kan vara indragna eller utanpåliggande. För fasader mot Torpagatan och Vaggerydsgatan ska bottenvåningens fasadliv vara slätt utan utskjutande delar till en fri höjd av lägst 3,5 meter

Gårdar

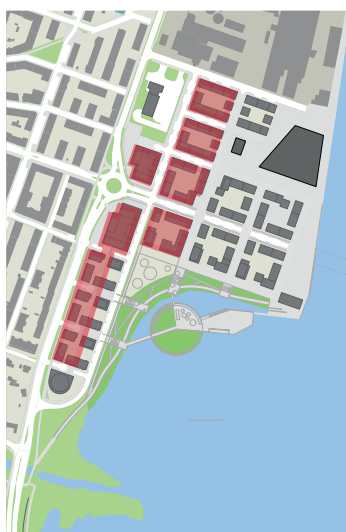
Alla bostäder ska ha tillgång till en användbar gård med träd och grönska. Gårdarna ska vara för de boende i kvarteret och ha en tydlig gräns mellan det privata rummet och den offentliga gatan. Flera fastigheter inom ett kvarter kan samordna gårdsmiljöerna så att de blir mer användbara. Grönskan ska vara för vistelse och lek, prydnad eller stadsodling.

De gårdar som är underbyggda med garage får planbestämmelse om att det ovan gårdsbjälklaget ska vara ett jorddjup på minst 0,8 m för träd, buskar och perenner. Eftersom stadsdelen är kuperad kan vissa gårdar komma att göras i flera nivåer. Nivåskillnaden ska hanteras medvetet i gestaltningen genom slänter, murar, trappor eller ramper. Samtliga bostadstrapphus bör ha utgång mot gård. Bostäder i markplan kan ha avgränsad uteplats mot gård.

Gröna tak och terrasser

Som ett komplement till den gröna gården kan även taken utföras gröna med sedum, ängsgräs eller motsvarande. För att minska andelen hårdgjorda ytor, och därmed mängden dagvatten att ta om hand, kommer bostadskvarteren få en utformningsbestämmelse om att "Takyterna ska planteras med sedumväxter eller liknande för att magasinera 10 mm av nederbörden vid enskilda regntillfällen." De gröna taken är en del i den föreslagna dagvattenhanteringen som finns i dagvattenutredningen (bilaga).

Kvarter med
parkering under
mark



Parkering

Boendeparkering ska utformas så att det blir möjligt att lämna bilen hemma och välja gång, cykel eller kollektivtrafik till t.ex. arbetet. Särskild hänsyn ska tas till funktionshindrades tillgänglighet. Bilplatser för funktionshindrade ska placeras nära målpunkter och trapphus. All boendeparkering ska ske inom kvartersmark, i garagelösningar och ej i markplan. Garagelösningar helt eller delvis under terrasserade gårdsbjälklag eller samlokaliserad parkering är därför en förutsättning inom området. Områdets kantstensparkeringen är till för angöring och besöksparkering till bostäder, handel, kontor. Cykelparkering för besökande skapas i gatornas trädzon.

Enligt den uppdaterade parkeringsutredningen kommer kv 10 och 11 att klara sitt eget behov inom fastigheten om grön resplan med 15 % reducering godkänns.

Befintlig bebyggelse

Inom granskningsförslagets utbredning finns ingen befintlig bebyggelse. Beskrivningen nedan gäller de byggnader som finns inom samrådsversions område och som avses vara kvar.

Byggnad 33b - Skärbana och magasin



Byggnaden för skärbana och magasin - 33b - har från 1918 uppförts i flera etapper. Byggnaden vidgar sig söderut på en yta inskriven mellan Munksjökajens raka linje och där järnvägsspåret viker av åt sydväst.

Exteriöra ändringar som minskat värdet på 33b har genomförts. Dessa ”fel” kan rättas till och resultatet blir då en byggnad som ligger mycket nära dess ursprungliga utformning.

Byggnaden består av fem parallellställda huskroppar varav fyra är enkla, vackra hallar med stor generalitet. Hallarna ska inte underindelas mer än nödvändigt. Ett antal dolda eller förlorade värden ter sig självklara att återta – att ta upp igenmurade murhåll och återskapa fönster med ursprunglig utformning där dessa ändrats. Den femte och sista huskroppen var ursprungligen fristående med en gränd till intilliggande hus: en gränd som kan återskapas och klimatiseras med hjälp av en glasning, formgiven och utförd med hög kvalitet.

Byggnadens läge är gynnsamt vid kajen i den nya stadsdelen. Den ger genom sin storslagna enkelhet området en stark karaktär och bör användas för utåtriktad verksamhet som bidrar till Munksjötorgets stadsliv.

Byggnad 37 - Söföörbränning

Byggnaden för Söföörbränning och energiproduktion - 37 - byggdes 1948. Rummet är högt med höga fönster och dagsljus från taklanternin. Det enkla ljusa rummet bör nyttjas i sin fulla utsträckning. Välavvägda tillägg i form av ex entresoler kan övervägas.



Denna byggnad är i sin enkelhet vacker och bör användas för utåtriktad verksamhet som bidrar till stadslivet på Munksjötorget.

Teknisk försörjning

Vatten & avlopp

Spillvattenförsörjning

En spillvattenpumpstation, antingen permanent eller tillfällig, kommer att ordnas öster om aktuellt planområde. Platsen för pumpstationen kommer att ingå i området för resterande del av samrådsförslaget.

Vattenförsörjning

Planområdet tillhör Jönköpings lågzon (ca 155 möh.) vilket ger ett beräknat tryck på ca 55-65 mvp i marknivån.

Dagvatten

Dagvattenutredningen som är gjord beskriver olika sätt att minska påverkan på recipienten. Vilken lösning det blir är inte i dagsläget bestämt. De stora lutningarna och den täta byggnationen gör det svårt att anlägga konventionella

reningsanordningar såsom diken och dammar.

Inom de områden som ska bebyggas bör det inte bli några flödesmässiga problem då området lutar kraftigt ut mot Munksjön. Det är dock viktigt att man vid höjdsättningen ser till att det finns rinnvägar för regnvattnet vid kraftiga regn.

Uppvärmning

Området ansluts till fjärrvärmenätet.

Avfall

Då området är utformat som traditionell kvarterstad sker avfallshanteringen via anslutande gator.

Störningar, hälsa och säkerhet

Brandskydd

Insatstid

Insatstiden är 10 min.

Brandvatten

Området ska förses med brandposter enligt räddningstjänsten Operativa insatser, delprogram till handlingsprogram trygghet och säkerhet 2015-2018, antaget av kommunfullmäktige 2016-02-25.

Plankarta och bestämmelser



Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

TORG

Torg

Öppna, till största delen hårdgjorda, ytor för rekreation, handel, utskänkning och kommunikation. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 2 PBL

GATA

Gata

Område för gång, cykel och fordonstrafik inom tätorten eller som har sitt mål vid gatan. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 2 PBL

Kvartersmark

B

Bostäder

Område för bostäder. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 3 PBL

C

Centrum

Område för kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 3 PBL

Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Mark

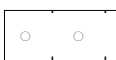
+ 0,0

Markens höjd över angivet nollplan

Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 2 PBL

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande



Marken får byggas under med garage under planterbart bjälklag. Ovan planterbart bjälklag får endast komplementbyggnad och balkong/uteplats uppföras.

Området tillåter garageanläggning under mark med ett planterbart bjälklag som gårdsyta. Ovanpå bjälklaget får området bebyggas med mindre komplementbyggnader som t ex miljöhus och cykelföråd. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL



Höjd på byggnader

Högsta byggnadshöjd i meter över angivet nollplan

Anger högsta byggnadshöjd. Eftersom området har stora höjdskillnader anges höjden i meter över angivet nollplan. Bestämmelsen medger att tekniska installationer och takkonstruktioner kan inrymmas ovan angivna byggnadshöjd. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL

- II **Högsta antal våningar**
Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL

Användning

- e₁ **Endast byggnadens bottenvåning får användas för Centrum**
Reglerar att centrumverksamheten endast får finnas i byggnadens bottenvåning. Eftersom marken är relativt kuperad i området kan bottenvåningens nivå variera i höjd inom samma byggand. Syftet med bestämmelsen är att det ska vara möjligt att angöra och inreda för centrumverksamhet från angränsande gata i samtliga delar av byggnaden. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 2 PBL. Att reglera användning som egenskapsbestämmelse finns inte med i Boverkets allmänna råd än men avses att justeras enligt detta.

Utformning

- f₁ **Takytor ska planteras med sedumväxter eller liknade för att magasinera minst 10 mm av nederbörden vid enskilda regntillfällen**
Syften med bestämmelsen är att fördröja regnvatten. Bestämmelsens regnvolymer grundar sig på dagvattenutreningsens beräkningar. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 1 PBL
- f₂ **Bottenvåning ska utformas så att det är möjligt att skapa våningshöjd på minst 4 meter**
Syftet är att möjliggöra verksamheter i bottenvåning, antingen vid byggnadens uppförande men även via en senare ombyggnad då bottenvåningen först har används för bostad. Principen med ett extra bjälklag finns beskriven som "Öppen fasad" under Planförslag - Fasadutformning. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 1 PBL

- n₁ **Markens anordnande och vegetation**
Jorddjup ovan planterbart bjälklag ska vara minst 0,8 meter
Syften är att säkerställa att gårdar ovan planterbart bjälklag får förutsättningar att skapa tillräckligt god utemiljö. Ett jorddjup på 0,8 meter ska vara tillräckligt för att kunna plantera mindre träd. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 10 § PBL

Skydd mot störningar

- m₁ **Bullerskydd till höjd +113,0**
Syftet är att säkerställa ljuddämpad sida mot gård. Bullerskärmens höjd bestäms av byggnadshöjden på intilliggande byggnad. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 12 § punkt 1 PBL 4 kap 12 § punkt 1

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.
Planen genomförandetid. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 21 § PBL

Startbesked får endast ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpas och godkänts av tillsynsmyndigheten
Bestämmelsen säkerställer att marken inte bebyggs med angiven användning innan markföroreningar är avhjälpda och godkända av tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen). Bestämmelsen gäller hela planområdet. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 14 § punkt 4 PBL

Planens konsekvenser

Behovsbedömning

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

Ställningstagande till betydande miljöpåverkan

Det bedöms inte att genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte skall upprättas. Underlag för behovsbedömning finns som bilaga. Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se sökord: detaljplan Lappen 5.

En miljökonsekvensbeskrivning har gjorts i samband med ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) för stabiliserande åtgärder och en flytande park i Munksjön. Både ansökan och MKB finns som bilaga.

En miljökonsekvensbeskrivning är även framtagen till Ramprogrammet och är kopplad till planförslaget i de delar som berör ramprogrammets delområde för fabriksområdet.

Trafikscenarier

Trafiken som kan komma att beröra planområdet är beräknade utifrån fyra olika trafikscenarier för år 2030. Dessa olika scenarier ligger till grund för bullerberäkningar och beräkningar av luftkvalitet.



Sc 1 innebär att Karlavägen är utbyggd vilket minskar trafiken på Barnarpsgatan.

Sc 2 innebär att varken Karlavägen eller bron byggs.

Sc 3 innebär att både Karlavägen och bron byggs vilket leder till ökad trafik inom planområdet.

Sc 4 innebär att enbart bron byggs vilket leder till att trafikmängderna ökar avsevärt norr om planområdet samt på Östra Torpagatan (Torpagatans förlängning).

Eftersom Sc 4 är det som påverkar planområdet mest har det använts som ”värsta scenariot” och är dimensionerande för de åtgärder som planen kräver.



Illustrationer från:

Trafikanalys i samband med planering för omvandling av Munksjö AB fabriksområde.

Sweco

Trafik inom planområdet

En utredning som beskriver hur trafiken kommer att se ut inom exploateringsområdet har tagits fram av Sweco ("Trafikanalys" daterad 2013-02-22). Analysen finns som bilaga till planen och kommer att styra detaljutformningen kring infarter, anpassningen av Munksjöplan/Torparondellen och infarter till området. Analysen har dessutom kommit fram till nya trafikmängder i de beräknade scenarier som planen använder. Dessa har sedan använts för att uppdatera övriga utredningar.

Karlavägen

Som redovisas i kommunikationsstrategin ligger Barnarpsgatan idag nära gränsvärdena för miljö kvalitetsnormen för luft samt ligger nära gränsen för de trafikmängder som den klarar av. Barnarpsgatan påverkas därför av hur bebyggelseutvecklingen i stadens och kommunens västra delar sker. För att kunna fördela trafiken bättre väster om Munksjön föreslår kommunikationsstrategin en länk som utgår från Södra infartens rondell och vidare utmed dagens gång- och cykelstråk på den tidigare banvallen till Gräshagen, via Karlavägen, Dalagatan och Humlevägen/Hemstigen för att ansluta till Åsenvägen vid Bäckadalsgymnasiet. Gatusträckningen kommer att fungera som förbindelse mellan Bymarken, Dunkehalla, Bäckalyckan och stadsdelar söderut. Detta innebär att viss trafik då avlastas Barnarpgatan, så att luftkvaliteten där kan förbättras. Enligt strategins tidplan för åtgärder ligger Karlavägen i en senare etapp vilket gör att vi även måste anpassa bebyggelsen utifrån dagens trafikmängder. I alla beräkningar på luftkvalitet, buller och kapacitet utgår vi därför ifrån fyra olika huvudscenarier som innebär olika trafikmängder för Barnarpsgatan.

Ny förbindelse över Munksjön

Med hjälp av en kommunomfattande trafikprognosmodell har Ramböll beräknat vilken trafiktillväxt som den planerade stadsutvecklingen inom ramen för utbyggnadsstrategin kan förväntas generera fram till år 2030. Prognoserna visar att den beräknade trafikökningen resulterar i förvärrad trängsel på vissa högt belastade avsnitt samt kapacitetsbrist i ett antal korsningspunkter inom Kärrnan. I utbyggnadsplanerna för omvandlingen av området söder om Munksjön diskuteras ett förslag på en ny broförbindelse över Munksjön. Syftet med en sådan broförbindelse är att länka samman områdena på östra och västra sidan av Munksjön samt att öka integrationen mellan de nya stadsdelarna och staden i övrigt. En ny bro över Munksjön skulle även kunna bidra till att avlasta de centrala gator som idag är relativt högt belastade och där belastningen beräknas öka ytterligare till följd av den förväntade trafiktillväxten.

Prognosen visar att den nya broförbindelsen beräknas komma att trafikeras av ca 8.000 fordon per vardagsmedeldygn. Åtgärden bedöms i första hand leda till en omfördelning av biltrafiken mellan de öst-västliga kopplingarna inom centrala Jönköping.

Omfördelningen innebär störst trafiktillväxt på de till bron anslutande gatorna, i förlängningen av Torpagatan respektive Bangårdsgatan. De sträckor som främst beräknas komma att avlastas till följd av åtgärden är befintlig bro över Munksjön och Kampevägen samt till viss del även E4an.

Närmare hälften av resorna som beräknas ske över bron kan betraktas som kortväga resor, med både mål- och startpunkt inom Kärnan. Av resterande del av resorna över bron, dvs. de bilresor med start- och/eller målpunkt utanför Kärnan, är det endast en mindre andel av trafiken på bron beräknas vara genomfartstrafik, dvs. trafik som både börjar och slutar utanför Kärnan.

Jönköping har som målsättning att resebehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska tillgodoses via förflyttningar till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Idag är en fjärdedel av alla resor i kommunen en bilresa som är kortare än fem kilometer. Målsättningen är att biltrafiken inte skall öka.

För att en ny broförbindelse ska bidra till uppfyllelsen av de kommunala målen, där ett delmål är att biltrafiken inte ska öka, bör man arbeta strategiskt med att omfördela de ytor som frigörs av en åtgärd till andra trafikslag. Exempelvis kan den nya broförbindelsen bidra till att vissa gator får minskat biltrafikflöde, med ökad framkomlighet för biltrafiken som följd. För att motverka att denna ökade framkomlighet resulterar i inducerad trafik, bör framkomligheten begränsas till förmån för andra trafikslag. På så vis kan den inducerade trafiken begränsas och de andra trafikslagets konkurrenskraft bibehållas eller öka.

Den fysiska barriäreffekten av Munksjön är av betydelse för framför allt fotgängare och cyklister, då dessa trafikanter är mest avståndskänsliga. Därför är en ny broförbindelse i linje med målsättningen om en ökad andel gång- och cykeltrafik i Jönköping. Av denna anledning redogörs även för de förväntade effekterna av en broförbindelse avsedd endast för gång- och cykeltrafik.

Bedömda effekter av ny broförbindelse över Munksjön

- + Avlastning av biltrafik, främst för Kämpevägen och Munksjöbron
- + Ökad framkomlighet och tillgänglighet med bil
- + Ökad tillgänglighet för fotgängare och cyklister
- + Marginellt positiva miljöeffekter avseende luft och buller på de avsnitt där trafiken minskar något
- + Länkar samman stadsdelarna öster och väster om bron
- Negativa miljöeffekter avseende luft och buller på de avsnitt där trafiken ökar
- Lokalt ökade trafikflöden, främst på anslutande gator till bron
- Risk för genomfartstrafik genom centrala Jönköping
- Risk för inducerad trafik

Bedömda effekter av ny broförbindelse över Munksjön endast avsedd för fotgängare och cyklister.

- + Länkar samman stadsdelarna öster och väster om bron
- + Ökad tillgänglighet för fotgängare och cyklister
- + Positiva miljöeffekter avseende luft och buller, främst i direkt anslutning till broförbindelsen
- + Ökad konkurrenskraft för cykel- och gångtrafik och sannolikt ett bidrag till en ökad andel gång och cykeltrafik av de totala resorna som understiger 5 km

Så länge det inte finns beslut kring en eventuell ny broförbindelse över

Munksjön och hur den ska utformas så har planförslaget utgått från värsta scenariot avseende buller, partiklar och risk, dvs att förbindelsen även möjliggör biltrafik.

Hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Trafik

Sweco har uppdaterat de spridningsberäkningar med avseende på partiklar som PM10 vid Barnarpsgatan – Torpagatan i Jönköping som gjordes inför etapp 1. Beräkningarna är utförda för att representera dels år 2015, dels år 2030. Beräkningarna är gjorda utifrån scenario 4, med ny bro över Munksjön och utan Karlavägen (Bilaga).

Resultaten från de nya spridningsberäkningarna visar att miljö kvalitetsnormerna underskrids både för år 2015 och för år 2030. Mätningarna vid Barnarpsgatan år 2015 visar att årsmedelvärdet även underskrider miljö kvalitetsmålet. Dock överskrids miljö kvalitetsmålet dygnsmedelvärde vid de flesta vägnitten både för nuvarande situation år 2015 och för framtida situation år 2030.

De beräknade partikelhalterna stämmer väl överens mot de uppmätta halterna vid Barnarpsgatan. Det kan poängteras att de beräknade halterna år 2015 vid läget där mätningar bedrivs är överskattade för årsmedelvärdet och att dygnsmedelvärdet underskattas, dock är denna underskattning att betraktas som liten.

Verksamheter

Resultaten från spridningsberäkningarna visar tydligt att halterna för de olika ämnena i luften i närområdet kring industrifastigheten ligger betydligt under de gällande gränsvärdesnormerna, MKN (årsmedelvärde, timmedelvärde), för båda scenarierna. Utsläppshalterna ligger även under de nationella miljömål som finns upptagna för de olika ämnena.

Spridningsberäkningarna är utförda vid drift av samtliga eldningspannor tillgängliga på kraftvärmeverket, och resultaten visar att luftkvaliteten i området närmast JEAB är påverkad av utsläppen, dock överskrids inga gränsvärdesnormer för kvävedioxider eller partiklar. Vid normal drift förväntas därför ännu lägre halter än de som presenteras i rapporten. Ramböll Sverige AB bedömer att utsläppen från JEAB inte riskerar att medföra en försämrad luftkvalitet som riskerar att överskrida nuvarande gränsvärdesnormer, MKN.

Med avseende på de utsläpp av vattenånga som sker från Munksjö papper bedöms risken för påverkan på kommande fastigheter som ringa, då kondensation på fasader och fönster etc. med största sannolikhet endast kommer ske vid extrema temperaturer och luftfuktighetsförhållanden, vilket sällan inträffar under året.

Trafikbuller

Detaljplanen är påbörjad efter 1 januari 2015 och utformad enligt "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader".

I den bullerutredning (bilaga) som Soundcon har tagit fram har trafikscenario 4 (värsta scenario) varit dimensionerande men även övriga scenarior är redovisade i utredningen.

Av resultaten framgår att byggnader med fasader mot, eller i närheten av, de mer trafikerade gatorna erhåller dygnsekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet 55 dBA. Den nya förordningen om trafikbuller anger att om riktvärdet 55 dBA överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

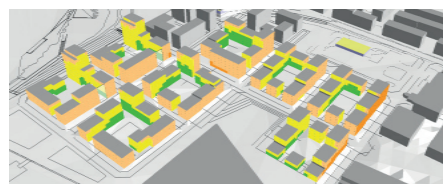
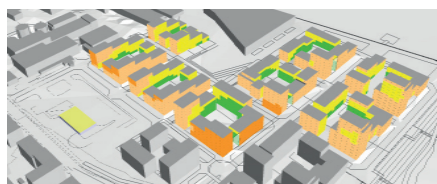
Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
> 65	> 80
60 - 65	75 - 80
55 - 60	70 - 75
50 - 55	65 - 70
45 - 50	60 - 65
< = 45	< = 60

Av bilagorna framgår att flertalet av byggnaderna som har ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA bör kunna uppfylla detta med genomgående lägenheter. Där ljudnivåerna i några enstaka fall enligt bilagorna är högre på den skyddande sidan bör man i dessa situationer kunna reducera ljudnivåerna med t.ex. avskärmande balkonger.

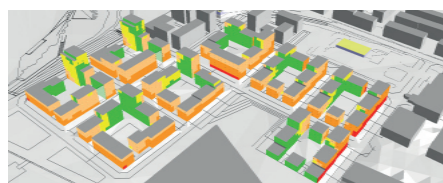
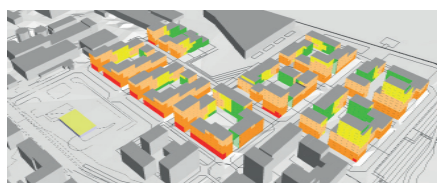
Ett scenario utan biltrafik över Munksjön skulle avsevärt förbättra trafikbullersituationen i området.

Scenario 1

Med Karlavägen och utan
ny bro över Munksjö.
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader

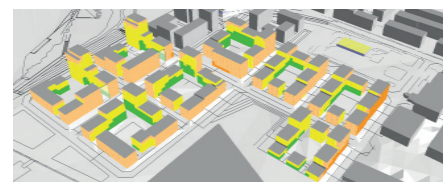
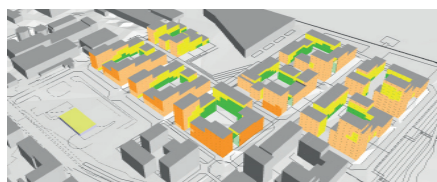


Maximala ljudnivåer vid
fasader

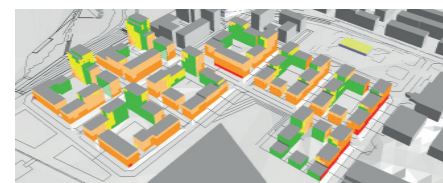
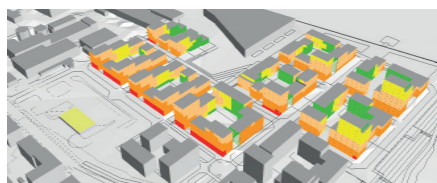


Scenario 2

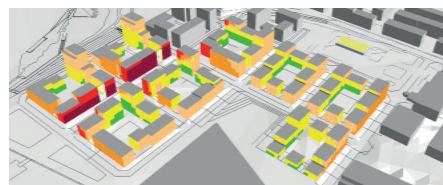
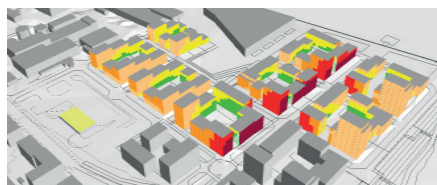
Utan Karlavägen och utan
ny bro över Munksjön
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



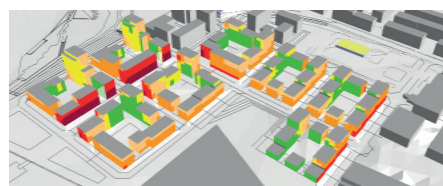
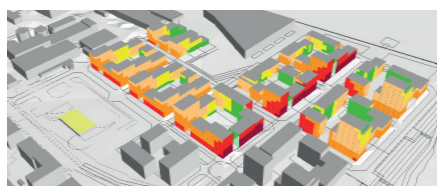
Maximala ljudnivåer vid
fasader



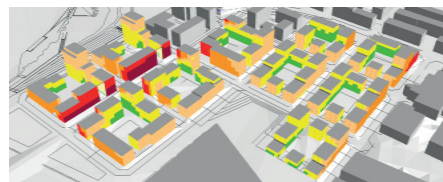
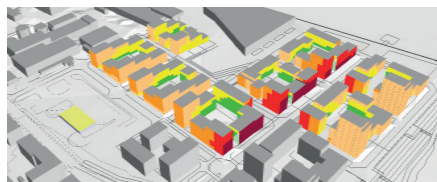
Scenario 3
Med Karlavägen och med
ny bro över Munksjön
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



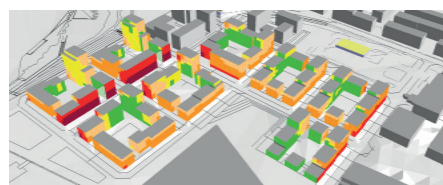
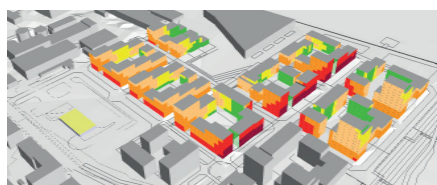
Maximala ljudnivåer vid
fasader



Scenario 4
Utan Karlavägen och med
ny bro över Munksjön
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



Maximala ljudnivåer vid
fasader

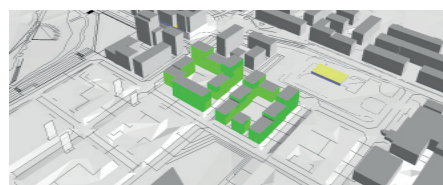
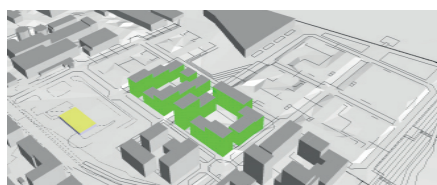
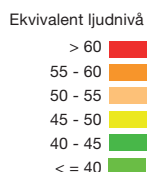


Industribuller

Som framgår av resultaten i bilagorna är det främst fasader i norr mot Bygatan samt fasader i söder som utsätts för buller från industriverksamheten. Ljudnivåerna är som högst 45 dBA. I Boverkets vägledning anges under riktvärdena att bostadsbyggnader som har ekvivalenta ljudnivåer som ej överskrider 45 dBA under natten (zon A) bör kunna accepteras. I vägledningen anges också att om ljudnivån uppstår pga ljudkällor såsom kylaggregat, ventilation o d skall tillgång till ljuddämpad sida finnas. Ljudnivån på den ljuddämpade sidan skall inte under natten överskrida 40 dBA från närliggande industriverksamheten.

Av resultaten framgår att ljuddämpad sida bör kunna uppnås i kvarter 10 och 11 och således bör man uppfylla riktvärdena utan bullerdämpande åtgärder.

Externt industribuller
Situation natt



Illustrationer från
Bullerutredning
Munksjöstaden etapp 2.
Soundcon.

Risk

I samband med planförslaget har en riskanalys genomförts av Ramböll (bilaga). Riskanalysen har utförts avseende personers säkerhet i det planerade bostadsområdet. Syftet har varit att på övergripande nivå bedöma risker från omgivningspåverkande verksamheter och aktiviteter och vilka åtgärder som behöver vidtas med tanke på riskkällor som finns i omgivningen.

Det har identifierats ett antal scenarier som har bedömts kunna påverka omgivningarna. För att bedöma risknivån för dessa scenarier har det beräknats konsekvenser vid brand samt olycksfrekvenser.

De områden som riskanalysen konstaterar behöver utformas med särskild hänsyn för pölbrand ligger utanför granskningsförslagets utbredning och kommer att säkerställas i detaljplanen för resterande del samrådsförslaget.

Angående risker för brand och farligt gods utmed Östra Torpagatan har det konstaterats att närmsta vägen för farligt gods från oljecentral till Rv40 och E4S skulle bli via en ev ny bro. Denna transportväg för farligt gods är inte lämplig pga av både ny- och befintlig bostadsbebyggelse. En betydligt bättre transportväg för farligt gods från oljedepån till Rv 40 och E4 är via Bangårdsgatan, där befintlig bebyggelse består av verksamheter. Ett sätt att styra denna trafik till Bangårdsgatan i stället för över en ev. bro är att sätta ett förbud för farligt gods över bron, vilket kommunen har rådighet över. I ett framtida skede när verksamheterna utmed Bangårdsgatan omvandlas till bostäder kommer oljedepån med mycket stor sannolikhet att vara flyttad från nuvarande placering och farligt god då inte trafikera Bangårdsgatan. I det fallet farligt godstransporter från oljecentralen av någon anledning ändå skulle vara aktuella utmed Bangårdsgatan när omvandling till bostäder kommer ske, får den risken beaktas i dessa detaljplaner.

Markföroreningar

I det "Övergripande miljökontrollprogram" 2014-02-19 (bilaga) som Sweco tagit fram i samråd med tillsynsmyndigheten, Länsstyrelsen i Jönköpings län, beskrivs föroreningssituationen för hela området enligt nedanstående punkter.

- *Fyllnadsmassor på naturligt avsatt sand och/eller grus förekommer inom hela området, dock med lokala avvikelser. Sanden som underlagrar fyllningen är med få undantag opåverkad av föroreningar.*
- *Inom markområdet väster om det fd järnvägsspåret är fyllnadsmassornas mäktighet generellt 0-2 m.*
- *Markområdet öster om det fd järnvägsspåret utgörs av mäktig fyllning, ställvis ca 10 meter.*
- *Fyllningen består av främst sand och grus men även större eller mindre inslag av exempelvis slagg, aska, tjärklumpar, mesa och tegel. Lukt av olja, tjära eller lösningsmedel har noterats i ett flertal provpunkter.*

- Vid undersökningarna 2008-2009 delades området in i olika delområden, A-F, utifrån vilka verksamheter som har bedrivits, se karta. De största föroreningsmängderna har konstaterats inom område A och B där särskilda punktkällor har pekats ut.
- Föroreningen inom område A och B utgörs av samma ämnen i alla punktkällor och består i huvudsak av restprodukter från tjärpappstillverkning samt askor och slagg från förbränningsanläggningen på området.
- Inom område C, D, E och F (ungefär detaljplan etapp 1) förekommer förorening ställvis i fyllningen. Fyllningen inom dessa områden har inte visat på någon skillnad i föroreningsgrad. Föroreningarna bedöms främst härröra från aska och slagg och annat avfall som har använts som fyllnadsmaterial inom fastigheten.
- Analysresultat avseende metaller och organiska ämnen indikerar att det inte föreligger någon generell förorening i grundvattnet inom område A, C, D, E och F. Grundvattennivån inom dessa områden ligger oftast i den naturligt avsatta sanden.
- Inom delområde B har drygt 40 grundvattenrör installerats. Föroreningen i grundvatten sammanfaller med punktkällor inom område B, innehållande tjärliknande ämnen, framför allt naftalen.

Områdesinledning A-F
visas med svarta linjer.
Detaljplan etapp 1 visas
orange i fonden.

----- Planområde

Karta från Övergripande
miljökontrollprogram
Sweco.



- *Asfalterade ytor inom området innehåller ställvis stenkols tjära (s k tjärasfalt).*

Sanering för detaljplan 1, område A samt de delar av område F som ingår i denna detaljplan, har gjorts enligt "Anmälan om avhjälpandeåtgärd, detaljplan 1 och område A" 2014-02-19 (bilaga). Saneringen av området för detaljplan 1 är godkänd av Länsstyrelsen och för område A är rapporten inlämnad men ännu inte godkänd.

Granskningsförslaget omfattar ett område med tidigare cisternlägen inom område A. Inom detta område råder ett stort massöverskott som kommer att schaktas ur inför grundläggning av husen. Vid denna urschaktning kommer massorna att hanteras i enlighet med det Övergripande miljökontrollprogrammet, daterat 2014-02-19, som upprättats och som ska följas vid alla schaktarbeten inom Munksjöstaden. Förorenade massor inom för tidigare cisternlägen kommer därmed att schaktas upp och transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

I enlighet med Länsstyrelsens meddelande kommer planen via villkorsbestämmelse om att startbesked endast får ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpas och godkänts av tillsynsmyndigheten.

Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Planbesked

Stadsbyggnadsnämnden gav 2015-06-11 planavdelningen i uppdrag att planmässigt pröva ärendet genom detaljplaneläggning.

Översiktsplan

Gällande översiktsplan (ÖP 2002) är antagen av kommunfullmäktige mars 2003, en ny översiktsplan (ÖP 2015) är antagen men har ännu inte vunnit laga kraft.

Öp 2002 anger att ”Munksjön ska förvandlas till en stadssjö med en vacker och tilltalande bebyggelse och strandpromenad runt hela sjön”. Själva planområdet är inte direkt utpekade i översiktsplanen från 2002. I ÖP 2105 (utställningsversion) är området utpekade som ett förtätningsområde.

I Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare, som är en fördjupad översiktsplan, behandlas frågor kring kommunens utbyggnads-, förtätnings- och omvandlingsområden för boende och verksamhetsområden. Planen antogs 2011. Hela ramprogrammets omvandlingsområde finns med i den del som kallas Kärnan.

Översiktsplanen och utbyggnadsstrategin finns tillgänglig på kommunens hemsida www.jonkoping.se

Planprogram/fördjupad översiktsplan

Ramprogram

Jönköpings kommun planerar för stadsutveckling av området kring Södra Munksjön. Därför har i enlighet med *Stadsbyggnadsvision 2.0* och *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare* en fördjupad översiktsplan (FÖP) *Ramprogram för Södra Munksjön* tagits fram. Ambitionen är att förtäta staden och stärka regionens centrum genom en hållbar och successiv stadsutveckling runt Munksjöns södra del. Till grund för kommunens arbete med hållbarhet och planering ligger Ålborg-åtagandena för hållbar stadsutveckling som Jönköpings kommun har skrivit under 2007 samt *Program för Hållbar Utveckling – miljö, 2012-2020*. Ramprogrammets antagandehandling daterad, 2012-11-29, utgör planprogram för denna detaljplan. Ramprogrammet visar en huvudstruktur för den långsiktiga utvecklingen av Södra Munksjön. I programmet dras riktlinjer upp för omvandlingen från dagens struktur med mestadels verksamheter till livliga stadsdelar med blandat innehåll och en integrering med miljöerna kring Munksjön och Rocksjön. I omvandlingen av området är hållbara kommunikationer en nyckelfråga för stadens utveckling. Huvudstrukturen i Ramprogrammet ger förutsättningar för att etablera en höghastighetsbana med station söder om Munksjön. Beslut om etablering ligger inte inom ramen för Ramprogrammet, däremot ger det vägledning för en möjlig stadsutveckling i avvaktan på beslut och skapar markreservat för genomförande av höghastighetsbanan och stationen. Programmet ger plats för

12 000-14 000 personer, dvs. 6000-8 000 bostäder inom Kärnan och 6 000 ytterligare arbetsplatser vilket totalt ger ca 11 500 arbetsplatser

Stadsbyggnadsvision 2.0

Stadsbyggnadsvision 2.0 innebär ett sammanhållet arbete, som med helhetsperspektiv behandlar en rad olika aspekter av Jönköpings fortsatta stadsutveckling. Visionen omfattar hela området runt Munksjön mellan Vättern och E4 (kallat Kärnan) och formar utvecklingen under kommande årtionden. I Stadsbyggnadsvision 2.0 presenteras ett antal bärande idéer för utveckling av Kärnan. Dessa antogs av kommunfullmäktige i oktober 2008:

- Kärnan ska ha en långsiktigt hållbar stadsutveckling - socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Barnperspektivet och god tillgänglighet ska särskilt beaktas.
- Kärnan ska utvecklas med en attraktiv stadsbebyggelse som innehåller både bostäder, service och arbetsplatser.
- För att Kärnan ska få maximal attraktivitet krävs ett samspel mellan innehållet i dess södra del och stadskärnan samt med övriga stadsdelar i kommunen och med omlandet.
- Stadens liv och innehåll ska präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans.
- Stadsstrukturen ska utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk samt ge plats för rekreation och grönska.
- En urban stadsstruktur som ger förutsättningar för hållbara kommunikationer ska utformas. För att skapa ett framgångsrikt utvecklingsarbete inom ramen för stadsbyggnadsvisionen planeras insatser inom utvecklingsområdena: stadens liv och innehåll, förnyelse

Blandstadsprogram

Blandstadsprogrammets togs fram av Tolust AB och Jönköpings kommun för att hålla ihop stadsdelens innehåll och gestaltning till en välsammansatt blandning, framväxt under lång tid och uppdelad på flera detaljplaner och etapper.

Programmet redovisar principer för stadens innehåll och gestaltning, framtagna i överenskommelse mellan kommunen och exploitören. Programmet kopplas till samarbetsavtal aktörerna emellan och ligger till grund att för kommande projekterings- och bygglovinsatser. Riksintressen

Området ingår i ett större område, som täcker en stor del av Jönköpings centrala delar, som är av riksintresse för framtida järnväg. Området bedöms dock inte vara aktuellt för en framtida höghastighetsbana.

Grönstrukturplan

Enligt kommunens grönstrukturplan från 2004, ska ingen ha mer än 200 meter till grönområde av god kvalitet, vilket planområdet uppfyller då en

aktivitetspark skapas inom området. Enligt grönstrukturplanen ska Munksjön utgöra en stadssjö, med god tillgänglighet till dess stränder för gående och cyklister.

Kulturhistoria

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Den kulturhistoriskt mest värdefulla bebyggelsen inom Ramprogramsområdet finns inom Munksjö fabriksområde. Inom övriga delar av området finns industriebebyggelse med visst kulturhistoriskt värde.

Fastighetsägaren har tagit fram fördjupade antikvariska studier i syfte att skapa förutsättningar för bevarande och utnyttjande av de befintliga industribyggnader som ingår i den framtida strukturen. Det gäller byggnader och byggnadsdelar såväl som den yttre miljön kring dessa byggnader.

Antikvarisk förundersökning med kulturhistorisk värdering, daterad 2010-02-04, framtagen av Niras. Av utredningen framgår att bebyggelsen har vuxit fram under en period på ca 130 år. Fabriksbyggnaderna är ur materialsynpunkt mycket enhetligt utformade.

Munksjö pappersbruk - principer för bevarande och utveckling av kulturmiljön (2011-10-24) framtagen av Nyréns arkitektkontor. Utredningens resultat har legat till grund för hur man i Ramprogrammet förhållit sig till de industrihistoriska värden som Munksjö pappersbruk representerar. Utredningen finns som bilaga.

Andra kulturhistoriska inslag i bruksmiljön är gatunätet och järnvägen. Vaggerydsbanan stod klar 1894 och dess sträckning är fortfarande synlig i området. Det norra bruksområdet har haft ett stort gatusystem som till viss del finns kvar ännu idag. Vägsystemet har ändrats då byggnader rivits eller byggts. Vissa gatusträckningar finns kvar från pappersbrukets första tid, exempelvis delar av Cellulosagatan. Även kajlinjen har ett kulturhistoriskt värde.

Detaljplaner

Planområdet berör två gällande detaljplaner, EII 505, samt i det sydöstra hörnet Dp 900301. Bägge planerna har användning Industriändamål på de delar som berörs.

Kommunalt bostadsförsörjningsprogram (KBFP)

Gällande bostadsförsörjningsprogram antogs av kommunfullmäktige i oktober 2015. Förslaget planområde finns upptaget i projektplan 2016-2021 som en del av objekt A14b Munksjö fabriksområdet (södra) etapp 2 med förväntad påbörjad byggnation: 350 bostäder 2017, 205 bostäder 2018, 350 bostäder 2019. Upplåtelseform är hyresrätt och bostadsrätt.

Ålborgåtaganden

Den 11 oktober 2007 undertecknade Jönköpings kommun Ålborg-åtagandena som är resultatet av ett samverkansarbete mellan städer i Europa. Totalt har Ålborg-åtagandena hittills undertecknats av drygt 650 europeiska städer. Åtagandena syftar till att åstadkomma en hållbar utveckling, definierat som

en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Ålborgåtagandena innehåller 50 punkter som beskriver hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma en hållbar utveckling. Den planerade stadsutvecklingen i Ramprogram för Södra Munksjön berörs främst av åtagande "Punkt 5 - Planering och stadsbyggnad" och "Punkt 6 – Bättre framkomlighet, mindre trafik".

Åtagande 5 innebär att Jönköpings kommun åtar sig att till förmån för alla ge stadsplanering och stadsbyggande en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor och med sociala, ekonomiska och kulturella frågor. Kommunen kommer därför att arbeta för att:

- återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden. undvika stadsutbredning genom att uppnå lämpliga bebyggelsetätheter i staden och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter.
- se till att ha en blandning av olika användningar och verksamheter i byggnader och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service, och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar.
- se till att det urbana kulturarvet bevaras, upprustas och används/återanvänds på lämpligt sätt.
- tillämpa krav för hållbar stadsbyggnad och byggande och främja arkitektur och byggteknik av hög kvalitet.

Åtagande 6 innebär att kommunen är medveten om det ömsesidiga beroendet mellan transporter, hälsa och miljö, och åtar sig att starkt främja hållbara alternativ för framkomlighet. Kommunen kommer därför att arbeta för att:

- minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla.
- öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp
- utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomlighet i staden minska transporternas konsekvenser för miljön och folkhälsan.

Planförslaget anses följa Ålborg-åtaganden ur aspekterna att Jönköping skall undvika stadsutbredning genom att uppnå lämplig bebyggelsetäthet i staden, och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter.

Program för anpassningar till klimatförändringar

Jönköpings kommun ska planera och arbeta aktivt för att förebygga och begränsa

konsekvenser av de förväntade klimatförändringarna för samhället i allmänhet och viktiga samhällsfunktioner i synnerhet. Klimatanpassningsåtgärder ska beaktas vid all planering av nya byggnader och verksamheter men åtgärder kan även behövas inom kritiska områden i befintliga miljöer och kommunala verksamheter.

Jönköpings kommun ska

- säkerställa att ingen inredd yta eller känslig utrustning i ny bebyggelse, ny samhällsviktig infrastruktur eller nya farliga verksamheter/varor förläggs till områden som kan översvämmas enligt klimatplaneringsförutsättningarna utan att riskerna och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder utreds.
- säkerställa att ingen ny bebyggelse eller ny samhällsviktig infrastruktur förläggs till områden med förhöjd ras- och skredrisk utan att riskerna och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder utreds.
- vid planering av ny bebyggelse utforma dagvattensystem enligt gällande klimatplaneringsförutsättningar.
- planera krisberedskap och dimensionera räddningstjänst med utgångspunkt från gällande klimatplaneringsförutsättningar.
- beakta kommande behov av kylning av lokaler för samhällsviktig verksamhet vid ny- och ombyggnation.

Nya områden runt Vättern, Rocksjön och Munksjön ska planeras för en vattennivå i dessa sjöar på minst +90,3 meter (enligt RH 2000) och dagvatten ska kunna avrinna på markytan med självfall till dessa sjöar.

Dagvatten - policy och handlingsplan

Kommunen har en antagen dagvattenpolicy som är gjord 2008. Policyn anger hur dagvatten inom planlagda, bebyggda områden ska hanteras för allmän, samfällad och privat mark. Policyns övergripande mål är att:

Hanteringen av dagvatten ska ske på ett sätt som...

- medför minsta möjliga störning på människors hälsa och på miljön i vatten och mark
- minimerar risken för skador på byggnader och anläggningar
- berikar bebyggelsemiljöerna och synliggör vattenprocesserna

Möjliga åtgärder för att nå målen:

- Minska dagvattenavrinningen, genom att minska andelen hårdgjorda ytor
- Begränsa källorna till föroreningar i dagvattnet
- Separering, genom att inte blanda rent och smutsigt dagvatten
- Lokalt omhändertagande av dagvatten inom egen fastighet (ELOD)
- Lokalt omhändertagande till gemensam anläggning (SLOD)

- Bibehålla grund- och ytvattennivåer genom infiltration, fördröjning och utjämning
- Rena förorenat dagvatten så långt det är möjligt och så nära källan som möjligt
- Gemensamt driva utvecklingsarbete och information inom området

Enligt handlingsplanen ska valet av reningsanläggning baseras på på recipientens känslighet, dagvattnets mängd och sammansättning, områdets topografi ska, geologiska och hydrologiska förutsättningar samt typ av exploatering. Även kostnader, juridiska aspekter och rådighet över området är av betydelse för valet av reningsmetod. Som hjälp för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas finns en tabell med reningskrav. Tabellen är en schablon som bygger på olika områdestyper ger olika klassificeringar av dagvattnet och där recipientens känslighet framgår.

Munksjön klassas i dokumentet som en mindre känslig recipient. Tilltänkt exploatering består både av områdestypen Bostad>50/ha som ger måttliga föroreningshalter samt Trafik>100 ÅvadT vilket innebär höga föroreningshalter. Enligt policyns tabell hamnar därmed reningskravet på normalrening. Som exempel på normal rening anges infiltrationsanläggningar och fördröjningsdammar.

En av policys målsättningar är att arbeta för att dagvattnet renas innan det når Munksjön.

Bebyggelse

Bebyggelse

Inom planområdet finns idag endast de äldre fabriksbyggnader som är avsedda att ingå och skyddas i detaljplanen. Strax utanför planområdets nordvästra del finns en bensinmack som ingår som nya bostadskvarter i Blandstadsprogrammet men ingår inte i detaljplanen.

Mark och vegetation

Natur och rekreationsområden

Området är idag inte tillgängligt för allmänheten för rekreation.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena beskrivs i planens konsekvenser samt ytterligare i bilagorna som rör stabiliserade åtgärder och markföroreningar.

Trafik

Gång

Allmänheten har idag inte tillgång till området.

Cykel

Allmänheten har idag inte tillgång till området.

Kollektivtrafik

Stomlinjer finns vid Torpaplan inom 300 m från planområdet. Barnarpsgatan trafikeras av två linjebussar med turtäthet på 10 minuter.

Bil

Det finns idag ingen allmän biltrafik inom området.

Service

Offentlig service

En vårdcentral och apotek är under uppförande i anslutning till Munksjö rondellen. Området ligger ca 500 meter från högskolan. Närmaste grundskola är Torpaskolan och en förskola är under uppförande enligt etapp 1 i direkt anslutning till planområdet.

Kommersiell service

Strax utanför planområdets nordvästra del finns Shell 7-eleven med drivmedelsförsäljning och enklare livsmedelsförsäljning. Vid Torparondellen uppförs enligt etapp 1 en livsmedelshandel och apotek. Från Torpaplan och Klostergatan finns sammanhängande kommersiell service hela vägen in mot västra centrum.

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen kommer att vara fem år från det datum den vinner laga kraft.

Organisatoriska frågor

Planen handläggs med utökat förfarande. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse där framförda synpunkter redovisas och kommenteras.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2015

11 juni	STBN- planuppdrag
---------	-------------------

2016

16 juni	STBN - beslut om plansamråd
21 juli - 2 september	Samråd
15 december	STBN - beslut om granskning för kvarter 10 & 11.

2017

22 december-20 januari	Granskning för kvarter 10 &11.
24 mars	STBN - beslut om antagande för kvarter 10 &11

vår	STBN - beslut om granskning för resterande del av etapp 2 (efter beslut om vattendom).
vår	Granskning för resterande del av etapp 2
vår - sommar	STBN - beslut om godkännande för resterande del av etapp 2
vår - sommar	KF - beslut om antagande för resterande del av etapp 2
	Laga kraft (om inte planen överklagas)

Avtal

Byggherren äger huvuddelen av marken inom planområdet, men ansvaret för genomförande av planområdet ligger gemensamt hos kommunen och byggherren. Sedan tidigare finns det ett samverkansavtal träffat mellan kommunen och byggherren som reglerar parternas ansvar och åtaganden under kommande planerings- respektive genomförandeprocess. Detta avtal ska kompletteras med genomförandavtal etappvis allteftersom detaljplaner tas fram inom området söder om Bygatan. Respektive genomförandavtal förutsätts ha träffats mellan kommunen och byggherren innan motsvarande detaljplan antas. I avtalen

ska bland annat exploateringsersättningar, anläggningsavgift för vatten och avlopp, ansvar för undersökningar och utbyggnad av olika anläggningar samt servitutsupplåtelser regleras.

Kommunen kommer att vara huvudman för det som blir allmänna anläggningar/platser, som gator, torg- och parkytor. Tekniska kontorets mark- och exploateringsavdelning ansvarar för att beställa utförande av dessa anläggningar medan förvaltningen ska tas över av gata- och parkavdelningen på tekniska kontoret när respektive anläggning är utförd.

Byggherren ska svara för och bekosta alla utredningar och undersökningar som bedöms som nödvändiga för en planläggning och exploatering av området. Detta innefattar såväl miljö-, geotekniska-, och arkeologiska undersökningar som tekniska och ekonomiska analyser. Vidare bär byggherren allt ekonomiskt ansvar för erforderlig marksanering samt alla fördyrande åtgärder vid anläggande och utbyggnad inom hela planområdet som kan påvisas mot markens beskaffenhet.

Ekonomiska frågor

Kommunens tekniska kontor har det övergripande ansvaret för exploateringsfrågor och kommunens del av finansiering inom Munksjöstaden. För att kunna redovisa och följa finansieringen för utförande av allmänna anläggningar/ytor så finns det ett exploateringsområde som heter Munksjö Fabriksområde Södra i kommunens exploateringsplan (objekt 4388). Fördelning mellan vad som ska betalas av byggherren och vad som ska betalas av kommunen (skattemedel) bestäms i samband med att genomförandeavtal träffas mellan kommunen och byggherren. Denna fördelning kommer att utgå ifrån den överenskomna fördelningsprincipen som finns med i samverkansavtalet.

För utbyggnaden av nya ledningar för vatten och avlopp samt anordningar för dagvatten inom planområdet ska byggherren betala anläggningsavgift enligt kommunens taxa

Byggherren ansvarar för all finansiering när det gäller utförande av byggnader och anläggningar inom kvartersmark. Vidare ska exploitören själv stå för kostnaden för erforderliga rivningar av byggnader och anläggningar samt omläggningar av befintliga tekniska anläggningar av såväl allmän som intern art.

En ekonomisk redovisning av kommunens kostnader för planen ska vara framtagen inför ett beslut om genomförandeavtal.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

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

inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Avtal förutsätts träffas mellan fastighetsägarna.

Planen medför att två nya kvarter för bostadsändamål bildas. Hela planområdet ligger inom fastigheten Lappen 17 men även fastigheten Söder 1:1 påverkas. Lappen 17 är privatägd, Söder 1:1 är en kommunal gatu- och parkmarksfastighet. Fastigheten Torpa 2:1 påverkas indirekt eftersom närliggande allmänplatsmark bör regleras till denna.

Del av den mark som idag är kvartersmark kommer att bli allmän plats för gata. Kommunen har rätt att lösa in allmän plats enligt PBL 6:13 och måste lösa in marken om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken kan lämpligen faststighetsregleras till den närliggande gatu- och parkmarksfastigheten Söder 1:1.

I flerbostadshus samt kvarter med olika ändamål finns möjlighet att avstycka 3D-fastigheter. 3D-fastigheter kan enbart bildas om byggnadens konstruktion motiverar åtgärden samt att fastighetsindelningen medför en mer ändamålsenlig förvaltning eller tryggar finansieringen av byggnationen.

Gemensamhetsanläggning

I kvarter med mer än en fastighetsägare bör gemensamhetsanläggningar inrättas för gemensamma innergårdar, parkeringsgarage m.m. Om 3D-fastighetsbildning genomförs måste ett flertal gemensamhetsanläggningar bildas för byggnadens gemensamma behov.

Rättigheter

Avtalsservitut för kommunala VA-ledningar inom planområdet behandlas av berörda parter i samband med plangenomförandet. Nya rättigheter kan behöva bildas för att trygga väsentliga funktioner för ny- eller ombildade fastigheter, särskilt om 3D-fastighetsbildning blir aktuell.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Planområdet omfattas ej av någon fastighetsindelningsbestämmelse och något behov av nya bestämmelser anses obehövliga.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet / Rättighetshavare	Fastighetsrättslig konsekvens
Lappen 17	Planen möjliggör avstyckning eller klyvning för att bilda två kvarter för bostad och centrumverksamhet. Dessa stycknings-/klyvningslotter kan i sin tur delas upp i ytterligare fastigheter om behov finns. All mark som läggs ut som allmän plats har kommunen rätt att lösa in enligt PBL 6:13 och måste lösa in om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken bör lämpligen fastighetsregleras till den närliggande gatu- och parkmarksfastigheten Söder 1:1.
Söder 1:1	Fastigheten är en kommunal gatu- och parkmarksfastighet. Allmän plats inom planområdet bör regleras till denna fastighet.

Medverkande tjänstemän

Vid upprättandet av detaljplanen har följande medverkat med material och information.

Miljö- och hälsoskyddskontoret

Annica Magnusson Vattensamordnare

Räddningstjänsten

Henric Dovrén
Elin Isfall

Stadsbyggnadskontoret

Jenny Larsson Utvecklings- och trafikavdelningen
Emma Svärd Utvecklings- och trafikavdelningen
Jacob Thörnblad Lantmäteriavdelningen

Tekniska kontoret

Per-Gunnar Axelsson Gata
Emma Gunnarsson Park
Lise-Lotte Johansson Mark och exploaterings
Anders Larsson Vatten och avlopp



Liselott Johansson
Planchef
036-10 57 78



Mattias Karlsson
Planarkitekt
036-10 51 24