

Detaljplan för Örlogsmannen 5 m.fl.

Skeppsbron (etapp 1), Jönköpings kommun



Planbeskrivning

Innehåll

<i>Bakgrund, syfte och huvuddrag.....</i>	<i>4</i>
<i>Planförslag.....</i>	<i>4</i>
<i>Plankarta och bestämmelser.....</i>	<i>29</i>
<i>Planens konsekvenser.....</i>	<i>32</i>
<i>Upphävande av strandskydd.....</i>	<i>58</i>
<i>Förutsättningar.....</i>	<i>62</i>
<i>Genomförande av detaljplanen.....</i>	<i>88</i>

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Samrådsredogörelse
Behovsbedömning

Bilagor

- Arkeologisk utredning inför ny stadsdel Skeppsbron, Jönköpings läns museum 2015:32
- Dagvattenutredning södra Munksjön, SWECO 2016-01-12

- Skeppsbron etapp 1 Dagvattenutredning, WSP 2017-05-15
- Översiktlig riskutredning för delområdet Skeppsbron, COWI 2015-09-15
- PM Geoteknik-Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan- Uppdrag 2, Atkins 2015-09-24
- Markteknisk undersökningsrapport-Översiktlig geoteknisk undersökning inför detaljplan-Uppdrag 2, Atkins 2015-09-24
- PM Geoteknik- Översiktliga geotekniska förhållanden baserat på tidigare utförda undersökningar- Uppdrag 1, Atkins 2015-05-04
- Markteknisk undersökningsrapport, Sigma Civil 2016-12-22
- Beräknings PM massundantäckning och stabilitetsrapport, Sigma Civil 2017-02-03
- Geotekniskt PM, Sigma Civil 2017-02-06
- Kulturhistorisk utredning- Skeppsbron, SWECO 2015-09-24
- PM - Översiktlig sammanfattning av föroreningssituationen inom Skeppsbron, söder om Munksjön, DGE 2015-11-16
- Översiktliga miljötekniska markundersökningar (fas 1), DGE 2015-09-29
- Huvudstudie Skeppsbron, DGE 2017-03-17
- Rapport- Riskbedömning södra Munksjön inkl. bilaga 1-3, Vectura 2010-06-23
- Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön inom stadsbyggnadsvisionen 2.0, Stadskontoret 2008-10-31
- PM- Trafikprognos-Skeppsbron, Ramböll 2016-01-08
- PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping, WSP 2017-05-18
- Skeppsbron –Södra Munksjön delen cirkulationsplats Jordbron utredning av utformning i samband med exploatering av Södra Munksjön i Jönköping PM alternativstudie Förhandskopia, WSP 2017-05-09
- Trafikbullerutredning Skeppsbron inkl. bilagor, Norconsult 2016-01-25
- Spridningberäkningar för lukt och partiklar (PM₁₀) för delområdet Skeppsbron, Söder om Munksjön, Jönköping, COWI 2016-02-11
- Luktutredning för Simsholmens reningsverk- ÅF 2012-05-22
- Besluts PM Simsholmen Skola Skeppsbron, SWECO 2017-01-27
- Översiktlig bedömning av risk för buller från befintliga verksamheter, Gärdhagen akustik 2016-01-27
- Södra Munksjön -hur många kommer att bo i området?, Stadskontoret 2015

Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se

Bakgrund, syfte och huvuddrag

Planförslaget möjliggör en omvandling av industrimark till en stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser och är det andra steget 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*. Skeppsbron har ett förnämligt läge vid Munksjöns södra strand, som blir både en del av staden och ett större rekreatiomsområde för hela Jönköping. Här finns utrymme för rekreation och aktiviteter för närboende och besökare. Vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. På sikt kan en station för höghastighetståg göra stadsdelen till en central mötesplats i regionen.

Enligt ramprogrammet ska Skeppsbron bebyggas för 2300 boende och 900 arbetsplatser för att tillsammans med andra utbyggnads- och omvandlingsområden tillgodose Jönköpings befolkningsökning. I och med stadsomvandlingen och områdets centrala läge skapar förtätning förutsättningar för hållbart resande.

Planläggningen av Skeppsbron möjliggör en blandad stadsbebyggelse med variationer i hushöjder där de högsta byggnaderna kommer att finnas närmast stationsområdet. Mot Munksjön bildar bebyggelsen en front som ger hela området en samlad karaktär mot den strandnära aktivitetsparken, vattnet och de övriga stadsdelarna runt sjön. I Skeppsbrons östra del, mot Munksjön, skapas en strandpark, en större aktivitetspark som tillsammans med strandpromenaden blir en resurs för hela Jönköping. Två parker nyanläggs på befintlig industrimark och blir tillsammans med det genomgående stadsstråket strukturbildande för stadsdelens utveckling. Vatten blir också en stark identitet för stadsdelen. Från både gator och byggnader ges möjligheten till många utblickar över vattnet.

Planförslag

Planområdet för etapp 1, som nu ställs ut för granskning, är en mindre del av Skeppsbron och omfattar ca 14,3 ha (totalt 9 kvarter) och 3,6 ha av dessa planläggs för bostadsändamål, skola, kontor, centrum, handel, parkering och resterande delar för park, naturmark, torg, gångfartsområde, interngator och

vattenområde. Den medgivna totala exploateringsytan i samrådsförslaget för hela Skeppsbron möjliggör byggnation av 2200-2400 bostäder, varav ca 800-900 i nu aktuell planetapp 1. Uppskattat antal framtida arbetsplatser inom hela Skeppsbron är 1 000 - 2 000, varav knappt hälften i nu aktuell planetapp 1.



Planområdets läge inom stadsdelen Skeppsbron

Planområdet för etapp 1 avgränsas av befintliga fastighetsgränser längs nuvarande Jordbrovägens västra sida, nya Kämpevägen i söder samt Tallahovsesplanaden i öster. Kvarter 1, 2 och 12 ingår inte i planområdet för etapp 1. (Se kvartersindelningsskarta på sidan 12.) Mot norr avgränsas planområdet av Munksjön. Där bryggor och startplats för roddtävlingar föreslås planläggs även för viss vattenverksamhet.

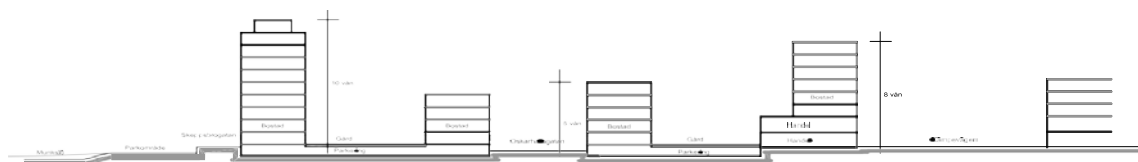


Illustrationskarta över planerad bebyggelse inom etapp 1

Planområdet omfattade i samrådsskedet hela Skeppsbron, men under fortsatt planläggning delas området upp med en första etapp omfattande nu aktuellt planområde med 9 kvarter väster om nya Tallahovsesplanaden. Den sydöstra delen av Skeppsbron med 4 kvarter närmast nya Kämpevägen och nya Herkulesvägen kan inte genomföras förrän Ljungarums godsbangård flyttats till annan plats och Herkulesvägens viadukt rivits. Se även avsnittet om etapputbyggnad på sidan 11.

Utformningen av planområdet baseras till stora delar på Ramprogrammets struktur och bygger på antagandet att en station för höghastighetståg kommer att byggas söder om planområdet och öppnas för trafik år 2032. Detta innebär möjligheter för etablering av verksamheter som kan dra nytta av närheten till en kommunikationsnod med ca 1 timmes restid till såväl Köpenhamn/ Malmö som Stockholm, men även stora möjligheter till regional pendling till Göteborg, Borås, Linköping och Norrköping.

Nya Kämpevägen bedöms när hela Skeppsbron och stationsområdet är utbyggt kunna få karaktären av en innerstadsgata med främst lokal trafik i låg hastighet, kollektivtrafik med femminuterstrafik i form av stombussar, trådbussar eller spårvagn, generösa gångbanor med butiker, servering, kontor mm i markplan. Bebyggelsen tillåts nå upp till 6-8 våningar för att skärma av bebyggelsen norr därom från trafikbuller och för att harmoniera med nya Kämpevägens föreslagna bredd på 40 meter. Eftersom södra sidan av kvarteren kommer att vara trafikbullerutsatt måste bostäderna vara genomgående.



Idéskiss över höjdvariation och tänkbara antal våningar inom Skeppsbron. Sektion mot öster. Munksjön till vänster och nya Kämpevägen till höger.

Här bör poängteras att alla namn på de nya gatorna, parkerna och torgen som nämns i planbeskrivningen, t.ex. Oskarshallsgatan och Tallahovsesplanaden, används endast för att förenkla orientering inom området. Alla nya gatunamn mm beslutas av stadsbyggnadsnämnden på lantmäteriafdelningens förslag efter detaljplanen är antagen.

Södra sidan av Kämpevägen planläggs inte förrän planerna på höghastighetsstationen konkretiserats ytterligare, men ambitionen är att bebyggelse även ska kunna uppföras mellan nya Kämpevägen och de nya järnvägsspåren. Den nya höghastighetsbanan beräknas passera stadskärnan på pelare ca 8 m över marknivå och bedöms vara försedd med bullerskydd upp till ledningsnivå om den inte skyddas av byggnader. Denna bebyggelse förmodas bli minst 5 våningar och inrymma annat än bostäder och i viss mån kunna fungera som

bulleravskärmning. För stationsområdet har en tävling genomförts under 2016. Vinnande förslag blev *Next Jönköping* av Wingårdhs arkitektkontor. Detta förslag kommer att utgöra underlag för kommande planläggning av stationsområdet inklusive kvarteren mellan nya Kämpevägen och spårområdet.



Next Jönköping, vinnande förslag av Wingårdhs arkitektkontor. Bilden visar en vy västerut längs nya Kämpevägen vid Tallahovsesplanaden

Eftersom beslut ännu inte fattats på riksnivå om bland annat stationens placering i staden eller om genomgående tåg, som inte ska stanna, ska passera igenom stationen eller på egen bana längre söderut, kan förslaget komma att se annorlunda ut när detaljplanläggning för denna del påbörjas.

Nya Jordbrovägen planeras för framtida BRT eller spårvagnstrafik och ges därför en bredare sektion än nuvarande men behåller ungefär samma läge i plan. Längs västra sidan planeras på sikt, i kommande planetapper, kontorsbebyggelse i upp till 8 våningar närmast vägen och mindre inslag av bostäder i bullerskyddat läge mot Tabergsån och naturmarken kring denna. Placeras bostäder mot Jordbrovägen ska dessa vara genomgående. Längs östra sidan planeras parkeringshus och kontor i upp till 8 våningar för att även här skärma av bebyggelsen bakom från trafikbuller.

Tallahovsesplanaden planeras som ett i det närmaste bilfritt långsmalt torg som förbinder stationsbyggnaden med Munksjön i form av en allmän plats kantad av serveringar och butiker i upp till två våningar med bostäder och kontor i våning 3 till 8. Mot torget bedöms även finnas möjlighet till inslag av mindre bostäder. I

korsningen Tallahovsesplanaden/Kämpevägen bedöms finnas förutsättningar och motiv för ett par höga hus som markerar platsen för Jönköpings framtida port mot omvärlden och även fungerar som orienteringspunkt till en av stadens viktigaste bytespunkter för såväl lokal som regional kollektivtrafik.



Tallahovsesplanaden mot söder. Visionsbild

Östra delen av nya Kämpevägen och den del av nya Herkulesvägen som tangerar Skeppsbron kan inte genomföras förrän godsbangården flyttats och viadukten rivits. Längs dessa båda gator planeras för bebyggelse i upp till 8 våningar med verksamheter i upp till två våningar mot Kämpevägen och bostäder i våning 3 till 8. Eftersom södra sidan kommer att vara trafikbulerutsatt måste bostäderna även här vara genomgående.

Genom hela Skeppsbron löper nya Oskarshallsgatan, en gata med trafik på de gåendes villkor, med möblering som förtydligar att biltrafiken är nedprioriterad men får förekomma. Mot Oskarshallsgatan, som ges en bredd på 18 meter, planeras bebyggelsen till en höjd som harmonierar med gatubredd, huvudsakligen 4 våningar med lokala inslag upp till 6 våningar där det finns motiv för detta, exempelvis vid de båda parkerna och Tallahovsesplanaden, där gaturummet öppnar sig. Oskarshallsgatan planeras bli huvudsakligen en bostadsgata, verksamheter i gatuplan koncentreras till de båda kvarteren närmast Tallahovsesplanaden. Istället kan gatuplan inrymma cykelförråd, bostadsentréer

och gemensamhetslokaler. Eftersom flertalet bostadskvarter kommer inrymma ett inslag av parkering under upphöjda gårdar kommer socklarna där bostäder förekommer i gatuplan att kunna utföras upphöjda för att minska insyn från gatan.



Nya Oskarshallsgatan mot öster. Visionsbild

Tvärgatorna i nordsydlig riktning utformas som mer traditionella gator mellan Kämpevägen och nya Oskarshallsgatan för angöring och även leverans av gods och hämtning av avfall. Två av gatorna ges möjlighet till anslutning åt alla håll mot Kämpevägen. Vid övriga tillåts endast högersväng. Planerade parkeringshus skyltas företrädesvis in från de två korsningarna med svängmöjlighet åt alla håll.

Mot norr avslutas bebyggelsen med punkthus i upp till 10 våningar i syfte att dels skapa utblicksmöjligheter från innergårdarna, dels att så många som möjligt ska ges möjlighet att kunna bo med utsiktssläget intill Munksjön. Skuggningen mot strandområdet bedöms bli likvärdig eller mer omfattande om bebyggelsen istället hade formats som slutna kvarter även mot norr, men utan att ge gårdarna utblickar mot norr. En gata (nya Skeppsbrogatan) med trafik på de gåendes villkor löper längs bebyggelsens kant mot strandområdet. Denna gata kommer, liksom större delen av Skeppsbron, att anläggas i genomsnitt en meter över befintlig marknivå. Ramper måste därför anläggas för att man ska kunna ta sig med cykel eller till fots ner mot strandområdet och strandpromenaden som kommer vara kvar ungefär som idag. Mitt för Tallahovsesplanaden planeras en större brygga. Här ska eventuella framtida turbotar kunna lägga till. Eventuellt kan också ett framtida badhus komma att uppföras här. Även på andra platser kan ett par mindre bryggor anläggas i strandkanten. Områdena begränsas dock

relativt samrådsförslaget, särskilt där det finns omfattande strandvegetation. Vid roddbanorna planeras en permanent startbrygga som även kan användas för andra vattensporter och ökad vattentillgänglighet.



Strandparken och Tallahovsesplanaden mot söder. Visionsbild

Strandområdet planeras för aktiviteter av olika slag. Eventuellt kommer en av de äldre byggnaderna inom fastigheten Ödlan 21 (tegelbyggnaden) att kunna vara kvar permanent och exempelvis kunna inrymma ett café, en liten konsthall eller nya lokaler för cykelköket. I avvaktan på planläggning av denna del planeras för närvarande ett mångaktivitetshus inrymt i den östra delen av Ödlan 21 (träbyggnaden).

En förskola planeras i Skeppsbrons västra del i kvarter 4. Här kommer skolgården att vara relativt liten och med begränsat solinfall. Möjligheten finns dock att utnyttja aktivitetsparken i strandområdet knappt 100 meter norr om skolkvarteret. En större skola F-6 planeras i Skeppsbrons nordöstra del där Jönköpings Folkets park legat och djursjukhuset ligger idag. Här finns möjligheter till ett skolkvarter omfattande upp till 16 000 kvm och en skolbyggnad i upp till 7 våningar. Denna del planeras planläggas som en andra planetapp när beslut tagits om åtgärder inom ARV Simsholmen.

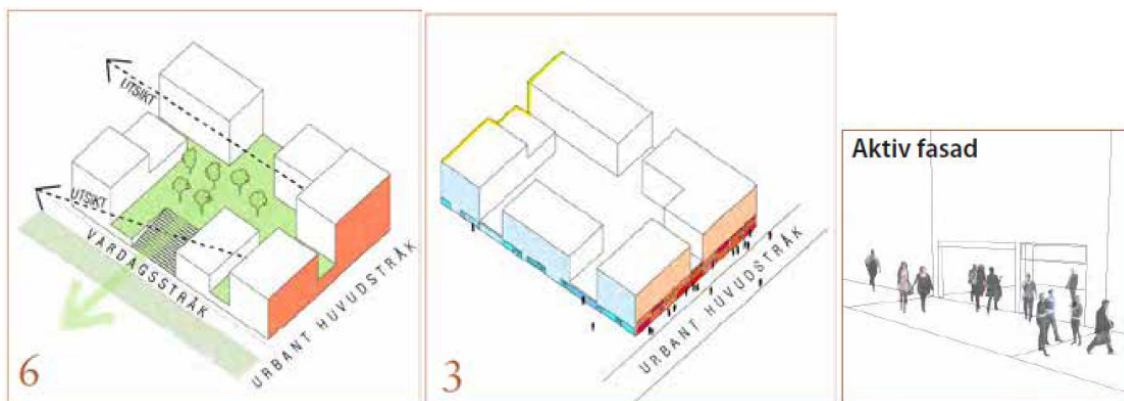
Bebyggelse

Planerad bebyggelse

Några detaljerade förslag till bebyggelse finns inte framtaget i nuläget. De illustrationer som redovisas i planförslaget är därför bara exempel på hur planområdet kan komma att gestalta sig. Syftet med illustrationerna är mer att beskriva tänkta volymer, inte hur enskilda byggnader kommer att utformas i detalj.

Ramprogrammet anger att kvarteren ska delas upp i olika fastighetsägare för att få olika karaktärer i kvarteret. Om det inte blir olika fastighetsägare är det ändå viktigt att byggnaderna delas upp så att det ser ut som flera ägare. Det är även viktigt att byggnadshöjderna varierar. Därför finns det inte en byggrätt angiven i BTA som gör att hela kvarteret kan bebyggas till den maximala höjden. Längs de bullerutsatta gatorna finns ett spann på tillåtna höjder eftersom det här är viktigt att höjderna inte blir för låga så bullerskyddet mot innanförliggande bebyggelse försvinner.

I ramprogrammet presenteras Kämpevägen som ett urbant huvudstråk med aktiva fasader som stödjer ett intensivt stadsliv. Planbestämmelse e₃ ställer krav på att minst hälften av kvarterets fasad ska kunna inredas som lokaler för att skapa öppna fasader mot vägen.



Gestaltungsprinciper från ramprogrammet

Taken på de lägre husen bör utföras vegetationsklädda i syfte att fördröja dagvatten och bidra till förbättrad luftkvalitet och lokalklimat.

Tak med omfattande solbelysning på de högre husen bör förberedas för solpaneler.

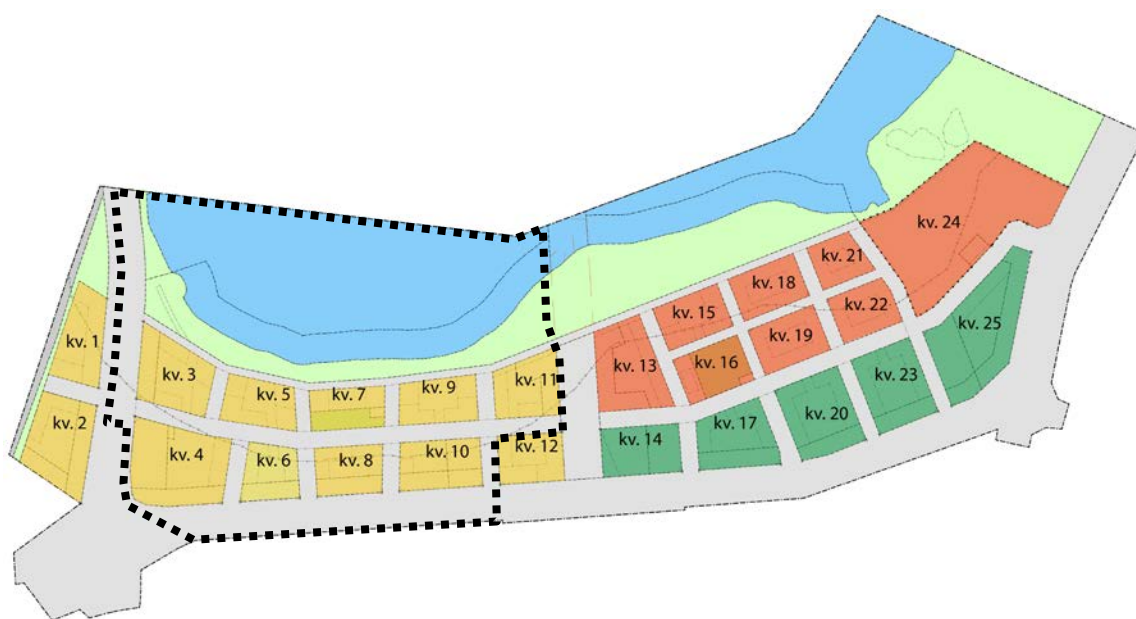
Etapputbyggnad

Flera faktorer påverkar vid vilken tidpunkt olika delar av Skeppsbron kan genomföras; markägförhållanden, utbyggnad av infrastruktur, rivning av

befintlig infrastruktur, efterfrågan på lokaler samt möjlighet att hitta alternativa lokaler för de verksamheter som inte kan inrymmas i Skeppsbron i framtiden.

Fullt utbyggt innehåller Skeppsbron enbart bostäder och verksamheter som inte är störande med hänsyn till risker för miljö- eller personskada, hälsa eller allmän trevnad. Tillkommande byggnader, verksamheter och annan infrastruktur förutsätts anpassas till att Skeppsbron, i och med planläggning, ändrar karaktär från industriområde till tät innerstadsmiljö med ett stort antal människor som bor, arbetar, eller besöker området.

Utbyggnad av planområdet förutsätts ske från väster med början i kvarter 3 och 4 inom nu aktuell planetapp. Troligen kommer befintliga fordonsbränsleanläggningar väster om Jordbrovägen (vid kvarter 1 och 2) att fortsätta sin verksamhet ytterligare ett par år. Om så är fallet kan inte Jordbrovägen byggas om i sin fulla bredd inledningsvis eftersom den då får ett höjdläge som omöjliggör in- och utfart till anläggningarna. Kvarter 3-11 inklusive anslutande gator och parkområden ingår dock i sin helhet i första planetappen efter plansamrådet. Kvarter 3-11 bedöms kunna byggas ut även om nya Kämpevägen inte byggs ut inledningsvis. Troligen kan den befintliga Kämpevägen anslutas tillfälligt till de nya tvärgatorna och befintlig infrastruktur under mark ersättas i den takt som bedöms mest gynnsam.



Kommande planetapp beräknas omfatta kvarter 24, skoltomten i öster, och naturområdet kring denna. Därefter planläggs kvarter 1,2, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21 och 22 inklusive de omgivande gatorna nya Oskarshallsgatan och nya Skeppsbrogatan. Även här bedöms den befintliga Kämpevägen kunna anslutas tillfälligt till de nya tvärgatorna.



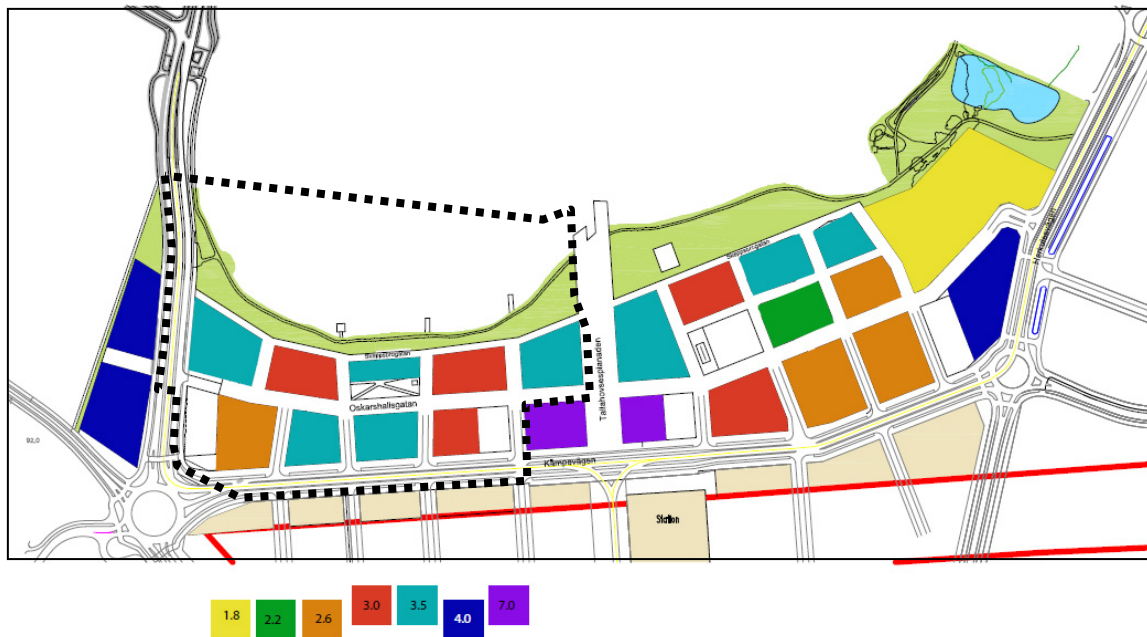
Skeppsbron innan stationen. Bild från ramprogrammet

Fortsatt utbyggnad av kvarteren söder om nya Oskarshallsgatan (kvarter 14, 17, 20, 23 och 25) måste invänta en flytt av godsterminalen och en rivning av Herkulesvägens viadukt. När detta beräknas ske är inte helt klarlagt idag men måste ske innan höghastighetsbanan byggs. Godsterminalen planeras ges en ny lokalisering inom Torsviks verksamhetsområde/Logpoint söder om staden. Vaggerydsbanans spår genom Ljungarum och stickspåret till bränsledepån norr om ARV Simsholmen kan möjligen ligga kvar tills höghastighetsbanan byggs även om godsterminalen och viadukten rivs innan dess. Herkulesvägen måste då passera Vaggerydsbanan i en ny plankorsning med bommar, vilket knappast kan betraktas som optimalt. När höghastighetsbanan byggs förutsätts den få ett läge på bro ca 8 meter över befintlig markyta, varvid Vaggerydsbanan också ges ett läge på denna bro. Stickspåret till bränsledepån förutsätts enligt ramprogrammet rivas och depån antingen flyttas eller enbart kunna angöras av vägtransportfordon.

Exploatering

Ramprogrammet beskriver fem olika bebyggelsezoner, med olika grad av täthet (e-tal). Det vill säga hur stor del av den nya bebyggelsens sammanlagda våningsarea är av kvarterens markarea. Efter bearbetning utifrån ramprogrammets gestaltungsprinciper har e-talen höjts något och den totala tillåtna exploateringen för varje kvarter anges på plankarta genom en bestämmelse om högsta tillåtna exploatering per användningsyta. Det är dock viktigt att den högre exploateringen inte påtagligt påverkar ljusläppet till gårdar och fasader. Exploateringsgraden i olika delar av Skeppsbron var inte tillräckligt detaljstuderad i ramprogrammet och var därför svår att bedöma då. Skälen till den högre exploateringen i detaljplaneförslaget relativt ramprogrammet är främst

närheten till kollektivtrafik såväl lokalt, regionalt som nationellt, möjlighet att genom byggnadsvolymnernas placering skärma av trafikbuller, samt att balansera de i vissa fall mycket breda gaturummen.



Kvarterstäthet enligt samrådsförslaget. Tätheten inom nu aktuell etapp 1 (markerat) avviker inte från samrådsförslaget avseende tätheten.

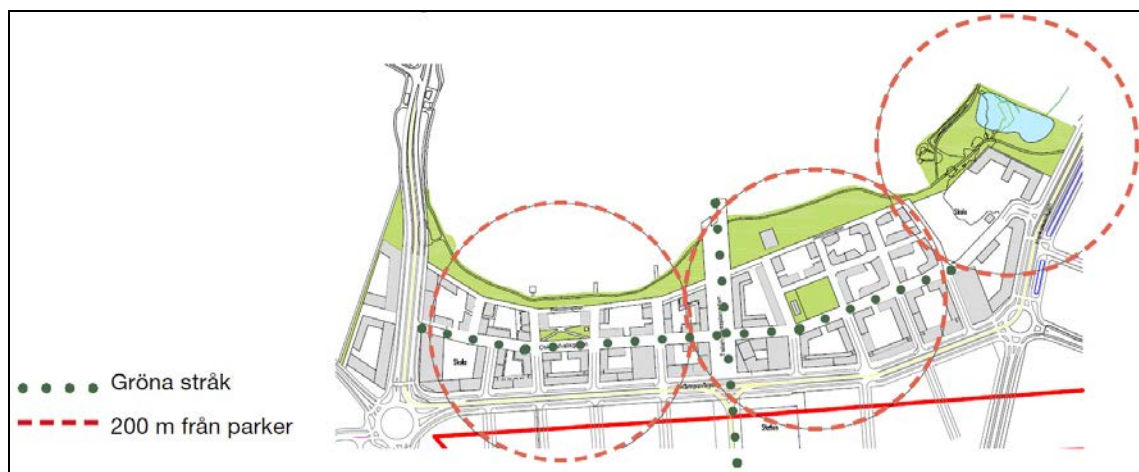


Volymstudie över hela Skeppsbron från samrådet. Vy från sydväst.

Parkmark

Enligt ramprogrammet ska, när industriområdet kring södra Munksjön tas i anspråk för en tätare stadsbebyggelse med bostäder, anläggas nya parker och grönstråk som binds samman med bra promenadstråk. Detta bidrar till god folkhälsa och stärker attraktiviteten.

Inom hela Skeppsbron (det område som varit föremål för plansamråd) finns ca 58 000 kvm park- och naturmark. Målet med maximalt 200 m till närmaste grönområde från varje bostadsadress nås inom Skeppsbron när stadsdelen är fullt utbyggd. Dessutom finns ca 9,2 kvm grönyta per person med tanke på den högsta möjliga exploatering inom området. Utöver allmän grönyta ska gårdar för utevistelse och gatumark innehålla en stor andel växtlighet.



Gröna stråk och 200m till nya parker

Trafik

Gång

Längs flertalet gator planeras traditionella gångbanor närmast husfasaderna. Där uteserveringar kan förekomma planeras dessa i första hand inom kvartersmark i hörnlägen eller mot strandområdet i norr. Där gångbanorna expanderar till större allmänna platser, som stationstorget och Tallhovsesplanaden, bedöms ytor finnas för såväl uteservering som fotgängare. Här kan båda funktionerna samsas. Gångpassager förläggs i alla korsningar längs Kämpevägen samt vid hållplatser för kollektivtrafiken. Kring cirkulationsplatsen Södra infarten planeras en eller flera planskilda passager beroende på vilket alternativ som väljs. Se även *PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping*, WSP 2017-05-18

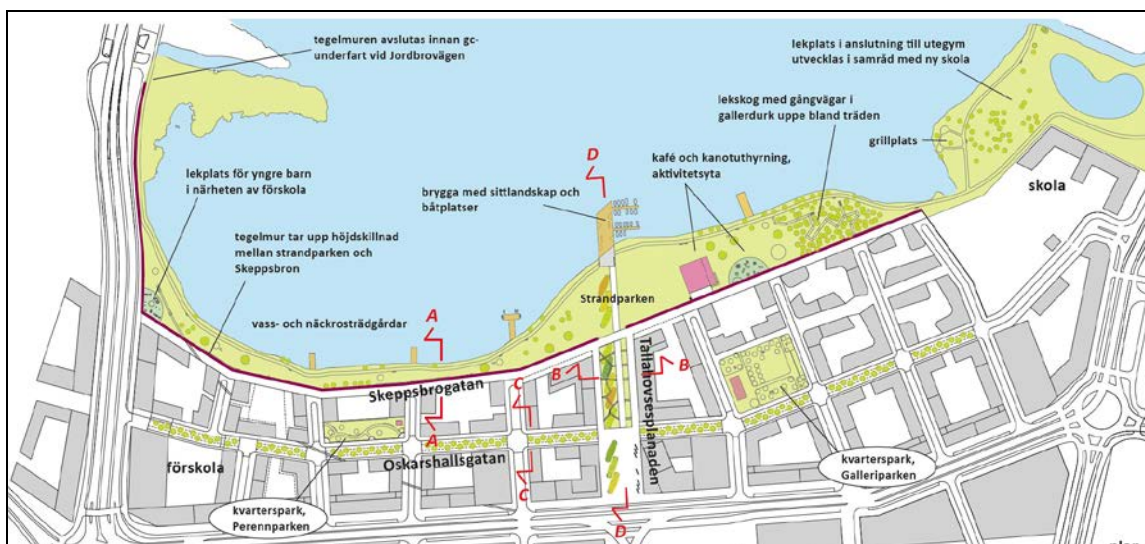
Längs strandområdet kommer befintlig grusad gångyta (Strandpromenaden/Hälsans stig) att vidmakthållas i samma höjdläge som idag. För att nå strandområdet från Skeppsbrons upphöjda marknivå anläggs framför allt i västra delen ett system av ramper och trappor för fotgängare och cyklister där nivåskillnaden möjliggör detta. Längre österut finns möjlighet att anlägga flacka slänter där nivåskillnaden är lägre.

För planerade parker och gångfartsgator har parallella uppdrag genomförts under 2016 där kommunen kommer att välja delar från respektive förslag vid detaljprojekteringen av bland annat strandparken.

Förslagen har i sin helhet varit tillgängliga för allmänheten under 2016 hos SMUAB.



RADARs förslag till utformning av parker och gångfartsområden



Atkins förslag till utformning av parker och gångfartsområden



Krook & Tjåders förslag till utformning av parker och gångfartsområden

Cykel

Cykeltrafiken har liksom biltrafiken behov av få korsningspunkter och stora radier för att fungera som ett effektivt alternativ. Flödet påverkas mer för cyklister än bilister av att behöva stanna. Helst bör därför eventuella trafiksignaler utformas så att grönt ljus kan åstadkommas genom rörelseavkännare ett antal meter innan signalen. Där stopp är oundvikligt bör fotstöd finnas i anslutning till signal. Längs de större gatorna Jordbro-vägen, Kämpevägen och Herkulesvägen planeras separerade cykelfält. Det befintliga viktiga cykelstråket mellan Råslätt och centrala Väster bedöms kunna finnas kvar i ungefär samma sträckning som idag och passerar Skeppsbron på Vaggerydsbanans f.d. banvall längs västra kanten av kvarter 1 och 2. Denna del ingår dock i kommande planetapper.

När höghastighetsbanans station förverkligas skapas nya möjligheter för ett gent cykelstråk från Råslätt/Hovslätt/Tabergsådalen mot centrala Öster, Rosenlund, Huskvarna och Ryhov via Industrigatan, stationsområdet, Tallahovsesplanaden och strandstråket längs Munksjöns östra sida. Strandstråket bör i denna del i så fall dimensioneras för en ökad cykeltrafik. Alternativt anläggs en ny cykelväg förbi nya Oskarshallsskolan och upp mot Herkulesvägens korsning med Bangårdsgatan. Denna del ingår i kommande planetapper.

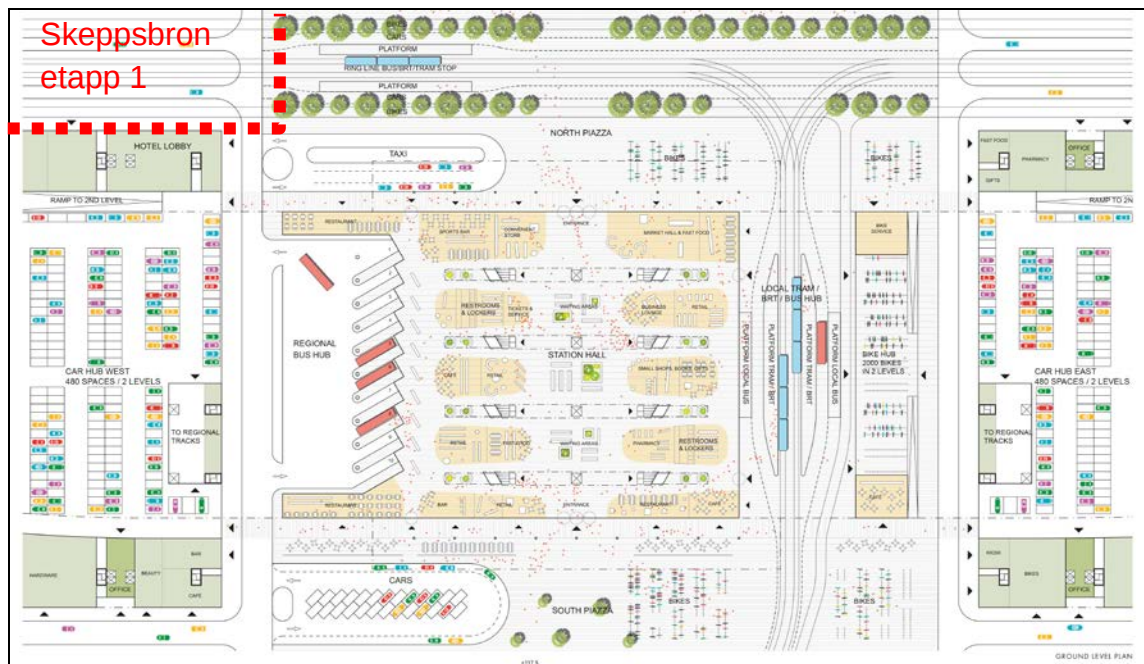
Kollektivtrafik

Nuvarande röda stomlinje 1 Råslätt-Huskvarna planeras på sikt ledas om via Industri-gatan, stationsområdet och Kämpevägen och kan på sikt ersättas av trådbuss (BRT) eller spårvägstrafik. Några beslut kring detta är dock inte fattade men gatunätet dimensioneras för denna möjlighet. Även en ny trådbuss (BRT) - eller spårvägslinje kan på längre sikt komma att förverkligas längs Kämpevägens östra del och vidare Herkules-vägen mot centrala Öster. Hållplatslägen planeras vid stationstorget, vid Jordbrovägen och vid Herkulesvägen. Dessa inryms i det gaturum som ligger till grund för planens utformning.

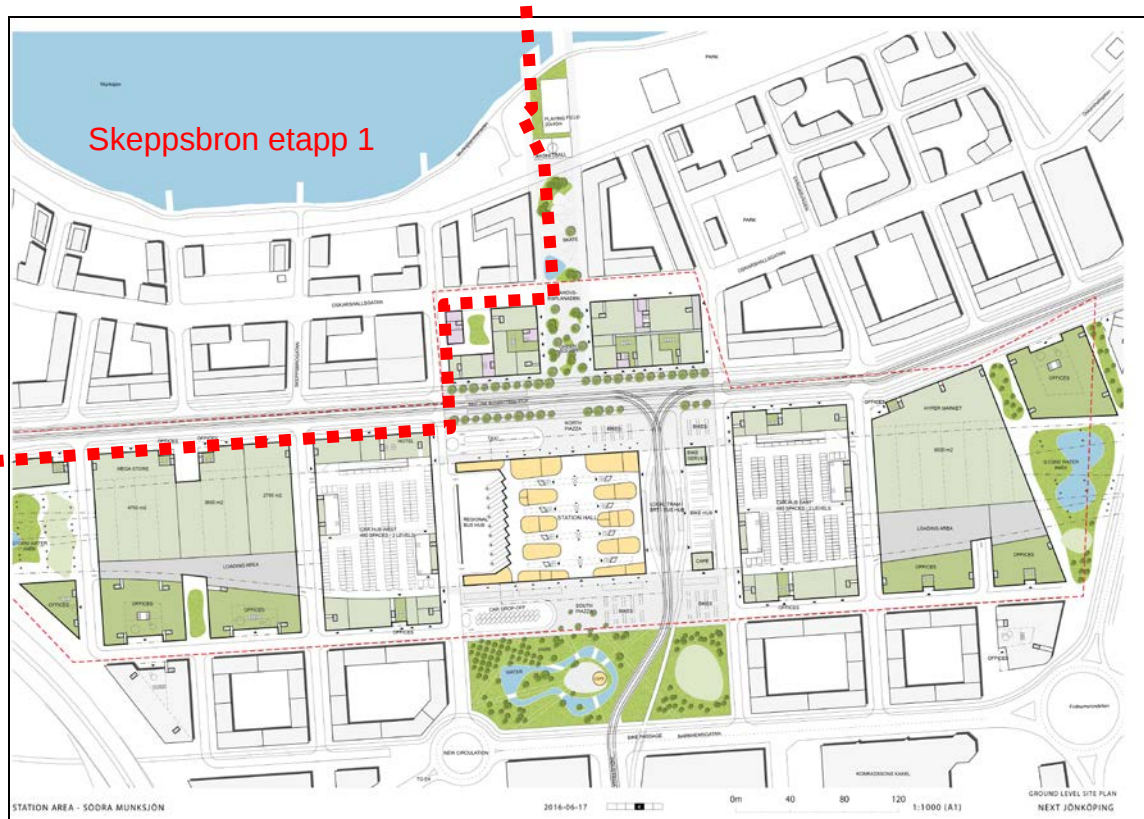


Förslag till citybusslinjenät med BRT eller spårvagn på linje 1 år 2030. Ur Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun.

Stationen kan komma att få en stor andel regional och lokal resandevolym varför möjligheten att utnyttja ytan under spårområdet till omstigning, angöring och parkering för resenärer bör utnyttjas. Vinnande förslag från stationstävlingen redovisar också ett sätt att integrera långväga, regionala och lokala resandeströmmar. Stationsområdet ingår dock i kommande planetapper.



Wingårdhs arkitektkontors förslag till integration av olika trafikslag i gatuplan under stationen

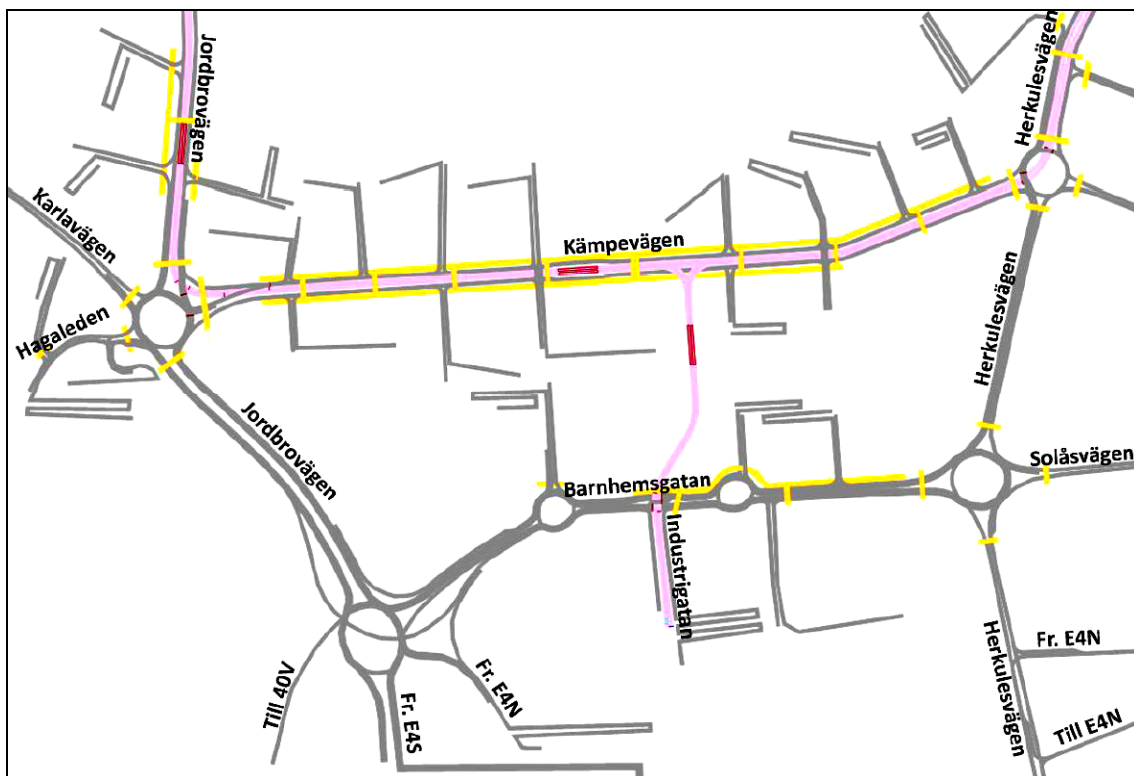


Wingårdhs arkitektkontors förslag till integration av stationsområdet i staden

Bil

Planerade kapacitetsstarka huvudstråk för genomgående biltrafik i Skeppsbrons närområde planeras bli Jordbrovägen, Herkulesvägen och Barnhemsgatan/Solåsvägen. För att bättre anknyta detta gatunät till väg E4/40 planeras en anslutning av Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats och på sikt en ny, halv trafikplats vid Herkulesvägens bro över E4. Härvid behövs troligen additionskörfält som separerar de svängande trafikströmmarna från de genomgående.

För att minska trafikflödena längs Jordbrovägen, Barnarpsgatan och Torpagatan/Humlevägen finns också planer på en framtida förbindelse mellan Södra infarten och Åsensvägen. Någon sträckningsstudie har dock inte genomförts ännu.

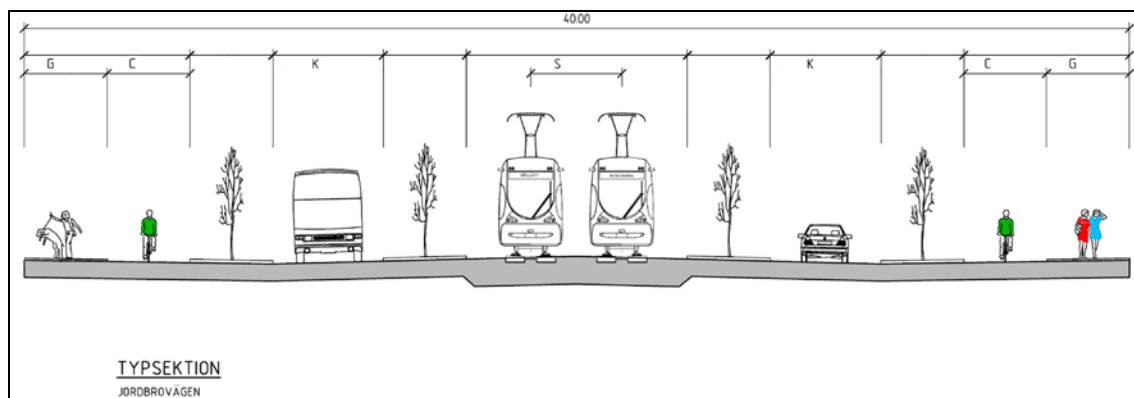


Vägnätet i trafikanalysen, WSP 2017-05-18

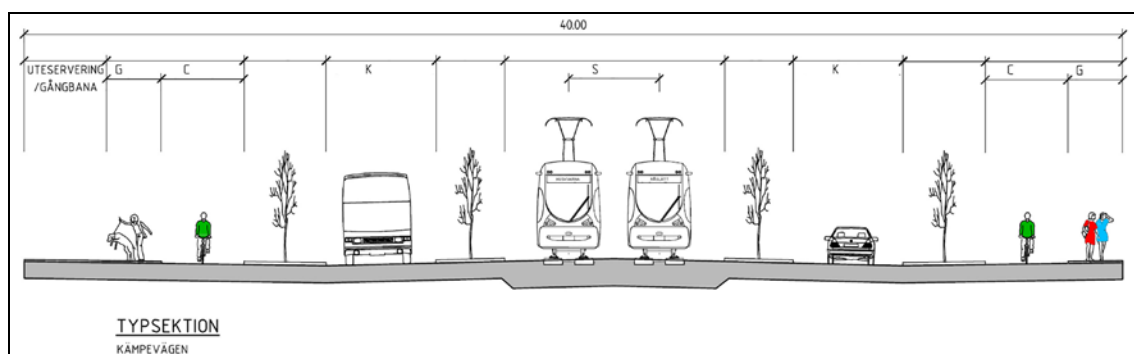
Längs Kämpevägen och övriga mindre gator inom Skeppsbron planeras huvudsakligen för trafik med start och mål inom området. Stationsområdet nås dock med privatbil endast från söder, alltså inte via Kämpevägen. Denna styrning av trafiken förutsätts ske genom fysisk utformning av körytorna i plan och profil och genom materialval.

Kämpevägen föreslås förbjudas för genomfart av tung trafik som inte är kollektivtrafik.

Se även *Skeppsbron – Södra Munksjön delen cirkulationsplats Jordbron, PM alternativ-studie Förhandskopia*, WSP 2017-05-09 och *PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping*, WSP 2017-05-18



Typsektion Jordbrovägen



Typsektion Kämpevägen

Parkering

Placering och hyresnivå för bilparkering kan vara ett effektivt verktyg för att minska incitamenten att dels äga egen bil, och dels att använda den till resor som lika gärna hade kunnat utföras med andra, mer yteffektiva transportmedel.

Boendeparkering för cykel ska anordnas inom fastigheten så att cykel ska vara ett attraktivt val av färdmedel. Här ska även utrymme finnas för en ökande andel lastcyklar.

Boendeparkering för bil förutsätts till viss del ske inom respektive kvarter under de upphöjda gårdarna. De boende som av olika skäl väljer, eller tvingas välja, en bilplats nära bostaden kan välja att parkera sin bil här, men troligen till en högre hyresnivå än i parkeringshusen. Övriga boende, anställda, kollektivtrafikresenärer, evenemangsbesökare och kunder hänvisas huvudsakligen till de fyra stora allmänna parkeringshus som planeras inom Skeppsbron, varav två i nu aktuell etapp 1.

Även under höghastighetsbanan kan troligen ett par parkeringsdäck anläggas, men de är inte ytor som kan tillgodoräknas Skeppsbron.

Under flera år innan stationsområdet bebyggs kommer troligen tillfällig parkering att kunna anordnas på ytor som ännu inte tagits i anspråk för bebyggelse. Området mellan nuvarande Kämpevägen och nya Kämpevägen är ett sådant område. Gatuparkering kommer förekomma i mindre omfattning och då enbart som korttidsparkering för besökande och handikapparkering.

Tillgänglighet

Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service mm bedöms kunna bli god om planförslagets blandstadsintentioner förverkligas med gångavstånd till såväl service, kultur, rekreation, skolor och arbetsplatser inom stadsdelen. För resor till andra stadsdelar ska cykel eller kollektivtrafik vara det naturliga valet. Planförslaget innebär att tillgängligheten till egen bil blir differentierad så att man kan välja att ha en parkeringsplats inom bostadsfastigheten om man är beredd att betala vad det kostar. Övriga kan placera sin bil i något av de planerade allmänna parkeringshusen, men får då en längre gångväg till bilen.

Något av kvarteren kan till och med komma att utföras utan annat än handikappparkering inom fastigheten. Vid bygglov krävs då köp av parkering samt att åtgärder vidtas för att minska behovet att använda egen bil, exempelvis genom grön resplan, bilpool, lastcykelpool, resekort till kollektivtrafiken mm.

Teknisk försörjning

VA

VA-ledningsnätet inom detaljplanen hamnar inte rätt i det nya kvarters- och gatunätet och bedöms behöva läggas om nästan i sin helhet.

Huvudstråk för vatten- och avloppsledningar för detaljplaneområdet föreslås bli längs Oskarshallsgatan.

Eftersom Jordbrovägen och Kämpevägen kan komma att få spårvägstrafik finns önskemål om att så lite ledningar som möjligt förläggs i dessa gator.

Dock kommer troligen den befintliga avloppsledningen Ø1000 behöva läggas om i Kämpevägens nya sträckning då den nuvarande Kämpevägen försvinner.

VA-ledningar i Jordbrovägen kan komma behöva läggas om till viss del p.g.a. kollektivtrafik och funktion/kondition.

Dagvatten översiktligt

Dagvattenutredningen för södra Munksjön (SWECO 2016-01-12) studerar avrinning och avledning av dagvatten inom fyra delområden mellan Munksjöns södra strand och norr om E4:an samt hur dagvatten söder om E4:an avleds genom dessa områden. Utredningen redovisar ett nytt huvudstråk för avledning av dagvatten från befintliga områden uppströms Skeppsbron. Det nya stråket följer Herkulesvägen från Solåsvägen norr ut till Munksjön och består av både ledningar och diken. Utredningen redovisar två alternativ för huvudstråket från en framtida vägkorsning med nya Kämpevägen och norrut till Munksjön. Alternativ 1 mynnar i befintliga dammar vid djursjukhuset och alternativ 2 fortsätter norrut längs Herkulesvägen och ansluter till Simsholmskanalen söder om ARV Simsholmen. Alternativ 1 har en kortare ledningsdragning men befintliga dammar vid utloppet bör byggas om. Dessutom inkräktar dammarna på ytor som annars skulle kunna utnyttjas som del av nya Oskarshallsskolans gård. Alternativ 2 har en längre ledningsdragning men även här går det att skapa en damm innan utloppet till Simsholmskanalen. Valet av alternativ får studeras i ett detaljskede där kostnader och mest praktiska ledningsdragningar samt önskemål om öppna vattenspeglar kommer att avgöra valet av alternativ. Dessa delar ingår inte i nu aktuell planetapp 1.

Inom respektive fyra delområden redovisas lokala lösningar som är identiska i båda alternativen. För Skeppsbron, som ska planläggas först, redovisas ett nytt dagvatten-system där beräkningarna bygger på en ny höjdsättning av området. För övriga tre delområden redovisas en ökad avledning från respektive område till det nya huvudstråket eller direkt ut till Munksjön i form av ledningar och diken.

Resultaten av beräkningarna för Skeppsbron redovisar att ingen marköversvämning sker vid ett 10-årsregn. Vid ett 30-årsregn rinner del av dagvatten utmed gatustrukturen norrut mot Munksjön och vid ett 100-årsregn i större utsträckning. Vid den befintliga cirkulationsplatsen Södra infarten redovisas möjliga marköversvämningar på grund av en befintlig lågpunkt. Lågpunkten under Vaggerydsbanans bro kan inte byggas bort förrän Vaggerydsbanan ges en ny sträckning eller nytt höjdläge eftersom den fria höjden under bron är begränsad.

Dagvattenkulverten under E4:an vid Herkulesbron behöver breddas för att undvika att E4:an översvämmas.

Se även *Dagvattenutredning södra Munksjön*, SWECO 2016-01-12

Dagvatten inom planområdet

I dag avleds allt dagvatten utan rening från planområdet till dagvattenbrunnar och ledningar för vidare transport till de utlopp som mynnar i recipienten Munksjön. I och med att Munksjön tar emot orenat dagvatten eftersträvas en mer hållbar dagvatten-lösning i samband med exploateringen.

I och med det korta avståndet mellan planområdet och recipienten bedöms att dagvattenhanteringen för Skeppsbron bör prioritera vattenkvalitet och inte fördröjning.

I och med detta har beräkningar av utjämningsvolymer inte varit relevant i dagvattenutredningen för själva planområdet utan fokus ligger på dagvattenkvaliteten.

I Jönköpings dagvattenpolicy finns en metodik för att värdera behov av rening av dagvatten. Utifrån metodiken är föroreningshalterna i dagvattnet från området måttliga och recipienten (Munksjön) klassas som mindre känslig. Detta innebär att dagvattnet från området bör passera en enkel rening innan det släpps vidare till Munksjön.

Föroreningsberäkningar har gjorts med modelleringsverktyget Stormtac. Enligt beräkningar förväntas vattenkvaliteten från planområdet att förbättras i sin helhet efter exploateringen. Detta beror på att planområdet ändrar sin markanvändning från industrimark till bostäder och centrumverksamheter, samt att andelen av gröna ytor efter exploatering blir större. Dagvattnet från vägar och parkeringsytor anses vara den största föroreningskällan inom planområdet. Därför bedöms att åtgärder för rening av dagvatten bör fokuseras på vattnet från just dessa ytor.

Med utgångspunkt från kommunens dagvattenpolicy och föroreningsberäkningarna föreslås följande dagvattenlösning;

Dagvatten från takytor och innergårdar kan ledas utan fördröjning i täta ledningar till Munksjön. Detta beror på de låga föroreningshalterna i dagvattnet som förväntas från dessa ytor. Dock kan även detta dagvatten användas som en resurs. En av målsättningarna som Jönköpings kommun har är att vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. Åtgärder som har föreslagits i denna utredning är:

- Raingarden biofilteranläggning
- Skelettjord för trädplantering
- Multifunktionella ytor
- Avledning av dagvatten från byggnad till lokal fördröjning och infiltration
- Gröna gårdar

Dagvatten från vägytor och parkeringsytor föreslås avledas till anlagda rain-garden/ biofilter innan det kopplas på dagvattenledningarna och leds vidare till Munksjön.

Alla åtgärder som föreslagits för hantering av dagvattnet kräver en noggrann höjdsättning. Det rekommenderas att ett mer detaljerat höjdunderlag tas fram inför vidare projektering.

Vid Skeppsbrons centrala läge vid Munksjöns södra strand, finns goda förutsättningar för att skapa en attraktiv stadsdel där en hållbar dagvattenhantering eftersträvas. Åtgärder som rekommenderas kan ses som ett exempel även till andra stadsdelar som inte har någon dagvattenhantering.

Se även *Skeppsbron etapp 1 Dagvattenutredning*, WSP 2017-05-15

Värme/kyla

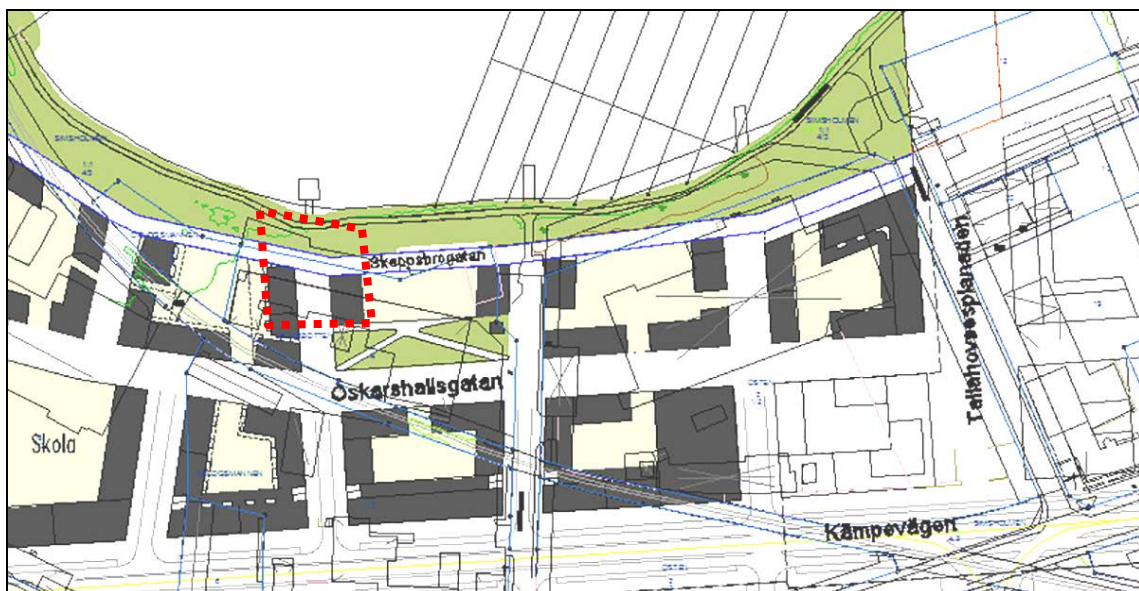
Fjärrvärme skall byggas ut mellan trafikplats Ryhov och södra delen av Munksjöstaden på västra sidan av Munksjön. Fjärrkyla skall byggas ut mellan södra delen av Munksjö-staden och Solåsen. Planerad stäckning går längs östra sidan av Jordbrovägen. Passage av Vaggerydsbanan görs via borring genom järnvägsbanken, Fjärrkylaledningen viker sedan av och går via Barnhemsgatan till Solåsen. Fjärrvärmeledningen går längs södra sidan av E4:an utmed huvudledningen från Torsvik fram till målpunkten vid trafikplats Ryhov.

Om alternativet med planskildhet i cirkulation Södra infarten genomförs vill man helst följa östra sidan av Jordbrovägen och vara ovan tråget. Går inte detta p.g.a. utrymmesbrist kan man gå via Oskarshallsgatan och sedan ett kvarter in och korsa Kämpevägen och sedan gå via ny planerad lokalgata på södra sidan om Kämpevägen med förut-sättning att denna är säkrad med hänsyn till läge. Dock finns risk att det kan bli för mycket ledningar i Oskarshallsgatan. En möjlighet är även att gå på östra sidan av Jordbrovägen under cykelvägen och gångvägen som går ner i tråget. När tråget börjar så läggs ledningarna i skyddsrör, antingen enbart under tråget, alternativt hela vägen under Kämpevägen så man kommer upp i dagen på södra sidan Kämpevägen.

Typsektionen för fjärrvärmen har en bredd av ca 3,2 m i schaktbotten och 4,5 m i överkant. Fjärrvärmen består av 2st ledningar med yttrediameter 560 mm och fjärrkylan av två ledningar med yttre diameter 315 mm.

Byggnader inom Skeppsbron planeras att matas via s.k. twinledning i Oskarshallsgatan. Befintlig ledning i Kämpevägen behöver vara kvar i drift tillsvidare. Även befintlig ledning utmed Munksjön bör vara kvar i drift.

Ett teknikutrymme för fjärrvärme behöver uppföras i området mellan kvarter 5 och 7 eller i strandparken. Plankartan möjliggör flera placeringar eftersom beslut om exakt läge inte fattats i detta skede.



Ungefärlig placering av teknikutrymme fjärrvärme

El

Planförslaget innebär att fem nya nätstationer behöver anläggas inom Skeppsbron, varav två i den nu aktuella första planetappen. Dessutom planeras en ny fördelningsstation i anslutning till befintlig hetvattencentral söder om planområdet i korsningen Industrigatan/ Barnhemsgatan.

Befintlig jordkabel genom planområdet i nordsydlig riktning måste ledas om. Detta kommer att ske längs nya Jordbrovägens östra sida.

Telekommunikation

Infrastruktur för tele och datakommunikation utreds vidare under planarbetet. En ny byggnad föreslås i anslutning till befintlig pumpanläggning vid Oskarshallsgatan i planområdets östra del. Denna del ingår i kommande planetapper.

Avfall

Hur avfallshanteringen inom planområdet planeras ske i detalj utreds vidare under bygglovsskedet. Soprum förutsätts placeras i närheten av allmänna gator varvid dessa dimensioneras för manövrering av hämtningsfordon. Backning och vändning behöver endast ske i undantagsfall eftersom gatunätet möjliggör rundkörning och vändplan endast förekommer i nya Skeppsbrogatans västra del norr om kvarter 3.

En framtida möjlighet är att sopkärl transporteras med mindre fordon, exempelvis lastcykel, till en central hämtningsplats, där större fordon hämtar avfallet. En sådan omlastningsplats kommer då sannolikt vara belägen utanför Skeppsbron och behöver studeras ur ett stadsövergripande perspektiv.

Störningar, hälsa och säkerhet

Brandskydd

Insatstid

Räddningstjänstens insatstid till området är under 10 minuter. Därmed kan räddnings-tjänstens bärbara steg vara alternativ utrymningsväg från t.ex. bostäder. Dock som högst från fjärde våningen eller 11 meter till fönstrets underkant. Även utrymning med maskinstege är möjligt från som högst 23 meter eller åttonde våningen, förutsatt att det finns väg framkomlig för fordonet och tillräckligt breda uppställningsplatser.

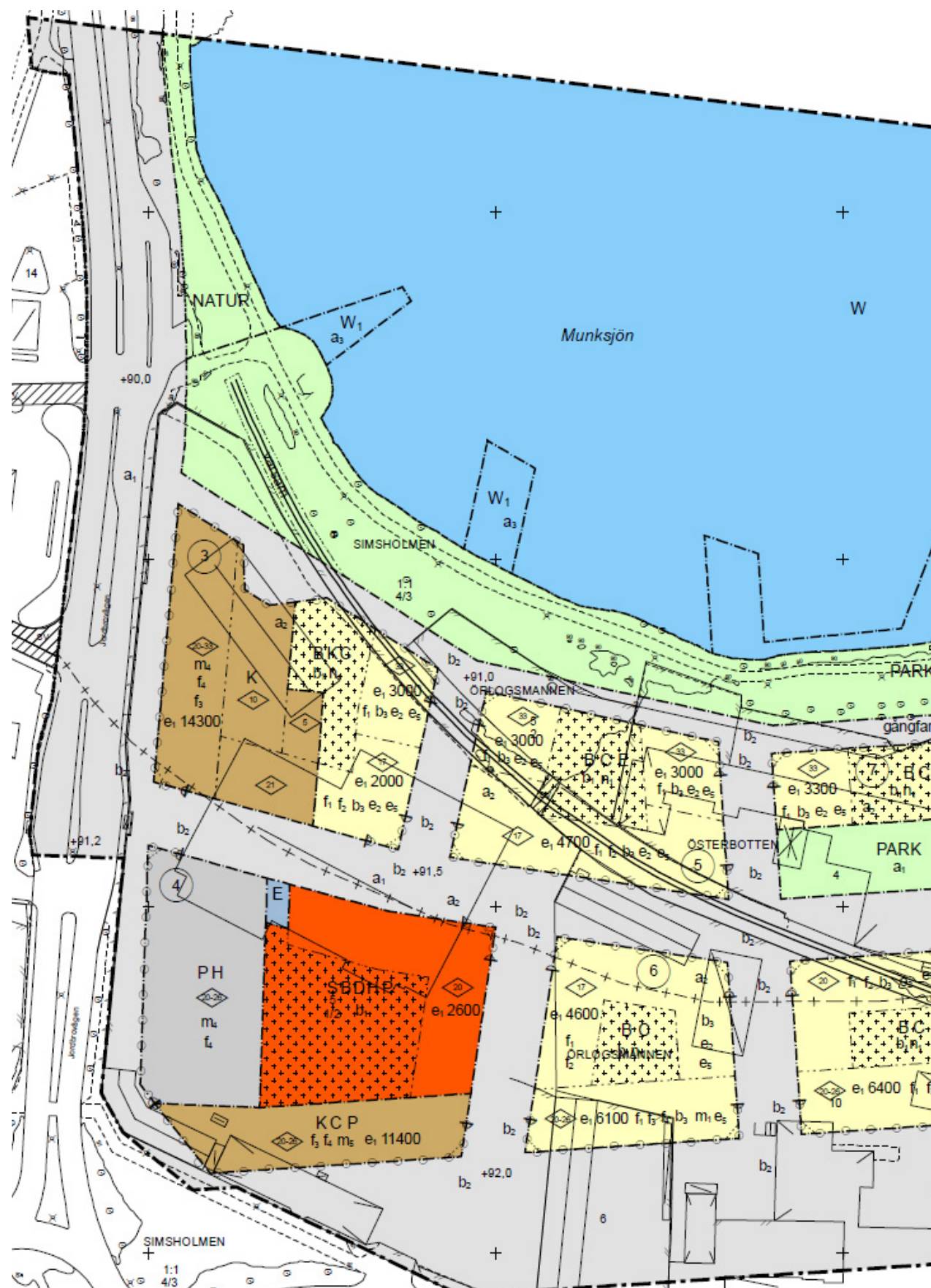
Tillgänglighet

Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och möjliga uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats. Om utrymning ska kunna ske mot Jordbrovägen, Kämpevägen eller Herkulesvägen måste utrymme finnas för räddningstjänstens maskinstege med hänsyn taget till eventuella kontaktledningar, stolpar och bärlinor, parkerade fordon, träd mm.

Brandvatten

Vatten för brandsläckning anordnas genom brandposter i gatan enligt Handlingsprogram för trygghet och säkerhet, delprogram Operativa insatser. För högre byggnader krävs förmonterad brandvattenledning och kompletterande pumpar.

Plankarta och bestämmelser





PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.

Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- ■ ■ ■ Planområdesgräns
- · — · — Användningsgräns
- — — — Egenskapsgräns
- + — Administrativ gräns
- + · — + · — Egenskapsgräns och administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

- GATA** Lokaltrafik, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- PARK** Anlagd park. Mindre byggnader avsedda för parkändamål till exempel toaletter, café och teknikbyggnad får anordnas. Erosionsskydd med brädgång får anläggas längs stranden., PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- TORG** Torg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- NATUR** Naturområde med möjlighet till dagvattenhantering, gång- och cykelväg. Erosionsskydd får anläggas längs stranden., PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

- BC** Bostäder, Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- BCE** Bostäder, Centrum, Tekniska anläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- BKC** Bostäder, Kontor, Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E** Tekniska anläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- K** Kontor, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- KCP** Kontor, Centrum, Parkering, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- PBC** Parkering, Bostäder, Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- PH** Parkering, Handel, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- SPBDH** Skola, Parkering, Bostäder, Vård, Handel, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Vattenområden

- W** Öppet vatten, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- W₁** Öppet vattenområde där bryggor och liknande anordningar får anläggas, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

- b₁** Marken får byggas under med planteringsbart bjälklag. Komplementbyggnader får uppföras i mindre omfattning., PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₂** Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik. Fri höjd ska vara minst 3,5 meter., PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- b₃** Golvnivå på bottenvåning av bostäder ska vara högst 1,5 meter över gatunivå, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utfart

-   Utfart får inte anordnas, PBL 4 kap. 9 §

Störningsskydd

- m₁** Byggnad eller bullerskärm motsvarande samma byggnadshöjd som anges på plankartan. Skyddet uppförs längsgående med fastighetsgräns i söder, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₂** Byggnad eller bullerskärm motsvarande samma byggnadshöjd som anges på plankartan. Skyddet uppförs längsgående med fastighetsgräns i öster, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₃** Byggnad eller bullerskärm motsvarande samma byggnadshöjd som anges på plankartan. Skyddet uppförs längsgående med fastighetsgräns i söder och öster., PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₄** Byggnad eller bullerskärm motsvarande samma byggnadshöjd som anges på plankartan. Skyddet uppförs längsgående med fastighetsgräns i väster, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
- m₅** Byggnad eller bullerskärm motsvarande samma byggnadshöjd som anges på plankartan. Skyddet uppförs längsgående med fastighetsgräns i väster och söder, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Användning

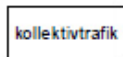
- e₂** Byggnadens bottenvåning får användas för mindre centrumverksamhet, PBL 4 kap. 11 § 1 st 2 p.
- e₃** Byggnadens bottenvåning längs minst hälften av kvarterets totala fasadlängd mot kämpevägen skall möjlighet finnas att inreda centrumverksamhet som, butiker, café, restaurang eller annan publik service, PBL 4 kap. 11 § 1 st 2 p.
- e₄** I byggnadens bottenvåning ska användas endast för centrumverksamhet, dock får genomgående trapphus för bostäder finnas i mindre del, PBL 4 kap. 11 § 1 st 2 p.
- e₅** Byggnadens vindsplan får inte inredas, PBL 4 kap. 11 § 1 st 2 p.

Mark

- n₁** Minst 20% av gårdsytan ska utgöras av planteringsytor., PBL 4 kap. 10 §

EGENSKAPSBESTÄMMELSER ALLMÄN PLATS

Utformning

 kollektivtrafik, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

 Marken är avsedd för gångfartsgata på gåendes villkor, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

 Planteringsytor som kan rena dagvatten ska finnas, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Varsamhet

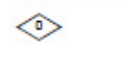
varsam Räler och syllar från Vaggerydsbanans anslutning till Munksjö fabriksområde bör inordnas i gestaltningen av strandparken, PBL 4 kap. 16 § 1 st 2 p.

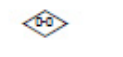
Mark

+0 Föreslagen markhöjd över nollplanet är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

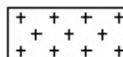
Omfattning

 Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

 Byggnadshöjden ska vara mellan angivet värde i meter och angivet värde i meter. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

 Marken får inte förses med byggnad. Burspråk och balkonger får sticka ut 5m över mark eller gårdsbjälklag, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

e1 0 Största exploatering ovan mark är angivet värde i kvadratmeter bruttoarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

 Marken får i begränsad omfattning bebyggas. Burspråk och balkonger får sticka ut 5m över mark eller gårdsbjälklag, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Utformning

f₁ Entréer ska orienteras mot allmän plats, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₂ Öppning mellan gård och gata med en bredd av minst 4 meter och en höjd av minst 3 meter ska finnas mot Oskarshallsgatan, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₃ Alla fasader inklusive tak ska utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara 30-klassade men får vara öppningsbara, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₄ Det ska finnas utrymningsmöjlighet mot gård, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
Största takvinkel är 38 grader, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
Bostäder över 35 kvadratmeter ska vara genomgående, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft, PBL 4 kap. 21 §

Strandskydd

a₁ Strandskyddet är upphävt. Allmän plats, PBL 4 kap. 17 §

a₂ Strandskyddet är upphävt. Kvartersmark, PBL 4 kap. 17 §

a₃ Strandskyddet är upphävt. Vattenområde, PBL 4 kap. 17 §

Fastighetsindelning

Följande tomtindelningar upphör att gälla inom planområdet: Överskottet akt 0680K-EIII 1211, Örlogsmannen akt 0680K-EIII503 och Ödla akt 0680K-EIII423., PBL 4 kap. 18 § 2 st 1 p.

Ändrad lovplikt

a4 Slutbesked inom kvarter 3 får inte ges innan slutbesked givits för byggnad inom kvarter 4, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

a5 Slutbesked inom kvarter 5 får inte ges innan slutbesked givits för byggnad inom kvarter 4 och 6, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

a6 Slutbesked inom kvarter 7 får inte ges innan slutbesked givits för byggnad inom kvarter 6 och 8, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

a7 Slutbesked inom kvarter 9 får inte ges innan slutbesked givits för byggnad inom kvarter 8 och 10, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

a8 Slutbesked inom kvarter 11 får inte ges innan slutbesked givits för byggnad inom kvarter 10, PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för väsentligt förändrad användning innan marken har sanerats och markens lämplighet för bebyggande har säkerställts., PBL 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

INFORMATION

Om trafikbuller överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en luddämpad sida. För bostäder om högst 35 kvadratmeter gäller istället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en luddämpad sida om ljudnivån vid fasad överskrider 60 dBA.

Med luddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (kl 22-06) på högst 70 dBA.

Om bostaden har en eller flera uteplatser ska ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger per timme dagtid (kl. 06-22).

Syftet med ändrad lovplikt är här att säkra att den bebyggelse som ska fungera som bullerskydd för annan bebyggelse är uppförd när den skyddade bebyggelsen tas i bruk.

Planens konsekvenser

Behovsbedömning

I samrådsskedet gjordes en behovsbedömning. Efter vad som framkommit under samrådet och under fortsatt planarbete bekräftas denna bedömning.

I detaljplaneprocessen är ambitionen 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 underlag till planhandlingen. Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se.

Alternativ och andra ställningstaganden

Jönköpings kommun skrev på Ålborg-åtagandena 2007, där det bl.a. står att staden ska växa inom stadens gränser. I gällande översiktsplan ingår delar av ramprogrammets omvandlingsområde som stadsutvecklingsområde. I Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare (tematisk översiktsplan kring kommunens utbyggnads- förtättnings- omvandlingsområden för boende och verksamhetsområden, antagen 2011) finns hela ramprogrammets omvandlingsområde med.

Kommunikationsstrategin antogs av kommunfullmäktige våren 2012. Kommunikationsstrategin och ramprogrammet stödjer varandra och arbetar aktivt med att förnya och förtäta staden. För att tillgodose de framtida resbehoven på ett hållbart sätt behövs betydande insatser i trafiksystemet. Staden måste vara tillgänglig och attraktiv för gående, cyklister, kollektivresenärer och bilister. Kommunikationsstrategin hanterar dessa frågor och visar vilka åtgärder som krävs för att få en hållbar trafiklösning för staden med en växande befolkning. Åtgärderna är baserade på att kollektivtrafik, gång- och cykel ska prioriteras före bilen, i enlighet med Ålborg-åtagandena.

Ett huvudnät för kollektivtrafiken, citybusslinjer, tätorts- och förortslinjer samt regionala linjer, har beslutats av kommunfullmäktige i Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun. Kommunfullmäktige har beslutat om ett huvudnät för cykeltrafiken inom stadskärnan i åtgärdsplanen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan. Kommunfullmäktige har även antagit Handlingsplan för hållbart resande i Jönköpings kommun. Handlingsplanens informationsarbete avser att påverka resvalen så att resandet med kollektivtrafik och cykel ökar. Även effektivare bilanvändning, bilpool och samåkning räknas som hållbart resande.

Mot bakgrund av nämnda dokument bedöms ytterligare studier gällande lokalisering inte kunna motiveras. Alternativ markanvändning, d.v.s. annan markanvändning än dagens, nollalternativet eller planens, bedöms i dagsläget inte vara aktuell och har inte heller studerats i den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram parallellt med Ramprogram för södra Munksjön.

Nollalternativet bör dock kunna ses som en alternativ markanvändning. Sammanfattningsvis bedöms ett nollalternativ och ett utbyggnadsförslag vara rimliga alternativ att konsekvensbeskrivas. Aktuellt planförslag för Skeppsbron innehåller dock fler bostäder än vad som anges i ramprogrammet. Planens huvudsakliga bebyggelsestruktur är dock i stort sett densamma.

Exploateringsgraden för de olika kvarteren är sammantaget högre än i ramprogrammet, andel friyta relativt andel exploaterad yta är i stort sett samma, liksom bebyggelsens avstånd till Munksjöns strand.

Planförslaget motsvarar ett fullt utbyggt ramprogram, med högre exploateringsgrad, där Skeppsbron ingår som en del. Ramprogrammet i dess helhet bedöms nu inte kunna vara helt utbyggt förrän senare delen av 2040-talet, medan Skeppsbron bedöms kunna vara helt utbyggt i mitten av 2030-talet. Skeppsbron kan dock inte byggas ut i sin helhet förrän godsbangården och Herkulesvägens viadukt avvecklats. Med ett så långt tidsperspektiv finns alltid många faktorer som kan komma att påverka ett områdes utveckling. Infrastruktursatsningar, efterfrågan på bostäder, trivsel, ekonomiska faktorer, handel etc., kan vara avgörande för om ett område omvandlas eller inte och det är i dagsläget svårt att sia om huruvida samtliga etapper inom Ramprogrammet kommer att byggas ut eller omvandlas.

I Ramprogrammet reserveras mark för en framtida bro över Munksjön, en förbindelse som i dagsläget kan kännas väldigt avlägsen, men som i framtiden kan komma att efterfrågas för en fortsatt hållbar stadsutveckling. Pågående planläggning för Munksjöstaden anpassas till en sådan förbindelse.

En av de mest osäkra faktorerna är den framtida utbyggnaden av Götalandsbanan/Europabanan. I framtiden förstudie för höghastighetsbanan anges Södra Munksjön som ett av tre möjliga stationsalternativ. Detta stationsläge har därför arbetats in som en förutsättning i planen, även om det i dagsläget inte är helt klart om Götalandsbanan/Europabanan (inte heller i vilket läge) ska byggas ut eller ej. Det bör i detta sammanhang poängteras att utvecklingen i Jönköping inte är beroende av om höghastighetsbanan byggs ut eller ej (även om den troligtvis bidrar till en högre exploateringstakt), utan att stadsutvecklingen framförallt påverkas av befolkningstillväxten i staden. Eftersom det råder så stor osäkerhet kring denna utbyggnad utgår konsekvensbedömningarna huvudsakligen från att höghastighetsbanorna inte har byggts ut.

En bullerberäkning för höghastighetståg har initierats av Stadsbyggnadskontoret 2017 och kommer biläggas planhandlingarna innan första planetappen antas. Preliminära beräkningar visar dock redan att bullerpåverkan på nu aktuell planetapp av genomgående höghastighetståg är försumbar.

Nollalternativet

Ett nollalternativ ska enligt ramprogrammet inte förväxlas med nuläget, även om dessa ofta kan vara väldigt lika. Nollalternativet för ramprogrammet innebär gällande aktualitetsbeslut och antas, enligt överenskommelse med Länsstyrelsen i Jönköpings län, generellt innebära att området utvecklas enligt då gällande översiktsplan från 2002. En ny översiktsplan, Öp 2016, är antagen och har nu vunnit laga kraft.

Sammanfattningsvis innebär nollalternativet för Skeppsbron en utbyggnad i enlighet med då gällande ÖP 2002 och utbyggnadsstrategin som stadsutvecklingsområde, inom vilket en hög exploateringsgrad med blandat innehåll medges. Detta område kommer successivt att omvandlas och ges ett varierat användningssätt med både arbetsplatser, bostäder och service. Detta motsvarar ungefär den utbyggnad som presenteras i Ramprogrammet, men har inte lika höga ambitioner kring parker, gång- cykel och kollektivtrafik samt hållbar byggteknik som ramprogrammet.

ÖP 2002 anger att ”Munksjön ska förvandlas till en stadssjö med vacker och tilltalande bebyggelse och strandpromenad runt hela sjön”. För övriga delar av ramprogramsområdet finns idag verksamheter, industrier, logistikföretag, volymhandel etc. som antas utvecklas i linje med hur området ser ut och omvandlas idag –med spridd volymhandel, industri- och verksamhetsbebyggelse i stråket mellan Bangårdsgatan och Herkulesvägen. Kommunens behov av nya bostadsområden förutsätts vara lika stort i nollalternativet som i planförslaget. Nya bostadsområden antas därmed, i jämförelse med utbyggnad i enlighet med ramprogrammet och utbyggnadsstrategin växa fram mer spritt i kommunen.

Götalandsbanan/Europabanan redovisas i ÖP 2002 med en alternativ sträckning söder om Munksjön och ett stationsläge någonstans på sträckan mellan Solåsen och Södra infarten. De vägprojekt som lyfts fram i ÖP 2002, och som inte redan utförts, antas komma att genomföras i nollalternativet i en eller annan form.

Naturmiljö och grönsstruktur ska i enlighet med ÖP 2002 generellt bevaras och stärkas upp så att invånare får tillgång till rekreativa miljöer inom rimligt avstånd från bostaden. Grönstrukturen ska även fungera som spridningskorridor för växter och djur. Området omfattar en mycket liten andel naturmiljö idag och planeras inte heller att stärkas upp med fler grönområden i någon större utsträckning i den utveckling som sker i nollalternativet. Även i nollalternativet förutsätts dock att det pågående projektet *Gestalta Munksjöns stränder* genomförs.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Den successiva stadsomvandlingen kommer att möjliggöra en bra boendemiljö inom planområdet, där arbetsplatser, främst kontor, och bostäder samsas. Buller till området kommer bl. a från E4 ca 500 m söder om planområdet, de större vägarna samt planerade spårvagnar eller bussar på tre sidor runt området samt lokalatorna inne i området.

Enligt Trafikverkets nya riktlinjer, TDOK 2014:1021 ska Trafikverket vid nybyggnation av vägar och järnvägar utföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder för att inte överskrida ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid närmaste bostadsfasaderna inom området. Vid dessa fasader beräknas ekvivalent ljudnivå från övrig väg- och spårvagnstrafik i framtiden att ligga kring 63-64 dBA vilket innebär att ett tillskott på 55 dBA från Götalandsbanan endast utgör en marginell förändring av bullertillskottet, såväl inomhus och utomhus. Även de ljudskyddade bostadsfasaderna inom planområdet samt uteplatser i markplanet bedöms påverkas endast marginellt av detta bullertillskott.

En bullerberäkning för höghastighetståg har initierats av Stadsbyggnadskontoret 2017 och kommer biläggas planhandlingarna innan första planetappen antas. Preliminära beräkningar visar dock redan att bullerpåverkan av genomgående höghastighetståg på nu aktuell planetapp, med föreslagen utformning av bebyggelsen, är försumbar.

Med olika åtgärder som föreslås i planen bedöms gällande riktvärden kunna hållas. Sluten kvarterstruktur med högre byggnadshöjder utmed bullriga gator, genomgående lägenheter med hälften av bostadsrummen mot en ljudskyddad sida, särskilda utformningsförslag på höga hus samt avskärningsåtgärder i speciella fall används som alternativa åtgärder för att nå riktvärden. För att garantera att de kvarter som avser skydda bakomliggande kvarter från trafikbuller verkligen kommer till stånd införs en administrativ bestämmelse om ändrad lovplikt.

Bullerberäkningar är utförda för två alternativa trafiksituationer när hela Skeppsbron är bebyggt år 2030. Det som skiljer dem åt är att i alternativ 2 är en väg från Jordbrorondellen byggts upp mot nordväst för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. I alternativ 1 är trafikbelastningen högre på Jordbrovägen. Skillnad mellan bullernivåerna märks bara runt Jordbrovägen. Resten av planområdet har samma förutsättning i båda alternativen.

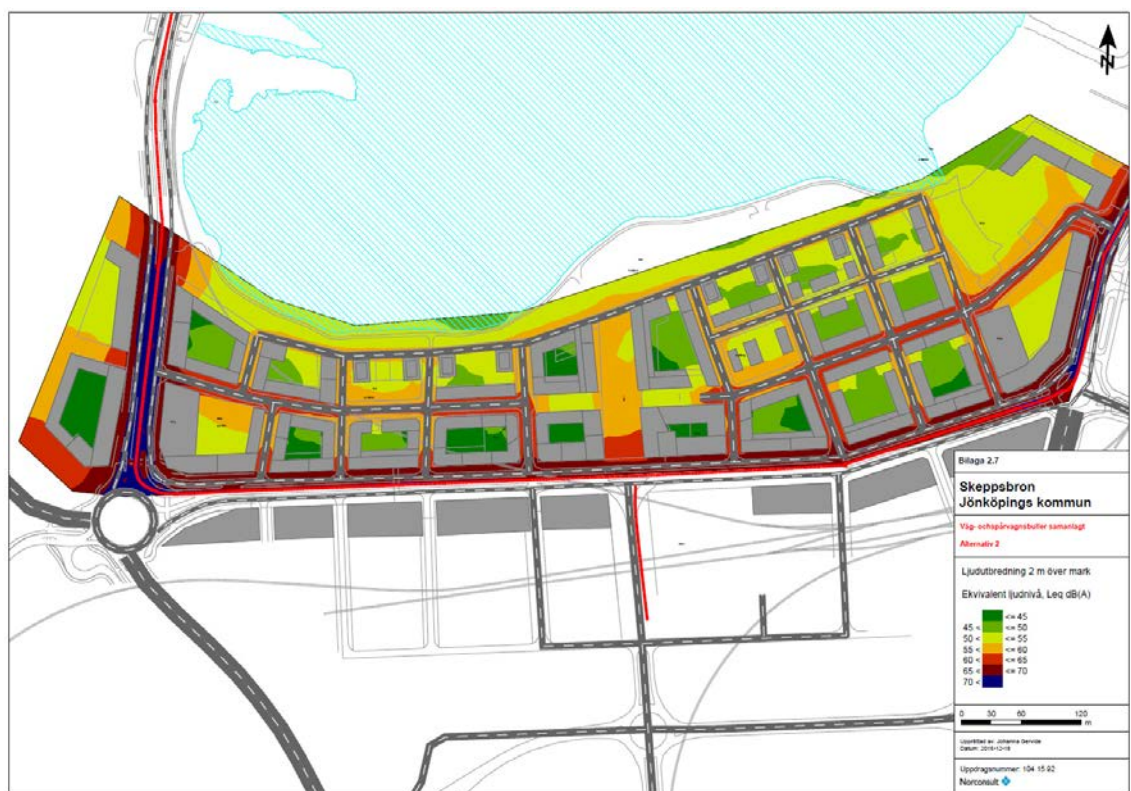
Bullerutredningen redovisar ett värsta scenario för bullernivåer inom området och kommer att justeras i ett senare skede enligt siffror som presenteras i den senaste trafikmodellen. Beräknade ljudnivåer har utvärderats mot den numera gällande Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Stora delar av fasaderna beräknas få ekvivalent ljudnivå från väg- och spårvagnstrafik som överskrider riktvärdet 55 dBA. Detta innebär att de flesta bostäderna måste utformas med hälften av bostadsrummen mot en sida skyddad från buller. Buller till området kommer bl. a från väg E4/40 ca 500 m söder om planområdet, de större gatorna samt planerade spårvagnar på tre sidor runt området samt lokalgatorna inne i området.

Se även *Trafikbullerutredning Skeppsbron*, Norconsult 2016-01-25



Ekvivalent trafikbuller väg och spårväg i alternativ 1



Ekvivalent trafikbuller väg och spårväg i alternativ 2

De ljudskyddade sidorna är inte överallt tillräckligt tysta för att motsvara kravet i förordningen. Det beror bl. a på att inte alla kvarter är slutna så att ljudskyddade sidor bildas. Men det beror även på att en betydande andel buller kommer från E4 ca 500 m söder om området och därmed kommer in i området mer ovanifrån än nerifrån.

För att skapa dessa ljudskyddade sidor har bebyggelsen anpassats efter den rådande och prognosticerade bullersituationen. De yttre kvarteren stängs till mot omgivande gator och husens höjder anpassas efter var i området de befinner sig – högre hus i områdets ”ytterkanter” som skyddar den ”inre bebyggelsen” som är lägre. Planförslaget anger också att kvarteren närmast Kämpevägen och Jordbrovägen, som fungerar som bullerskydd, ska uppföras innan kvarteren närmast Munksjön.

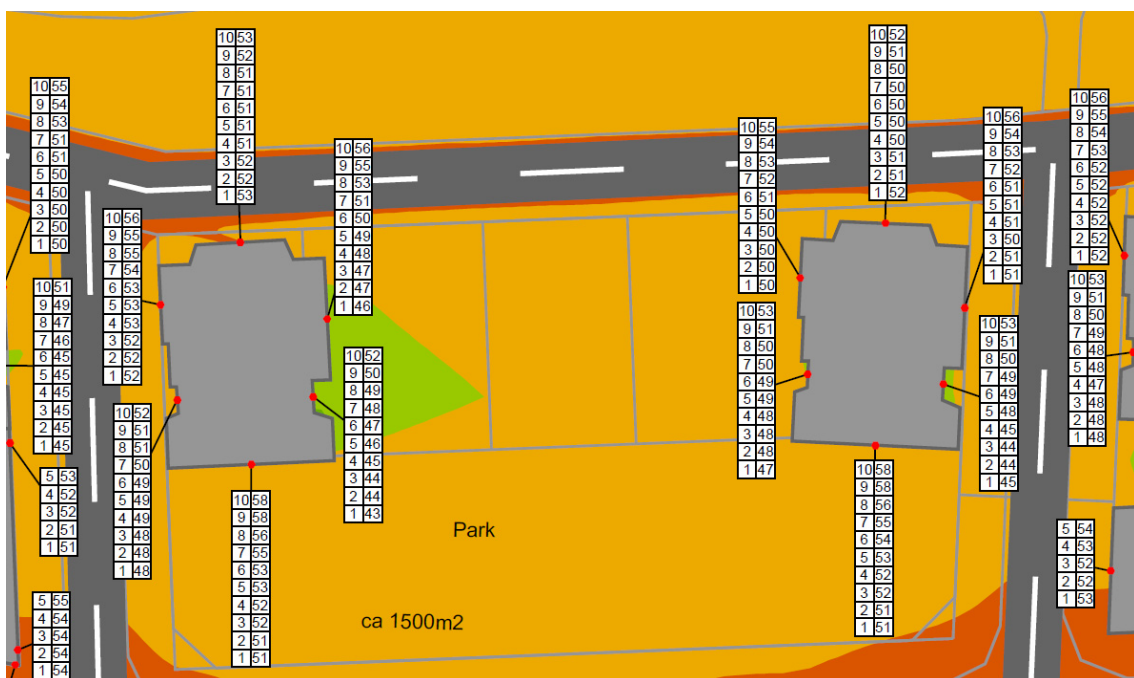
För punkthusen i kvarter 3, 5, 7 och 9 föreslås en utformning av våning 9 och 10 i enlighet med följande principskisser från bullerutredningen:



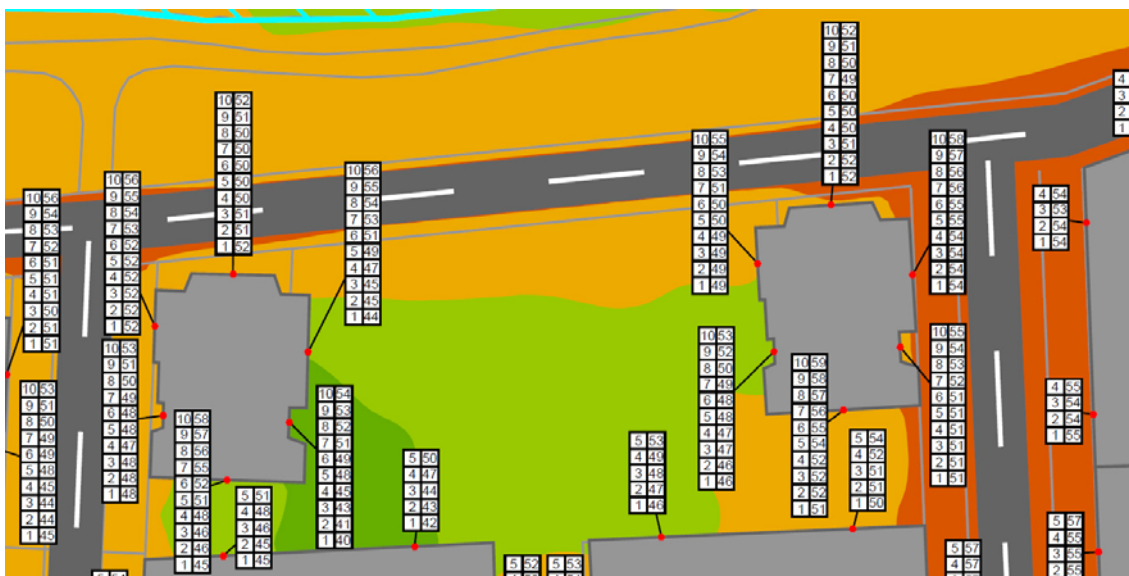
Kvarter 3. Ekvivalent väg och spårvagnsbuller vid punkthuset.



Kvarter 5. Ekvivalent väg och spårvagnsbuller vid punkthusen.

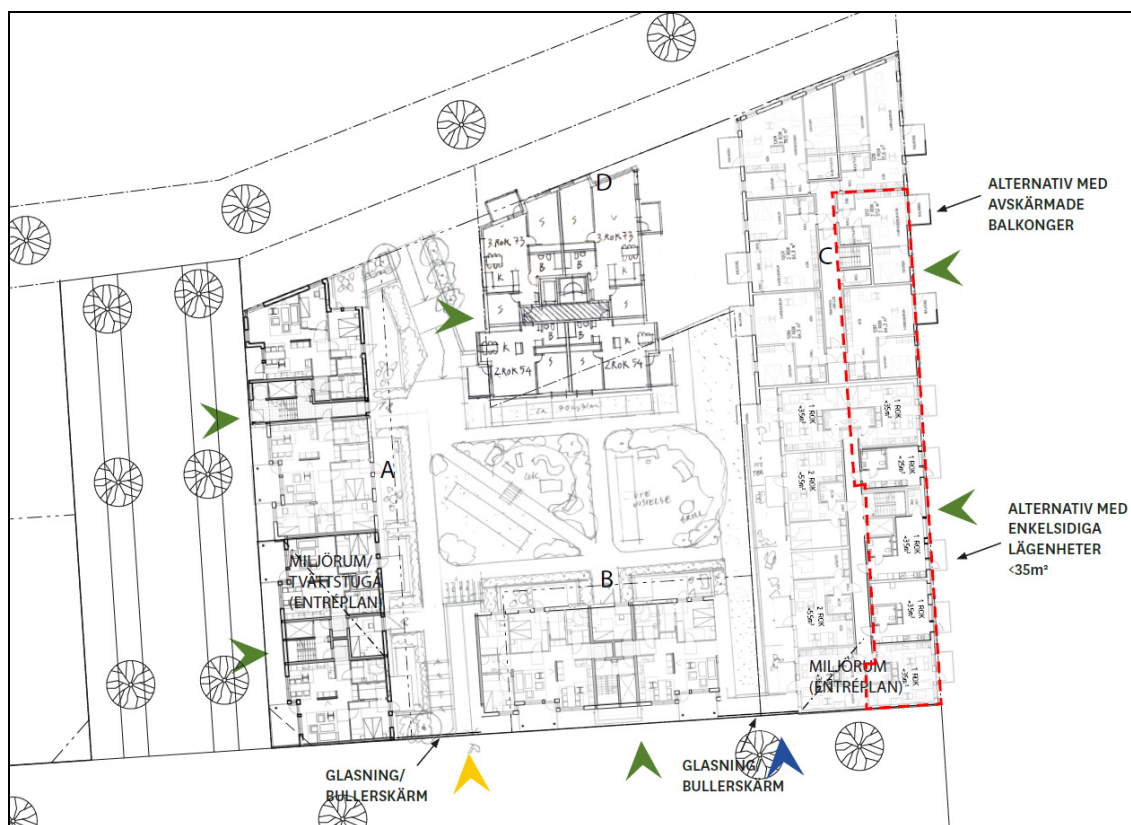


Kvarter 7. Ekvivalent väg och spårvagnsbuller vid punkthusen.



Kvarter 9. Ekvivalent väg och spårvagnsbuller vid punkthusen.

För kvarter 11 föreslås en utformning i enlighet med följande planskiss:



Kvarter 11. Förslag till utformning för att klara väg och spårvagnsbuller

Gemensamma uteplatser till bostäderna behövs och kan anläggas på innergårdarna eller på andra tillräckligt tysta ytor som komplement till ev. privata balkonger som inte uppfyller kraven på ljudnivå. En kombination av att stänga till kvarter och att använda lokala skärmar kan användas.

Lokaler och kontor kan placeras på de platser där kraven på ljudnivå vid bostäders skyddade sida är svår att klara. Det är inte generellt de lägre våningsplanen som är svåra att använda för bostäder utan snarare de högre våningsplanen samt kvarterens ytterhörn där det är svårt att skapa skyddade sidor i tillräckligt hög utsträckning. Den planerade förskolan inom planområdet för etapp 1 behöver skärmas från omgivande lokalgator för att klara ekvivalent ljudnivå 55 dBA på större delen av skolgården. Att skolgården ligger högre än lokalgatan i norr förbättrar ljudnivån. Mot lokalgatan i öster skärmar byggnaden mot trafikbuller.

Alla fasader som utsätts för höga ekvivalenta och maximala ljudnivåer behöver utformas med avseende på dessa höga ljudnivåer. Det innebär främst att fönster och ventiler som väljs har god ljudisolerande förmåga så att riktvärden klaras. Detta gäller såväl bostäder som lokaler, kontor och skolor.

Det är lämpligt att begränsa och styra den tunga trafiken bort från lokalgatorna inom området. Gatorna ska utformas så att skyltad hastighet upprätthålls, exempelvis genom smala körytor, planteringar eller förskjutningar i sidled.

I så stor utsträckning som möjligt bör ytor inom planområdet göras mjuka, gärna med växtlighet. För att minimera att bullret förstärks av reflektioner mellan parallellt placerade höga fasader kan fasadmateriell som dämpar buller för de fasader som vetter mot lokalgatorna inne i området användas.

I beräkningarna är inte eventuellt bullertillskott från tågtrafiken på Vaggerydsbanan eller den eventuellt kommande Götalandsbanan medtaget. Enligt Trafikverkets nya riktlinje, TDOK 2014:1021 bör trafikbullret från den eventuella framtida Götalandsbanan inte överskrida ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid de närmaste bostadsfasaderna inom planområdet.

Vid dessa fasader beräknas ekvivalent ljudnivå från övrig väg- och spårvagns- trafik i framtiden att ligga kring 63-64 dBA vilket innebär att ett tillskott på 55 dBA från Götalandsbanan endast utgör en marginell förändring av bullertillskottet, såväl inomhus och utomhus. Även de ljudskyddade bostadsfasaderna inom planområdet samt uteplatser i markplanet bedöms påverkas endast marginellt av detta bullertillskott.

Verksamhetsbuller

Vid en översiktlig inventering på plats vintern 2015 bedömdes 19 verksamheter kunna ge upphov till bullerimmission vid de planerade bostäderna som var så hög att den innebär viss risk (16-17 verksamheter) eller hög risk (2-3 verksamheter) för konflikt med Boverkets riktvärden. Av dessa verksamheter ligger ungefär hälften inom de delar av planområdet som avses att bebyggas inom de närmaste åren och åtminstone innan höghastighetsbanan realiserats.

De två verksamheter, SITA och MPS Coating, som bedömts bidra till de högsta bullernivåerna ligger båda söder om Vaggerydsbanan och kan komma att finnas kvar ett par år även efter att höghastighetsbanan realiserats. Det skede då bullerexponeringen bedöms kunna vara störst är när bebyggelsen norr om nya Kämpevägen uppförts men området kring gamla Kämpevägen inklusive Vaggerydsbanan inte ännu omvandlats. Vid ett antal bostäder är beräknad ljudnivå högre än 50 dBA vilket medför krav på bulleranpassad bebyggelse med hälften av bostadsrummen vända mot ljuddämpad sida.

Genomgående lägenheter med tillgång till en bullerskyddad sida är ett krav i planförslaget får att uppnå gällande riktvärden för trafikbuller varför i detta skede någon ytterligare åtgärd inte bedöms vara nödvändig för att skapa en god bebyggd miljö.

För verksamheterna SITA och MPS Coating har bullerberäkningar gjorts. Vid ett antal bostadsfasader är beräknad ljudnivå högre än 50 dBA vilket medför krav på bulleranpassad bebyggelse med hälften av bostadsrummen vända mot ljuddämpad sida. Beräkningarna har gjorts för två fall av byggnation:

- en första utvecklingsetapp före byggandet av en station för höghastighetståg med befintliga byggnader söder om nya Kämpevägen
- en senare utvecklingsetapp, inklusive en station för höghastighetståg och nya byggnader söder om Kämpevägen.

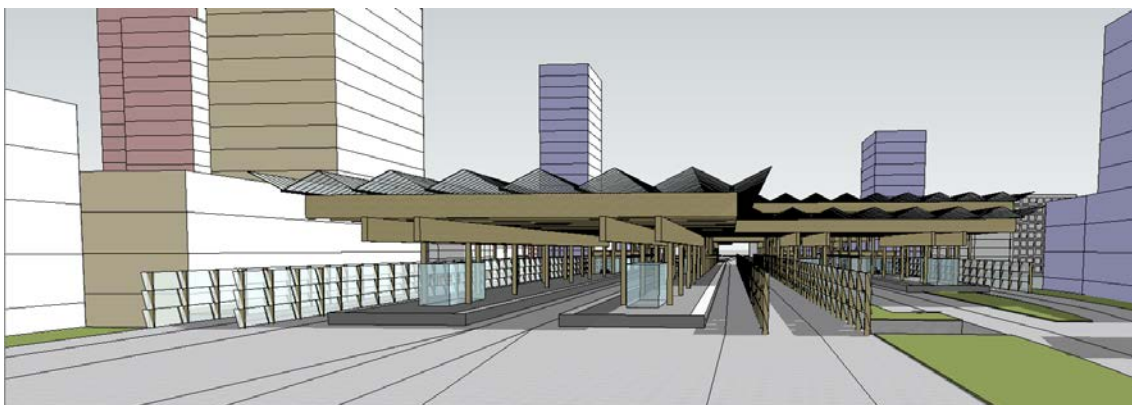
Boverket rekommenderar 60 dBA som övre gräns för när det är lämpligt att bygga bostäder. Högsta beräknade ljudnivå vid fasad uppgår till 58 dBA när två verksamheter ingått i beräkningen. Påverkan på planförslagets bebyggelse är alltså obetydlig eftersom bebyggelsen anpassats till trafikbuller från samma sida.

Buller från befintlig järnväg

Enligt kommunens bullerkartläggning från befintlig järnväg påverkas inte planområdet från de högsta bullernivåerna. Idag är sträckan Jönköping-Vaggeryd en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Det finns många olika förstudier som har utrett olika alternativa förslag för den framtida utvecklingen av banan. Dock kan inte en rimlig prognos för trafikflödet 2030 dras i dagsläget. Jämfört med trafikbullret från Kämpevägen, Jordbrovägen och väg E4/40 bedöms tillskottet från Vaggerydsbanan som försumbar. Dessutom innebär etableringen av höghastighetsbanan att godstrafiken, som står för de högsta bullernivåerna, kommer att upphöra längs aktuell sträcka. Ett genomförande av en ny järnväg Byarum-Tenhult och/eller Torsvik-Tenhult skulle också innebära att godstrafiken upphör längs aktuell sträcka.

Buller från framtida höghastighetsjärnväg

Tanken i planförslaget är att buller från höghastighetsbanan och andra tåg som passerar genom samma spårområde kommer att skärmas av, möjligen med byggnader på båda sidor av spårområde, eller bullerskärmar som sätts i en högre höjd än ledningar ovan spårområdet. Planläggningen av stationsområdet planeras att ske samordnat med kvarteren på både norra och södra sidan av spårområdet. Stadsbyggnadskontoret har 2017 initierat en utredning av bullerpåverkan på planerad bebyggelse inom Skeppsbron från framtida höghastighetståg. Preliminära resultat visar att påverkan är obetydlig. Den slutliga utredningen bifogas planhandlingarna innan detaljplanen antas.



Wingårdhs konceptförslag till utformning av spårområdet genom stationen

Omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt gods

Enligt riskanalysen bedöms att den typen av exploatering enligt planförslaget är möjligt förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder beaktas i fortsatt arbete. Föreslagna skyddsåtgärder för respektive riskkälla har definierats som *ska* eller *bör*. Olika utformning och utförandebestämmelser formuleras i planförslaget för att nå en acceptabel risknivå.

Genom planområdet finns inga utpekade gator för farligt gods. Vissa transporter förekommer ändå längs Jordbrovägen och Kämpevägen. Längs Kämpevägen planeras förbud mot genomfart av tung trafik som inte är kollektivtrafik. Därmed har av räddningstjänsten bedömts att svårutrymd bebyggelse, som exempelvis hotell, är möjligt längs Kämpevägen, men inte längs Jordbrovägen.

Lukt

Simsholmens avloppsreningsverk avger lukt till omgivningen, både från själva avloppsreningsverket och från hanteringen av slam för biogasproduktion. För att östra halvan av Skeppsbron inklusive Oskarshallskolan ska kunna bebyggas enligt samrådsförslaget måste åtgärder utföras inom Simsholmen. Nu aktuell planetapp berörs enbart marginellt och bedöms kunna genomföras även utan åtgärder inom ARV Simsholmen.

Beräkningar har utförts med en avancerad, tredimensionell spridningsmodell, den s.k. TAPM-modellen. Modellen beräknar det lokala vindfältet med hänsyn till topografi, markanvändning, havstemperatur samt luftens stabilitet mot bakgrund av den storskaliga meteorologin.

Det framgår av resultatet från luktberäkningarna att det i dagsläget sannolikt kan förekomma lukt i området av den planerade bebyggelsen vid Skeppsbron. I utredningen är reningsverkets område indelat i fyra mindre områden. Genomförda spridningsberäkningar har visat att två av fyra scenarier leder till att risken för luktstörningar minskar radikalt. Detta är dels scenario 2 där en övertäckning och förhöjd emissionsnivå till 50 meter leder till betydligt lägre halter vid skolan, och dels scenario 3 där utsläppen från område II-IV renas och släpps ut på 30 meters höjd utan någon övertäckning eller rening av emissionerna från bassängerna. Kommande planläggning av de etapper som ligger närmare Simsholmen får utvisa vilka åtgärder som krävs för att minska luktnivåerna. Nu aktuell planetapp 1 berörs inte.

Lukt från verksamheterna

Resultaten från spridningsberäkningarna avseende risk för lukt från VOC-emissioner från verksamheterna visar att det enbart är halterna av bensen som riskerar att överskrida luktrösklarna, dock endast nära bensinstationen (Preem Hagateleden) och inte till planområdet Skeppsbron. Däremot finns det risk att det inom planområdets västra del förekommer halter av bensen som överskrider de högsta godtagbara total halterna i luft rekommenderat av Arbetsmiljöverket. Halterna av bensen från bensinstationerna har beräknats för flera olika utsläppsscenarier. Det framgår av resultaten att skillnaden i utsläpp är avgörande för om halterna är högre än den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft vid planområdet eller inte. För etanol förväntas inte någon risk för överskridande vare sig luktröskeln eller nivågränsvärde.



Luktemissioner från befintliga fordonbränsleanläggningar utanför planområdet. Bensen till vänster och diesel till höger.

Spridningsberäkningar har inte gjorts för bensinstationerna St1 och OK Q8 på Jordbrovägen då dessa kommer att hamna inne i det nya området, men baserat på de utförda beräkningarna har ändå ett resonemang kring riskerna för lukt från dem gjorts. Bensinmängderna som hanteras på St1 och OK Q8 på Jordbrovägen är i samma storleksordning som de vid OK Q8 på Solåsvägen, och därmed är utsläppen också likartade. Detta innebär maxtimmedelhalter på 1,5 mg/m³ vid stationen och en viss spridning av lukt och halter över den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft. Dock ligger dessa två stationer nära Preem Hagaleden som har mycket högre utsläpp. Det är därför inte otroligt att emissionerna från de två stationerna kommer att samverka och ge ytterligare förhöjda haltnivåer lokalt. St1 och OK Q8 på Jordbrovägen ligger inom Skeppsbrons planområde, och skulle dessa bensinstationer vara kvar när alla de andra husen är byggda finns risk för att det kommer förekomma halter över luktröskeln och den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från bensen i västra delen av planområdet. Avsikten är dock att även kvarter 1 och 2 ska planläggas inom kort varvid både St1 och OK Q8 omlokaliseras.

Gällande diesel är risken för överskridanden av luktröskeln liten, medan det föreligger risk att den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från diesel överskrids i en liten del av planområdets västra delar närmast bensinstationerna.

Se även *SPRIDNINGSBERÄKNINGAR FÖR LUKT OCH PARTIKLAR (PM10) FÖR DELOMRÅDET SKEPPSBRON, SÖDER OM MUNKSJÖN, JÖNKÖPING*, COWI 2016-02-11

Sverige måste för att klara klimatmålen införa styrmedel bort från fossila bränslen. Troligen kommer på sikt hantering och försäljning av bensen och diesel därför att minska. Den nuvarande klimatpolitiken har sin grund i de regeringsförslag (propositioner) som antogs av riksdagen 2009, ”En sammanhållen klimat- och energipolitik”.

Riksdagen beslutade att målet för de svenska utsläppen av växthusgaser, från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter, ska vara en minskning med 40 procent till år 2020 jämfört med 1990.

Förutom utsläppsmål för växthusgaser till 2020 beslutade riksdagen även att:

- Sveriges användning av förnybar energi ska uppgå till minst 50 procent av den totala energianvändningen år 2020.
- Energianvändningen, räknat per BNP-enhet, ska effektiviseras med 20 procent jämfört med 2008 års totala energianvändning
- Användningen av förnybar energi i transportsektorn minst ska uppgå till 10 procent samma år.

Sannolikt kommer hanteringen av bensin och diesel som fordonsbränsle att fasas ut. Istället kommer sannolikt behovet av att tanka biobränsle eller ladda batteri i elfordon att öka. Kommunen studerar aktivt nya lägen för lämpliga platser.

Luftkvalitet

Beräkningarna har gjorts för två olika alternativ där enda skillnaden är att en viss del av trafiken i Alternativ 2 letts om från Jordbrovägen till en eventuell ny väg mot Åsensvägen, preliminärt kallad Karlavägen. Övriga vägar har samma trafikarbete.

Resultat Alternativ 1: årsmedelvärdet tangeras och 90%-ilen för dygnsmedelvärdet överskrider MKN vid en del av Jordbrovägen mellan huskropparna.

Resultat Alternativ 2: MKN för årsmedelvärdet klaras vid Jordbrovägen och Karlavägen. Det är dock fortfarande risk att 90%-ilen för dygnsmedelvärdet överskrids mellan huskropparna på Jordbrovägen och även ut på Karlavägen. Halten avklingar dock till under MKN närmare huskropparna vid Karlavägen och även på Jordbrovägen, även om det vid den sistnämnda är högre halter.

I båda alternativen tangeras MKN för årsmedelvärdet (35-40) på en del Herkulesvägen nära den planerade skolan, men halten avklingar snabbt vid sidan av vägen till haltnivåer under MKN. Vad det gäller 90%-ilen så föreligger det risk för överskridanden med haltnivåer över MKN.

Även på Kämpevägen och Jordbrovägen söder om rondellen finns det risk för överskridanden av 90%-ilen för dygnsmedelvärdet. Här är det ett brett stråk runt vägen som har halter över MKN.

Beräkningarna av spridningen av halten av PM10 för 2030 har jämförts med beräkningar för 2030 genomförda av SMHI för en enskild gata i Jönköping och dessa överensstämmer mycket väl. Därmed antas att de för denna utredning genomförda beräkningarna är rimliga.

Vid planer med lång tid innan slutförande (så som 2030) är det brukligt att även jämföra med Miljömålen för Frisk luft. Dessa mål överskrids både för årsmedelvärdet ($15 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i en stor del av området och även för 90%-ilen för dygnsmedelvärdet. Detta orsakas till stor delen av att den regionala bakgrundshalten (långdistanstransporterade föroreningar) och därmed även det urbana bakgrundspåslaget är högt (drygt $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för årsmedelvärdet och $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för 90%-ilen), varför det är ytterst svårt att klara dessa mål, om den framtida långdistanstransporten kommer att vara lika stor som man i dagsläget antar.

Se även *SPRIDNINGSBERÄKNINGAR FÖR LUKT OCH PARTIKLAR (PM10) FÖR DELOMRÅDET SKEPPSBRON, SÖDER OM MUNKSJÖN, JÖNKÖPING*, COWI 2016-02-11

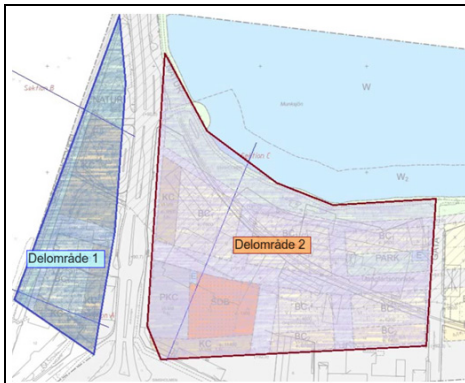
Geotekniska förhållanden och stabilitet

De geotekniska förhållandena inom området bedöms inte hindra planerad exploatering. Däremot är markförhållandena relativt dåliga och stora delar av området kommer att kräva förstärkt grundläggning. Genomförda utredningar visar att pålning bör ske i riktning norrut så att kvarteren närmast Kämpevägen pålas före kvarteren närmast Munksjön. Denna pålningsordning sammanfaller med i vilken ordning kvarteren ska bebyggas även med hänsyn till skydd mot trafikbuller. Se *Geotekniskt PM* Sigma Civil 2016-12-22.

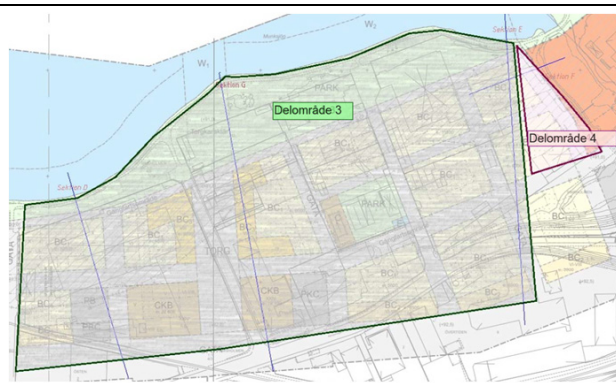
De översiktliga beräkningarna visar att tillfredsställande säkerhet erhålls om marknivån höjs enligt planerat med mellan 1 och 2 meter samt att byggnaderna uppförs på avståndet minst 20 meter från strandkanten.

Dessutom visar beräkningarna att planerad höjning av markytan inte kan utföras hela vägen ut mot strandkanten med tillräcklig säkerhet mot skred. Tillfredsställande säkerhetsfaktor erhålls om planerad markhöjning, till nivå +91, utförs fram till ca 10 m från befintlig strandlinje och om befintlig gång- och cykelväg flyttas så den ligger längre in på området, omkring 12 m från befintlig strandlinje. I dag ligger gc-vägen ca 3 m från strandlinjen. Beräkningarna är dock utförda med stora osäkerheter i antagen jordmodell. Se även *PM Geoteknik Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan*. Atkins 2015-09-24

Resultaten från stabilitetsberäkningarna har därefter av Sigma Civil beräknats med två olika jordprofiler; den första beräkningen, Version 1, är utförd med jordparametrar från Atkins rapport medan den andra beräkningen, Version 2, har utförts med utgångspunkt från Atkins värden som kompletterats med fältgeoteknik utförd av Sigma Civil. Analyserna med trafiklaster, både trafik och byggtrafik, visar att resultaten inte alltid uppfyller säkerhetskraven för det västra området. Detta inkluderar området Prästkärret och Munksjöns västra strand, se Figur 6, samt den östra delen av Skeppsbron, se Figur 7. Inom dessa områden har torv påträffats med större mäktigheter. Delområde 3 har uppvisat fullgod stabilitet för dessa laster. Se figur på nästa sida.



Figur 6. Delområde 1 och 2



Figur 7. Delområde 3 och 4

Det rekommenderas att ytterligare stabilitetsanalyser utförs vid detaljprojektering. Det rekommenderas att stabilitetsberäkningar utföra med Slope/W eller likvärdigt stabilitetsprogram.

Se även *GEOTEKNISKT PM GEOTEKNISK UTREDNING SKEPPSBRON - PÅLANALYS HÖGHASTIGHETSANA, JÖNKÖPINGS KOMMUN*, Sigma Civil 2017-02-06

Rekommendation för grundläggning

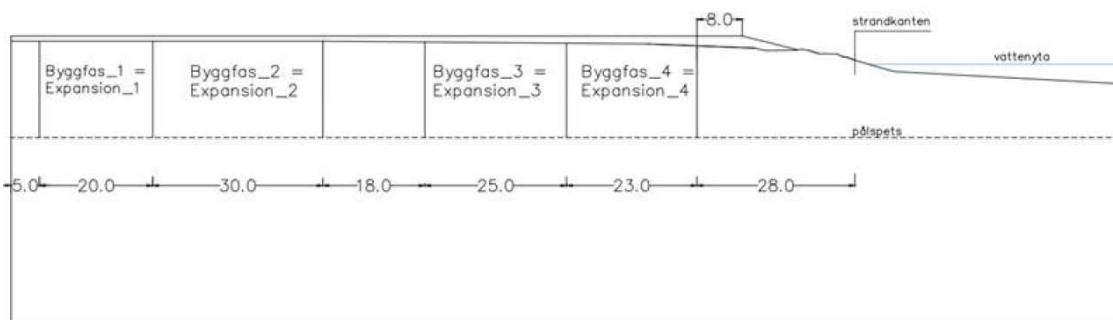
Pålning i området kommer att generera massundanträngning. En viktig aspekt, vid uppförande av planerad bebyggelse, är i vilken ordning samt arbetsordning som pålgrundläggningen utförs. Som huvudlinje rekommenderas att bebyggelse inom uppskattningsvis 50 m från den framtida höghastighetsbanan pålgrundläggs innan banan med tillhörande station byggs.

Stabilitetsförhållandena är relativt goda och det är främst Skeppsbrons västra och östra delar som är känsliga ur stabilitetssynpunkt.

För att bibehålla frihetsgraderna vid val av påltyp ska hänsyn tas till vilken pålslagningsordning som förordas för de 2 huvudområdena. Stationsområdets pålar bedöms bli längre och nå ett större djup än vad omkringliggande pålning kommer att nå. Det innebär att pålar som installeras efter höghastighetsbanan riskerar att utsätta denna för oönskade massrörelser över gränsvärden för toleranser. Det kan också medföra oönskade horisontalbelastningar på pålarnas övre del för höghastighetsbanans konstruktion. Det kan i värsta fall orsaka knäckning av Trafikverkets installerade och längre pålar om dessa har installerats först.

Omvänt blir problematiken inte lika påtaglig då höghastighetsbanans pålar slås djupare än kringliggande pålgrundläggningar. Därvid blir den horisontella massförskjutningen jämnare då de kortare pålarna utsätts för massförskjutning längs hela dess längd.

Generellt rekommenderas således att byggnation i direkt anslutning till stationsområdet utförs före höghastighetsbanans tillkomst och prioriteras i tid. Pålade konstruktioner utanför influensradien för rörelser mot höghastighetsbanan kan däremot pålas efter det att höghastighetsbanan inklusive stationsbyggnaden har uppförts. Enligt nu utförd analys bedöms pålning på ett avstånd av ca 50 m från en uppförd höghastighetsbana kunna utföras efter banans byggnation och driftstagande. Detta förutsätter dock att pålfronter drivs bort vinkelrätt från höghastighetsbanans läge. Se principsektion nedan:



Erosionsskyddet vid Munkssjöns södra strand har bedömts utifrån inspektion på plats samt i kombination med resultat från beräkningar avseende massrörelser vid pålning inom Skeppsbron. Det har konstaterats att en åtgärd av detta skydd bör utföras efter det att samtliga pålningsarbeten inom hela området är avslutat.

Se även *GEOTEKNISKT PM GEOTEKNISK UTREDNING SKEPPSBRON - PÅLANALYS HÖGHASTIGHETSBA*, JÖNKÖPINGS KOMMUN, Sigma Civil 2017-02-06

Sättning

Inom större delen av området är marken sättningskänslig. Sättningar, d.v.s. att jorden komprimeras och markytan sjunker, kan uppstå av spänningsökningar i jordprofilen från tillförd last, exempelvis från byggnader eller fyllning, men även vid grundvattensänkning. Sättningar kan även utbildas när jordpartiklarna omlagras på grund av vibrationer som fortplantas i jorden från exempelvis pålning, spontning och liknande arbeten.

Sättningarnas storlek varierar stort med storleken av påförd last och antagna kompressionsegenskaper och en mer detaljerad analys bör göras i det fortsatta projekteringsarbetet.

Markföroreningar

Generellt sett över hela området, så är föroreningshalterna relativt låga. Det finns dock områden, där det förekommer höga halter av främst metaller, oljekolväten och PAH. PAH bedöms vara den vanligaste förekommande föroreningen inom undersökningsområdet och halter överskridande de tillämpade riktvärdena noteras från nästintill samtliga undersökta fastigheter. Övriga föroreningsparametrar (dioxin, PCB, klorerade kolväten, pesticider) förekommer på enstaka ställen i generellt låga halter.

Åtgärdsförslag

Ett principbeslut är framtaget i samråd med miljökontoret som säger att sanering sker till platsspecifika riktvärden enligt åtgärdsalternativ 4 i DGE:s huvudstudierapport, maximalt ner till grundvattenytan.

Luftkvalitet

Vid beräkning av PM10-halter från vägtrafik används olika trafikalternativ som baseras på ett värsta scenario med ett högt trafikflöde på Jordbrovägen och ett alternativ med nya trafikåtgärder för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. Luftkvalitetsanalysen visar att det finns risk för överskridande av riktvärden på några gator inom området.

Eftersom utredningen baseras på en trafikprognos för 2030 med ett fullt bebyggt Skeppsbron 2050 blir resultaten för komplicerade för att kunna dra slutsatser eller föreslå åtgärder i detta skede. Analyser kommer att kompletteras inför antagande baserade på nya trafikprognoser för olika tidsperspektiv och med tanke på framtida utvecklingar som kan ha stor påverkan på halterna. Teknikutveckling på däck och asfalt, införande av dubbdäcksförbud eller dubbdäcksavgift, tätare partikelstädning/ bevattning på de mest trafikerade gatorna kan vara några ändringar som kan ske. Staten måste här ta ett större ansvar för att genom styrmedel och lagstiftning minska vägtransportsektorns klimat- och miljöpåverkan.

Brandskydd

Insatstid

Räddningstjänstens insatstid till området är under 10 minuter. Därmed kan räddningstjänstens bärbara stege vara alternativ utrymningsväg från t.ex. bostäder. Dock som högst från fjärde våning eller 11 meter till fönstrets underkant. Även utrymning med maskinstege är möjlig från som högst 23 meter eller åttonde våning, förutsatt att det finns väg framkomlig för fordonet och tillräckligt breda uppställningsplatser.

Tillgänglighet

Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och möjliga uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats.

Brandvatten

Vatten för brandsläckning anordnas genom brandposter i gatan enligt Handlingsprogram för trygghet och säkerhet, delprogram Operativa insatser.

Kulturmiljö

Allmänt

Skeppsbron karaktäriseras tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lättöverskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönstråket och strandpromenaden längs Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Grönstruktur återkommer längs gamla Vaggerydsbanans stickspår som skär diagonalt genom industriområdet. Träd, buskar och mindre gräsmattor förekommer även insprängt mellan byggnaderna. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativt heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av småskalighet och en gemensam industrifunktion.

Gatunät och spår

Skeppsbrons äldsta infrastruktur utgörs av Jordbrovägen vars sträckning tidigare var den gamla södra landsvägen in till staden. Passagen vid Jordbron har medeltida anor och spelar en fortsatt viktig roll i platsens kommunikationsnät. Järnvägens betydelse för området syns idag tydligast i spåret intill f.d. slakteriområdet.

Gatunätet har sedan 1940-talet gett stadsbilden kontinuerlig struktur med huvudvägen Kämpevägen och tvärgatorna Skeppsbrogatan, Tallahovsgatan och Syrgasvägen. Förutom Jordbrovägen har Skeppsbrogatan och Syrgasvägen inarbetats i planförslagets struktur. Tallahovsgatans riktning har justerats för att visuellt kopplas till Industrigatan men återkommer i förslag till avfasning av de nedersta våningarna i kvarteret 14 norr om stationstorget.

I planområdets nordvästra del kvarligger ett antal sektioner räler och syllar från Vaggeryds-banans anslutning till Munksjö fabriksområde, ursprungligen byggd 1918 som stickspår från HNJ till slakthusområdet. Det vore värdefullt om dessa kunde få finnas kvar och inordnas i strandparken. Spårets sträckning bör också kunna synliggöras i markskiktet i de ytor som inte bebyggs i dess fortsatta sträckning genom kvartersstrukturen.

Byggnader

Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs Skeppsbrogatan; slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Inom fastigheten Östen 2 inom nu aktuell planetapp 1 återfinns en liten byggnad med nationalromantiskt formspråk uppförd i rött tegel som möjligen använts som transformatorstation inom slakthusområdet. Denna byggnad bör om möjligt bevaras och flyttas till annan plats inom Skeppsbron, antingen med ny användning som nätstation inom E-område intill kvarter 7, eller med ny användning på annan plats inom Skeppsbron.

Inom fastigheten Ödlan 21 återfinns en låg industribyggnad med fasad i rött tegel med en förhållandevis välbevarad fasad mot norr. Byggnaden föreslås ingå i strandparken och ges en publik användning som exempelvis café, restaurang eller utställningslokal. Inom fastigheten Ödlan 4 återfinns två industribyggnader uppförda i rött tegel med fasad indelad av regelbundet placerade pelare i vit puts och med vitmålade fönsterband vid takfot. En av dessa föreslås bevaras för publik verksamhet som kan utnyttja den höga takhöjden och ovanljuset. Övriga kvarteret avsätts som park. Dessa byggnader ingår i kommande planetapper.



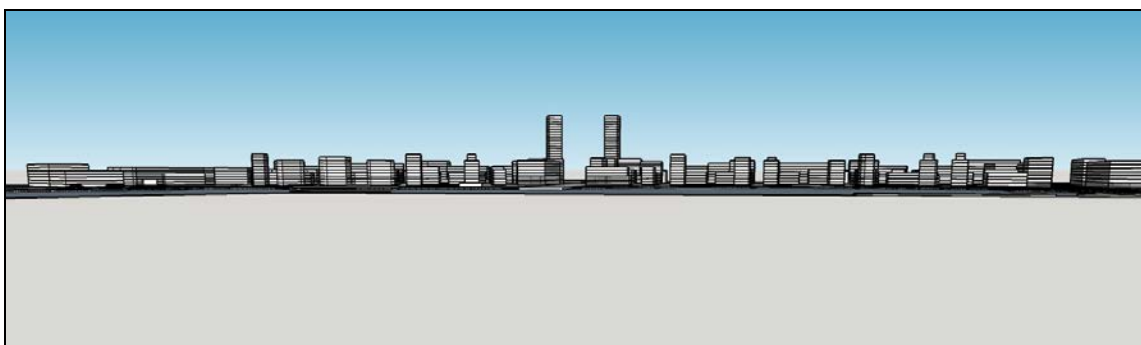
Befintlig byggnad inom Östen 2

Avsikten i planläggningen av Skeppsbron är att några enskilda byggnader ska bevaras inom området och bli en del i blandstaden. Det bör dock poängteras att byggnader och strukturen inom Skeppsbron från senare delen av 1900-talet inte är unika i ett större perspektiv. Se *Skeppsbron kulturhistorisk utredning*, 2015-09-04 SWECO.

Omgivningspåverkan

Stadsbild

Planområdets påverkan på omgivningen är främst visuellt, ett förhållandevis glest och öppet industrilandskap omvandlas till en efter Jönköpings förhållanden tätt exploaterad kvartersstad. Vad som tidigare har upplevts som en grönskande strand i Munksjöns södra ände med enstaka framträdande låga byggnader kommer istället upplevas som en påtaglig fortsättning på innerstaden, särskilt när såväl Munksjö fabriksområde som östra delen av ramprogramsområdet bebyggs. Horisontlinjen, som idag kan uppfattas obruten, kommer att domineras av ett par höjder söderut i Tabergsådalen. För övrigt kommer taklandskapet att utgöra horisontlinjen. Från öster, söder och väster kommer bebyggelsen att framträda på ett helt annat sätt och också fungera som orienteringspunkter i det idag något svårorienterade industrilandskapet kring Fridhem och Ljungarum.



Skeppsbron från norr

Trafik

Planområdet planeras för att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik. Trots detta beräknas trafiken öka på Jordbrovägen/Barnarpsgatan, Barnhemsgatan och Industrigatan. Tillsammans med övriga delområden inom ramprogramsområdet innebär utbyggnaden av Skeppsbron troligen att tidpunkten för genomförande av ett antal trafikprojekt utanför planområdet närmar sig.

Se även *PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping*, WSP 2017-05-18

Serviceutbud

Eftersom Skeppsbron planeras för en blandstadsbebyggelse med inslag av handel kan påverkan på övrig handel i tätorten bli olika stor beroende på vilka aktörer som etablerar sig. Vissa av befintliga aktörer kan förmodligen finnas kvar i nya lokaler, men andra kommer att flytta till andra platser inom kommunen. Näraliggande stadsdelar som idag saknar ett varierat serviceutbud kommer att få förbättrad tillgänglighet till sådan, exempelvis Torpa, Gräshagen, Ljungarum och Gamla Råslätt.

FN:s Barnkonvention

Barnkonsekvensbeskrivning

I enlighet med kommunens arbete med FN:s konvention om barnets rättigheter ska konsekvenser för barnens rättigheter redovisas utifrån de faktorer som detaljplanen beslutar om. Frågeställningar som berör barn och barnets bästa är ständigt närvarande under planeringsarbetet då de är förutsättningar för god stads- och samhällsutbyggnad.

Eftersom planområdet under lång tid utgjorts av industriverksamhet har området inte varit tillgängligt eller ens lämpligt för barn att vistas i. Munksjöpromenaden utnyttjas dock aktivt av såväl unga som gamla. I denna del dock troligen i begränsad omfattning av barn i åldern 0-12 år (F-6) eftersom avståndet till bostäder och förskolor/skolor är för långt för att flertalet föräldrar ska låta barnen ta sig hit på egen hand. När området nu omvandlas till bostäder, service och skolverksamhet kommer framtida boende inklusive barn att beröras dels eftersom Skeppsbron kommer utgöra närmiljön för såväl boende som barn i upptagningsområdet som vistas i planerad förskola/skola.

För att i någon mån skapa en bild av vad barn kan ha för förväntningar och synpunkter på Skeppsbron har SMUAB låtit genomföra en medborgardialog med fem olika referensgrupper varav två utgjordes av fem elever i åk 7 på Junedalskolan och 18 barn på förskolan Hallonett i Munksjöparken. Resultatet redovisas i rapporterna *Sammanställning av Medborgardialog Munksjöparken och parkerna i Skeppsbron 2016-10-17 – 2016-11-25*, *HallonEtt besöker SMUAB 9/12 -2015*, och *Presentation Junedalskolan 30/9 -2016*. Samtliga SMUAB.

Planens bestämmelser prioriterar barn så långt det är möjligt i en innerstads-miljö. Alla rimliga bulleråtgärder har vidtagits, trafiksäkerheten i och omkring området har beaktats, exploatörerna informeras om att området har bra tillgänglighet för funktionsnedsättningar. Tillräckligt stora ytor avsätts för utemiljö och möjligheten att ta sig dit beaktas ur trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv. Utformningen av utemiljön styrs dock inte i detaljplan men exploatörer såväl som kommunens gatu- och parkförvaltningar rekommenderas att hålla en god kvalitet med variationsrik miljö med möjlighet till både sol och skugga, aktiviteter och platser för vila.

Socialt, ekonomiskt och kulturellt kan planen anses påverka barn likaväl som vuxna. Ambitionen att Skeppsbron ska bli en tät blandstad med såväl bostäder, offentlig och privat service och kulturella inslag, men i vilken omfattning människor från olika socioekonomiska grupper kommer ha möjlighet att bosätta sig eller bedriva verksamhet av kommersiell eller kulturell art beror på vilka prioriteringar som görs. Detaljplanen i sig omöjliggör dock inte detta.

Barns rätt till god hälsa och utveckling tillgodoses i den mån detta kan påverkas i detaljplan. Tillräckliga ytor för rekreation, lek och sport avsätts dels längs strandpromenaden, där ett större parkområde med varierat innehåll planeras, men även i form av ett par mindre lokala parker. Utformningen styrs dock inte i plan men exploatörer och kommunens gatu- och parkförvaltningar rekommenderas att ytor av god kvalitet finns för rekreation och lek. Planbestämmelserna styr så att olägenheter i form av buller och lukt kan undvikas.

Barn med särskilda behov eller som är utsatta på något sätt kan bara till viss del tillgodoses genom planbestämmelser och planutformning. Tillgänglighet, jämställdhet, trygghet och säkerhet, exempelvis belysning är något som endast rekommenderas till exploatörer, fastighetsägare, verksamhetsutövare och kommunens förvaltningar.

Mål för hållbar utveckling

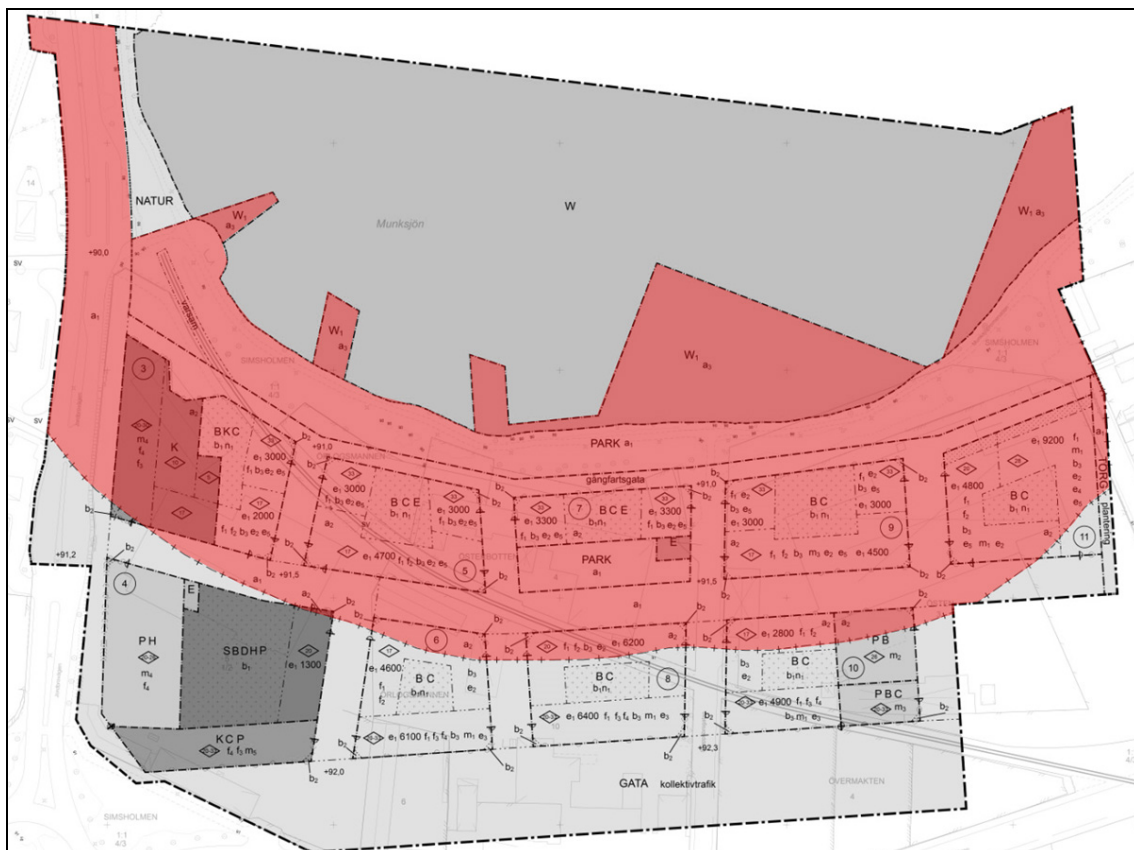
Planförslaget tar hänsyn till relevanta mål och delmål i de nationella miljömålen och i kommunens lokala dokument som sammanställs i behovsbedömningen.

Upphävande av strandskydd

Enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken återinträder strandskyddet automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts vilket betyder att för rubricerad detaljplan kommer ett upphävande av strandskyddet att krävas. För aktuellt område är det ett strandskydd på 100 meter som återinträder.

Område för upphävande

Strandskyddet upphävs inom de delar som ingår i planområdet, förutom område som planläggs för W, öppet vattenområde, och NATUR. Området där strandskyddet upphävs markeras med administrativ bestämmelse på plankartan, samt egenskapsbestämmelse.



Del av gällande strandskydd som upphävs

Strandskyddets syfte

För att kunna avgöra om upphävandet av strandskyddet är lämpligt måste en tydlig beskrivning av planområdets värden utifrån strandskyddets syften gällande naturvärden och allmänhetens tillgänglighet göras.

Befintliga naturvärden och planens konsekvenser.

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid sortergården och djursjukhuset finns några områden med talldungar. Talldungarna vid Munksjön har inslag av skyddsvärda äldre tallar i solexponerat läge med lämplig livsmiljö för reliktboken. Tallarna hör till en ansvarsmiljö i naturvårdsarbetet för Jönköpings kommun. De ingår i ett nätverk av skyddsvärda äldre tallar. De största områdena med ursprunglig natur återfinner man utmed Tabergsån med strandskog och sumpskog i områdets sydvästra del. I den östra och södra delen av sjön finns ytor med flytbladsväxter. Munksjön har betydelse för vandrande fisk som öring och harr från Vättern samt som ett lekområde och yngelkammare för gös, gädda med flera arter. Här är strandsumpskog och grundbotten viktiga. Dagvattendammarna vid djursjukhuset är viktiga för fåglar, insekter och grod- och kräldjur liksom för rening av dagvatten. Det finns ett ljusöppet dike vid gc-vägen vid Jordbron. Lövsumpskogen som omger Simsholmskanalen med grova lövträd och död ved är ett värdefullt område för växer, fåglar och andra djur.

Södra Munksjön och Ljungarum har ett läge mellan sluttningar i Vättersänkans dalgång med värdefull natur i ädellövmiljö. I en kartläggning av grön infrastruktur 2017 är det en tydlig tomhet på värdekärnor ädellövmiljöer i Ljungarum söder om Munksjön.

Befintliga gröna ytor längs Munksjöns strand planläggs som PARK eller NATUR. Strandskyddet upphävs även inom PARK, eftersom parkerna kommer användas intensivt och sannolikt kommer kräva flertalet anläggningar för allmänhetens brukande, av typen mindre byggnader, bänkar, lekutrustning mm.

Bryggor och liknande planeras såväl tvärs som längs strandlinjen. Syftet med dessa är att öka tillgängligheten till vattnet för allmänheten, samt att fungera som startplats vid roddtävlingar. Dessa vattenområden planläggs som W1. Strandskyddet upphävs även här.

Det gröna strandområdet breddas på bekostnad av befintliga asfaltytor i anslutning till nya Tallahovsesplanaden och planläggs som PARK. Detta utökar den tillgängliga ytan i närheten av strandkanten. Beroende på vilket alternativ i dagvattenutredningen som väljes behöver befintlig dagvattendamm vid djursjukhuset ersättas med en motsvarande damm nära Simsholmskanalen. Denna del ingår dock i kommande planetapper.

Allmänhetens tillgänglighet och planens konsekvenser

Strandpromenaden runt Munksjön är ett populär gång- och cykelstråk bland motionärer under hela året. Stråket ligger i en naturnära miljö och skild från motortrafik. Planförslaget innebär inte att allmänhetens tillgänglighet till detta stråk förändras. Tvärtom möjliggör planförslaget alternativa gångvägar och ökad tillgänglighet för allmänheten till vattnet.

Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

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

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området

Motiv för upphävande av strandskydd

Detaljplanen berör redan ianspråktagen kvartersmark och är väl avskilt från området närmast strandlinjen av både allmän parkmark och väg. Marken kommer att tas i anspråk för trafik och byggnader med tillhörande gårdsytor. Allmänhetens tillträde till strandområdet försämras inte, inte heller påverkas växt- och djurliv. Allmänhetens möjligheter att gå och cykla utmed Munksjöns strand säkerställs genom att en zon närmast vattnet avsätts som PARK eller NATUR. Ett upphävande av strandskyddet bedöms därmed befogat.

Marken där befintligt strandskydd upphävs har varit ianspråktagen för industri- tomter, gator och järnvägar sedan länge. Studier av äldre flygbilder visar att Skeppsbron har ungefär samma struktur som idag, men järnvägssträckningar och vissa gator har delvis lagts om, strandlinjen har utökats något i nordväst och i nordost, och den tidigare folkparken, också i nordost, har ersatts av ett djursjukhus och en sortergård.

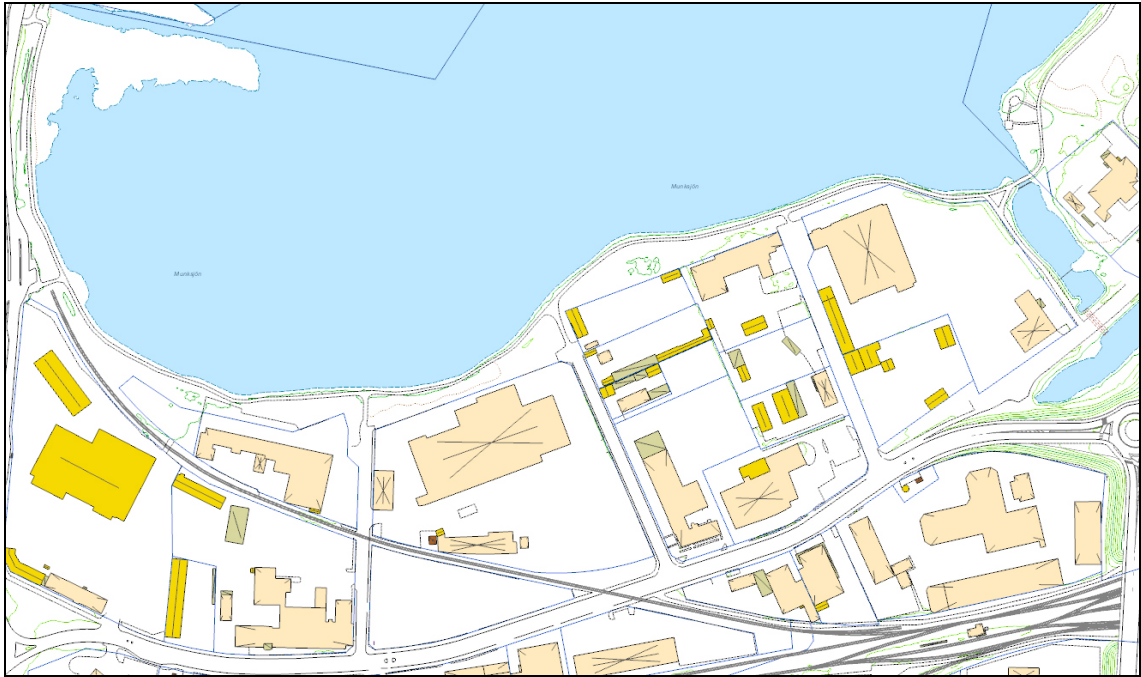
(Se flygbild framställd av Lantmäteriverket 1968 och utdrag ur kommunens baskarta 2016)

Detaljplanen är en del i en större helhet där en helt ny stadsdel planeras i närheten av en eventuell station för höghastighetståg. Möjligheten att utnyttja detta mycket centrala läge för exploatering med inriktning på såväl bostäder som service och mötesplatser är därför inte möjligt på någon annan plats.

En exploatering i enlighet med planförslaget innebär också en förtätning i kollektivtrafiknära läge, vilket är i linje med kommunens redan fastslagna strategiska dokument.



Flygbild LMV 1968



Baskarta Stadsbyggnadskontoret 2016

Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Jönköpings kommun har en kommunomfattande översiktsplan, Digital Översiktsplan 2016, och två fördjupningar; Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare och Ramprogram för Södra Munksjön. Översiktsplanen och fördjupningarna finns tillgängliga på kommunens hemsida www.jonkoping.se

I Översiktsplan 2016, antagen av kommunfullmäktige 2016 och nu laga kraftvunnen, anges planområdet som förtätnings- och omvandlingsområde. Enligt riktlinjer ska en hög exploateringsgrad eftersträvas i förtätnings- och omvandlingsområden, om det kan ske med hänsyn till platsens karaktär och stadsbild. Översiktsplanen hänvisar till Ramprogrammet när det gäller hur området ska utformas.

Riksintressen

Vaggerydsbanan, sträckan Jönköping C-Vaggeryd är en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Vaggerydsbanan ska utvecklas och utrymme ska reserveras för framtida utveckling och ombyggnad. Banan behöver elektrifieras och en förändring av banans funktion kan bli aktuell som en följd av en ny bana Byarum-Tenhult alternativt Torsvik-Tenhult. Behov av markområde för elektrifiering ska beaktas genom att området hålls fritt från ny bebyggelse och anläggning som kan försvåra järnvägens ombyggnad. Vid detaljplaneläggning och lovprövning ska hänsyn tas till befintlig bana och kommande ombyggnad.

Jönköpings godsbangård är både rangerbangård och kombiterminal i ett område med 230 000 invånare. Kombiterminalen ligger i nära anslutning till de hårt trafikerade vägarna E4 och 40. Hållbara transporter för gods ska utvecklas vilket innebär att så mycket gods som möjligt ska gå på järnväg. Rangerbangården ska med tiden flyttas för att ge plats för stadsutveckling vid södra Munksjön. Vid detaljplaneläggning och annan kommunalplanering inom ramprogram för Södra Munksjön skall hänsyn tas till befintlig verksamhet på godsbangården så länge den är kvar.

Götalandsbanan är en framtida höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Europabanan är en tänkt framtida höghastighetsjärnväg från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn. Kommunen ska aktivt arbeta för förverkligandet av Götalandsbanan/Europabanan. Av de tre alternativa stationslägena har kommunen valt att arbeta för stationsläget söder om Munksjön med tillhörande spårsträckning. Vid detaljplaneläggning ska hänsyn tas till planerad utbyggnad och stor restriktivitet ska råda för ny bebyggelse och andra anläggningar som kan försvåra järnvägens och stationsområdets tillkomst.

Utbyggnadsstrategi

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 av utbyggnadsstrategin som kallas kärnan. Utbyggnadsstrategin hänvisar till ramprogrammet när det gäller områdets utformning.

Fördjupning av översiktsplan

Jönköpings kommun planerar för stadsutveckling av området kring Södra Munksjön. Därför har i enlighet med Stadsbyggnadsvision 2.0 och Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare en fördjupning av 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.

Ramprogrammets antagandehandling daterad, 2012-11-29, utgör fördjupning av översiktsplanen 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.



Skeppsbron etapp 1 i ramprogramsområdet

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. 6 000-8 000 bostäder inom kärnan och 6 000 ytterligare arbetsplatser, vilket totalt ger ca 11 500 arbetsplatser.

Grönstrukturplan

Enligt kommunens grönstrukturplan från 2004 ska ingen ha mer än 200 meter till grönområde av god kvalitet, vilket Skeppsbron uppfyller genom att strandparken utvidgas och utvecklas, och två nya småparker skapas längs Oskarshallsgatan, varav en i nu aktuell planetapp 1. Enligt grönstrukturplanen ska Munksjön utgöra en stadssjö med god tillgänglighet till dess stränder för gående och cyklister. Tillgängligheten förbättras genom dels breddad gångväg och fler ramper och bryggor ner mot vattnet.

Detaljplaner

Planområdet för etapp 1 berör planer antagna eller fastställda 1980-02-29, 1988-06-30 och 1988-09-22/A. Gällande planer anger för större delen av föreslaget planområde J (industriändamål).

För fastigheterna Örlogsmannen 5 och 6 gäller ÄDP 2017-04-20.

Kommunalt bostadsförsörjningsprogram (KBFP)

Ramprogrammet är det största och strategiskt viktigaste omvandlingsområdet inom utbyggnadsstrategin och därmed även det området som har störst inverkan på kommunens kommande möjligheter till bostadsförsörjning.

I bostadsförsörjningsprogrammet ligger Skeppsbron inom projektplan för 2015-2020. Nybyggnation inom området förväntas påbörjas 2018 med 300 bostäder och fortsättas med 300 ytterligare bostäder per år. Utbyggnaden inom området kommer att fortsätta efter 2020.

Ålborgåtaganden

Jönköpings kommun skrev i oktober 2007 under Ålborg-åtagandena, och tar därigenom ett helhetsgrepp kring arbetet med 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 stadsbyggnad 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. Att 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, 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 Ålborgåtaganden ur aspekterna att Jönköping skall undvika stadsutbredning genom att uppnå lämplig bebyggelsestäthet i staden, och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter.

Barnkonventionen

I enlighet med kommunens arbete med FN:s konvention om barnets rättigheter ska konsekvenser om barnens rättigheter redovisas utifrån de faktorer som detaljplanen beslutar om. Frågeställningar som berör barn och barnets bästa är ständigt närvarande under planeringsarbetet då de är förutsättningar för god stads- och samhällsutbyggnad.

Program för anpassningar till klimatförändringar

Enligt programmet ska nya områden runt Vättern, Rocksjön och Munksjön planeras för en vattennivå på +90,3 meter (enligt RH 2000) och dagvatten ska kunna avrinna på markytan med självfall till dessa sjöar. Denna detaljplan tar hänsyn till föreslagna klimatanpassningsförutsättningar.

Dagvatten - policy och handlingsplan

Enligt kommunens dagvattenpolicy ska hanteringen av dagvatten ske på ett sätt som:

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

Till policyn är dokumentet "Handlingsplan för dagvatten" knutet. Handlingsplanen innehåller riktlinjer för hur arbetet med dagvatten ska bedrivas. Enligt handlingsplanen kategoriseras Munksjön som "mindre känslig" recipient för dagvatten. Det finns 22 utsläppspunkter till sjön och naturvärdet bedöms vara högt. Som hjälp för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas föreslås olika reningskrav. Reningskravet bygger på typen av avrinningsområde vilken ger olika klassificeringar av dagvatten.

Föroreningshalter i dagvattnet från Skeppsbron, som en ny stadsdel och avrinningsområde, klassificeras som "Måttliga halter". Klassificeringen baseras på områdestyp (bostad>50 person/ha) med markanvändningen flerbostadshusområden, kontor- och handelsområden. I handlingsplanen föreslås enkel rening som reningskrav för dagvattnet som rinner genom området.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen i Jönköpings län har med stöd av 7 kap. 21 § miljöbalken beslutat om vattenskyddsområde för Vättern för den del som ligger i Jönköpings län. Planområdet ligger inom Vätterns vattenskyddsområde. Länsstyrelsen beslutade om skyddsföreskrifter vilka trädde i kraft den 1 mars 2014.

Gällande skyddsföreskrifter beskrivs i Länsstyrelsens beslut (2014-01-30). Olika föreskrifter t.ex. 2 § avloppsvatten, 7 § uppställning av transportbehållare, och 8 § täktverksamhet och andra schaktningsarbeten kommer att gälla i detta område.

Övriga utredningar

Många olika utredningar genomfördes i samband med planarbetet inför plansamrådet för hela Skeppsbron. En kort sammanfattning av varje utredning sammanställs i detta avsnitt. Alla utredningar finns som bilagor för att läsas i sin helhet. Här bör det påpekas att många av utredningarna är gjorda på en översiktlig nivå för ett 2050 scenario när hela Skeppsbron är fullbebyggt. En del av utredningarna bör detaljstuderas i ett senare skede och kompletteras med olika tänkbara åtgärdsförslag. Dessutom finns det behov för kompletterande utredningar vilka tittar på varje etapp när t.ex. en del av verksamheterna finns kvar inom området och skapar nya förutsättningar. En del av utredningarna är inte färdigställda utan finns endast som ett kort översiktligt PM som bilaga till granskningshandlingen. Detta gäller främst arkeologi och buller från höghastighetståg.

Arkeologi

Inför byggandet Skeppsbron har Jönköpings läns museum utfört en arkeologisk utredning åt Jönköpings kommun, Tekniska kontoret. Utredningen utfördes inom de tomterna som ägdes av kommunen våren 2015. Enligt utredningen kan det finnas spår efter stensåldersbosättningar bland sandrevlarna. I torven kan det även finnas föremål och rester efter bronsåldersgravar som tidigare funnits söder om Munksjön. Den södra delen av Munksjön har tidigare inte berörts av några arkeologiska undersökningar och här finns en stor kunskapspotential som bör utredas vidare. Dock har aktuell utredning inte kunnat påvisa några fornlämningar i de upptagna schakten.

Kulturhistoria

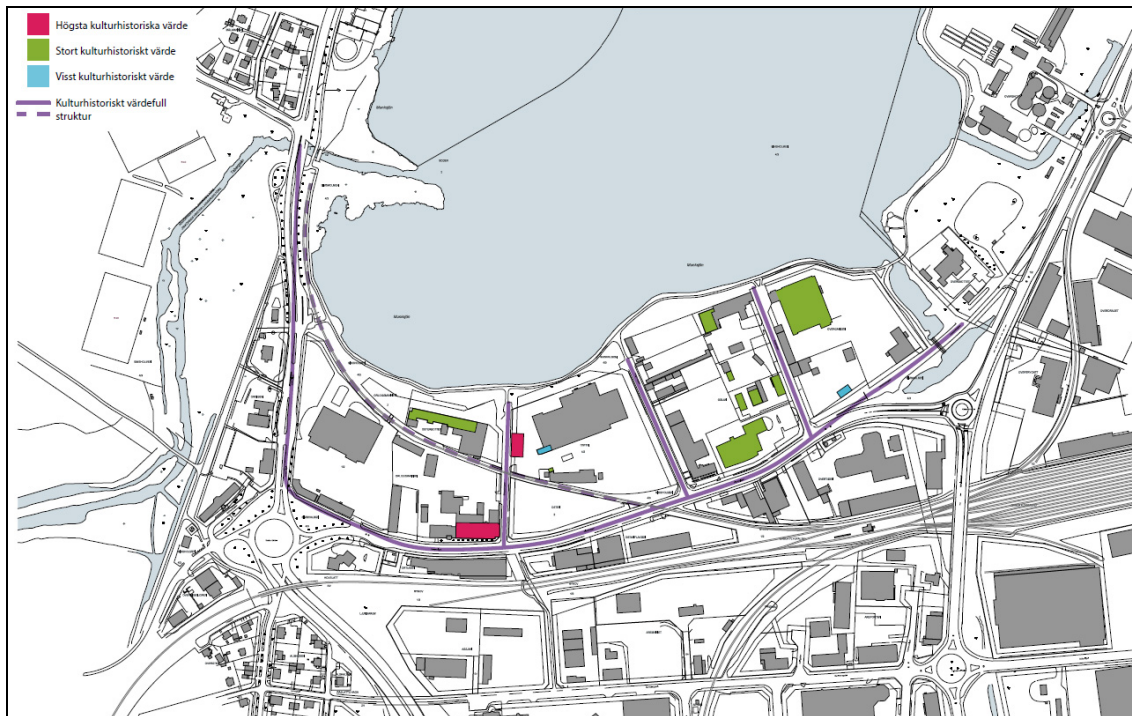
Enligt "Södra Munksjösområdet - Historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering (2008)", vilken utfördes som ett planeringsunderlag till Stadsbyggnadsvisionen 2.0, är områdets främsta värde som representant för ett stadsnära industriområde från mitten av 1900-talet. Detta värde utgörs av den samlade bebyggelsen. Dock är området inte unikt i denna aspekt. Det är däremot en årsring i stadens utveckling och de kvaliteter som finns bör ses som en tillgång i den framtida planeringen. Byggnaderna har värden som kan bära fram områdets industri- och bebyggelsehistoria genom sin utformning, konstruktion eller funktion.



Karta från 1954. bilder från Byggnadsvårdsrapport 2008:63

En mer detaljerad kulturhistorisk utredning utfördes inom området samband med planarbetet (2015-09-04). Industribebyggelsen inom utredningsområdet lyfts inte fram som kulturhistorisk intressant i kommunens kulturvårdsprogram från 1988. Enligt utredningen karaktäriseras området tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lätt överskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönstråket och strandpromenaden längs Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativ heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av dess småskalighet och gemensamma industrifunktion.

Utredningsområdes äldsta infrastruktur utgörs av Jordbrovägen vars sträckning tidigare var den gamla södra landsvägen in till staden. Passagen vid Jordbron har medeltida anor och spelar en fortsatt viktig roll i platsens kommunikationsnät. Järnvägens betydelse för området syns idag tydligast i spåret intill f.d. slakteriområdet. Gatunätet har sedan 1940-talet gett stadsbilden en kontinuerlig struktur med huvudvägen Kämpevägen och de parallella tvärgatorna Skeppsbrogatan, Tallahovsgatan och Syrgasvägen. Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs Skeppsbrogatan med slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.



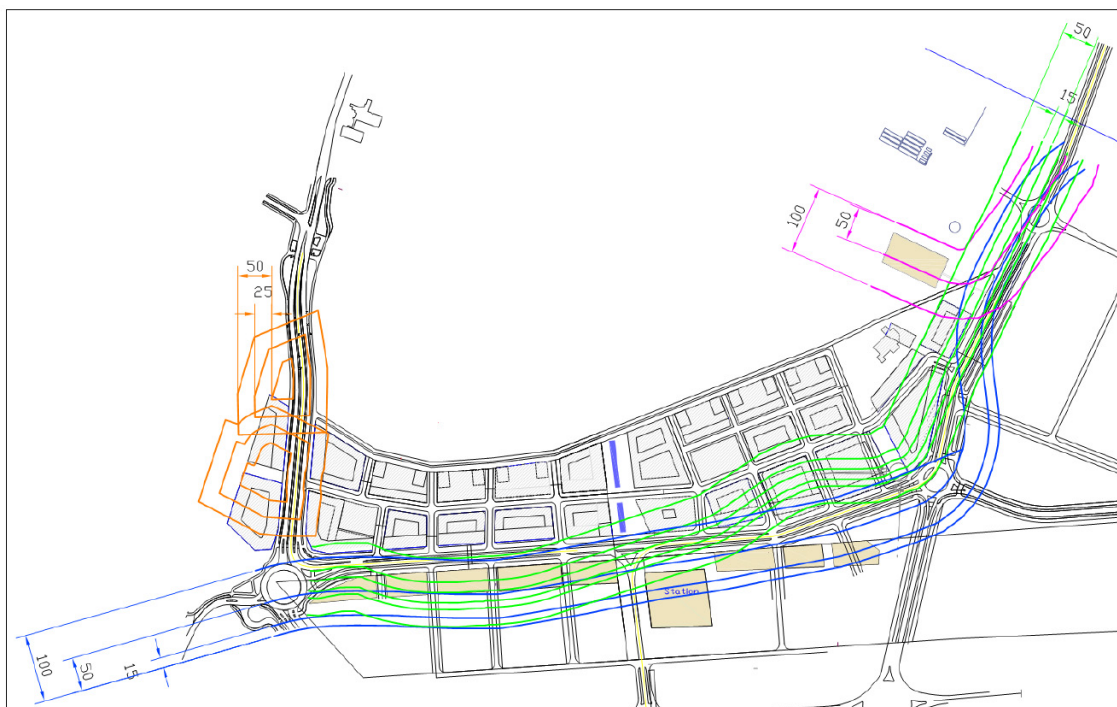
Kulturhistoriskt värdefull struktur och bebyggelse

Risikanalys för omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt gods

I en översiktlig riskutredning som utfördes för delområde Skeppsbron har man utrett både omgivningspåverkande verksamheter (Avsnitt 4) i området och trafik med farligt gods (Avsnitt 5) som tänkbara riskkällor. I riskutredningen bedöms att följande verksamheter/transportleder utgör en riskkälla där skyddsåtgärder behöver beaktas.

- Järnväg (den sträcka som löper mellan Jordbrovägen och Herkulesvägen)
- Industrispår
- Rangerbangård
- Lokal väg där transporter av farligt gods förekommer
- Bensinstation
- Simsholmens reningsverk, Jönköpings Energi (Biogas)

Observera att bedömningen görs med avseende på risken för 3:e man att omkomma till följd av en olycka vid verksamheten/farligt godsolycka.



Karta med föreslagna skyddsavstånd

Enligt riskanalysen bedöms att den typen av exploatering som tillåts enligt planförslaget är möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder beaktas i fortsatt arbete. Föreslagna skyddsåtgärder för respektive riskkälla har definierats som skall eller bör, notera att det endast är de som är formulerade som skall-krav som konsulten bedömer som nödvändiga att lyfta i detaljplanen för att nå en acceptabel risknivå. Bör- rekommendationer är sådana rekommendationer som ytterligare reducerar risknivån.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **befintlig järnväg** (den sträcka som löper mellan Jordbrovägen och Herkulesvägen):

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och järnväg skall upprättas med avseende på beräknade risknivåer.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter ifrån järnväg): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Barriär/skydd mellan studerat område och järnvägen ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.
- Inom 50 meter från järnvägen skall utrymning bort från järnvägen vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot järnväg bör om möjligt veta bort från järnvägen.

- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot järnvägen och ej närmare än 100 meter från järnvägen.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras mellan järnvägen och den väg där lokala transporter av farligt gods förekommer.

Det bör dock noteras att Trafikverket generellt förespråkar minst 30 meter bebyggelsefri zon från järnväg där farligt gods transporteras, se kapitel 2.3.3.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **industrispår samt rangerbangård**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och industrispår samt rangerbangård skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Barriär/skydd mellan studerat område och industrispår/rangerbangården ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.
- Inom 50 meter från industrispår/rangerbangården skall utrymning bort från industrispår/rangerbangården vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot industrispår samt rangerbangård bör om möjligt vetta bort från de studerade spåren.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter från industrispår samt rangerbangård): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot industrispår/bangården
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras närmare än 100 meter från rangerbangården
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras närmare än 50 meter från industrispår.
- Vid en framtida utbyggnad av området öster om Herkulesvägen skall bommar vid studerade plankorsningar övervägas, ur trafiksäkerhetssynpunkt, då området ändrar karaktär från industriområde till mer blandad bebyggelse.

Det bör dock noteras att Trafikverket generellt förespråkar minst 30 meter bebyggelsefri zon från järnväg där farligt gods transporteras, se kapitel 2.3.3.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **lokal väg där transporter av farligt gods förekommer**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och väg skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Barriär/skydd mellan studerat område och järnvägen/rangerbangården ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.
- Inom 50 meter från vägen skall utrymning bort från vägen vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot väg bör om möjligt veta bort från vägen.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter från väg): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot vägen och ej närmare än 50 meter från vägen.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras mellan järnvägen och den väg där lokala transporter av farligt gods förekommer.

Om antalet transporter på lokal väg kan minskas, exempelvis genom att transporter från St1:s depå och Simsholmens reningsverk väljer alternativ transportväg, bedöms risknivån reduceras till en sådan nivå att inga skyddsåtgärder från vägen bedöms som skall-krav utan endast som bör-rekommendation. Längs både befintliga och nya Kämpevägen planeras förbud mot genomfart av tung trafik som inte är kollektivtrafik varvid risknivån reduceras.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **bensinstation**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 25 meter mellan ny bebyggelse och lossningsplats skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 18 meter mellan ny bebyggelse och mätarskåp skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 6 meter mellan ny bebyggelse och pejlförskruvning skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 12 meter mellan ny bebyggelse och avluftningsrörsmynning till cistern skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.

- Entréer till första radens hus mot bensinstation bör om möjligt vetta bort från bensinstationen.
- Inom 40 meter från bensinstationen skall utrymmning bort från bensinstationen vara möjlig.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 40 meter från bensinstation): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material.
- Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot bensinstationen och ej närmare än 40 meter från densamma.

Trafikflöden år 2040

Trafikanalysen baseras på en trafikprognos för år 2040 för hela kommunen. I denna prognos ingår Skeppsbron fullt utbyggt (2030) medan andra delar av Södra Munksjön inte har bedömts hunnit byggas ut till 2030. Då beräknas området fullt bebyggt innehålla högst 2 500 bostäder. Alla bostäder är lägenheter och det totala antalet boende blir då upp mot 5 000 personer. Verksamheterna planeras huvudsakligen att utgöras av kontorsverksamhet men till viss del även av handel. Antalet anställda beräknas totalt uppgå till drygt 2500. Arbetsplatserna är främst lokaliserade i kvarteren utmed Kämpevägen, Jordbrovägen och Herkulesvägen.

Trafikflödet på Kämpevägen beräknas till som mest drygt 11 000 fordon per vardagsmedeldygn. Högst flöde beräknas närmast cirkulationsplatserna vid områdets östra och västra del, men i mitten av gatan väntas flödet bli lägre då en del av trafiken avviker till och från målpunkter inom staddelen.

På grund av parkeringsanläggningarnas spridning i området beräknas trafiken fördelas relativt jämnt på områdets lokalgatunät. De två gatorna där vänstersväng tillåts från Kämpevägen får de högsta trafikflödena med upp mot 2000 fordon per dygn, och övriga anslutningar mot Kämpevägen beräknas få upp mot 1500 fordon per dygn. Den exakta fördelning på de inre lokalgatorna är svår att bedöma innan det är fastslaget var anslutningar till lokala parkeringar placeras.

Gatustrukturen i området där en stor del av gatunätet i tvärgående riktning utformas som lågfartsgator gör att risken för omfattande genomfartstrafik bedöms som liten. Det är fördelaktigt om parkeringsanläggningar kan placeras så att de nås utan att behöva använda gångfartsgator.

Se även *PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping*, WSP 2017-05-18

Trafikbuller

Bullerberäkningar är utförda för två alternativa trafiksituationer när hela Skeppsbron är bebyggt år 2030. Det som skiljer dem åt är att i alternativ 2 är en väg från Jordbrorondellen byggts upp mot nordväst för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. I alternativ 1 är trafikbelastningen högre på Jordbrovägen. Skillnad mellan bullernivåerna märks bara runt Jordbrovägen. Resten av planområdet har samma förutsättning i båda alternativen.

Bullerutredningen redovisar ett värsta scenario för bullernivåer inom området och kommer att justeras i ett senare skede enligt siffror som presenteras i den senaste trafikmodellen. Beräknade ljudnivåer har utvärderats mot den numera gällande Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Stora delar av fasaderna beräknas få ekvivalent ljudnivå från väg- och spår-vagnstrafik som överskrider riktvärdet 55 dBA. Detta innebär att de flesta bostäderna måste utformas med hälften av bostadsrummen mot en sida skyddad från buller. Buller till området kommer bl. a från väg E4/40 ca 500 m söder om planområdet, de större gatorna samt planerade spårvagnar på tre sidor runt området samt lokalgatorna inne i området.

Se även *Trafikbullerutredning Skeppsbron*, Norconsult 2016-01-25

Buller från befintlig järnväg

Enligt kommunens bullerkartläggning från befintlig järnväg påverkas inte planområdet från de högsta bullernivåerna.

Idag är sträckan Jönköping-Vaggeryd en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Det finns många olika förstudier som har utrett olika alternativa förslag för den framtida utvecklingen av banan. Dock kan inte en rimlig prognos för trafikflödet 2030 dras i dagsläget. Jämfört med trafikbullret från Kämpevägen, Jordbrovägen och väg E4/40 bedöms tillskottet från Vaggerydsbanan som försumbar. Dessutom innebär etableringen av höghastighetsbanan att godstrafiken, som står för de högsta bullernivåerna, kommer att upphöra längs aktuell sträcka. Ett genomförande av en ny järnväg Byarum-Tenhult och/eller Torsvik-Tenhult skulle också innebära att godstrafiken upphör längs aktuell sträcka.

Buller från framtida höghastighetsjärnväg

Tanken i planförslaget är att buller från höghastighetsbanan och andra tåg som passerar genom samma spårområde kommer att skärmas av, möjligen med byggnader på båda sidor av spårområdet, eller bullerskärmar som sätts i en högre höjd än ledningar ovan spårområdet. Planläggningen av stationsområdet planeras att ske samordnat med kvarteren på både norra och södra sidan av spårområdet. Stadsbyggnadskontoret har 2017 initierat en utredning av bullerpåverkan på planerad bebyggelse inom Skeppsbron från framtida höghastighetståg. Preliminära resultat visar att påverkan är obetydlig. Den slutliga utredningen bifogas planhandlingarna innan detaljplanen antas.

Verksamhetsbuller

En översiktlig bedömning av risk för buller från befintliga verksamheter inom och utanför planområdet genomfördes nov-dec 2015. Vid inventeringen bedömdes att 19 verksamheter kan ge upphov till bullerimmission vid de planerade bostäderna som är så hög att den innebär viss risk (16-17 verksamheter) eller hög risk (2-3 verksamheter) för konflikt med Boverkets riktvärden.

För två verksamheter, SITA och MPS Coating, har bullerberäkningar gjorts. Vid ett antal bostadsfasader är beräknad ljudnivå högre än 50 dBA vilket medför krav på bulleranpassad bebyggelse med hälften av bostadsrummen vända mot luddämpad sida. Beräkningarna har gjorts för två fall av byggnation:

- en första utvecklingsetapp före byggandet av en station för höghastighetståg med befintliga byggnader söder om nya Kämpvägen
- en senare utvecklingsetapp, inklusive en station för höghastighetståg och nya byggnader söder om Kämpvägen.

Boverket rekommenderar 60 dBA som övre gräns för när det är lämpligt att bygga bostäder. Högsta beräknade ljudnivå vid fasad uppgår till 58 dBA när två verksamheter ingått i beräkningen. Påverkan på planförslagets bebyggelse är alltså obetydlig eftersom bebyggelsen anpassats till trafikbuller från samma sida.

Lukt

Beräkningarna av spridningen av lukt från Simsholmen

Beräkningar har utförts med en avancerad, tredimensionell spridningsmodell, den s.k. TAPM-modellen. Modellen beräknar det lokala vindfältet med hänsyn till topografi, markanvändning, havstemperatur samt luftens stabilitet mot bakgrund av den storskaliga meteorologin.

Det framgår av resultatet från luktberäkningarna att det i dagsläget sannolikt kan förkomma lukt i området av den planerade bebyggelsen vid Skeppsbron. I utredningen är reningsverkets område indelat i fyra mindre områden. Genomförda spridningsberäkningar har visat att två av fyra scenarier leder till att risken för luktstörningar minskar radikalt. Detta är dels scenario 2 där en övertäckning och förhöjd emissionsnivå till 50 meter leder till betydligt lägre halter vid skolan, och dels scenario 3 där utsläppen från område II-IV renas och släpps ut på 30 meters höjd utan någon övertäckning eller rening av emissionerna från bassängerna. Kommande planläggning av de etapper som ligger närmare Simsholmen får utvisa vilka åtgärder som krävs för att minska luktnivåerna. Nu aktuell planetapp 1 berörs inte.

Lukt från verksamheterna

Resultaten från spridningsberäkningarna avseende risk för lukt från VOC-emissioner från verksamheterna visar att det enbart är halterna av bensen som riskerar att överskrida lukttrösklarna, dock endast nära bensinstationen (Preem Hageleden) och inte till planområdet Skeppsbron. Däremot finns det risk att det inom planområdets västra del förekommer halter av bensen som överskrider de högsta godtagbara total halterna i luft rekommenderat av Arbetsmiljöverket. Halterna av bensen från bensinstationerna har beräknats för flera olika utsläppsscenarier. Det framgår av resultaten att skillnaden i utsläpp är avgörande för om halterna är högre än den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft vid planområdet eller inte. För etanol förväntas inte någon risk för överskridande vare sig lukttröskeln eller nivågränsvärde.



Spridningsberäkningar har inte gjorts för bensinstationerna St1 och OK Q8 på Jordbrovägen då dessa kommer att hamna inne i det nya området, men baserat på de utförda beräkningarna har ändå ett resonemang kring riskerna för lukt från dem gjorts. Bensinmängderna som hanteras på St1 och OK Q8 på Jordbrovägen är i samma storleksordning som de vid OK Q8 på Solåsvägen, och därmed är utsläppen också likartade. Detta innebär maxtimmedelhalter på 1,5 mg/m³ vid stationen och en viss spridning av lukt och halter över den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft. Dock ligger dessa två stationer nära Preem Hagaleden som har mycket högre utsläpp. Det är därför inte otroligt att emissionerna från de två stationerna kommer att samverka och ge ytterligare förhöjda haltnivåer lokalt. St1 och OK Q8 på Jordbrovägen ligger inom Skeppsbrons planområde, och skulle dessa bensinstationer vara kvar när alla de andra husen är byggda finns risk för att det kommer förekomma halter över lukttröskeln och den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från bensen i västra delen av planområdet. Avsikten är dock att även kvarter 1 och 2 ska planläggas inom kort varvid både St1 och OK Q8 omlokaliseras.

Gällande diesel är risken för överskridanden av lukttröskeln liten, medan det föreligger risk att den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från diesel överskrids i en liten del av planområdets västra delar närmast bensinstationerna.

Se även *SPRIDNINGSBERÄKNINGAR FÖR LUKT OCH PARTIKLAR (PM10) FÖR DELOMRÅDETSKEPPSBRON, SÖDER OM MUNKSJÖN, JÖNKÖPING*, COWI 2016-02-11

Luftkvalitet

Beräkningarna har gjorts för två olika alternativ där enda skillnaden är att en viss del av trafiken i Alternativ 2 letts om från Jordbrovägen till en eventuell ny väg mot Åsensvägen, preliminärt kallad Karlavägen. Övriga vägar har samma trafikarbete.

Resultat Alternativ 1: årsmedelvärde tangeras och 90%ilen för dygnsmedelvärde överskrider MKN vid en del av Jordbrovägen mellan huskropparna.

Resultat Alternativ 2: MKN för årsmedelvärde klaras vid Jordbrovägen och Karlavägen. Det är dock fortfarande risk att 90%-ilen för dygnsmedelvärde överskrids mellan huskropparna på Jordbrovägen och även ut på Karlavägen. Halten avklingar dock till under MKN närmare huskropparna vid Karlavägen och även på Jordbrovägen, även om det vid den sistnämnda är högre halter.

I båda alternativen tangeras MKN för årsmedelvärdet (35-40) på en del Herkulesvägen nära den planerade skolan, men halten avklingar snabbt vid sidan av vägen till haltnivåer under MKN. Vad det gäller 90%-ilen så föreligger det risk för överskridanden med haltnivåer över MKN.

Även på Kämpevägen och Jordbrovägen söder om rondellen finns det risk för överskridanden av 90%-ilen för dygnsmedelvärdet. Här är det ett brett stråk runt vägen som har halter över MKN.

Beräkningarna av spridningen av halten av PM10 för 2030 har jämförts med beräkningar för 2030 genomförda av SMHI för en enskild gata i Jönköping och dessa överensstämmer mycket väl. Därmed antas att de för denna utredning genomförda beräkningarna är rimliga.

Vid planer med lång tid innan slutförande (så som 2030) är det brukligt att även jämföra med Miljömålen för Frisk luft. Dessa mål överskrids både för årsmedelvärdet (15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) i en stor del av området och även för 90%-ilen för dygnsmedelvärdet. Detta orsakas till stor delen av att den regionala bakgrundshalten (långdistanstransporterade föroreningar) och därmed även det urbana bakgrundspåslaget är högt (drygt 11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för årsmedelvärdet och 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för 90%-ilen), varför det är ytterst svårt att klara dessa mål, om den framtida långdistanstransporten kommer att vara lika stor som man i dagsläget antar.

Se även *SPRIDNINGSBERÄKNINGAR FÖR LUKT OCH PARTIKLAR (PM10) FÖR DELOMRÅDET SKEPPSBRON, SÖDER OM MUNKSJÖN, JÖNKÖPING*, COWI 2016-02-11

Omgivningspåverkande verksamheter

Inventering av risker för dammning och störande ljus från verksamheterna

Risken för passiv dammning till luft från dammande ytor eller användning av arbetsmaskiner har utretts och bedömts vara försumbar. Risken för att de nuvarande verksamheterna skulle ge upphov till störande ljus bedöms som liten.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Skeppsbron karaktäriseras tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lättöverskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönstråket och strandpromenaden längs Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativt heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av småskalighet och gemensamma industrifunktion. Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs nuvarande Skeppsbrogatan; slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Mark och vegetation

Naturvärden

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid sortergården och djursjukhuset finns några områden med talldungar. Talldungarna vid Munksjön har inslag av skyddsvärda äldre tallar i solexponerat läge med lämplig livsmiljö för reliktbocken. Tallarna hör till en ansvarsmiljö i naturvårdsarbetet för Jönköpings kommun. De ingår i ett nätverk av skyddsvärda äldre tallar.

De största områdena med ursprunglig natur återfinner man utmed Tabergsån med strandskog och sumpskog väster om planområdet. I den östra och södra delen av Munksjön finns ytor med flytbladsväxter.

Munksjön har betydelse för vandrande fisk som öring och harr från Vättern samt som ett lekområde och yngelkammare för gös, gädda med flera arter. Här är strandsumpskog och grundbotten viktiga.

Dagvattendammarna vid djursjukhuset är viktiga för fåglar, insekter och grod- och kräldjur liksom för rening av dagvatten. Det finns ett ljusöppet dike vid gc-vägen som går genom Prästkärret väster om planområdet som har ursprunglig och rik fauna och flora. Diket beskrivs som en kompletterande småbiotop till sumpskogen i Prästkärret.

Lövsumpskogen som omger Simsholmskanalen nordost om planområdet med grova lövträd och död ved är ett värdefullt område för växer, fåglar och andra djur.



Karta från Naturvårdsprogrammet

Rekreativvärden

I översiktsplanen framgår det att kommunen avser att ”successivt förbättra i och kring Munksjön bl.a. för att skapa bra rekreativsmöjligheter med ett sammanhängande promenadstråk kring hela sjön och att arbeta för att Munksjöns förorenade bottensediment åtgärdas”. I grönstrukturplanen för Jönköping som antogs 2004 är målsättningen för Munksjön att ”sjön ska utgöra en stadssjö, med god tillgänglighet till dess stränder för gående och cyklister”.

Strandpromenaden runt Munksjön är ett populär gång- och cykelstråk bland motionärer under hela året. Stråket ligger i en naturnära miljö och skild från motortrafik. Gång- och cykelvägen vid Jordbrovallen som sträcker sig västerut mot Gräshagen- Tokarp är ett värdefullt friluftsstråk vilket är omgiven av rik natur. Det finns fin strandflora; kärrvial, vattenbläddra, fackelblomster, strandlysning och dessutom näktergal, rörhöna och groda runt stråket.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig undersökning av geotekniska förhållanden inom hela Skeppsbron utfördes 2015. Undersökningen planerades med tidigare, inom området utförda undersökningar som grund, vilka finns med i den sammantagna utvärderingen redovisad i samma PM.

Den översiktliga undersökningen har visat att de geotekniska förhållandena inom området är komplexa. I den fortsatta planeringen och projekteringen är det därför viktigt att detaljerade undersökningar utförs specifikt för varje objekt.

Inom området påträffas huvudsakligen sand, siltig sand och torv. I ytan, under eventuell beläggning, finns vanligen ett lager fyllning, huvudsakligen bestående av friktionsjord. Jordlagrens utbredning och mäktighet varierar över området. Jorden är skiktad och lösa lager påträffas generellt ner till 10-20 m under markytan. I den nordvästra delen längs med befintlig gc-väg vid Tabergsån sträcker sig de lösa lagren djupare.

Torv förekommer inom stora delar av området. Torvlagern är inte sammanhängande och det finns större partier där ingen torv har påträffats. Torv förekommer på varierande djup, i ytan, under fyllning eller som djupare liggande lager. Torvens mäktighet varierar starkt, från tunnare skikt till lager som är flera meter tjocka.

Ingen risk för bergschakt bedöms finnas. Stopp mot block eller berg har inte förekommit inom undersökt djup ~40 m under markytan.

Se även *PM Geoteknik Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan*. Atkins 2015-09-24

Topografi

Markytan inom Skeppsbron är relativt plan med nivåer som varierar mellan ca +89,5 och +92,5, undantaget Kämpevägen och Herkulesvägen i östra delen. Munksjöns botten är, enligt kommunens underlag, flack och sluttar med lutning 1:10 eller flackare i viken vid Skeppsbron. Strandlinjen är idag beklädd med erosionsskydd i form av större stenar/block. Normal vattenyta i Munksjön ligger ca 1 m lägre än strandkantens markyta.

Geohydrologiska förhållanden

Utförda mätningar i grundvattenrör installerade 2015 visar att grundvatten varierar mellan nivå +88,7 och +89,7, motsvarande djupen ca 0 och 2,5 m under markytan. Grundvattennivån bedöms följa vattennivåer i Munksjön och Vättern. Medelvattenståndet i Munksjön ligger kring nivån +89, vilket styrker den teorin.

Stabilitet

De översiktliga beräkningarna visar att tillfredsställande säkerhet erhålls om marknivån höjs enligt planerat med mellan 1 och 2 meter samt att byggnaderna uppförs på avståndet minst 20 meter från strandkanten.

Dessutom visar beräkningarna att planerad höjning av markytan inte kan utföras hela vägen ut mot strandkanten med tillräcklig säkerhet mot skred. Tillfredsställande säkerhetsfaktor erhålls om planerad markhöjning, till nivå +91, utförs fram till ca 10 m från befintlig strandlinje och om befintlig gång- och cykelsväg flyttas så den ligger längre in på området, omkring 12 m från befintlig strandlinje. I dag ligger gc-vägen ca 3 m från strandlinjen. Beräkningarna är dock utförda med stora osäkerheter i antagen jordmodell. Se även *PM Geoteknik Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan*. Atkins 2015-09-24

Sättning

Inom större delen av området är marken sättningskänslig. Sättningar, d.v.s. att jorden komprimeras och markytan sjunker, kan uppstå av spänningsökningar i jordprofilen från tillförd last, exempelvis från byggnader eller fyllning, men även vid grundvattensänkning. Sättningar kan även utbildas när jordpartiklarna omlagras på grund av vibrationer som fortplantas i jorden från exempelvis pålning, spontning och liknande arbeten.

Markradon

Utförda mätningar tyder på att marken kan klassas som normalradonmark (i undersökningspunkten har högre värden uppmätts, dock nära gränsen till normalradonmark). Vid nybyggnation rekommenderas radonskyddande åtgärder. Erforderliga fyllningar får inte utföras med radonhaltigt material.

Markföroreningar

Med tanke på att det förekommer föroreningshalter över riktvärdena för de olika markanvändningarna kommer sanering av föroreningar att bli aktuellt vid omvandling av området. I detta skede bedöms det att marken kan förberedas till rimliga kostnader för föreslagna användningar enligt planförslaget. Alla delområden inom Skeppsbron saneras för känslig markanvändning (platsspecifika riktvärden), förutom nya Jordbrovägen, nya Kämpevägen, under byggnader som ska bevaras samt under träd som ska bevaras.

Trafik

Gång

Längs nuvarande Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen finns gångbanor. Övriga gator saknar idag gångbanor, troligen eftersom området planerats som industriområde med huvudsakligen tung trafik. Gångpassager finns över Jordbrovägen vid Södra infartsrondellen, över Kämpevägen vid Skeppsbrogatan och Syrgasvägen, samt över Herkulesvägen vid Kämperondellen. Planskild gångpassage finns dessutom under Jordbrovägen vid Klostergatan/Tabergså. Längs Munksjöns strand finns strandpromenaden, ett populärt stråk för såväl gångare som joggere.

Cykel

Längs f.d. Vaggerydsbanans banvall och längs Kämpevägen och Herkulesvägen finns dubbelriktad cykelbana, dock kombinerad med gångtrafikanter. För övrigt hänvisas cykeltrafikanter till samma ytor som övriga trafikslag.

Cykel/gångpassager finns över Jordbrovägen vid Södra infartsrondellen, över Kämpevägen vid Skeppsbrogatan och Syrgasvägen, samt över Herkulesvägen vid Kämperondellen. Planskild cykel/gångpassage finns dessutom under Jordbrovägen vid Klostergatan/Tabergså. Längs Munksjöns strand finns strandpromenaden, ett populärt stråk för såväl gångare som joggere, som även är tillåtet för cyklister.

Kollektivtrafik

Vid Jordbrovägen finns hållplats för stombusslinje 1. För övrigt saknar området helt kollektivtrafik, trots att nuvarande Vaggerydsbanan med passagerartrafik passerar omedelbart söder om planområdet.

Bil

Alla gator är tillåtna för biltrafik.

Parkering

Befintliga verksamheter har tillgång till såväl arbetsplats- som besöksparkering inom respektive fastighet.

Tillgänglighet

Tillgängligheten med bil och tunga fordon är mycket god. Området har också viss tillgång till järnvägsnätet via stickspår. Tillgängligheten för fotgängare, kollektivtrafikresenärer samt cyklister är betydligt sämre, dels på grund av avstånden till övriga stadsdelar, dels på grund av områdets medvetna disponering för att tillgodose behovet av utrymmen för stora godsfordon.

Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen fungerar också som effektiva barriärer på grund av höga trafikflöden och hastigheter.

Service

Offentlig service

Området saknar i stort sett offentlig service. Till helt nyligen fanns i nordöstra Skeppsbron en sortergård som nu är flyttad. För övrig service hänvisas till andra stadsdelar. Befintligt djursjukhus avses också att flytta till en ny placering.

Kommersiell service

Området har efter hand omvandlats från industriområde med huvudsakligen tillverkning, reparation och lager till nuvarande funktioner med främst handel och reparationer riktade till privatkunder.

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen kommer att vara fem år från det datum den vinner laga kraft. Efter genomfört plansamråd för hela Skeppsbron har området delats upp i flera planetapper som antas i den takt som bedöms lämplig med hänsyn till kommande beslut om tidplan för andra åtgärder i omgivningen som påverkar planläggningen inom hela Skeppsbron. Nu aktuell Planetapp 1 omfattar kvarter 3-11 med omgivande gator och parkområde.

Cirkulationsplatsen Jordbrovägen/Kämpevägen ingår inte i planetapp 1 eftersom syftet med denna främst är att hantera övergripande trafikrörelser samt ansluta en eventuell fotbollsarena, och en eventuell ny väg för att avlasta Jordbrovägen/Barnarpsgatan.

Organisatoriska frågor

Planen handläggs med standardförfarande. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse där framförda synpunkter redovisas och kommenteras. Skeppsbron delas därefter inför granskningsskedet upp i flera etapper varav denna är etapp 1.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2015	
december	STBN- nytt planuppdrag
2016	
januari	STBN - beslut om plansamråd
februari-april	Samråd
2017	
augusti	STBN – beslut om granskning
oktober	granskning
december	STBN – beslut om antagande när tekniska nämnden godkänt genomförandeavtalet

Ekonomiska frågor och avtal

SMUAB¹ har det övergripande ansvaret för exploateringsfrågor och finansiering inom Skeppsbron.

Ett markägaravtal har tecknats mellan de fastighetsägare som ingått exploateringssamverkan inom området. En gemensamt framtagna budget ingår i detta avtal, där samtliga kostnader fördelas mellan parterna utifrån en så kallad ideell ägarandel².

Undantag finns dock som exempelvis kostnader för sanering och rivning som respektive part själv betalar för, beträffande den fastighet som man ursprungligen äger men som man efter det att detaljplanen vunnit laga kraft, tillför den fastighet som geografiskt motsvarar detaljplaneområdet.

När detaljplanen vunnit laga kraft äger markfördelningen rum. Denna regleras i ett Markfördelningsavtal mellan fastighetsägarna, (Markägaravtalet ingår som en bilaga).

Härefter står respektive part själv för sådana kostnader som är direkt härförliga till de kvarter/ fastigheter som tillkommit respektive part. Kostnader förenade med bygg- och anläggningsåtgärder samt anläggningsavgift för vatten och avlopp är exempel på sådana kostnader.

Övriga kostnader hanteras av SMUAB och faktureras parterna, vilket exempelvis kan vara kostnader för bildande av gemensamhetsanläggning och detaljplanekostnader.

Kommunen är huvudman för den allmänna platsmarken inom planområdet under förvaltningsskedet. SMUAB ansvarar för utbyggnad och iordningställande av denna mark. För redovisning och uppföljning av finansieringen av allmän platsmark så används det exploateringsområde som finns upplagt för Skeppsbron i kommunens exploateringsplan (objekt 4382).

Fördelning mellan vad som ska betalas av exploateringen/byggherrarna i form av exploateringsersättning för utförande av allmänna anläggningar som gator och parkområden och vad som ska betalas med skattemedel regleras i ett genomförandavtal (en bilaga till markägaravtalet). Detta ska träffas mellan kommunen och SMUAB och godkännas av tekniska nämnden innan förslaget till detaljplan antas.

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

¹ SMUAB är ett av Jönköping Kommun helägt bolag vars verksamhet syftar till att med iakttagande av kommunala principer i samverkan med andra fastighetsägare och andra exploatörer samt med kommunens näringsliv och kommunens mark- och exploateringsverksamhet aktivt medverka till omvandling av Skeppsbron.

² Parterna åtar sig att utan monetär ersättning tillföra den fastighet som man ursprungligen äger till den fastighet som geografiskt motsvarar detaljplaneområdet. I gengäld erhåller man en ideell ägarandel i den fastighet som geografiskt motsvarar detaljplaneområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

All mark inom planområdet ska läggas ihop till en fastighet, vilken sedan ska ombildas till nya fastigheter i enlighet med planen. Detta eftersom planen ändrar både markanvändning och kvartersindelning inom hela området. Samtliga fastigheter kommer således att påverkas och behöva ombildas för att planen ska kunna genomföras.

Mark som idag är kvartersmark kommer att bli allmän plats och vice versa. 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. Om marken inlöses utan överenskommelse betalas ersättning enligt 4 kap. expropriationslagen.

Mark som är allmän plats idag och som blir kvartersmark kommer berörd fastighetsägare att kunna förvärva av kommunen för att utnyttja full byggrätt.

I flerbostadshus samt kvarter med olika ändamål finns möjlighet att bilda 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.

Parkering kommer delvis ske inom respektive fastighet, men det kommer i vissa fall inte att räcka. Fyra allmänt tillgängliga parkeringshus planeras som ersättning, varav två i nu aktuell planetapp 1. Antingen byggs dessa som gemensamhetsanläggningar med kommunen som delägare, eller så bygger kommunen dem själv och hyr ut platser, ungefär som boendeparkering fungerar idag.

Rättigheter

Planområdet omfattas av ett flertal rättigheter som måste upphävas i samband med fastighetsbildning i området. Nya rättigheter kan behöva bildas för att trygga väsentliga funktioner för ny- eller ombildade fastigheter.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Området berör en befintlig fastighetsindelningsbestämmelse, ursprungligen fastställda som tomtindelningar, Örlogsmannen akt 0680K-EIII503. Ett separat planförfarande upphäver denna bestämmelse.

Något behov av nya fastighetsindelningsbestämmelser anses inte föreligga för att säkerställa planens genomförande.

Medverkande tjänstemän

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

Stadsbyggnadskontoret

Sara Sardari Sayyar
Mats Davidsson
Carl Carlin

Planavdelning (tom februari 2016)
Planavdelning
Planavdelning

Henrik Zetterholm
Emma Svärd
Lotta Olsson
Thomas Sandahl
Jakob Thörnblad
Emelie Westin

Utveckling och Trafikavdelningschef
Utveckling och Trafikavdelning
Utveckling och Trafikavdelning
Utveckling och Trafikavdelning
Lantmäteriavdelning
Lantmäteriavdelning

Gunnel Holmberg-Karlsson
Helen Bjurulf
Dag Fredriksson
Robert Nykvist

Översiktlig planeringschef
Kommunekolog, Översiktlig planering
Kommunekolog, Översiktlig planering
Bullerexpert, Översiktlig planering

Tekniska kontoret

Fredrik Norrå
Lise-Lotte Johansson
Fredrik Sandberg Svärd
Per-Gunnar Axelsson
Lujain Aboud
Anders Larsson
Emma Gunnarsson

Mark och Exploateringschef
Mark och Exploatering
Mark och Exploatering
Gata
Gata
VA och Avfall Nät
Park och Skog

SMUAB

Gunnel Helgesson

Projektledare

Stadsbyggnadskontoret
planavdelningen

Liselott Johansson
Planchef
036-10 57 78

Mats Davidsson
Planarkitekt
036-10 52 47