

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.

Länsstyrelsens yttrande inhämtades under samrådet. Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så länge det saknas en tydlig redovisning av hur kommunen säkerställer att det inte blir så. Länsstyrelsen befarar att genomförandet av den planerade sammanhållna bebyggelsen i sin helhet kan medföra en betydande miljöpåverkan, tät exploaterad kvarterstad med stor ökning av antalet bostäder samt omfattande teknisk försörjning med ledningar och gator.

Kommunen vidhåller, liksom vi gjorde för etapp1 av detaljplanen, att det inte är någon betydande miljöpåverkan i det nya planförslaget. Planbeskrivningen har förtydligats i de sakfrågor som länsstyrelsen ser som oklara.

Detta är ett planärende som fick planbesked 2014-02-20. Därav bedöms detta ärende enligt lagstiftning om MKB före 2018-01-01. Kommunen bedömer inte att detta är ett sådant projekt som faller in under PBL 4kap 34§ och inte heller efter beaktande av de kriterier som anges i bilaga 2-4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivning (1998:905) så finner kommunen att projektet inte innebär en betydande miljöpåverkan.

Projektet ligger visserligen centralt och innebär en omvandling på lokal nivå från industriområde till blandstad men omfattningen av projektet bedöms inte medföra sådan omgivningspåverkan med planerade byggrätter och avseende nytt ändamål eller utgöra ett så omfattande projekt för sammanhållen bebyggelse eller där områdets utseende idag gör att vid analys av kriterierna i bil 2 och 4 gör att projektet behöver en MKB.

Kommunen bedömer att planen i huvudsak stämmer överens med ÖP Utbyggnadstrategi 200 000 invånare, antagen den 23 februari 2023, och FÖP Ramprogram för södra Munksjön, antaget den 29 november 2012, samt deras konsekvensbeskrivningar. Planens effekter på kort och lång sikt innebär inte någon risk på miljön, människors hälsa och säkerhet eller olämplig hushållning med mark, vatten eller andra resurser. Planförslaget har särskilt bearbetats angående buller, risker, stabilitet, markföroreningar och höjdsättning av området samt andra anpassningar för att hindra problem vid skyfall samt hindra problem vid översvämning pga. höga vattennivåer i Munksjön. Planförslaget

bedöms vara förenligt med bestämmelserna i miljöbalken och ger ingen påtaglig skada på riksintressen, miljökvalitetsnormer eller andra miljömål. Planbestämmelser säkerställer att inte betydande påverkan uppkommer. Effekterna sammantaget med tanke på sekundära och kumulativa effekter på lång och på kort sikt bedöms inte innebära någon betydande påverkan på miljön. Planläggningen innebär inte heller enligt PBL kap 2§9 någon fara för hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Ställningstagande till betydande miljöpåverkan

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

Stadsbyggnadsnämnden finner, utifrån dagens kännedom av projektets omfattning, att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap§11–18 miljöbalken (1998:808).

Alternativ och andra ställningstaganden

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.

Arbete pågår med framtagande av en ny trafikstrategi.

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 och högre exploateringsgrad än vad som anges i ramprogrammet. Planens huvudsakliga bebyggelsestruktur är dock i stort sett densamma.

Exploateringsstalet för de olika kvarteren är sammantaget något högre än i ramprogrammet och samrådsförslaget, andel friyta 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 områdets utveckling. Infrastruktursatsningar, efterfrågan på bostäder, trivsel, ekonomiska faktorer, handel etcetera, kan vara avgörande för om ett område omvandlas eller inte och det är i dagsläget svårt att sja om huruvida samtliga etapper inom Ramprogrammet kommer att byggas ut eller omvandlas.

En av de mest osäkra faktorerna är den framtida utbyggnaden av nya stambanor. I framtagen förstudie för den ny banan 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 nya stambanor (inte heller i vilket läge) ska byggas ut eller ej.

En bullerberäkning för höghastighetståg har initierats av Stadsbyggnadskontoret 2017. Preliminära beräkningar visar dock redan att bullerpåverkan av genomgående höghastighetståg på nu aktuell planetapp, med föreslagen utformning av bebyggelsen, är försumbar.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller i Skeppsbron

Buller - SFS 2015:216, Boverkets allmänna råd 2020:2 och MKN Buller. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka bullersituationen nämnvärt avseende verksamhetsbuller.

En del i omvandlingen av Skeppsbron till blandstad innebär en sänkning av hastigheten, vilket i sig innebär minskat trafikbuller. Genomförd trafikbullerutredning bekräftar att en utformning av bebyggelsen i kombination med sänkt hastighet innebär att boendemiljöer kan åstadkommas skyddade från buller.

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

gatorna samt planerade bussar eller spårvagnar på tre sidor runt området samt lokal trafik på gatorna 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 som utomhus. Även de ljudskyddade bostadsfasaderna inom planområdet samt uteplatser i markplanet bedöms påverkas endast marginellt av detta bullertillskott.

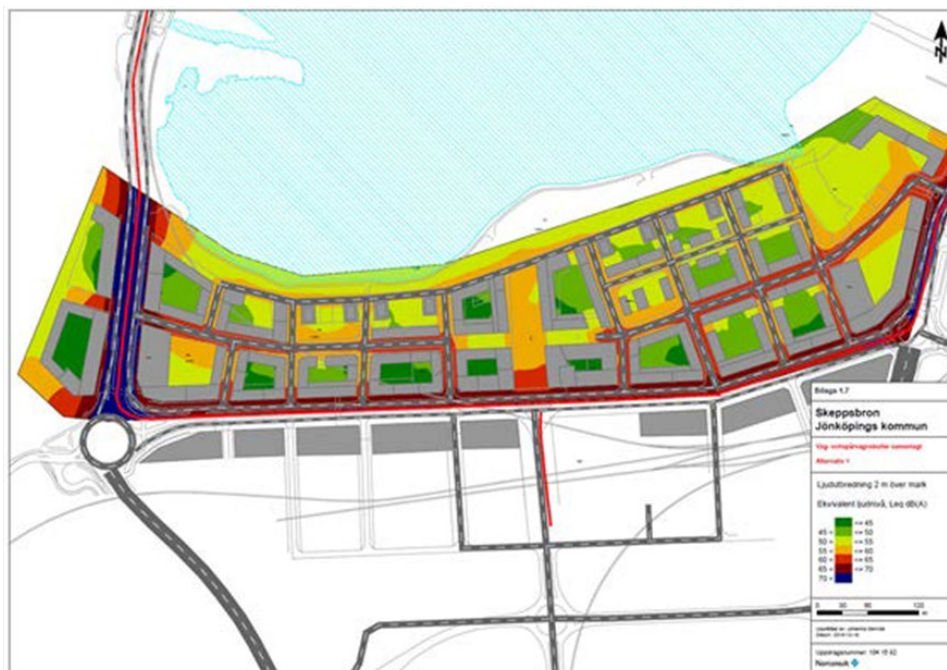
En bullerberäkning för höghastighetståg har initierats av Stadsbyggnadskontoret 2017. Preliminära beräkningar visar dock redan att bullerpåverkan av genomgående höghastighetståg på nu aktuell planetapp, med föreslagen utformning av bebyggelsen, är försumbar.

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.

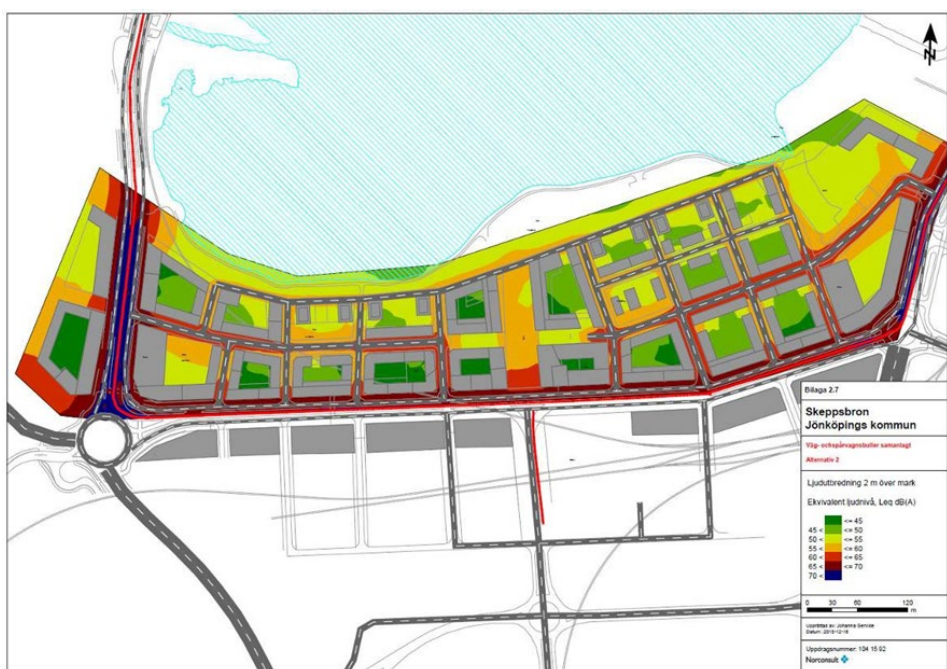
Bullerberäkningar är utförda för två alternativa trafiksituationer när hela Skeppsbron är bebyggt år 2030. Det som skiljer dem åt är att i alternativ 2 är en väg från Jordbrorondellen byggts upp mot nordväst för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. I alternativ 1 är trafikbelastningen högre på Jordbrovägen. 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 justeras för respektive planetapp av Skeppsbron 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. Norconsult 2016.



Ekvivalent trafikbuller väg och spårväg i alternativ 2. Norconsult 2016.

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.

Trafikbuller inom planområdet

Ljudnivåerna för aktuellt planområde har beräknats enligt "Nordisk beräkningsmodell för vägtrafik" och "Nordisk beräkningsmodell för spårburen trafik". Beräkning och redovisning av ljudutbredning har tagits fram med programmet SoundPlan 8.2. I detta program konstrueras som bas för beräkningarna en tredimensionell modell av planområdet med vägar, spårväg, byggnader och övriga ytor. Trafikmängder och andra trafikförutsättningar läggs också in i modellen. Som underlag för beräkningarna har digital grundkarta samt aktuell situationsplan legat.

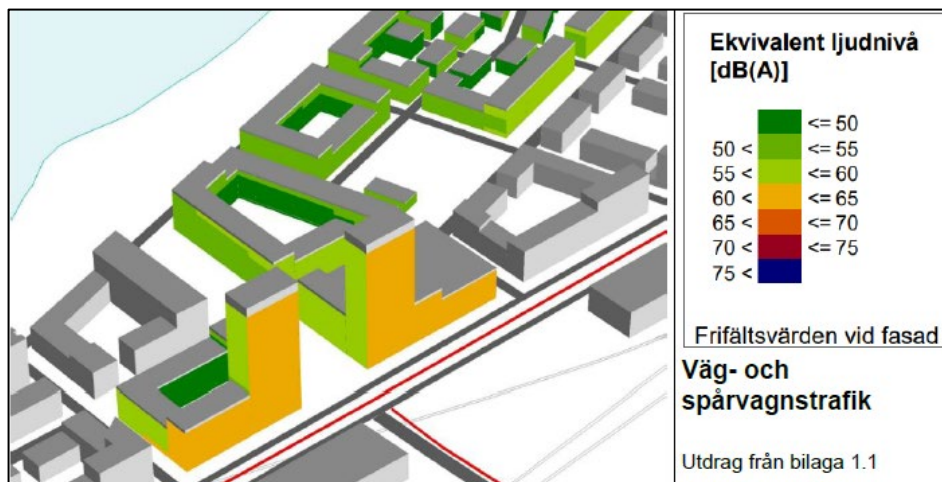
Bullerberäkningar har utförts för ekvivalent och maximal ljudnivå baserat på prognostiserad väg- och spårtrafik år 2040. Resultatet redovisas med ljudutbredningskartor för markplanet, 1,7 m över mark samt som ljudutbredning vid fasad.

Ljudnivå vid fasad

Enligt Förordning (2015: 216) är riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad för nya bostäder 60 dBA. Om detta värde klaras finns inget riktvärde för den maximala ljudnivån att förhålla sig till.

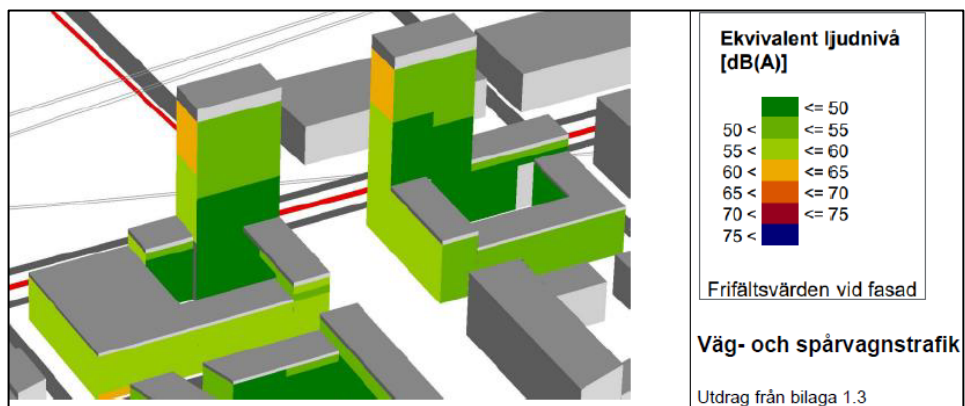
Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 60 dBA klaras för flertalet hus, och redovisas grönmarkerat i följande illustrationer. Undantag är punkthusen i söder mot Kämpeavenyn, som redovisas orangemarkerat.

Se illustrationer på följande sidor.

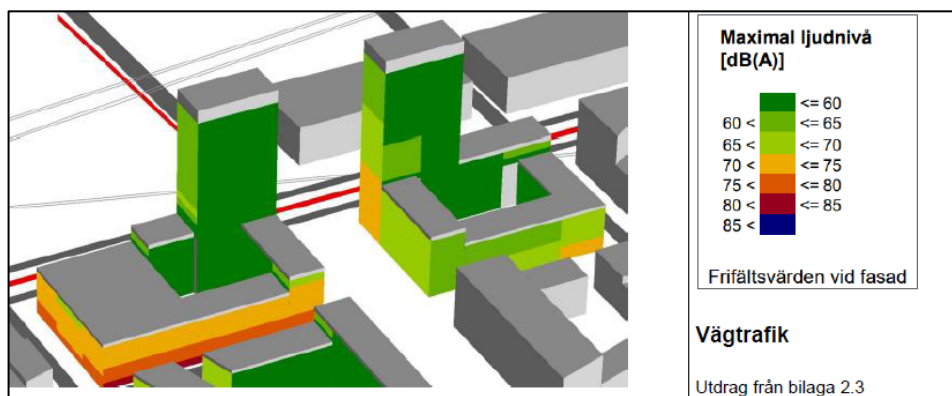


Ekvivalenta ljudnivåer vid fasad. Vy från sydväst. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 60 dBA överskrids vid orangemarkerade fasader. (Norconsult 2024)

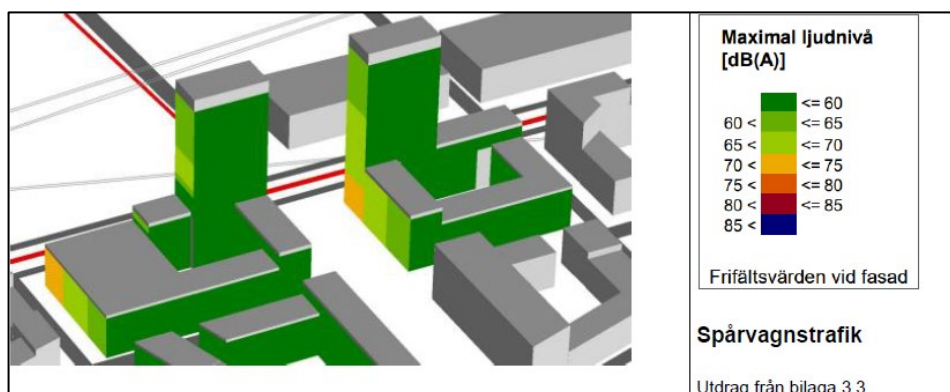
Då riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en skyddad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Skyddad skida finns mot norr (mot Munksjön).



Vy från nordost. (Norconsult 2024)



Vy från nordost. (Norconsult 2024)



Vy från nordost. (Norconsult 2024)

Ett alternativ är att placera smålägenheter om högst 35 m² vid fasader där ekvivalenta ljudnivån är 61–65 dBA (orangemarkerade fasader) då riktvärdet för smålägenheter är högre, 65 dBA ekvivalent ljudnivå, vilket här klaras.

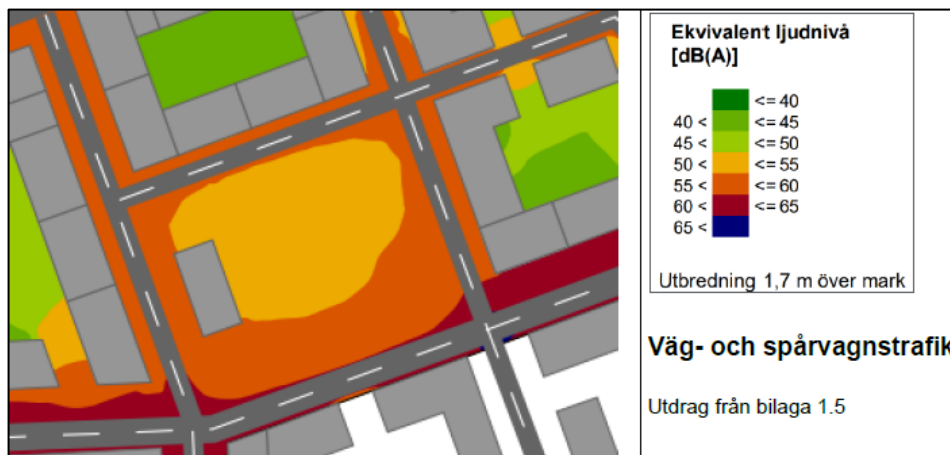
Ljudnivå vid uteplats

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 50 dBA, och maximal ljudnivå, 70 dBA, avser ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Varje bostad bör ha en uteplats, gemensam eller privat, där riktvärdena klaras. Om en uteplats uppfyller riktvärdena kan ytterligare uteplats med sämre ljudmiljö utgöra ett komplement. På nedanstående illustration har områden med ekvivalent ljudnivå om 50 dBA eller lägre samt områden med maximal ljudnivå om 70 dBA eller lägre grönmarkerats.

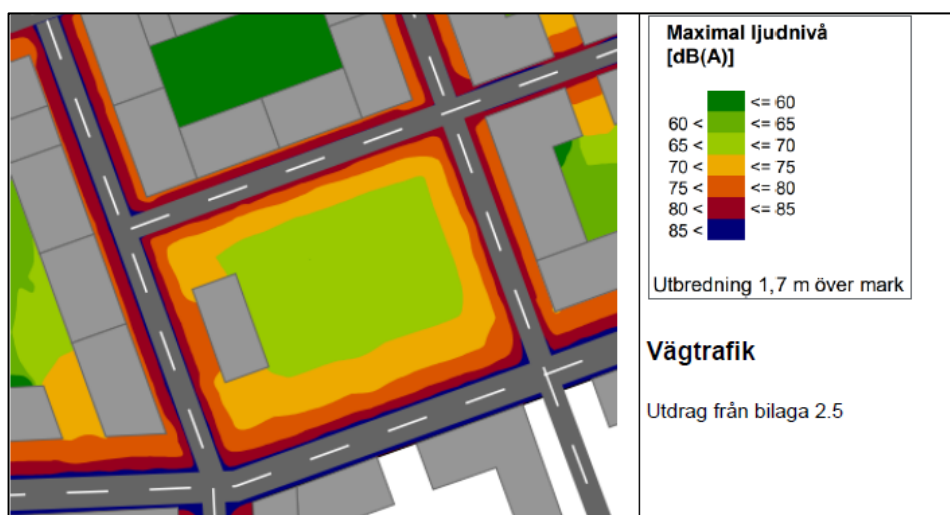
Om gemensamma uteplatser placeras inom grönmarkerade områden klaras riktvärdena. Riktvärdena för uteplats klaras på samtliga gårdar.

Riktvärdena klaras även på privata uteplatser/balkonger placerade in mot gården. Riktvärdena för uteplats överskrids dock för Magasinsparken om inga bullerskyddsåtgärder vidtas. Denna är dock en allmän plats och ingen uteplats för något av kvarteren.

Se illustrationer på nästa sida.



Magasinsparken ovanifrån. (Norconsult 2024)



Magasinsparken ovanifrån. (Norconsult 2024)

Verksamhetsbuller i Skeppsbron

Vid en översiktlig inventering på plats vintern 2015 bedömdes 19 verksamheter kunna ge upphov till bulleremission 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 de nya stambananorna realiserats.

De två verksamheter, SITA (nuvarande PreZero) och MPS Coating, som bedömts bidra till de högsta bullernivåerna ligger båda söder om Vaggerydsbanan och bedöms inte längre komma att finnas kvar när de nya stambanorna realiserats. Planläggning pågår för området omfattande de fastigheter där både PreZero och MPS Coating är lokaliserade. Det skede då bullerexponeringen bedöms kunna vara störst är när bebyggelsen norr om nya Kämpevägen/Kämpeavenyn uppförts men området söder om 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 luddämpad 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 (nuvarande PreZero) 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 nya stambanor och ny station med befintliga byggnader söder om nya Kämpevägen
- en senare utvecklingsetapp, inklusive en ny station och nya byggnader söder om Kämpevägen.

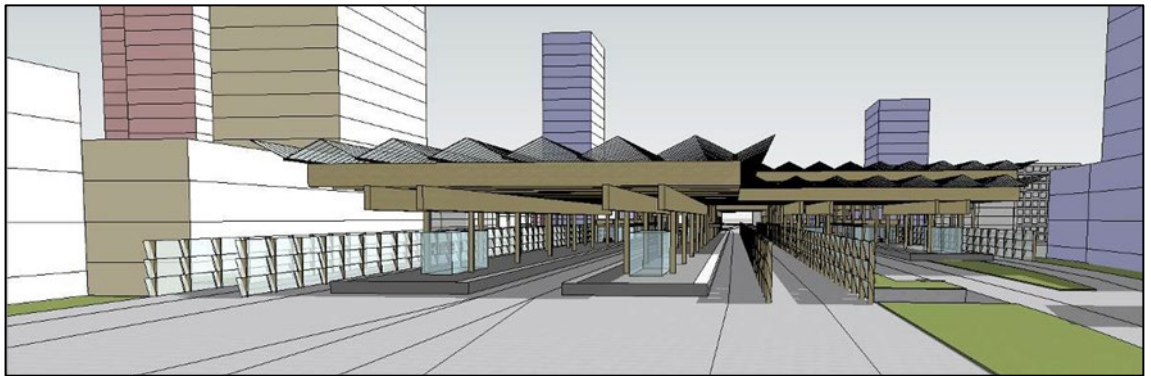
Boverket rekommenderar 60 dBA som övre gräns för när det är lämpligt att bygga bostäder. Högsta beräknade ljudnivå vid fasad uppgår till 58 dBA när två verksamheter ingått i beräkningen. Påverkan på planförslagets bebyggelse är alltså obetydlig eftersom bebyggelsen anpassats till trafikbuller från samma 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-Halmstad via Vaggeryd och Värnamo. Tanken är att när ny järnväg Byarum - Tenhult ersätter persontrafiken på järnvägen mellan Södra Munksjön och Månsarp. Enligt plan ska den nya järnvägen vara under produktion 2029–2033. Jämfört med trafikbullret från Kämpevägen, Jordbrovägen och väg E4/40 bedöms tillskottet från Vaggerydsbanan som försumbar. Dessutom innebär etableringen av ny stambana att godstrafiken, som står för de högsta bullernivåerna, kommer att upphöra längs aktuell sträcka. En ny kombiterminal på Torsvik är tänkt att ersätta befintlig godshantering vid Ljungarum. frågan om godsnateringen på Ljungarum utreds för tillfället av SMUAB.

Buller eventuell framtida ny stambana

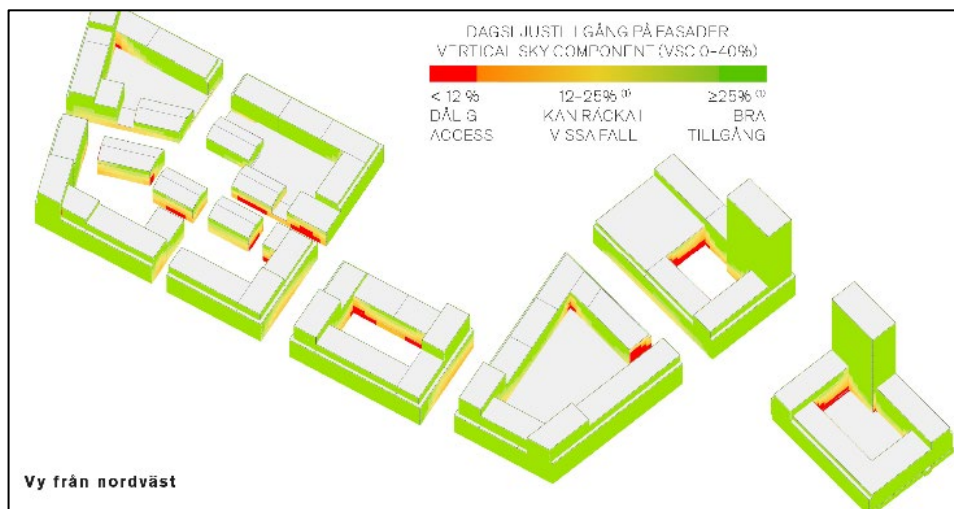
Tanken i planförslaget är att buller från tåg på ny stambana kommer att skärmas av, möjligen med byggnader på båda sidor av spårområde, eller bullerskärmar som sätts i en högre höjd än ledningar ovan spårområdet. Planläggningen av stationsområdet planeras att ske samordnat med kvarteren på både norra och södra sidan av spårområdet. Stadsbyggnadskontoret har 2017 initierat en utredning av bullerpåverkan på planerad bebyggelse inom Skeppsbron från framtida tåg. Preliminära resultat visar att påverkan är obetydlig.



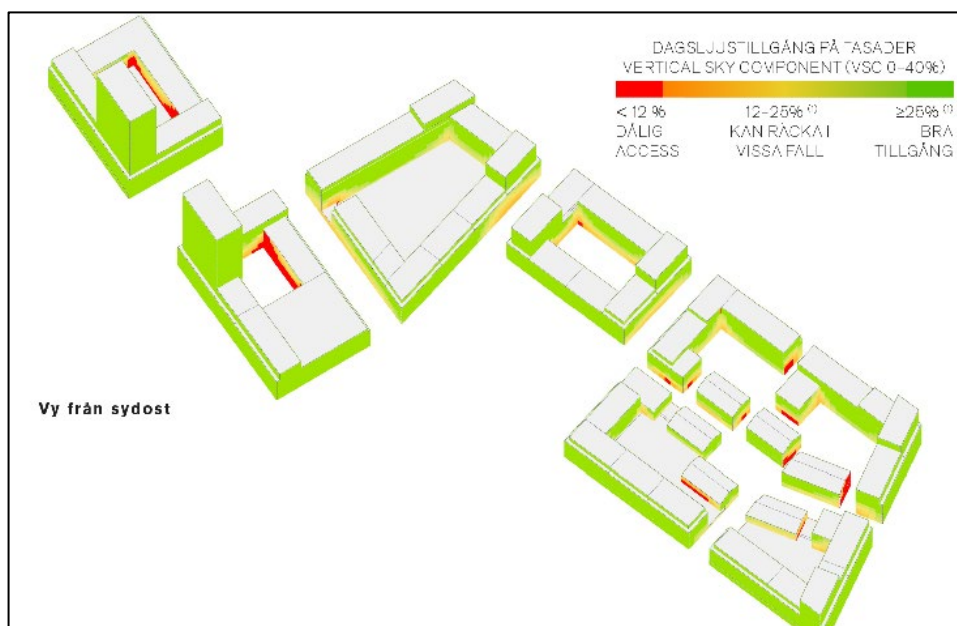
Wingårdhs konceptförslag till utformning av spårområdet genom stationen. Bullerskärmar både mot perronger och omgivande stadsbebyggelse.

Dagsljus på fasad

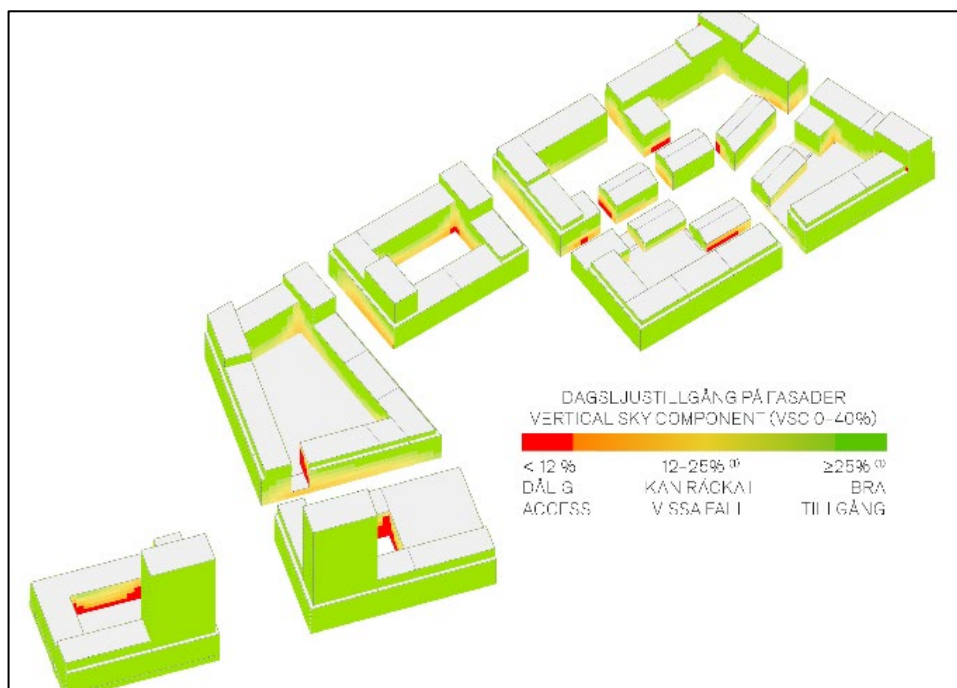
En översiktlig simulering av dagsljus på fasad har genomförts (White arkitekter 24-03-08). Dagsljustillgång på fasader har studerats varvid konstaterats att fasaderna endast undantagsvis får dålig tillgång till dagsljus (röd färg i diagrammen nedan). Dessa ytor kan enbart användas för verksamheter, bostadskomplement eller del av bostad utan krav på dagsljus.



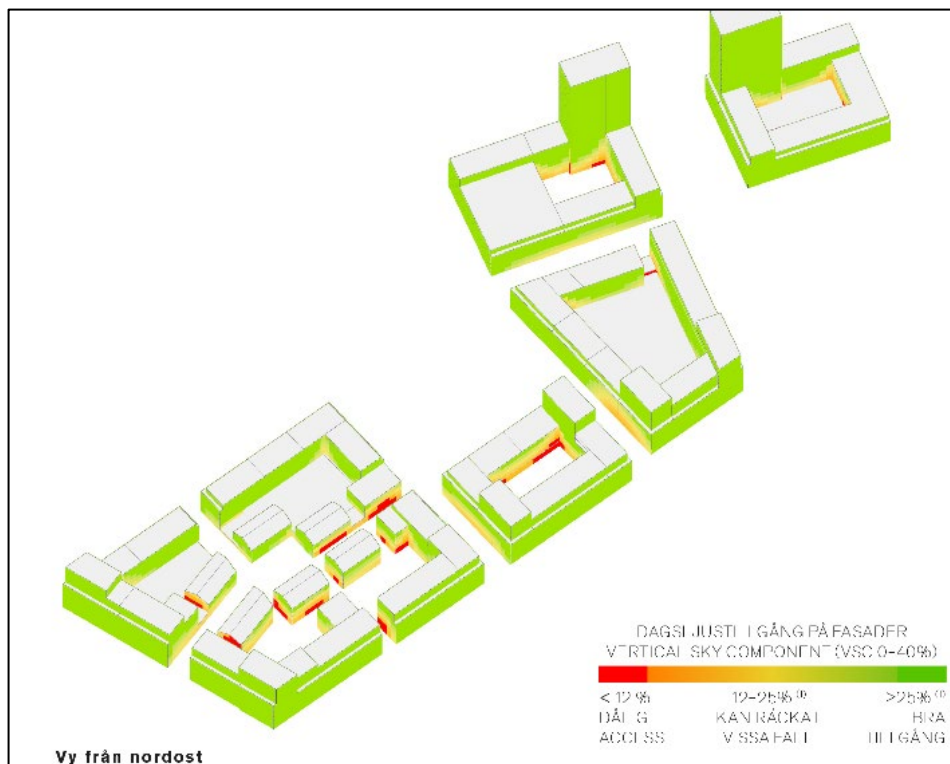
Dagsljustillgång på fasad. Vy från nordväst.



Dagsljustillgång på fasad. Vy från sydost.



Dagsljustillgång på fasad. Vy från sydväst.



Dagsljusstillgång på fasad. Vy från nordost.

Omgivningspåverkan

Omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt gods

Enligt riskanalysen bedöms att en exploatering enligt planförslaget är möjligt förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder beaktas i fortsatt arbete. Föreslagna skyddsåtgärder för respektive riskkälla har definierats som ska eller bör.

Genom planområdet finns inga utpekade gator för farligt gods. Vissa transporter förekommer ändå längs Jordbrovägen och Kämpevägen. Längs Kämpevägen/Kämpeavenyn 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/Kämpeavenyn, men inte längs Jordbrovägen. Den avskärmning mot befintlig järnväg som föreslås i riskutredningen bedöms kunna åstadkommas genom att nya Kämpevägen/Kämpeavenyn anläggs på en högre nivå och kommer att fungera som en vall som skyddar bebyggelsen inom planområdet från eventuella vätskor och tunga gaser som kan läcka från järnvägsvagnar.

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.

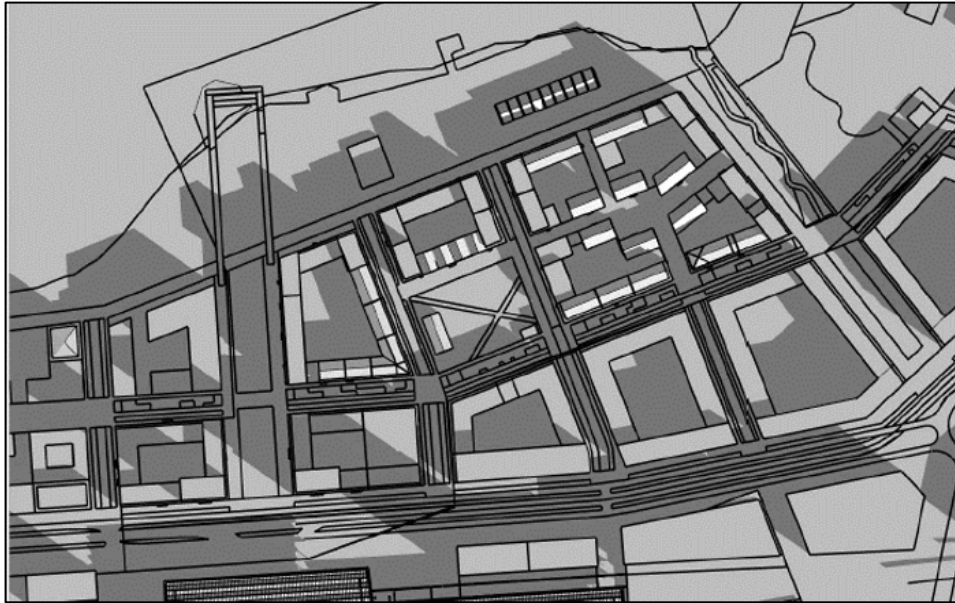
Planområdet ligger inte i anslutning till någon av de gator i Jönköpings kommun som ligger nära gränserna för luftkvalitet. Den förväntade trafikökningen i och omkring området bedöms inte vara av sådan karaktär att luftkvaliteten påverkas i sådan grad att miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Kommunen mäter regelbundet luftkvaliteten i staden, där Barnarpsgatan har sämsta uppmätta luftkvalitet med avseende på PM10. I det uppföljningsprogram kommunen gjorde 2018, diarienummer 2018:133, så har luftkvaliteten blivit bättre de senaste 10 åren. Den har idag god marginal, även Barnarpsgatan, till gränsvärdet för PM10. 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.

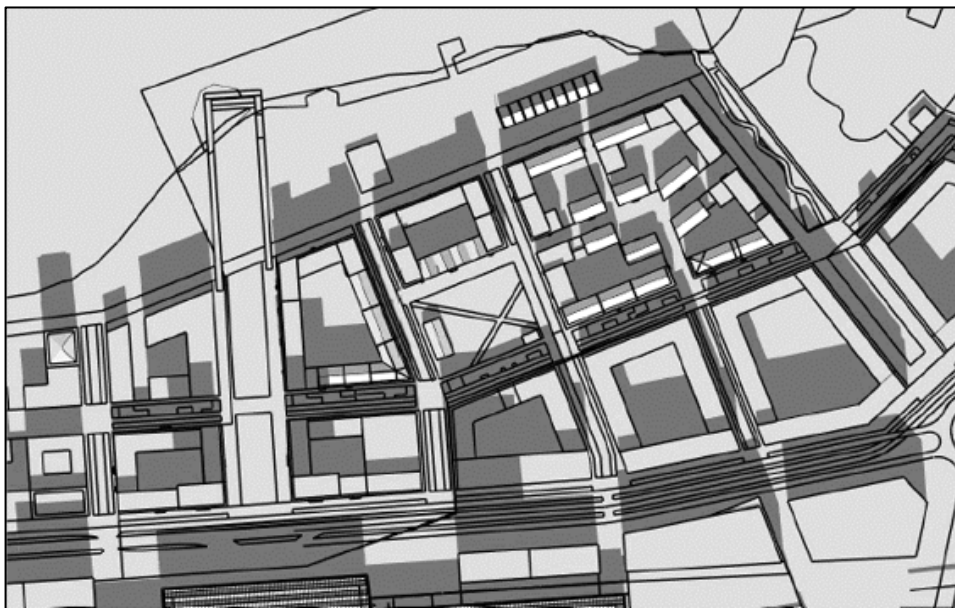
Skuggstudie

En översiktlig skuggstudie har tagits fram som visar hur ny bebyggelse kan påverka befintlig och planlagd bostadsbebyggelse inom den första planetappen i västra delen av Skeppsbron. Studien visar skuggförhållanden för planområdet och angränsande kvarter under vår- och höstdagjämning mellan kl. 9-18. Den nya bebyggelsen kommer vid dessa tidpunkter inte skugga befintlig eller planlagd bebyggelse. Skuggpåverkan på befintlig bebyggelse i Skeppsbron kommer främst ske under vinterhalvåret när solen ligger lågt. Störst skuggpåverkan uppstår då framför allt på morgonen. Mitt på dagen kommer befintlig och planerad bebyggelse nås av direkt solljus.

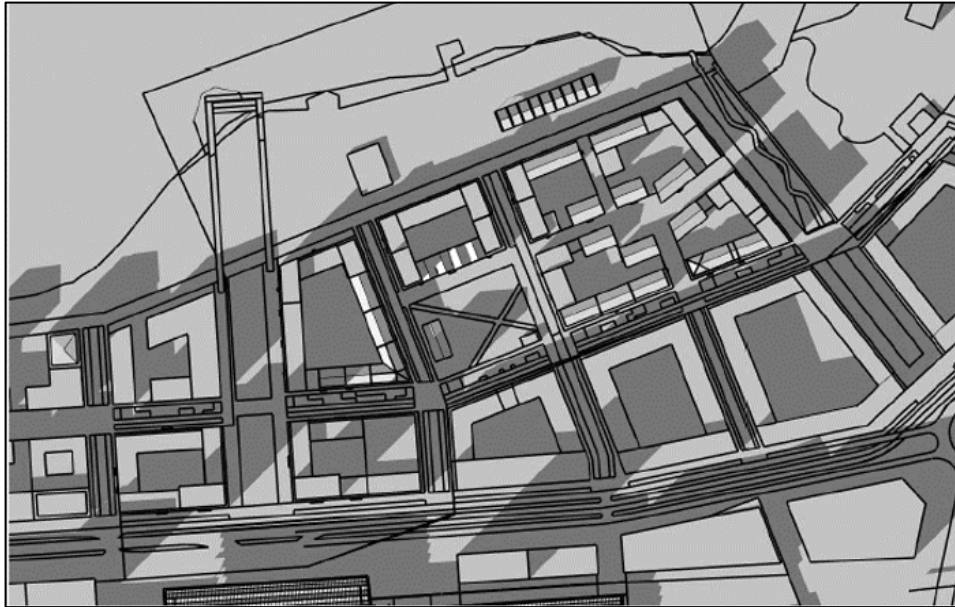
Se översiktliga skuggstudier på följande sidor.



Skuggstudie 21 mars kl. 09:00 (normaltid UTC+1).



Skuggstudie 21 mars kl. 12:00 (normaltid UTC+1).



Skuggstudie 21 mars kl. 15:00 (normaltid UTC+1).

Skuggstudien visar även skuggförhållanden för innergårdarna inom planområdet. Skuggpåverkan på innergårdarna, förutom i kvarter 13, följer inte utbyggnadsstrategin som säger att minst hälften av gårdsytan ska vara solbelyst kl. 12 vid vårdagjämning.

Nedan redovisas exempel på justeringar i de fem nordöstra kvarteren som medges av planförslaget hur flertalet kvarter med begränsade åtgärder ges acceptabel solbelysning av respektive gård och/eller terrass.

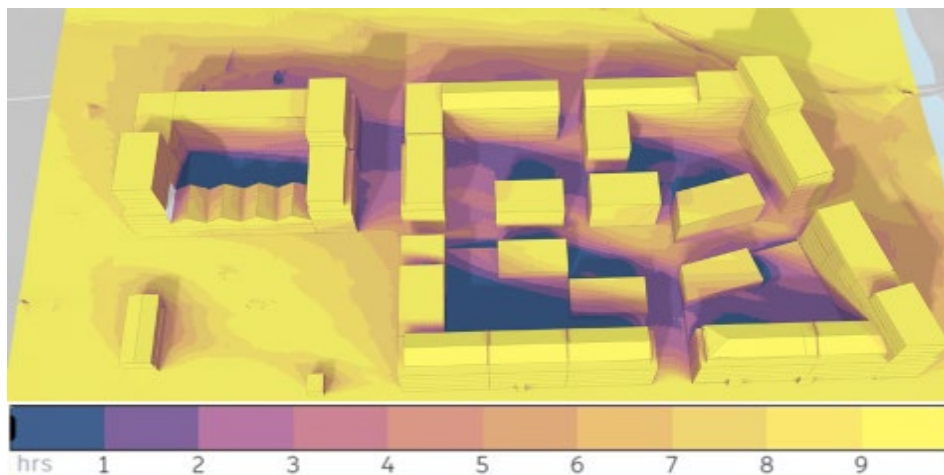


Skuggstudie 21 mars kl. 12:00 (normaltid UTC+1) med justeringar.

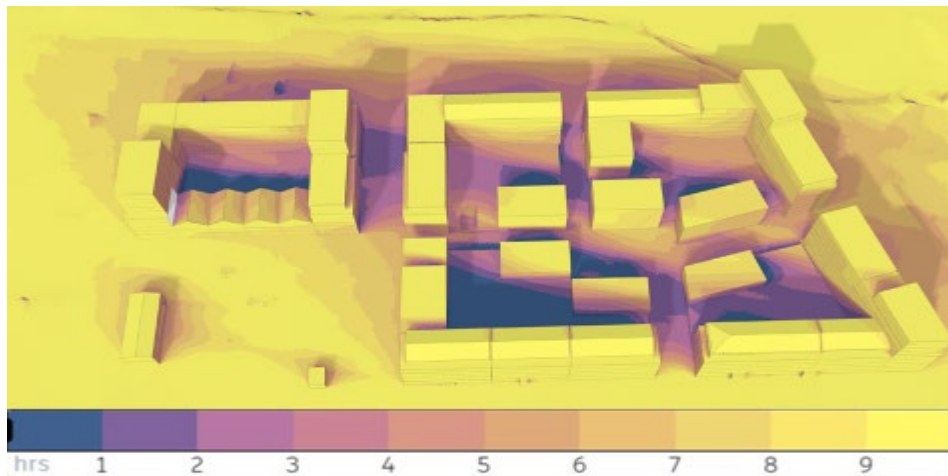


Skuggstudie 21 mars kl. 12:00 (normaltid UTC+1) med ytterligare justeringar.

En översiktlig studie har även gjorts som visar var balkonger med solinfall är möjliga att placera. Denna studie redovisas nedan med två diagram där den första bilden visar planförslaget med justeringar som steg 2 och den andra med ytterligare justeringar som steg 3 enligt ovan.



Antal soltimmar 21 mars med justeringar som steg 2. Balkonger kan placeras på de flesta sidor av kvarteren med tillräckligt solljus.



Antal soltimmar 21 mars med justeringar som steg 3. Balkonger kan placeras på de flesta sidor av kvarteren med tillräckligt solljus.

Naturvärden

Naturvård

Planförslaget innebär att redan ianspråktagen industrimark och gatumark omvandlas till blandstad med kringbyggda kvarter i en något tätare rutnadsstruktur. Strandområdet mot Munksjön utvidgas söderut och planläggs som parkmark. Ett par mindre parker skapas längs Oskarshallsgatan där det är möjligt att komplettera med arter för ökad biologisk mångfald i området.

De befintliga naturvärdena omfattar främst några bevarandevärda lövträd inom Skeppsbroparken och som avses inordnas i gestaltningen av den nya parken.

Planförslaget påverkar inte Tabergsåns riksintresse, och inte heller art och habitatskydd.

Kulturmiljö

Allmänt

Ett genomförande av planförslaget innebär att Skeppsbrons industrihistoria upphör och en ny stadsdel av tät innerstadskaraktär uppstår. Storskaliga industri- och lagerbyggnader med en mer öppen placering på fastigheterna ersätts av kringbyggda stadskvarter. Gatunätet anpassat för tunga fordon och järnvägstransporter ersätts med ett mer finmaskigt gatunät anpassat för

gåendes och cyklisters behov. Några gator har inordnats i den nya gatustrukturen och två byggnader bevaras för eftervärlden, varav en på dess befintliga plats.

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 järnvägsspår

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 som idag korsar Kämpevägen, järnbron över Tabergså, samt GC-vägen på Vaggerydsbanans gamla banvall väster om Jordbrovägen.

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 koppla Tallahovsesplanaden till Industrigatan och Munksjöstadens sydöstra udde i Munksjön.

Byggnader

Skeppsbrons äldsta kvarvarande byggnader var belägna längs före detta Skeppsbrogatan i första planetappen; slakteriets transformatorstation och före detta tryckfärgsfabriken från 1910-talet.

Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bland annat AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Inom fastigheten Östen 2 i första planetappen fanns en liten byggnad med nationalromantiskt formspråk uppförd i rött tegel som möjligen använts som transformatorstation inom slakthusområdet. Denna byggnad har bevarats och avses placeras inom nu aktuell planetapp, troligen inom Skeppsbroparken.



Tegelbyggnadens entréfasad.

Inom fastigheten Ödlan 21 fanns en låg industribyggnad med fasad i rött tegel med en förhållandevis välbevarad fasad mot norr. Byggnaden har tidigare föreslagits ingå i Skeppsbroparken och ges en publik användning som exempelvis café, restaurang eller utställningslokal, men är nu riven

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, med förslaget namn Magasinsparken.



Befintlig tegelbyggnad på Ödlan 4

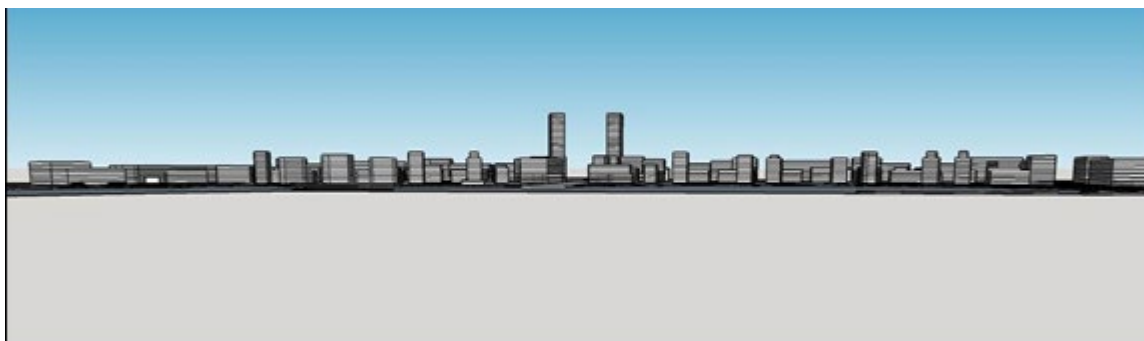
Avsikten i planläggningen av Skeppsbron är att två byggnader ska bevaras inom området och bli en del i blandstaden. Det bör dock poängteras att byggnader och strukturen inom Skeppsbron från senare delen av 1900-talet inte är unika i ett större perspektiv, samt att planerad höjdsättning mot bakgrund av klimatförändringarna komplicerar bevarande av många byggnader. Se Skeppsbron kulturhistorisk utredning. (SWEKO 2015-09-04)

Påverkan på staden

Stadsbild

Planförslagets påverkan på omgivningen är främst visuellt, ett förhållandevis glest och öppet industrilandskap omvandlas till en efter Jönköpings förhållanden tätt exploaterad blandstad i form av kvartersstad med kringbyggda gårdar. Vad som tidigare har upplevts som en grönskande strand i Munksjöns södra ände med enstaka framträdande låga byggnader kommer i stället 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 framför allt de högsta husen att framträda på ett helt annat sätt och också fungera som orienteringspunkter i det idag något svårorienterade industrilandskapet kring Fridhem, Solåsen och Gamla flygfältet.



Skeppsbron sett från Munksjön i norr.

Trafiksituationen

Planområdet planeras för att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik. Trots detta beräknas trafiken öka på Jordbrovägen/Barnarpsgatan, Herkulesvägen och Barnhemsgatan. 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 flertalet 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, särskilt inom livsmedel och restaurang/caféssektorn. Andra sektorer, som exempelvis handel med skrymmande varor, kommer troligen att försvinna från Skeppsbron.

Trygghet och upplevd säkerhet

En omvandling från industriområde till blandstad innebär att betydligt fler människor kommer röra sig i området även kvällstid varför området kommer upplevas betydligt tryggare än idag.

Tillgänglighet

Ett genomförande av detaljplanen innebär ökad tillgänglighet för besökare utan bil. Detaljplanen skapar också förutsättningar för bättre kollektivtrafik.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Miljö kvalitetsnormer MB 5 kap 3§

Vattendirektivet säger att "inga vatten får försämrats", vilket i vägledande domslut har tolkats som att inga förändringar får göras om det leder till att en kvalitetsfaktor för en vattenförekomst nedklassas, eller äventyrar att miljö kvalitetsnormerna inte uppnås.

Vattenkvalitet

Recipienten för planområdet är Munksjön (Vattenförekomst SE640746-140268). Munksjön ingår i Tabergsåns vattensystem och är belägen i Jönköpings tätort och mynnar ut i Vättern. Munksjön är en näringsberikad sjö med eutrof karaktär. Miljö kvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk och kvantitativ grundvattenstatus. Den ekologiska statusen för Munksjön är dålig och påverkad på grund av bland annat övergödning och syrefattiga förhållanden och den kemiska statusen uppnår ej god.

Planförslaget bedöms inte påverka MKN negativt i sjön eftersom dagens situation kommer att förbättras i och med planerna. Förorenande ämnen kommer

minskas jämfört med dagsläget. Dagvatten från planområdet kommer tills största delen att tas omhand i växtbäddar inom området.

FN:s barnkonvention

FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) är internationella rättigheter som Sverige skrivit under. Från och med den 1 januari 2020 gäller barnkonventionen också som svensk lag. Sedan 2012 finns ett beslut om att arbeta med barnets rättigheter i Jönköpings kommun. Beslutet innebär att:

- Öka barns och ungas inflytande och delaktighet i kommunen
- Ta hänsyn till barnets rättigheter i beslut som fattas

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 och skrymmande handel 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 varit för långt för att flertalet föräldrar ska låta barnen ta sig hit på egen hand. Detta har dock troligen förändrats i takt med att nya förskolor öppnat både i södra Munksjöstaden och västra Skeppsbron. 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 Junedalsskolan 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 Junedalsskolan 30/9–2016. (SMUAB 2016).

Detaljplanens bestämmelser prioriterar barn så långt det är möjligt i en innerstadsmiljö. 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 ett genomförande av detaljplanen 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 Agenda 21-dokument.

Miljömål "Hållbara städer och samhällen"

"Miljömålet innebär att hållbara transportsystem ska vara tillgängliga för alla senast 2030. Vidare innebär målet att verka för inkluderande och hållbar urbanisering till 2030. Ett av delmålen innebär skydd av världens kultur- och naturarv."

Ett genomförande av detaljplanen innebär att tillgängligheten till Skeppsbron och omgivande stadsdelar ökar när gatunätet omformas och antalet vägval för gående och cyklister ökar. Fullt genomslag får dock dessa förändringar när

Vaggerydsbanan ersätts med ett upphöjt spårområde och station för ny stambana med knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik, och övriga delar av Skeppsbron planläggs och byggs ut.

Planförslaget bygger på innehållet i *Ramprogram för södra Munksjön*, som tagits fram i medborgardialog.

Planförslaget kan innebära viss negativ påverkan genom att en av de sista resterna av industrimiljön i Skeppsbron försvinner.

Miljömål "begränsad klimatpåverkan"

"Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås."

Miljömålet "begränsad klimatpåverkan" handlar om att minska utsläppen av växthusgaser, bland annat genom minskad förbränning av fossila bränslen inom transportsektorn. Förutsättningar att ta sig till området till fots eller med cykel och kollektivtrafik bedöms som goda då planområdet ligger centralt i staden.

God bebyggd miljö

"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Planförslaget innebär en förtätning i ett centralt läge nära framtida knutpunkt för kollektivtrafiken. Platsen omvandlas från gles industribebyggelse till tät blandstad, vilket innebär att marken utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Planförslaget möjliggör en blandning av bostäder och verksamheter. Det kommer innebära att fler människor rör sig på platsen under flera timmar på dygnet vilket kan leda till att platsen upplevs tryggare.

Ett rikt växt- och djurliv

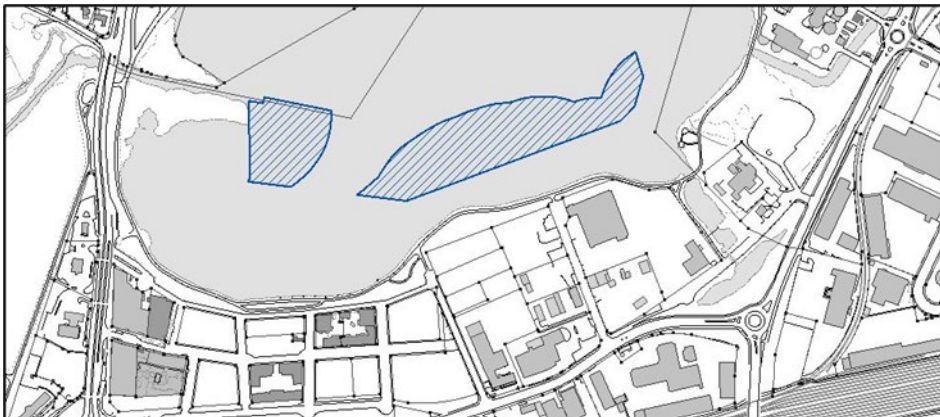
"Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd."

Planförslaget innebär att industrikvarter och asfalterade ytor tas i anspråk för ny bebyggelse, parker och trädplanterade gator. Befintliga bevarandevärda träd i strandparken bevaras och nya träd och andra växter ska väljas att planteras för gatu- och parkplanteringar med syfte att öka den biologiska mångfalden. Planområdet bedöms inte ha några särskilda naturvärden enligt grönstrukturplanen eller naturvårdsprogrammet.

Upphävande av strandskydd

Område för upphävande

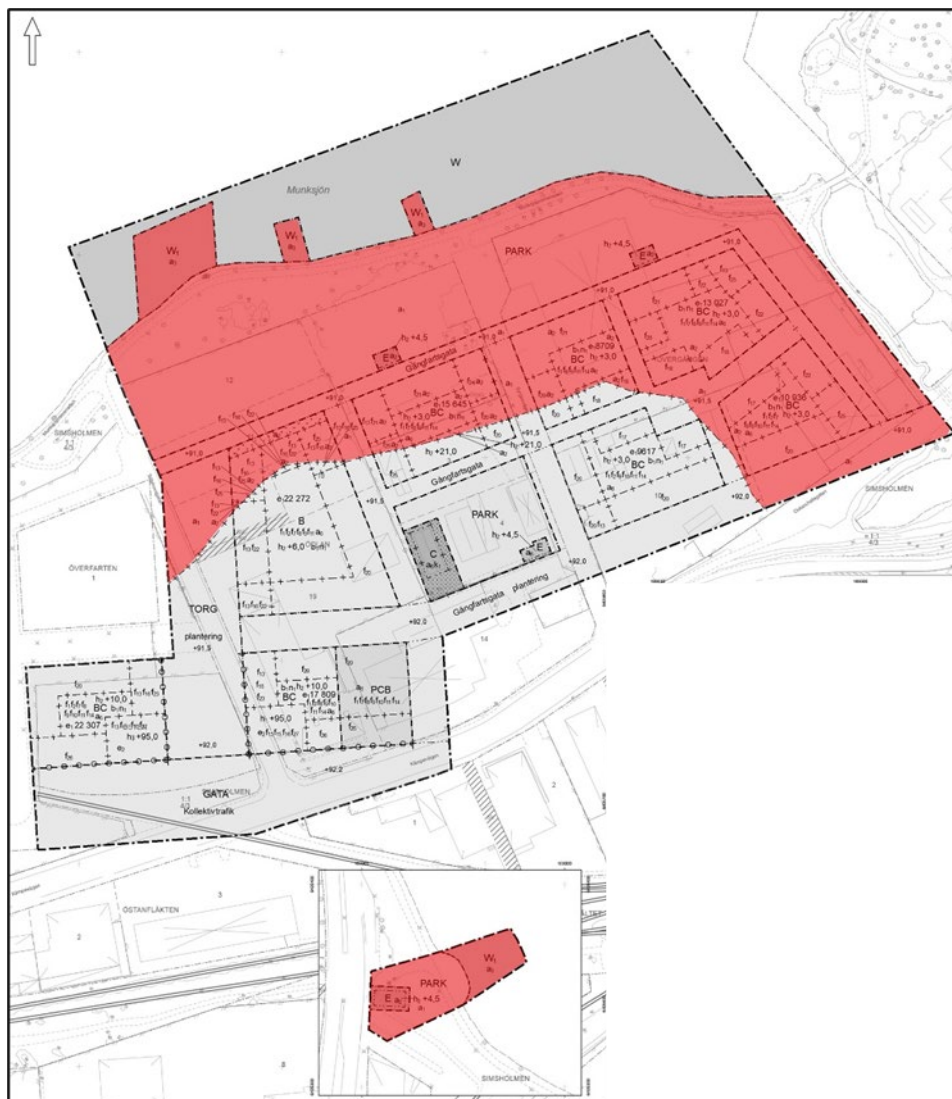
Strandskydd återinträder genom planläggningen men upphävs inom de delar som ingår i planområdet, förutom område som planläggs för W, öppet vattenområde. Området där strandskyddet upphävs markeras med administrativ bestämmelse på plankartan, samt egenskapsbestämmelse.



Gällande strandskydd



Generellt strandskydd 100 meter från strandlinjen



Del av strandskydd som återinträder genom planläggning men upphävs. (rödmarkerat)

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

Huvuddelen av Skeppsbrons naturvärden ingår inte i nu aktuell planetapp, förutom några skyddsvärda lövträd i Skeppsbroparken.

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid före detta 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 återfinns utmed Tabergsånen 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 före detta 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 i nu aktuell planetapp som PARK. 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 tvärs strandlinjen. Syftet med dessa är att öka tillgängligheten till vattnet för allmänheten. Dessa vattenområden begränsas och 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 populärt 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.

1. Redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
3. Behövs för en anläggning som genom sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.
4. Behövs för att utvidga en pågående verksamhet (roddverksamheten) och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.
5. Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

I det aktuella fallet är det framför allt punkt 1 och 5 som åberopas när det gäller allmän plats och kvartersmark.

När det gäller vattenområden med möjlighet att anlägga bryggor är det punkt 3, 4 och 5 som åberopas.

Motiv för upphävande av strandskydd

Detaljplanen berör redan ianspråktagen kvartersmark som har varit bebyggt innan strandskyddet infördes 1975. Så idag finns det inget strandskydd på området. (se bild) Vid planläggning skall ändå motiveras som att det hade inträtt under en kort stund. Kvartersmarken är väl avskilt från området närmast strandlinjen av både allmän parkmark och väg. Marken kommer att tas i anspråk för byggnader med tillhörande gårdsytor, parker och trafikytor. 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 breddas och avsätts som PARK. Ett upphävande av strandskyddet bedöms därmed befogat.

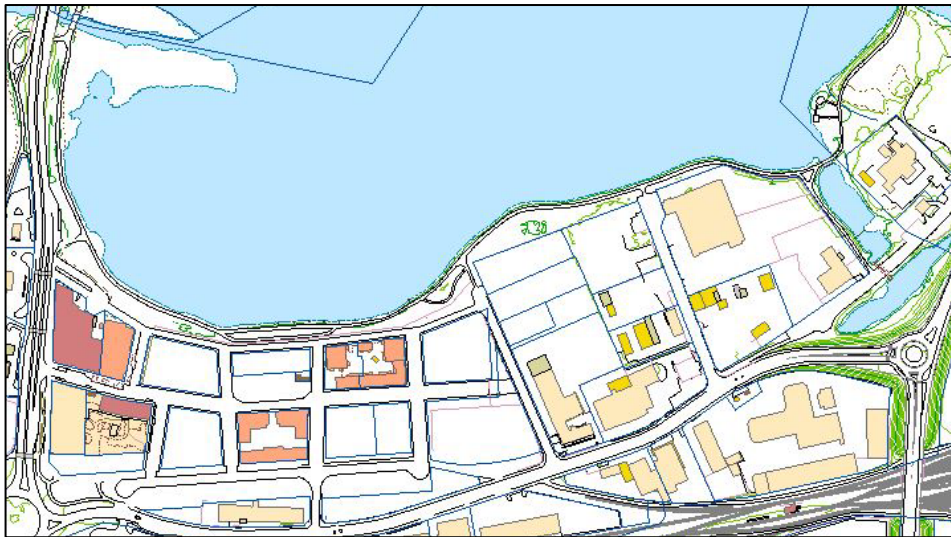
Inom parkområdet behövs olika typer av anläggningar för allmänt ändamål när parken kommer att ha ett stort antal närboende och utnyttjandet av parken kommer att bli intensivare än idag, som lekutrustning, bänkar, café, förvaring av kanoter, toalett och teknikbyggnad för exempelvis el. Bryggor behövs dels för att förbättra tillgängligheten för allmänheten till vattnet och de aktiviteter som kan ske där.

Marken där befintligt strandskydd upphävs har varit ianspråktagen för industritomter, 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, båda nu nedlagda. (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.



Ortofoto 1968. (Lantmäteriverket)



Baskarta 2025. (Stadsbyggnadskontoret)

Bryggorna som föreslås i detaljplanen är en del i ambitionen att göra strandparken och vattnet mer tillgängligt för allmänheten. Placeringen av bryggorna är en del i den struktur som uttrycks i ramprogrammet. Munksjön är

och har under lång tid varit en stadssjö, varför tillgängligheten för allmänheten prioriteras framför naturvärdena i de fall intressena är motstridiga. Rocksjön har bättre förutsättningar att vara en sjö med mer naturlig karaktär. De naturvärden som finns längs Munksjöns södra strand har inventerats, varvid konstaterats att påverkan blir begränsad och områdena där bryggor får anläggas har avgränsats jämfört med samrådsförslaget.

Bryggor och andra arbeten i vatten är troligen minst anmälningspliktig vattenverksamhet.

Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Översiktsplanen för centrala tätorten, där Skeppsbron ingår, antogs i kommunfullmäktige den 23 februari 2023 och ersätter nu den förra i området som pekats ut som centrala tätorten. Till översiktsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning.

I översiktsplanen för centrala tätorten 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 den fördjupade översiktsplanen "Ramprogram för södra Munksjön" när det gäller hur området ska utformas. Till denna fördjupning hör en miljökonsekvensbeskrivning.

Fördjupning av översiktsplan

Jönköpings kommun planerar för stadsutveckling av området kring Södra Munksjön. Därför har i enlighet med Stadsbyggnadsvision 2.0 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.

Ramprogrammets antagandehandling, daterad 2012-11-29, utgör fördjupning av översiktsplanen som gäller som utgångspunkt för denna detaljplan.

Ramprogrammet visar en huvudstruktur för den långsiktiga utvecklingen av Södra Munksjön. I programmet dras riktlinjer upp för omvandlingen från dagens struktur med mestadels verksamheter till livliga stadsdelar med blandat innehåll och en integrering med miljöerna kring Munksjön och Rocksjön. I omvandlingen av området är hållbara kommunikationer en nyckelfråga för stadens utveckling.

Huvudstrukturen i Ramprogrammet ger förutsättningar för att etablera nya stambanor 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 banornas stadspassage och stationen.



Ramprogram för södra Munksjön med planområdet markerat med röd linje

När Ramprogrammet var nyantaget insåg man att det hade blivit felskrivning i programmet avseende Skeppsbron. Det man hade tänkt att skriva var 2 300 bostäder. Det har hela tiden varit planerat för det antalet bostäder med tanke på vilka e-tal man rekommenderade inom området. Nu föreslagna exploatering är lite fler bostäder eftersom det blir färre ytor för verksamheter än i samrådsförslaget samt för att få ihop planekonomin har lite ytterligare ytor tillåtits i de norra kvarteren. I stadsdelen Skeppsbron beräknas det nu uppgå till ca 3000 bostäder när allt är utbyggt.

Ramprogrammets antagande om fördelning mellan bostäder och verksamheter har vid närmare studier under detaljplanearbetet visat att andelen verksamheter varit optimistisk i överkant eftersom det dels finns risk för överetablering på tätortsnivå, dels inte bedöms rimligt att bygga bostäder inom kvarteren närmast söder om planområdet. Av bullerskäl, gestaltningsskäl samt på grund av närheten till framtida mycket god kollektivtrafiksörjning, har det också visat sig fördelaktigt att öka den totala byggnadsvolymen. Det är just en anpassning till de mycket breda gatorna som har skett genom att öka byggnadshöjden, framför allt mot de största gatorna.

Riksintressen

Vaggerydsbanan

Sträckan Jönköping C-Vaggeryd är en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Trafikverket planerar att avveckla

järnvägen från Månsarp till Södra Munksjön i samband med den nya järnvägen Byarum – Tenhult. Stråket Månsarp – Södra Munksjön kommer även efter Trafikverkets avveckling av spåren utgöra ett viktigt stråk för antingen buss eller spårbunden trafik i syfte att koppla Tabergsådalen mot Jönköpings centrum

Jönköpings godsbangård

Denna är både rangerbangård och kombiterminal i ett omland med 230 000 invånare men är inte längre utpekad som ett riksintresse. 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. Jönköpings kommun ska verka för att den befintlig gods- och rangerbangården på Ljungarum flyttas till annan plats för att möjliggöra en stadsutveckling i området. Vid detaljplaneläggning och annan kommunal planering inom ramprogram för Södra Munksjön skall hänsyn tas till befintlig verksamhet på godsbangården så länge den är kvar.

Götalandsbanan

Denna är en del i en framtida ny stambana mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Europabanan är en tänkt framtida ny stambana från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn. Kommunen ska aktivt arbeta för förverkligandet av Götalandsbanan/Europabanan. Av de tre alternativa stationslägena som tidigare utretts 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.

Väg E4

Genomfarten av väg E4 och väg 40 genom Jönköping utgör riksintresse för kommunikationer. I kommunens trafikmodell ingår, förutom anslutning av Barnhemsgatan till södra infarten, där planläggning pågår, en rad olika infrastrukturåtgärder för att hantera en växande befolkning och behovet av att förflytta sig.

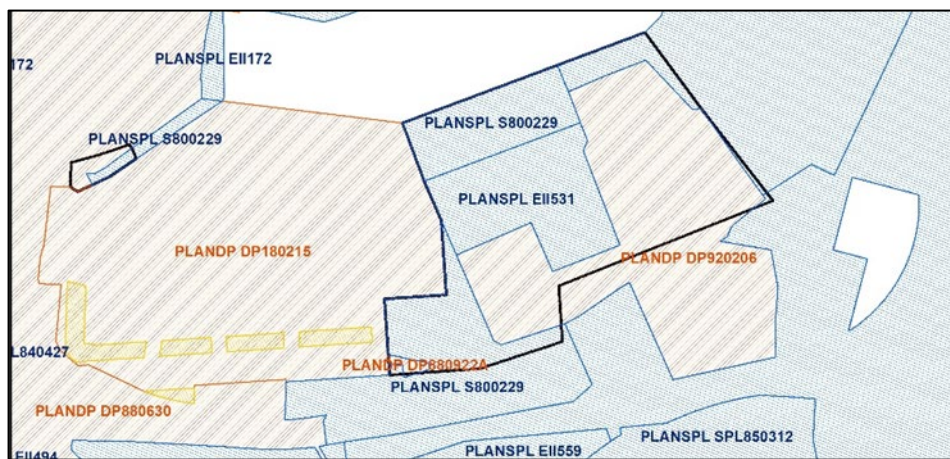
Grönstrukturplan

Enligt kommunens grönstrukturplan från 2019 ska ingen ha mer än 300 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, samt en i öster närmast den planerade skolan. 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 och tomtindelning

I kartbilden nedan visas en översiktskarta över gällande detaljplaner med planförslagets två delområden i svart heldragen linje. Det västra planområdet benämns som delområde 1 och det östra som delområde 2.

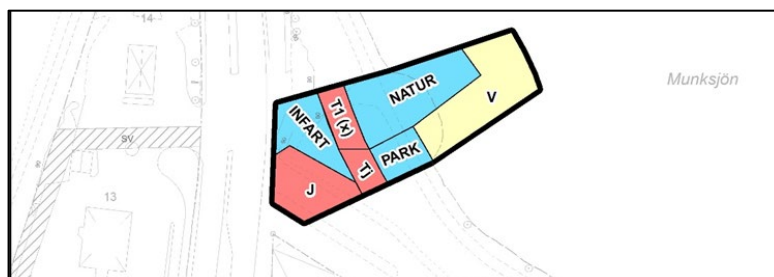
Gällande tomtindelning från 1947-06-10 (akt 0680K-EIII423) inom kvarteret Ödla upphör att gälla då ny detaljplan får laga kraft.



Översiktskarta över samtliga planområden och kartunderlag över gällande detaljplaner.

Delområde 1

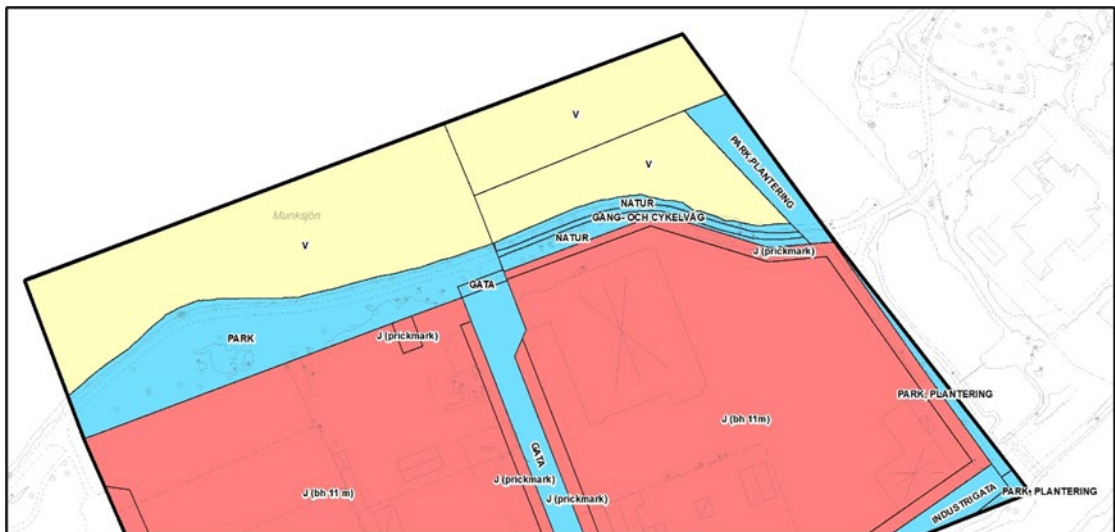
Planområdet omfattas av två detaljplaner; PLANSPL S800229 samt PLANDP DP880630. Åt öst är del av Munksjön planlagd som vattenområde (V) och delar av strandremsan som naturmark (NATUR). Inom planområdets södra del förekommer rester av tidigare markanvändning i området med mark upplåten för industriändamål (J) med bestämmelse om högsta byggnadshöjd motsvarande 11 meter. Igenom planområdet är mark upplåten för järnvägsspår (T1, Tj) och utgjorde del av det spår med godstågstransporter till och från Munksjö pappersbruk.



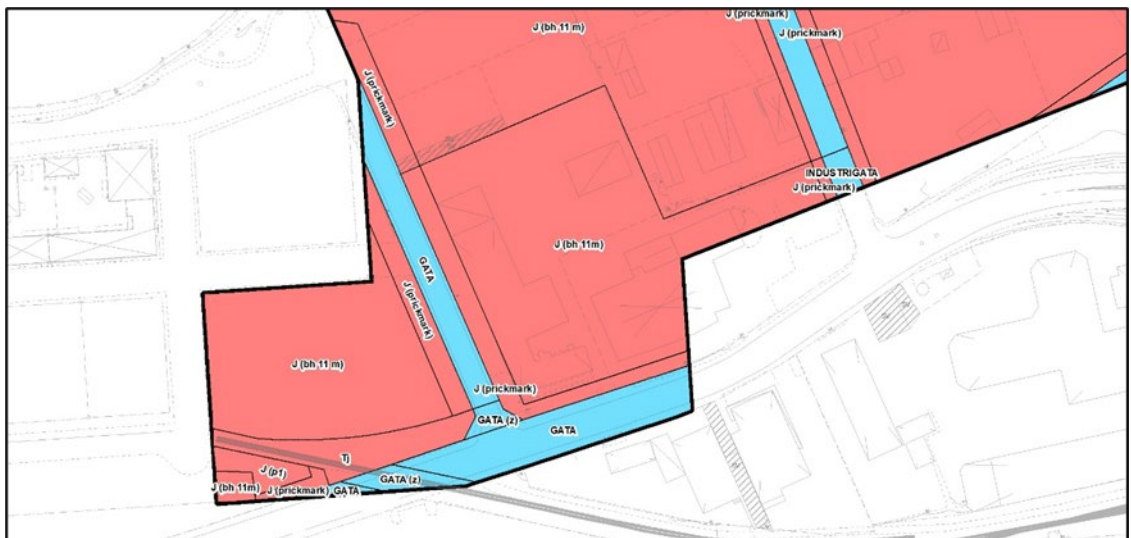
Delområde 1 med gällande planbestämmelser. Blå ytor = allmän plats, röda ytor = kvartersmark och gula ytor = vattenområde

Delområde 2

Planområdet omfattas av fem detaljplaner i kronologisk ordning; EII531, EII580, S800229, DP880922a, DP920206 varav den första i ordningen är den äldsta från år 1963. I äldre stadsplanen föreslogs en utfyllnad över Munksjön till förmån för industrimark som i senare planer kom till att avfärdas och ersätta då planlagd mark med vattenområde i norr. Här nedanför visas en kartbild över alla gällande bestämmelser från samtliga fem detaljplaner. Byggrätten inom planlagd industrimark begränsas med prickmark utmed industrimarkens yttre delar och i höjdd med högsta tillåten byggnadshöjd motsvarande 11,0 meter.



Delområde 2, norra delen, med gällande planbestämmelser. Blå ytor = allmän plats, röda ytor = kvartersmark och gula ytor = vattenområde.



Delområde 2, södra delen, med gällande planbestämmelser. Blå ytor = allmän plats och röda ytor = kvartersmark.

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.

Utbyggnadstakten har på grund av pandemi och lågkonjunktur blivit betydligt långsammare än vad som ursprungligen planerats varför det idag är svårt att ange någon exakt tidplan för utbyggnaden av såväl Skeppsbron som övriga delar av ramprogramsområdet.

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 genom att all bebyggelsen läggs på en nivå över +90,3 meter och genom planbestämmelse om hur tekniska anläggningar ska skyddas om de placeras i underjordiska garage.

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. Delar av planområdet, Munksjöns vattenområde och strandskyddsområdet 100 m från strandlinjen, 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.

Utredningar

Många olika utredningar genomfördes i samband med planarbetet inför plansamrådet för hela Skeppsbron. En kort sammanfattning av flera utredningar 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 av att ersätta vissa tidigare utredningar eller komplettera dem med tilläggs-PM.

Arkeologi

Jönköpings läns museum har under våren 2024 genomfört en arkeologisk utredning inom planområdet och redovisat de preliminära resultaten från utredningen till Länsstyrelsen.

Vid utredningen påträffades inget av antikvariskt intresse. Länsstyrelsen bedömer därför att ytterligare antikvariska åtgärder inte krävs inom utredningsområdet.

Arbetsföretagaren är skyldig enligt 2 kap. 10 § i Kulturmiljölagen (1988:950) att omedelbart avbryta arbetet och anmäla förhållandet till Länsstyrelsen om fornlämning likväl skulle påträffas under arbetet.

Kulturhistoria

Enligt "Södra Munksjöområdet - 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.



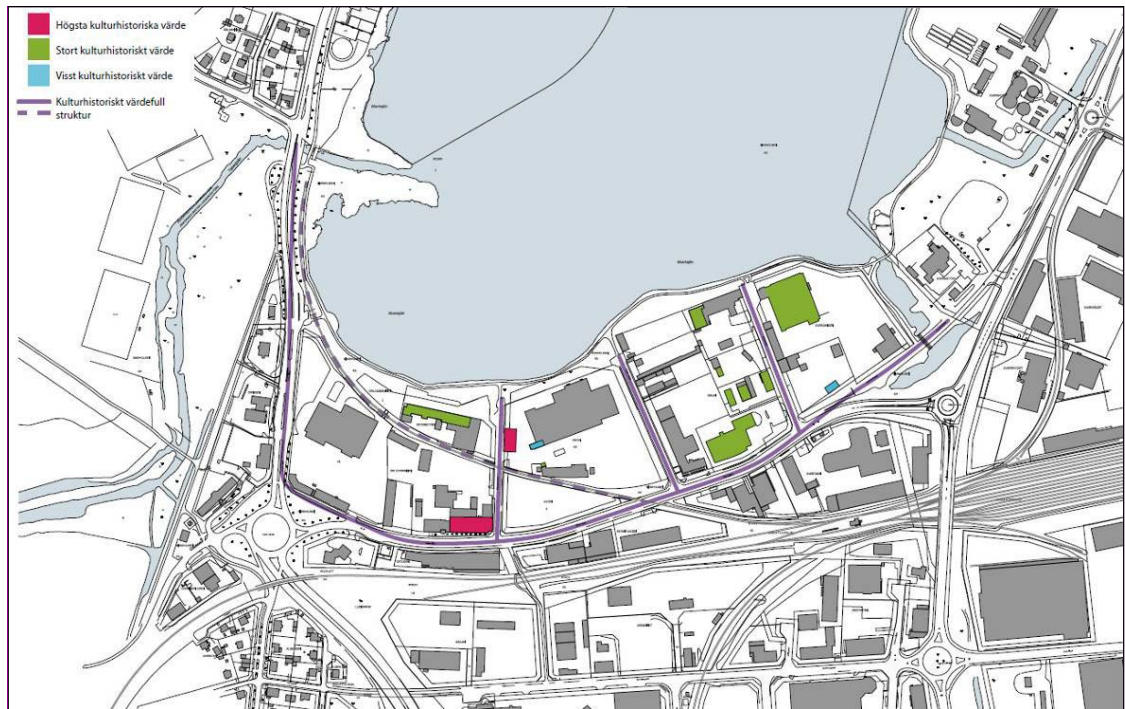
Karta från 1954. Byggnadsvårdsrapport 2008:63 (Jönköpings läns museum)

En mer detaljerad kulturhistorisk utredning utfördes inom området samband med planarbetet i samrådsskedet (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.

Utredningsområdets äldsta infrastruktur utgörs av Jordbrovägen i väster, 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 före detta 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 före detta tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet

med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bland annat AGA och Svenska Syrgasverken AB.



Kulturhistoriskt värdefull struktur och bebyggelse 2015

Risikanalys

Risikanalys för omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt gods

I en översiktlig riskutredning som utfördes för hela Skeppsbron har man utrett både omgivningspåverkande verksamheter i området och trafik med farligt gods 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.

Se karta på nästa sida.



Karta med föreslagna skyddsavstånd

Enligt riskanalysen bedöms att en exploatering 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 och dörrar 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 och dörrar 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 vetta 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 och dörrar 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.

Trafikflöden år 2040 och 2050

Trafikanalysen som togs fram för hela Skeppsbron i samrådsskedet 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/Kämpeavenyn 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 stadsdelen.

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 fördelningen 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.

Trafikanalysen har kontrollerats 2025 mot kommunens trafikmodell som visar nuläge (2023 då senaste uppdateringen gjordes i samband med ny översiktsplan för centrala tätorten och framtid som visar 2050. För 2040 finns inga siffror för i modellen. Trafikmodellen visar likvärdiga trafikflöden som trafikanalysen på de flesta gatorna år 2050.

Trafikbuller

Översiktliga bullerberäkningar är utförda i samrådsskedet 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 Skeppsbron inklusive nu aktuell planetapp har samma förutsättning i båda alternativen.

Den översiktliga bullerutredningen redovisar ett värsta scenario för bullernivåer inom området och justeras i respektive planetapp enligt siffror som presenteras i den senaste trafikmodellen. Beräknade ljudnivåer i den översiktliga bullerutredningen har utvärderats mot Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Stora delar av fasaderna beräknas få ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik 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 spåragnar på tre sidor runt området samt lokalgatorna inne i området.

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

Bullerberäkningar har utförts i nu aktuell planetapp för ekvivalent och maximal ljudnivå baserat på prognostiserad väg- och spårtrafik år 2040.

Enligt Förordning (2015: 216) är riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad för nya bostäder 60 dBA. Om detta värde klaras finns inget riktvärde för den maximala ljudnivån att förhålla sig till. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 60 dBA klaras för flertalet hus. Undantag är punkthusen i söder. Då riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en skyddad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Skyddad skida finns mot norr (mot Munksjön). Ett alternativ är att placera smålägenheter om högst 35 m² vid fasader där ekvivalenta ljudnivån är 61–65

dBa då riktvärdet för smålägenheter är högre, 65 dBA ekvivalent ljudnivå, vilket här klaras.

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 50 dBA, och maximal ljudnivå, 70 dBA, avser ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Varje bostad bör ha en uteplats, gemensam eller privat, där riktvärdena klaras. Om en uteplats uppfyller riktvärdena kan ytterligare uteplats med sämre ljudmiljö utgöra ett komplement. Riktvärdena för uteplats klaras på samtliga gårdar. Riktvärdena klaras även på privata uteplatser/balkonger placerade in mot gården.

Se även Skeppsbron Östra delen Trafikbullerutredning, Norconsult 2024-05-02.

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 ny stambana att godstrafiken, som står för de högsta bullernivåerna, kommer att upphöra längs aktuell sträcka. Ett genomförande av en ny järnväg Byarum-Tenhult skulle också innebära att godstrafiken upphör längs aktuell sträcka, oavsett om ny stambana med station söder om Munksjön genomförs eller ej.

Buller från framtida ny stambana

Tanken i planförslaget är att buller från den nya banan kommer att skärmass av 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.

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 (nuvarande PreZero) 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 ny stambana med befintliga byggnader söder om nya Kämpevägen
- en senare utvecklingsetapp, inklusive en station för ny stambana 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.

Lukt - Simsholmens avloppsreningsverk

Beräkningar av spridning av lukt från Simsholmens avloppsreningsverk
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, 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. I kommande miljötillstånd för verksamheten ingår åtgärder för att anpassa luktemissionerna till föreslagen bebyggelse i aktuellt planområde. Se även PM: Lukt Simsholmen, SWECO 2024-11-29.

Lukt från övriga verksamheter

Resultaten från spridningsberäkningarna avseende risk för lukt från VOC-emissioner från verksamheterna visar att det enbart är halterna av bensin som riskerar att överskrida luktrösklarna, dock endast nära bensinstationen (Preem Hagaleden) och inte till aktuellt planområde. Halterna av bensin 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.



Spridningskartor för lukt från Bensin till vänster och diesel till höger.

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

Omgivningspåverkande verksamheter

Inventering av risker för damning och störande ljus från verksamheterna

Risken för passiv damning 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.

Barnkonsekvenser

En barnkonsekvensanalys redovisas som två bilagor inför granskningsskedet. Se "HallonEtt besöker SMUAB 9/12–2015" och "Presentation Junedalskolan 30/9–2016". Det var i sammanhanget svårt att bedöma konsekvenser för barn i stadsdelen eftersom det sällan vistas barn i området eftersom det är ett industriområde. I de referensgruppsundersökningar som genomförts kan konstateras att barns önskemål och förväntningar inte skiljer sig från andra åldersgrupper. Mycket grönska och möjligheter att själv på ett tryggt och säkert sätt kunna ta sig till olika platser inom och utanför stadsdelen återkommer.

Övriga förutsättningar

Luftkvalitet

Beräkningarna har gjorts i samrådsskedet för hela Skeppsbron med 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 Åsenvägen, 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/Kämpeavenyn 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.

Underlagsmaterialet för bedömning av luftföroreningar av PM10 har inte utvärderats mot kommande MKN som presenteras i EU-direktiv 2024/2881. Men då nuvarande MKN bedöms tangeras eller överskridas är det sannolikt att kommande MKN överskrids. Jönköpings kommun tar för närvarande fram en förebyggande luftkvalitetsstrategi som syftar till att luftföroreningshalter ska minska inom kommunen.

Underlagsmaterialet förutsätter 40 km/h på gator som planeras för gångfart, vilket innebär att modellen inte stämmer helt, utan bedöms ligga i överkant. Beräknade trafikflöden kan också komma att förändras genom aktiv styrning till gator med bättre genomluftning.

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

Vattenkvalitet

Recipienten för planområdet är Munksjön (Vattenförekomst SE640746-140268). Munksjön ingår i Tabergsåns vattensystem och är belägen i Jönköpings tätort och mynnar ut i Vättern. Munksjön är en näringsberikad sjö med eutrof karaktär. Miljökvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk och kvantitativ grundvattenstatus. Den ekologiska statusen för Munksjön fastställdes 2017-02-23 som otillfredsställande på grund av övergödning, miljögifter och syrefattiga förhållanden. Risk finns att sjön inte uppnår God status till år 2021.

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

Arkitekturstrategin

Arkitekturstrategin, fastställd av Kommunfullmäktige 2022-06-22, ska höja den arkitektoniska kvalitén i kommunen och vara ett kunskapsunderlag och dialogverktyg i bygg- och fastighetsutvecklingsprocesser. Med arkitekturstrategin ställer kommunen krav på att alla projekt som påverkar vår fysiska miljö ska kunna svara på tre frågor:

- Vad är den arkitektoniska idén/stadsbyggnadsidén?
- Hur samspelar projektet med sin omgivning?
- Hur bidrar projektet till sin omgivning?

Under rubriken platsanalys beskrivs platsens koppling till de kvaliteter som eftersträvas i arkitekturstrategin.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Skeppsbron har under många år utvecklats från ett lantligt utkantsområde med bland annat brunnswerksamhet och över tid omvandlats från industriområde med närhet till såväl fartygstransporter som järnväg. På senare år har industriverksamheten gradvis flyttat längre ut till nya industriområden och handels- och serviceverksamheter istället flyttat in när staden vuxit. Många av

dagens byggnader används därför inte för sitt ursprungliga ändamål och har ofta byggts om för att anpassas till dessa nya funktioner.

Omvandlingen av Skeppsbron till tät blandstad anpassad främst för oskyddade trafikanter innebär att gatustrukturen görs mer finmaskig med kringbyggda gårdar och nya parker för boende och besökare. Anpassningen till en eventuell framtida ny stambana med ny station gör också att nuvarande Kämpevägen ges en ny sträckning i nya Kämpeavenyn.

Klimatförändringarna med framtida allt vanligare skyfall gör att regnvattnet behöver avledas ytligt mot Munksjön. Därför förändras höjdsättningen inom hela Skeppsbron så att marken generellt kommer att luta mot norr.

Sammantaget har vissa historiska gatusträckningar och ett par byggnader inordnats i den nya strukturen, men flertalet byggnader inom Skeppsbron behöver rivas eller flyttas.

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.

Ödlan 14

Byggnadskropp uppdelad på två volymer; kontor och lager. Kontorsbyggnad med regelbundet formspråk, uppförd på hög grå slätputsad sockel. Spritputsad fasad i mörkt gul kulör vilken delas in av slätputsade partier i vitt med enkel dekor. Röd tegelfasad mot gården. Fönsterband med vitmålade enlufts-fönster i trä. Delvis oregelbunden övrig fönstersättning. Ursprunglig balkong med grönmålad korrugerad plåt och svartmålat smide. Bevarad hög skorsten vid lastbrygga mot väst. Flackt sadeltak med papptäckning och skorsten i rött tegel.

Lagerbyggnad med fasad i rött omålat och vitt målat tegel. Målade träpartier och vita fönsterband vid takfot.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning.

Kulturhistoria

Ursprungligen lager- och kontorsbyggnad uppförd under 1950-talet.

Värdeomotivering

Välhållen 1950-talsbyggnad med flertalet bevarade byggnadsdetaljer. Tidstypisk arkitektur tar sig uttryck i blandningen av fasadens sprit- och slätputsade partier samt rena tegelytor. Enkla fönsterband samt en- och tvåluftsfönster och balkongens utformning är karaktäristiskt för perioden. Lagerbyggnadens fönsterband blandning i fasadmateriell vittnar och tidens byggnadsskick för industribyggnader.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Hög sockel
Fasad i gul spritputs, slätputsade partier i vitt
Röd tegelfasad mot bakgård
Fönsterband, vitmålade träfönster
Balkong med grönmålad korrugerad plåt och svartmålat smide
Hög skorsten i rött tegel
Flackt sadeltak med papptäckning
Färgsättning

Motiv till rivning

Fastigheten och dess byggnader har en utformning och exploateringsgrad som inte passar i den kommande innerstadsmiljön. Byggnaderna är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning.

Ödlan 4

Låg enplansbyggnad på hög betongsockel med fasad i rött tegel. Regelbunden fönstersättning och vitmålade asymmetriska träfönster, två lufter. Lastbrygga mot gårdssidan. Flackt sadeltak med papptäckning och kraftigt dimensionerad skorsten murad i rött tegel.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning.

Kulturhistoria

Kontors- och lagerbyggnad uppförd för AGA:s kemiska industriverksamhet.

Värdeomotivering

Byggnaden visar tydligt upp femtiotalets byggnadsideal med tegelfasad, asymmetriska tvålufts-fönster och flackt sadeltak. Bildar tillsammans med AGA:s produktionsbyggnader i närområdet en visuellt läsbar helhetsmiljö som vittnar om etableringen av kemisk industri under 1950-talet och utbyggnaden av industriområdet i stort.

Värdeomotivering

Låg enplansbyggnad
Röd tegelfasad
Regelbunden fönstersättning
Vitmålade asymmetriska träfönster
Flackt sadeltak med papptäckning
Kraftigt dimensionerad skorsten i rött tegel

Motiv till rivning

Fastigheten och dess byggnader har en utformning och exploateringsgrad som inte passar i den kommande innerstadsmiljön. Byggnaderna är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning. Byggnadens funktion passar heller inte in i den kommande miljön. På aktuell plats kommer det att anläggas en park.

Ödlan 4

Industribyggnad uppförd på betongsockel med fasad i rött tegel med fasad indelad av regelbundet placerade pelare i vit puts. Vitmålade fönsterband vid takfot. Ursprunglig lamparmatur. Mycket flackt sadeltak med papptäckning. Senare uppförd tillbyggnad.



Bild på byggnaden- från kulturhistorisk utredning.

Kulturhistoria

Uppförd 1957 som produktionsbyggnad för AGA kemisk industri.

Värde motivering

Formspråket speglar femtiotalets arkitekturideal med röd tegelfasad, vitmålade fönsterband i trä och flackt sadeltak. Byggnaden bildar tillsammans med övriga AGA-byggnader i närområdet en visuellt läsbar helhetsmiljö som vittnar om etableringen av kemisk industri under 1950-talet.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Tegelfasad med regelbundet placerade pelare i vit puts
Fönsterband med vitmålade träfönster

Ursprunglig lamparmatur
Flackt sadeltak med papptäckning

Motiv till rivning

Fastigheten och dess byggnader har en utformning och exploateringsgrad som inte passar i den kommande innerstadsmiljön. Byggnaderna är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning. På aktuell plats kommer det att anläggas en park.

Ödlan 4

Industribyggnad uppförd i rött tegel med fasad indelad av regelbundet placerade pelare i vit puts. Vitmålade fönsterband vid takfot. Ursprunglig lamparmatur. Mycket flackt sadeltak med papptäckning.



Bild på byggnaden- från kulturhistorisk utredning.

Kulturhistoria

Uppförd 1957 som produktionsbyggnad för AGA kemisk industri.

Värdeomotivering

Formspråket speglar femtiotalets arkitekturideal med röd tegelfasad, vitmålade fönsterband i trä och flackt sadeltak. Byggnaden bildar tillsammans med övriga AGA-byggnader i närområdet en visuellt läsbar helhetsmiljö som vittnar om etableringen av kemisk industri under 1950-talet.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Tegelfasad med regelbundet placerade pelare i vit puts

Fönsterband med vitmålade träfönster
Ursprunglig lamparmatur
Flackt sadeltak med papptäckning

Motiv till bevarande

Denna byggnad är också i ett dåligt skick och det kommer krävas en relativt stor insats för att restaurera byggnaden. Dock har denna byggnad ett läge som gör det möjligt att placera den i den kommande parken. Byggnaden kan tillsammans med Magasinsparken bidra till en förståelse för Skeppsbrons industrihistoria och utgöra ett komplement till parken med möjlighet till olika typer av event och kulturella aktiviteter som kan utnyttja hallens stora hall med högt placerade fönster.

Planbestämmelser har lagts in för denna byggnad om rivningsförbud och vilka värden som ska bevaras med varsamhetsbestämmelser.

Ödlan 3

Industribyggnad uppförd på betongsockel där halva fasaden utgörs av rött tegel och halva av omålad betong. Norra gavel utgörs delvis av gråmålad stående träpanel med rektangulära vertikala ljusinsläpp. Gråmålad ståltrappa med trädetaljer vid högsta avsatsen. Ursprunglig ljusarmatur.

Se bild på nästa sida.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning

Kulturhistoria

Före detta kalkbassäng i AGAs kemiska industri.

Värde motivering

Tidstypiskt byggnadsskick för industribyggnader. Byggnaden bildar tillsammans med övriga AGA-byggnader i närområdet en visuellt läsbar helhetsmiljö som vittnar om 1950-talets kemiska industri.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Tidstypisk tegelfasad
Betongfasad med enkel dekor
Ljusarmatur

Motiv till rivning

Byggnadens funktion är starkt knuten till tidigare industrianvändning och passar inte in i den kommande innerstadsmiljön.

Ödlan 21

Låg industribyggnad med fasad i rött tegel, enkelt profilerad takfot, ursprunglig ljusarmatur och pulpettak med papptäckning. Mot norr ursprungliga gråmålade träfönster i olika uttryck samt dörr med överljus och profilerad omfattning. Skorsten i rött tegel. Byggnaden revs 2024.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning

Kulturhistoria

Ursprungligen uppfördes byggnaden för Nordiska Syrgasverken AB som etablerades i området under 1950-talet. Företagets närvaro fick även ge namn

åt vägen - Syrgasvägen - som ersatte namnet Tallahovsgatan under 1940-talet. Vid fasaden mot norr har flertalet tegelstenar stämpeln VM 1,6 vilket troligtvis visar ursprunget från Värnamo tegelbruk.

Värde motivering

Byggnaden är en bevarad rest av det som var lokaler till Nordiska Syrgasverken AB. Verken hade såpass stor påverkan på området att gatan fick namnet Syrgasvägen vilket ger byggnaden ett starkt samhälls- och lokalhistoriskt värde. Ursprungsmaterial syns tydligast vid norra fasaden där stämplat tegel och äldre småspröjsade träfönster lyfter fram tidens byggnadsskick.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Tegelfasad, med stämplat tegel
Småspröjsade träfönster
Ursprunglig ljusarmatur
Enkelt profilerad takfot
Flackt pulpettak med papptäckning
Murad skorsten

Motiv till rivning

Byggnaden är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning. På aktuell plats kommer det att anläggas en park. Byggnaden är redan riven.

Övergången 9

Verkstadsbyggnad av omfattande volym i två funktionsseparerade byggnadskroppar. Vitputsad fasad och vitmålad lättbetong. Fönsterband med träfönster vid takfot och längre ner på fasad, även spröjsade enlufts-fönster i trä. Byggnaden täcks av sågtandat tak med papptäckning. Den norra byggnadskroppen är troligen av äldre dato.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning

Kulturhistoria

Verkstadslokaler uppförda under 1950-talet med en äldre byggnadsdel.

Värde motivering

Byggnaden har ett miljöskapande värde då den bidrar till 1950-talets industrimiljö kring Syrgasvägen och speglar i material och volym tidens byggnadsskick för denna typ av bebyggelse.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Fasadmaterial
Fönsterband
Träfönster
Sågtandat tak

Motiv till rivning

Fastigheten och dess byggnader har en utformning och exploateringsgrad som inte passar i den kommande innerstadsmiljön. Byggnaderna är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning. Byggnadens utformning med till största delen stora verkstadshallar passar heller inte in i den kommande innerstadsmiljön.

Övergången 5

Låg byggnad uppförd i betong med borstad och vitmålad yta, även slätputsade och obehandlade fasader. Västra gaveln karaktäriseras av fyra småspröjsade dekorativa gjutjärnsfönster, ursprungligen grönmålade. Blåmålade metalledörrar

och flackt pulpettak med papptäckning. Äldre skylt på taket med texten Svets & Smide. Äldre ljusarmatur. Utbytta dörrar.



Bild på byggnaden från kulturhistorisk utredning

Kulturhistoria

Verkstadslokal (svets- och smide?) från 1950-talet.

Värde motivering

Mindre industribyggnad som tydligt visar karaktärsdrag från 1950-talets estetik. Pulpettak och gjutjärnsfönster ger byggnaden dess särprägel.

Bevaransvärda karaktärsdrag

Fasad med borstad yta
Småspröjsade gjutjärnsfönster
Pulpettak med papptäckning
Äldre skylt Svets & Smide
Äldre ljusarmatur

Motiv till rivning

Fastigheten och dess byggnader har en utformning och exploateringsgrad som inte passar i den kommande innerstadsmiljön. Byggnaderna är i dåligt skick och i stort behov av renovering samt har en hög energiförbrukning

Mark och vegetation

Naturvärden

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid den före detta 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 grund botten 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

Rekreativsvärden

I översiktsplanen framgår det att kommunen avser att "successivt förbättra i och kring Munksjön bland annat 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 omgivet av rik natur. Det finns fin strandflora; kärrvial, vattenbläddra, fackelblomster, strandlysning och dessutom näktergal, rörhöna och groda runt stråket.

Geotekniska förhållanden

I samband med detaljplanens samråd gjordes en översiktlig geoteknisk undersökning (Atkins uppdrag 1 2015-05-04 samt uppdrag 2 PM+MUR 2015-09-24) som omfattar hela Skeppsbroområdet.

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. Torv förekommer inom stora delar av området. Torvlagren är inte sammanhängande och det finns större partier där ingen torv har påträffats. Torv förekommer på varierande djup, i ytan, under fyllningen 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.

Stabiliteten har utretts mot Munksjön. Den översiktliga beräkningen i sektion 1 (Atkins uppdrag 2, 2015-09-24) visar att tillfredsställande säkerhet erhålls om marknivån höjs enligt planerat med mellan 1 och 2 meter samt byggnaderna uppförs på avståndet minst 20 meter från strandkanten.

Ytterligare stabilitetsutredning har gjorts i området (Sigma Civil 2017-02-03), där denna östra del av Skeppsbron visar på tillfredsställande stabilitet.

Stabiliteten har också utretts mot dagvattendammen (Mitta 2022-12-21) som även den visar tillfredsställande stabilitet med hänsyn till anläggande av ny lokalgata placerad enligt plankartan. Detta gäller för så väl trafiklast som för tillfällig byggtrafiklast. Glidytor med otillfredsställande stabilitet är kopplade lokalt till slänten ner mot dagvattendammen. Slänten är stabil i nuvarande

utformning om en markhöjning planeras inom området krävs troligtvis någon form av åtgärd för att stabiliteten ska vara tillfredsställande. En sådan åtgärd kan till exempel vara att slänten utförs mer flack, motfyllning utlägges med mera. Vad gäller gc-vägen bör denna flyttas en bit från släntkrön vid en eventuell markhöjning.

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. Detaljerade geotekniska undersökningar kommer krävas inför byggnation/anläggning för att exakt bestämma och projektera grundläggning.

Markföroreningar

I samband med detaljplanens samråd gjordes en huvudstudie (DGE 2017-03-17) som omfattar hela Skeppsbroområdet. Huvudstudien innefattar samtliga undersökningar och utredningar (historiska utredningar och miljötekniska undersökningar) som har gjorts innan huvudstudien. I huvudstudien gjordes kompletterande undersökningar för att täcka in hela området och få en god uppfattning om föroreningssituationen i hela Skeppsbroområdet. Alla dessa miljötekniska undersökningar ligger sedan som grund för huvudstudiens riskbedömning, åtgärdsutredning samt riskvärdering. Huvudstudien ligger till grund för hur föroreningssituationen ska hanteras i hela Skeppsbron.

Inför granskningen av detaljplanen har det kompletterats med ytterligare miljötekniska undersökningar för att få en ytterligare detaljerad bild av föroreningssituationen (Sweco 2024-09-03). Denna komplettering omfattar riktad provtagning vid identifierade potentiellt förorenade platser, översiktlig undersökning av ämnen som tidigare inte provtagits i tillräcklig omfattning (bland annat PCB, dioxin, PFAS och klorerade lösningsmedel), kompletterande provtagning i jord och grundvatten för att täcka in tidigare ej undersökta ytor samt långtidsmätning av grundvattennivån.

Generellt sett kan undersökningarna konstatera att fyllnadsmassorna innehåller föroreningar av exempelvis metaller, PAH, aromatiska och alifatiska kolväten. Dessa parametrar utgör generellt ett saneringsbehov.

Övriga föroreningsparametrar (dioxin, PCB, klorerade kolväten, pesticider) förekommer på enstaka ställen i generellt låga halter.

Föroreningar i grundvatten har inte påträffats i så pass höga halter som generellt innebär ett åtgärdsbehov. I U0605 uppmättes dock höga halter av PFAS (1200 ng/l) jämfört med vad som uppmätts inom övriga området (100 ng/l). Vidare rekommenderas en kompletterande provtagning av jord och eventuellt även grundvatten för att undersöka om liknande halter förekommer uppströms U0605.

En kompletterande undersökning avseende PFAS och klorerade alifater har tagits fram för västra delen av Skeppsbron. Ett kvarter omfattas av föreliggande detaljplan (Östen). I detta kvarter har en låg halt med PFAS uppmätts.

Parallellt med planarbetet upprättas ett ramdokument motsvarande det dokument som upprättades för Västra Skeppsbron år 2018. Detta ramdokument syftar till att beskriva vad som gäller avseende hantering av förorenad mark, uppgrävda massor, påträffat avfall, rivningsrester och avledning av vatten inom Östra Skeppsbron. Föreliggande ramdokument ska ligga till grund för anmälan om avhjälpandeåtgärd som upprättas inför respektive fastighet/markarbete. Ramdokumentet för förorenad mark är tillämplbart vid planering, projektering och utförande av markarbeten inom Östra Skeppsbron.

Sammanfattningsvis är bilden av föroreningssituationen god och bedöms vara hanterbar i kommande exploatering. Inför sanering/avhjälpande kommer projektering bli aktuellt i enlighet med ramdokumentet för att exakt bestämma sanering/avhjälpandets art och omfattning.

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.

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.

De planerade nya markhöjderna inom aktuell planetapp där bebyggelse föreslås är mellan +91,0 och +92,2.

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.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Det dominerande omgivningsbullret härrör från trafiken på väg E4/40 och Vaggerydsbanan. Ett genomförande av planförslaget bedöms innebära att trafikbullret på sikt när hela Skeppsbron är utbyggt skärmas så att riktvärden för buller kan uppnås. Omgivningsbuller från verksamheter upphör succesivt i takt med omvandlingen av industriområdet till blandstad.

Risk för olyckor

I det aktuella fallet bedöms i framtiden när hela Skeppsbron är utbyggt trafik-, fall- och drunkningsolyckor vara de största riskerna för personskada. Genom åtgärder för att sänka hastigheterna, trafikseparera huvudgatorna samt införa gångfart på lokalgatorna bedöms de framtida riskerna hanterbara.

Suicidrisken och hur prevention kan ske behandlas inte i riskbedömningen.

Risk för skred och erosion

En stabilitetsberäkning har gjorts för slänten mot befintlig dagvattendamm i nordost varvid konstaterats att ett genomförande av planförslaget inte innebär någon risk för skred. Någon större erosionsrisk föreligger inte inom planområdet. Strandskanten är sedan tidigare stabiliserad och vattendjupet är begränsat.

Lukt

Jönköping kommun, Tekniska Kontoret har sökt nytt tillstånd för verksamheten vid Simsholmens avloppsreningsverk (ARV) nordost om Skeppsbron. Enligt Ramprogram för södra Munksjön är kommunens avsikt att på sikt omvandla befintliga verksamhetsområden även norr och öster om Simsholmen till blandstad. Risken för luktspridning är en viktig aspekt att ta hänsyn till för att kunna utvärdera hur tätt inpå anläggningen det kan byggas.

Jönköping kommun har genom beslut i tekniska utskottet uppgett att gränsen för acceptabel luktspridning skall sättas till 2 OU/m³,h (Odour Unit per kubikmeter luft och timme). 2 OU kan översättas till 2 LE (luktenheter) som också är en vanlig enhet i sammanhanget.

Luktutredning

En luktmotivering över området har genomförts av Ramböll (2021). Lukten sprids från reningsverket och ett skyddsavstånd på 270 m är inlagt för scenario 1b. Nedanför redovisas en kartbild över hur den modellerade luktutredningen och skyddsavståndet påverkar planerna för Skeppsbron Östra 1. Luktspridningen är modellerad utefter att luftutloppet från Simsholmens ARV sker genom två nya skorstenar. Spridningsplymen i figuren visar de område där det finns risk att man på marknivå kan detektera 2 OU per timme (Ramböll, 2021).

Se karta på nästa sida.

Slutsats

Luktspridningsmodellen visar att lukten från Simsholmen inte bedöms spridas över den planerade bostadsbebyggelsen inom aktuellt planområde. Dessutom

ses att skyddsavståndet som antagits till 270 m inte överlappar med byggnader inom detaljplaneområdet i någon hög utsträckning.

Se även följande utredningar:

Utredning av skyddsavstånd Simsholmens reningsverk (Ramböll 21-12-21)

PM: Lukt Simsholmen (SWECO 24-11-29)



Planområdets förhållande till luktplym från Simsholmes reningsverk och skyddsavstånd

Kulturmiljö

Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Enligt kulturmiljölagen 10 § ska den som avser att uppföra en byggnad eller en anläggning eller genomföra ett annat arbetsföretag bör i god tid genom att inhämta information från länsstyrelsen ta reda på om någon fornlämning kan beröras av företaget och i så fall snarast samråda med länsstyrelsen.

Arkeologi

Jönköpings läns museum har under våren 2024 genomfört en arkeologisk utredning inom nu aktuellt planområde och har redovisat de preliminära resultaten från utredningen till Länsstyrelsen.

Vid utredningen påträffades inget av antikvariskt intresse. Länsstyrelsen bedömer att ytterligare antikvariska åtgärder inte krävs inom utredningsområdet.

Det är arbetsföretagarens skyldighet enligt 2 kap. 10 § i Kulturmiljölagen (1988:950) att omedelbart avbryta arbetet och anmäla förhållandet till Länsstyrelsen om fornlämning likväl skulle påträffas under arbetet.

Trafik

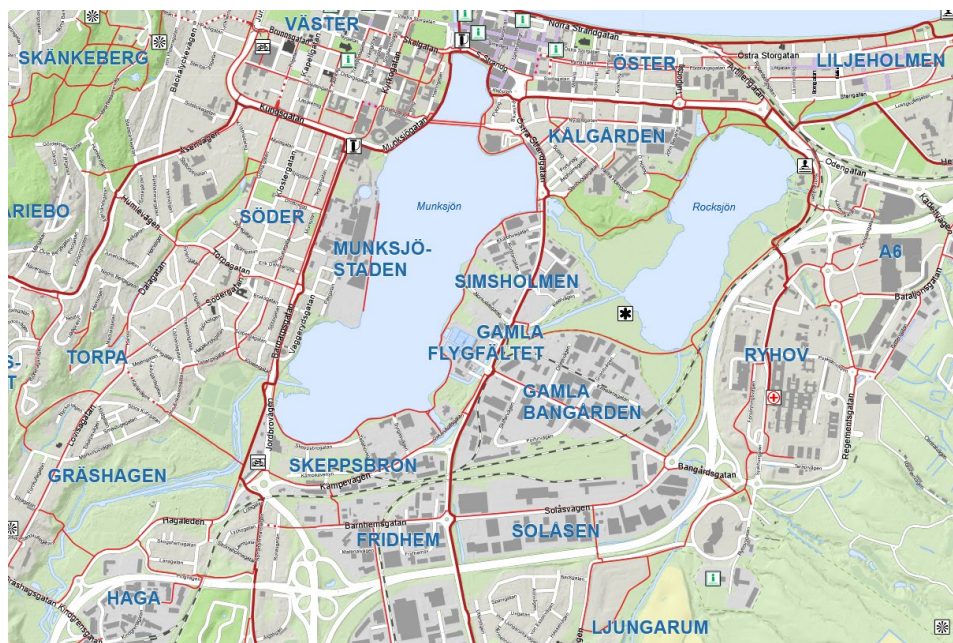
Gång

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/Tabergsån. Längs Munksjöns strand finns Munksjöpromenaden, ett populärt stråk för såväl gångare som joggare.

Cykel

Längs före detta 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/Tabergsån. Längs Munksjöns strand finns strandpromenaden, ett populärt stråk för såväl gångare som joggare, som även är tillåtet för cyklister.



Karta med befintliga gång- och cykelstråk i närområdet. Kraftig linje anger huvudcykelstråk.

Kollektivtrafik

Vid Herkulesvägen i öster finns hållplats för förortslinje 27 (hpl Simsholmen) och vid Jordbrovägen i väster (hpl Kämpevägen) finns hållplats för stombusslinje 1 och förortslinje 24, 28 och 37. Buss 500 stannar också här två gånger i timmen och innebär goda möjligheter till regional pendling söder ifrån. Inom planområdet finns ingen kollektivtrafik, trots att nuvarande Vaggerydsbanan med passagerartrafik passerar omedelbart söder om planområdet. Hållplats Kämpevägen i väster har dock bra turtäthet, vilket i viss mån väger upp avståndet dit.



Kollektivtrafik i Skeppsbrons närhet. (JLT 2024)

Bil

Alla gator är tillåtna för biltrafik. Eftersom Skeppsbron idag är dimensionerat för tung trafik finns inga begränsningar för framkomlighet för motorfordon.

Parkering

Befintliga verksamheter har tillgång till såväl arbetsplats- som besöksparkering inom respektive fastighet. Det första av fyra planerade allmänna parkeringshus i Skeppsbron är sedan ett par år taget i drift i västra Skeppsbron.

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 skapar en känsla av barriärer på grund av höga trafikflöden och hastigheter. Detta försvårar för gående och cyklister att röra sig till och från området.

Farligt godsled

Väg E4/40 söder om planområdet är förutom riksintresse även en transportled där stora mängder gods transporteras, inklusive farligt gods. Även längs Herkulesvägen i öster transporteras farligt gods. Detta ställer särskilda krav på hur nära bebyggelse kan förekomma och vilka typer av verksamheter som kan tillåtas beroende på avståndet till transportleden. Även längs Vaggerydsbanan i söder och stickspåret mot oljedepån i norr förekommer transporter av farligt gods.

Trygghet

Vissa delar av planområdet kan upplevas som otryggt, dagtid på grund av omfattande transporter med stora lastfordon, och kvällstid eftersom området då är relativt öde.

Service

Offentlig service

I Skeppsbron finns en förskola i västra delen. I övrigt hänvisas till offentlig service i angränsande stadsdelar.

Kommersiell service

I Skeppsbron finns tillgång till kommersiell service i form av bland annat matvaruhandel, gym, restauranger och drivmedelsförsäljning. Inom stadsdelen Gamla flygfältet finns tillgång till ett brett utbud av sällanköpsvaror. Övrig kommersiell service nås i centrala Jönköping och andra delar av staden.

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

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

Organisatoriska frågor

Planen handläggs med utökat förfarande.

Tidplan

Planarbetet för Skeppsbron östra 1 bedriv enligt följande tidplan:

2015	
Beslut om planuppdrag (STBN)	december
2016	
Beslut om samråd (STBN)	januari
Samråd	februari-april
2025	
Beslut om granskning (STBN)	juni
Granskning	augusti/september
Beslut om exploateringsavtal (TN)	december
2026	
Beslut om antagande (STBN)	januari/februari
Laga kraft	februari/mars
(om antagandebeslutet inte överklagas)	

Exploateringsavtal

För att reglera genomförande av detaljplanen ska exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och SMUAB. Exploateringsavtal ska tecknas före stadsbyggnadsnämnden beslutar om antagande av detaljplanen. I exploateringsavtalet regleras bland annat exploateringsersättning, anläggningsavgift, utbyggnad av olika anläggningar samt eventuella rättigheter som kan behöva upplåtas.

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). Härfter står respektive part själv för sådana kostnader som är direkt hänförliga 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 Östra 1 i kommunens exploateringsplan (objekt 4414).

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 genomförandeavtal mellan SMUAB och kommunen.

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

¹SMUAB 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.

²Parterna 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.

Drift av allmän plats

Efter genomförande av detaljplanen kommer kommunen att få ökade kostnader för drift och skötsel av de ytor som i detaljplanen planläggs som allmän plats.

Utbyggnad av allmän plats

Utbyggnad av allmän plats ska ske inom detaljplanens genomförandetid. Detaljplanen omfattar allmänna anläggningar i form av gata, torg och park.

Utbyggnad av vatten och avlopp

Vatten och avlopp kommer att behöva nyanläggas i sin helhet eftersom kvartersstrukturen blir helt ny inom planområdet. Utbyggnaden av VA-nätet i området kommer ske i samband med att gatorna byggs. Det är VA-avdelningen som bekostar utbyggnaden. De framtida exploatörerna kommer sedan att erlagga anslutningsavgifter till VA-avdelningen.

Mark- och utrymmesförvärv

Rättigheter och skyldighet till inlösen

För de områden som inte ägs av kommunen och som planläggs för allmän plats, har kommunen enligt PBL 6 kap. 13 § rätt att lösa in sådan mark. Om fastighetsägaren begär detta, är kommunen enligt PBL 14 kap. 14 § även skyldig att lösa in den allmänna platsmarken. Om marken inlöses utan överenskommelse genom lantmäteriförrättning beslutar lantmäterimyndigheten om ersättning i förrättningen. De fastigheter som kan bli föremål för inlösen är Ödlan 3, 4, 10, 11, 12, 14, 19, 20, 21, Östen 3, Övergången 9 och 10 samt Övermakten 5 (se mer under rubrik "Fastighetsrättsliga konsekvenser").

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

När detaljplanen har fått laga kraft blir fastighetsbildning för genomförande av planen möjlig. Kvartersmarken kan avstyckas till nya fastigheter med ändamålen bostad, centrum och parkering. Den mark som planläggs för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap kan genom fastighetsreglering föras över till lämplig fastighet ägd av kommunen.

För att genomföra förändringar i fastighetsindelningen krävs en ansökan om lantmäteriförrättning. Lantmäterimyndigheten prövar åtgärdens lämplighet samt att den överensstämmer med detaljplanen vid förrättningen. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Samtliga fastigheter som berörs av detaljplanen och hur de påverkas redovisas i tabellen under rubrik "Fastighetsrättsliga konsekvenser".

Gemensamhetsanläggning

Om fastighetsbildning sker för att dela upp kvartersmarken inom samma kvarter kan behov av att bilda gemensamhetsanläggning för gemensamma funktioner uppstå.

Rättigheter

Detaljplanen möjliggör upplåtande av ledningsrätt för teknisk anläggning inom område betecknat med E, alternativt bildande av ny fastighet för tekniska anläggningar. Inom planområdet finns flera rättigheter som kan komma att påverkas vid planens genomförande (se mer i tabellen "Fastighetsrättsliga konsekvenser" nedan).

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Se nedanstående tabell med tillhörande fastighetskonsekvenskarta för hur fastigheter och rättighet påverkas av detaljplanen.

Fastighet/rättighet	Fastighetsrättslig konsekvens
<i>Simsholmen 1:1 (kommunägd)</i>	Kvartersmark (område 1 och 2) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål. Mark för tekniska anläggningar (område 3) kan avstyckas till ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt.

	Mark för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap ägs redan av kommunen och fastighetsbildning bedöms inte som nödvändig.
<i>Ödlan 3</i>	Kvartersmarken (område 4) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödlan 21 (område 26). Mark för allmän plats (område 5), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
<i>Ödlan 4</i>	Kvartersmarken (område 6) kan tillsammans med mark från Ödlan 14 (område 15) styckas av till en eller flera fastigheter. Mark för allmän plats (område 7) med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för tekniska anläggningar (område 8) kan avstyckas till ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt.
<i>Ödlan 10</i>	Kvartersmarken (område 9) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödlan 11, 19 och 20 (område 12, 21 och 24) Mark för allmän plats (område 10 och 11) med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.

Ödla 11	Kvartersmarken (område 12) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödla 10, 19 och 20 (område 9, 21 och 24) Mark för allmän plats (område 13), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Ödla 12	Mark för allmän plats (område 14), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Ödla 14	Kvartersmarken (område 15) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödla 4 (område 6) Kvartersmarken (område 16) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Simsholmen 1:1 och Ödla 19 (område 2, 19) Mark för allmän plats (område 17, 18), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Ödla 19	Kvartersmarken (område 19) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Simsholmen 1:1, Ödla 14 (område 2 och 16)

	Kvartersmarken (20) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Simsholmen 1:1 och Östen 3 (område 1 och 30) Kvartersmarken (område 21) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödlan 10, 11, 20 (område 9, 12, 24) Mark för allmän plats (område 22 och 23), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
<i>Ödlan 20</i>	Kvartersmarken (område 24) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödlan 10, 11 och 19 (område 9, 12, 21) Mark för allmän plats (område 25), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
<i>Ödlan 21</i>	Kvartersmarken (område 26) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Ödlan 3 (område 4) Mark för allmän plats (område 27), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för tekniska anläggningar (område 28) kan avstyckas till ny

	fastighet eller upplåtas med ledningsrätt.
<i>Östen 3</i>	Kvartersmarken (område 29) kan styckas av till en eller flera fastigheter. Kvartersmarken (område 30) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Simsholmen 1:1 och Ödlan 19 (område 1 och 20) Mark för allmän plats (område 31), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
<i>Övergången 9</i>	Kvartersmarken (område 32 och 33) kan styckas av till en eller flera fastigheter. Kvartersmarken (område 34 och 35) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter tillsammans med mark från Övergången 10 (område 38 och 39) Mark för allmän plats (område 36), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in. Mark för tekniska anläggningar (område 37) kan avstyckas till ny fastighet eller upplåtas med ledningsrätt.
<i>Övergången 10</i>	Kvartersmarken (område 38 och 39) kan regleras till intilliggande fastighet med samma ändamål eller styckas av till en eller flera fastigheter

	tillsammans med mark från Övergången 19 (område 35 och 34) Mark för allmän plats (område 40), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
Övermakten 5	Mark för allmän plats (område 41), med kommunalt huvudmannaskap får kommunen rättighet och skyldighet att lösa in.
06-JÖS-1083.1 Officialservitut (väg) Förmån: Ödlan 20 Last: Ödlan 10	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats och kvartersmark. Rättigheten kan behöva upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-JÖS-1083.2 Officialservitut (väg) Förmån: Ödlan 10 Last: Ödlan 20	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats och kvartersmark. Rättigheten kan behöva upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-76/1033.1 Avtalsservitut (elkablar mm) Förmån: Överskottet 1 Last: Ödlan 11	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats. Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-97/7585.1 Avtalsservitut (va- ledningar) Förmån: Överskottet 1 Last: Ödlan 19	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats. Rättigheten kan påverkas i genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-2000/3105.1 Avtalsservitut (dagvattenledningar) Förmån: Överskottet 1 Last: Ödlan 14	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats och kvartersmark. Rättigheten kan behöva upphävas i genomförandet av detaljplanen.
06-IM1-2000/3339.1 Avtalsservitut (fjärrvärmeledningar)	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats och kvartersmark.

<i>Förmån: Vågskålen 7</i> <i>Last: Ödlan 14</i>	Rättigheten kan behöva upphävas i genomförandet av detaljplanen.
<i>06-IM1-2000/3340.1 Avtalsservitut (el-ledningar)</i> <i>Förmån: Ändamålet 2</i> <i>Last: Ödlan 14</i>	Rättighetsområdet planläggs som allmän plats och kvartersmark. Rättigheten kan behöva upphävas i genomförandet av detaljplanen.



STADSBYGGNADSKONTORET

Liselott Johansson
Planchef

Mats Davidsson
Planarkitekt