

Planbeskrivning

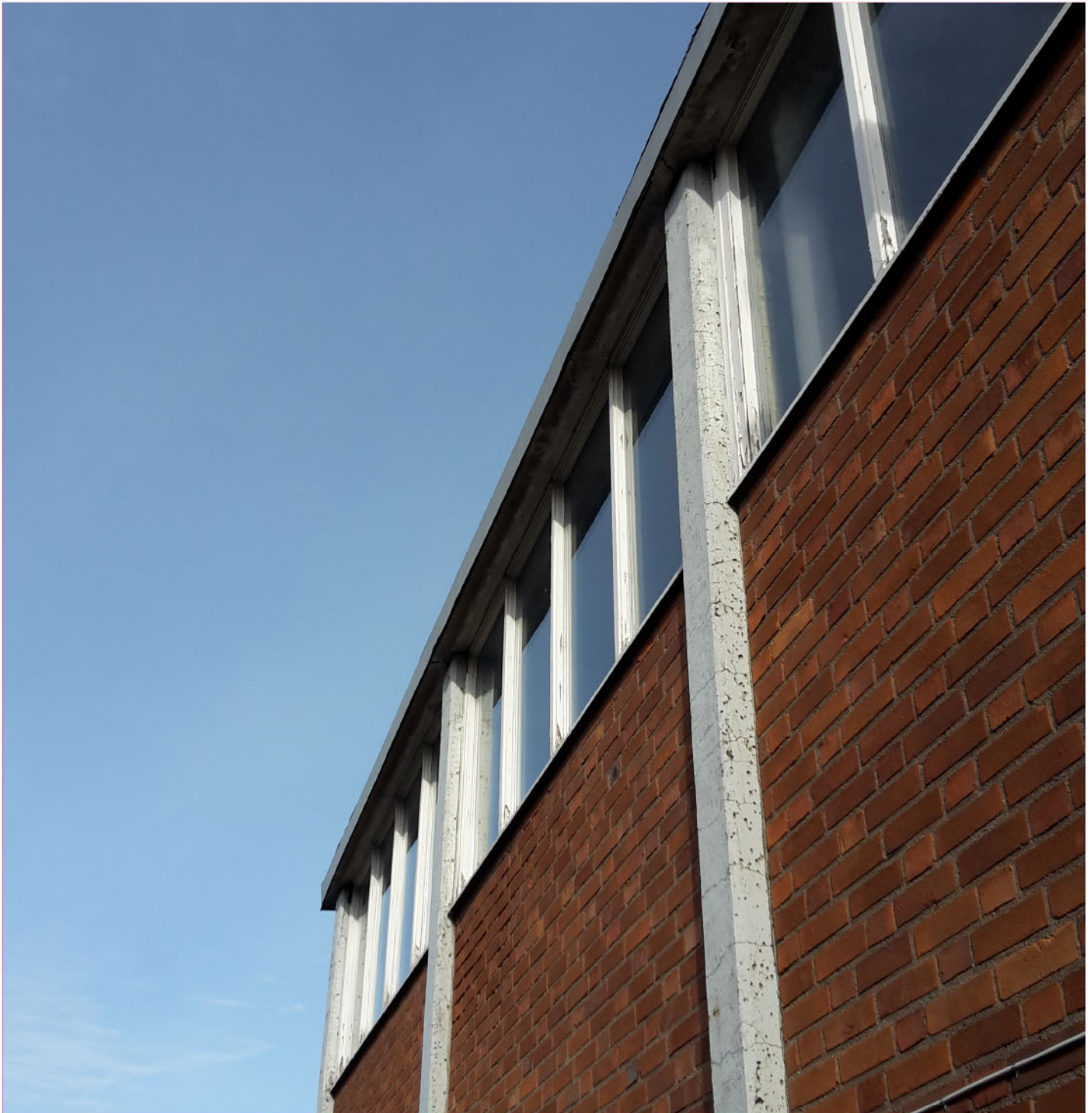
► **Detaljplan: Ödla 19 m.fl (Skeppsbron Östra 1)**

Stadsdel: Skeppsbron

Granskningshandling Upprättad:
2025-05-27

Laga kraft: -

Diarienummer: Stbn/2025:43
Utökat förfarande (PBL 2010:900)



Medverkande tjänstepersoner

Planavdelningen har fått i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden genom beslutat planuuppdrag 2014-02-20 att ta fram en detaljplan. Följande tjänstepersoner har medverkat i framtagandet av detaljplanen:

Stadsbyggnadskontoret

Mats Davidsson	uppdragsledande planarkitekt
Sofia Nyberg Starck	planarkitekt
Kajsa Rieden	planarkitekt
Samuel Oscarsson	planarkitekt
Mats Ruderfors	trafikingenjör
Julia Cederbrant	trafikplanerare
Ulrika Ebelin	stadsutvecklare
Emma Svärd	trafikingenjör
Matilda Åberg	bygglovsingenjör
Marcus Gullander	förrättningslantmätare

Tekniska förvaltningen

Fredrik Svärd	miljöingenjör
Linda Gydevik	mark och exploateringsingenjör
Hamid Jaffari	projektingenjör gata
Anna-Sara Reinisch	projektingenjör park
Anders Larsson	projektingenjör VA
Annica Magnusson	vattensamordnare
Maria Bergström	projektutvecklare fastighet

Räddningstjänsten

Erik Holgersson	brandingenjör
-----------------	---------------

Miljö och hälsoskydd

Måns Samuelsson	miljö- och vattenfrågor
-----------------	-------------------------

Södra Munksjön AB (SMUAB)

Johan Tryggvesson	Biträdande uppdragsledare
-------------------	---------------------------

Mats Davidsson	Liselott Johansson
Planarkitekt	Planchef 

Handlingar

- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Undersökning av miljöpåverkan
- Samrådsredogörelse

Bilagor:

Grundkarta 2025-06-XX

Arkeologisk utredning inför ny stadsdel Skeppsbron, Jönköpings läns museum 2015:32

Kultuhistorisk utredning- Skeppsbron, SWECO 2015-09-24

Dagvattenutredning södra Munksjön, SWECO 2016-01-12

Skeppsbron etapp 1 Dagvattenutredning, WSP 2017-05-15

PM Geoteknik- Översiktliga geotekniska förhållanden baserat på tidigare utförda undersökningar- Uppdrag 1, Atkins 2015-05-04

PM Geoteknik-Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan- Uppdrag 2, Atkins 2015-09-24

Geotekniskt PM, Sigma Civil 2017-02-06

Skeppsbron - Jönköping SMUAB Avseende stabilitet, PM geoteknik, Mitta AB, 2022-12-21

Markteknisk undersökningsrapport-Översiktlig geoteknisk undersökning inför detaljplan-Uppdrag 2, Atkins 2015-09-24

Markteknisk undersökningsrapport, Sigma Civil 2016-12-22

Beräknings PM massundanträngning och stabilitetsrapport, Sigma Civil 2017-02-03

Huvudstudie Skeppsbron, DGE 2017-03-17

Miljöteknisk markundersökning, Kvarteren Ödla och Övergången samt fastigheten Östen 3, Jönköping, Sweco 2024-09-03

Miljöteknisk undersökning och förenklad riskbedömning avseende klorerade lösningsmedel och PFAS inom västra Skeppsbron Jönköping, Sweco, 2024-11-07 (endast kv Östen omfattas av denna detaljplan)

Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön inom stadsbyggnadsvisionen 2.0, Stadskontoret 2008-10-31

PM- Trafikprognos-Skeppsbron, Ramböll 2016-01-08

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

Skeppsbron –Södra Munksjön delen cirkulationsplats Jordbron utredning av utformning i samband med exploatering av Södra Munksjön i Jönköping PM alternativstudie, WSP 2017-11-08

Översiktlig bedömning av risk för buller från befintliga verksamheter, Gärdhagen akustik 2016-01-27

Trafikbullerutredning Skeppsbron inkl. bilagor, Norconsult 2016-01-25

Trafikbullerutredning Skeppsbron Östra delen, Norconsult 2024-05-02

Översiktlig riskutredning för delområdet Skeppsbron, COWI 2015-09-15

Luktutredning för Simsholmens reningsverk-ÅF 2012-05-22

Spridningsberäkningar för lukt och partiklar (PM10) för delområdet Skeppsbron, Söder om Munksjön, Jönköping, COWI 2016-02-11

Sammanställning av tidigare utredningar, SWECO 2016-10-01

Besluts PM Simsholmen Skola Skeppsbron, SWECO 2017-01-27

Utredning av skyddsavstånd Simsholmens reningsverk (underlag till miljötillståndsansökan, bilaga 1J, Ramböll 2021-12-21

PM: Lukt Simsholmen, SWECO 2024-11-25

Gestaltningssprogram för Tallahovsesplanaden. Landskapslaget 2024

Gestaltningssprogram för Östra Skeppsbroparken, Landskapslaget 2024

Södra Munksjön -hur många kommer att bo i området?, Stadskontoret 2015

Innehållsförteckning

Bakgrund, syfte och huvuddrag

Bakgrund och motiv	1
Allmänt	1
Detaljplanens syfte	2
Ärendeinformation	3

Ändringar efter samråd

Plankarta	4
-----------	---

Planförslag

Detaljplanens omfattning och lokalisering	5
Planförslaget allmänt	6
Arkitektonisk idé/stadsbyggandsidé	10
Allmän plats	13
Kvartersmark	25
Teknisk försörjning	40
Störningar, hälsa och säkerhet	45

Plankarta och bestämmelser

Användning av mark och vatten	50
Egenskapsbestämmelser för allmän plats	51
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	
Avgränsning via egenskapsgränser	52
Avgränsning via sekundära egenskapsgränser	55
Användning av vattenområde	59
Egenskapsbestämmelser för vattenområden	59
Administrativa bestämmelser	60

Planens konsekvenser

Behovsbedömning	61
Alternativ och andra ställningstagande	62
Hälsa och säkerhet	63
Omgivningspåverkan	73
Naturvärden	78
Kulturmiljö	78
Påverkan på staden	81
Miljökvalitetsnormen för vatten (MKN)	82
FN Barnkonvention	83
Mål för hållbar utveckling	84
Upphävande av strandskydd	86

Förutsättningar

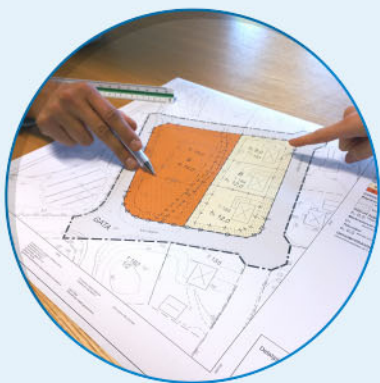
Tidigare ställningstaganden	92
Utredningar	98
Arkitekturstrategin	109
Bebyggelse	109
Mark och vegetation	120
Hälsa och säkerhet	124
Kulturmiljö	127
Trafik	127
Service	130

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor	131
Organisatoriska frågor	131
Exploateringsavtal	131
Ekonomiska frågor och avtal	132
Mark- och utrymmesförvärv	133
Fastighetsrättsliga frågor	134

Planguiden

Vad är en detaljplan?



En detaljplan bestämmer vilken användning av mark- och vatten områden som är tillåten. Detaljplaneprocessen syftar till att pröva om föreslagen användning inom ett planområde är lämplig utifrån ett antal olika lagstiftningar och kommunala styrdokument. Detaljplanens bestämmelser utgör grund vid prövning i kommande bygglovsskede.

En detaljplan utgörs av ett antal dokument. Plankartan reglerar olika markanvändningar inom ett planområde och är det juridiskt bindande dokumentet. Planbeskrivningen kompletterar plankartan och beskriver planens syfte och innehåll med ett antal olika bilagor som stöd för beslut.



Hur går detaljplaneprocessen till?

Detaljplaneprocessen är en snårig och lagstyrd process som regleras i plan- och bygglagens femte kapitel. Tidsåtgången för genomförandet av en detaljplan är beroende av planens komplexitet och är indelat i ett antal olika planskeden. Under samrådsskedet ges sakägare (ex. närboende) och övriga kommuninvånare tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget och även medverka på ett samrådsmöte. Om du önskar att veta mer om en specifik detaljplan eller vill veta mer om hur detaljplaneprocessen går till och vad de olika skedena innebär för dig som enskild besök vår hemsida www.jonkoping.se.

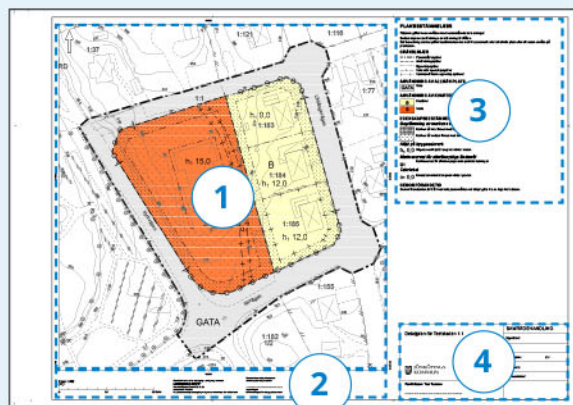


Hur läser man en plankarta?

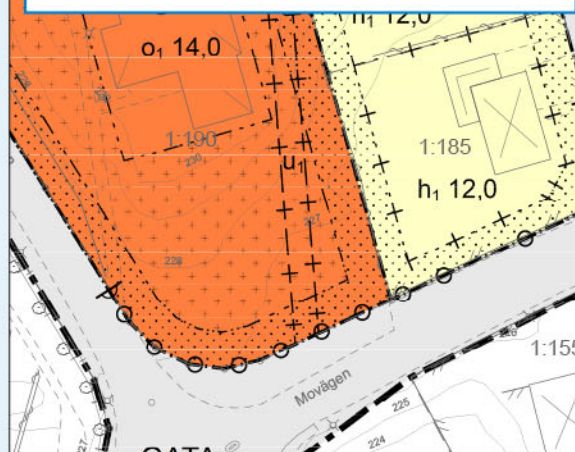
En plankarta består av fyra delar; kartram, kartinformation, teckenförklaring och ärendeinformation.

1. Kartram

Inrymmer tre lager; grundkarta, plangränser och ev. illustrationslinjer. Grundkartan innehåller information om platsens förutsättningar till exempel; vägar, bebyggelse, vegetation, höjdkurvor men även befintliga fastighetsförhållanden. Inom kartramen redovisas även ett antal olika plangränser och planbestämmelser. Grundkartan inklusive teckenförklaring finns som bilaga till detaljplanen.



I detta fiktiva scenario av en ej gällande detaljplan ändras markanvändning av en befintlig fastighet från kontor till skola (S) som i kartan anges som röd yta med bostäder (B) i gult och allmän platsmark GATA i grått.



2. Kartinformation

Uppgifter om grundkartans aktualitet, skalstock, skala och annan motsvarande information som underlättar läsning av plankartan.

3. Teckenförklaring

En lista med de planbestämmelser detaljplanen omfattas av. Bestämmelserna inom kartramen kan utgöras av bokstäver, siffror, symboler, färglagda eller mönstrade ytor.

4. Ärendeinformation

Innehåller uppgifter som diarienummer, planskede, datum för framtagande av handling samt beslutande nämnd och datum för nämndsammanträde.

Planområdesgräns

Detaljplanens områdesavgränsning inom kartramen. Planområdesgräns är även synonymt med planområdet i planhandlingarna.



Överordnar

Användningsgräns

Anger områdesavgränsning för olika användningar inom planområdet. Inom ett användningsområde kan flera användningar kombineras.



Överordnar

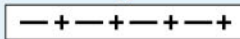
Egenskapsgräns

Anger områdesavgränsning för en eller flera egenskapsbestämmelser. En egenskapsgräns inryms inom ett användningsområde.



Sekundär egenskapsgräns

Kan korsa den vanliga egenskapsgränsen utan inverkan på de bestämmelser som egenskapsgränsen avgränsar. Kan behövas när ett egenskapsområde skär igenom ett annat för att undvika upprepning av bestämmelser.



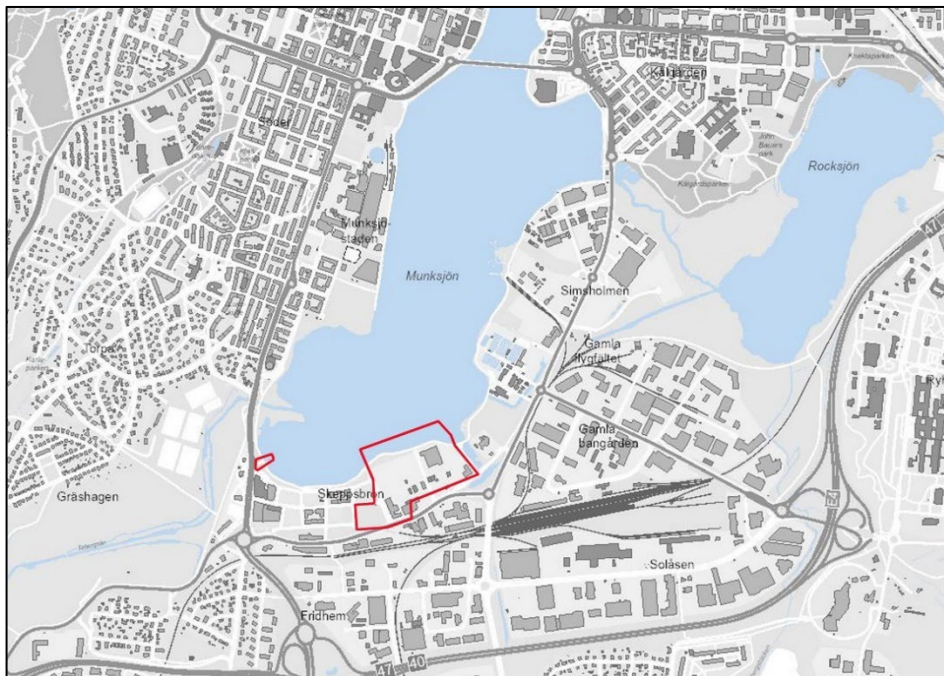
I de fall flera gränstyper sammanfaller är det endast den högsta i hierarkin som ritas ut på kartan. Egenskapsgränser och sekundära egenskapsgränser ritas dock ovanpå varandra om de sammanfaller. Se figur till höger.



Bakgrund, syfte och huvuddrag

Bakgrund och motiv

Planläggningen av Skeppsbron sker succesivt under lång tid. Ett planförslag för hela stadsdelen togs fram och har varit föremål för samråd under 2016. Avsikten är att efter samrådet utarbeta flera detaljplaner i den ordning som ges med hänsyn till bland annat marktillgång och genomförande av andra projekt som påverkar genomförbarheten inom Skeppsbron. Nu aktuell detaljplan är den andra etappen.

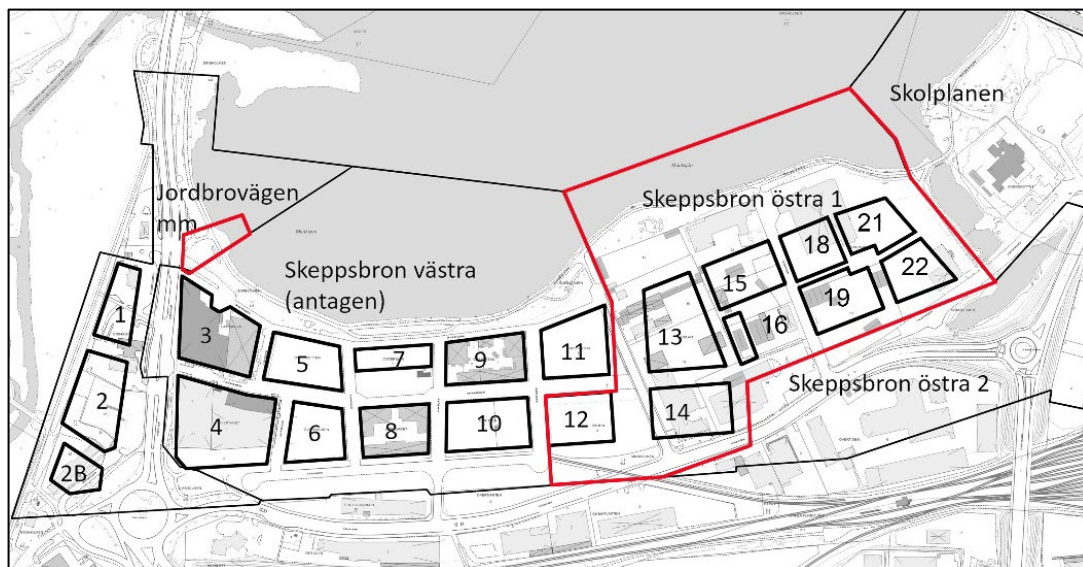


Översiktskarta som visar planområdets läge med dess två delområden i stadsdelen Skeppsbron söder om Munksjön.

Allmänt

Planområdet är uppdelat i två delområden och omfattar fastigheterna Simsholmen 1:1, Ödla 3, 4, 10, 11, 12, 14, 19, 20 och 21, Östen 3, Övergången 9 och 10, samt Övermakten 5.

Se karta på nästa sida.



Etappindelning med aktuell planetapp markerad med röd linje. Planområdet omfattar två delområden.

Skeppsbron har ett förnämligt läge vid Munksjöns södra strand, som blir både en del av staden och ett större rekreationsområde för hela Jönköping. Här finns utrymme för rekreation och aktiviteter för närboende och besökare. Vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. På sikt kan en station längs en ny stambana göra stadsdelen till en central mötesplats i regionen.

Enligt ramprogrammet ska Skeppsbron bebyggas för 2 300 boende och 900 arbetsplatser för att tillsammans med andra utbyggnads- och omvandlingsområden tillgodose Jönköpings befolkningsökning. Detta var dock ett feltryck och vad som avsågs var 2 300 bostäder. I och med stadsomvandlingen och områdets centrala läge skapar förtätning förutsättningar för hållbart resande.

Detaljplanens syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra fortsatt omvandling av stadsdelen Skeppsbron österut från industrimark till en stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser och är en del i Jönköpings kommuns planer för stadsutveckling av området kring södra Munksjön enligt fördjupningen av översiktsplanen Ramprogram för Södra Munksjön, antaget av kommunfullmäktige 2012.

Ramprogrammets (FÖP) riktlinjer har legat till grund för den övergripande strukturen som detaljplanen utgör en del av.

En planeringsprincip i ramprogrammet är att omvandla trafikleder till stadsgator, där bland annat Kämpevägen/Kämpeavenyn, Jordbrovägen och Herkulesvägen pekas ut som nya stadsgator. Längs de nya stadsgatorna samlas trafikslagen och

genom att gatorna kantas av bebyggelse där entréer riktas mot gatan skapas förutsättningar för liv och rörelse i gaturummet under dygnets alla timmar.

Ärendeinformation

Detaljplan för Ödlan 19 m.fl. (Skeppsbron Östra 1)
Stbn/2025:43

Jönköpings kommun
Planuppdrag: Stbn 2014-02-20 §64
Planstart: 2014-02-20
Samråd: Stbn 2016-01-21 §43
Planstart återupptagande etapp 2: 2018-04-27
Granskning: Stbn 2025-06-04

Detaljplanen drivs med utökat förfarande, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Detta planförslag stämmer överens med översiktsplanen och fördjupad översiktsplan "Ramprogram för Södra Munksjön". Kommunen anser att denna detaljplan inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. Den innebär inte större ekonomiska åtaganden då exploateringskostnader redan har beslutats av kommunfullmäktige i budgeten. Punkterna i PBL 5:27 är inte uppfyllda. Kommunen har i detta fall frivilligt valt det utökade förfarandet. Kommunen anser inte att detaljplanen bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har inte instämt i denna bedömning vid samrådet. Kommunen vidhåller, liksom vi gjorde för etapp 1 av detaljplanen att det inte är någon betydande miljöpåverkan i det nya planförslaget. Kommunstyrelsens och Länsstyrelsens synpunkter på den nya reviderade granskningshandlingen inhämtas under granskningstiden.

Ändringar efter samråd

Plankarta

Plankartan har förändrats något avseende föreslagen markanvändning inom det ursprungliga planområdet för hela Skeppsbron och som varit föremål för samråd. Nedan beskrivs översiktligt gjorda förändringar sedan samrådet:

- En byggrätt för en teknisk anläggning i form av en shuntstation för fjärrvärme har infogats i väster. Detta delområde omfattar även park och vattenområde.
- Två nya byggrätter för teknisk anläggning i form av nätstationer har infogats norr om Skeppsbrogatan och avses gestaltningsmässigt inordnas i Skeppsbroparken.
- De fyra östra kvarteren, kvarter 18,19, 21 och 22 har omformats något och en mindre platsbildning har inordnats i dess mitt.
- Öster om kvarter 21 och 22 har ett långsmalt parkstråk lagts in i syfte att åstadkomma ett siktstråk från den framtida platsbildningen i mötet mellan Kämpeavenyn och Herkulesvägen. Parkstråket syftar också till att skapa en grön skyddszon mellan den framtida skolan och bostäderna i kvarter 21 och 22. Ytan kan också användas för avledning av dagvatten i ett öppet system.

Planförslag

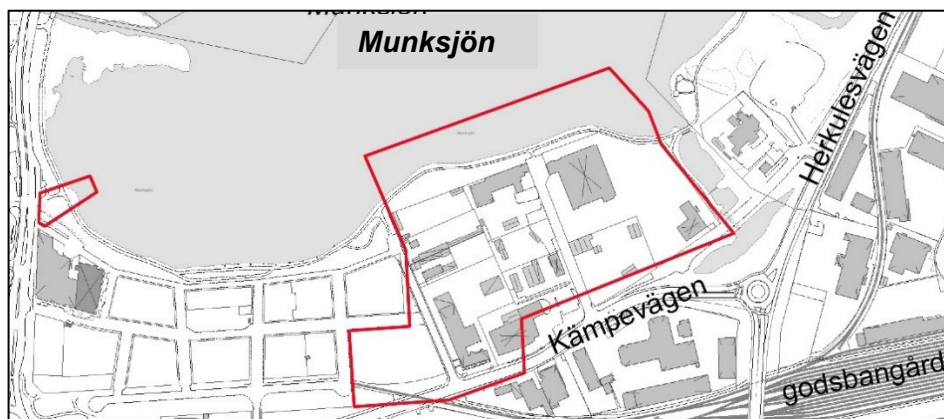
Detaljplanens omfattning och lokalisering

Huvuddelen av planområdet ligger i östra delen av stadsdelen Skeppsbron vid Munksjöns södra strand i södra utkanten av centrala Jönköping.

Området begränsas i norr i stort av Munksjön i norr, i öster av befintlig viadukt för Herkulesvägen över Jönköpings godsbangård och Vaggerydsbanan, i söder av Kämpevägen och i väster av Tallahovsesplanaden och planetapp 1.

Idag består planområdet främst av gatumark, kvartersmark för industri- verksamhet och en smal parkliknande landremsa mot Munksjön i norr. Förutom några enstaka träd och gräsmattor är området asfaltbelagt eller bebyggt.

Planområdet omfattar även en mindre del av planerad strandpark, kvartersmark och vattenområde (i vänstra delen av nedanstående karta).



Översiktskarta över södra Munksjön med planområdet markerat. Planområdet utgörs av två delområden och är avgränsat med röd linje.

Planområdet omfattar ca 10 hektar (totalt 9 kvarter exklusive delområdet i väster). Ca 3 hektar planläggs för bostadsändamål, centrum, parkering samt förskola, och resterande delar för park, torg, gata, vattenområde och tekniska anläggningar. Den medgivna totala exploateringen i samrådsförslaget för hela Skeppsbron möjliggör byggnation av ca 2 400 bostäder, varav ca 1 140 i nu aktuell planetapp. Uppskattat antal framtida arbetsplatser inom hela Skeppsbron är 1 000–2 000, varav knappt hälften i nu aktuell planetapp.

Detaljplanens genomförande innebär att trafikytor, grösslåtar och industri- fastigheter ersätts med nya parker, torg, trafikytor och blandstadskvarter i en mer småskalig gatustruktur med kringbyggda gårdar. Genomförandet innebär också att en ny shuntstation för fjärrvärme kan anläggas.

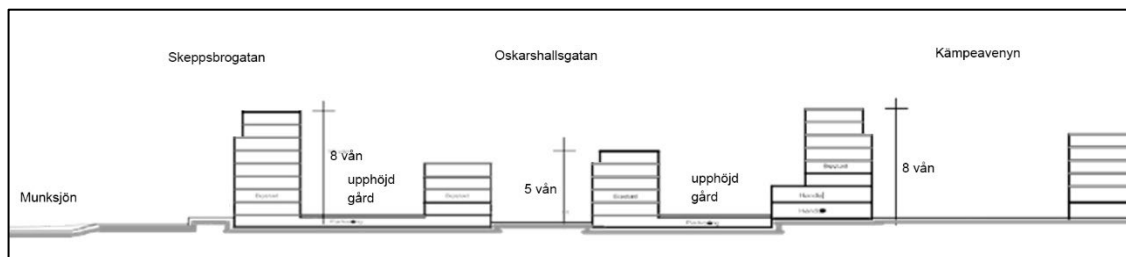
Planförslaget allmänt

Planområdet omfattade i samrådsskedet hela Skeppsbron, men under fortsatt planläggning delas området upp i flera planetapper varav en första etapp omfattade 9 kvarter väster om nya Tallahovsesplanaden. Nu aktuell etapp omfattar i princip Tallahovsesplanaden och kvarteren öster om denna och ett mindre delområde mellan Jordbrovägen och Munksjön i väster. Den sydöstra delen av Skeppsbron med 4 kvarter närmast Kämpeavenyn och nya Herkulesvägen kan inte genomföras förrän Vaggerydsbanan och Ljungarums godsbangård rivits och Herkulesvägens viadukt rivits. Se även avsnittet om etapputbyggnad på sidan 26.

Utformningen av planområdet baseras till stora delar på Ramprogrammets struktur och bygger på antagandet att en ny järnvägsstation längs med ny stambana kommer att byggas söder om planområdet. Detta innebär möjligheter för etablering av verksamheter som kan dra nytta av närheten till en kommunikationsnod med avsevärt kortare restid till såväl Köpenhamn/Malmö som Stockholm, men även stora möjligheter till regional pendling till exempelvis Göteborg, Borås, Linköping och Norrköping.

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

Se principskiss över höjdvariation nedan.



Principskiss över höjdvariation och tänkbara antal våningar inom Skeppsbron. Sektion mot öster. Munksjön till vänster och Kämpeavenyn till höger.

Här bör poängteras att alla namn på de nya gatorna, parkerna och torgen som nämns i planbeskrivningen, exempelvis Oskarshallsgatan och Tallahovsesplanaden, används endast för att förenkla orientering inom området. Alla nya

gatunamn mm beslutas av stadsbyggnadsnämnden på lantmäteriavdelningens förslag efter att detaljplanen är antagen.



Illustrationsplan med föreslaget antal våningar från genomförd volymstudie. Mörkare ton anger högre hus. White arkitekter 2024.

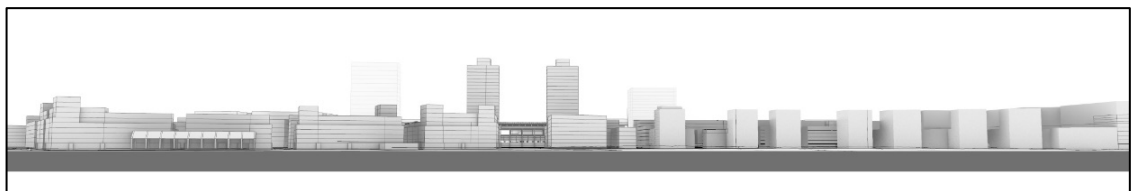
Södra sidan av Kämpeavenyn planläggs inte förrän planerna på ny stambana med station konkretiserats ytterligare, men ambitionen är att bebyggelse även ska kunna uppföras mellan Kämpeavenyn och de nya järnvägsspåren. Den nya stambanan beräknas passera stadskärnan på pelare ca 8 m över marknivå och bedöms vara försedd med bullerskydd upp till ledningsnivå om den inte skärmas av byggnader. Denna bebyggelse förmodas bli minst 5 våningar och inrymma annat än bostäder och i viss mån kunna fungera som bulleravskärmning. För stationsområdet har en tävling genomförts under 2016. Vinnande förslag blev Next Jönköping av Wingårdhs arkitektkontor. Detta förslag kommer att utgöra underlag för kommande planläggning av stationsområdet inklusive kvarteren mellan Kämpeavenyn och spårområdet.



Next Jönköping, vinnande förslag av Wingårdhs arkitektkontor. Bilden visar en vy västerut längs nya Kämpeavenyns södra sida vid Tallahovsesplanaden. Denna del ingår i kommande detaljplan för stationsområdet och som ännu inte är påbörjad.

Eftersom det för närvarande råder osäkerhet på riksnivå om nya stambanor ens ska byggas, om stationens placering i staden eller om genomgående tåg, som inte ska stanna, ska passera igenom stationen eller på egen bana längre söderut, kan förslaget komma att se annorlunda ut när detaljplanläggning för denna del påbörjas. För närvarande (2025) har Trafikverket givits direktiv att avbryta planeringen av ny stambana mellan Linköping, Borås och Hässleholm.

Tallahovsesplanaden planeras som ett stadsdelscentrum med ett långt bilfritt torg som förbinder en eventuell framtida stationsbyggnad med Skeppsbroparken och Munksjön i form av en allmän plats kantad av serveringar och butiker i upp till två våningar med bostäder och kontor i våning 3 till 8. Mot torget bedöms även finnas möjlighet till bostäder. I korsningen Tallahovsesplanaden/Kämpeavenyn bedöms finnas förutsättningar och motiv för ett par höga hus som markerar platsen för Jönköpings framtida port mot omvärlden och även fungerar som orienteringspunkt till en av stadens då viktigaste bytespunkter för såväl lokal som regional kollektivtrafik.



Framtida stadssilhuett från Munksjön i norr med Tallahovsesplanaden och de två flankerande höghusen centralt i området. Visionsbild (White 2024)

Östra delen av Kämpeavenyn och den del av nya Herkulesvägen som tangerar Skeppsbron kan inte genomföras förrän godsbangården flyttats och viadukten rivits. Längs dessa båda gator planeras för bebyggelse i upp till åtta våningar med verksamheter i upp till två våningar mot Kämpeavenyn och bostäder i våning tre till åtta. Eftersom södra sidan kommer att vara trafikbulerutsatt måste bostäderna även här vara genomgående, vilket det finns en planbestämmelse om.

Genom hela Skeppsbron löper nya Oskarshallsgatan, en gata med trafik på de gåendes villkor, med möblering som förtydligar att biltrafiken är nedprioriterad men får förekomma. Mot Oskarshallsgatan, som ges en bredd på 18 meter, planeras bebyggelsen till en höjd som harmonierar med gatubredden, huvudsakligen 6 våningar med indrag över våning 4 men med lokala högre inslag där det finns motiv för detta. Oskarshallsgatan planeras bli huvudsakligen en bostadsgata, där verksamheter i gatuplan koncentreras till kvarteren närmast Tallahovsesplanaden och Magasinsparken. I stället kan gatuplan inrymma cykelförråd, bostadsentréer och gemensamhetslokaler. Eftersom flertalet bostadskvarter kommer inrymma ett inslag av parkering under upphöjda gårdar kommer socklarna där bostäder förekommer i gatuplan att kunna utföras upphöjda för att minska insyn från gatan.



Nya Oskarshallsgatan mot väster. Visionsbild (RADAR)

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

Mot norr avslutas bebyggelsen i aktuell planetapp med traditionella slutna gårdar mot strandparken med gatuhus i huvudsakligen 7 våningar med lokalt upp

till 10 våningar. Detta skiljer sig från kvarteren väster om Tallahovsesplanaden, där kvarteren öppnade sig mot norr och Munksjön och avslutades med mer friliggande högre punkthus i syfte att skapa utblickar mot sjön och minska skuggverkan i strandparken, som är betydligt smalare västerut.

En gata (nya Skeppsbrogatan) med trafik på de gåendes villkor, löper längs bebyggelsens kant mot strandområdet. Mitt för Tallahovsesplanaden planeras två bryggor. Här ska eventuella framtida turbåtar kunna lägga till. Även på andra platser kan ett par mindre bryggor anläggas i strandkanten. Områdena begränsas dock relativt samrådsförslaget, särskilt där det finns omfattande strandvegetation.



Strandparken och mot öster. Visionsbild (SMUAB)

Strandområdet planeras för mer fria aktiviteter och öppna ytor till skillnad från den mer programmerade och smalare delen väster om Tallahovsesplanaden. I samrådsförslaget föreslogs en av de äldre byggnaderna inom fastigheten Ödlan 21 (tegelbyggnaden) att kunna vara kvar permanent och exempelvis kunna inrymma ett café, en liten konsthall eller nya lokaler för cykelköket. Det har dock visat sig svårt att inrymma de verksamheter som planerats i denna byggnad, varför den nu rivits och skapar i stället mer utrymme för den utvidgade strandparken.

Arkitektonisk idé/stadsbyggnadsidé

Stadsbyggnadsidén för Skeppsbron är att skapa en funktionellt blandad stadsbebyggelse med variationer i hushöjder och fasaduttryck där de högsta

byggnaderna kommer att finnas närmast stationsområdet och den nord-sydliga axel som bildas i Industrigatans förlängning norrut mot Munksjön och utblickarna mot Jönköpings historiska stadskärna. Områdets historia ska vara avläsbar i form av bland annat historiska gatusträckningar, vissa bevarade byggnader och i val av fasadmateriäl.

För att uppnå en variation ska kvarterens fasader delas upp med mått liknande 1800-talets tomtindelningar i tydligt avläsbara delar så att inte hela kvarter upplevs som en enda byggnad.

Mot Munksjön bildar bebyggelsen en front som ger hela området en samlad karaktär mot den strandnära aktivitetsparken, vattnet och de övriga stadsdelarna runt sjön.

Mot de större gatorna Jordbrovägen, Kämpeavenyn och Herkulesvägen krävs högre, mer storskaliga byggnader som balanserar de breda gaturummen och även bidrar till att skydda de inre delarna av Skeppsbron från trafikbuller.

Mot Oskarshallsgatan och de inre delarna är avsikten att uppnå en mer småskalig miljö som inbjuder till längre vistelse på gator och i parker och betonar att man rör sig på de gåendes villkor och där träd och planteringar alltid ska vara närvarande, liksom utblickar mot parkerna, innergårdarna och Munksjön i norr.

I Skeppsbrons nordöstra del, mot Munksjön, skapas en strandpark, en större aktivitetspark som tillsammans med strandpromenaden blir en resurs för hela Jönköping.

Två mindre parker nyanläggs på befintlig industrimark och blir tillsammans med de fyra genomgående stråken strukturbildande för stadsdelens utveckling. Vatten blir också en stark identitet för stadsdelen. Från både gator och byggnader ges möjligheten till många utblickar över vattnet. Två gamla hus sparas, varav det ena i Magasinsparken inom före detta AGA:s område, och det andra, den så kallade pudretten, på annan plats inom Skeppsbron, troligen i Skeppsbroparken.

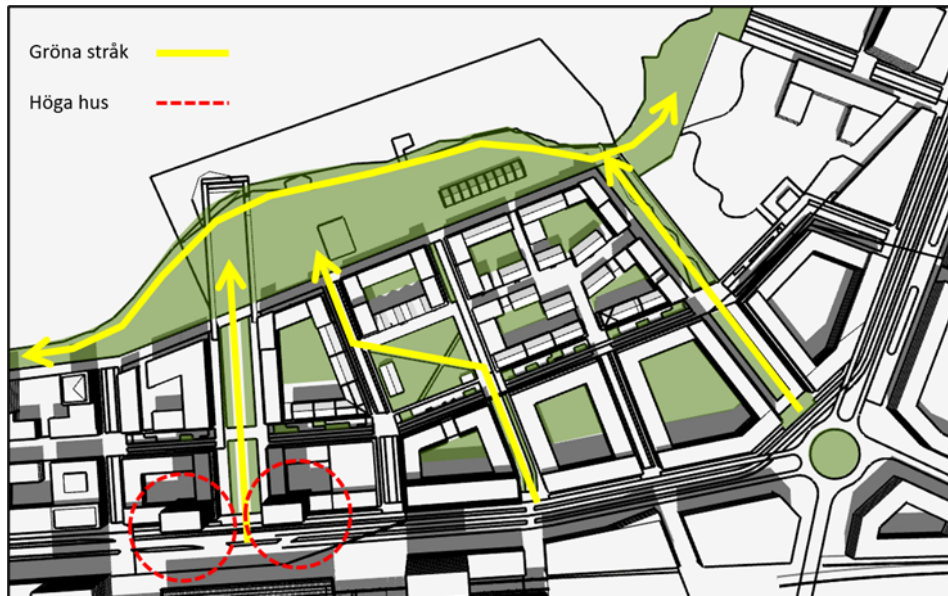
Samspela och bidra

Det är viktigt att platserna som bildas i de offentliga miljöerna inte uppfattas som enbart ytor man passerar igenom, utan att de även erbjuder platser där man vill uppehålla sig och som känns trygga alla tider på dygnet.

Detaljeringsgraden i fasaderna ska erbjuda variation även för de som rör sig i gångfart och utformas extra omsorgsfullt i gatuplan, gärna med sittmöjligheter inbyggt som en naturlig del av väggen.

Det är viktigt att utformningen erbjuder möjligheter till överblick och social kontroll av såväl gator, platser och parker. Entréer ska vändas mot allmän plats. Lokaler för kommersiell och offentlig service ska finnas i gatuplan på strategiska platser med större flöden av gående och med goda förutsättningar att bidra till levande utemiljöer, exempelvis genom att servering kan ske utomhus och då gärna med möjlighet till sol på eftermiddag och kvällstid.

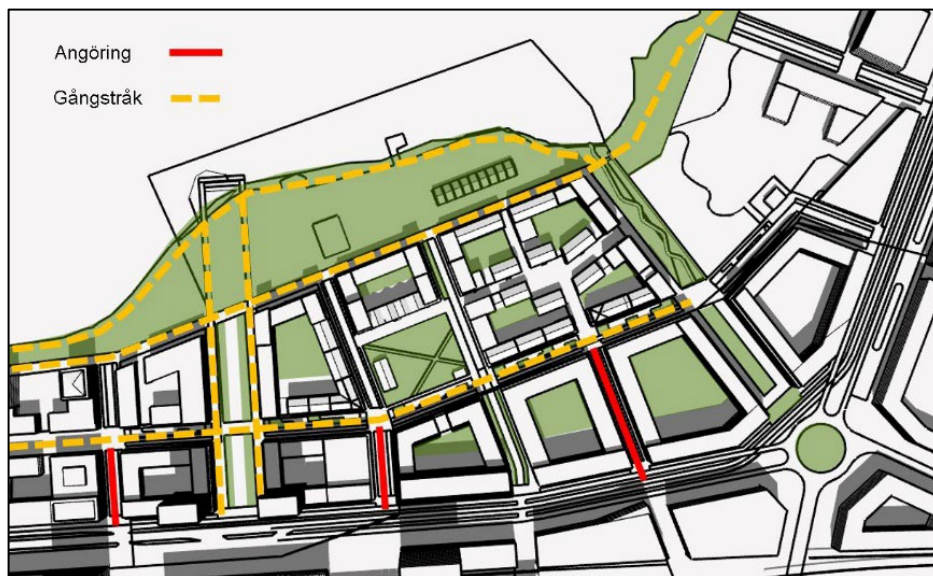
Det är också viktigt att möjligheterna till grönska, vatten och trädplantering integreras i gestaltningen för att bidra till skugga och andra ekosystemtjänster som bidrar till en trivsamt utemiljö även i ett förändrat framtida klimat. Gröna stråk ska etableras genom östra Skeppsbron som förbinder stadsdelar i öster och söder med strandparken och Munksjön.



Planförslagets huvudprinciper. Volymstudie med höga hus och gröna stråk

Parkering får gärna anordnas samlat i större gemensamma parkeringshus så att de boende som behöver åka bil har tillgång till denna, men att det naturliga färd sättet vid kortare transporter ska vara till fots eller med mindre ytkrävande färdmedel än bil. Angöring med motorfordon ska i första hand ske längs de nord-sydliga lokalgatorna så att de öst-västliga huvudsakligen kan upplåtas för främst gående.

Se karta på nästa sida med angöringsgator och gångstråk.



Planförslagets huvudprinciper. Volymstudie med angöringsgator och gångstråk

Allmän plats

Gång

De inre delarna av Skeppsbron planeras för gångtrafiksgator, vilket bland annat innebär att fordonstrafik tillåts på de gåendes villkor, planteringar förekommer och några upphöjda gångbanor inte anläggs.

Längs gatorna närmast Kämpeavenyn planeras dock traditionella gångbanor närmast husfasaderna. Där uteserveringar kan förekomma planeras dessa i en egen zon längs Kämpeavenyns norra sida och inom en bebyggelsefri zon i norra delen av kvarter 13 mot strandparken i norr. Där gångytorna expanderar till större allmänna platser, som stationstorget och Tallahovsesplanaden, bedöms ytor finnas för såväl uteservering som fotgängare. Här kan båda funktionerna samsas. Gångpassager förläggs i alla korsningar längs Kämpeavenyn samt vid hållplatser för kollektivtrafiken.

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

Längs strandområdet kommer befintlig grusad gångyta (Strandpromenaden/ Munksjöpromenaden) att vidmakthållas i samma höjdläge som idag. För att nå strandområdet från Skeppsbrons upphöjda marknivå anläggs flacka slänter där nivåskillnaden är lägre.

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

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

Cykel

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

När befintlig godsbangård och järnväg i markplan ersätts med en ny upphöjd stambana med station skapas nya möjligheter för ett gent cykelstråk från Råslätt/Hovslätt/Tabergsådalen mot centrala Öster, Rosenlund, Huskvarna och Ryhov via Industrigatan, stationsområdet och Tallahovsesplanaden. Munksjöpromenaden är ett promenadstråk kring Munksjön där det är möjligt att cykla på gåendes villkor. Vill man cykla snabbt är det möjligt på cykelbanor utmed huvudgatorna. Alternativt anläggs en ny cykelväg förbi nya Oskarshallsskolan och upp mot Herkulesvägens korsning med Bangårdsgatan. Denna del ingår i kommande planetapper.



Huvudnät i ramprogrammet och kommunikationsstrategin

Genhetsknot

Genhetsknoten är ett sätt att visa hur gent ett cykelvägnät är. Det är en jämförelse mellan den faktiska cykelvägen och fågelvägen mellan två målpunkter. Ju lägre genhetsknot desto genare är cykelvägnätet.

Restidskvot är ett mått på hur mycket längre tid det tar att cykla än att köra bil mellan två målpunkter. Ju lägre restidskvot desto bättre cykelvägnät.

Inom planområdet i de södra delarna av centrala Jönköping är genhet- och restidskvoterna goda att nå målpunkter som bland annat Högsolan, Resecentrum och Länssjukhuset Ryhov enligt Cykelprogram för Jönköpings kommun.

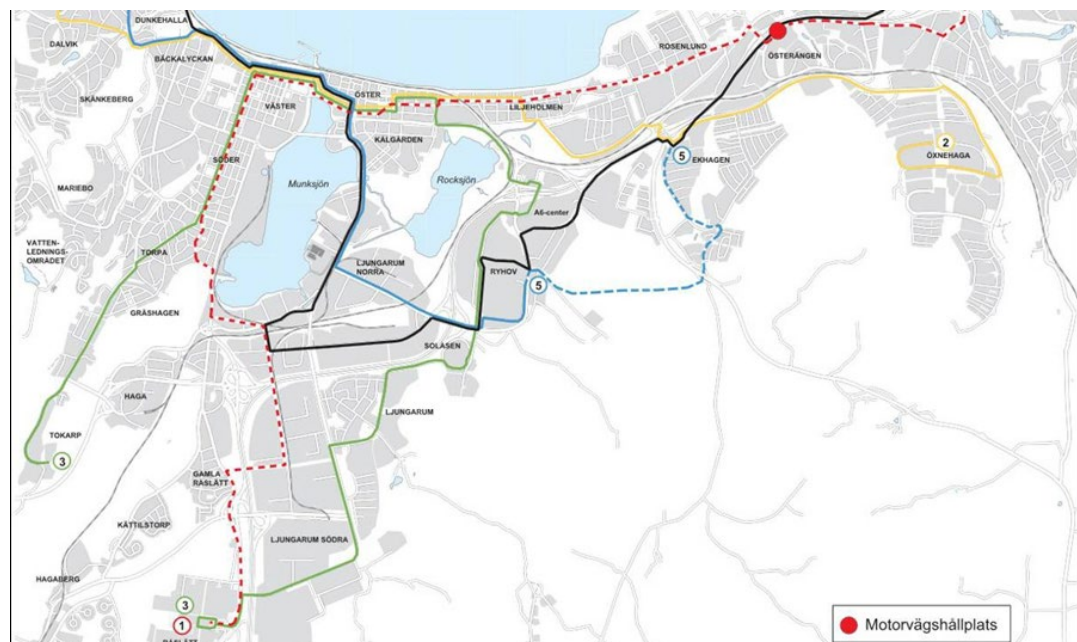
Det finns i anslutning till planområdet ett omfattande cykelvägnät med huvudcykelstråk på både Jordbrovägen och Herkulesvägen som knyter ihop cykelinfrastrukturen med övriga Jönköping. Storleken på planområdet är förvisso litet och begränsar möjligheten att påverka dessa kvoter men anslutningen till den övriga cykelinfrastrukturen i staden gör att det finns goda förutsättningar att nå viktiga målpunkter.

Jönköpings kommun har hög prioritet i sitt arbete med att förbättra cykelinfrastrukturen i kommunen.

Kollektivverkehr

Nuvarande röda stomlinje 1 Råslätt-Huskvarna planeras på sikt ledas om via Industrigatan, stationsområdet och Kämpeavenyn och kan på sikt ersättas av trådbuss (BRT) eller spårvägstrafik. (Röd streckad linje på kartan nedan)

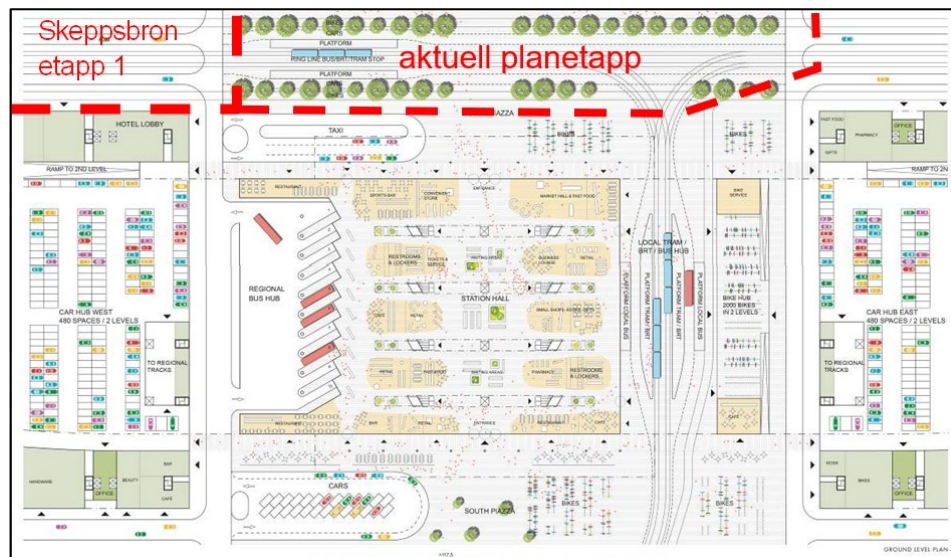
Några beslut kring detta är dock inte fattade men gatunätet dimensioneras för denna möjlighet. Även en ny trådbuss (BRT) - eller spårvägslinje kan på längre sikt komma att förverkligas längs Kämpevägens östra del och vidare Herkulesvägen mot centrala Öster. (Svart linje på kartan nedan)



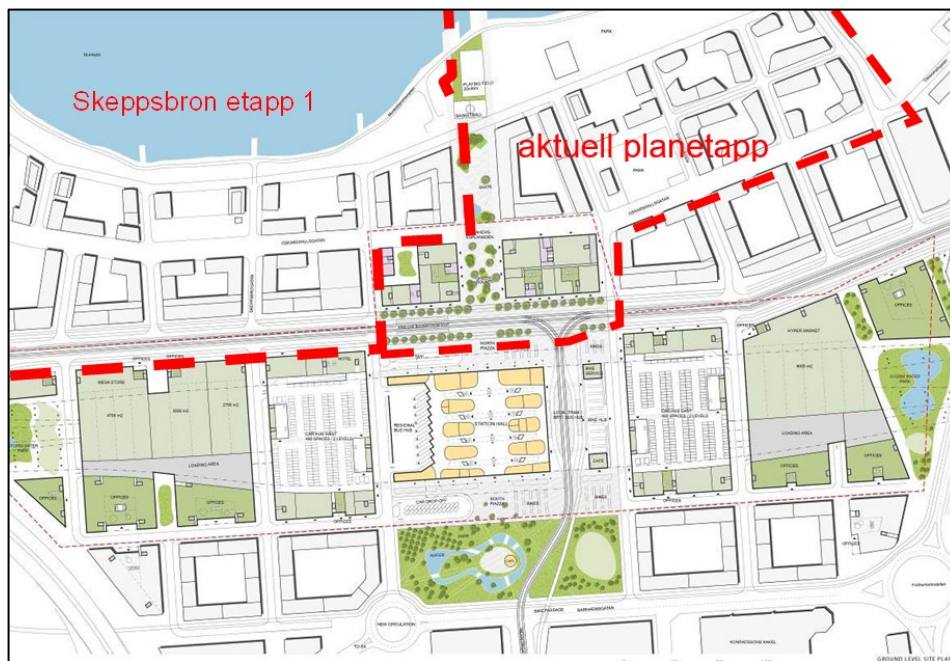
Stombusslinjenät inklusive eventuell spårväg på linje 1 år 2030 enligt år 2012 antaget Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun.

Hållplatslägen planeras vid stationstorget, vid Jordbrovägen och vid Herkulesvägen. Dessa inryms i det gaturum som ligger till grund för planens utformning.

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



Förslag till integration av olika trafikslag i gatuplan under stationen. (Wingårdhs arkitektkontor 2016).



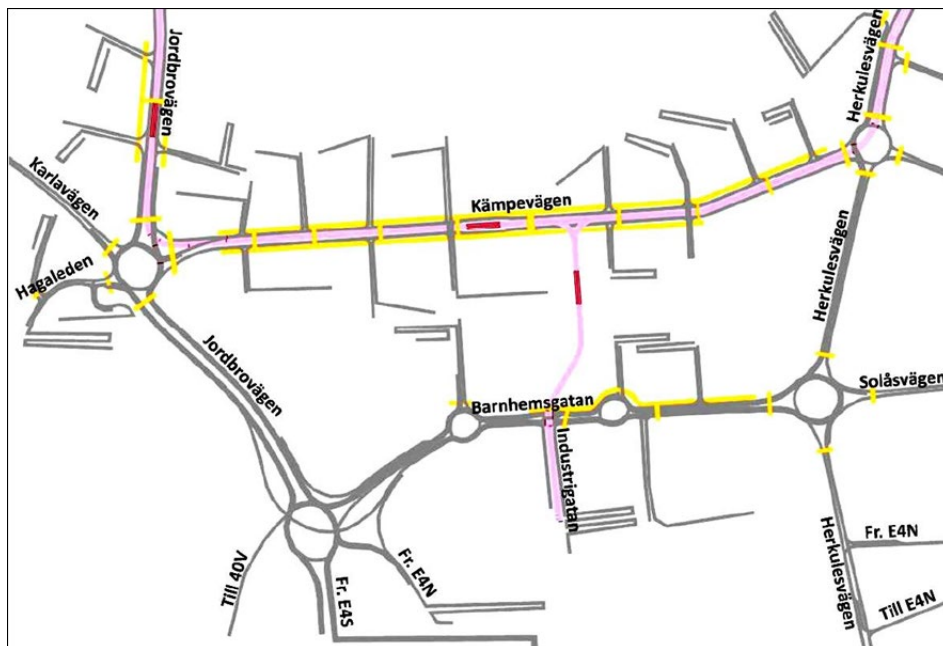
Förslag till integration av stationsområdet i staden. (Wingårdhs arkitektkontor 2016).

Biltrafik

Planerade kapacitetsstarka huvudstråk för genomgående biltrafik i Skeppsbrons närområde planeras bli Jordbrovägen, Södra infarten, Herkulesvägen och Barnhemsgatan/ Solåsvägen. För att bättre anknyta detta gatunät till väg E4/40 planeras en anslutning av Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats och på sikt eventuellt en ny, halv trafikplats vid Herkulesvägens bro över E4.

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

Se karta på nästa sida.



Vägnätet i trafikanalysen (WSP 2017-05-18). Barnhemsgatans anslutning till södra infarten/Jordbrovägen har dock bearbetats i pågående arbete med ny detaljplan för denna del, vilket dock inte påverkar trafikflödena i Skeppsbron.

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

Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås förbjudas för genomfart av tung trafik som inte är kollektivtrafik. Se även *Skeppsbron – Södra Munksjön delen cirkulationsplats Jordbron, PM alternativstudie* (WSP 2017-11-08) och *PM Trafikanalys av området vid Södra Munksjön i Jönköping* (WSP 2017-05-18).

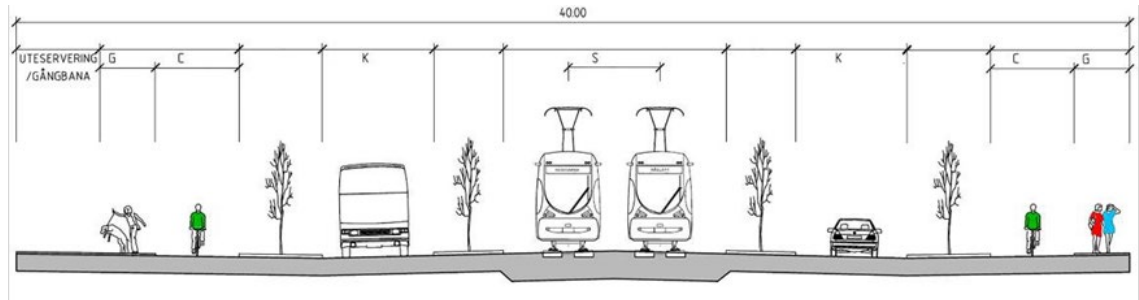
Gator

Gatorna i östra Skeppsbron utformas på liknande sätt som i västra Skeppsbron. Huvudgatan Kämpeavenyn ges en sektion som möjliggör separering av alla trafikslag, trädplantering och yta på norra sidan för uteserveringar. Denna aveny utgör tillsammans med Jordbrovägen i väster och Herkulesvägen i öster stommen i Skeppsbron. Gatornas bredd kräver byggnader med motsvarande höjd för att inte gaturummet ska upplevas som ödsligt och odefinierat.

Principen för lokalgatorna är att de öst-västliga främst är tänkt för de gående och garageinfarter och lastkajer därför med fördel placeras mot de nord-sydliga. Alla lokalgator, förutom närmast Kämpeavenyn, utformas för gångfart.

Lokalgatorna ges tre olika principsektioner varav två utformas för gångfart och möblering/plantering på de gåendes villkor, och en som en traditionell gata med

kantsten och separation mellan gående och fordon. Dessutom förekommer gångfartsgator med smalare bredd och då utan trädplantering, exempelvis Skeppsbrogatan och Båtgatan, med en bredd av 8 meter.



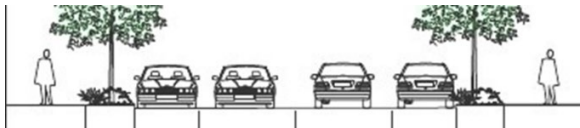
Typsektion Kämpeavenyn i riktning österut.



Principsektion 18m gångfartsgata.



Principsektion 15m gångfartsgata.



Principsektion 18m gata.

Parkering

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

Boendeparkering för cykel ska anordnas inom fastigheten så att cykel ska vara ett attraktivt val av färdmedel. Här ska även utrymme finnas för en ökande andel lastcyklar. Boendeparkering för bil förutsätts till viss del ske inom respektive kvarter under de upphöjda gårdarna. De boende som av olika skäl väljer, eller tvingas välja, en bilplats nära bostaden kan parkera sin bil här, men troligen till en högre hyresnivå än i parkeringshusen. Övriga boende, anställda, kollektivtrafikresenärer, besökare och kunder hänvisas huvudsakligen till de fyra stora allmänna parkeringshus som planeras inom Skeppsbron, varav två redan är

planlagda i den antagna etapp 1, och ett ingår i nu aktuell planetapp. Även under den nya stambanans stationsområde kan också ett par parkeringsdäck anläggas, men de är inte ytor som kan tillgodoräknas Skeppsbron.

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

Parkering med handikapptillstånd ska finnas på kvartersmark inom 25m från entréer eller i garage med samma avstånd till hiss.

Parkering skall anordnas enligt gällande parkeringsnorm som gäller när bygglovet för byggnaden ges. Grön resplan bör användas. Beräkningar som är gjorda för området bygger på att de flesta kvarter har en våning med garage och friköper resterande platser i de gemensamma parkeringshusen.

Tallahovsesplanaden

Tallahovsesplanaden delar västra och östra Skeppsbron i ett brett grönt stråk som på sikt avses förbinda Munksjön, strandparken och vyn mot Jönköpings centrala delar med stationstorget och vidare söderut under den framtida bron för ny stambana och station mot stationsparken och nuvarande Industrigatan. Tallahovsesplanaden blir ett urbant men samtidigt grönt stråk som lokalt binder ihop Kämpeavenyn med Skeppsbroparken. Närmast fasaderna blir ett hårdgjort stråk för uteserveringar, möblering och viss angöring. De centrala delarna blir mer gröna och har friare ytor för vistelse och aktiviteter.



Översikt över Tallahovsesplanaden. (Landskapslaget 2024)

Tallahovsesplanaden möter ett flertal olika slags platser och stråk, lokalgator, Kämpeavenyn och Skeppsbroparken. För att ge esplanaden ett sammanhängande stråk med hög dignitet löper dess markmaterial över korsande gator och vidare ner genom Skeppsbroparken mot Munksjöns vatten.



Visionsbild från Tallahovsesplanaden i riktning norrut. SMUAB 2025

Både vistelseytor och stråk ska bjuda in till att strosa och vistas. Tallahovsesplanaden tillåter endast korsande motorfordonstrafik på Skeppsbrogatan och Oskarshallsgatan, som är gångfartsgator. I undantagsfall tillåts viss lokal motorfordonstrafik i nord-sydlig riktning längs esplanadens östra och västra sidor.



Sektion norrut genom Tallahovsesplanadens norra del. Landskapslaget 2024

Närmast fasaderna blir Tallahovsesplanadens mest urbana och permanent utformade delar. Kvalitativa och långsiktigt hållbara material bjuder in till gångtrafik och vistelse.

En nedsänkt gräsyta blir en vistelseyta som så småningom kan programmeras om vid behov. Det är en öppen yta för aktiviteter som även kan ta emot skyfallsvatten.

Stenmjölsytan blir en karaktärsskapande yta som andas sydeuropeisk esplanad. Linspänd belysning och alléträd kombinerat med lägre träd och vegetation sätter en prägel av parktorg som bjuder in till aktiviteter, vistelse och evenemang.

Där Tallahovsesplanaden vävs ihop med Skeppsbroparken bildas en flexibel vistelseyta lämpad för aktiviteter och evenemang. Stråken som flankerar Tallahovsesplanaden följer med ner i parken och vidare ut i vattnet.

Se vidare Gestaltungsprogram för Tallahovsesplanaden, Landskapslaget 2024.

Parker

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



Övergripande gröna stråk (gångfartsgator och torg) och 200m till nya parker i Skeppsbron från Blå- och grönstrukturstrategi för södra Munksjön. SMUAB 2021

Inom hela Skeppsbron (det område som varit föremål för plansamråd) finns ca 58 000 kvm park- och naturmark. Målet med maximalt 200 m till närmaste grönområde från varje bostadsadress nås inom Skeppsbron när stadsdelen är fullt utbyggd. Utöver allmän grönyta ska gårdar för utevistelse och gatemark innehålla en stor andel växtlighet. När befolkningen ökar söder om Munksjön är det viktigt att området kopplas till andra grönområden i närheten. Förutom det

befintliga stråket runt Munksjön behöver kopplingar stärkas såväl västerut mot Tabergså, och österut mot Rocksjön/Strömsberg.

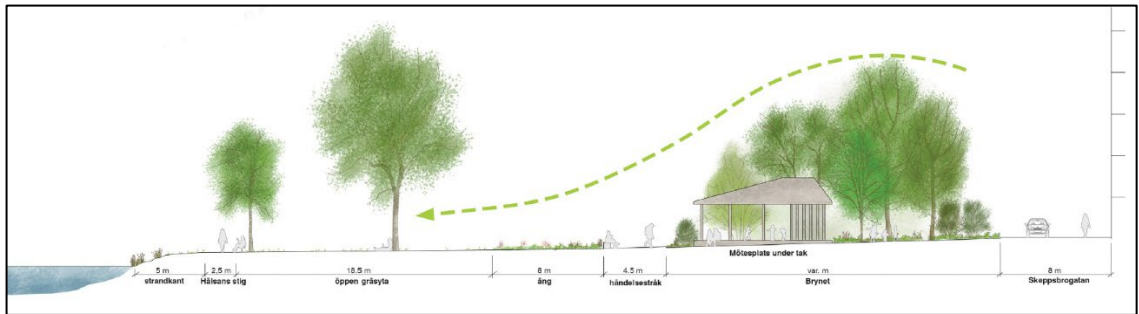
Skeppsbroparken

Skeppsbroparken följer Munksjöns strand längs hela Skeppsbrons norra kant. Östra delen av Skeppsbroparken bygger vidare på samma riktningar och stråk som den västra delen. Den befintliga gångvägen längs vattnet, Munksjöpromenaden, behålls. Gränsen mellan östra och västra delen av parken vävs ihop med Tallahovsesplanadens förlängning. Stora gräsytor varvas med vildare äng och högre vegetation där sekundära och informella stråk ger alternativa vägar och upptäckter.



Översikt över Skeppsbroparken. (Landskapslaget 2024)

Längs Skeppsbrogatan löper en vildare del av parken med brynkaraktär och små stigar. Mer formella entréer bryter av och bjuder in till gångstråk av trä som leder ned till och vidare ut i vattnet i form av flytbryggor. Tallahovsesplanadens förlängning blir en generös och tydlig entré till hela parkrummet, såväl östra som västra delen.



Principsektion mot öster genom Skeppsbroparken. (Landskapslaget 2024)

Parken rymmer ett flertal vistelsezoner av olika karaktär, för såväl större grupper och evenemang som mindre sällskap och enskilda platser.

Strandkanten domineras av Munksjöpromenaden som löper längs hela parken. Strandkanten i sig behålls i befintlig utformning och kompletteras med enkla flytbryggor av trä i förlängningen av de stråk som löper ned från Skeppsbrogatan. Brynet är en gles parkskog som ger känsla av vild natur och upptäckarglädje, men som också medger siktlinjer igenom och trygg vistelse i parken. Likt ett skogsbryn bildar den en rygg åt bebyggelsen och ger en grön fond åt parkrummet.

Ängsmarken i parken är tänkt att kompletteras med klippta delar för att skapa vistelsezoner. Utformningen av de klippta ytorna kan variera från år till år. Det kan vara grafiskt formade rum eller kanske stora labyrinter.

Öppna gräsytor kompletterar de mer programmerade ytorna som kännetecknar den tidigare etappen. Här finns utrymme för större folksamlingar, konserter, fria aktiviteter, ordnade evenemang, picknick och spontanidrott.

Mellan det vildare brynet och den mer tuktade vegetationen i form av äng och klippt gräs löper en gräns, ett gångstråk av stenmjöl med vistelsezoner och sittplatser. Stråket slingrar sig genom parken och bjuder in till att strosa långsamt och uppleva växtligheten, rumsligheterna och utblickarna.

Där Skeppsbroparken vävs ihop med Tallahovsesplanaden bildas en vistelseyta lämpad för aktiviteter och evenemang. Stråken som flankerar Tallahovsesplanaden följer med ner i parken och vidare ner mot vattnet.

Entréplatserna gestaltas för att knyta ihop västra och östra delen av parken.

Se vidare Gestaltungsprogram för Östra Skeppsbroparken. Landskapslaget 2024.

Tillgänglighet

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

planerade allmänna parkeringshusen, men får då en något längre gångväg till bilen.

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

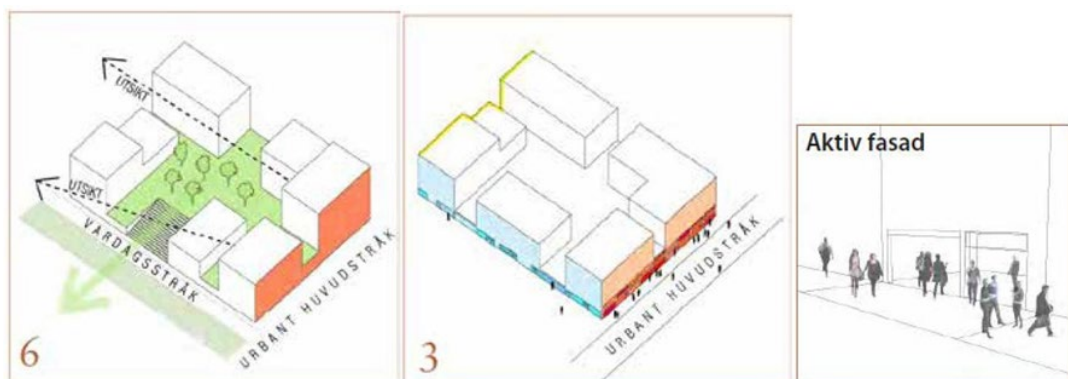
Kvartersmark

Bebyggelsestruktur

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

Ramprogrammet anger att kvarteren ska delas upp i olika fastighetsägare för att få olika karaktärer i kvarteret. Om det inte blir olika fastighetsägare är det ändå viktigt att byggnaderna delas upp så att det ser ut som flera ägare. Det är även viktigt att byggnadshöjderna varierar så att den högre bebyggelsen kantar de stora gaturummen och parkrummen och trapps ner mot de inre delarna, exempelvis mot Oskarshallsgatan. För varje kvarter anges en högsta bruttoarea (BTA) som skapar en viss frihet hur byggnadsvolymer fördelas inom respektive kvarter inom de gränser som anges med planbestämmelserna.

I ramprogrammet presenteras Kämpevägen/Kämpeavenyn som ett urbant huvudstråk med aktiva fasader som stödjer ett intensivt stadsliv. Planbestämmelse f16 ställer krav på lokaler i strategiskt viktiga lägen för annat än bostäder. Planbestämmelse f13 ställer krav på tillräcklig rumshöjd för att teoretiskt kunna inrymma annat än bostäder. För övriga lägen möjliggör detaljplanen endast lokaler, dock utan krav.



Gestaltungsprinciper från Ramprogrammet

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

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

Etapputbyggnad

Flera faktorer påverkar vid vilken tidpunkt olika delar av Skeppsbron kan genomföras; markägoförhållanden, utbyggnad av infrastruktur, rivning av befintlig infrastruktur, efterfrågan på lokaler samt möjlighet att hitta alternativa lokaler för de verksamheter som inte kan inrymmas i Skeppsbron i framtiden.

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

Kvarter 12–22 inklusive anslutande allmänna platser och vattenområde ingår i aktuell planetapp efter plansamrådet. Särskilt utbyggnad av kvarter 12 och 14 bör på grund av dess exponerade läge och höga exploatering föregås av ett tävlingsförfarande.

Kämpeavenyn planeras byggas ut i den takt som bedöms lämpligt och ersätter succesivt den befintliga Kämpevägen och ansluts i planförslaget tillfälligt till denna i öster.

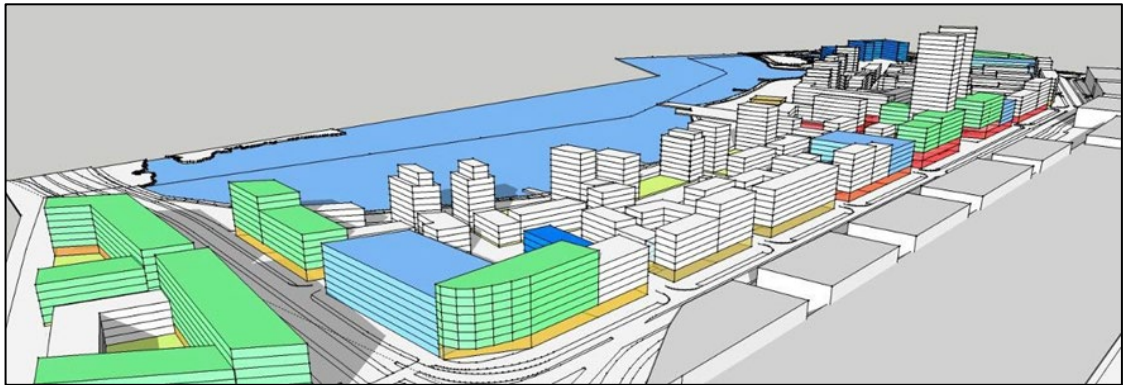
Utbyggnad av samtliga kvarter som innehåller bostäder förutsätter att nytt tillstånd för verksamheten inom avloppsreningsverk Simsholmen fått laga kraft, vilket beräknas ske under 2025. Tillståndet innehåller bland annat krav på att fysiska åtgärder för att begränsa spridning av lukt till övriga delar av staden ska åtgärdas inom en viss tid.

Fortsatt utbyggnad av kvarteren söder om nya Oskarshallsgatan (kvarter 17, 20, 23 och 25) måste invänta en avveckling av godsterminalen och en rivning av Herkulesvägens viadukt. När detta beräknas ske är inte helt klarlagt idag men måste ske innan ny stambana med station byggs. Vaggerydsbanans spår genom Ljungarum och stickspåret till bränsledepån norr om Simsholmen kan möjligen ligga kvar tills ny stambana byggs, även om godsterminalen och viadukten avvecklas och rivs innan dess. Herkulesvägen måste då korsas Vaggerydsbanan i en ny plankorsning med bommar, vilket knappast kan betraktas som optimalt. Stickspåret till bränsledepån förutsätts enligt ramprogrammet på sikt avvecklas och depån antingen flyttas eller enbart kunna angöras av vägtransportfordon.

Exploateringsgrad

Ramprogrammet beskriver fem olika bebyggelsezoner, med olika grad av täthet (e-tal). Det vill säga hur stor del av den nya bebyggelsens sammanlagda våningsarea är av kvarterens markareal.

Efter bearbetning utifrån ramprogrammets gestaltungsprinciper har tätheten ökat och den totala tillåtna exploateringen för varje kvarter anges på plankartan genom en bestämmelse om högsta tillåtna exploatering. Det är dock viktigt att den högre exploateringen inte påtagligt påverkar ljusinsläppet till gårdar och fasader. Skälen till den högre exploateringen i detaljplaneförslaget relativt ramprogrammet är främst det centrala läget, svårigheter att bygga ut andra tidigare föreslagna centrala bostadsområden, närheten till framtida kollektivtrafik såväl lokalt, regionalt som nationellt, möjlighet att genom byggnadsvolymnernas placering skärma av trafikbuller, samt att balansera de i vissa fall mycket breda gaturummen.



Övergripande volymstudie över Skeppsbron från plansamrådet. Vy från sydväst med Jordbrovägen och Kämpeavenyn i förgrunden. Vitt anger bostäder, grönt anger centrumverksamhet, rött anger tvingande lokaler i markplan och gult anger möjliga, ljusblått anger parkeringshus och mörkblått skola och förskola.



Volymstudie över östra Skeppsbron. Vy från nordost. (White 24-03-08)

Bebyggelse kvartersvis

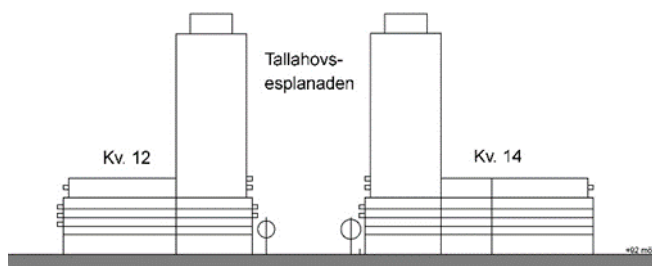
I syfte att bredda underlaget till detaljplanen har SMUAB anlitat White för att ta fram volymstudier för respektive kvarter i den centrala delen av aktuell planetapp. Härigenom har, förutom gestaltungsfrågor, mer detaljerade skugg- och bullerstudier kunnat utföras. Plankartan har därefter justerats något jämfört med samrådsversionen.



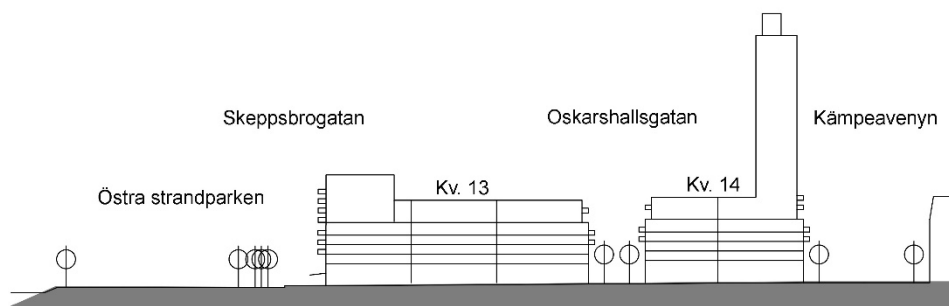
Översikt över blandstadskvarteren i den centrala delen av planområdet med kvartersnumrering och förslag till lägenhetsfördelning i normalplan i respektive kvarter. (White 2024)

Höghus i kvarter 12 och 14

Detaljplanen möjliggör två höghus centralt i Skeppsbron vid Tallahovsesplanadens möte med Kämpeavenyn och mitt för ett möjligt framtida stationsläge med en utvidgning av Kämpeavenyn i form av ett stationstorg. Höghus är inget som eftersträvas på många andra ställen i befintliga stadsmiljöer i centrala staden utan det är enbart möjligt på ett fåtal platser där en eller två märkesbyggnader kan markera en central plats. Dessa ska ha en omsorgsfull utformning både som individer och som komposition och bör komma till genom en kvalificerad designprocess som exempelvis tävling eller parallella uppdrag.



Principelevation mot söder (Kämpeavenyn)



Principelevation mot väster (Tallahovsesplanaden)

Arkitektonisk idé för höghus

Höghus ska ha en tydlig och väl genomtänkt arkitektonisk idé som anknyter till Jönköping. Den arkitektoniska idén behöver vara robust och kunna klara eventuella förändringar under processen, utan att de bärande arkitektoniska kvaliteterna går förlorade. Mycket stor omsorg ska läggas på såväl närmiljöerna som upplevelsen på långt håll. Genom att arbeta medvetet med höga hus olika delar - bottenvåningen, basen, kroppen och kronan, kan kvaliteter och sammanhang skapas i både det nära mötet med byggnaden, i stadsrummen och i stadsbilden.



Skyskrapans delar. Illustration från Malmö stad.

Bottenvåningen präglar upplevelsen på nära håll och mötet mellan människa och byggnad. Basen är den del av ett högt hus som i skala relaterar till de närliggande byggnaderna, formar stadsrummet och förankrar det höga huset i sitt fysiska sammanhang. Denna del regleras i detaljplanen genom att fasaden ska dras in minst två meter. Kroppen reser sig i stadsbilden. Kronan avslutar byggnaden mot himlen.

Riktlinjer för utformning av höga hus

Höga hus ska utformas med utgångspunkt i, och hänsyn till, stadsdelarnas olika och unika karaktärsdrag. De ska genom exempelvis form, material och färg, vidareutveckla och stärka de byggda karaktärsdrag som finns i Jönköping och på den aktuella platsen. Samspelet med eventuella höga hus i närheten ska beaktas, som de eventuella framtida höga husen i anslutning till stationsområdet föreslagna i Wingårdhs vinnande förslag.

Höga hus ska infogas i områdets byggda struktur och möta marken på ett stadsmässigt vis. De ska placeras i anslutning till betydelsefulla platser och stråk, snarare än inne i kvarter. Huvudentrén ska placeras mot det mest betydande stadsrummet.

Utformningen av bottenvåningen ska ägnas särskild omsorg och ska artikuleras genom gedigna material, hög grad av kontakt mellan inne och ute samt hög detaljeringsgrad. Upplevelsen av baksidor ska undvikas.

Höga hus bör utformas med en bas som följer fasadlivet och anpassas i höjd till omgivande byggnader och gaturummens bredd, för att skapa kontinuitet och tydlighet i stadens rum. Fasadliv, höjd, rytm och detaljeringsgrad kan med fördel hämtas från omgivande bebyggelse.

Volymförskjutningar mellan husets bas och kropp bör användas för att mildra höghusets negativa inverkan på vindförhållanden i gatunivå, för att solljus ska nå närmiljöerna samt för att säkerställa tillgång på dagsljus i angränsande byggnader.

Höga hus ska utformas som slanka torn. Fotavtrycket för den uppstickande byggnadsdelen bör inte överstiga 600 kvm. Ofta är ett mindre fotavtryck lämpligt. Förhållandet mellan fotavtryckets lång- och kortsida bör inte överstiga 1:1,5

Fasadens komposition och utformning ska betona byggnadens form och vertikalitet, exempelvis genom volymförskjutningar, fönstersättning, placering av balkonger och i materialhanteringen. Solavskärmning och inglasningar av balkonger ska adresseras tidigt i gestaltungsprocessen.

Höga hus ska utformas med ett tydligt avslut mot himlen. Den översta våningen eller våningarna ska utformas på ett särskiljande vis från kroppen, exempelvis genom att dras tillbaka från fasadlivet eller med särskiljande våningshöjder, fönstersättning och fasadutformning. Hisstoppar, teknikrymmen och dylikt ska integreras i byggnadens volym och gestaltning.

Riktlinjer för utemiljöer vid höga hus

Utemiljöerna kring höga hus ska inbjuda till vistelse och ha ett behagligt lokalklimat. Skyddade, njutbara stadsrum med måttliga dimensioner eftersträvas liksom goda sol- och dagsljusförhållanden såväl inom- som utomhus. Gårdar ska utvecklas som sociala och rekreativa miljöer.

Alla boende och verksamma ska ha tillgång till någon eller några användbara platser för utevistelse inom projektet. Åtgärder ska vidtas för att skapa lä på balkonger, terrasser och gårdar.

Analys av höga hus effekt på dagsljus-, sol- och vindförhållanden ska utföras. Om flera höga hus finns eller planeras i närheten av varandra ska dess sammanlagda påverkan på lokalklimatet ligga till grund för bedömningarna.

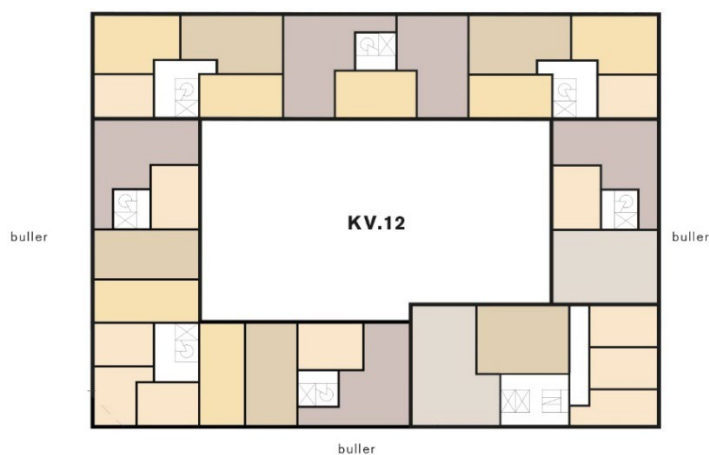
Lägenhetsfördelning i respektive kvarter

Här redovisas förslag på fördelning av lägenheter på normalplan, indragen takvåning och i höghusdelarna i kvarter 12 och 14. Lägenheter mot bullerutsatta sidor ska vara genomgående eller inte överstiga 35 kvm. Totalt omfattar kvarteren 120 322 kvm BTA ovan mark exklusive garage.



Översikt över samtliga blandstadskvarter med lägenhetsfördelning i normalplan.
(White 2024)

Kvarter 12

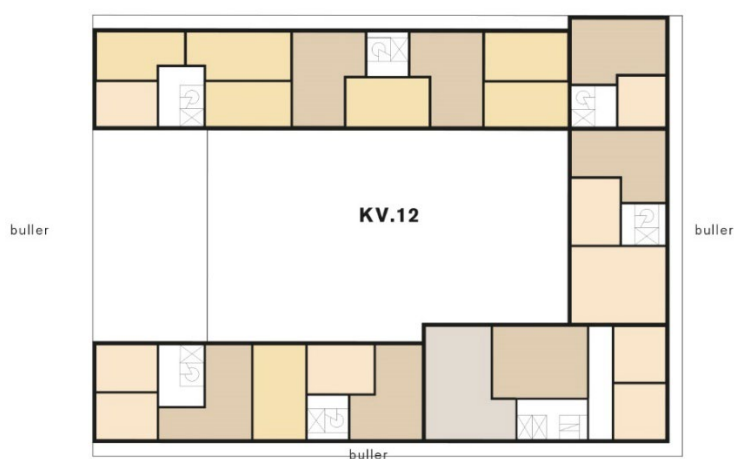


Kvarter 12 omfattar
22 307 kvm BTA
ovan mark
exklusive garage.

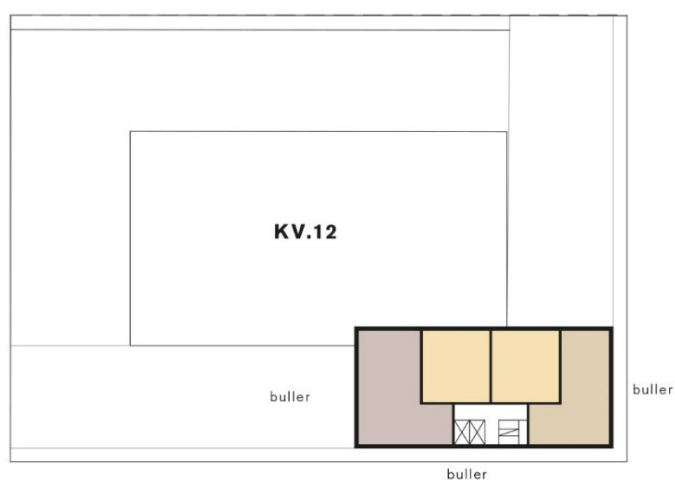
Kvarteret kan
inrymma ca 244
bostäder varav 64 i
höghusdelen.

Angöring främst
från väster.

Normalplan (White 2024)

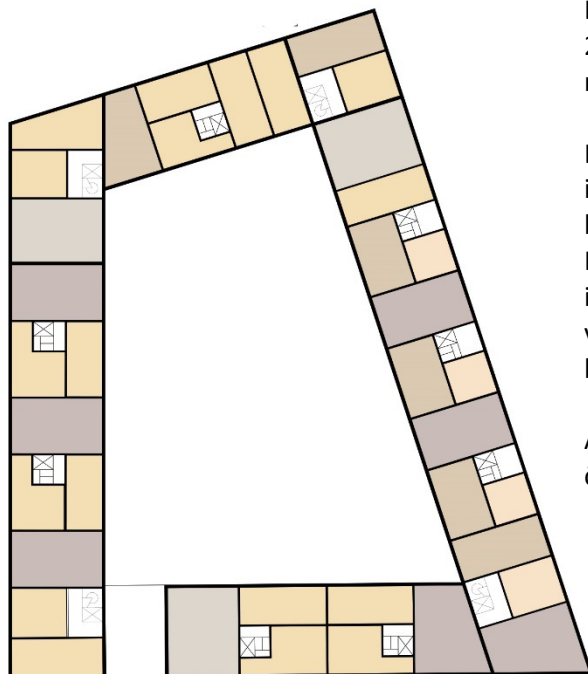


Indragen takvåning (White 2024)



Normalplan höghusdel (White 2024)

Kvarter 13

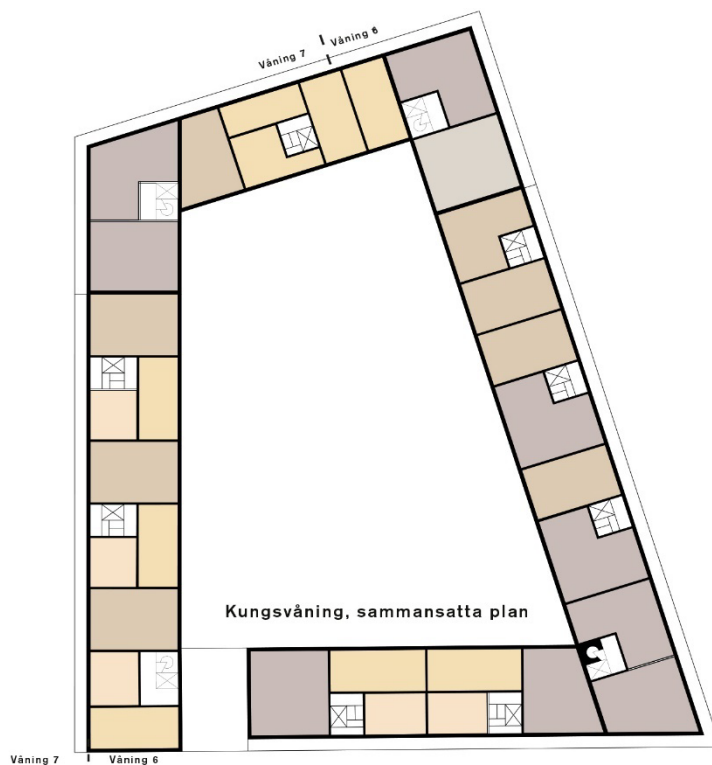


Kvarter 13 omfattar
22 272 kvm BTA ovan
mark exklusive garage.

Kvarteret kan
inrymma ca 232
bostäder.
Kvarteret kan även
inrymma en förskola,
varvid antalet
bostäder minskar.

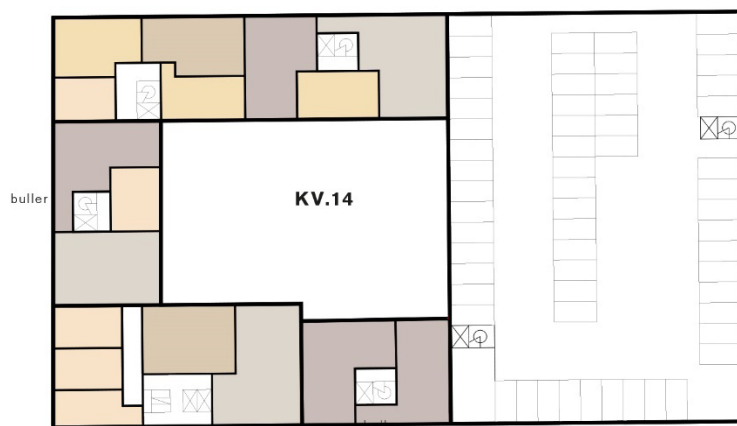
Angöring främst från
öster.

Normalplan (White 2024)



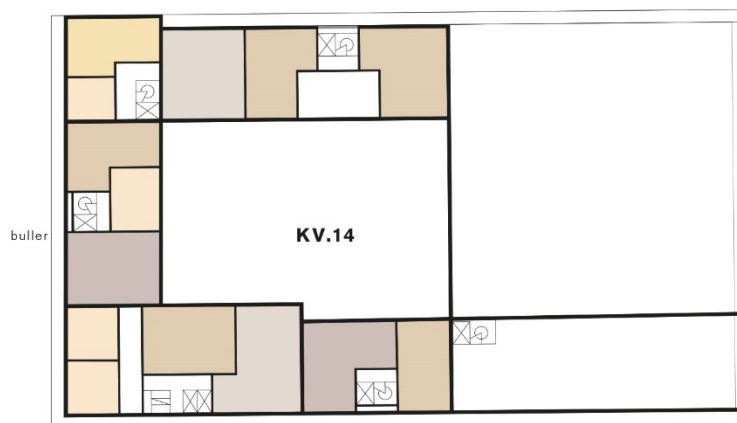
Normalplan (White 2024)

Kvarter 14



Kvarter 14 omfattar
17 809 kvm BTA
ovan mark exklusive
garage.

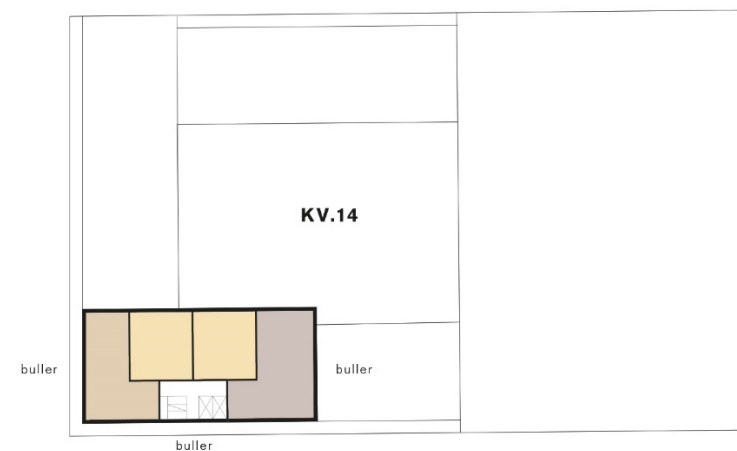
Normalplan (White 2024)



Kvarteret kan
inrymma ca 175
bostäder, varav 64 i
höghusdelen.

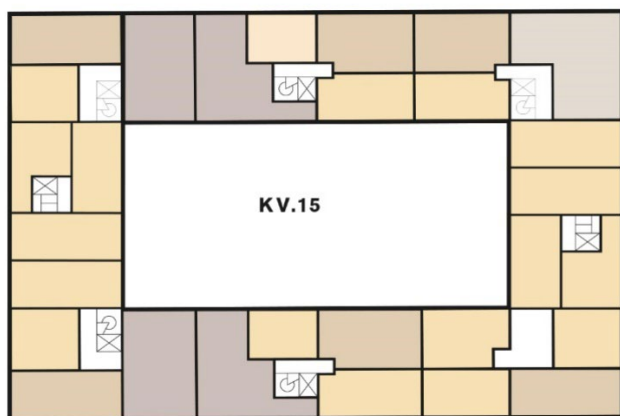
Angöring främst
från norr eller öster.

Indragen takvåning (White 2024)



Normalplan höghusdel (White 2024)

Kvarter 15

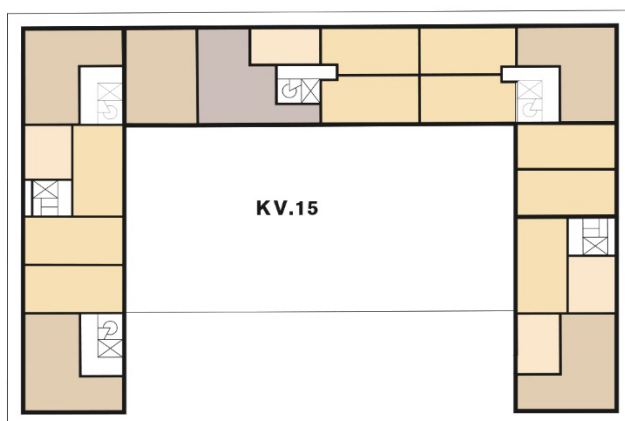


Kvarter 15 omfattar
15 645 kvm BTA ovan
mark exklusive garage.

Kvarteret kan inrymma ca
188 bostäder.

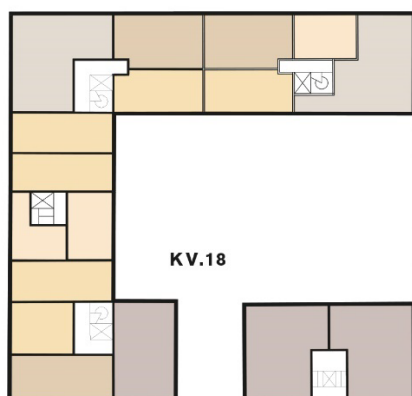
Angöring främst från
väster.

Normalplan (White 2024)

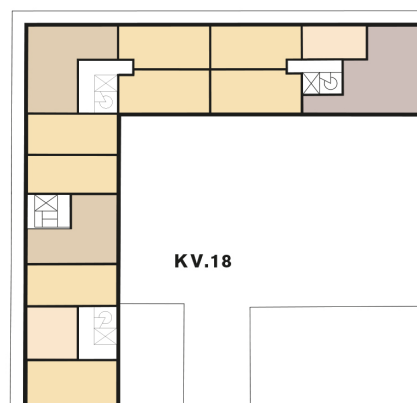


Indragen takvåning (White 2024)

Kvarter 18



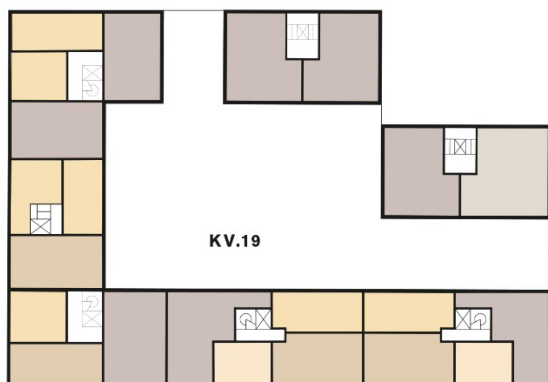
Normalplan (White 2024)



Indragen takvåning (White 2024)

Kvarter 18 omfattar 8 709 kvm BTA ovan mark exklusive garage. Kvarteret kan inrymma ca 102 bostäder.

Kvarter 19

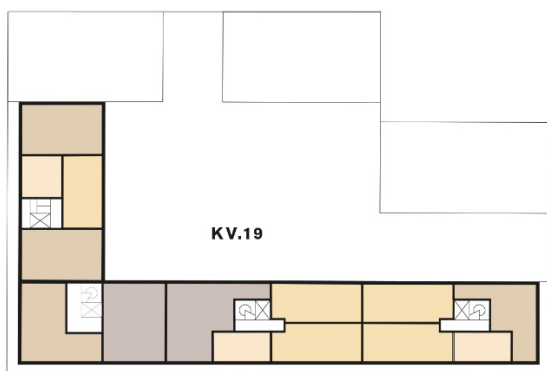


Kvarter 19 omfattar
9 617 kvm BTA ovan
mark exklusive garage.

Kvarteret kan inrymma
ca 97 bostäder.

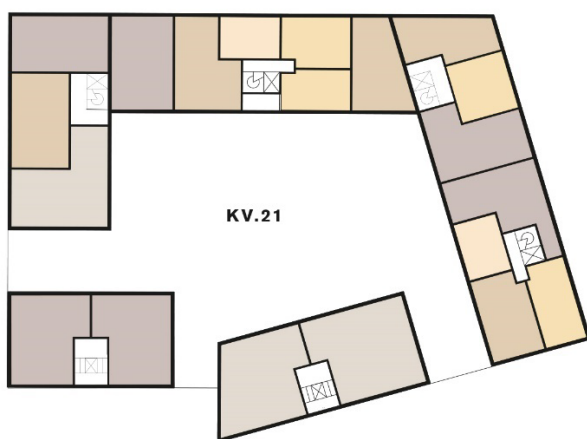
Angöring främst från
öster.

Normalplan (White 2024)



Indragen takvåning (White 2024)

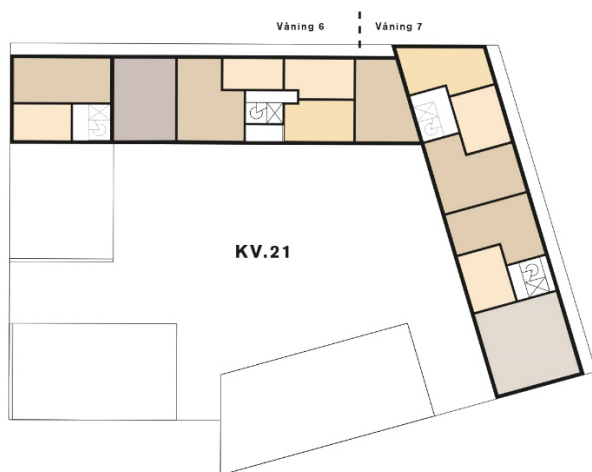
Kvarter 21



Kvarter 21 omfattar
13 027 kvm BTA ovan
mark exklusive garage.

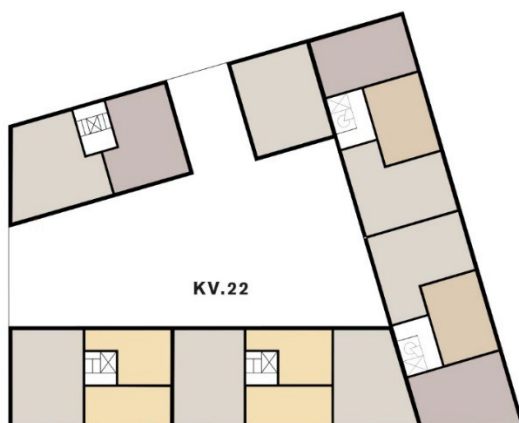
Kvarteret kan inrymma
ca 137 bostäder.

Normalplan (White 2024)



Indragen takvåning (White 2024)

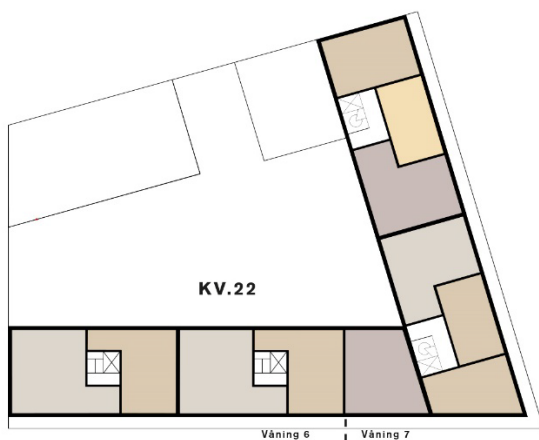
Kvarter 22



Normalplan (White 2024)

Kvarter 22 omfattar
10 936 kvm BTA ovan
mark exklusive garage.

Kvarteret kan inrymma ca
94 bostäder.



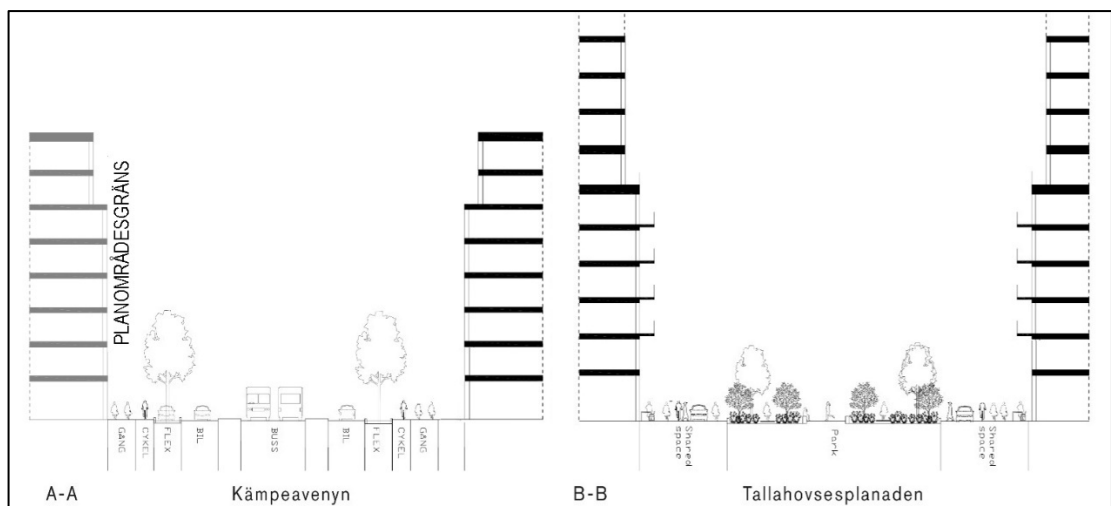
Indragen takvåning (White 2024)

Fasadernas utformning mot respektive gata

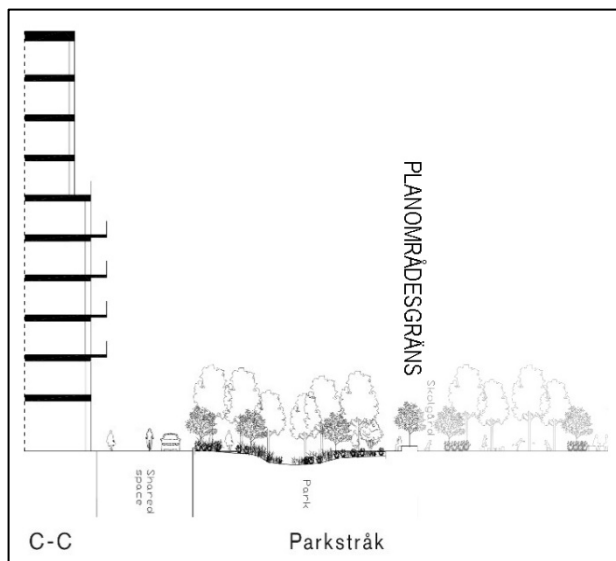
I syfte att åstadkomma harmoniska gaturum för vistelse med möjlighet till trädplantering, ljus och luft trots kringbyggda gårdar och en hög exploatering ska indrag av fasaderna göras över en nivå anpassad till respektive gata. Mot de bredare gatorna i områdets yttre delar tillåts fasaderna utföras i upp till sex våningar och mot de inre gångfartsgatorna upp till fyra våningar innan fasaderna ska dras in.



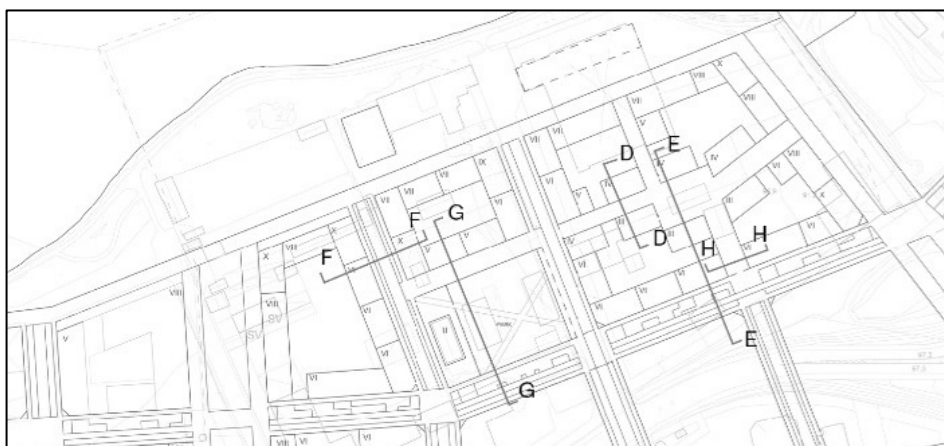
Översiktskarta över principsektion A-C



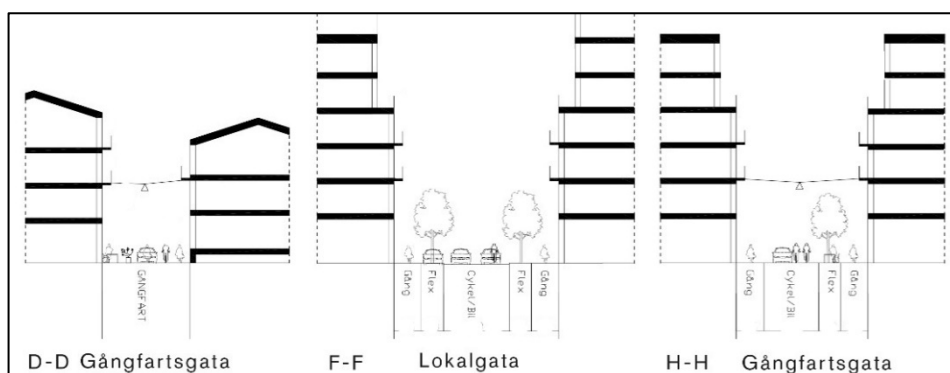
Principsektioner genom Kämpeavenyn mot väster och Tallahovsesplanaden mot norr.



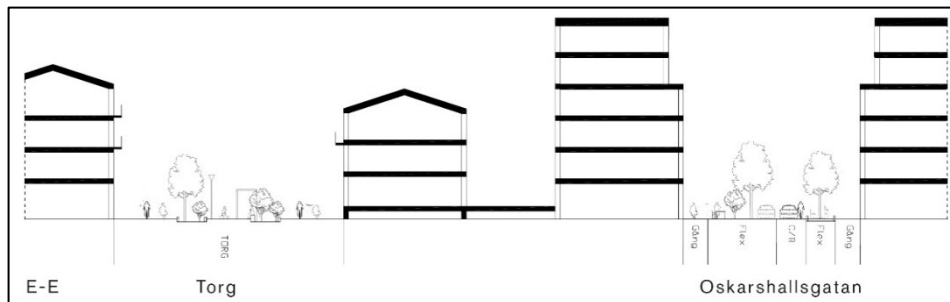
Principsektion genom det östra parkstråket och Båtgatan mot norr.



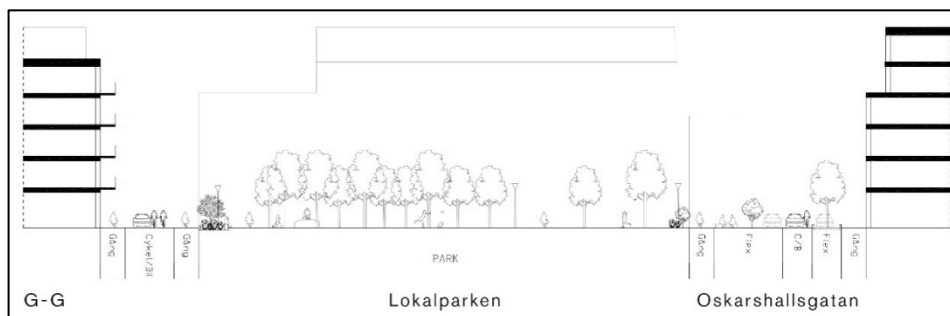
Översiktskarta över principsektion D-H



Principsektioner genom Tubgatan mot öster och Magasinsgatan samt Gasolgatan mot norr.



Sektion genom lokalt torg och Oskarshallsgatan mot öster.



Sektion genom Tubgatan, Magasinsparken och Oskarshallsgatan mot öster.

Teknisk försörjning

Dagvatten översiktligt

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

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

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

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

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

Dagvatten inom planområdet

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

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

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

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

Med utgångspunkt från kommunens dagvattenpolicy och föroreningsberäkningarna föreslås följande dagvattenlösning:

Dagvatten från takytor och innergårdar kan ledas utan fördröjning i täta ledningar till Munksjön. Detta beror på de låga föroreningshalterna i dagvattnet

som förväntas från dessa ytor. Dock kan även detta dagvatten användas som en resurs. En av målsättningarna som Jönköpings kommun har är att vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. Åtgärder som har föreslagits i denna utredning är:

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

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

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

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

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

Då kvartersstrukturen blir helt ny kommer VA-ledningsnätet inom detaljplanen behöva nyläggas i sin helhet.

Huvudstråk för vatten- och avloppsledningar för detaljplaneområdet blir i Oskarshallsgatan.

Spillvattenhuvudledningen som idag ligger i Kämpevägen kommer att läggas i Oskarshallsgatan i för framtida slopande av ledningen i Kämpevägen.

Den provisoriska spillvattenpumpstation som byggdes i första etappen kommer kunna avvecklas när spillvattenledningen i Oskarshallsgatan är byggd.

Området ligger i Jönköpings lågzon, vattentrycket är ca 6,5 bar vid marknivån, så hus över ca 30 meter höga behöver extra tryckstegring som fastighetsägaren behöver anordna.

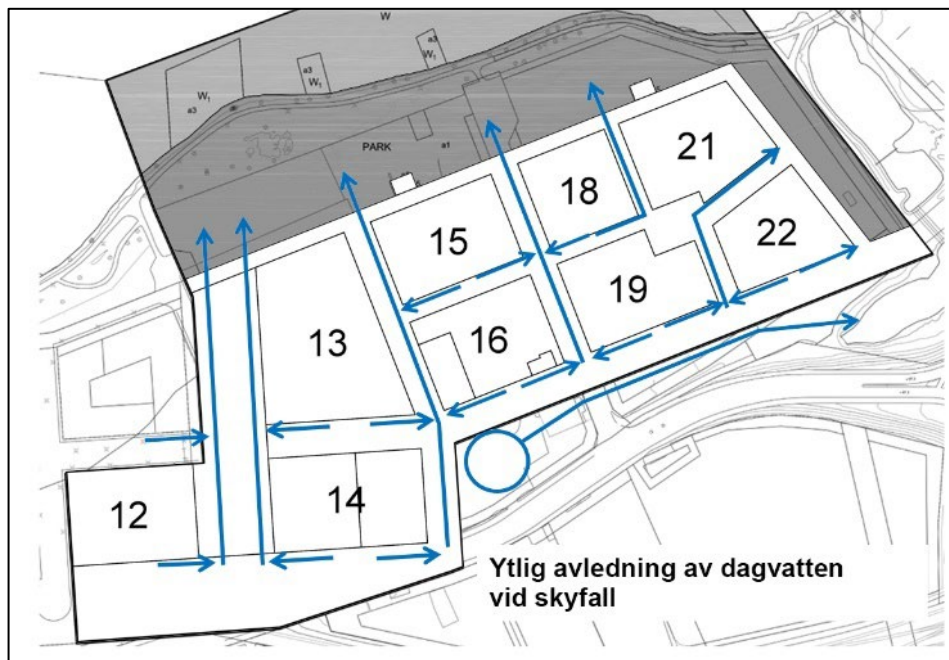
Om anslutning av vatten och avloppsledningar till caféer eller toaletter inom strandparken önskas bör detta planeras in tidigt.

Skyfall

Vid extrema regn, som 100-årsregn, uppstår dagvattenflöden som planområdets dagvattenlösningar inte är dimensionerade för att klara. Det är viktigt att planera höjdsättningen så att dagvattnet vid bräddning av dagvattenlösningarna kan avrinna via sekundära avrinningsvägar och vidare till öppna ytor som kan ta emot och eventuellt fördröja vatten från ett 100-årsregn. Planområdet ska därför höjdsättas så att avrinningen sker bort från byggnader, och instängda områden

ska undvikas. Plankartan anger med illustrerade riktningspilar gatornas lutning för avledning mot Munksjön.

Förutsättningarna att kunna planera in sekundära avrinningsvägar i riktning norrut mot Munksjön och att kunna utnyttja planerade parker som översvämningsytor bedöms som goda när hela Skeppsbron, stationsområdet och Fridhem byggts ut. Idag utgör Vaggerydsbanan en barriär för ytvattenavrinning. Vattnet i befintlig lågpunkt vid Kämpevägen bedöms innan kommande etapper genomförs kunna ledas österut mot befintlig dagvattendamm.



Sekundära avrinningsvägar vid skyfall samt tillfällig avledning av befintlig lågpunkt (blå cirkel) söder om planområdet innan hela Skeppsbron byggts ut.

Risk för översvämning

Närmaste vattendrag är utloppet i Munksjön av ett större dagvattenstråk från Ljungarums industriområde via två befintliga dagvattendammar i öster. Nivåskillnaden ner till dammarna från planområdet är dock så stort att någon risk för översvämning som påverkar planområdet inte bedöms föreligga vid höga flöden. Dessutom planeras såväl kvartersmark som gatumark höjas ytterligare, särskilt i planområdets södra del.

Se karta på nästa sida.

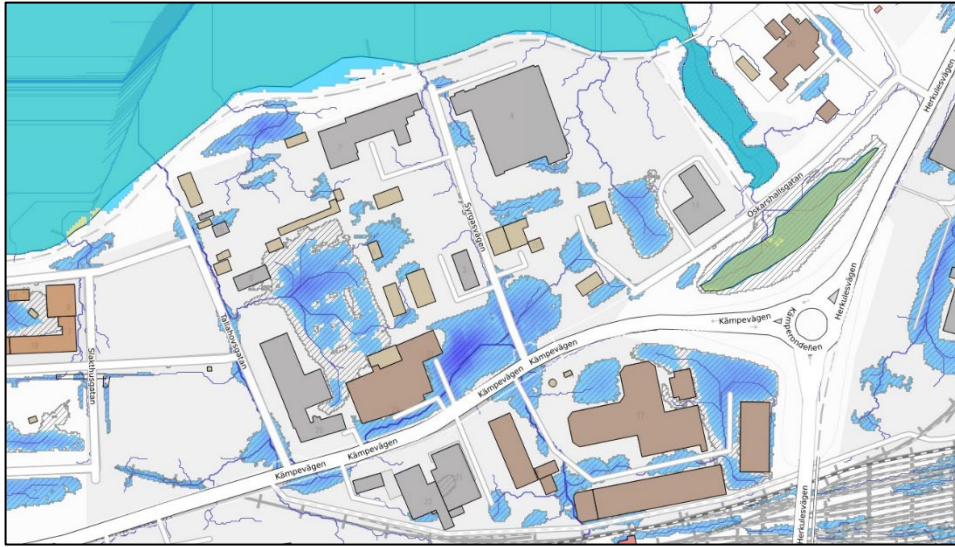


Bild med nuvarande lågpunkter från Scalgo live

Vid skyfall kommer dagens lågpunkter att fyllas upp enligt bilden ovan. Denna bild visar hur översvämningssituationen ser ut vid befintliga höjder och 100 mm regn vilket motsvarar drygt ett 100 års regn med klimatkfaktor 1,4. Höjdsättningen av planområdet är viktig och bygger i stort på att området höjs i söder så att vattnet vid skyfall leds via allmänna platser mot strandparken och Munksjön i norr. Höjdsättningen måste göras så inga instängda lågpunkter uppkommer inom planområdet och detaljplanen får inte heller påverka nedströms område negativt.

Vattnet i befintlig lågpunkt vid Kämpevägen bedöms innan kommande etapper genomförs kunna ledas österut mot befintlig dagvattendamm.

I och med att det är så stora nivåskillnader påverkas inte planområdet av höga nivåer i omgivande vattendrag.

Uppvärmning

Uppvärmning kan ske genom fjärrvärme. Befintliga ledningar finns i området. Planförslaget möjliggör en shuntstation (värmeväxlare) i det mindre delområdet av planområdet i väster.

EI

Genomförandet av planförslaget medför behov av ytterligare nätstationer. Planförslaget medger placering av tre nya stationer.

Avfall

Avfallshanteringen ska ske inom respektive fastighet, placering av miljörum eller liknande ska ske med utgångspunkt att hämtningsfordonet skall undvika backrörelser.

I Jönköpings kommun erbjuds avfallssortering i åtta fraktioner och utrymme för avfallshantering bör dimensioneras för detta. Hantering av hushållsavfall skall ske antingen inom respektive fastighet med enskild hantering eller med gemensamma miljöhus i enlighet med June Avfall och Miljös avfallsföreskrifter och Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen. Avfallsutrymmen ska utformas så att källsortering underlättas. Borttransport av hushållens förpackningsavfall och returpapper ska som huvudregel ske från bostadsfastighet eller genom insamling från en plats i nära anslutning till fastigheten, så kallad fastighetsnära insamling. Enligt "Förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar" ska fastighetsnära insamling vara införd 1 januari år 2027 för alla hushåll samt verksamheter som har avfallshantering som är samlokaliserad med hushåll.

Störningar, hälsa och säkerhet

Brandskydd

Insatstid

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

Med ny brandstation bedöms insatstiden ligga inom tidsintervallet 5–10 minuter.

Skydd mot spridning

Skydd mot brandspridning ska beaktas i enlighet med BBR 5:6.

Tillgänglighet

Alla byggnader ska vara lättillgängliga med räddningstjänstens fordon och utformas enligt BBR 5:72. Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och potentiella uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats. Det förutsätts att varje dörr i fasad är en angreppspunkt.

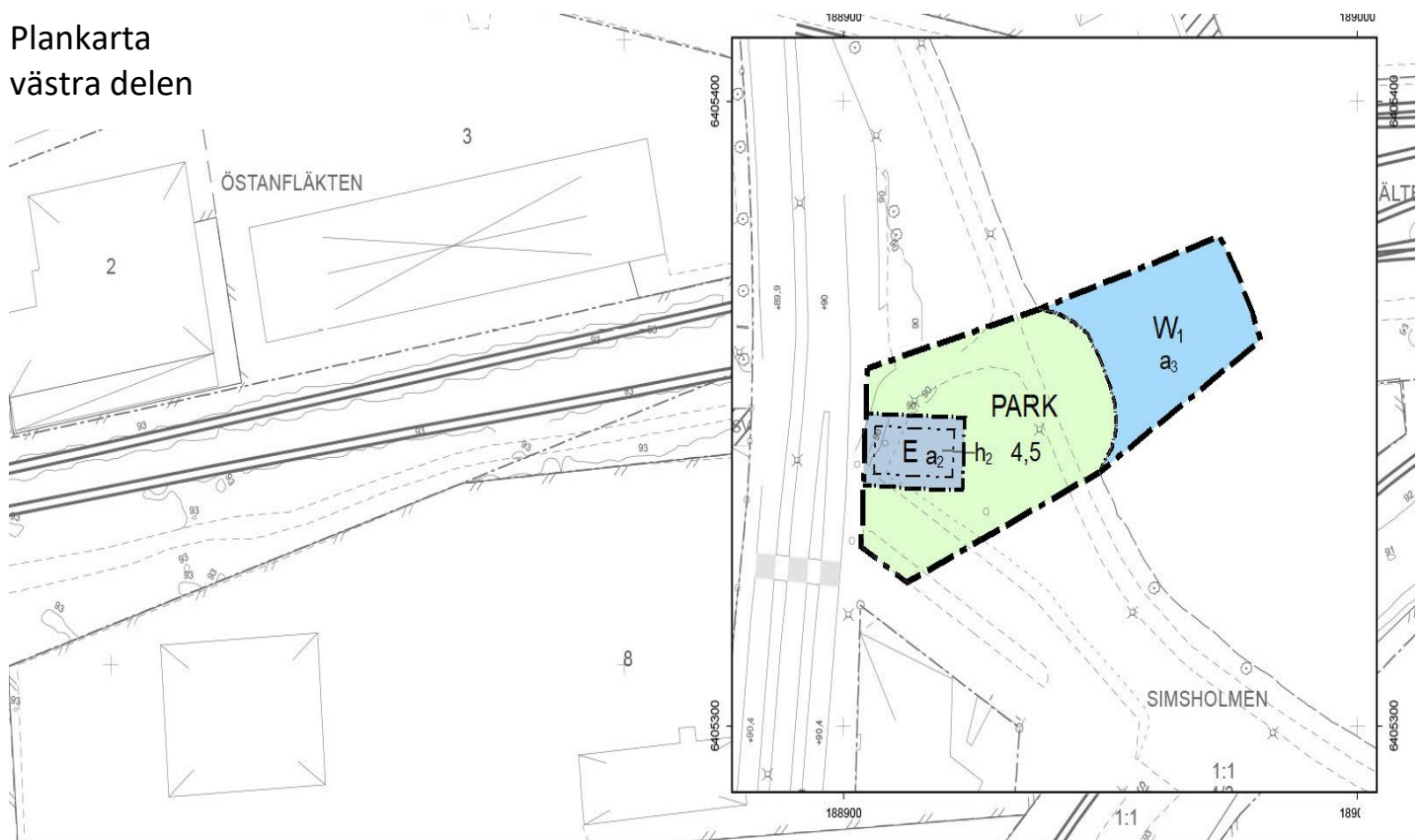
Brandvatten

Brandvatten ska anordnas enligt gällande VAV-norm. Avståndet mellan brandpost och angreppspunkt bör understiga 100 meter.

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

Plankarta och bestämmelser

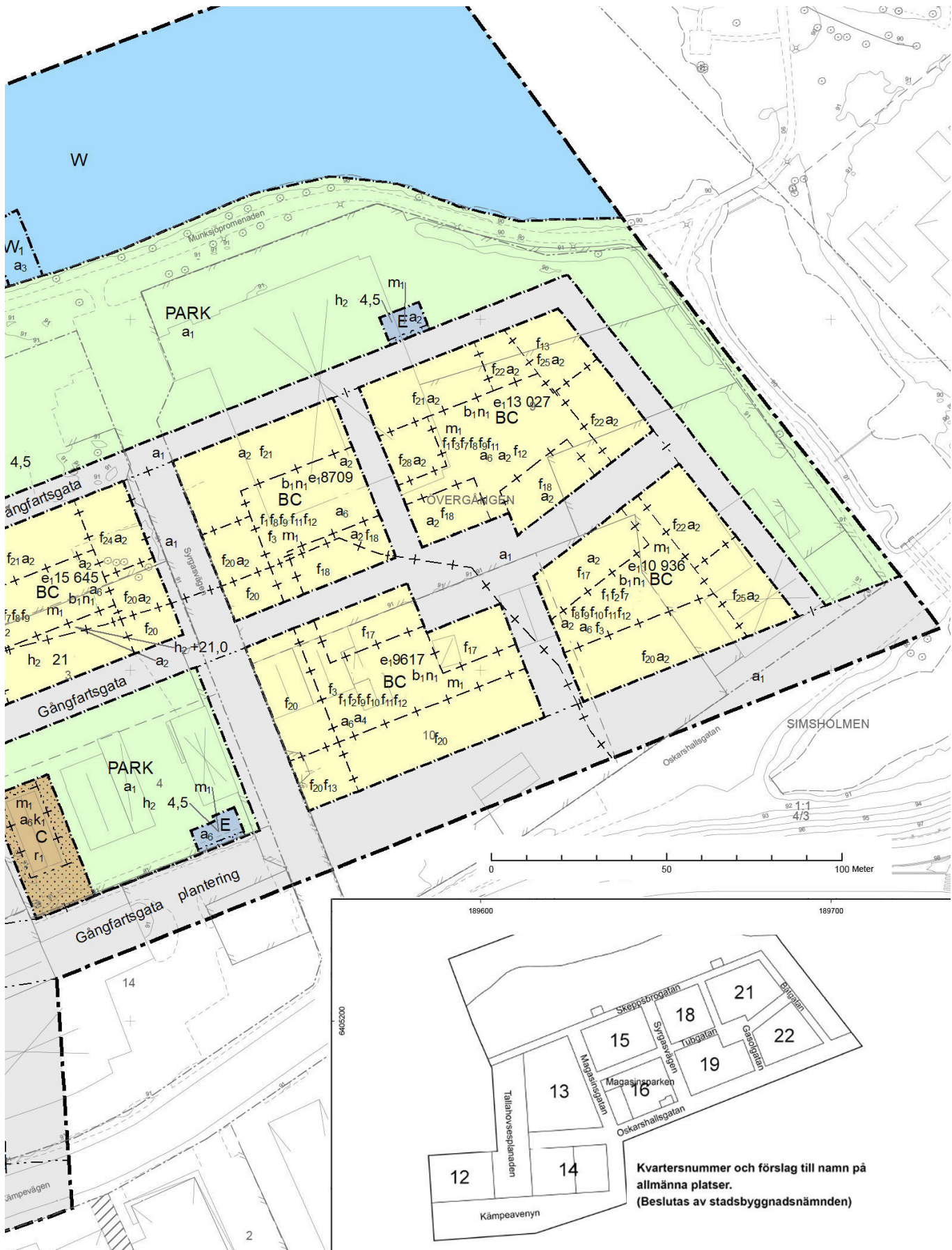
Plankarta
västra delen



Plankarta centrala delen



Plankarta
östra delen



Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA

Gata

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose ytor och konstbyggnader för allmän fordons- och gångtrafik och i förekommande fall gatuplanteringar för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

PARK

Park

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose ytor och konstbyggnader för allmänhetens lek och rekreation för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

TORG

Torg

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose ytor för allmänhetens utevistelse och i förekommande fall planteringar för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

Kvartersmark

BC

Bostäder, Centrum

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av bostäder och lokaler för centrumverksamhet för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

BCS₁

Bostäder, Centrum, Förskola

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av bostäder, lokaler för centrumverksamhet och förskola för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

C

Centrum

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av lokaler för centrumverksamhet för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

E

Tekniska anläggningar

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av elförsörjning och fjärrvärme.

PCB

Parkering, Centrum, Bostäder

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av parkering, bostäder och lokaler för centrumverksamhet.

Vattenområden

W

Öppet vatten

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av öppet vatten för flora och fauna, temperaturreglering och allmänhetens lek och rekreation för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

W₁

Öppet vattenområde där bryggor och liknande anordningar får anläggas. Tillåten användning omfattar fasta bryggor på pålar med fritt vatten under, samt flyttbara flytbryggor.

Motivet till bestämmelsen är att öka tillgängligheten till vattenområdet för fiske, lek, båtliv och rekreation, samt möjligheten att i framtiden införa turbotrafik på Munksjön.

Egenskapsbestämmelse för allmän plats

Stängsel, utfart och annan utgång

symbol utfartsförbud

Utfartsförbud

Motivet till bestämmelsen är att av trafiksäkerhetsskäl får normalt inte ut- eller infart ske med fordon. Garageport, lastbrygga eller körbar in eller utfart får därför inte anordnas. Dörr avsedd för gående med eller utan fordon som kan ledas eller bäras får dock anordnas.

Utformning av allmän plats

plantering

Plantering

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose ytor för trädplantering och naturlig rening av dagvatten innan detta når Munksjön. Växtligheten bidrar också till att bland annat rena luften och mildra framtida extrema temperaturer förorsakade av klimatförändringarna.

gångfartsgata

Marken är avsedd för gångfartsgata på de gåendes villkor.

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose allmänna ytor för främst utevistelse och promenader där fordonstrafik får anpassa sig till de gående för att uppnå detaljplanens syfte i denna del. Planteringar, träd, lekytor, cykelställ och växtbäddar inryms i tillåten markanvändning.

kollektivtrafik

Tillåten markanvändning inom markerat område omfattar kollektivtrafik i särskilt körfält.

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose ytor för effektiv trafikering med kollektivtrafik.

Upphävande av strandskydd

a₁

Strandskyddet är upphävt.

Egenskapsbestämmelse för kvartersmark

Avgränsning via egenskapsgränser

Begränsning av markens nyttjande

prickraster

Marken får inte försees med byggnad.

Motivet till bestämmelsen är att bland annat skapa ytor för utevistelse och skötsel av fasad för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

korsraster

Marken får endast försees med inglasad uteservering utöver angiven bruttoarea.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra uteservering inom kvartersmark mot Skeppsbrogatan.

Utnyttjandegrad

e₁

Maximal bruttoarea är angivet värde i kvadratmeter ovan mark exklusive eventuellt garage.

Bestämmelsen syftar till att medge viss frihet i byggnadens utformning inom den byggnadsvolym som ges på plankartan.

Skydd mot störningar

m₁

Entréer, fönster och känslig teknisk utrustning ska placeras minst +90,3 meter över angivet nollplan eller förses med skyddsåtgärder mot översvämning. Vid placering av teknisk utrustning under +90,3 meter ska den alltid placeras minst 0,5 meter över golvnivån samt förses med andra skyddsåtgärder mot översvämning.

Utformning

f₁

Entréer ska orienteras mot allmän plats och gärna vara genomgående.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma öppna fasader och ett levande gaturum med entréer orienterade mot allmän plats. Trapphus får dock vara genomgående så att entré dessutom anordnas mot gårdssidan.

f₂

Öppning mellan gård och gata med en bredd av minst 4 meter och en höjd av minst 4 meter ska finnas mot Oskarshallsgatan.

Motivet till bestämmelsen är att skapa kontakt mellan gårdarna och Oskarshallsgatan. Dessa öppningar får vara överbyggda eller helt obebyggda.

f₃

Mot allmän plats får balkonger kraga ut maximalt 1,5 meter från fasadliv. Bestämmelsen gäller inte mot Tallahovsesplanaden, Skeppsbrogatan och Båtgatan där balkonger i stället får kraga ut maximalt 2,0 meter från fasadliv.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den stadsmässighet som eftersträvas mot allmän plats.

f₇

Där byggnadshöjden överstiger 27 meter ska fasaden över våning 6 utföras indragen minst 2 meter från fasadliv mot allmän plats. Frontespis får dock förekomma vid trapphus om det krävs för hiss. Istället för indragen fasad får tak med motsvarande takfall anordnas där indragen fasad omfattar högst två våningar. Bestämmelsen om indrag gäller inte NV hörnet av kv. 13, NÖ hörnet av kv. 12 samt SÖ hörnet av kv. 22.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas, och bidrar också till att bryta fallvindar vid högre byggnader.

f₈

Där byggnadshöjden överstiger 21 meter ska ytterväggen i första och andra våning eller minst 6 meter mot Kämpevägen/Kämpeavenyn, Skeppsbrogatan, Båtgatan och Tallahovsesplanaden utföras med särskild omsorg och i avvikande bearbetning eller struktur relativt ytterväggen ovanför. Utkragande

balkong får ej utföras. Mot övriga allmänna platser gäller kraven endast första våningen.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den detaljering och stadsmässighet som krävs för en byggnad som ska upplevas i gångfart.

f₉

Fasaden ska delas upp så hela kvarterets bredd mot allmän plats inte upplevs som en byggnad.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den detaljering och stadsmässighet som krävs för en byggnad som ska upplevas i gångfart. Ramprogrammet anger att kvarteren i första hand ska delas upp i flera fastigheter i syfte att åstadkomma en variation i upplåtelseformer och gestaltning. I andra hand ska byggnaderna ingående i kringbyggda kvarter delas upp så de dels får varierande takfotshöjd, dels delas upp så att varje kvarters sida upplevs som bestående av flera olika byggnader.

f₁₀

För bostäder över 35 kvadratmeter mot Kämpevägen/Kämpeavenyn ska minst hälften av alla bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en ljuddämpad sida.

Bostäderna mot Kämpevägen är utsatta för trafikbuller från både vägtrafik och järnvägstrafik. Eftersom utbyggnaden av Skeppsbron kommer att ske under flera år kommer under en övergångstid fler bostäder att vara utsatta för trafikbuller än när hela Skeppsbron är färdigbyggt, inklusive stations-området. Som en försiktighetsåtgärd ska därför alla bostäder över 35 kvadratmeter mot Kämpevägen/Kämpeavenyn vara genomgående.

f₁₁

Där byggnadshöjden överstiger 21 meter men understiger 27 meter ska fasaden över våning 4 utföras indragen minst 2 meter från fasadliv mot allmän plats eller mot korsmark som gränsar till allmän plats. Frontespis får dock förekomma vid trapphus om det krävs för hiss, samt för att betona kvartershörn. I stället för indragen fasad får tak med motsvarande takfall anordnas där indragen fasad omfattar högst två våningar.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas, och bidrar också till att bryta fallvindar vid högre byggnader.

f₁₂

Balkongers placering ska anpassas till eventuella gatuträd enligt gatuprojektering vid tidpunkt för bygglov.

Motivet till bestämmelsen är att undvika framtida skador på träd och balkonger om dessa hamnar för nära varandra såväl horisontellt som vertikalt.

Villkor för startbesked

a₆

Startbesked får inte ges för ny byggnad förrän markföroreningar avhjälpes.

Avgränsning via sekundära egenskapsgränser

Höjd på byggnadsverk

h₁ 00

Högsta totalhöjd är angivet värde i meter över gata.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra en vertikal avslutning av höghus i enlighet med arkitektonisk idé för höga hus. Denna del innehåller inte bostäder.

h₂ 00

Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över gata.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

Utförande

b₁

Marken får byggas under/över med planteringsbart bjälklag. Komplementbyggnad får uppföras i mindre omfattning ovanpå bjälklaget till en maximal nockhöjd av 4,5 meter över bjälklaget.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma en tillgänglig planteringsbar innergård som får under/överbyggas med garage eller lokaler. På gården får i mindre omfattning komplementbyggnader uppföras.

Utnyttjandegrad

e₂

Utöver angiven högsta byggnadshöjd får bostäder inte inredas.

Motivet till bestämmelsen är att medge en stadsmässig avslutning på byggnadens höghusdel som inte innehåller bostäder.

Utformning

f₄

Inga utkragande balkonger mot söder eller mot södra delen av fasad mot Tallahovsesplanaden.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den stadsmässighet mot de största gaturummen som eftersträvas.

f₁₃

Bottenvåning ska utformas med tillräcklig rumshöjd för att inrymma centrumverksamhet. Dock får genomgående trapphus finnas i mindre del.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma öppna fasader och ett levande gaturum där bottenvåningar mot allmän plats i attraktiva lägen i första hand används för lokaler.

f₁₅

Där byggnadshöjden överstiger 29 meter får utkragande balkonger inte utföras över dessa 29 meter.

Motivet till bestämmelsen är att bidra till en slank utformning av höghusdelen av kvarteret.

f₁₆

I bottenvåning får bostäder inte inredas.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma öppna fasader och ett levande gaturum där bottenvåningar mot allmän plats i attraktiva lägen i första hand används för lokaler.

f₁₇

Högsta byggnadshöjd är 12 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₁₈

Högsta byggnadshöjd är 15 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₁₉

Högsta byggnadshöjd är 20 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₀

Högsta byggnadshöjd är 22 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₁

Högsta byggnadshöjd är 25 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₂

Högsta byggnadshöjd är 28 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₃

Högsta byggnadshöjd är 29 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₄

Högsta byggnadshöjd är 31 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₅

Högsta byggnadshöjd är 34 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₆

Högsta byggnadshöjd är mellan 20 meter och 29 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen om lägsta byggnadshöjd är att genom byggnadens skärmverkan åstadkomma en trafikbullerdämpad utemiljö på gårdssidan och

med bestämmelsen om högsta byggnadshöjd att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

f₂₇

Högsta byggnadshöjd är mellan 60 meter och 78 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen om lägsta byggnadshöjd är att genom byggnadens skärmverkan åstadkomma en trafikbullerdämpad utemiljö på gårdssidan och med bestämmelsen om högsta byggnadshöjd att åstadkomma den vertikalitet i höghusdelen som eftersträvas.

f₂₈

Högsta byggnadshöjd är 18 meter över gata. Utöver högsta byggnadshöjd får frontespis förekomma vid trapphus om det krävs för hiss.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma den skala i gaturummet som eftersträvas.

Varsamhet

k₁

Byggnadens karaktär ska bibehållas inklusive dess volym och öppna planlösning med högt placerade fönster. Viktiga karaktärsdrag, som omfattar tegelfasad med regelbundet placerade pelare i vit puts, ska bibehållas.

Motivet till bestämmelsen är att byggnaden tillsammans med andra befintliga byggnader berättar om områdets tidigare industriella verksamheter inklusive AGA. Byggnadens stora hall bedöms kunna användas för publika ändamål av typen utställningar, scenkonst och servering tillsammans med intilliggande park och därmed bidra till planförslaget syfte i denna del.

Rivningsförbud

r₁

Byggnad får inte rivas.

Motivet till bestämmelsen är att byggnaden tillsammans med andra befintliga byggnader berättar om områdets tidigare industriella verksamheter inklusive AGA. Byggnadens stora hall bedöms kunna användas för publika ändamål av typen utställningar, scenkonst och servering tillsammans med intilliggande park och därmed bidra till planförslaget syfte i denna del.

Markens anordnande och vegetation

n₁

Minst 20% av gårdsytan ska vid tidpunkt för bygglov redovisas som planteringsytor.

Motivet till bestämmelsen är att åstadkomma gårdar som kan fördröja regnvattnet innan det lämnar respektive kvarter. Växtligheten bidrar också till att bland annat mildra framtida extrema temperaturer förorsakade av klimatförändringarna.

Upphävande av strandskydd

a₂

Strandskyddet är upphävt.

Strandskyddets syfte säkras på annat sätt genom planläggningen. Se planbeskrivningen under rubriken Upphävande av strandskydd.

Användning av vattenområde

W

Vattenområde

Motivet till bestämmelsen är att tillgodose behovet av öppet vatten för flora och fauna, temperaturreglering och allmänhetens lek och rekreation för att uppnå detaljplanens syfte i denna del.

W₁

Öppet vattenområde där bryggor och liknande anordningar får anläggas. Tillåten användning omfattar fasta bryggor på pålar med fritt vatten under, samt flyttbara flytbryggor. Bryggorna ska vara allmänt tillgängliga.

Motivet till bestämmelsen är att öka tillgängligheten till vatten för alla människor samt att möjliggöra framtida fritids- och turboats verksamhet.

Egenskapsbestämmelse för vattenområden

Upphävande av strandskydd

a₃

Strandskyddet är upphävt.

Strandskyddets syfte säkras på annat sätt genom planläggningen. Se planbeskrivningen under rubriken Upphävande av strandskydd.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år.

Motivet till bestämmelsen om längre genomförandetid än normalt fem år är att planområdet är omfattande och det sannolikt kommer ta flera år att genomföra planetappen.

Ändrad lovplikt

Bygglov krävs inte för byggbodar. Bestämmelsen gäller under genomförandetiden.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra en flexibel och ändamålsenlig uppställning av byggbodar anpassat till behov under byggprocessen.