

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Ödla 19 m.fl.

Skeppsbron Östra 1, Jönköpings kommun

Hur samrådet har bedrivits

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

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

Inkomna skrivelser

Vid samrådstidens slut har nedanstående skriftliga synpunkter/svar inkommit:

1.	Länsstyrelsen och SGI	2016-04-22
2.	Jönköpings Länstrafik AB	2016-03-04
3.	Utbildningsförvaltningen	2016-03-06
4.		2016-03-07
5.	Lustgården	2016-03-17
6.	Liberalerna	2016-03-17
7.	Tekniska nämnden	2016-04-12
8.	Lantmäterimyndigheten	2016-04-14
9.	Miljö och hälsoskyddsnämnden	2016-04-16
10.	Jönköpings läns museum	2016-04-19
11.	Region Jönköpings län	2016-04-19
12.	Kultur- och fritidsnämnden	2016-04-19
13.	Vattenfall eldistribution	2016-04-20
14.	Trafikverket	2016-04-20
15.	AEVS Smörkniven AB	2016-04-20
16.	Naturskyddsföreningen	2016-04-22
17.	Räddningstjänsten	2016-04-22

Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer. De senare är reviderade för att gälla nu aktuell planetapp samt de förhållanden som råder våren 2025. De yttranden där endast "ingen erinran" lämnats redovisas endast i listan ovan.

01 Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Skeppsbron är ett viktigt område för stadens utveckling och för omvandling från ett industriområde till blandstad och boendemiljö. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att ta ett steg vidare för att utveckla planens innehåll och genomförandestrategier för detta omfattande detaljplaneområde. Slutresultatet har då stora möjligheter att bli den attraktiva och levande stadsmiljö som kommunen eftersträvat.

Med tanke på planerad etappvis utbyggnad och att hänsyn måste tas till befintliga verksamheter och kommunikationsanläggningar innan hela detaljplanen är genomförd, behöver genomförandenaspekterna för de olika skedena belysas ytterligare.

Far att uppnå en optimal markanvändning i närheten av det område som kommunen pekat ut som önskvärt läge för en station för planerad höghastighetsjärnväg, bör detaljplaneläggningen också så långt det är möjligt samordnas med Trafikverkets pågående arbete med åtgärdsvalsstudier för sträckorna Borås -Linköping och Jönköping -Malmö.

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av planen kan medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap Miljöbalken bör därför upprättas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera provning

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

Riksintresse

Riksintresse för kommunikationer

Planområdet berörs av flera riksintressen för kommunikationer: Vaggerydsbanan som är en befintlig järnväg och godsbangården i Ljungarum som den ansluter till samt framtida höghastighetsbana Stockholm - Malmö och Stockholm – Göteborg. Även den befintliga järnvägen Jönköpingsbanan kan indirekt påverka planområdet eftersom förändringar på de olika banorna påverkar varandra.

E4 som är en befintlig väg av riksintresse går söder om detaljplaneområdet och påverkar planområdet med trafikbuller samt dagvatten och kan påverkas av genomförandet av planen med ökad trafik, samt av nya anslutningar till vägen.

Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie för Vaggerydsbanan och det pågår arbete med åtgärdsvalsstudier för Jönköpingsbanan och för höghastighetsbana på sträckorna Borås - Linköping och Jönköping-Malmö.

Detaljplanen behöver anpassas när det gäller avgränsning, etappindelning och genomförande, så att riksintressen för kommunikation inte påverkas negativt. Innan det finns en samlad bild och beslut om ovan beskrivna järnvägsprojekts lokalisering och trafikering, bör kommunen i detta planarbete utgå från att all trafik på höghastighetsbanan kan komma att gå via en station i Södra Munksjöområdet, som förordas som stationsläge av kommunen. Kommunen bör också utgå från att Vaggerydsbanan och godsbangården kan finnas kvar i nuvarande läge i Ljungarum. Planskilda korsningar krävs där gator korsar Vaggerydsbanan och godsbangården. Om godsbangården ligger kvar, kan till exempel Herkulesvägen inte ha det läge som föreslås i

detaljplanen. Under planprocessen för Skeppsbron kan det succesivt komma fram nytt underlag från Trafikverket som kan ligga till grund för nya ställningstaganden.

En ny trafikplats på E4 mellan trafikplats Ljungarum och trafikplats Ryhov är inte lämplig att bygga, eftersom den skulle ligga alltför nära befintliga trafikplatser. Därför kan den inte finnas med som en förutsättning vid beräkning av trafikmängder i kommunens trafikprognos för planområdet eller för beräkning av buller och miljö kvalitetsnormer för luft.

En anslutning av Barnhemsgatan till trafikplats Ljungarum kan vara möjlig att genomföra i samarbete med Trafikverket.

Kommentarer

Naturligtvis kan inte hela Skeppsbron genomföras innan godsbangården och Herkulesvägens viadukt flyttats respektive rivits. Det är en av anledningarna till att Skeppsbron avses genomföras etappvis, med början i västra delen. Den sydöstra delen, som berörs av Herkulesvägens viadukt, kommer inte planmässigt att antas förrän beslut tagits om såväl viadukten som godsbangården.

En lösning med bibehållande av godsbangården, Herkulesvägens viadukt, Vaggerydsbanan, Jönköpingsbanan och ny stambana med en station söder om Munksjön i kombination bedöms som ett omöjligt scenario. Möjligen kan Vaggeryds-banan och Jönköpingsbanan anslutas till stationen, men då i ett upphöjt läge så att ramprogrammets föreslagna gatusträckningar i nord-sydlig riktning, bland annat Industrigatan och Herkulesvägen, kan genomföras planskilt så att inte järnvägen fortsätter att utgöra en fysisk barriär. En lösning för framtida koppling till ny station hanteras i kommande utredningar.

Trafikverket har i sitt yttrande över ramprogrammet kopplat ett genomförande av en halv trafikplats vid Herkulesvägen till genomförandet av en ny station söder om Munksjön. Trafiksimuleringen avser en tidpunkt där alla föreslagna förändringar i trafiknätet genomförts. Detta bedöms dock inte av ovan nämnda skäl kunna ske förrän stationen byggs varför det inte har bedömts angeläget att beräkna ett scenario utan trafikplats vid Herkulesvägen. En halv trafikplats vid Herkulesvägen skulle avlasta Ljungarum och trafikplats Ryhov. Om avståndet mellan ramperna i trafikplats Ljungarum och trafikplats Herkulesvägen anses bli för kort bör ramperna i de bägge trafikplatserna kunna samordnas avskilt från motorvägens två körfält så att trafik från E4/40 österifrån mot Herkulesvägen och Jordbron får gemensam avfart, och trafik från E4 söderifrån, Herkulesvägen och Jordbron mot E4/40 österut får gemensam påfart.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

Det ska av detaljplanehandlingarna framgå att gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids vid planerad utformning av bebyggelse.

Det framgår av samrådshandlingarna att justeringar krävs för att klara riktvärdena för trafikbuller. Befintlig och framtida prognosticerad trafik på Vaggerydsbanan och höghastighetsbanor behöver också beaktas i bullerutredningen. För höghastighetsbanor bör de trafikeringsupplägg, hastigheter och tåglängder som Trafikverket lämnat som underlag till Sverigeförhandlingen användas som utgångspunkt vid beräkning av buller från höghastighetståg utan skyddsåtgärder.

Kommunen har angett att riktvärdet 55 dBA ska gälla för höghastighetsbanorna men att högre ljudnivåer kan tillämpas vid kommunens gator. Det är de samlade ljudförhållandena som ska bedömas i förhållande till gällande riktvärden för trafikbuller.

Där åtgärder krävs för att klara riktvärdena för trafikbuller, behöver de säkerställas med planbestämmelser:

- som reglerar tillgången till tyst sida när en sådan krävs
- som reglerar ljudkvalitet för uteplats
- som ger möjlighet att utföra skyddsåtgärder
- som anger att bygglov inte får ges innan en viss skyddsåtgärd vidtagits

Vidare kan det vara lämpligt med planbestämmelser som anger högsta värden för störning på skolgård.

Kommentarer

Trafikbuller från Kämpevägen och Herkulesvägen avses i planförslaget skärmassas av genom bebyggelsens lokalisering och höjd. I granskningsversionen finns nu en bestämmelse om en minsta och högsta byggnadshöjd. I kombination med planbestämmelse om genomgående lägenheter eller lägenheter under 35 kvm samt planbestämmelse om solbelyst och bullerdämpad uteplats om minst 200 kvm kan då även de högre husen klaras bullermässigt. I planbeskrivningen har införts förslag hur byggnaderna kan disponeras för att klara trafikbullerkraven.

När och om ny stambana invigs förutsätts Vaggerydsbanan antingen ha anslutits till stambanans spårområde i upphöjt läge eller lagts ned (rivits) på sträckan mellan Haga och Skeppsbron. I båda alternativen förutsätts godstågen inte komma att passera Skeppsbron. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning att godståg i framtiden bör ledas om via en ny spårförbindelse mellan Byarum och Tenhult så att godstågstrafikering mellan Byarum och Jönköpingsbanan genom Tabergsådalen och Skeppsbron/Ljungarum kan upphöra helt. Järnvägsplan är påbörjad för sträckan Byarum - Tenhult, enligt tidplanen beräknas den byggas år 2029–2033.

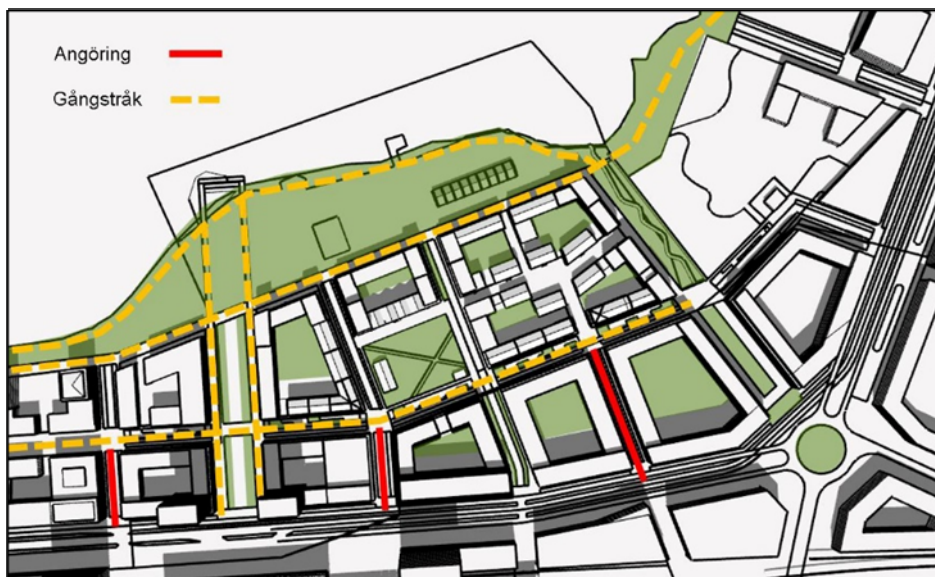
Tågbuller från ny stambana hanteras i kommande detaljplan för stationsområdet inklusive de kvarter som ligger mellan Kämpevägen och spårområdet. Beslut har ännu inte tagits varken om stationsläge eller om stationen ska innehålla både tåg som stannar och tåg som passerar utan att stanna. Troligen krävs, om passerande tåg ska igenom stationen, skärmar såväl mellan spårområdet och omgivande gator, som internt mellan genomgående spår och spår för tåguppehåll. Genomgående spår kan förslagsvis förläggas i ett separat stråk centralt genom stationen omgivet av skärmar mot såväl söder som norr. Vaggerydsbanan och Jönköpingsbanan kan då anslutas utifrån. Troligen kan då kontakten för väntande passagerare på plattformarna med omgivningen utformas på ett bättre sätt. Där spårområdet omges av nya kvarter kommer bestämmelser införas om krav på antal våningar, bullerdämpning, brandtålighet, påkörningstålighet samt vibrationstålighet.

Trafiksäkerhet

Det är positivt att det föreslås gångfartsområden i stadsdelen. För att skapa en trafiksäker miljö där gångtrafiken är dominerande behöver trafikstrukturen i området ses över; så att det blir mindre biltrafik på gångfartsområdena.

Kommentarer

Gatorna ska utformas för ett önskvärt beteende hos trafikanter av olika kategorier. Planförslagets huvudprinciper när det gäller trafikstrukturen bygger på att angöring med motorfordon främst ska ske via de nordsydliga angöringsgatorna enligt nedanstående illustration. Varannan nordsydlig gata ska vara avsedd för angöring och varannan främst för gång och planteringsytor. I östvästlig riktning är gatorna främst avsedda för gångtrafik. Utfarter från respektive kvarter ska i möjligaste mån ske mot angöringsgatorna.



Planförslagets huvudprinciper. Volymstudie med angöringsgator och gångstråk.

Plats för lek och barns utemiljö

I förhållande till antal barn som kan förväntas bo inom planområdet, när det är fullt utbyggt, är ytorna för utevistelse vid föreslagna skolor kraftigt underdimensionerade. Enligt Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga" bör det finnas 40 kvm friyta per barn i förskolan och 30 kvm per barn i grundskolan. Vidare bör den totala storleken på friytan överstiga 3000 kvm, eftersom det på mindre skolgårdar kan vara svårt även för en mindre barngrupp att utveckla lek och sociala samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Friytan behöver ligga i direkt anslutning till skolbyggnaden för att den ska kunna användas av barn, elever och skolpersonal utan hinder. Naturområdet vid Munksjön är ett värdefullt komplement till skolans egen gård men kan inte till stora delar ersätta den.

Friytan på den västra skolan i detaljplanen är betydligt mindre än 3000 kvm, trots att den är avsedd för ett stort antal barn. En del av ytan kan också komma att användas för bilparkering. Den västra byggrätten för skola ligger också i ett utsatt läge med tanke på trafikbuller och luftföroreningar. Dessutom befaras solinfallet bli mycket begränsat. Även skolan i planområdets östra del har för små friytor i förhållande till byggrätten och antal barn som beräknas gå i skolan. Däremot är läget bättre intill naturområdet och mindre utsatt för trafikbuller. Här måste i stället åtgärder vidtas på befintligt reningsverk, vilket är en förutsättning för hela det östra planområdets exploatering. Sammantaget bör andra möjliga lägen och lösningar prövas för skolans lokalisering och ytor. I ett läge när man planlägger för nya skolor i en helt ny bostadsmiljö är det särskilt motiverat att skapa goda förutsättningar för utevistelse för skolbarnen.

Kommentarer

Den västra förskolan ingår inte i nu aktuell planetapp.

Skolan i öster, som inte heller ligger inom nu aktuell planetapp, kommer att ha ett upptagningsområde som även omfattar kommande bebyggelse inom Östra Munksjö, varför en placering längre västerut inte är självklart önskvärd. I det fortsatta arbetet efter samråd av detaljplanen så har ändringar gjorts utifrån inkomna synpunkter i samrådet och utredningar har fördjupats. Bland annat har friytorna utökats och ytterligare utredningar har tagits fram inom Simsholmens miljötillståndsarbete, för att se vika åtgärder som ska vidtagas inom deras verksamhetsområde (bl.a. flytt av biogas samt nya skorstenar).

Utifrån de förutsättningar som vi vet idag så är planerad tomt den placering som är bästa placeringen i närområdet utifrån lämplighetsfaktorer såsom upptagningsområde, närhetsprinciper samt säkra gångstråk och närhet till parkområden. Vid en ev. flytt österut skulle även andra riskfrågor behöva tas hänsyn till. Med dagens kännedom om de åtgärder som är planerade på Simsholmen, så är den nuvarande placeringen även den bästa för att säkra att dålig lukt blir marginell.

Utifrån detta kan konstateras att optimalt läge är strax söder om Simsholmen och möjligen några kvarter öster ut. Inom detta område är åtgärderna som behövs för att reducera luktpåverkan likvärdiga. Planerat läge är bättre ur tillgänglighetssynpunkt genom närhet till Munksjöpromenaden och att de har nära till Skeppsbroparken. Vid en ev. flytt österut skulle även andra riskfrågor behöva tas hänsyn till, vilket kan påverka om det är möjligt läge. Om otillräckligt med åtgärder görs på Simsholmen för att integrera reningsverket i stadsmiljön kommer det inte bara påverka skolans placering utan också andra verksamheter och bostäder.

Åtgärder för att minska luktutbredningen från ARV Simsholmen, utöver vad som ingår i nytt tillstånd för verksamheten, studeras vidare i kommande planetapp, där skolan ingår, och beslut måste fattas om dessa åtgärder innan planområdets nordöstra delar antas.

Risk för olyckor

Rekommendationerna från planeringsunderlaget rörande risker har arbetats in som planbestämmelser men saknas inom vissa delar av kvartersmarken. Det behöver också framgå tydligare på vilka gator transport av farligt gods förekommer.

Vilka skyddsavstånd som ska tillämpas för risken för fysisk konflikt (till exempel som följd av avåkning) mellan höghastighetsjärnväg och bebyggelse är inte fastställt.

Det framgår inte av plankartan eller planbestämmelserna hur riskavståndet på 15 meter, som föreslås mellan lokalgator och ny bebyggelse, ska uppnås.

Enligt riskutredningen bör skola, sjukhus och hotell inte lokaliseras närmare än 50 meter från väg med transporter innehållande farligt gods. Det finns dock byggrätter för skola, vård och serviceboende närmare än 50 meter från Kämpevägen, Herkulesvägen och Jordbrovägen.

Kommentarer

Ingen av gatorna inom planområdet är utpekad som färdväg för farligt gods. Längs Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås förbud mot genomfart av all tung trafik förutom buss, såväl längs nuvarande sträckning som längs gatornas sträckning i dess slutliga utformning. Planläggning pågår för ny anslutning av Barnhemsgatan till södra infarten varvid tung trafik

kan hänvisas dit i stället för via Kämpevägen/ Kämpeavenyn. I kombination med en succesiv utflyttning av verksamheter som alstrar farliga godstransporter bedöms detta av räddningstjänsten som tillräckligt.

De skyddsåtgärder som kommer att krävas avseende avåkning från den nya banan får hanteras i kommande detaljplan för stationsområdet (och övriga delar av spårområdet där det ligger upphöjt på en bro mellan tunnelpåslag i öster vid Ryhov och i väster vid Gräshagen). Troligen kan inte en urspårning som leder till avåkning från själva bron accepteras, varför bron måste utformas så att tågagnar inte kan hamna utanför spårområdet överhuvudtaget.

Översvämning

Lägsta tillåtna nivå för bebyggelse bör regleras med en planbestämmelse. Föreslagen plushöjd på gatumark är skriven under rubriken "illustrationslinjer". Det är oklart om det är en planbestämmelse.

Befintlig lågpunkt med översvämningsrisk norr om cirkulationsplatsen beskrivs i planhandlingarna, Konsekvenserna av en översvämning av Jordbrovägen som är en viktig trafikled i staden samt eventuella åtgärder bör hanteras i detaljplanen.

Kommentarer

Lägsta tillåtna nivå för bebyggelse anges inte, på samma sätt som inom flertalet nya detaljplaner runt Munksjön. Bebyggelsen är beräknad att ligga på ungefär mellan +91,0 vid sjön och +92,5 vid Kämpeavenyn. Garageinfarter kommer därmed att ligga över 90,3. Det finns ändå en planbestämmelse om hur tekniska anläggningar ska förläggas om de förläggs i garage under mark.

De på plankartan i samrådsförslaget angivna gatuhöjderna är föreslagna, ungefärliga, höjder från den övergripande dagvattenutredningen för ett större område än Skeppsbron. En mer detaljerad höjdsättning för själva planområdet har genomförts och anges nu i form av flödespilar i en illustration på plankartan.

Jordbrovägen ingår inte i nu aktuell planetapp. I det fortsatta arbetet efter samråd så har utretts att vägen kommer att höjas när det blir aktuellt med den planetappen. Även fortsättningsvis så kommer vid skyfall GC-tunneln under Jordbrovägen utnyttjas som översvämningsmagasin och delar av Skeppsborparken tillåts bli översvämmad.

Området i södra delen av Munksjön kommer exploateras i etapper och dagvatten-hanteringen kommer därför inte vara färdigutbyggd förrän hela området är klart längre fram i tiden. Det är viktigt att hanteringen av dagvatten och skyfallsvatten hanteras på ett hållbart sätt även innan denna utbyggnad är klar. Dagvattenhanteringen via ledningsnät kommer att ske på säkert sätt då ledningsnätet byggs ut innan exploateringen sker i aktuellt område och mynnar ut i recipienten.

Skyfallshanteringen kommer ske längs med infrastruktur mot Munksjön i nord-sydlig riktning. Vissa delar av planområdet kommer att få höjd marknivå för att klimatanpassas avseende höjd vattennivå i Munksjön. Det är då viktigt att uppströms områdets skyfallsvatten leds förbi området och inga instängda lågpunkter skapas. Arbeta med detta sker parallellt med detaljplanen men regleras inte i detaljplanen.

Markföroreningar-

Länsstyrelsen delar uppfattningen att marken kan göras lämplig för plan-ändamålen genom sanering av delar av området. Planen bör inte genomföras utan att förorenad mark inom aktuell etapp saneras först.

En betydligt mer komplett redogörelse för hur föroreningsproblematiken kommer att hanteras behöver finnas i detaljplanehandlingarna.

I planbeskrivningen nämns att man kommer att ta fram riskbedömning, åtgärds-utredning, riskvärdering, masshanteringsplan och mätbara åtgärds mål. Dessa utredningar bör vara klara till granskningsskedet för detaljplanen och bör omfatta hela det nu aktuella planområdet. Inför detaljplanens antagande behöver alla aspektet som rör förorenade områden vara färdigutredda.

Det är en fördel om de kommande utredningarna är utformade och har ett sådant innehåll så att de också ska kunna ligga till grund för tillsynsmyndigheternas bedömningar och beslut

I bilaga till planförslaget, PM från DGE 2015-11-16, finns kartor som visar hur uppmätta värden förhåller sig till generella riktvärden. Det är mycket viktigt att kartmaterialet förklaras på ett tydligt sätt. Det bör också framgå för varje ämnesgrupp var man har provtagit.

Saneringsåtgärder som behöver göras för att marken ska vara lämplig att använda för sitt ändamål, bör regleras med en planbestämmelse som säkerställer att sanering sker innan bygglov/startbesked ges.

Kommentarer

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

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

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

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

Föroreningar i grundvatten har inte påträffats i så pass höga halter som generellt innebär ett åtgärdsbehov. I U0605 uppmättes dock höga halter av PFAS (1200 ng/l) jämfört med vad som

uppmätts inom övriga området (100 ng/l). Vidare rekommenderas en kompletterande provtagning av jord och eventuellt även grundvatten för att undersöka om liknande halter förekommer uppströms U0605.

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

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

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

Lukt

I den östra delen av detaljplanen planeras för bland annat bostäder och en skola. Här uppgår lukten till 15–20 luktenheter per kubikmeter för 99%-percentil för minutmedelvärden. Eftersom reningsverket och biogasanläggningen ligger utanför detaljplanen, kan åtgärderna inte regleras som villkor för planens genomförande. Innan detaljplanen för den östra etappen kan antas, måste därför åtgärder ha vidtagits så att olägenheter inte uppstår.

Det är viktigt att de luktreducerande åtgärderna genomförs på sådant sätt att kommande krav på försiktighetsåtgärder till följd av tillståndsprövningen av reningsverket enligt miljöbalken inte försvåras.

Att leda luktutsläpp till skorsten är en åtgärd som föreslås för att nå godtagbara lukthalter. Hänsyn måste då tas till att flera av de planerade byggnadshöjderna är högre än föreslagna skorstenshöjder och att lukthalterna även måste vara godtagbara i nivå med byggnadernas högsta höjd. Luktutbredningsberäkningarna visar enbart halterna vid markplan.

Länsstyrelsen anser att detaljplanen för den västra delen (väster om parken) kan antas innan åtgärder på reningsverket har genomförts, trots att det enligt utredningen förekommer viss lukt även där. Det kan dock vara lämpligt att vidta förberedande åtgärder redan när den första etappen byggs.

Kommentarer

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

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

En luktmodellering över området har genomförts av Ramböll (2021). Lukten sprids från reningsverket och ett skyddsavstånd på 270 m är inlagt för scenario 1b. Luktspridningen är modellerad utefter att luftutloppet från Simsholmens ARV sker genom två skorstenar á ca 80 m. Spridningsplymen i figuren visar de område där det finns risk att man på marknivå kan detektera 2 OU per timme (Ramböll, 2021).

Luktspridningsmodellen visar att lukten från Simsholmen inte bedöms spridas över den planerade bebyggelsen inom aktuellt planområde. Dessutom ses att skyddsavståndet som antagits till 270 m inte överlappar med byggnader inom detaljplaneområdet för aktuell planetapp i någon hög utsträckning.

Se även följande utredningar:

Utredning av skyddsavstånd Simsholmens reningsverk (Ramböll 2021-12-21)

PM: Lukt Simsholmen (SWECO 2024-11-29)

Geoteknik

Den geotekniska utredningen är enligt SGI:s bedömning översiktlig, vilket också framgår av översänt geotekniskt PM. I utredningen rekommenderas en mer detaljerad undersökning av stabilitetsförhållandena längs sjön. SGI delar denna uppfattning. SGI förutsätter att utredningen följer riktlinjerna i IEG rapport 4:2010 eller 6:2008 och uppfyller kraven på detaljerad utredning, vilket är den lägsta utredningsnivå som accepteras vid planläggning där en översiktlig analys visar på otillfredsställande stabilitet.

Vidare framgår det av den geotekniska utredningen att det finns ett behov att i det fortsatta planarbetet noggrannare klarlägga erosionsförhållandena längs Munksjön. SGI delar denna bedömning.

Planläggning är möjlig från geoteknisk säkerhetssynvinkel förutsatt att stabiliteten och erosionsförutsättningarna klarläggs i det fortsatta planarbetet. Krävs restriktioner eller åtgärder ska dessa säkerställas med planbestämmelser. Se också bifogat yttrande från SGI.

(Yttrandet från SGI innehåller samma information och är sannolikt ursprunget till Länsstyrelsens text i ämnet. plark. anm.)

Kommentarer

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

Inom området påträffas huvudsakligen sand, siltig sand och torv. I ytan, under eventuell beläggning, finns vanligen ett lager fyllning, huvudsakligen bestående av friktionsjord. Jordlagrens utbredning och mäktighet varierar över området. Torv förekommer inom stora delar av området. Torvlagren är inte sammanhängande och det finns större partier där ingen torv har påträffats. Torv förekommer på varierande djup, i ytan, under fyllningen eller som djupare liggande lager. Torvens mäktighet varierar starkt, från tunnare skikt till lager som är flera meter tjocka.

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

Stabiliteten har utretts mot Munksjön. Den översiktliga beräkningen i sektion 1 (Atkins uppdrag 2, 2015-09-24) visar att tillfredsställande säkerhet erhålls om marknivån höjs enligt planerat

med mellan 1 och 2 meter samt byggnaderna uppförs på avståndet minst 20 meter från strandkanten.

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

Stabiliteten har också utretts mot dagvattendammen (Mitta 2022-12-21) som även den visar tillfredsställande stabilitet med hänsyn till anläggande av ny lokalgata placerad enligt plankartan. Detta gäller för så väl trafiklast som för tillfällig byggtrafiklast. Glidytor med otillfredsställande stabilitet är kopplade lokalt till slänten ner mot dagvattendammen. Slänten är stabil i nuvarande utformning om en markhöjning planeras inom området krävs troligtvis någon form av åtgärd för att stabiliteten ska vara tillfredsställande. En sådan åtgärd kan till exempel vara att slänten utförs mer flack, motfyllning utlägges med mera. Vad gäller GC-vägen bör denna flyttas en bit från slänkrön vid en eventuell markhöjning.

De geotekniska förhållandena inom området bedöms inte hindra planerad exploatering. Däremot är markförhållandena relativt dåliga och stora delar av området kommer att kräva förstärkt grundläggning. Detaljerade geotekniska undersökningar kommer krävas inför byggnation/anläggning för att exakt bestämma och projektera grundläggning.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Luftkvalitetsutredningar visar att miljökvalitetsnormerna överskrids inom och utanför detaljplanen. Partikelstädning och bevattnings nämnas som åtgärder som kan användas för att minska risk för överskridande men sådana åtgärder regleras inte i detaljplan. Åtgärder som går att reglera i detaljplanen behöver i stället föreslås. Till exempel har bebyggelsens placering och höjd, samt gaturummets utformning betydelse för koncentrationen av luftföroreningar.

Luftkvalitetsutredningarna ska utgå från de förändringar i trafikflöden som kommer att genomföras. Åtgärder som inte är beslutade att genomföras kan inte förutsättas; som till exempel utbyggnad av Karlavägen och ny trafikplats på E4.

Kommentarer

Det har i utredningen kring luftkvalitet vid simulering visat sig att hur bebyggelsen placeras längs Jordbrovägen har obetydlig betydelse för luftkvaliteten längs denna gata inom planområdet. Troligen är läget för Södra infartens cirkulationsplats mer avgörande. Luftkvaliteten för de som rör sig längs Jordbrovägen och väntar vid hållplatserna har också visat sig mer bekymmersam än för de som vistas inne i byggnaderna längs gatan, även med öppet fönster.

Detaljplanen för Skeppsbron syftar bland annat till att behovet av att använda just egen bil ska minska. På tätortsnivå bör därför luftföroreningshalten på exempelvis Barnarpsgatan bli lägre än i nollalternativet, eftersom då exploateringen i stället måste ske någon annanstans, med sämre förutsättningar för minskat bilåkande. Ett ändrat beteende hos trafikanterna kräver också andra åtgärder än vad som är möjligt i en detaljplan. Exempelvis kan dubbdäcksförbud och trängselskatt vara verktyg som kan bli aktuella.

Underlagsmaterialet för bedömning av luftföroreningar av PM10 har inte utvärderats mot kommande MKN som presenteras i EU-direktiv 2024/2881. Men då nuvarande MKN bedöms tangeras eller överskridas är det sannolikt att kommande MKN överskrids. Jönköpings kommun

tar för närvarande fram en förebyggande luftkvalitetsstrategi som syftar till att luftföroreningshalter ska minska inom kommunen.

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

Staten måste ta ett större ansvar för en övergång till drivmedel och däck med mindre påverkan på luftkvaliteten och på klimatet. Detta kan inte kommunerna hantera själva, och är inte en planfråga. Förutom partikelstädning och bevattning kan naturligtvis dubbdäcksförbud och/eller trängselskatt införas lokalt i syfte att omfördela biltrafik från de mest belastade gatorna, men faktum kvarstår att det till stora delar är konsumentpriset på de miljöbelastande drivmedlen som styr dels fordonsflottans sammansättning, dels i vilken omfattning medborgarna väljer bilen som transportmedel i stället för cykel och kollektivtrafik.

Vatten

Genomförandet av detaljplanen kan innebära att miljö kvalitetsnormer för vatten påverkas. De vattenförekomster som berörs är Tabergsåns inlopp i Munksjön och Munksjön.

Påverkan kan ske genom transport av föroreningar via yt-, grund- och dagvatten. Strandzonens utformning har också betydelse för den ekologiska statusen.

Minsta storlek som dagvattendammen måste ha, samt dess placering bör förtydligas i plankartan.

Kommentarer

Vattenförekomsten Tabergsån-Munksjön uppnår inte god kemiskt status p.g.a. för höga halter kvicksilver samt PBDE men det är samma förhållanden som i samtliga vattendrag och sjöar i Sverige. Detaljplanen ska dock inte medverka till att MKN för vattenförekomsten försämrats ytterligare. Genom sanering och upprustning av dagvatteninfrastrukturen bedöms förutsättningarna att planområdet inte ska försämrats MKN för vattenkvaliteten som goda.

Kommunen har sökt miljömålsanslag för att kunna genomföra en undersökning om eventuella åtgärder uppströms i Tabergsådalen för att minimera problemen med förhöjda vattenmassor i de centrala delarna av Jönköping. När det gäller vattenmassorna på Jordbrovägen så sker det främst vid högt flöde i Tabergsån samtidigt som det är högt vattenstånd i Vättern och framtida klimat med bland annat kraftigare regn och vindar. Kommunen planerar för att fördröja vattenmassorna längre uppströms i Tabergsådalen. Dagvattendammen som planeras mellan Simsholmen och den östra skolan avser att hantera vatten från områdena söder om Skeppsbron och dimensioneras utifrån det. Översiktlig dagvattenutredning bifogas detaljplanen. Belastningen av ämnen från dagvatten kommer bli mindre jämfört med dagens situation då marken går från industriområde till bostadsområde. Detaljplanen kommer därmed inte påverka MKN negativt jämfört med dagens situation. Närheten till Munksjön innebär att fokus läggs på rening och inte på fördröjning. Dagvattendammen dimensioneras slutligt i kommande planetapp för nordöstra delen av samrådsområdet. Se även SKEPPSBRON ETAPP 1 Dagvattenutredning, WSP 2017-05-15 (Granskning)

Strandskydd

De vattenområden där bryggor tillåts bör minskas i omfattning för att strandskyddets syfte att skydda naturvärdena i vattenbrynet inte ska motverkas.

De särskilda skälen för upphävande av strandskyddet ska beskrivas utförligare. Vilka delar är redan ianspråktaga? Har det skett lagligen och när? Om inte, vilket annat skäl ska användas?

Kommentarer

Stora delar av strandzonen, framför allt i västra delen, utgörs av erosionsskydd bestående av sprängda stenblock. I östra delen har naturen återtagit mer av strandzonen i form av sly och vassvegetation. Troligen är behovet av bryggor störst i den västra delen, där såväl kanotister som roddare behöver bryggor, varför W2-området i nu aktuell planetapp i öster har begränsats till platser där bryggor eventuellt kan behöva anläggas. Inom W1-området i Tallahovsesplanadens förlängning planeras en eventuell framtida större brygga på pålar som en förlängning av torgstråket. Detta är ett viktigt gestaltungsgrepp för stadsplanen som helhet som funnits med sedan ramprogrammet och som kan komma att krävas för en eventuell framtida passagerartrafik på Munksjön.

Inom föreslagen kvartersmark och allmän platsmark/gata är marken inom strandskyddsområdet sedan länge lagligen ianspråktagen för industriverksamhet/ volymhandel respektive allmän plats/gata eller järnvägsändamål. Ytorna är till största delen inhägnade, bebyggda eller asfaltbelagda och saknar nästan helt naturvärden.

Strandskyddet saknar därför betydelse inom dessa delar av planområdet.

Allmänhetens möjlighet till att gå utmed Munksjöns strand eller längs Tabergsånen påverkas inte. Tvärtom kommer tillgängligheten att öka.

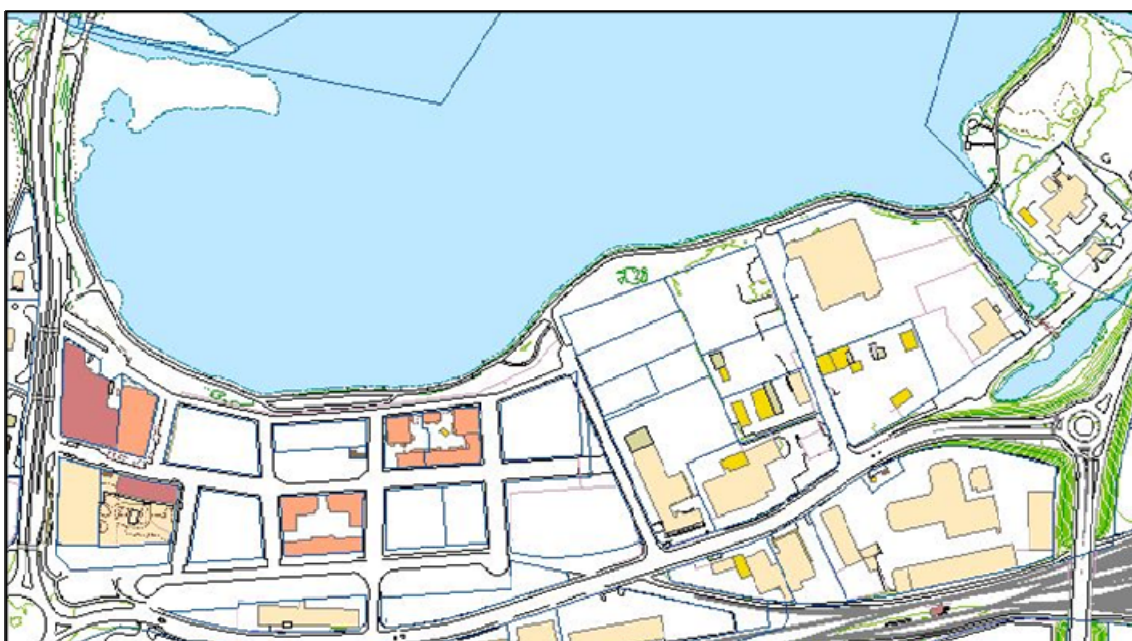
Befintlig växtlighet längs Munksjöns strand påverkas endast marginellt. Däremot kommer ett genomförande av planförslaget innebära att marken saneras och därmed risken för urlakning av föroreningar till Munksjön och Tabergsånen minskar.

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

(Se flygbild nedan framställda av Lantmäteriverket 1968 och utdrag ur baskarta 2025)



Flygbild LMV 1968



Baskarta Stadsbyggnadskontoret 2025

Planbeskrivningen har kompletterats med ovanstående samt att omfattningen av områden där bryggor tillåts har minskats på plankartan.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Detaljplanen överensstämmer huvudsakligen till struktur och innehåll med fördjupningen av översiktsplanen; Ramprogram för Södra Munksjön.

Exploateringsgraden har däremot ökat kraftigt med en dubblering av antalet bostäder och betydligt fler höga hus. I detaljplanens bakgrundsbeskrivning uttrycks ramprogrammets

inriktning otydligt där det står att området ska "bebyggas med 2300 boende". I själva verket avsågs, att det ska bo ca 2300 personer i området, vilket innebär ca 1150 bostäder. Nu föreslås 2300–2400 bostäder, vilket rymmer ca 4500–5000 personer. Det är positivt att det byggs många bostäder i centrala lägen men det finns risk att eftersträvade kvaliteter i den övergripande planeringen frångås i detaljplaneskedet om exploateringsgraden blir alltför hög eller om kvarterstrukturen och utemiljöer inte anpassas till byggnadernas höjd.

Kommentarer

När Ramprogrammet var nyantaget insåg man att det hade blivit felskrivning i programmet, det man hade tänkt att skriva var 2300 bostäder. Det har hela tiden varit planerat för det antalet bostäder med tanke på vilka e-tal man rekommenderade inom området. Nu föreslagna exploatering är lite fler bostäder eftersom det blir färre ytor för verksamheter än i samrådsförslaget samt för att få ihop planekonomin har lite ytterligare ytor tillåtits i de norra kvarteren. I stadsdelen Skeppsbron beräknas det nu uppgå till ca 3000 bostäder när allt är utbyggt.

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

Naturmiljö

Planområdet innefattar stora delar av den strandremsa av mer naturlig karaktär som finns kvar i Munksjön, främst i områdets östra del. Stora delar av strandområdet bör få bibehålla sin naturliga karaktär. Vattenområdet där bryggor kan tillåtas bör därför minskas ner.

Kommentarer

Strandremsan utgörs till stora delar av fyllnadsmassor och erosionsskydd av sprängsten och kan knappast betraktas som naturlig. Tre alternativa utformningsförslag för bland annat strandområdet har tagits fram under planarbetet och delvis inarbetats i nu aktuell planetapp. Vissa träd, bland annat några gamla tallar i nordöst planeras skyddas genom planbestämmelse i kommande planetapp. Andra äldre befintliga träd som uppnått en viss ålder inarbetas i utformningen av strandparken. Avsikten är att parken ska kunna användas betydligt mer intensivt än idag, av olika åldrar och under olika tider på dygnet, varför den av nödvändighet kommer att förändras. Avsikten med bryggorna är att öka tillgängligheten till vattnet utan att förändra själva strandlinjen. Vattensport och andra vattenaktiviteter som inte omfattar bad och simning ska underlättas. W2-områdena i nu aktuell planetapp i öster har minskats betydligt, eftersom behovet troligen är mindre än i den västra delen.

Kulturmiljö

De konsekvenser för kulturmiljön som beskrivs är formulerade på samma sätt som nulägesbeskrivningen. I själva verket kommer det mesta av det som beskrivs att rivas och förändras. Det vore positivt om mer av platsens särdrag som beskrivs i planhandlingarna, kunde tillföra identitetsstärkande kvaliteter till den nya stadsdelen.

Kommentarer

Naturligtvis hade det varit positivt för stadsbilden och stadsdelens karaktär om fler befintliga byggnader hade kunnat inrymmas. Med hänsyn till att marknivån kommer höjas som en anpassning till framtida högre vattennivåer, och avledning av skyfallsvatten, är dock detta inte möjligt. En befintlig byggnad inom AGA-området har inordnats i planförslaget inom kvartersmark, och en tredje, den s.k. "pudretten", har flyttats i avsikt att placeras inom parkmark i nu aktuell planetapp. Befintligt gatunät och järnvägssträckningar har i den kulturhistoriska utredningen bedömts vara lika viktiga som enskilda byggnader. Delar av gatunätet har därför inordnats i planförslaget.

Gestaltning av bebyggelse, grönomraden och, kommunikationsleder

Ett helhetsgrepp behöver tas för planområdet för att åstadkomma en god livsmiljö. Växtlighet, akustisk design, anpassade byggnadshöjder och kvartersstruktur, trafiksystemets utformning, tillräckliga ytor för utevistelse för skolbarn och boende kan användas som medel för att åstadkomma en god kvalitet i den nya stadsdelen. Resultatet kan bli en trygg och säker miljö med goda ljud- och ljusförhållanden både i offentliga och mer privata miljöer samt ekosystemtjänster som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av stadsmiljön. Utformningen och genomförandet kan också tydligare bidra till hållbara färdmedelsval, att det känns naturligt att gå, cykla och åka kollektivt i detta centrala läge i staden. Till exempel kan "Rätt tätt - En idéskrift om förätning av städer och orter" från Boverket användas som inspiration i det fortsatta arbetet: <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/>

Generellt bör föreslagen utformning av olika gaturum framgå av planbestämmelserna. Till exempel bör det framgå var cykelvägar ska finnas. Det bör finnas ett sammanhängande cykelvägnät och kollektivtrafik i ett tidigt utbyggnadsskede. Det är avgörande för de nyinflyttade invånarnas färdmedelsval. Därför behöver en etappvis utbyggnad också planeras för kollektivtrafik och cykelvägar till området.

Om kommunen avser att bygga ut spårväg inom gatumarken, behöver det framgå av plankartan. Det är en fråga av väsentligt intresse för allmänheten och har betydelse för kostnader för planens genomförande samt för radier och övrig dimensionering av gaturummet.

Kommentarer

"Rätt tätt" behandlar främst infillprojekt i befintliga miljöer i främst halvcentrala lägen, inte nybyggnation där industriområden omvandlas till blandstad och det inte finns någon befintlig blandstad att bygga vidare på. Ett utkantsområde kommer här dessutom att omvandlas till ett mycket centralt och kollektivtrafikintensivt läge, där staden, om någonstans, bör uppnå en mycket hög täthet. Mångfunktionalitet tas upp i "Rätt tätt" och är också något som återkommer i nu aktuellt planförslag. Naturligtvis måste då de olika parterna inom kommunen, som ansvarar för driften av olika anläggningar och ytor, komma överens om ersättning för slitage.

Man tar i "Rätt tätt" också upp exempel från bland annat Örebro, där man på tätortsnivå tagit fram en strategi över var bland annat ny tät och hög bebyggelse kan accepteras. Det vore en fördel om även Jönköping tog fram en sådan strategi. Detta ligger dock på en mer övergripande nivå än aktuellt planförslag.

Radier och övrig dimensionering är i planförslaget anpassat för en eventuell framtida spårvägstrafik med utgångspunkt från vilka fordonstyper som finns idag. Ytorna kan dock i stället komma att utnyttjas av ren busstrafik, BRT. Om beslut tas i framtiden om införande av spårväg kommer gällande planer längs hela stråket troligen att behöva anpassas i ett sammanhang när hållplatslägen, depåer och tekniska försörjningsanläggningar konkretiserats.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Park- och naturområdet längs Munksjöns strand har förutsättningar för att bli en attraktiv miljö för dem som bor och vistas inom planområdet men också ett rekreationsstråk för hela den centrala stadens invånare, förutsatt att inte alltför stora delar av strandområdet skuggas av höga hus. Nivåskillnaderna som uppstår i området, kräver också omsorgsfull planering så att tillgängligheten blir god för olika användargrupper.

Kommentarer

Kommunen delar dessa synpunkter. Därför har inför granskningen av första planetappen tre olika förslag till utformning av parker och gångfartsgator tagits fram och vissa delar inordnats i gestaltningen av strandparken, av vilken den östra delen ingår i nu aktuell planetapp. Se Gestaltungsprogram för östra Skeppsbroparken, Landskapslaget 2024.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

En arkeologisk utredning har genomförts på tillgängliga delar av kommunens mark. Pågående verksamheter vid fastigheterna medförde att utredningen fick begränsas till mindre markytor. Utredningen behöver därför kompletteras med ytterligare utredningar i dessa områden när större ytor kan frigöras för sökschakt.

Privat ägda fastigheter behöver likaså bli föremål för arkeologiska utredningar när förhållandena så medger.

För hela området gäller, beroende på vad de arkeologiska utredningarna ger för svar, att det även kan bli aktuellt med arkeologiska utredningar, alternativt förundersökningar, efterhand som industribyggnader rivs.

Först när det finns en klar bild av fornlämningsmiljön, kan en bedömning göras om det föreligger behov av arkeologisk förundersökning eller om större ytor eller delområden kan tas i anspråk för exploatering.

Eventuella arkeologiska förundersökningar ger svar på behov av arkeologisk undersökning.

Kommentarer

Kommunen har en löpande kontakt med Länsstyrelsen i denna fråga. Det har på grund av pågående verksamhet inte varit möjligt att undersöka marken inom vissa delområden. Kompletterande arkeologiska förundersökningar görs i takt med att marken görs tillgänglig genom rivningar och schaktarbeten.

Vattenverksamhet

Bryggorna som planeras i Munksjön, utgör vattenverksamhet enligt miljöbalkens regelverk. Dessa kommer att behöva prövas antingen genom anmälan till Länsstyrelsen eller tillståndsprovning i Mark- och miljödomstol.

Kommentarer

Bryggorna i västra delen är under utbyggnad. Troligen kommer de enskilda projekten i nu aktuell planetapp vara av en sådan begränsad omfattning att en anmälan till Länsstyrelsen är tillräcklig.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock mot bakgrund av nedanstående att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. En miljökonsekvensbeskrivning enligt kap 6 miljöbalken bör därför upprättas. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Två direktiv rörande miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) har inarbetats i svensk lagstiftning; miljöbedömning av planer och miljöbedömning av projekt. Eftersom denna detaljplan inrymmer projekt, ska man beakta både lagstiftningen för planer och lagstiftningen för projekt vid bedömningen om det är betydande miljöpåverkan samt när det gäller krav för miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och samråd.

Projekt-MKB

I plan- och bygglagens 4 kap. 34 § listas några projekt som vi i Sverige inte har någon annan prövning av än genom detaljplaner. Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för den typen av projekt, ska redovisningen också uppfylla kraven i 6 kap. 7 § första och andra styckena miljöbalken. I denna detaljplan ingår projekt för spårväg, parkeringsanläggning och sammanhållna bebyggelse. Spårväg och parkeringsanläggning antas inte kunna medföra betydande miljöpåverkan i detta fall. Däremot kan genomförandet av den planerade sammanhållna bebyggelsen i sin helhet medföra en betydande miljöpåverkan. Föreslagen ny bebyggelse är omfattande och till karaktären en tätt exploaterad kvartersstad. Omfattande ny teknisk försörjning krävs, bland annat utbyggnad av nytt vatten- och avloppssystem och en ny gatustruktur.

MKB för planer och program

Följande punkter av bedömningskriterierna för betydande miljöpåverkan i planer i MKB-förordningens bilaga 4 har haft betydelse för bedömningen av om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan:

Planen har betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning. I detta fall miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten.

- Varaktigheten. Bebyggelsen finns kvar under lång tid.
- Har betydelse för integreringen av miljöaspekter särskilt för att främja en hållbar utveckling.
- Riskerna för människor hälsa eller för miljö. Buller från trafik och verksamheter, risker med tanke på befintliga verksamheter och järnväg (etappvis utbyggnad innebär, att verksamheter kommer att finnas kvar under en övergångsperiod), hantering av markföroreningar och påverkan på dagvatten. Skolverksamhet som föreslås i planen innebär att barn som är särskilt känsliga kan påverkas av nämnda miljöeffekter.
- Påverkans storlek och fysiska omfattning. Omfattande bebyggelse med 2200 - 2400 bostäder samt kontor, centrumändamål, skola, handel och parkering. Många aspekter ska hanteras.

Detaljplaneförslaget avviker också väsentligt från fördjupningen av översiktsplanen "Ramprogram för Södra Munksjön", genom att exploateringsgraden har ökat kraftigt med

bland annat en fördubbling av antalet bostäder. En miljökonsekvensbeskrivning togs fram för ramprogrammet. Många frågor som togs upp i den, behöver fördjupas i detaljplaneskedet.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så länge det saknas en tydlig redovisning av hur kommunen säkerställer att det inte blir så. Redovisningen bör därför i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken samt miljöbalken 6 kap. 7§ första och andra styckena.

Kommentarer

Kommunen delar här inte Länsstyrelsens uppfattning. Avvikelserna från ramprogrammet är inte av den omfattningen att dess miljökonsekvensbeskrivning inte kan användas även för nu aktuell detaljplan. Åtskilliga fördjupningar har gjorts och kommer att göras kring de frågor som är relevanta för detaljplanen. I vissa frågor är underlaget av naturliga skäl osäkert, vilket hade varit fallet även om en ny miljökonsekvensbeskrivning upprättats parallellt med detaljplaneprocessen, exempelvis frågan om eventuellt framtida införande av spårväg eller ej, samt omfattningen av framtida påverkan från de tågen på en eventuell framtida ny stambana. Gällande översiktsplan för centrala tätorten antagen 23 februari 2023, har också en konsekvensbeskrivning som täcker in detta område.

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

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

Kommunen bedömer att planen stämmer överens med ÖP och FÖP och deras konsekvensbeskrivningar. Planens effekter på kort och lång sikt innebär inte någon risk på miljön, människors hälsa och säkerhet eller olämplig hushållning med mark, vatten eller andra resurser. Planförslaget har särskilt bearbetats angående buller, risker, stabilitet, markföroreningar och höjdsättning av området samt andra anpassningar för att hindra problem vid skyfall samt hindra problem vid översvämning pga. höga vattennivåer i Munksjön. Planförslaget bedöms vara förenligt med bestämmelserna i miljöbalken och ger ingen påtaglig skada på riksintressen, miljö kvalitetsnormer eller andra miljömål. Planbestämmelser säkerställer att inte betydande påverkan uppkommer.

Effekterna sammantaget med tanke på sekundära och kumulativa effekter på lång och på kort sikt bedöms inte innebära någon betydande påverkan på miljön. Planläggningen innebär inte heller enligt PBL kap 2§9 medför någon fara för hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

02 Jönköpings Länstrafik

Vi vill betona att man i planeringen tar hänsyn till den utveckling av kollektivtrafiken i området som beskrivs i Handlingsplan för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Vi önskar att man beaktar de förslag till linjedragningar som behövs när station för Götalandsbanan kan realiseras när det blir dags.

Vi är angelägna om busshållplatser och gångstråk till och/från, anpassas i bebyggelsen och vi förutsätter att eventuella åtgärder som påverkar det stäms av med oss innan det verkställs.

I övrigt är vi väldigt positiva till bebyggelsen och förtätningen av staden.

Kommentarer

Stor hänsyn och anpassning till framtida kollektivtrafikstråk och hållplatslägen enligt handlingsplanen har tagits vid utformningen av planförslaget.

03 Utbildningsförvaltningen

Förvaltningen är tjänstemannaorganisation för kommunens barn- och utbildnings-nämnd samt utbildnings- och arbetsmarknadsnämnd. Ärendet är delegerat till förvaltningen.

I planförslaget kan utläsas att utbildningsförvaltningens verksamheter tilldelas två tomter, en mindre i den västra etappen och en större i den östra etappen. Då Skeppsbron är ett högexploaterat område som väntas generera ett stort antal barn och elever i såväl förskole- som skolåldrar kommer befintliga verksamheter inte att ha kapacitet för ökningen. De befintliga verksamheterna i närområdet är redan i dag mycket ansträngda kapacitetsmässigt. Utbildningsförvaltningen understryker därför vikten av att både förskole- och skolverksamhet ska byggas i ett mycket tidigt skede.

Eftersom planområdet planeras delas in i två etapper där den större tomtytan för både förskola och skola på ca 16 000 m² återfinns i den östra etappen, måste det av ovan nämnda kapacitetsskäl noggrant undersökas vilka möjligheter som finns att påbörja byggnationen under samma tidsram som för den västra etappen. Givet den uppbyggnadstakt om 300 lägenheter per år, som nämns i samband med bostadsförsörjningsprogrammets projektplan, blir det nödvändigt att få till en tidig byggstart för skolverksamheten eftersom elevunderlagets etableringstakt ökar.

Vidare har utbildningsförvaltningen en synpunkt på planförslagets konstaterande att tillräcklig yta avsätts för utemiljö. Tilldelningen av en tomtyta på 16 000 m² som fördelas på en F-6 skola samt förskola och som har till uppgift att klara områdets barn- och elevunderlag som prognosticerats enligt planerad bostadsbyggnation, går att diskutera. Det är bra att tomten i den östra etappen placerats i nära anslutning till park- och naturmark. Men om parkytan är strategiskt placerad för att avlasta en ytmässigt underdimensionerad skoltomt, bör erforderliga risk- och konsekvensanalyser presenteras samt parkens utformning bör vara planerad efter en högre grad av barn- och ungdomsaktiviteter än normalt. Utbildningsförvaltningen har i ärendet inget övrigt att invända.

Kommentarer

Detaljplan för den del av Skeppsbron där östra skolan ingår beräknas kunna antas när beslut fattats om ytterligare åtgärder inom ARV Simsholmen utöver vad som ingår i nytt tillstånd för verksamheten.

Med den låga utbyggnadstakt som utbyggnaden på Skeppsbron har idag, samt en minskad prognos av barn i Jönköpings kommun, är behovet av skola, förskola i östra delen inte lika bråttom med att etablera. Omfördelningar mellan upptagnings-områden har även gjorts mellan andra skolor, vilket har gjort att det inte har uppstått problem för att klara dagens behov. Med en låg utbyggnadstakt blir det ett stabilare elevunderlag, vilket gör att man kommer att klara även det ökade antalet bostäder. Ökar utbyggnadstakten påtagligt kan provisoriska anläggningar behöva byggas innan den östra skolan är färdigbyggd.

04

Av vilka anledningar kommer det knappt att finnas några befintliga byggnader kvar?

Under samrådsmötet framkom det flera gånger att man inte vill bygga ett nytt Kålgården. Finns det en analys av vad som gör Kålgården till ett dåligt exempel, och vad är det då i den nya detaljplanen som förhindrar att detta inte upprepas? Jag hade svårt att se skillnaden.

En lekmands tankar: Vill man bygga en "blandstad" så måste det rimligtvis blandas. Handel och bostäder men även det som sker på fritiden. Men främst tänker jag på differentierade hyror och den framtida stadsbilden. Då befintliga hus finns kvar vittnar de inte bara om en historia, de är också med och skapar framtiden, samtidigt som de gör det möjligt för fler olika aktörer att etablera sig i området. Förhoppningsvis kan det också leda till att stadsbilden kan "stökas till" på ett positivt sätt, och möjliggöra andra typer av intressanta vyer, vägar och offentliga rum- och mellanrum.

Om intentionen är att biltrafiken i området skall hållas nere, så gör det kanske inte så mycket att vägarna i och kring området inte är helt raka? Det kanske finns en poäng med att man "måste väja" för en befintlig byggnad eller två? Om det i sin tur leder till en överbliven och svårplanerad mark, kanske förutsättningar finns för ett grönområde eller ett nytt arkitektoniskt mästerverk. (OBS! Inte ironi.)

Jag är orolig för att olika typer av (kreativa) verksamheter i dagens nybyggda Jönköping har svårt att klara nya höga hyror och risken finns att det endast etableras stora (kommersiella) kedjor som finns i alla andra jämförbara städer som försöker växa på precis samma unika sätt som Jönköping. De befintliga byggnader som i en eller annan form vore värda att bevara är några av fastigheterna kring Skeppsbrogatan (Jönköpings kylarfabrik, g: a slakteriet och delar av Skanska).

Kommentarer

Kålgården är effektivt avskuret från omgivande stadsdelar av Odengatan och Östra Strandgatan. Dessa gator är utformade som trafikleder som lockar till höga hastigheter, vilket ökar såväl buller som olycksrisker. Trots närheten till exempelvis Hovrättstorget tvingas fotgängare gå långa omvägar för att nå Östra Holmgatan/Enanders plats eftersom en gångpassage vid stadsbiblioteket saknas. Kommunen har också medvetet försökt minska genomfartstrafiken längs Kålgårdsgatan genom tidvis avstängning vid Stenhuggargatan.

Detta sammantaget har gjort det svårt att åstadkomma någon form av verksamheter inom Kålgården. Längs Odengatan och Östra Strandgatan för att framkomligheten för bilar har prioriterats på bekostnad av angenäm fotgängarmiljö och kundparkering, och längs Kålgårdsgatan för att kundgenomströmningen inte varit tillräcklig. Flera detaljplaner inom Kålgården tillåter verksamheter i gatuplan, men kommunen har senare i bygglovskedet inte krävt att lokaler ska utföras. Någon enstaka lokal har ändå kommit till stånd, främst på grund av byggherrens initiativ.

I nu aktuell planetapp har bestämmelser införts som kräver lokaler förberedda för verksamheter i gatuplan i strategiska lägen. I övriga delar tillåter planförslaget sådana lokaler, men kräver det inte. Utformningen av de stora gatorna ska bidra till lägre hastigheter och en trivsammare miljö för andra kategorier än bilister, så att gaturummen upplevs som tillräckligt attraktiva för exempelvis uteserveringar. Stationen, kommande arbetsplatser, ett utvecklat och mer tillgängligt friluftsområde längs Tabergsån och ett mer finmaskigt nät för gående och cyklister kommer innebära ett stort flöde av presumtiva kunder genom stadsdelen, liksom närheten till det redan populära gångstråket längs Munksjöns strand.

Naturligtvis hade det varit positivt för stadsbilden och stadsdelens karaktär om fler befintliga byggnader hade kunnat inrymmas. Med hänsyn till att marknivån kommer höjas som en anpassning till framtida högre vattennivåer, och avledning av skyfallsvatten, är dock detta inte möjligt. Två befintliga byggnader inom AGA-området har inordnats i planförslaget, en inom kvartersmark, och en inom parkmark, och en tredje, den s.k. "pudretten", har flyttats i avsikt att placeras inom parkmark i nu aktuell planetapp. Befintligt gatunät och järnvägssträckningar har i den kulturhistoriska utredningen bedömts vara lika viktiga som enskilda byggnader. Delar av gatunätet har därför inordnats i planförslaget.

Hjälper detaljplanen till att skapa liv och rörelse?

För övrigt så reagerade jag på att all diskussion handlar om det fysiska, vägar och hus. Om det finns en uppriktig vilja att skapa ett levande centrum bör visionen om hur man vill att människor skall vilja vistas där, finnas med från början. Om man planerar traditionellt får man det traditionellt. Finns det referenser på liknande områden som försökt "skapa liv", och vad var utfallet?

Ser även här en stor fördel med att bevara så många befintliga byggnader som möjligt då de i ett tidigt skede kan erbjuda den typ av verksamheter som i framtiden kan ge stadsdelen ett intressant innehåll. Skall det vara ett framtida levande centrum bör boendeformerna kanske också vara mer urbana, och inte så mycket stora inneslutna innergårdar. Bättre att innergårdarnas yta i sådana fall läggs på utsidan, som ett sätt att skapa nya intressanta offentliga rum.

Kommentarer

Västra Hamnen har ofta setts som ett bra svenskt exempel på en blandad stadsdel som till största delen utvecklats från grunden. Här har naturligtvis närheten till befintliga centrala stadsdelar med blandad service bidragit till attraktiviteten, men också närheten till Ribersborg, Centralen, Scaniaparken, Torson mm.

I vissa avseenden har Hammarby Sjöstad lyfts som en förbild för Skeppsbron, främst när det gäller gatusektionen för de stora gatorna. Här kanske inte integrationen med övriga stadsdelar fungerat lika bra som i Västra Hamnen, främst kanske beroende på naturliga barriärer i form av vatten, skogspartier och nivåskillnader.

Att lägga bebyggelse i form av punkthus eller skivhus med halvvoffentliga ytor kring husen har prövats i stor skala i Sverige under andra halvan av 1900-talet. Resultatet har visat sig i många av våra så kallade miljonprogramsområden, där en stor osäkerhet råder över vem som egentligen råder över alla ytor kring husen. Det har i många studier visat sig att det mest robusta sättet att bygga stadskvarter är de kringbyggda gårdarna, där den sociala kontrollen fungerar bättre och där större möjligheter ges till verksamheter längs kvarterens gatusidor. Innergårdarna kan då vara tysta och lugna, medan man mot gatusidan får acceptera mer liv och rörelse. I Skeppsbron föreslås huvudsakligen kringbyggda gårdar med portiker och öppningar mot mindre trafikbullerstörda gator och parker, men även några höghus som placerats så att en tydlig privat gårdsyta bildas i anslutning till husen.

05 Lustgården Södra Munksjön AB

Vid det samråd som hölls den 29/2 2016 kunde vi lyssna på de planer kommunen har med detaljplanen för Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl., Skeppsbron i Jönköpings kommun. Eftersom Lustgården Södra Munksjön AB som ägare av fastigheterna Ödlan 3 och Ödlan 4 berörs av förslaget, genom att det på nyss nämnda fastigheter planeras att anläggas parkmark, önskade Lustgården besked under samrådet om hur kompensation kommer ske genom tilldelning av annan likvärdig mark inom området. Vi fick besked om att ett konsortium kommer bildas för etapp 2 och att dessa frågor kommer lösas inom den dialog som kommer ske inom ramen för detta forum. Lustgården kommer då erhålla mark i förhållande till hur mycket mark som befintligt ägs inom angivet område. Lustgården vill dock poängtera vikten av att vi erhåller mark som är likvärdig inom området och inte hänvisas till ett sämre läge, att en viktning måste ske av markens belägenhet i förhållande till övriga markägare vid fördelning av mark. Lustgården önskar närmre besked om hur denna viktning kommer ske inom konsortiets dialog och eftersöker tydligare ramar för markfördelningen. Lustgården vill också framställa ett starkt önskemål om att tilldelas ytterligare mark inom respektive område, etapp 1 och 2, för att även fortsatt kunna bidra till en positiv utveckling för Jönköpings kommun.

Kommentarer

Synpunkterna är inga egentliga planfrågor utan hänvisas till SMUAB och diskussioner inom markägargruppen.

06 Liberalerna

Sammanfattning av synpunkterna på detaljplaneförslaget

- Skeppsbron är ett bra namn på stadsdelen.
- Det är viktigt med öppna kvarter med varierande byggnadshöjder.
- En blandning av upplåtelseformer önskas. Därtill önskas en blandning av boende, affärer, service, skolor, trygghetsboenden samt verksamheter av olika slag.
- Anlägg gärna solceller och solpaneler på tak som vetter mot söder.
- Urbana huvudcykelstråk skall vara mötesfria och fria från motorfordon och gående samt gå igenom bostadsområden. Sök medel från Sverigeförhandlingen för anläggandet av bra cykelstråk.
- Kollektivtrafik på väg och gator bör så långt möjligt få särskilda kollektivtrafikfiler fritt från andra trafikslag.
- Förbered möjligheten att få regionala tåg att lätt komma upp på och av höghastighetsbanorna, en dualspårsvariant i hög fart!

- Förhindra översvämningar genom krav på magasinering av nederbörd från tak, innergårdar och gator. Anlägg därför kanaler alternativt utjämnings-magasin. Ett 15-års regn får inte orsaka översvämningar.
- Dagvatten från alla större avrinningsområden skall undergå minst mekanisk rening.
- Arbeta fram fler verksamhetsområden för de verksamheter som måste flyttas från området söder om Munksjön.
- Ge detaljplaneuppdrag för en ny räddningsstation.

Namngivning på stadsdelen, gator mm.

Det är ett bra förslag att stadsdelen avses få namnet Skeppsbron. Namnet syftar tillbaka på de lastageplatser och tilläggsplatser som har funnits här i flera hundra år. De av STBN rekommenderade namnen på gator mm. minner också om platser och verksamheter som har, respektive finns här i området. En stadsdel får inte vara för stor eller för liten. I det här fallet är stadsdelen väl avvägd i det hänseendet.

Gestaltning, byggnader mm.

Stadsdelen planeras för omkring 2200–2400 lägenheter och får i storleksordningen 2500 arbetsplatser. Förslaget visar att kvarteren planeras att vara öppna. Vidare kommer kvarteren att ha byggnader med varierande höjder och så långt möjligt med utsikt mot Munksjön. Innergårdarna kommer att vara upphöjda med plats för förråd och garage under. Alla dessa förslag är utmärkta. De två planerade höghusen på båda sidor om den föreslagna Tallahovsesplanaden avses bli 27 våningar höga, dvs. 75 m över markytan. Några byggnader blir på tio våningar och många på åtta våningar, förutom ett antal, som blir lägre. Det är bra att förslaget till detaljplan också tar hänsyn till och vill bevara byggnader som har mycket höga historiska värden.

Vi anser att förslagets illustration med två byggnader på 27 våningar är för högt! Däremot kan det accepteras att dessa två höga byggnader vid Tallahovsesplanaden får 12 till 16 våningar. Illustrationerna till byggnader mot Jordbrovägen och mot Kämpevägen upplevs som murar. Vi önskar att det är en variation också i dessa byggnaders maximala höjder. Exempelvis kan en variation mellan sex och åtta våningar vara möjligt och någon enstaka byggnad som får tio våningar. Därtill bör byggnader inte placeras så, att man lätt ser in i andras lägenheter. Samtidigt är det väsentligt att byggnaderna avskärmar buller från de urbana huvudstråken och från trafik på järnvägar i området. De bullerutsatta bostäderna mot dessa stråk måste få genomgående lägenheter. Vid planering av byggnaderna och dessas placeringar behöver mikroklimat och vindtunnelaspekter också beaktas, speciellt med tanke på till exempel Tallahovsesplanadens riktning.

Det är också positivt att det blir en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer och olika typer av verksamheter som kontor, affärer, skolor, äldreboenden, trygghetsboenden etc. inom stadsdelen. Vissa mindre tillverkande verksamheter som inte verkar störande på omgivningen bör kunna finnas i någon del av området, exempelvis längs Jordbrovägen. Därtill bör det finnas olika typer av samlingslokaler, allt för att främja social hållbarhet.

Det noteras att det är mer än 50 meter till berg. Det innebär att pålning behövs för alla större byggnader. Sådan grundläggning medför vibrationer och också undanträngning av jordmassor med risk för att t.ex. ledningar förskjuts. Därtill noteras att det finns lager med organiska och fina oorganiska jordmassor. Dessa kan medföra sättningar vid uttorkning om inte förhindrande åtgärder vidtas.

Till en stadsdel med många bostäder och verksamheter är det väsentligt att det också finns redundant el- och bredbandsförsörjning. En enda kabelväg är inte tillfyllest, vilket nämns i förslaget. Lokalgatorna bör försees med gröna oaser som samtidigt skall kunna ge skugga och svalka, gärna kompletterat med fontäner t.ex.

Stadsdelen behöver tillgång till uppvärmning av byggnaderna. Flera verksamheter torde också behöva kylning¹. Ett sätt att ordna båda dessa önskemål är att, helt eller delvis utnyttja den sandstensakvifär som finns under stadsdelen. Överväg också möjligheten att ha solceller och solpaneler på hustakens södersidor för produktion av elenergi respektive värme. Är det möjligt att omhänderta gråvatten dvs. vatten från duschar etc. till bevattning alternativt till att spola toaletter med?

Möjligheten till uppvärmning vintertid av exempelvis gågatorna i området bör övervägas.

Kommentarer

I detaljplaneförslaget medges för kvarter 12 och 14 i nuvarande korsningen Kämpevägen/Tallahovsgatan en byggnadshöjd på 78 meter, vilket motsvarar ca 24 våningar med dagens krav på våningshöjder, inte 27. Antalet våningar anges dock inte som en bestämmelse, och kan komma att vara olika beroende på om byggnaderna inreds för bostäder eller centrum-verksamheter. Mot den planerade Kämpeavenyn krävs högre bebyggelse dels för att skärma av trafikbuller, dels för att skapa ett gaturum av den mycket breda Kämpeavenyn. I nu aktuell planetapp har en bestämmelse införts om krav på indragen fasad över fjärde våningen mot de inre gatorna och över sjätte våningen mot de större yttre gatu- och parkrummen.

Kollektivtrafik

När höghastighetsbanorna är färdigställda, kommer det att finnas två viktiga resecentra i Jönköping. Dessa två centra behöver kopplas samman med varandra och andra viktiga start- och målpunkter. Detta ställer krav på snabb och effektiv kollektivtrafik inom kärnan, till omkringliggande stadsdelar, till näraliggande och avlägsna orter.

För stadsdelen Skeppsbrons del innebär det att de urbana huvudstråken Herkulesvägen, Jordbrovägen och Kämpevägen måste från början planeras och byggas så, att det möjliggör kollektivtrafik med hög kapacitet i en nära framtid. Dessa transportmedel behöver därför få särskilda dedikerade kollektivtrafikfiler på nämnda gators hela sträckningar.

De kommande trafiklösningarna måste ta hänsyn till regionens behov och planering, särskilt med tanke på det kommande resecentrat. Det är ju avsett för höghastighetståg, interregionala, regionala och lokala tåg samt motsvarande busstrafik.

Redan nu vill vi påpeka behovet av att planlägga kommande resecentrum för höghastighetståg så att regionala tåg från Nässjö respektive Falköping kan stanna vid höghastighetsstationen för att sedan kunna komma ut på respektive från höghastighetsbanans spår. Tekniskt är detta fullt möjligt.

En omstigning kommer ju att ske här till andra transportmedel! Dessa transportmedel måste därför vara lätta att nå. Huruvida det i en framtid är möjligt att få en dragning av Jönköpingsbanan via en bergtunnel under Bondberget i öster och under Gräshagen och Vattenledningsområdet i väster och sedan upp mot Mullsjö återstår att se. Det skulle förkorta restiden från tex. Nässjö till Göteborg.

Kommentarer

Detaljplaneförslaget är anpassat för särskilda fält för kollektivtrafik längs Jordbrovägen, Kämpevägen/Kämpeavenyn, Herkulesvägen och Industrigatan. Radier och bredder är anpassade för eventuell framtida spårvägstrafik, men kan tills vidare utnyttjas av buss och BRT. En tunnel under Gräshagen och Vattenledningsområdet i syfte att korta restiden för tågresenärer Nässjö-Göteborg bedöms som aningen överflödigt eftersom såväl nationella som regionala snabbtåg kan fortsätta mot Göteborg via den planerade nya stambanan. Tåg mellan Nässjö och Mullsjö/Falköping/Skövde kommer dock troligen fortsätta trafikera Jönköpingsbanan som idag via Jönköping C. Kommunen äger inte frågan om dragningen av Jönköpingsbanan.

Biltrafik

Det är nödvändigt att kunna komma till/från stadsdelen med olika motorfordon för persontransporter varutransporter etc. Kämpevägen kommer i en framtid också att vara en av de två mycket viktiga tillfartsvägarna till det kommande resecentrumet för höghastighetståg! Kämpevägen måste också byggas så att det medger biltrafik mellan de östra och västra delarna av Jönköping. I annat fall hänvisas den trafiken till motorvägen som redan nu är hårt belastad. En ytterligare bro över södra Munksjön dvs. i sträckningen Bangårdsgatan -Torpagatan medför endast att mer genomgående trafik dras in mot de centrala delarna av staden med ytterligare problem på Torpagatan och där befintlig skola!

Kommentarer

Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås i detaljplaneförslaget att inte vara en genomfartsgata eller angöring för bilburna till stationen. Denna trafik hänvisas till Barnhemsgatan via ny anslutning till trafikplats Ljungarum och en eventuell halv trafikplats vid Herkulesvägen. Detta har analyserats i trafiksimuleringsverktyget Vissim i genomförda alternativstudier.

Om en ny bro anläggs över Munksjön mellan Bangårdsgatan och Torpagatan är det inte säkert att den ska dimensioneras för biltrafik. En utredning har nyligen genomförts på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret. Utredningen visar att nackdelarna med en bro dimensionerad för biltrafik sammantaget överväger över fördelarna.

Cykelstråk

I detaljplaneförslaget nämns planering för gång- och cykeltrafik. Det nämns bl.a. att Tallahovsesplanaden skall var ett urbant huvudstråk för cyklister, liksom Hälsans stig längs sydöstra delen av Munksjöns strand. Däremot nämns inget om Sverigeförhandlingens önskemål om planering för cykeltrafik! De önskemålen behöver beaktas!

De krav som kan ställas på urbana huvudstråk för cyklister är, att dessa är lättframkomliga och säkra, dvs. fria från motorfordonstrafik och gående samt har så få stopp som möjligt. Dessutom bör de vara mötesfria. Därtill bör huvudstråken gå igenom bostadsområdena och inte längs stråk med stor trafikintensitet med motorfordon. Av dessa anledningar behöver GC-stråket väster om Jordbrovägen breddas och bli mötesfri för cyklister och få en egen bana för gående. Samma krav bör ställas på Tallahovsesplanaden. Därtill bör det finnas ett urbant huvudstråk för cyklister längs hela Oskarshallsgatan med anslutningar till huvudstråken vid Jordbrovägen och Herkulesvägen. Det urbana cykelstråket längs Herkulesvägen bör ligga väl skilt från motortrafiken med tanke på avgaser etc. De urbana huvudstråken för cyklister behöver ha ett värdigt vinterunderhåll. Där är sopsaltning ett bra alternativ. Det är bra att cyklister med start och mål i området får trafikera gågator samt att de i de fallen trafikeras på de gåendes villkor. Därtill behöver cyklister ha bra parkeringsplatser för sina fordon.

Vi avråder på det bestämdaste att använda Hälsans stig som urbant huvudstråk för cyklister.

Kommentarer

GC-stråket väster om Jordbrovägen behöver sannolikt breddas i samband med att marken måste höjas med avseende på framtida översvämningsrisker. Utbyggnaden av Skeppsbron innebär troligen ett betydligt större flöde av såväl fotgängare som cyklister i denna del.

Oskarshallsgatan är planerad som gångfartsgata. Gaturummet ska fysiskt möbleras så att alla fordon tvingas anpassa hastigheten till gående. Särskilda, markerade ytor för gående och fordon ska inte finnas. Ett huvudcykelstråk här är därför inte lämpligt. På Munksjöpromenaden är det möjligt att cykla på gåendes villkor.

Gångtrafikanter

Det behövs planskilda korsningar för gående över Kämpevägen, dels vid Tallahovsesplanaden, dels i vardera änden av Kämpevägen, exempelvis vid de inplanerade parkeringshusen. De gående skall inte heller behöva dela utrymme på de urbana huvudstråken för cyklister.

Kommentarer

Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås i planförslaget, förutom cykel, bara trafikerats av fordon med mål i området. Hastigheterna ska begränsas till 40 km/h. Gatan ska upplevas som en trevlig miljö att vistas i för besökare till fots. För att åstadkomma detta krävs att kvarteren i gatuplan i största möjliga utsträckning innehåller öppna verksamheter, som butiker och caféer mm. Att då leda fotgängare planskilt medför att kundunderlaget minskar. Parkeringshusen längs Kämpevägen/Kämpeavenyns norra sida är dessutom inte avsedda för stationsområdet, utan för boende, arbetande och besökare inom Skeppsbron.

Dagvattensystem och dagvattenrening

Det aktuella avrinningsområdet är ganska flackt med i dagsläget avbördning dels till Rocksjön, dels till Munksjön. Beräkningar av 100-årsregnen visar på allvarliga översvämningsrisker och markavrinningar i området söder och sydost om Munksjön.

Det nämns i remissutgåvan att redan vid tioårsregn kommer dagvattenledningarna att gå fulla. Är det då acceptabelt att då planera för översvämningsrisker redan vid 15-årsregn? Det är således stora risker för översvämningar om inte den planeringen ändras. För att förhindra översvämningar finns olika möjligheter. En är att öka ledningsdimensioner. En annan är att minska flödestoppar, exempelvis genom magasinering av nederbörd på tex. tak och innergårdar alternativt att ha öppna kanaler eller uppsamlingsmagasin. Förslaget om öppna kanaler fanns ju med i ramprogrammet för Södra Munksjön.

Det är positivt att dagvatten från avrinningsområdet Ljungarum och norr därom i framtiden kommer att ledas till Munksjön och inte till Rocksjön. Koppla gärna in dagvattenledningar från delar av gamla flygfältsområdet till den stora ledningen från Ljungarumshållet. Därigenom kan mer dagvatten renas på ett ställe.

De dagvattensystem som kommer att vara speciellt utsatta för översvämnings-risker är de som avvattnar Ljungarumsområdet och norr därom dvs. de två stora ledningssystemen med 1200 respektive 2000 mm ledningsdimensioner.

Åtminstone dessa två ledningssystem, bör vara försedda med uppehållsdammar, som också kan tjänstgöra som magasin. De bör därtill vara försedda med minst mekanisk rening så att

tyngre respektive lättare partiklar effektivt avskiljs. Dammar med vegetation har visat sig vara effektiva för omhändertagande av närsalter. Krav på rening av dagvatten torde bli ett krav inom några år! Vättern måste ju skyddas. Munksjön är en del av Vättern.

Kommentarer

Dagvatten föreslås gå via växtbäddar och renas på så sätt innan utsläpp i Munksjön. MKN påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande då området idag är ett industriområde som kommer bli ett blandstadsområde med huvudsakligen bostäder och därmed kommer belastningen av ämnen i dagvatten att minska.

Avseende dimension av ledningar kommer det anläggas ledningssystem enligt de normer som anges i gällande normer. Vid större regnmängder leds vattnet kontrollerat längs med gator i nord-sydlig riktning till Munksjön

Räddningstjänst

I handlingen nämns att insatstid vid olycka anges till mindre än 10 minuter. Men är den uppgiften alltid riktig? På E4 och Solåsvägen inträffar tyvärr då och då trafik-stockningar. Det bör också övervägas om inte samtliga byggnader i området borde förses med automatiska brandlarm samt att verksamheter i området förses med sprinkler och gärna boendesprinkler i bostäder.

Är det inte dags att nu planera för den nya räddningsstationen vid Haga cirkulationsplats? När den detaljplanen är nästan klar, kan ställning tas när själva stationen bör byggas.

Kommentarer

Planarbete pågår för nu för en ny brandstation i stadsdelen Fridhem söder om Skeppsbron och som kommer få en kapacitetsstark utfart via Barnhemsgatan direkt mot södra infarten och Trafikplats Ljungarum.

Konsekvenser av detaljplaneförslaget

Många verksamheter behöver flyttas från området. Vart skall de flyttas? Det är inte bra att okritiskt flytta verksamheter till tex. Torsviksområdet.

Många verksamheter kan och bör ligga i närheten av bostadsområden för att på det sättet minska på pendelresor med bil eller kollektiva transportmedel. Det idealiska är, om människor kan gå eller cykla till/från arbetsplatser, service och olika verksamheter. Vi behöver med andra ord planera för fler verksamhetsområden och i dessas närhet ha bostadsområden. För vissa verksamhetsområden bör bostadsområden kunna inkorporeras och vice versa. Av dessa anledningar efterlyser vi fler bostadsområden vid tex. Torsvik och Barnarp.

Det kommer att bli en omfattande byggnation inom hela området söder om Munksjön som kommer att pågå under flera decennier. Under den tiden kommer det att bli allt fler människor som bor och verkar i området. Därtill ökar personers rörelsefrekvens i området, förutom att en fotbollsarena möjligen kommer att uppföras inom Jordbroområdet. Allt detta medför snabbt ökade risker för olika typer av oönskade händelser på bara några år. Av dessa anledningar torde det var nödvändigt att nu påbörja planering för den nya räddningsstationen vid tex. Haga cirkulationsplats.

¹ Klimatförändringen medför allt fler och längre perioder med för Sverige extrema värmeböljor. Därför måste det på sikt finnas fler uppehållsplatser som behöver kylning för att hålla en acceptabel temperatur. Äldre och barn är speciellt känsliga.

Kommentarer

De verksamheter som är för ytkrävande eller alstrar mycket tung trafik, eller på annat sätt är svåra att inrymma i Skeppsbron eller närområdet hänvisas till antingen Hedenstorp eller Logpoint/Torsvik/Stigamo.

07 Tekniska nämnden

Gatu- och parkavdelningen

Andel park- och naturmark inom planområdet är ca 50 000 kvm. om man räknar med den högsta möjliga exploateringen blir det 7,9 kvm grönyta per person. Detta är mindre än de 10 kvm som beräknats i ramprogrammet. I genomsnitt finns det i kommunen 23 kvm anlagd parkmark per person och 77 kvm naturmark per person. Öka andelen grön yta till minst 10 kvm per person, totalt ca 63 000 kvm grön yta.

De två parkerna i mitten av planområdet är väldigt små. I jämförelse är de som parkerna kring Västra torget. Det kommer vara mycket högre besöksstryck på dessa parker än vad det är vid Västra torget. Det krävs en större yta för att kunna utforma kvalitativa parker med plats för rumslighet och bullerdämpande åtgärder då de är placerade bredvid vägar. Parkerna bör vara minst 3 000 kvm stora, totalt 6 000 kvm.

Det borde finnas en grön koppling/gröna stråk från Munksjön och söder ut.

Tillkommande kostnader för drift och underhåll för gatuanläggningar uppskattas till ca 3 mnkr/år. I detta ingår Jordbrovägen, Kämpevägen, Tallahovsesplanaden, nya lokalgator, belysning, ge-vägar och torgytor

Tillkommande kostnader för drift och underhåll park:

Natur: 32 000 kvm x 10 kr/kvm = 320 000 kr/år

Park: 18 000 kvm x 20 kr/kvm = 360 000 kr/år

Lek: 2 000 kvm x 100 kr/kvm = 200 000 kr/år

Totalt: 880 000 kr/år

Kommentarer

De två småparkerna bör rumsligt kunna integreras med intilliggande gångfarts-gator i syfte att öka dess upplevda storlek. För att uppnå 10 kvm grönyta per person har en bestämmelse införts om en minsta andel grönyta på alla innergårdar som komplement till de offentliga grönyterna i Skeppsbron. Grönska på fasader och tak föreslås också. Även inom gatumark har en bestämmelse införts om planteringar. Tallahovsesplanaden föreslås ges en stor andel grönska så att en koppling mot stationen söderut kan åstadkommas. För övrigt är det svårt att skapa gröna stråk söderut eftersom avsikten är att bebyggelse mot Kämpevägen ska skärma av trafikbuller. Öppningarna mot söder behöver därför begränsas. Troligen kommer vid planläggningen av stationsområdet bebyggelsen mellan spåren och Kämpevägen också att behöva slutas mot spårområdet. På sikt kan nya gröna stråk och kopplingar för gående och cyklister anordnas mot väster via Tabergsåns vegetation, och mot nordost upp mot Rocksjön. På sikt ser vi att före detta Sommarlandsområdet också ska utgöra ett rekreativt område/Stadspark för stadsdelen.

Va-avdelningen

Den största delen av befintligt va-nät ligger fel i förhållande till den nya kvartersstrukturen och bedöms därför behöva läggas om. Det nya va-nätet som byggs för detaljplanens bebyggelse föreslås bekostas av va-huvudmannen och finansieras med nya va-anläggningsavgifter. Däremot anser va-avdelningen att omläggningen av de stora kombinerade avloppsledningarna som genomkorsar området ska bekostas av exploateringen då den till största delen försörjer områden utanför detaljplanen och inte finns med i någon va-förnyelse inom överskådlig framtid.

Simsholmens reningsverk

Inom kvarter 24, i planområdets nordvästra del planeras en större skola med förskola. Planen stödjer sig bland annat på Spridningsberäkningar för lukt och partiklar från 2016 och Översiktlig riskutredning från 2015. Vi anser att marken ej kan bebyggas med skola, vård och serviceboende. Åtminstone inte så nära som 100 meter på grund av närheten till Simsholmens avloppsreningsverk.

I planbeskrivningen redovisas att en skola skulle vara utsatt för luktstörningar i dagsläget. Det redovisas också olika scenarier som skulle kunna minska risken för luktstörningar från Simsholmen. Dessa scenarier kräver övertäckning av hela eller delar av verksamheten och teknik för rening av luften samt utsläpp i tre eller fyra skorstenar på höjder mellan 30–50 meter. Tekniska kontoret vill understryka att inga av ovanstående åtgärder är beslutade eller finansierade och därmed kan åtgärderna inte heller ligga till grund för ett beslut om lokalisering av bebyggelse i Simsholmens närhet. Omfattningen av åtgärderna kan komma att bli så stor att det inte kan anses att avloppsreningsverket ensamt ska bekosta åtgärderna utan att också exploateringen ska delta i finansieringen.

Spridningsberäkningarna är också baserade på luftförhållanden som avser normal drift. Hänsyn har inte tagits till det luktpåslag som kan uppstå till följd av driftstörningar. Dessa kan både vara planerade, exempelvis vid regelbundet underhåll, och oplanerade. Vid driftstörningar är risken stor för luktstörningar i reningsverkets närhet. En utredning har gjorts för Kungsängsverket i Västerås där driftstörningar tagits med i beräkningen och där det ansågs att skyddsavståndet till bostäder ska vara 200 meter för att kunna erhålla en god miljö för de boende. En liknande utredning för Simsholmen pågår och torde ge ett bättre beslutsunderlag för hur nära olika typer av bebyggelse kan placeras.

Risken för luftburen smittspridning från reningsverket är inte belyst i utredningarna.

På Simsholmens avloppsreningsverk hanteras kontinuerligt relativt stora mängder brandfarliga ämnen. I den översiktliga riskutredningen från september 2015 dras slutsatsen att svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, ej ska placeras närmare än 100 meter från tomtgräns till Simsholmens reningsverk. Svårutrymda verksamheter som skolor, sjukhus eller hotell ska inte heller placeras som första radens bebyggelse mot Simsholmens avloppsreningsverk. MSB rekommenderar också relativt stora riskhanteringsavstånd när det gäller fysisk planering runt storskalig kemikalieverksamhet särskilt när det gäller skyddsvärda objekt som kan vara extra känsliga i händelse av en olycka exempelvis skolor, äldreboenden och sjukhus.

På grund av ovanstående och konventionen för barns rättigheter ställer sig Tekniska kontoret mycket kritiskt till lokaliseringen av en skola 100 meter från Simsholmens avloppsreningsverk. Det kan knappast vara förenligt med barnens rätt till hälsa och utveckling. Genom att dessutom placera skolan som första raden mot en verksamhet där explosiva varor hanteras blir det föreslagna läget än mer olämpligt.

Kommentarer

Biogasframställningen har flyttats sedan plansamrådet, varvid även explosionsrisken minskar.

En luktmodellering över området har genomförts av Ramböll (2021). Lukten sprids från reningsverket och ett skyddsavstånd på 270 m är inlagt för scenario 1b. Luktspridningen är modellerad utefter att luftutloppet från Simsholmens ARV sker genom två skorstenar á ca 80 m. Spridningsplymen i figuren visar de område där det finns risk att man på marknivå kan detektera 2 OU per timme (Ramböll, 2021).

Luktspridningsmodellen visar att lukten från Simsholmen inte bedöms spridas över den planerade bebyggelsen inom den centrala delen av aktuellt planområde. Dessutom ses att skyddsavståndet som antagits till 270 m inte överlappar med byggnader inom detaljplaneområdet för aktuell planetapp i någon hög utsträckning.

Se även följande:

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

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

Spillvattenförsörjning

Bebyggelsen inom detaljplanen kommer kunna försörjas med spillvattenanslutning genom självfall. Skall det bli caféer och toaletter med VA-anslutning på parkområdet mot Munksjön som det står i beskrivningen behövs de planeras in tidigt för att undvika stora kostnader senare.

Spillvattenpumpstation Folkparken

Avståndet från befintlig pumpstation till gatumark vid Oskarshallsgatan kan behövas ökas. Bräddledning från stationen behöver ett U-område till Munksjön. Om det bedöms olämpligt att flytta den befintliga tryckavloppsledningen som pumpar avloppsvatten från Folkparken till reningsverket till ett nytt läge i Herkulesvägen behövs också ett u-område för den befintliga ledningen. U-område direkt i anslutning till område E kommer alltid att behövas. Risken för lukt, buller och smitta från pumpstationen är inte belyst.

Kommentarer

Lukt från pumpstationen bedöms som försumbar. Det finns redan idag relativt nybyggda pumpstationer omedelbart intill såväl skola som bostäder. Erforderliga u-områden läggs in i plankartan i samband med kommande planläggning av nordöstra delen av samrådsområdet, där skolan ingår.

Vattenförsörjning

Planområdet tillhör Jönköpings lågzon (ca 155 m.ö.h.) vilket ger ett beräknat tryck på ca 60 mvp i marknivån. VAV-normen för vattentryck uppfylles ej för de högst belägna våningarna inom planområdet. Erforderlig tryckstegring för de våningarna som överstiger ca 130 m.ö.h. läggs på fastighetsägaren att utföra.

Kommentarer

Planbeskrivningen kompletteras med information om att erforderlig tryckstegring för de våningarna som överstiger ca 130 m.ö.h. läggs på respektive fastighetsägaren att utföra.

Dagvatten

Dagvattenutredningen som är gjord beskriver dagvattenproblematiken i stort men det behövs mer detaljerade utredningar om man kan ta hand om dagvattnet både vad gäller flöde och eventuella föroreningar på gatumark och inom kvartersmark.

I denna utredning behövs också ytan för dagvattenhantering närmast Simsholmens reningsverk beräknas så att tillräcklig yta är tilltagen för ändamålet. Eventuellt kan det bli nödvändigt att placera en dagvattenpumpstation på denna naturmarksyta.

Även bör det utredas hur dagvattnet tas om hand mer detaljerat vid ett 100-års regn då dagvattenutredningen räknar med att kvarterens infarter och entréer ligger minst 10 cm över rännan på gatan.

Det är bra att föreslagen plushöjd är utskriven på detaljplanen för att säkra rinnvägar för ytvatten men den kan behövas ses över ytterligare tillsammans med en mer detaljerad dagvattenplanering.

Utgifter

Kostnad för utbyggnad av allmänna VA-system är ej beräknat.

Intäkter

Anläggningsavgift för VA har ej beräknats.

Kommentarer

Dimensionering av dagvattendamm i nordöstra delen av Skeppsbron utreds inför kommande planetapper där även skolan ingår. Översiktlig dagvattenutredning bifogas detaljplanen. Belastningen av ämnen från dagvatten kommer bli mindre jämfört med dagens situation då marken går från industriområde till bostadsområde. Detaljplanen kommer därmed inte påverka MKN negativt jämfört med dagens situation.

Fastighetsavdelningen

Generella synpunkter till detaljplan gällande angivna SDB områden:

- Tekniska anläggningar (E) för nära intill SDB område. Bör flyttas ut till tomter med mindre känslig användning.
- Är angivna ytor för SDB områden tillräckligt stora för framtida behov?
- Säkerställ att vi klarar av gällande bullerkrav i utemiljön. Särskilt känsligt med placeringen av skoltomten utmed genomfartsled. Enligt översiktlig bullerkartläggning krävs det endera att byggnaden placeras som skärm alternativt annan bullerskärm mot genomfartsled. Annan mindre bullerutsatt placering av skoltomten med skyddande bebyggelse är att föredra för att inte begränsa.

Synpunkter på kvarter 4:

- Det vore lämpligt att bygga förskola med tillhörande utegård en våning upp. Mindre bullerutsatt.
- Utöka bygggrätten genom att bygga parkering under byggnaden istället för intill, skapa en förhöjd innergård som utnyttjas för gård för förskola.
- Angöring i den här miljön till förskola: varutransporter, hämtning/lämning av barn, m.m., det saknas ytor för detta.
- Möjligt med en eventuell affärsverksamhet på bottenplan
- Utöka antalet våningar till 6

Synpunkter på kvarter 24:

- Ta hänsyn till tillfälliga lokaler som kan vara aktuella från början.
- Är det lämpligt med en skola nära dagvatteninfiltration/damm?
- Har vi byggrätt över dagvattensläppet?

Kommentarer

Förskolan ingick i första planetappen och är byggd och tagen i bruk sedan ett par år. Kvarter 24 ingår inte heller i nu aktuell planetapp. Frågorna utreds inför kommande etapp för östra delen.

Avfall

Det står att avfallshanteringen ska utredas innan första planetappen antas, men verksamheten avfall vill ändå tillägga att arbetsmiljön för vår hämtningspersonal måste vara god. Avfallshanteringen ska ej ske på sådant sätt att det finns risk för olyckor, t ex nära förskola/skola eller där mycket folk vistas, som t.ex. grön-områden/lekplatser. Bilarna ska ej backas eller köras på GC-vägar. Anvisningar gällande avfallshanteringen finns i kommunens Renhållningsordning och även i Avfall Sveriges handbok för avfallsutrymmen.

Kommentarer

Hela gatusystemet i Skeppsbron är planerat så att vändplaner undviks, förutom i Skeppsbrogatans västra del norr om kvarter 3. Därmed undviks onödig backning/vändning. Detta gäller även i nu aktuell planetapp efter att gatustrukturen ändrats något i nordöstra delen.

Mark och exploatering

Hur genomförande är tänkt redovisas i planbeskrivningen på sidorna 58–60. Som det beskrivs där har Södra Munksjöns Utvecklingsbolag (SMUAB) ansvaret för att leda stadsomvandlingen inom ramprogramsområdet. Tekniska kontoret har och kommer att fortsätta ha en roll när det gäller att träffa genomförandeavtal, exploateringsekonomi för utbyggnad av allmänna anläggningar, projektering och utförande av allmänna anläggningar samt i övrigt efter förfrågan bistå SMUAB med kompetens när det gäller mark- och exploateringsfrågor.

Kommentarer

Genomförandet av nu aktuell planetapp redovisas i planbeskrivningen inför granskning i samråd mellan Tekniska kontoret/Mark och exploatering och SMUAB.

08 Lantmäterimyndigheten Jönköpings kommun

Lantmäterimyndighetens arbetsuppgifter efter det att planen Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl. har vunnit laga kraft är att med stöd av detaljplanen och med ansökan om lantmäteriförrättning genomföra förändringar i fastighetsindelningen. Eftersom planen ändrar både markanvändningen och kvarters-indelning inom hela området kommer samtliga fastigheter och rättigheter att påverkas.

Efter granskning av planförslaget lämnar Lantmäterimyndigheten följande erinran:

Delar av planen som måste ändras

- Den nya detaljplanen berör flera antagna detaljplaner. Detaljplanerna ska redovisas i planbeskrivningen med aktbeteckning och hur de påverkas. De delar av de äldre

detaljplanerna som blir kvar efter den nya detaljplanen bör upphävas om detaljplanens syfte motverkas. Exempelvis kommer en smal remsa finns kvar av detaljplanen, akt 0680-P152. Denna smala remsa som återstår resulterar till att fastigheten Övertiden 6 inte blir varaktigt lämpad när den nya detaljplanen ska genomföras. En lösning är då att den kvarvarande delen av detaljplanen upphävs alternativt att den nya detaljplanen utvidgas.

- Planområdet berör även ett antal fastighetsindelningsbestämmelser (FIB). I plankartan framgår det att tomtindelningarna, akt 0680K-EIII503, 0680K-EIII423 och 0680K-EIII1211, ska upphöra. Det bör även framgå att dessa tomtindelningar är fastighetsindelningsbestämmelser enligt dagens lagstiftning men antagna som tomtindelningar. FIB, akt 0680K-EIII503 och 0680K-EIII1211, berörs även utanför planområdet. För att upphäva dessa FIB ska de upphävas separat eller att planområdet utvidgas. Planen berör även del av FIB akt 0680K-EIII1474 som därav också behöver ses över om den ska upphävas separat eller om planområdet ska utvidgas. I planbeskrivningen ska det framgå att de nämnda FIB berörs och hur de berörs.
- I planen finns det bestämmelser om x_1 på parkmark, allmän plats. Egenskapsbestämmelsen är inte förenlig med lag, PBL. Bestämmelsen x är en egenskapsbestämmelse som syftar till att reservera utrymme på kvartersmark.
- Inom flera områden finns egenskapsbestämmelsen + o + o. I tecken-förklaringen tolkar man bestämmelsen som att det gäller både "Marken får bebyggas under med planteringsbart bjälklag. Komplementbyggnader får uppföras i mindre omfattning, dock ej balkong och trapphus" och "På marken får endast komplementbyggnad uppföras, 4 kap. 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL". Eftersom bestämmelsen bara ska gälla den förstnämnda ska figuren till teckenförklaringen ses över.
- I teckenförklaringen står det för egenskapsbestämmelsen e_1 000 "Största bruttoarea i kvartersmark ovan mark per användningsyta, 4 kap 11 § punkt 1 PBL". Egenskapsbestämmelsen e_1 000 används därav som en användningsbestämmelse på flera ställen i planen.

Kommentarer

Övertiden 6 ingår inte i nu aktuell planetapp. Frågan om eventuell utvidgning av planområdet med anledning av synpunkten utreds inför granskningskedet av kommande planetapp där fastigheten berörs.

Fastighetsindelningsbestämmelsen 0680K-EIII503 är upphävd, se akt 0680K-ÄDP170420.

Fastighetsindelningsbestämmelsen 0680K-EIII423 är innanför planområdet och upphävs i och med denna detaljplan.

För att fastighetsindelningsbestämmelsen 0680K-EIII1211 ska upphävas måste hela Överskottet 1 vara med i planen, vilket inte är fallet, varför denna fastighetsindelningsbestämmelse kvarstår.

Fastighetsindelningsbestämmelsen 0680K-EIII1474 berör bara Överdraget 6 som inte ingår i denna detaljplan.

Planförslaget har för övrigt korrigerats i enlighet med Lantmäterimyndighetens synpunkter.

Delar av planen som bör förbättras

- Grundkartan bör dämpas ner för att lättare kunna läsa och förstå detaljplanen.
- Flera egenskapsbestämmelser för kvartersmarken är svåra att läsa pga. att de överlappas av andra bestämmelser. En översyn behövs göras för att planen ska bli förståelig.

- Flera bestämmelser står endast på en av kartorna men gäller på båda kartorna. Detta resulterar till att detaljplanen är svårläst och bör därför kompletteras. Exempelvis står den administrativa bestämmelsen a₁ endast på plankarta 1.
- De två plankartorna bör överlappa varandra för att plankartan ska var förstålig i skarven mellan kartorna. Bestämmelserna ska inte stå halvt på ena plankartan och halvt på andra plankartan.
- Egenskapsbestämmelser om staket och plank finns runt användnings-bestämmelsen SDB på plankarta 2. Egenskapsbestämmelsen bör gå runt hela användningsbestämmelsen. Lika så bör egenskapsbestämmelsen finnas runt SDB på plankarta 1.
- Mellan gångfartsområde finns det allmän plats som saknar egenskaps-gränser. Planen bör här förtyligas med vilka bestämmelser som gäller inom området.

Kommentarer

Plankartan har förtydligats i möjligaste mån. Planavdelningen har dock sedan några år bytt program för framtagande av plankarta varvid vissa brister i funktionalitet som ritprogram dessvärre är oundvikliga.

09 Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Som yttrande till stadsbyggnadsnämnden över planförslaget anför miljö- och hälsoskyddsnämnden:

- Utför konsekvensutredning hur luftföroreningshalten på Barnarpsgatan mellan Torparondellen och Munksjörondellen påverkas av utbyggnaden av Munksjöstaden, Skeppsbron och ny arena vid Jordbrorondellen.
- Vidta åtgärder som säkerställer att miljö kvalitetsnormen för luft inte överskrids.
- Vidta åtgärder som säkerställer att gällande riktvärde för trafikbuller efterlevs.
- Utför fördjupad beräkning av den totala bulleremissionen från alla verksamheterna som riskerar påverka boendemiljön i området.
- Vidta åtgärder som säkerställer att gällande riktvärde för industribuller efterlevs.
- Vidta åtgärder enligt scenario 2 i rapporten "Spridningsberäkningar för lukt och partiklar (PM₁₀) för delområdet Skeppsbron, söder om Munksjön, Jönköping" daterad 2016-02-11.
- Nivån på sanering av förorenad mark ska möjliggöra för människor att leva i området och omgivande mark utan att särskilda skyddsåtgärder inrättas.
- Sanering av förorenad mark ska vara utförd innan byggnation påbörjas.
- Kvalitativ grönyta inom planområdet ska uppgå till minst 10 m² per person.
- Vidta åtgärder som säkerställer att trafikbullernivån på skolgårdarna inte överskrider 55 dBA eq.
- Utför en barnkonsekvensanalys som redovisar hur barnkonventionen beaktas i planen.
- Åtgärdsförslag i en mer detaljerad dagvattenutredning för kvartersmark ska beaktas.
- I övrigt hänvisar miljö- och hälsoskyddsnämnden till vad som framgår av miljö- och hälsoskyddskontorets tjänsteskrivelse 2016-03-30 med bilaga.

Kommentarer

En ny aktualiserad partikelutredning för hela tätorten bör initieras och är inte en fråga som enbart berör nu aktuell detaljplan. Denna syftar bland annat till att behovet av att använda just egen bil ska minska. På tätortsnivå bör därför luftföroreningshalten på exempelvis Barnarpsgatan bli lägre än i nollalternativet, eftersom då exploateringen i stället måste ske

någon annanstans, med sämre förutsättningar för minskat bilåkande. Ett ändrat beteende hos trafikanterna kräver också andra åtgärder än vad som är möjligt i en detaljplan. Exempelvis kan dubbdäcksförbud och trängselskatt vara verktyg som kan bli aktuella.

Alla markområden inom nu aktuell planetapp förutom Kämpevägen/Kämpeavenyn ska saneras i enlighet med beslut efter samråd med miljökontoret. Träd och byggnader som inte ska tas bort undantas från marksanering.

Planbestämmelse har införts om minsta andel av innergård som ska utgöras av planteringar. Dessutom ska gator och torg planteras med träd och annan växtlighet. Raingardens ska inkluderas i gatumark för rening av dagvatten. För kvartersmark och tak har en handlingsplan för Blå- och Grönstruktur tagits fram under 2021, men ställer inga krav på vare sig solpaneler eller gröna tak. Däremot premieras detta med hjälp av grönytefaktor och som avancerad åtgärd (solceller). För att nå rätt nivå i grönytefaktor lär minst 20 % (om inte mer) av innergårdarna behöva vara planterade.

Förskolan i väster är byggd och invigd sen några år och ingick i första planetappen.

En barnkonsekvensanalys i form av en dialog med barn i olika åldrar har genomförts under arbetet med första planetappen varvid kan konstateras att barns behov och önskemål inte skiljer sig stort från alla människors önskemål och behov.

Dagvatten vid normal nederbörd tas omhand av VA-huvudmannen enligt de normer som finns och nytt ledningssystem kommer anläggas inom området. Dagvatten vid större nederbörd kommer ledas kontrollerat via infrastruktur i syd nordlig riktning mot Munksjön. MKN kommer inte påverkas negativt av detaljplanen då området omvandlas från industriområde till bostadsområde och belastningen därmed minskar av förorenande ämnen till recipienten.

Trafikbuller

Trafikbullerutredningen presenterar en rad åtgärder som ska säkerställa att gällande riktvärden för trafikbuller ska efterlevas. Lokaler, verksamheter och kontor kan placeras i lägen med höga trafikbullernivåer och där det inte går att skapa en tyst sida. Genom att sluta kvarteren och anpassa byggnadshöjd går det att skapa miljöer som är tystare. Används grönska och ytor som inte reflekterar ljud så sjunker trafikbullernivån. Ökad höjd på husen i söder, skärmar av övre våningsplanen på den norra bebyggelsen, från trafikbuller från E4:an. De höga punkthusen bör utformas bredare mot söder och smalare mot norr med trappning för att skapa tystare ytor. Andra åtgärder som föreslås är lokala skärmar exempelvis på skolgårdar för att trafikbullernivån inte ska överskrida 55 dBA eq.

Bostäder i bullerutsatta lägen ställer krav på att den tysta sidan och att uteplatsen verkligen är tyst utan bullerstörningar från omgivande vägar eller andra bullrande ljudkällor som fläktar. Utemiljön ska ligga i direkt anslutning till bostaden och vara en tilltalande miljö med naturinslag och ska skapa goda förutsättningar för samvaro.

I den aktuella planen är det av ett stort värde för människors boendemiljö och hälsa att innergårdarna, genom slutna kvarter, blir så tysta som möjligt. Bostäder i bullerutsatta lägen ställer dessutom höga krav på lägenheternas storlek och hur de planeras. Forskning visar att det är väsentligt för människors hälsa att lägenheterna är tillräckligt stora så att sovrummen är tysta och går att vädra utan bullerstörningar.

Trafikbullerutredningen föreslår flera åtgärder för att gällande riktvärden för trafikbuller ska efterlevas. Slutna kvarter föreslås. Byggnadernas utformning och placering ska utnyttjas som

bullerskydd för att skapa tystare ytor. Lokaler, verksamheter och kontor bör placeras i lägen med höga trafikbullernivåer och där det inte går att skapa en tyst sida. Genom att sluta kvarteren och anpassa byggnadshöjd går det att skapa miljöer som är tystare. Används grönska och ytor som inte reflekterar ljud så sänker detta trafikbullernivån.

Trafikbullernivån på skolgården bör inte överskrida 50 dBA eq på större delen av skolgården och inte högre än 55 dBA eq på hela gårdsytan. I denna plan är det extra viktigt med låga trafikbullernivåer, då de tillgängliga friytorna är så små. Är trafikbullernivåerna för höga påverkar detta barnens stressnivå. Uppfattningsförmågan försämras och detta påverkar barnen utveckling negativt. Utifrån ett barnperspektiv så är det bättre om barriäreffekterna minskar från exempelvis biltrafik och vägar så att de kan röra sig så fritt som möjligt.

Luftföroreningar

Beräkningar av luftkvaliteten visar att miljökvalitetsnormen för luft riskerar att överskridas, både på södra delarna av Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen, vid den planerade skolan. I detta tidiga skede blir analyserna för komplicerade för att dra slutsatser eller föreslå åtgärder. I samband med granskningen kommer nya analyser presenteras.

Luftföroreningarna orsakas framför allt av biltrafiken. Utredningar av situationen för planområdet visar att det finns en risk för att miljökvalitetsnormen för luft kan komma att överskridas. Detta gäller även vid den planerade skolan. Luftkvaliteten i området och framför allt på skolgårdarna ska inte vara så höga att miljökvalitetsnormen för luft kan komma att överskridas. Detta påverkar människors och barns hälsa negativt. Åtgärder måste vidtas för att luftföroreningarna ska vara så låga som möjligt.

Enligt plan- och bygglagstiftningen ska miljökvalitetsnormen beaktas vid planläggning. Planläggning får inte medverka till att en miljökvalitetsnorm överträds.

Trafikutvecklingen ökar genom utbygganden av hela området, dvs föreslaget planområde, Munksjöstaden och den nya arenan. Detta kan leda till att miljökvalitetsnormen för luft överskrids på Barnarpsgatan. En mer detaljerad konsekvensanalys måste utföras över hur luftkvaliteten påverkas på Barnarpsgatan mellan Torparondellen och Munksjöondellen i ett långsiktigt perspektiv, när hela området är fullt utbyggt. Det är väsentligt att i tidigt skede utföra de undersökningar och analyser som krävs för att kartlägga detta. Åtgärdsförslag för att säkerställa att detta inte inträffas måste arbetas fram.

Kommentarer

Kommunen har tidigare genomfört en inventering av de mest belastade gatorna med avseende på luftkvaliteten. Det har i utredningen kring luftkvalitet vid simulering visat sig att hur bebyggelsen placeras längs Jordbrovägen har obetydlig betydelse för luftkvaliteten längs denna gata inom planområdet. Troligen är läget för Södra infartens cirkulationsplats mer avgörande. Luftkvaliteten för de som rör sig längs Jordbrovägen och väntar vid hållplatserna har också visat sig mer bekymmersam än för de som vistas inne i byggnaderna längs gatan, även med öppet fönster. Skolgården planeras i första hand avskärmas genom placering av byggnader, men plank kan ev. behövas på någon del. Skolan ingår dock inte i denna planetapp.

Detaljplanen för Skeppsbron syftar bland annat till att behovet av att använda just egen bil ska minska. På tätortsnivå bör därför luftföroreningshalten på exempelvis Barnarpsgatan bli lägre än i nollalternativet, eftersom då exploateringen i stället måste ske någon annanstans, med sämre förutsättningar för minskat bilåkande. Ett ändrat beteende hos trafikanterna kräver

också andra åtgärder än vad som är möjligt i en detaljplan. Exempelvis kan dubbdäcksförbud och trängselskatt vara verktyg som kan bli aktuella.

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

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

Staten måste ta ett större ansvar för en övergång till drivmedel och däck med mindre påverkan på luftkvaliteten och på klimatet. Detta kan inte kommunerna hantera själva. Förutom partikelstädnings och bevattning kan naturligtvis dubbdäcksförbud och/eller trängselskatt införas lokalt i syfte att omfördela biltrafik från de mest belastade gatorna, men faktum kvarstår att det till stora delar är konsumentpriset på de miljöbelastande drivmedlen som styr dels fordonsflottans sammansättning, dels i vilken omfattning medborgarna väljer bilen som transportmedel i stället för cykel och kollektivtrafik.

Miljöfarlig verksamhet

Vid inventering av miljöfarliga verksamheter som orsakar störande buller undersöktes 19 verksamheter som bedöms kunna orsaka bullernivåer som riskerar att överskrida gällande riktvärden för industribuller. En sammanvägning av den sammanlagda ljudnivån är dock inte utförd. Dessutom finns det viss risk för att delar av ljudet innehåller hörbara toner vilket innebär en skärpning av gällande riktvärdet med 5 dBA. En fördjupad utredning behöver utföras där man utgår från företagets framtida verksamhet och där det finns en viss marginal till riktvärdet för att verksamheterna ska kunna växa. En utvärdering av den sammanlagda ljudnivån från alla verksamheterna tillsammans, inkl. trafiken behöver göras.

Kommentarer

Detaljplanen utformas med bestämmelser i syfte att skydda bostäder, skolor, park och naturmark från trafikbuller från såväl väg som eventuell framtida spårväg. Tillskottet från såväl befintliga verksamheter som befintligt tågbuller bedöms som försumbart eftersom båda tillskotten kommer från samma håll som det prognosticerade trafikbullret.

Verksamheter

Det finns några verksamheter i området som kan bidra till bullernivåer vid de planerade bostäderna som riskerar att överskrida gällande riktvärden för industribuller. Två av verksamheterna, Sita och MPS Coating, beräknas bidra med de högsta bullernivåerna. Troligen kommer dessa att vara kvar i området under en längre period. Genom att det finns krav på genomgående lägenheter till en ljudskyddad sida så behöver inga ytterligare åtgärder vidtas för att gällande riktvärden ska efterlevas.

Kommentarer

Detaljplanen utformas med bestämmelser i syfte att skydda bostäder, skolor, park och naturmark från trafikbuller från såväl väg som eventuell framtida spårväg. Tillskottet från såväl befintliga verksamheter som befintligt tågbuller bedöms som försumbart eftersom båda tillskotten kommer från samma håll som det prognosticerade trafikbullret. Såväl Sita (som

nuvarande PreZero) ligger tillsammans med MPS Coating dessutom alltför långt från aktuell planetapp för att kunna påverka bullersituationen nämnvärt. Båda verksamheterna avses flyttas i samband med pågående planläggning för Barnhemsgatans anslutning och ny brandstation i norra Fridhem.

Luktföroreningar

Reningsverket orsakar lukt i större delen av området. Utredningen beskriver ett schablonvärde på förnimbar lukt, s.k. tröskelvärde, i luktenhet/m³ som inte bör överskridas. Beräkningar och åtgärdsförslag har utförts med tre olika scenarier. Scenario 2 föreslår att allt som luktar ska övertäckas och att alla emissioner släpps ut i skorsten på 50 m höjd. Dessutom måste det finnas rening inne i verksamheten. Dessa åtgärder behövs för att skapa en god utomhusmiljö vid hela skolområdet.

Reningsverket får inte avge störande lukt till omgivningen. Det är väsentligt att åtgärder vidtas som säkerställer att det inte innebär störande lukt till omgivningen och till undervisningslokal och dess friitor. Störande lukt minskar kvalitén på de fria ytorna som finns. En luktförnimmelse definieras vanligen med ett tröskelvärde som motsvarar en luktenhet/m³. Luktröskelvärdet 1 luktenhet/m³ definieras som den halt där 50% av befolkningen kan förnimma lukt. Spridningsberäkningarna föreslår scenario 2 för att säkerställa att störande lukt inte påverkar den planerade skolan. Utförd utredning visar inte hur ofta det uppstår avvikelser från normaldriften. Detta påverkar bedömningen av hur långtgående kraven ska vara på reningen.

Kommentarer

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

En luktmodellering över området har genomförts av Ramböll (2021). Lukten sprids från reningsverket och ett skyddsavstånd på 270 m är inlagt för scenario 1b. Luktspridningen är modellerad utefter att luftutloppet från Simsholmens ARV sker genom två skorstenar å ca 80 m. Spridningsplymen i figuren visar de område där det finns risk att man på marknivå kan detektera 2 OU per timme (Ramböll, 2021).

Luktspridningsmodellen visar att lukten från Simsholmen inte bedöms spridas över den planerade bebyggelsen inom den centrala delen av aktuellt planområde. Dessutom ses att skyddsavståndet som antagits till 270 m inte överlappar med byggnader inom detaljplaneområdet för aktuell planetapp i någon hög utsträckning.

Se även följande:

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

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

Markföroreningar

Inom planområdet finns markföroreningar främst metaller, oljekolväten och PAH. En riskbedömning ska tas fram och sedan följas upp av en åtgärdsutredning. Dessa utredningar kommer att visa hur och till vilka nivåer saneringen ska ske.

Utgångspunkt för efterbehandling ska vara att följa Naturvårdsverkets rapport 5978 "Att välja efterbehandlingsåtgärder". I rapporten anges att lika skydds-nivåer bör eftersträvas inom ett större område som totalt sett har samma typ av markanvändning, exempelvis ett bostadsområde". Vid sanering av förorenad mark används platsspecifika riktvärden. Nivån på sanering ska syfta till att människor ska kunna bo i bostäder inom området och omgivande

mark utan att särskilda skyddsåtgärder krävs. Obebyggd mark ska utan restriktioner kunna användas för boendes rekreation däri inräknat odling av grönsaker, s.k. stadsnära odling.

Det är väsentligt att vara restriktiv med att dela upp områden som ska exploateras i mindre delar. Detta beror på att det aldrig går att förutse vad marken i framtiden får för användning. Det är enklare att sanera från början än i efterhand. Om det finns flera uppdelade områden tex bostäder, park och väg med olika grad av krav på saneringsnivåer finns det risk för återkontaminering vid till exempel kraftiga regn och översvämningar. Det är osäkert hur mycket föroreningarna rör sig. Vid gräv- eller schaktarbeten måste i så fall olika saneringsnivåer också beaktas i de olika fallen. Sanering av markföroreningarna ska vara utförd innan området bebyggs.

Kommentarer

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

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

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

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

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

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

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

fastighet/markarbete. Ramdokumentet för förorenad mark är tillämpligt vid planering, projektering och utförande av markarbeten inom Östra Skeppsbron.

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

Dagvatten

Dagvattenutredningen presenterar avrinning och avledning i området översiktligt inom fyra delområden. I samband med områdets utbyggnad kommer en mer detaljerad utredning för varje kvarter att utföras.

Dagvattenutredningen presenterar dagvattenhanteringen översiktligt i hela området. Det är de stora huvudstråken som anges. En detaljerad dagvatten-utredning på kvartersnivå måste genomföras. Avvägning ska göras om dagvattnet kräver någon form av rening. Möjligheten att leda dagvattnet i öppna stråk eller speglar ska också utvärderas. Genom att leda dagvattnet i öppna kanaler, dammar eller stråk, kan gröonstråk och friytor skapas.

Kommentarer

Dagvatten föreslås gå via växtbäddar och renas på så sätt innan utsläpp i Munksjön. MKN påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande då området idag är ett industriområde som kommer bli ett blandstadsområde med huvudsakligen bostäder och därmed kommer belastningen av ämnen i dagvatten att minska.

Avseende dimension av ledningar kommer det anläggas ledningssystem enligt de normer som anges i gällande normer. Vid större regnmängder leds vattnet kontrollerat längs med gator i nord-sydlig riktning till Munksjön.

Grönytor och parkmark

Planförslaget omfattar totalt 39 ha med 2200 till 2400 lägenheter och av dessa avsätts 5,8 ha som park- och naturmark. Inom ramprogrammet för Södra Munksjön har angivits att grönytor ska uppgå till minst 10 m² per person. Detta är väsentligt ur ett folkhälsoperspektiv. Grönytor har stor betydelse för alla i området, boende, barn, besökare och de som har sin arbetsplats här. Det är därför extra viktigt att dessa ytor är tillräckligt stora.

Tillgången på kvalitativ grön natur och parkmark är otroligt betydelsefull för människors hälsa. Det behövs för att ge möjlighet till återhämtning både psykiskt och fysiskt och det är en nödvändighet för en god livsmiljö. Detta är särskilt viktigt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Dessa grupper har inte lika lätt att komma ut till naturområden utanför staden och är därför mer beroende av natur och park nära. Rekommendationen är att det bör vara minst 3 000–6 000 m² sammanhängande yta för en lokal park för att det ska kunna bli tillräckligt kvalitativ. Det är högt väsentligt att grönområdena är av hög kvalitet och är väl lämpade för rekreation. Dessutom bör trafikbullernivån i parken vara så låga som möjligt.

Grönska i staden förbättrar förutsättningarna att minska effekterna av framtida värmeböljor orsakade av klimatförändringar, s.k. urbana värmeöar. Ur klimatsynpunkt är det positivt med gröna stråk eftersom det blir det mindre varmt mellan husen. Vegetationen kan minska kylbehovet genom att ge skugga åt byggnaderna. Studier visar att om andelen gröna områden ökar med 10 % kan detta leda till en temperaturminskning på upp till 4 grader i städerna. Vegetationen i en park kan fungera som en grön lunga genom att filtrera bort upp till 85 % av luftföroreningarna. Gata med omgivande träd filtrera på 70 % föroreningar.

Inom området planeras för två undervisningslokaler. Detta innebär att många barn kommer att ha sin vardag i detta område. Barnkonsekvensanalys av planen saknas. Det är väsentligt att utföra en sådan analys för att visa på planens effekter ur ett barnperspektiv.

Kommentarer

Planbestämmelse har införts om minsta andel av innergård som ska utgöras av planteringar. Dessutom ska gator och torg planteras med träd och annan växtlighet. Raingardens ska inkluderas i gatumark för rening av dagvatten. För kvartersmark och tak har en handlingsplan för Blå- och Grönstruktur tagits fram under 2021, men ställer inga krav på vare sig solpaneler eller gröna tak. Däremot premieras detta med hjälp av grönytefaktor och som avancerad åtgärd (solceller). För att nå rätt nivå i grönytefaktor lär minst 20 % (om inte mer) av innergårdarna behöva vara planterade.

Förskolan i väster skyddas från trafikbuller genom högre bebyggelse mot Jordbrovägen och Kämpevägen. Gården är dessutom upphöjd, dels för att skärma av från trafikbuller från Oskarshallsgatan, dels för att öka solbelysningen av gården något. Förskolan är byggd och invigd sedan några år och ingick i första planetappen.

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

Barnkonventionen

Ärendet berör barn direkt i enlighet med FN:s konvention om barnets rättigheter. Barnrättsperspektivet har inte beaktats då det finns få ytor med möjlighet att skapa utemiljö för barnens lek, rörelse och utveckling. Området ligger nära av parkmark. Ytorna är dock små i förhållande till antalet personer som kommer att bo i området. Genom att skapa kvalitativa parkområden som stimulerar till rörelse och vägar till dessa, utan barriärer gynnas barnens utveckling och hälsa. Om byggnaderna utförs som slutet kvarter skapas skyddade innergårdar som är trygga och säkra och kan användas av barnen. En barnkonsekvensanalys bör göras för att tydliggöra hur barnen i området påverkas av planen och på vilket sätt barnkonventionen beaktas.

Kommentarer

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

10 Jönköpings läns museum

De kulturhistoriska aspekterna inom området är belysta med utgångspunkt i framför allt två tidigare utredningar: *Södra Munksjöområdet - kulturhistorisk dokumentation och kulturhistorisk värdering* från 2008 samt *Skeppsbron, kulturhistorisk utredning* från 2015.

Planförslaget innebär bland annat att vissa delar av äldre och från kulturhistorisk synpunkt värdefulla strukturer bevaras, i andra fall uttalas en förhoppning att de skall bevaras. Exempelvis föreslås att delar av det stickspår som går från Vaggerydsbanans huvudspår till det tidigare slakteriet bevaras. Vidare tycks två befintliga gatusträckningar i riktning mot Munksjön bevaras.

Beträffande den kulturhistoriska bebyggelsen, som utpekats i ovan nämnda inventeringar, anger planförslaget att en av tegelbyggnaderna på Ödlan 4 markeras med k_1 i planen och bevaras. Vidare föreslås att en låg industribyggnad på Ödlan 21 bevaras och återanvänds för publikt ändamål, dock utan någon markering i plankartan. Slutligen framhålls att en f.d. transformatorstation om möjligt bör bevaras och flyttas till någon annan plats inom planområdet.

Oavsett om ovanstående strukturer och byggnader bevaras kommer området att genomgå en genomgripande förändring från ett extensivt nyttjat industriområde till ett centrumområde med både bostäder, service och arbetsplatser.

Länsmuseet anser att det kulturhistoriska kunskapsunderlaget till planarbetet är tillräckligt och vederhäftigt. Planhandlingarna ger uttryck för stor osäkerhet i fråga om bevarandet. Planens text använder gärna "eventuellt" och "om möjligt" och plankartan utpekar endast en byggnad, och då med beteckningen k_1 . Med en tydliggjord q-märkning med rivningsförbud skulle byggnadens bevarande säkerställas på ett tydligare sätt.

Länsmuseet föreslår därför ett tydligare ställningstagande i planhandlingar

- att minst en av de högre industribyggnaderna på Ödlan 4 bevaras och markeras med q och rivningsförbud.
- att den låga industribyggnaden på Ödlan 21 bevaras och markeras med q och rivningsförbud.

Länsmuseet har genomfört en fotodokumentation av det aktuella områdets nuvarande liv och verksamhet. Dokumentationens syfte är att utgöra ett minnesmaterial inför den planerade förändringen. Det är ännu inte bestämt hur detta material kommer att tillgängliggöras. Om Jönköpings kommun eller Södra Munksjön Utvecklings AB önskar att medverka i detta fortsatta arbete vore det positivt.

Kommentarer

Naturligtvis hade det varit positivt för stadsbilden och stadsdelens karaktär om fler befintliga byggnader hade kunnat inrymmas. Med hänsyn till att marknivån kommer höjas som en anpassning till framtida högre vattennivåer, och avledning av skyfallsvatten, är dock detta inte möjligt. En befintlig byggnad inom AGA-området (Ödlan 4) har inordnats i planförslaget inom kvarteretsmark samt belagts med rivningsförbud, och en andra, den s.k. "pudretten", har flyttats från det nu rivna slakthusområdet i avsikt att placeras inom parkmark i nu aktuell planetapp. Befintligt gatunät och järnvägssträckningar har i den kulturhistoriska utredningen bedömts vara lika viktiga som enskilda byggnader. Delar av gatunätet har därför inordnats i planförslaget.

11 Region Jönköpings län

I området runt södra Munksjön kommer det att finnas 12 000–14 000 boende och många arbetsplatser. I en stadsdel av den storleken kan det bli aktuellt att etablera tex vårdcentral och familjecentral. Av dessa anledningar önskar Region Jönköpings län att detaljplanerna ska medge sådan etablering, om och när det blir aktuellt.

Kommentarer

Planförslaget inrymmer möjlighet till etablering av mindre vårdcentral och familjecentral inom flertalet kvarter i och med användningsbestämmelsen C, centrumverksamhet. Om det gäller en större etablering bör Region Jönköpings län inkomma med förslag på i vilket kvarter man önskar inrymma dessa funktioner.

12 Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden beslutar att som remissyttrande ge stöd till förslaget med följande synpunkter:

- Kultur- och fritidsnämnden betonar behovet av en kulturell mötesplats i området.
- Kultur- och fritidsnämnden anser att grönområden bör tas i beaktande i enlighet med kultur- och fritidsförvaltningens tjänsteskrivelse 2016-03-08.
- Kultur- och fritidsnämnden föreslår att södra strandkanten utformas på ett sätt som gynnar kommunens roddbanor, vilket innebär att en 60 meter lång kanal skapas för att möjliggöra en av befintliga banor när distansen 2000 meter samt att strandkanten anpassas med bryggor.

Området som detaljplanen omfattar beräknas att exploatera i hög grad och innefatta cirka 15 000 invånare. För att tillgodose behovet av kultur- och fritidsutbud i det nya bostadsområdet Södra Munksjön anser förvaltningen att det behövs en kulturell mötesplats med exempelvis bibliotek, fritidsgård, konsthall, scen, blackbox, ytor för idrott - såväl spontan som organiserad. En mötesplats för människor i alla åldrar. Byggnaden kan även utgöra bas för vattensporter på sjön samt för det stadsnära friluftslivet som exempelvis fiske, kanotuthyrning, cykeluthyrning. Tanken är att bevara kulturhistorien samtidigt som hänsyn tas och formas efter nya invånare.

Vid planering och utveckling av Jönköpings kommun bör de gröna frågorna beaktas och integreras i stadsplaneringen. När fler människor ska vistas på samma yta är det viktigt att det finns tillräckligt stora park- och naturytor av god kvalitet och utformning som klarar ett högre besöksstryck. Grönska är betydelsefullt för staden och för dess invånare och närheten till grönområde är en viktig del vid val av boende. Exploatering på befintlig park- och naturmark bör ske med stor försiktighet. Områden bör undantas från exploatering och andra ingrepp om det kan orsaka skadlig påverkan på friluftsvärdet. Vid planering av bebyggelse bör därför tillgången till grönområden (<200 meter) och stigar in i grönområden och genomgångsområden beaktas. Passager genom bebyggelse som kan bli en genväg för gående bör finnas med i planeringen. Grönområden bör utformas med tanke på vilken typ av boende som planeras till exempel handikappboende, äldreboende eller småhusbebyggelse med barnfamiljer.

Jönköping roddsällskap har tillsammans med Destination Jönköping och kultur- och fritidsförvaltningen tagit fram ett förslag, vilket skulle ge Munksjön förutsättningar att bli norra Europas huvudcentrum för rodd. Idag har Sveriges U23 landslag valt Jönköping som sin bas och till 2017 har Jönköping fått roddgymnasium via Sanda-gymnasiet. Förslaget innebär en

anläggning, vars funktion är att samla världseliten inför större mästerskap för timetrack på distansen 2 000 m. För närvarande finns åtta banor som är 1 800 m långa. Förslaget är att skapa en 60 m lång kanal som möjliggör att en av de nio banorna bli 2 000 m lång samt att anpassa strandkanten med bryggor som kan användas av allmänheten men som även har funktion som startpontoner vid roddtävlingar.

Kommunala mål

Ur kultur- och fritidsnämndens mål och vision 2015–2018.

Övergripande mål:

Ökat kultur- och fritidsutbud med bredd, mångfald och kvalitet.

Perspektiv

En kulturell mötesplats är planerad som en mötesplats för samtliga invånare vilket är positivt ur barn-, jämställdhets-, integrations-, samt tillgänglighetsperspektivet. Grönområde och friluftsliv har beaktats vilket gynnar barns rättigheter till lek och fritid i enlighet med FN:s barnkonvention.

Kommentarer

Planförslaget innehåller möjligheter till etablering av exempelvis kulturella mötesplatser i och med att flertalet kvarter inrymmer bestämmelsen C, centrum-verksamhet. Befintlig lagerhall vid den föreslagna lilla parken (Ödlan 4) föreslås i planförslaget kunna inrymma olika typer av kulturell och idrottslig verksamhet.

Planförslaget innebär ingen exploatering på befintlig park- och naturmark. Tvärtom innebär planförslaget att industrimark i flera fall omvandlas till park.

Planförslaget innebär möjlighet att i viss omfattning anlägga mindre bryggor där det är lämpligt med hänsyn till behovet av tillgänglighet till vattnet för rodd, kanot och fiske. När det gäller en förlängd roddbana med en kanal 60 meter söder om befintlig strandlinje bedömdes däremot det som mycket svårt att genomföra redan inför samrådsskedet. Planerna skulle ha behövt konkretiseras i ett mycket tidigare skede och i samband med att ramprogrammet togs fram. Sedan dess har första planetappen, där en eventuell utvidgning varit aktuell, antagits och delvis genomförts.

13 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar i området.

14 Trafikverket Planering Region Syd

Planförslagets huvudnummer är den direkta närheten till planerad, framtida höghastighetsbana med ny station Munksjön. Trafikverket kan i nuläget dock inte bekräfta den spårdragning och det stationsläge som redovisas i ramprogram för Södra Munksjön. Kunskap om mer exakt placering av spårområde och station växer successivt fram och förslag om slutlig utformning föreligger hösten 2017. Trafikverket ser emellertid inga större bekymmer med byggnation av bostäder närmast Munksjöstranden, norr om nya, förlängda Oskarshallsgatan, då tyst/ljuddämpad sida här kan erbjudas. För kvarteren närmast spårområde och nya Kämpevägen är läget mer svårbedömt. Bostäder i de två 27 våningar höga punkthusen, som

ska utgöra portalbyggnader på ömse sidor om stationen, riskerar att exponeras av mycket höga bullernivåer.

Den nya stationen planeras för sex spår i upphöjt läge, ca 8 meter, på en 50–60 meter bred viadukt söder om planområdet. Passerande tåg kan då gå på de yttersta spåren med en hastighet av 250 km/h. Dessa förutsättningar bör belysas i en bullerutredning. Trafikverket ser det svårförklarligt att tillhörande trafikbuller-utredning inte omfattar järnvägstrafik. Trafikverket kan i detta tidiga skede inte garantera att bullerstörningar från framtida höghastighetstrafikering understiger 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vidare kan inte trafikbuller från befintlig järnvägsanläggning negligeras. Den godstrafik som hanteras av Vaggerydsbanan, söder om planområdet, ökar troligtvis i omfattning kommande tjugo år, såvida inte banan byggs om i ny sträckning Byarum-Tenhult.

Sverigeförhandlingens förhandlingsbud till Jönköpings kommun handlar om en bibana till Munksjöområdet, innebärande att endast höghastighetståg med uppehåll i Jönköping anlöper den framtida stationen. Med en bibanelösning kan stationsläget hamna ca 300 meter öster om det läge som ramprogrammet bygger på. Sålunda förefaller det vara olämpligt att i denna detaljplan förbereda för funktioner som har direkt koppling till framtida höghastighetsstation, då definitivt stationsläge ännu ej har fastställts. Enligt Trafikverkets uppfattning bör aktuell detaljplan fokusera på bostäder samt samhällelig och kommersiell service som kan inrymmas i stadsdelen oavsett om det blir höghastighetsspår eller inte.

Inom pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Linköping-Borås studerar Trafikverket under 2016 alternativa stationslägen och trafikeringslösningar. Även om Sverigeförhandlingens förhandlingsbud bygger på bibana till Munksjön (med begränsad trafik/hastighet) kan inte Trafikverket i detta utredningsskede utesluta att all höghastighetstrafik (även passerande tåg) går via station Munksjön. Den idé/arkitekttävling som kommunen har utlyst bygger också på denna förutsättning. Vidare kan extremt höga kostnader för en ny generation järnväg tvinga fram en annan stadspassage som till exempel en station i Tenhultsdalen. Förvisso ger en sådan lösning lägre nyttor och begränsad stadsutveckling, men har en prislapp som uppskattningsvis är 6–7 miljarder lägre. Med andra ord; inget är definitivt bestämt förrän bindande riksdagsbeslut har tagits.

Av avgörande betydelse för att kunna utveckla Södra Munksjöområdet till en modern, attraktiv stadsdel är att flytta den del av Vaggerydsbanan som angör området söderifrån. Trafikverkets uppfattning (som också stöds av genomförd åtgärdsvalsstudie) är att ge banan en ny sträckning från Byarum (Vaggeryds kommun) till Tenhult. Detta alternativ omfattar även elektrifiering av befintlig järnväg från Värnamo, via Månsarp, till Torsviksterminalen. En sådan lösning ger väsentligt kortare restider för persontåg Värnamo-Vaggeryd-Jönköping och även konkurrenskraftiga trafikeringssupplägg för gods.

Objektet Byarum-Tenhult provas inför ny nationell infrastrukturplan för 2018–29. Om denna nybyggnation ej inryms i kommande plan, så ligger Vaggeryds-banan kvar inom avgränsning för ramprogram för Södra Munksjön. Nya tvärgående lokalgator måste planskilt passera Vaggerydsbanan, då nya plan-korsningar knappast går att förena med kommunens önskade stadsutveckling och exploateringsplaner. Kostnaden för eventuell brolösning för Vaggerydsbanan kommer inte att hanteras av höghastighetsprojektet utan får till större delen finansieras av kommun/exploatör.

Precis som Vaggerydsbanan utgör Ljungarums godsbangård ett riksintresse. Genomförande av ramprogram för Södra Munksjön förutsätter en avveckling av Ljungarumsterminalen. Kommunen bör omgående initiera dialog med Jernhusen om tidplan för flytt av

terminalverksamheten till Torsviksområdet. Om sådan omlokalisering eftersträvas bör Torsviksterminalen kunna angöras med elektrifierade spår.

Trafikverket har sålunda uppfattningen att en ny modern stadsdel med verksamheter, service och bostäder blir miljömässigt problematisk med bibehållen Vaggerydsbana. Förutom aspekter på gestaltning, trygghet och trivsel finns betänkligheter med farligt gods och omfattande godstrafik nattetid. Sannolikt blir det lättare att hantera bullerproblematik med höghastighetståg, då samtliga med bibanekoncept gör uppehåll vid den nya stationen och ingen trafik ska pågå kl. 24:00-06:00). Om all höghastighetstrafik, även passerande, ska gå genom Södra Munksjön kan bullersituationen bli mer utmanande, i synnerhet för de två höga punkthusen.

Följaktligen måste en ny bullerutredning göras som tar höjd för att all höghastighetstrafik (inklusive passerande tåg i 250 km/h) går genom Munksjöområdet. Det är ju detta scenario som kommunen vill uppnå, där station Munksjön blir en knutpunkt mellan Sveriges tre storstadsregioner. Vidare måste kommunen (innan Byarum-Tenhult inryms i kommande plan) utgå från att Vaggerydsbanan finns kvar och trafikeras enligt prognosticerad trafik 2036, samt att delar av gods-bangården finns kvar i Ljungarum.

Till sist några ord om väginfrastruktur och gator: Trafikverket godtar Barnhemsgatans anslutning till cirkulation i trafikplats Ljungarum. Trafikverket kommer däremot inte att acceptera ny (halv) trafikplats E4/Herkulesvägen, då en sådan hamnar alltför nära trafikplats Ljungarum. Detta innebär att trafikmängder i trafikprognos för planområdet måste räknas om. Vidare förefaller gångfartsgator inom planområdet bli alltför hårt belastade av fordonstrafik. Trafikverket avråder sålunda att Oskarshallsgatan, som ska utgöra gångfartsområde, ansluter till Jordbrovägen respektive Herkulesvägen. Trafikverket vill även se vilka cykelvägar som planeras inom planområdet.

Kommentarer

Trafikbuller från Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen avses i planförslaget skärmars av genom bebyggelsens lokalisering och höjd. I granskningsversionen har samrådsförslagets bestämmelse om antal våningar från sex till åtta ändrats till ett krav på en minsta och högsta byggnadshöjd. I kombination med genomgående lägenheter eller lägenheter under 35 kvm kan då även de övre våningarna klaras bullermässigt.

När och om ny stambana invigs förutsätts Vaggerydsbanan antingen ha anslutits till den nya banans spårområde i upphöjt läge eller lagts ned (rivits) på sträckan mellan Haga och Skeppsbron. I båda alternativen förutsätts godstågen inte komma att passera Skeppsbron. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning att godståg i framtiden bör ledas om via en ny spårförbindelse mellan Byarum och Tenhult så att godstågstrafikering mellan Byarum och Jönköpingsbanan genom Tabergsådalen och Skeppsbron/Ljungarum kan upphöra helt.

Tågbuller från den nya stambanan hanteras i kommande detaljplan för stations-området inklusive de kvarter som ligger mellan Kämpevägen/Kämpeavenyn och spårområdet. Troligen krävs skärmar såväl mellan spårområdet och omgivande gator, som internt mellan genomgående spår och spår för tåguppehåll. Genomgående spår kan förläggas i ett separat stråk centralt genom stationen omgivet av skärmar mot såväl söder som norr. Vaggerydsbanan och Jönköpings-banan kan då anslutas utifrån. Troligen kan då kontakten för väntande passagerare på plattformarna med omgivningen utformas på ett bättre sätt. Där spårområdet omges av nya kvarter kommer bestämmelser införas om krav på antal våningar, bullerdämpning, brandtålighet, påkörningstålighet samt vibrationstålighet.

Naturligtvis kan inte hela Skeppsbron genomföras innan godsbangården och Herkulesvägens viadukt flyttats respektive rivits. Det är en av anledningarna till att Skeppsbron avses genomföras etappvis, med början i västra delen. Den sydöstra delen, som berörs av Herkulesvägens viadukt, kommer inte planmässigt att antas förrän beslut tagits om såväl viadukten som godsbangården.

En lösning med bibehållande av godsbangården, Herkulesvägens viadukt, Vaggerydsbanan, Jönköpingsbanan och ny stambana med en station söder om Munksjön i kombination bedöms som ett omöjligt scenario. Möjligen kan Vaggerydsbanan och Jönköpingsbanan anslutas till den nya stationen, men då i ett upphöjt läge så att ramprogrammets föreslagna gatusträckningar i nord-sydlig riktning, bland annat Industrigatan och Herkulesvägen, kan genomföras planskilt så att inte järnvägen fortsätter att utgöra en fysisk barriär.

Trafikverket har i sitt yttrande över ramprogrammet kopplat ett genomförande av en halv trafikplats vid Herkulesvägen till genomförandet av en ny stambana med station söder om Munksjön. Trafiksimuleringen avser en tidpunkt där alla föreslagna förändringar i trafiknätet genomförts. Detta bedöms dock inte av ovan nämnda skäl kunna ske förrän banan och stationen byggs varför det inte har bedömts angeläget att beräkna ett scenario utan trafikplats vid Herkulesvägen. Om avståndet mellan ramperna i trafikplats Ljungarum och trafikplats Herkulesvägen anses bli för kort bör ramperna i de bågiga trafikplatserna kunna samordnas avskilt från motorvägens två körfält så att trafik från E4/40 österifrån mot Herkulesvägen och Jordbron får gemensam avfart, och trafik från E4 söderifrån, Herkulesvägen och Jordbron mot E4/40 österut får gemensam påfart.

15 AEVS Smörkniven AB (Öringen 12)

Inledning

Sveafastigheter äger, genom dotterbolaget AEVS Smörkniven AB, fastigheten Öringen 12. Öringen 12 är belägen i planområdets sydvästra gräns, direkt väster om den rondell som är tänkt att utgöra områdets södra infart. På fastigheten finns en hotellbyggnad i två våningar, vari det bedrivs en framgångsrik hotell-verksamhet, förhållandena illustreras på bifogad karta samt fotografi, [bilaga 1](#)

Jönköpings kommun har valt att exkludera Öringen 12 ur detaljplanen.

Detaljplanens bestämmelser och konsekvenserna av den planerade exploateringen innebär en betydande negativ påverkan på Öringen 12. Detta beror troligen både på förbiseenden och bristande konsekvensanalys men även på planerade framtida åtgärder som inte tydligt anges i planförslaget. Av planbeskrivningen framgår t.ex. att det finns ett alternativ som innebär att en väg kan komma att dras över Öringen 12. Detta är emellertid varken utrett eller klarlagt. Vidare framgår att en byggrätt för en byggnad med åtta våningar ska tillkomma på en del av Öringen 12 och att byggrätten sträcker sig ända fram till den aktuella hotellbyggnaden på fastigheten, se plankartan. Eftersom genomförandet av detaljplanen enligt 6 kap. 2 § plan- och bygglagen ska ske i enlighet med planbeskrivningen, är Sveafastigheter mycket nyfiket på vad detaljplanen innebär för hotellverksamhetens fort-satta bedrivande på Öringen 12. Att detaljplanen är både otydlig och motsägelsefull i denna del är en av de flagranta bristerna i planförslaget.

Förutom de brister som är direkt kopplade till Öringen 12, finns det även flera brister i planförslaget som rör konsekvenser för området i stort. En genomgående brist i utredningen är antaganden om hur området kommer att utvecklas i fråga om en ny järnvägsförbindelse som ännu inte är beslutad och som sannolikt kan komma att utebli. Utredningar om trafikflöden,

buller m.m. förefaller vara baserade på antagandet om denna järnväg. Det är vidare i högsta grad oklart om hur, när och på vilket sätt området ska byggas ut. Denna fråga förefaller vara beroende av hur det konsortium som Jönköpings kommun ska träffa avtal med väljer att agera och vad det avtalet kommer att reglera. Det är därför inte möjligt för en fastighetsägare inom eller i närheten av planområdet att få klarhet i vilka konsekvenser den nya detaljplanen kommer att medföra.

Brister i förhållandet till Öringen 12

Betydande olägenheter på grund av placering och höjd av intilliggande bebyggelse

Av detaljplaneförslaget framgår att en byggrätt delvis ska placeras på Öringen 12. Byggrätten innefattar att en byggnad om minst sex och högst åtta våningar får uppföras i direkt anslutning till befintlig hotellbyggnad om två våningsplan och att denna kommer att ianspråkta mark på Öringen 12.

Av 2 kap. 5–9 §§ plan- och bygglagen följer att kommunen vid planläggning har en skyldighet att tillse att byggnader och anläggningar placeras och utformas med hänsyn till att det inte uppkommer olägenheter och säkerhetsrisker samt på sätt som ger förutsättningar för att kunna tillhandahålla en kommersiell service. Några av dessa frågor vars behov måste tillgodoses är brandsäkerheten, trafik-situationen, utrymning, sophämtning, anpassning till omgivningen, förhindrande av negativa effekter såsom skuggning, insyn etcetera

Det ifrågavarande planförslaget medger en byggrätt för ett åttavåningshus i direkt anslutning till hotellbyggnaden. Då Öringen 12 inte innefattas i planområdet har ingen konsekvensanalys gjorts över hur de nya byggrätterna påverkar den befintliga bebyggelsen. Detta är en brist i sig. Det är vidare uppenbart att placeringen av ett åttavåningshus i direkt anslutning till den befintliga hotellbyggnaden i två plan, kommer att medföra betydande olägenheter för befintlig byggnad. Sveafastigheter skulle därför vilja ha besked om hur den befintliga hotellbyggnaden kommer att påverkas av den i planförslaget givna byggrätten.

Trafik och framkomlighet

Genom att placera en byggrätt på Öringen 12 och i direkt anslutning till den befintliga hotellbyggnaden, avskärs möjligheten att köra runt hotellbyggnaden. Vidare upptas de parkeringsplatser som är lokaliserade bakom hotellbyggnaden (se bilaga 1) av den i planen föreslagna byggrätten.

Av 2 kap. 6 § plan- och bygglagen framgår att vid planläggning ska byggnader placeras med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö. I detta krav inbegrips såväl kollektivtrafikens som bil-, gång- och cykeltrafikens behov. I främst biltrafikens behov ingår väl utformade och lokaliserade parkerings-utrymmen och varuleveransförhållanden.

Såvitt kan tydas i detaljplaneförslaget, medför de nya byggrätterna norr om hotellbyggnaden att parkeringsplatserna på Öringen 12 kommer att ianspråkta. Detta i förening med att det inte kommer att gå att med bil köra runt byggnaden, medför att Öringen 12 inte längre kommer att ha några parkeringsplatser att tillgå. Med tanke på fastighetens läge samt den verksamhet som bedrivs, kommer det inte att vara möjligt att bedriva verksamheten vidare utan att kunna erbjuda personal och hotellgäster parkeringsplatser.

Sveafastigheter emotser en förklaring om hur den ovan redovisade problematiken är tänkt att hanteras.

Särskilt om säkerhetsrisker och transport av farligt gods på väg

Inom ramen för detaljplanearbetet har kommunen låtit ta fram en översiktlig riskbedömning benämnd "*Översiktlig riskutredning för delområdet Skeppsbron, söder om Munksjön, Jönköping*". I utredningen identifieras verksamheter/ transportleder som utgör riskkällor och där skyddsåtgärder behöver vidtas.

En sådan riskkälla som identifierats är "lokal väg där transporter av farligt gods förekommer". Av rapporten i fråga framgår att transporterna från St1:s depå i området utgör transport av farligt gods och att 50 % av dessa transporter går genom planområdet. Transporterna går via Kämpevägen, genom rondellen vid den södra infarten till området och vidare på Jordbrovägen till trafikplats Ljungarum för vidare transport.

Av rapporten framgår bl.a. att svårutrymd bebyggelse såsom hotell ej ska placeras som första radens bebyggelse mot väg där farligt gods transporteras och ej närmare än 50 meter från vägen. Det framgår vidare att utrymning bort från vägen ska vara möjligt.

Hotellbyggnaden på Öringen 12 ligger som första radens bebyggelse och mindre än 50 meter från rondellen vid södra utfarten där transporterna av farligt gods från St1:s depå går. Trots detta har ingen hänsyn tagits till den befintliga hotellbyggnaden i utredningen av transportleder för farligt gods.

Sammanfattning av konsekvenser för Öringen 12

Ovanstående exempel visar att det saknas en konsekvensanalys över hur exploateringen inom planområdet påverkar Öringen 12. Det framstår för Sveafastigheter som att Öringen 12 exkluderats ur det aktuella planarbetet för att undvika att hantera/utreda om och i så fall hur hotellbyggnaden ska kunna fungera tillsammans med den nya bebyggelsen och infrastrukturen inom planområdet. Med beaktande av utformningen av den byggrätt som delvis lokaliserats inom Öringen 12 förefaller kommunens intention vara att hotellverksamhet inte ska kunna bedrivas i den befintliga hotellbyggnaden på Öringen 12. Att det dessutom finns planer på att dra en väg över Öringen 12 befäster denna misstanke ytterligare.

Sammanfattningsvis har Öringen 12 av någon anledning exkluderats ur plan-arbetet. Det saknas även en fastighetsägarförteckning som enligt 5 kap. 8 § plan- och bygglagen bör finnas och redovisa vilka fastighetsägare och rättighetshavare som är berörda av planförslaget. Vidare framgår det inte i planhandlingar vad intentionen för Öringen 12 är. Sveafastigheter önskar därför en redogörelse över vad intentionen för Öringen 12 och den verksamhet som bedrivs inom fastigheten är.

Generella brister i planförslaget

Det går inte att ha annat än mycket övergripande synpunkter på det föreliggande planförslaget. Detta då planförslaget snarare är en idéhandling än ett förslag till detaljplan. Planhandlingarna anger i huvudsak olika alternativa idéer om hur en ny stadsdel i Jönköping skulle kunna se ut och fungera. Planbeskrivningen genomsyras av en uppräkningslista av en mängd osäkra faktorer som ännu inte utretts eller klarlagts. Planförslaget är bl.a. baserat på ett antagande om att en ny tågförbindelse kommer att lokaliseras till området. Något som i dagsläget framstår som högst osäkert.

Kommunen har enligt 4 kap. 2 och 5 §§ en skyldighet att pröva ett områdes lämplighet för bebyggelse samt i detaljplanen reglera bebyggelsemiljöns utformning. Detta innebär att kommunen ska bestämma användningen och utformningen av allmänna platser och kvartersmark.

Enligt 5 kap. 11 § ska kommunen i arbetet med att ta fram ett förslag till en detaljplan och samråda med bl.a. kända sakägare som ska ges tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Konkreta brister och oklarheter i planförslaget

För att illustrera bristerna i planförslaget redovisas nedan ett axplock av mot-stridiga eller oklara frågor som följer av den planbeskrivningen som sakägare har getts tillfälle att komma med synpunkter på.

- "Utformningen av planområdet baseras till stora delar på Ramprogrammets struktur och **bygger på antagandet att en station för höghastighetståg kommer att byggas omedelbart söder om planområdet och öppnas för trafik 2032.**" s. 4.
- "Flera faktorer påverkar vid vilken tidpunkt olika delar av Skeppsbron kan genomföras; markägförhållanden, utbyggnad av infrastruktur, rivning av befintlig infrastruktur, efterfrågan på lokaler samt möjlighet att hitta alternativa lokaler för de verksamheter som inte kan inrymmas i Skeppsbrons framtid." s. 9.
- "Troligen kommer befintliga fordonsbränsleanläggningar väster om Jordbrovägen (kvarter 1 och 2) att fortsätta sin verksamhet ytterligare ett par år. Om så är fallet bör inte Jordbrovägen byggas om inledningsvis eftersom den då får ett höjdläge som omöjliggör in- och utfart till anläggningarna." s. 9.
- "**Troligen** kan den befintliga Kämpevägen anslutas tillfälligt till de nya tvärgatorna och befintlig infrastruktur under mark ersättas i den takt som bedöms mest gynnsam." s. 9,
- "Fortsatt utbyggnad av kvarteren söder om nya Oskarshallsgatan måste invänta en flytt av godsterminalen och en rivning av Herkulesvägens viadukt. När detta beräknas **är inte helt klarlagt** idag men måste ske innan höghastighetsbanan byggs" s. 10.
- "**Eventuellt** planeras en planskild gångpassage över Kämpevägen mellan stationsbyggnaden och det östra av höghuskvarteren vid Tallahovsesplanaden." s. 11.
- "Nuvarande röda stomlinje 1 Råslätt-Huskvarna planeras ledas om via Industri-gatan och Kämpevägen och kan på sikt ersättas av trådbuss eller spårvägstrafik. **Några beslut kring detta är dock inte fattade** men gatunätet dimensioneras för denna möjlighet." s. 12.
- Även under höghastighetsbanan **kan troligen ett par parkeringsdäck kunna anläggas**, men de är inte ytor som kan tillgodoräknas detta planområde. Under flera år kommer troligen **tillfällig parkering** att kunna anordnas på ytor som ännu inte tagits i anspråk för bebyggelse." s. 13.
- "Eftersom Jordbrovägen och Kämpevägen kan komma att få spårvägstrafik bör om möjligt så lite ledningar som möjligt förläggas i dessa gator. Även Herkules-vägen kan möjligen på sikt få spårvagnstrafik." s. 13.
- "Befintlig jordkabel genom planområdet i nord-sydlig riktning måste ledas om. Två till tre **alternativa sträckningar studeras.**" s. 14.
- "Infrastruktur för tele och datakommunikation **utreds vidare under plan-arbetet.**" s. 14.
- "Även utrymning med maskinstege är möjligt från som högst 23 meter eller åttonde våningen, **förutsatt att det finns** väg framkomlig för fordonet och tillräckligt breda uppställningsplatser." s. 15.
- "De geotekniska förhållandena inom området bedöms inte hindra planerad exploatering. Däremot är markförhållandena relativt dåliga och stora delar av området kommer att kräva förstärkt grundläggning. **Flera frågeställningar behöver utredas vidare** för att kunna ge rekommendationer och exploateringen planeras och samordnas för att byggverksamheten inte ska påverka och skada redan uppförda objekt." s. 27 f.

- "Eftersom utredningen [avseende luftkvalité] baseras på trafikprognos för 2030 med ett fullt utbyggt Skeppsbron 2050 **blir resultaten för komplicerade för att kunna dra slutsatser eller föreslå åtgärder i detta skede.**" s. 28.
- "Tillsammans med övriga delområden inom ramprogramsområdet innebär utbyggnaden av Skeppsbron **troligen att tidpunkten för genomförande av ett antal trafikprojekt utanför planområdet närmar sig.**" s. 31.
- "Många olika utredningar genomfördes i samband med planarbetet. En kort sammanfattning av varje utredning sammanställs i detta avsnitt. Alla utredningar finns som bilaga för att läsas i sin helhet. Här bör det påpekas att **många av utredningarna är gjorda på en översiktlig nivå för ett 2050 scenario när hela Skeppsbron är fullbebyggt**" s. 39.
- "Några **detaljerade förslag till bebyggelse finns inte framtaget** i nuläget. De illustrationer som redovisats i planförslaget **är därför bara exempel** på hur planområdet kommer att gestalta sig. Syftet med illustrationerna är mer att beskriva tänkta volymer, inte hur enskilda byggnader kommer att utformas i detalj." s. 8.
- "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" s. 8.
- "Det är även viktigt att byggnadshöjderna varierar. Därför finns det inte en bygg-rätt angiven i BTA som gör att hela kvarteret kan bebyggas till den maximala höjden." s. 8.

De ovan nämnda exemplen ur planbeskrivningen utvisar de oklarheter och otydligheter som präglar planförslaget. Förslaget ger inte mer än en översiktlig idé om att en utbyggnad av området kring södra Munksjön ska ske. Detta då det avseende flera väsentliga detaljfrågor kvarstår att endera fatta beslut om ett visst alternativ, avvakta en förväntad utveckling eller avvakta ytterligare aviserade utredningar. Vad som händer om planerna på höghastighetståg inte förverkligas är oklart. Det är även oklart hur infrastruktur, parkering, skyddsåtgärder m.m. ska hanteras eftersom många härför väsentliga omständigheter enbart "troligen" kan förverkligas. I den mån man kan förstå hur användning och utformning av planområdet är tänkt, är det i brist på en konsekvent sammanställd utredning, omöjligt att göra en seriös konsekvensanalys av exploateringen. Z

Planområdet ska - såvitt framgår av planbeskrivningen - genomföras etappvis genom antagande av flera enskilda detaljplaner. Det är därför än mer viktigt att det utreds vilka konsekvenser en enskild åtgärd inom en etapp medför för området i sin helhet. Med andra ord att det tas ett helhetsgrepp för hela området som är underbyggt. Utifrån det förevarande planförslaget är detta inte möjligt.

Särskilt om avsaknaden av miljökonsekvensbedömning

Planområdet omfattar en yta om 39 hektar och ska inrymma byggrätter för bl.a. bostäder, hotell, hamnanläggningar för fritidsbåtar, parkeringsanläggningar ovan och under jord samt spårbunden trafik. I närområdet finns reningsverk, depåer för fossila bränslen och det förekommer i stor utsträckning transporter med farligt gods. Exploateringen avser att omvandla ett industriområde till ett "rekreationsområde för hela Jönköping" och den förväntade stationen för höghastighetståg anses kunna medföra att området blir en central mötesplats i regionen.

Enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning upp-rättas om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan. Om planområdet får tas i anspråk för t.ex. en parkeringsanläggning eller något annat projekt för sammanhållen

bebyggelse, en hamn för fritidsbåtar, ett hotellkomplex eller en spårväg så ska miljökonsekvensbeskrivningen alltid innehålla:

1. en beskrivning av verksamheten eller åtgärden med uppgifter om lokalisering, utformning och omfattning,
2. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att skadliga verkningar ska undvikas, minskas eller avhjälpas och hur det ska undvikas att verksamheten eller åtgärden medverkar till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. inte följs,
3. de uppgifter som krävs för att påvisa och bedöma den huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra,
4. en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd, och
5. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1–4.

Eftersom det aktuella planförslaget var en omvandling av ett industriområde till en ny mötesplats för regionen med planerad spårtrafik, små båtshamn, hotell, bostäder, kommersiella verksamheter m.m. framgår det redan av exploateringens omfattning att genomförandet av denna kommer att medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen har därmed en skyldighet att även upprätta en miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentarer

Först och främst påverkas Öringen 12 främst av första etappen av Skeppsbron samt kommande etapp väster om Jordbrovägen. Inte denna etapp som är aktuell med det här planförslaget.

Fossildrivna fordon i tätortsmiljö innebär bland annat hälsofara för människor som bor eller vistas centralt. Detta är inte unikt för Jönköping, utan gäller i flertalet medelstora och stora tätorter i Sverige. Eldrivna fordon utgör ännu inte mer än en liten del av fordonsparken och mot bakgrund av nybilsförsäljningen lär inte dessa dominera fordonsparken än på många år. Av klimatskäl och hälsoskäl måste därför en övergång ske till en ökad andel cykel och kollektivtrafik. Kommunen kan inte ensamt åstadkomma en sådan övergång, utan det krävs att staten tar ett betydligt större ansvar i frågan än vad som hittills varit fallet. För att klara framtida miljö kvalitetsnormer för luft tvingas kommunen därför hitta alternativ för avlastning av trafik längs bland annat Barnarpsgatan. Ett förslag som aktualiserats är en ny gata mellan Södra infarten och Åsensvägen. En ny bro skulle då sannolikt krävas över Tabergsås i närheten av Öringen 12.

Ingen av gatorna inom planområdet är utpekad som färdväg för farligt gods. Längs Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås förbud mot genomfart av all tung trafik förutom buss, såväl längs nuvarande sträckning som längs gatornas sträckning i dess slutliga utformning. I kombination med en succesiv utflyttning av verksamheter som alstrar farliga godstransporter och ventilation och utrymning mot den sida av byggnad som ligger vänd bort från Jordbrovägen och Kämpevägen, bedöms detta av räddningstjänsten som tillräckligt.

Avvikelserna från ramprogrammet är inte av den omfattningen att dess miljökonsekvensbeskrivning inte kan användas även för nu aktuell detaljplan. Åtskilliga fördjupningar har gjorts och kommer att göras kring de frågor som är relevanta för detaljplanen. I vissa frågor är underlaget av naturliga skäl osäkert, vilket hade varit fallet även om en ny miljökonsekvensbeskrivning upprättats parallellt med detaljplaneprocessen, exempelvis frågan om eventuellt framtida införande av spårväg eller ej, samt omfattningen av framtida påverkan från tågen på ny stambana.

Cirkulationsplatsen i föreslaget utförande ingår inte i den nu aktuella planetappen eftersom den främst är en förutsättning för anslutning mot en eventuell framtida väg mot Humlevägen/Åsensvägen i syfte att avlasta Jordbrovägen/Barnarpsgatan.

16 Naturskyddsföreningen i Jönköping

Bebyggelse

Området är stort och det kan ta tid att bebygga alla 25 kvarteren. För att intentionerna i detaljplanen verkligen fullföljs skulle det vara en fördel om kommunen anställde en stadsarkitekt med god överblick över gestaltungsfrågorna. Beroendet av en flyttning av godsterminalen och rivning av viadukten för att området ska kunna byggas klart är en svaghet. Oavsett när höghastighetsbanan byggs, så måste en lösning för Vaggerydsbanan presenteras. En plankorsning med bommar mellan banan och Herkulesvägen är verkligen ett mardrömsscenario, som inte bara försämrar framkomligheten för biltrafiken utan också försvårar för cykeltrafiken och omöjliggör en snabb cykelväg via Industrigatan. Dagens passage över spåren måste förbättras.

Kommentarer

Kommunen har nu en stadsarkitekt sedan ett par år, och har dessutom tagit fram en arkitekturstrategi, vilket kommunen har saknat. Frågan om Vaggerydsbanans framtid när den nya elektrifierade banan Byarum-Tenhult genomförts är fortfarande högst levande. Förslag som diskuterats är allt från att bibehålla banan och låta den angöra en eventuell framtida station mellan Skeppsbron och Fridhem i en nivå över befintlig marknivå, att bygga om banan genom Tabergsådalen för spårvägstrafik, eller att lägga ner banan helt och anlägga en cykelväg på banvallen. Det första alternativet är troligen inte längre aktuellt när Byarum-Tenhult genomförts. Ombyggnad till spårväg innebär troligen att spårvägen lämnar Vaggerydsbanan norr om Hovslätt och viker av via Råslätt och därefter följer samma sträcka som dagens röda stomlinje vidare mot centrum och Rosenlund/Huskvarna. När godsbangården rivs kan spårvägen i stället ledas över E4 och via Industrigatan/ Kämpeavenyn mot Jordbrovägen.

Trafik - gång, cykel, kollektivtrafik, bil

Att behålla "Hälsans stig" och satsa på strandnära grönytor låter bra. Frågan är dock om det inte vore klokt att flytta upp stigen något eller höja nivån för att förhindra översvämning vid häftiga regn. Periodvis har låglänta ställen översvämmats under de senaste åren. Det behövs en genomtänkt utformning av de ramper som behövs mellan stigen och bebyggelsen för att de ska bli användar-vänliga för alla grupper av trafikanter.

Det är viktigt att de cykelstråk som finns idag, inte bara de tillkommande, får en naturlig anslutning till strandstråket på Munksjöns östra sida. Det behövs redan idag. Ljungarum har ingen bra anslutning av sina cykelvägar, och stråket är avbrutet vid östra Strandgatan invid magasinet på en nyckelsträcka där t.o.m. förbud mot cykling råder(!).

Kollektivtrafiken saknar tvärförbindelse genom området idag. Med en station ökar behovet, men alla resenärer har inte målpunkt i city. Planen andas osäkerhet när det gäller planering av ny kollektivtrafik med trådbuss eller spårvagn. Naturskyddsföreningen menar att det redan idag behövs en tvärförbindelse med god kollektivtrafikförsörjning för att binda ihop Tokarp-Gråshagen-Haga-Strömsholm-Kämpevägen-Solåsen-M2-center-Citygross/Ryhov-A6. Med tiden finns underlag för en ny stombusslinje.

Det är stor genomströmning av biltrafik på Kämpevägen idag. Med ny bebyggelse på Skeppsbron blir det med all-säkerhet nödvändigt att ansluta Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats. Det skulle nog vara klokt att få till stånd en sådan tvärförbindelse innan byggtrafiken blir till hinder för framkomligheten.

Kommentarer

Höjdsättningen av strandparken har setts över, framför allt i den låglänta västra delen, och anslutande ramper ska göras tillgängliga för alla.

Cykelstråk i nordsydlig riktning kommer kunna förbättras betydligt när godsbangården rivs och dagens viadukt för Herkulesvägen kan ersättas med en gata i markplan och ett tätare rutnät av gator även i nordsydlig riktning. Gång- och cykelvägen förbi Bruuns magasin är sedan några år invigd och förbättrar cykelmöjligheterna längs östra Munksjön.

En tvärförbindelse mellan Tokarp/Gräshagen via Skeppsbron till Solåsen/Ryhov hade underlättat resor i denna relation, avlastat centrumstråket, samt även ökat tillgängligheten till/från Skeppsbron. Det är dock Jönköpings länstrafik som bedriver kollektivtrafiken.

Planläggning pågår för anslutning av Barnhemsgatan till södra infarten/trafikplats Ljungarum. Därmed kan Kämpevägen/Kämpeavenyn avlastas från genomfartstrafik.

Dagvattenhantering

Dagvatten blir ett problem med många biltrafikerade gator som sköljs av utan att något reningssteg finns innan vattnet når sjöar och vattendrag. Munksjön är starkt förorenad, men det är ändå ingen ursäkt för att befintliga dagvattendammar har så smutsbrunt och orenat vatten. Verkligen ingen tillgång för närmiljön. Vilket läge som än väljs för dammar, så måste det gå att få de öppna vattenspeglarna att se mer tilltalande ut.

I planen anges att en lågpunkt vid Södra infarten bör studeras vidare vid detalj-utformning av gatustråket Jordbrovägen och Nya Kämpevägen liksom hög nivå i Tabergså. Det finns ytterligare komplikationer i området genom att dagvatten-ledningen från Söder och Torpa mynnar här, liksom att frågan om utfyllnad i Munksjön vid kvarteret Lappen inte är avgjord. Kapaciteten för Tabergsåns vattenflöde vid mynningen är redan idag begränsad. Problemen löses troligen inte enbart av genomtänkt höjdsättning av bebyggelsen runt rondellen.

Kommentarer

Befintliga dagvattendammar hanterar främst vatten som kommer från Ljungarum. Dessa dammar planeras på sikt ersättas av nya dammar närmare Simsholmen. Då finns möjligheter att förbättra renings- och sedimenteringsfunktionen jämfört med idag.

För dagvatten som hamnar i Skeppsbron är fokus på rening i stället för fördröjning. Därför planeras så kallade raingardens på gatemark inom stadsdelen, för att på biologisk väg rena vattnet innan det når Munksjön.

Området i södra delen av Munksjön kommer exploateras i etapper och dagvatten-hanteringen kommer därför inte vara färdigutbyggd förrän hela området är klart längre fram i tiden. Det är viktigt att hanteringen av dagvatten och skyfallsvatten hanteras på ett hållbart sätt även innan denna utbyggnad är klar. Dagvattenhanteringen via ledningsnät kommer att ske på säkert sätt då ledningsnätet byggs ut innan exploateringen sker i aktuellt område och mynnar ut i recipienten.

Skyfallshanteringen kommer ske längs med infrastruktur mot Munksjön i nord-sydlig riktning. Vissa delar av planområdet kommer att få höjd marknivå för att klimatanpassas avseende höjd vattennivå i Munksjön. Det är då viktigt att uppströms områdets skyfallsvatten leds förbi området och inga instängda lågpunkter skapas. Arbete med detta sker parallellt med detaljplanen men regleras inte i detaljplanen.

Planens konsekvenser

Det finns några skrivningar i planen som handlar om behovet av marksaneringar. Det känns lite märkligt att det inte med ett ord nämns att Munksjön är det mest förorenade området i hela Jönköpings län, enligt länsstyrelsen kartering. Kommunen har en uppgift att föreslå åtgärder för att förbättra sjöns status. Inte heller berörs att det inte är helt riskfritt att bada i sjön. Förföriska bilder av lättklädda människor vid strandkanten ger intryck av att Munksjön är badbar och lämplig för barn att plaska i.

Kommentarer

Inom planområdet för nu aktuell planetapp ska sanering av marken göras förutom för Kämpevägen/Kämpeavenyn samt där det finns träd eller byggnader som ska bevaras. Fiberbankarna i Munksjön ligger utanför planområdet och på stora djup, varför ett eventuellt borttagande av dessa inte kan belasta detaljplanen för Skeppsbron, utan får betraktas som en övergripande kostnad. Även om Munksjön saknar badstränder så innebär inte det att vattnet i sig är olämpligt för bad, förutom vid några fåtal tillfällen per år efter kraftiga regn. Det senare förbättras dock genom pågående utbyggnad av separerat avloppsnät, inte genom sanering av bottensediment.

Omgivningspåverkan - stadsbild och serviceutbud

Planen uppehåller sig vid påverkan på stadsbilden och upplevelsen av den nya bebyggelsen från norra Munksjöstranden och påpekar att horisontlinjen kommer att domineras av Taberg och någon annan högre del av det fjärran landskapet. Naturskyddsföreningen vill gärna framhålla att man endast kan se Taberg från Jönköpings tätort på ett enda ställe, nämligen från Rocksjöns norra strand i Knektaparken invid kanotstadion. Från centrum ser man höjdsträckningen ovanför Ljungarum vid Skinnersdal och söderut. Möjligen skymtar man också Nyponkullen i Norrahammar.

För att serviceutbudet i det nya området ska bli en tillgång för Torpa, Gräshagen, Ljungarum och Gamla Råslätt behövs täta förbindelser med kollektivtrafik och ett bra cykelvägnät. Här återstår en hel del planeringsarbete.

Kommentarer

Förbättrade kommunikationer i såväl öst-västlig som i nord-sydlig riktning är frågor som arbetas med i den strukturplan som utvecklas parallellt med de detaljplaner som tas fram i ramprogramsområdet och dess närhet. En aktuell fråga i pågående arbete med detaljplan för Jordbrovallen är just hur området längs Tabergsån ska göras mer tillgängligt för friluftsliv och idrott som en tillgång för både befintliga närboende och framtida boende i Skeppsbron och Munksjöstaden.

17 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten vill poängtera vikten av att beakta risken från omgivnings-påverkande verksamheter gentemot nya byggnader (till exempel bostäder) som uppförs under

omvandlingsperioden när bostäder, centrumbebyggelse mm byggs i nuvarande industriområde. Det vill säga att risker beaktas i enligt riskanalysen (COWI 2015-09-15). Det är också viktigt att under omvandlingsskedet bevaka eventuella nya verksamheter, till exempel på rivningskontrakt, så att dessa inte medför oacceptabel omgivningspåverkan på bostäder och andra skyddsvärda byggnader.

Vidare anger riskanalysen att svårutrymd bebyggelse såsom skola, sjukhus och hotell, ej skall placeras som första radens bebyggelse mot vägen och ej närmare än 50 meter från vägen (där transporter av farligt gods förekommer). Därför bör det förtydligas att hotell, som inryms under planbeteckningen C, inte bör tillåtas så länge transporter av farligt gods sker på dessa gator.

Kommentarer

Ingen av gatorna inom planområdet är utpekad som färdväg för farligt gods. Längs Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås förbud mot genomfart av all tung trafik förutom buss, såväl längs nuvarande sträckning som längs gatornas sträckning i dess slutliga utformning. I kombination med en succesiv utflyttning av verksamheter som alstrar farliga godstransporter och ventilation och utrymning mot den sida av byggnad som ligger vänd bort från Jordbrovägen och Kämpevägen/Kämpeavenyn, bedöms detta som tillräckligt.

Sammanfattning

Samrådsredogörelsens sammanfattning har reviderats för att gälla de förhållanden som råder hösten våren 2025 med anledning av inkomna synpunkter i de delar som berör nu aktuell planetapp.

Trafikbuller

I planbeskrivningen införs förslag på planlösningar hur de högre byggnaderna kan disponeras för att klara trafikbullerkraven.

Stadsbyggnadskontoret har 2017 initierat en utredning av bullerpåverkan på planerad bebyggelse inom Skeppsbron från framtida eventuella höghastighetståg. Preliminära resultat visar att påverkan är obetydlig.

Farligt gods

Längs Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås förbud mot genomfart av all tung trafik förutom buss, såväl längs nuvarande sträckning som längs gatornas sträckning i dess slutliga utformning. Tung trafik hänvisas i stället till Barnhemsgatan, där planläggning pågår för anslutning till södra infarten och trafikplats Ljungarum.

Markföroreningar

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

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

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

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

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

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

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

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

Lukt

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

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

En luktmodellering över området har genomförts av Ramböll (2021). Lukten sprids från reningsverket och ett skyddsavstånd på 270 m är inlagt för scenario 1b. Luktspridningen är modellerad utefter att luftutloppet från Simsholmens ARV sker genom två skorstenar á ca 80 m. Spridningsplymen i figuren visar de område där det finns risk att man på marknivå kan detektera 2 OU per timme (Ramböll, 2021).

Luktspridningsmodellen visar att lukten från Simsholmen inte bedöms spridas över den planerade bebyggelsen inom den centrala delen av aktuellt planområde. Dessutom ses att skyddsavståndet som antagits till 270 m inte överlappar med byggnader inom detaljplaneområdet för aktuell planetapp i någon hög utsträckning.

Geoteknik

Planhandlingarna för nu aktuell planetapp har kompletterats med detaljerade utredningar avseende bland annat stabilitet och erosionsförhållanden.

Utförda beräkningar visar att stabiliteten mot dagvattendammen är tillfreds-ställande med hänsyn till anläggande av ny lokalgata placerad enligt plankartan. Detta gäller för så väl trafiklast som för tillfällig byggtrafiklast.

Glidytor med otillfredsställande stabilitet är kopplade lokalt till slänten ner mot dagvattendammen. Slänten är stabil i nuvarande utformning om en markhöjning planeras inom området krävs troligtvis någon form av åtgärd för att stabiliteten ska vara tillfredsställande. En sådan åtgärd kan till exempel vara att slänten utförs mer flack, motfyllning utlägges mm. Vad gäller befintlig GC-väg bör denna flyttas en bit från släntkrön vid en eventuell markhöjning. Även en kompletterande undersökning kan vara fördelaktigt i senare skeden i samband med projektering av området.

Dagvatten inom stadsdelen

Dagvatten vid normal nederbörd tas omhand av VA-huvudmannen enligt de normer som finns och nytt ledningssystem kommer anläggas inom området. Dagvatten föreslås gå via växtbäddar och renas på så sätt innan utsläpp i Munksjön. Dagvatten vid större nederbörd kommer ledas kontrollerat via infrastruktur i syd nordlig riktning mot Munksjön. MKN kommer inte påverkas negativt av detaljplanen då området omvandlas från industriområde till blandstadsområde med huvudsakligen bostäder och belastningen därmed minskar av förorenande ämnen till recipienten.

Skyfallshanteringen kommer ske längs med infrastruktur mot Munksjön i nord-sydlig riktning. Vissa delar av planområdet kommer att få höjd marknivå för att klimatanpassas avseende höjd vattennivå i Munksjön. Det är då viktigt att uppströms områdets skyfallsvatten leds förbi området och inga instängda lågpunkter skapas. Arbete med detta sker parallellt med detaljplanen men regleras inte i detaljplanen.

Området i södra delen av Munksjön kommer exploateras i etapper och dagvattenhanteringen kommer därför inte vara färdigutbyggd förrän hela området är klart längre fram i tiden. Det är viktigt att hanteringen av dagvatten och skyfallsvatten hanteras på ett hållbart sätt även innan denna utbyggnad är klar. Dagvattenhanteringen via ledningsnät kommer att ske på säkert sätt då ledningsnätet byggs ut innan exploateringen sker i aktuellt område och mynnar ut i recipienten. Plankartan har även kompletterats med en illustration på plankartan med rekommenderade riktningar för dagvattnet.

Strandskydd

De särskilda skälen för upphävande av strandskyddet har beskrivits utförligare, också avseende vilka delar som är ianspråktaga. Området för bryggor har minskats relativt samrådsversionen.

Behov av särskild miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen delar här inte Länsstyrelsens uppfattning. Avvikelserna från ram-programmet är inte av den omfattningen att dess miljökonsekvensbeskrivning inte kan användas även för nu aktuell detaljplan. Åtskilliga fördjupningar har gjorts och kommer att göras kring de frågor som är relevanta för detaljplanen. I vissa frågor är underlaget av naturliga skäl osäkert, vilket hade varit fallet även om en ny miljökonsekvensbeskrivning upprättats parallellt med detaljplaneprocessen, exempelvis frågan om eventuellt framtida införande av spårväg eller ej, samt omfattningen av framtida påverkan från tågen på en eventuell ny stambana.

Gällande översiktsplan för centrala tätorten antagen 23 februari 2023, har också en konsekvensbeskrivning som täcker in detta område.

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

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

Kommunen bedömer att planen stämmer överens med ÖP och FÖP och deras konsekvensbeskrivningar. Planens effekter på kort och lång sikt innebär inte någon risk på miljön, människors hälsa och säkerhet eller olämplig hushållning med mark, vatten eller andra resurser. Planförslaget har särskilt bearbetats angående buller, risker, stabilitet, markföroreningar och höjdsättning av området samt andra anpassningar för att hindra problem vid skyfall samt hindra problem vid översvämning pga. höga vattennivåer i Munksjön. Planförslaget bedöms vara förenligt med bestämmelserna i miljöbalken och ger ingen påtaglig skada på riksintressen, miljö kvalitetsnormer eller andra miljömål. Planbestämmelser säkerställer att inte betydande påverkan uppkommer.

Effekterna sammantaget med tanke på sekundära och kumulativa effekter på lång och på kort sikt bedöms inte innebära någon betydande påverkan på miljön. Planläggningen innebär inte heller enligt PBL kap 2§9 medför någon fara för hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Kämpevägens funktion

Kämpevägen/Kämpeavenyn föreslås i detaljplaneförslaget att inte vara en genomfartsgata eller angöring för bilburna till stationen. Denna trafik hänvisas till Barnhemsgatan via ny anslutning till trafikplats Ljungarum och en eventuell framtida halv trafikplats vid Herkulesvägen. Detta har analyserats i trafiksimuleringsverktyget Vissim i genomförda alternativstudier.

Lantmäterisynpunkter

Övertiden 6 ingår inte i nu aktuell planetapp. Frågan om eventuell utvidgning av planområdet med anledning av synpunkten utreds inför granskningsskedet av kommande planetapp där fastigheten berörs.

Planförslaget har för övrigt korrigerats i enlighet med Lantmäterimyndighetens synpunkter. Plankartan har förtydligats i möjligaste mån.

Barnkonsekvenser

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

Tillgänglighet till Munksjön

Planförslaget innebär möjlighet att i viss omfattning anlägga mindre bryggor där det är lämpligt med hänsyn till behovet av tillgänglighet till vattnet för rodd, kanot och fiske. När det gäller en förlängd roddbana med en kanal 60 meter söder om befintlig strandlinje bedömdes det däremot redan i samrådsskedet som mycket svårt att genomföra. Planerna skulle ha behövt konkretiseras i ett mycket tidigare skede och i samband med att ramprogrammet togs fram.

Cirkulationsplatsen

Cirkulationsplatsen i förslaget utförande ingår inte i den nu aktuella planetappen eftersom den främst är en förutsättning för en eventuell framtida väg mot Humlevägen/Åsensvägen i syfte att avlasta Jordbrovägen/Barnarpsgatan.

Förändringar i plankartan

Plankartan har förändrats avseende markanvändning inom det ursprungliga planområdet för hela Skeppsbron och som varit föremål för samråd.

En byggrätt för en teknisk anläggning i form av en shuntstation har infogats i väster. Denna del 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.

Plankartan har också kompletterats avseende egenskapsbestämmelser. Bland annat följande:

Placering av balkonger och indrag av fasad över en viss nivå har införts i syfte att åstadkomma en balans mellan gatubredd och fasad och stadsmässigt gaturum.

Förändringar i planbeskrivningen

Planbeskrivningen och bifogade utredningar har kompletterats i syfte att tillgodose inkomna synpunkter.

Förslag till beslut

Med de justeringar av planförslaget som redovisats ovan bedömer Stadsbyggnadskontoret att inkomna synpunkter tillgodosetts i den mån det varit möjligt inom ramarna för planuppdraget.

Stadsbyggnadsnämnden föreslås därför besluta om att ställa ut planförslaget för granskning.

Stadsbyggnadskontoret

Liselott Johansson

Planchef

Mats Davidsson

Planarkitekt