

Detaljplan för blandstad på del av Lappen 17 m.fl.

Munksjöstaden Jönköpings kommun



Planbeskrivning

Innehåll

Bakgrund, syfte och huvuddrag	3
Planförslag	5
Plankarta och bestämmelser.	20
Planens konsekvenser	27
Upphävande av strandskydd	39
Förutsättningar	41
Genomförande av detaljplanen	48

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser
Behovsbedömning

Bilagor

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

Buller och partiklar

Industribullerutredning
Trafikbullerutredning 2016-05-18
Spridningsberäkningar med avseende på partiklar 2016-04-28

Risk

PM omgivningspåverkande verksamheter 2016-02-10
Riskanalys avseende omgivningspåverkande verksamheter 2016-05-18

Kulturhistoria

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

Geoteknik

Geoteknisk undersökning 2008-02-28

Geoteknisk utredning 2013-09-30

Gasutredning 2012-08-22

Markteknisk undersökningsrapport 2013-09-26

Markförorening

Saneringsrapport område A 2016-02-04

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

Övergripande miljökontrollprogram med bilagor 2014-02-19

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

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

Fördjupad åtgärdsanalys för delområde B 2013-04-22

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

Åtgärdsutredning med kostnadsbedömning 2009-05-14

Fördjupad riskbedömning avseende förorenad mark 2009-05-14

Översiktliga miljötekniska markundersökningar 2009-05-14

Miljöhistorisk inventering 2008-01-25

Stabiliserande åtgärder/Ansökan om vattenverksamhet

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

Geoteknisk undersökning avseende stabilitet. 2016-01-05

Teknisk beskrivning Stabiliserande åtgärder 2016-01-18

Miljökonsekvensbeskrivning Stabiliserande åtgärder 2016-01-18

Trafik

Konsekvensanalys: Ny bro över Munksjön 2016-05-09

Trafikanalys 2013-02-22

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

Bakgrund, syfte och huvuddrag

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

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

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

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

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



Planförslag

Struktur och exploatering

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

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

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

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



Allmänna platser

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



Munksjöparken

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

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

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

Perspektiv över flytande parken mot nordost

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



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

Munksjötorget

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

(Munksjöplan)

Platsen vid korsningen Barnarpsgatan/Torpagatan har i Blandstadsprogrammet fått namnen Munksjöplan. Namnet kommer sannolikt att ändras för inte blandas ihop med närliggande Munkplan men skrivs som (Munksjöplan) tills nytt namn har fastställts.

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

Munksjökajen

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

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

Munksjöpromenaden

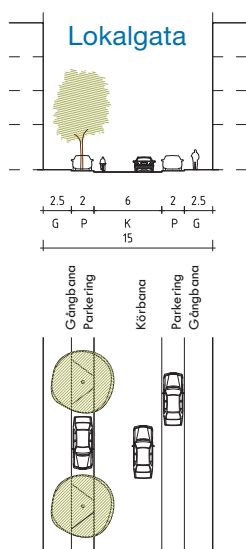
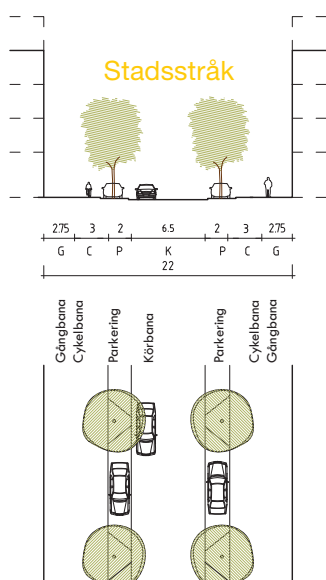
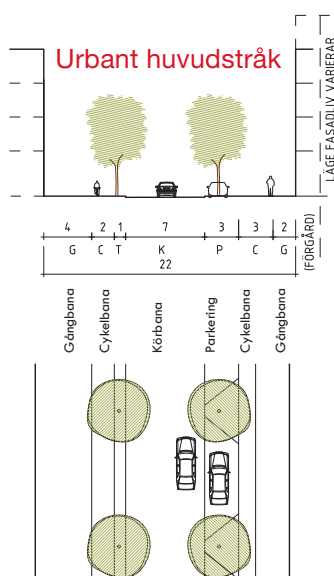
Munksjöpromenaden, strandpromenaden runt Munksjön, ska ge god tillgänglighet till sjön och dess stränder men också sammanbinda staden runt sjön. Munksjöpromenaden ska locka både som gent och tryggt gång- och cykelstråk till/från arbetet, skolan och andra målpunkter samt till fritidens motion i form av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

Gator och trafik

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

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





Urbant huvudstråk

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

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

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

Stadsstråk

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

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

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

Förlängningen av Torpagatans sektion föreslås bli: gångbana 2,75m + cykel 3,0m + parkering/träd 2,0m + körbana 6,0m + parkering/träd 2,0m + cykel 3,0m + gång 2,75m.

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

Lokaligator

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

Torggator

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

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

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

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

Gång och cykelvägar

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

- Karta cykelvägar
- Cykelväg huvudstråk
 - - - Ny cykelväg huvudstråk
 - Cykelväg
 - - - Ny cykelväg



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

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

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

Kvartersmark

Bostäder

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

Verksamheter

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

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

Fasadutforming

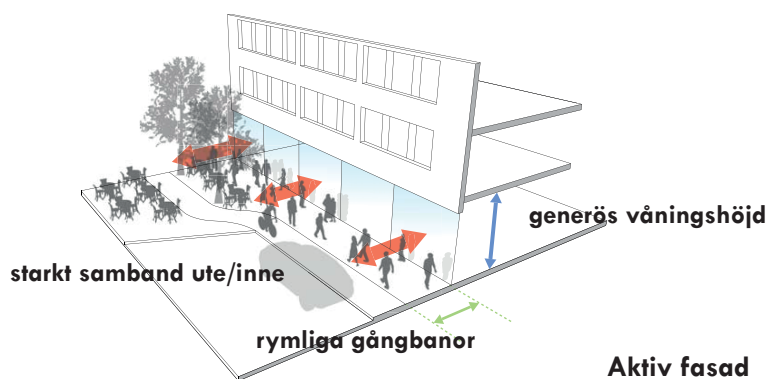
Ett antal principer styr utformning av fasader som är indelade i tre kategorier beroende på deras läge inom området, aktiv fasad, öppen fasad och stilla fasad. Utformning av fasader ska följa principerna i blandstadsprogrammet:

- Aktiv fasad —
- Öppen fasad —
- Omarkerade fasader utformas som stilla fasad



Aktiv fasad

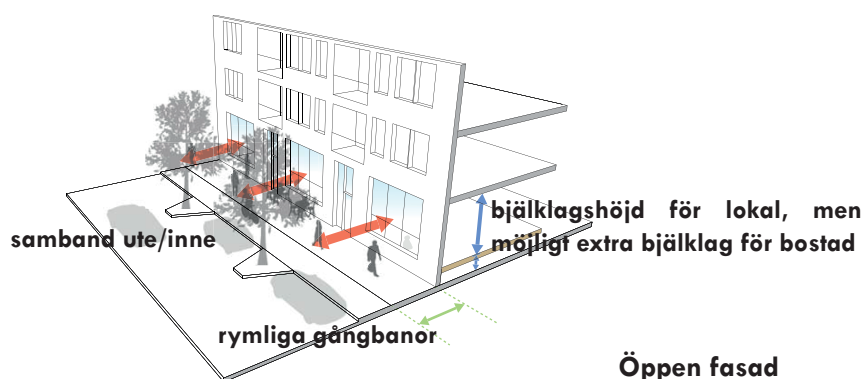
En aktiv fasad stöder ett stadsliv som på sikt kommer bli intensivt. Det ger förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och näringsliv/ verksamheter/ kontor och arbetsplatser med ett (kund)underlag från hela Jönköping.



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

Öppen fasad

En öppen fasad stödjer gatans övervägande lokala stadsliv. Bottenvåningen ska utformas för en lokal. Eftersom stadsdelen byggs ut successivt kommer inte det kommersiella underlaget finnas att fylla alla markerade lägen från början. Hörnlägena ska prioriteras.

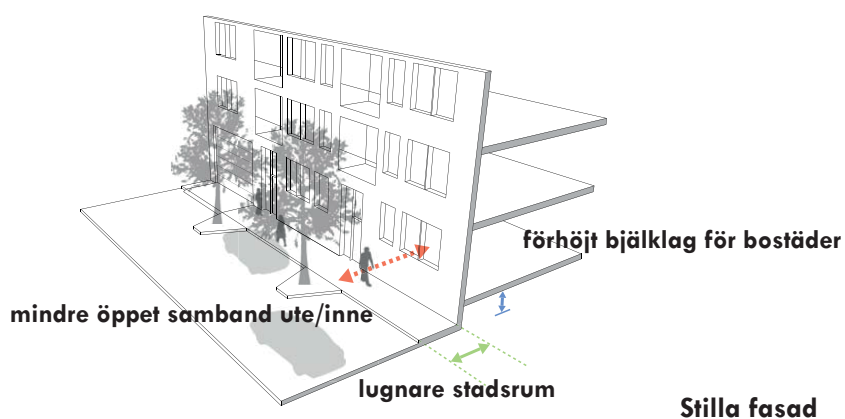


Byggnaden ska placeras i kvartersgräns mot gata. För att behålla en flexibilitet ska bjälklagshöjden göras så att det från början eller på sikt är möjligt att använda bottenvåningar för verksamhet. Eventuella bostäder kan tex byggas med ett lätt extra bjälklag eller som så kallade bokaler. Bottenvåningens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

Stilla fasad

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

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



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

Gårdar

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

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

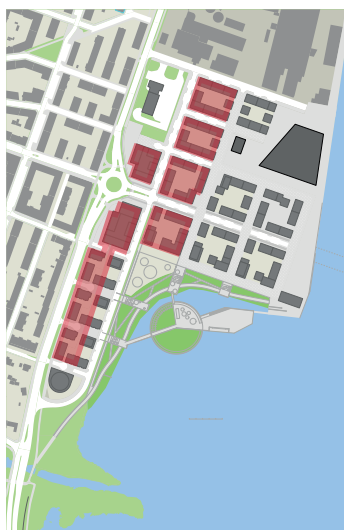
Gröna tak och terrasser

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

Parkering

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

För redovisning av p-behovet har en p-utredning tagits fram daterad 2012-10-22 (bilaga). Då en ny parkeringsnorm förväntas bli antagen under sommaren 2016 kommer utredningen att ses över i enlighet med denna under det fortsatta arbetet.



Kvarter med
parkering under
mark

Befintlig bebyggelse

Byggnad 33b - Skärbana och magasin

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



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

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

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

Byggnad 37 - Söföörbränning

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

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



Teknisk försörjning

Vatten & avlopp

Spillvattenförsörjning

En spillvattenpumpstation måste placeras inom området, lämplig placering är osäkert idag. Fastigheterna inom detaljplanen kommer försörjas med spillvattenanslutning genom självfall. Möjligen beroende på höjdsättningen att fastigheten i det sydöstra hörnet ut mot Munksjön kan de behöva pumpa avloppsvattnet.

Vattenförsörjning

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

Dagvatten

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

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

Området som behålls med befintlig bebyggelse är dock plant och ligger tämligen lågt så det är viktigt att inte föra dit vatten från omkringliggande områden och även diskutera dagvattenlösningar för området i sig.

Uppvärmning

Området ansluts till fjärrvärmenätet.

EI

Två transformatorer planeras inom planområdet och även en ytterligare i anslutning till Barnarpsgatan. Exakt läge studeras vidare och är en del i det parallella uppdraget för utformning av Munksjökajen och Munksjötorget. När läget är bestämt kan det bli aktuellt att i granskningsskedet planlägga dem som teknisk anläggning för att kunna stycka av områdena till egna fastigheter.

[illegible]



Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

TORG

Torg

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

GATA

Gata

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

GÅNG CYKEL

Gång- och cykelväg

Område för gång- och cykeltrafik. Det angivna områdets huvudfunktion är för cykel och gångtrafik men kommer även att få viss möblering och plantering utmed Munkjöpromenaden. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 2 PBL

PARK

Park

Område för anlagd park för främst rekreation. Bestämmelsen tillåter byggnader och anläggningar som är knutna till parkens funktion som t.ex. toaletter, kiosker, paviljonger, terrasser och dammar. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 2 PBL

Kvartersmark

B

Bostäder

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

C

Centrum

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

K

Kontor

Område för kontor, konferenslokaler, tjänsteverksamhet mm med liten eller ingen varuhantering. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 3 PBL

Vattenområden

W

Öppet vatten och vatten med mindre anläggningar

Område med öppet vatten. Angivet område avser att innefatta befintliga roddbanor. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 3 PBL

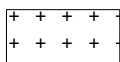
W₁

Öppet vattenområde där flytande park och bryggor får anläggas

Område för flytande parkanläggning och bro- och bryggssystem för rekreation och kommunikation. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 5 § punkt 3 PBL

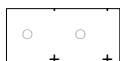
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande



På marken får endast komplementbyggnad uppföras

Området får bara bebyggas med mindre komplementbyggnader som t ex miljöhus och cykelföråd. Området tillåter även balkonger ovan mark. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL



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

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

Höjd på byggnader



Högsta byggnadshöjd i meter över angivet nollplan

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



Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan

Anger högsta nockhöjd. Eftersom området har stora höjdskillnader anges höjden i meter över angivet nollplan. Bestämmelsen medger endast att delar som inte tillhör takkonstruktionen som t ex ventilationsrör och räcken når över angiven höjd. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL

II

Högsta antal våningar

Bestämmelsen har stöd i 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1 PBL

Användning

e₁

Endast byggnadens bottenvåning får användas för Centrum

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

Utformning

f₁

Får bebyggas med genomsiktlig skärm

Syftet är att tillåta genomsiktlig skärm för att dämpa buller. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 1 PBL

f₂ Takytor ska planteras med sedumväxter eller liknade för att magasinera minst 10 mm av nederbörden vid enskilda regntillfällen
Syften med bestämmelsen är att fördröja regnvatten. Bestämmelsens regnvolymer grundar sig på dagvattenutrenings beräkningar. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 1 PBL

f₃ Bottenvåning ska utformas så att det är möjligt att skapa våningshöjd på minst 4 meter
Syftet är att möjliggöra verksamheter i bottenvåning, antingen vid byggnadens uppförande men även via en senare ombyggnad då bottenvåningen först har används för bostad. Principen med ett extra bjälklag finns beskriven som "Öppen fasad" under Planförslag - Fasadutformning. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 1 PBL

Markens anordnande och vegetation

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

Skydd av kulturvärden

q₁ Befintlig fasad i tegel med kryssförband och åsfogar ska bevaras. Likväl som detaljer i form av takfot, kappgesims, pilastrar och utstickande gavelrösten med gjutna emblem. Utvändig tilläggsisolering är inte tillåten. Byggnadens fönsterindelning ska bevaras. Likväl som fönsterutformningen med höga fönsteröppningar och stickbåge samt fönsterbågar av gjutjärn med 4x7 eller 4x6 rutor vardera. Underhållsarbeten skall utföras så de överensstämmer med ursprungligt utseende.
Syftet är att säkerställa de kulturhistoriska värdena. Värdena grundar sig på i de kulturhistoriska utredningar som är bilagda. Bestämmelsen gäller för Skärbana och magasin byggnad 33b. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 3 PBL

q₂ Befintlig fasad i tegel med kryssförband och åsfogar ska bevaras. Likväl som detaljer i form av takfot, indragna fasaddelar och pilastrar. Utvändig tilläggsisolering är inte tillåten. Byggnadens fönsterindelning ska bevaras. Underhållsarbeten skall utföras så de överensstämmer med ursprungligt utseende.
Syftet är att säkerställa de kulturhistoriska värdena. Värdena grundar sig på i de kulturhistoriska utredningar som är bilagda. Bestämmelsen gäller för Byggnad 37 - Söföbränning. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 3 PBL

Rivningsförbud

r Byggnad får ej rivas
Syftet är att säkerställa kulturhistoriskt värdefull byggnad. Bestämmelsen är kompletterad med både skydds- och varsamhetsbestämmelser. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 4 och 30 § PBL

Varsamhet

- k₁** Byggnadsverkets karaktärsdrag vad gäller placering och utformning av fönster och entréer ska bibehållas. Nya fönster eller entréer ska i första hand placeras i igensatta öppningar.
Bestämmelsen reglerar de karaktärsdrag och värden som varsamheten speciellt ska inriktas på. Värdena grundar sig på i de kulturhistoriska utredningar som är bilagda. Bestämmelsen gäller för Skärbana och magasin byggnad 33b. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 3 PBL
- k₂** Byggandens invändiga värden vad gäller den rumsliga volymen, innetakets fackverkstakstolar i trä, spårdragningarna i golvet samt den ljusa färgsättningen av väggarna ska beaktas.
Bestämmelsen reglerar de karaktärsdrag och värden som varsamheten speciellt ska inriktas på. Värdena grundar sig på i de kulturhistoriska utredningar som är bilagda. Bestämmelsen gäller för Skärbana och magasin byggnad 33b. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § punkt 3 PBL
- k₃** Byggandens invändiga värden vad gäller den rumsliga volymen och ljusinsläpp från taklanternin ska beaktas,
Bestämmelsen reglerar de karaktärsdrag och värden som varsamheten speciellt ska inriktas på. Värdena grundar sig på i de kulturhistoriska utredningar som är bilagda. Bestämmelsen gäller för Byggnad 37 - Söföbränning. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 16 § 2 PBL

Skydd mot störningar

- m₁** Fasader och fönster mot gata ska utföras i lägst klass EI60, Fasader och taktäckning ska utföras i obrännbara material. Ventilationsöppningar ska inte placeras i fasader mot gata. Ventilation ska ha central avstängning. Trapphus ska ha tillgång till entré mot gård.
Syftet är att säkerställa skydd mot de risker som kan uppstå på grund av de verksamheter som planen tillåter. Bestämmelsen avser de risker som finns vid pölbrand efter ett stort utsläpp av brandfarlig vätska i anslutning till befintlig bensinstation eller vid ett utsläpp från tankbil enligt den riskanalys som är bifogad. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 12 § punkt 1 PBL

Administrativa bestämmelser

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

- a₁** Strandskydd upphävs
Bestämmelsen anger inom vilket område strandskyddet upphävs. Bestämmelsen har stöd i 4 kap 17 § PBL

Startbesked får endast ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpas och godkänts av tillsynsmyndigheten

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

Planens konsekvenser

Behovsbedömning

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

Ställningstagande till betydande miljöpåverkan

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

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

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

Trafikscenarier

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



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

Sc 2 innebär att varken Karlavägen eller bron byggs.

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

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

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



Trafikscenario 3



Trafikscenario 4

Trafik inom planområdet

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

Karlavägen

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

Ny förbindelse över Munksjön

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

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

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

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

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

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

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

Bedömda effekter av ny broförbindelse över Munksjön

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

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

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

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

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

Hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

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

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

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

Trafikbuller

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

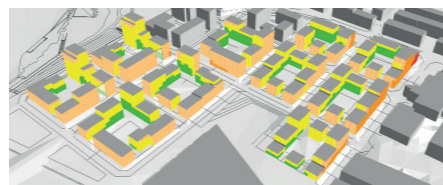
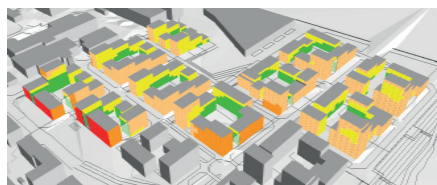
I den bullerutredning (bilaga) som Soundcon har tagit fram har trafikscenario 4 (värsta scenario) varit dimensionerande men även övriga scenarior är redovisade i utredningen.

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

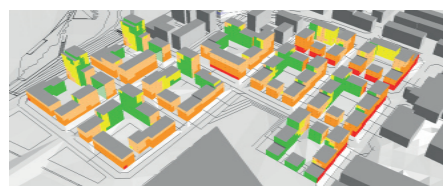
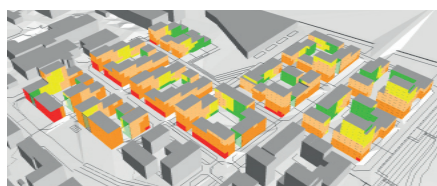
Av bilagorna framgår att flertalet av byggnaderna som har ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA bör kunna uppfylla detta med genomgående lägenheter. För några byggnader kan detta vara svårare att uppfylla och det bör studeras noggrannare.

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

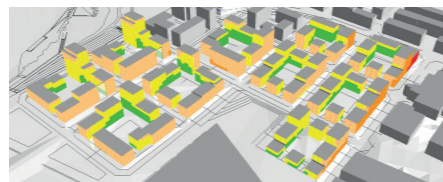
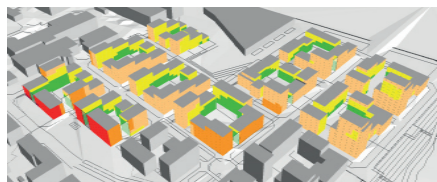
Scenario 1
Med Karlavägen och utan
ny bro över Munksjö.
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



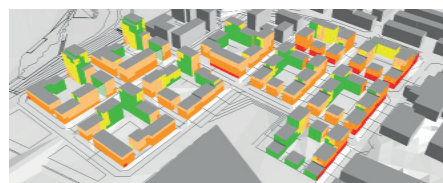
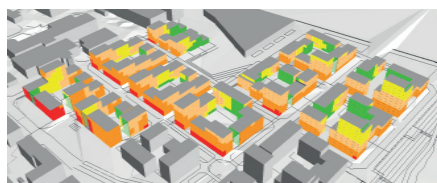
Maximala ljudnivåer vid
fasader



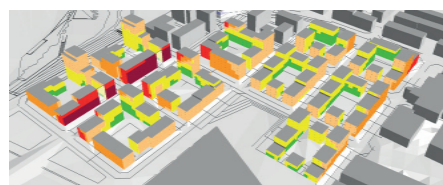
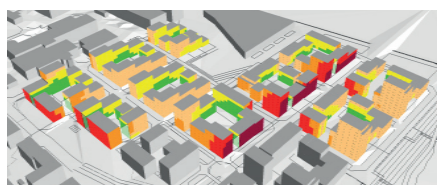
Scenario 2
Utan Karlavägen och utan
ny bro över Munksjön
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



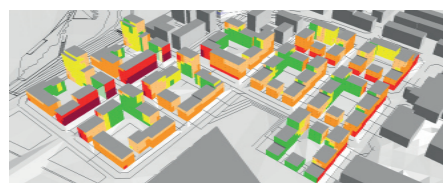
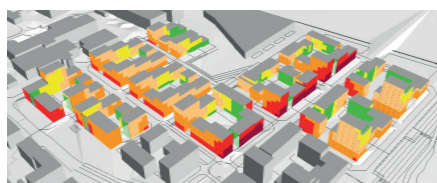
Maximala ljudnivåer vid
fasader



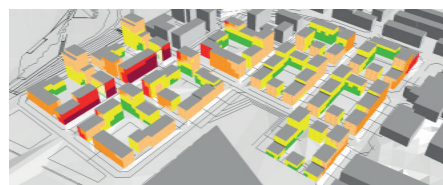
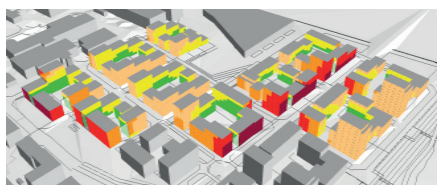
Scenario 3
Med Karlavägen och med
ny bro över Munksjön
Dygnsekvivalenta ljudnivåer
vid fasader



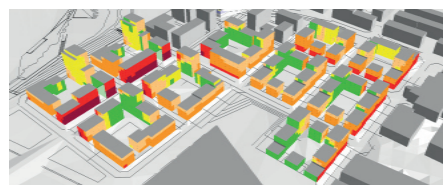
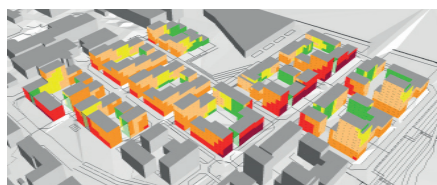
Maximala ljudnivåer vid
fasader



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



Maximala ljudnivåer vid
fasader



Ekvivalent ljudnivå
> 65
60 - 65
55 - 60
50 - 55
45 - 50
< = 45

Maximal ljudnivå
> 80
75 - 80
70 - 75
65 - 70
60 - 65
< = 60

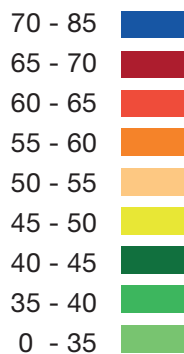
Industribuller

Som underlag för bedömning av verksamhetsbuller från Munksjö AB har *Externbullerutredning juni 2012, reviderad 2015* gjord av Miljö och SäketsTeknik används. Utredningen är ursprungligen gjord för verksamhetens miljötillstånd och i nedanstående illustrationer har planerad bebyggelse monterats in i utbredningskartorna. Utbredningskartorna visar därför inte ev eventuella avskärmade effekter som den nya bebyggelsen har. Till granskningsskedet kommer en mer detaljerad bullerutredning tas fram.

Enligt Boverkets riktvärden för industribuller är de två kvarteren utmed Bygatan påverkade av industribuller från Munksjö ABs verksamhet. Dessa bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas (zon B). Riktvärdena anger att den ljuddämpade sidan på en bostadsbyggnad i zon B ska vara:

L_{eq} dag (06-18)	45 dBA
L_{eq} kväll (18-22)	45 dBA
L_{eq} dag (06-18)	40 dBA

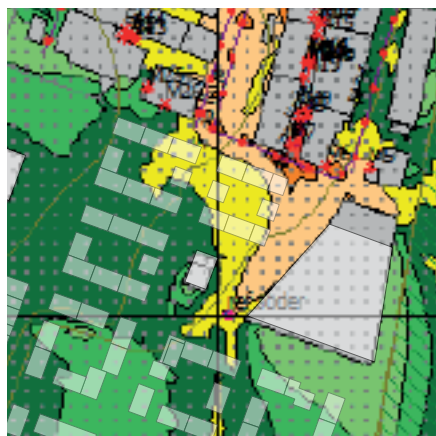
Dessa värden bör kunna uppnås i de aktuella bostäderna genom att sluta kvarteren med en genomsiktlig bullerskärm så att gården blir tyst sida.



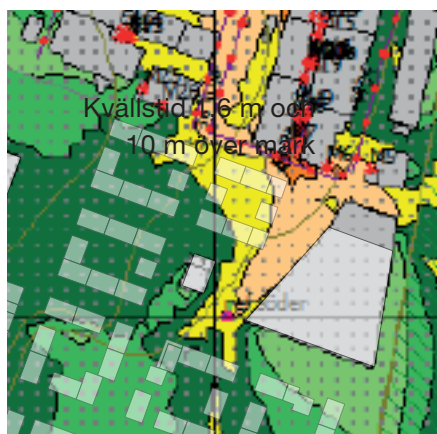
Dagtid 1,6 m och
10 m över mark



Kvällstid 1,6 m och
10 m över mark



Nattetid 1,6 m och
10 m över mark



Stabiliserande åtgärder

Tolust har genom Sweco ansökt om ”tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) för stabiliserande åtgärder och en flytande park i Munksjön inom fastigheten Lappen 17, Jönköpings kommun.”. Hela ansökan inklusive miljö finns som bilaga.

Att ansökan beviljas av Mark och miljödomstolen är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras enligt samrådsförslaget. Granskning kommer att genomföras efter domstolens beslut som beräknas till början av 2017. Eventuellt kan enstaka kvarter som inte är beroende av strandens utformning och stabiliserande åtgärder genomföras med separat granskning och antagande tidigare.

Ansökan gäller följande åtgärder:

- att justera och förstärka slänterna i Munksjöns strandlinje samt anlägga erosionsskydd inom fastigheten Lappen 17 i Jönköpings kommun genom utläggning av krossmaterial med huvudsakligt utförande enligt teknisk beskrivning (bilaga A),

- att anlägga en tryckbank av sand och krossmaterial på Munksjöns botten inom fastigheten Lappen 17 i Jönköpings kommun, som mothåll till ovan nämnda slänter, med huvudsakligt utförande enligt teknisk beskrivning (bilaga A),

Situationsplan från
ansökan om tillstånd
till vattenverksamhet.
Skraveringen visar
tryckbankarnas utbredning

Befintlig strandlinje —
Ny strandlinje —

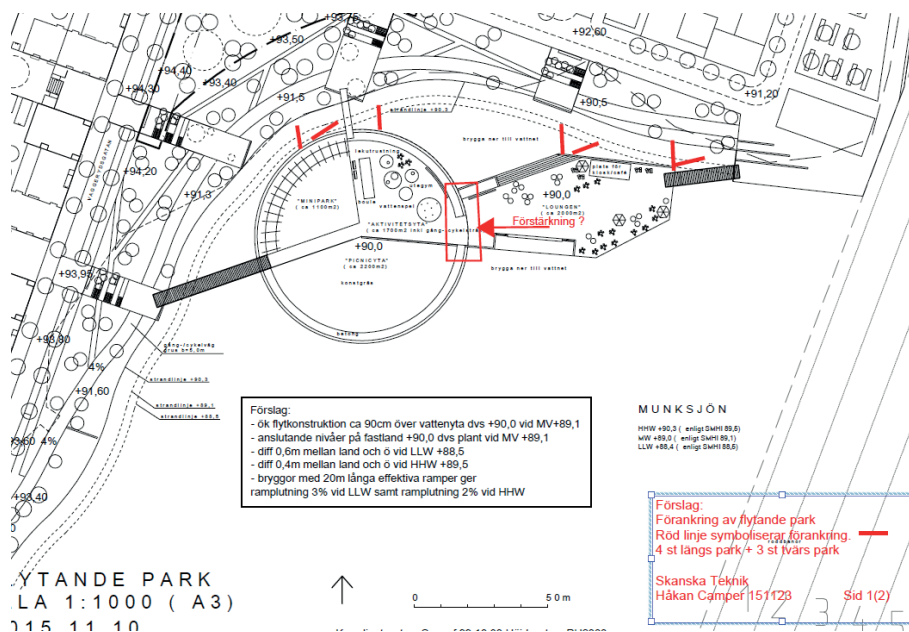


- att anlägga en bakåtförankrad spontkaj runt udden i den norra delen av fastigheten Lappen 17 i Jönköpings kommun, med huvudsakligt utförande enligt teknisk beskrivning(bilaga A),

- att stabilisera strandlinjen i anslutning till en mindre, redan utförd utfyllnad i södra delen av fastigheten Lappen 17 i Jönköpings kommun genom nedpressning av grov sprängsten, med huvudsakligt utförande enligt teknisk beskrivning samt,

- att anlägga en flytande park som förankras mot land inom fastigheten Lappen 17 i Jönköpings kommun, med huvudsakligt utförande enligt teknisk beskrivning (bilaga A).

Skiss över förslag till förankring av flytande parkkonstruktion från ansökan om tillstånd till vattenverksamhet..



Risk

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

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

Konsekvensberäkningarna visar att en pölbrand efter ett stort utsläpp av brandfarlig vätska (ADR/RID klass 3) kan påverka omgivningen med värmestrålningsnivåer som kan orsaka personskada (dödsfall) vid exponering över 90 sekunder. En person som inte är direkt exponerat vid antändningen av branden har dock goda möjligheter till att förflytta sig bort från branden till säker plats. Uppskattade olycksfrekvenser för uppkomst av en pölbrand efter ett utsläpp av brandfarlig vätska (ADR/RID klass 3) är dock väldigt låga. Beräkningar för utsläpp av brandfarliga vätskor på bensinstationen (Shell/7-eleven) visar att en pölbrand också kan orsaka kritiska värmestrålningsnivåer som når utanför stationens område.

Det bedöms därför att åtgärder ska införas med hänsyn till att hindra eventuell brandpåverkan på bostadsområdet. Utifrån beräknade konsekvensavstånd för personskada som kan ge omgivningspåverkan har följande åtgärder identifierats:

- *Bostadshusens fasader (inklusive fönster) utmed Barnarpsgatan, Torpagatan, Bygatan och utmed Shell bensinstation ska utföras i lägst klass EI 60.*
- *Bostadshusens fasader samt taktäckning utmed Barnarpsgatan, Torpagatan, Bygatan och utmed Shell bensinstation ska utföras obrännbara. Detta så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att fasad och taktäckning endast kan ge ett begränsat bidrag till branden.*
- *Ventilationsöppningar ska inte placeras i fasader utmed Barnarpsgatan, Torpagatan, Bygatan eller utmed Shell bensinstation utan vara riktade bort från riskområdet och dessa vägar. Detta så att brandspridning och spridning av rökgaser begränsas.*
- *Entréer till fastigheterna som vetter ut mot Barnarpsgatan, Torpagatan, Bygatan och utmed Shell bensinstation bör inte vara placerade utmed vägen eller mot bensinstationen, utan bör om möjligt kunna tillgås från andra sidan, alternativt utföras som genomgående entréer med entré både utmed vägen samt från andra sidan. Detta för att säkerställa en säker utrymningsväg i på baksidan av byggnaderna från vägen sett.*
- *För att förebygga spridning av giftiga rökgaser till in i byggnaderna rekommenderas central avstängning av ventilationen samt att det finns personer som har kunskap om ventilationssystemet så att det direkt kan stängas av vid ett eventuellt varsel (t.ex. vid viktigt meddelande till allmänheten).*

Om de rekommenderade åtgärderna införs, bedöms det att det är möjligt att bygga inom det aktuella området eftersom de identifierade olycksfrekvenserna har bedömts som låga.

Samtliga förslag till åtgärder i riskanalysen säkerställs genom skyddsbestämmelser i detaljplanen.

Markföroreningar

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

- *Fyllnadsmassor på naturligt avsatt sand och/eller grus förekommer inom hela området, dock med lokala avvikelser. Sanden som underlagrar fyllningen är med få undantag opåverkad av föroreningar.*
- *Inom markområdet väster om det fd järnvägsspåret är fyllnadsmassornas mäktighet generellt 0-2 m.*
- *Markområdet öster om det fd järnvägsspåret utgörs av mäktig fyllning, ställvis ca 10 meter.*



Karta från Övergripande miljökontrollprogram. Områdesinledning A-F visas med svarta linjer. Detaljplan etapp 1 visas orange i fonden.

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

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

De planerade åtgärderna för återstående delarna (område B) beskrivs i det övergripande miljökontrollprogrammet:

"Detaljerade undersökningar av grundvatten har resulterat i att åtgärder inom delområde B ska inriktas till två punktkällor med naftalen och liknande PAH-föroreningar i grundvatten. Åtgärderna kommer att beskrivas i en anmälan, troligtvis avseende inneslutning av punktkällor inom område B. Specifika miljökontrollbehov och långsiktig miljökontroll för åtgärden anges i anmälan.

Länsstyrelsen kommer i detaljplan för område B (se karta) att belägga området med generella restriktioner avseende grävarbeten. Underjordiska konstruktioner såsom ledningar och dränering kan behöva anläggas i gjutna kassuner. Marknivån inom område B ska höjas, men det utesluter inte att viss teknisk schakt för ledningar, pumpstationer, hiss schakt mm kan behöva utföras i nuvarande mark. Grävarbeten inom område B får inte ske utan föregående anmälan."

B1 och B2:s läge i
förhållande till planerad
bebyggelse



Sweco gjorde 2013-03-21 en åtgärds- och kostnadsutredning (bilaga) för punktkällor B1 och B2 inom område B där sju tänkbara åtgärder föreslogs:

Schakt i torrhet

Schakt under vatten
Frysmuddring

Tätskärm som isolerar föroreningen (Hydraulisk inneslutning)
Tätskärm med stålspont
Tätskärm med plastspont
Tätspont med plastpaneler.

Länsstyrelsen meddelade 2013-06-24:

Under de förutsättningar som anges nedan kommer Länsstyrelsen att acceptera samtliga utredda åtgärdsalternativ utom nollalternativet. För de alternativ där Länsstyrelsen accepterar överbyggnad gäller även fortsättningsvis den upplysning som lämnades i meddelandet den 24 juni 2009, d.v.s. att byggnadstekniska åtgärder ska vidtas för att förhindra ånginträngning i byggnader samt att underjordiska konstruktioner, såsom ledningar och dräneringsrör, vid behov anläggs i gjutna kassuner eller motsvarande. Länsstyrelsen kommer också att medverka till att de detaljplaner som såsmåningom antas för fyllnadsområdet öster om den f.d. järnvägsrälisen (hela delområdet B) omfattas av generella restriktioner kring grävarbeten.

Schakt under vatten 1:1 och schakt i torrhet 2:1

På grund av att åtgärdsdjupet begränsas till 3 m under markytan tas endast 30-38 % av föroreningsmängden bort med dessa alternativ. Länsstyrelsen anser att åtgärderna leder till en acceptabel reduktion av föroreningsmängden utifrån de mål och visioner som motiverar åtgärd av B1 och B2. Med nuvarande

spridningsförutsättningar och med nuvarande kunskap om de aktuella föroreningarna är det inte troligt att ytterligare åtgärder kommer att bli nödvändiga i framtiden. Förutsättningarna och kunskapsläget kan dock ändras framöver och Länsstyrelsen kan därför inte medverka till att de åtgärdade ytorna bebyggs. Mer än 60 % av föroreningsmängden vid dessa punktkällor kommer trots allt att finnas kvar i marken och eventuella kompletterande åtgärder i framtiden får inte försvåras av byggnader eller andra konstruktioner som inte kan rivas eller flyttas. I övrigt anser inte Länsstyrelsen att markanvändningen behöver begränsas.

Schakt under vatten 1:2 samt frysning 3:1 och 3:2

Åtgärdsdjupen för alternativ 1:2 och 3:1 är 6 m under markytan vilket innebär att 60-75 % av föroreningsmängden tas bort. Alternativ 3:2 tar bort förorening enda ner till bedömt fyllnadsdjup vilket gör att all förorening avlägsnas. Länsstyrelsen anser inte att markanvändningen behöver begränsas vid något av alternativen eftersom en tillräckligt stor andel av föroreningsmängden tas bort även för alternativ 1:2 och 3:1. Förutsatt att byggnadstekniska åtgärder har vidtagits för att förhindra ånginträngning i byggnader är det inte troligt att det skulle vara motiverat med kompletterande efterbehandlingsåtgärder i framtiden även om kunskapsläget för de aktuella föroreningarna förändras.

Hydraulisk inneslutning

Åtgärdsalternativet innebär att en tät konstruktion installeras i marken för att förhindra genomströmning av grundvatten. Med konstruktionen elimineras risken för spridning av föroreningar till recipienten så länge inneslutningen är tät och fungerar. Enligt SWECO uppskattas inneslutningens beständighet till minst 100 år. Länsstyrelsen kan acceptera hydraulisk inneslutning som åtgärds metod om konstruktionens funktionalitet kan säkerställas även över tid. Detta innebär att konstruktion måste vara tillgänglig för olika typer av förstärknings- och reparationsåtgärder och den får därför inte byggas över med hus eller andra konstruktioner som inte kan rivas eller flyttas. Funktionalitetskravet innebär även ett ansvar för nuvarande och kommande fastighetsägare att genomföra långsiktig kontroll av inneslutningen samt att vidta de åtgärder som tillsynsmyndigheten kräver för att inneslutningen ska fungera. Som nämns i åtgärdsutredningen är det också nödvändigt att inneslutningens överyta konstrueras så att avluftning av eventuell gas möjliggörs.

Hydraulisk inneslutning kräver inte tillstånd utan kan hanteras genom en anmälan till tillsynsmyndigheten.

I enlighet med Länsstyrelsens meddelande kommer planen via villkorsbestämmelse om att startbesked endast får ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpas och godkänts av tillsynsmyndigheten. Vid punktkällorna innebär det att schakt under vatten eller frysning måste användas som åtgärd för att kunna bebyggas med bostäder.

Upphävande av strandskydd

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

Område för upphävande

Strandskyddet upphävs inom allmänna platser, kvartersmark samt vattenområde W₁.

Strandskyddets syfte

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

Befintliga naturvärden och planens konsekvenser.

Befintliga naturvärden finns väl beskrivna i den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i tillståndsansökan för de stabiliserande åtgärderna som är en förutsättning för genomförandet av planförslaget och upphävande av det generella strandskyddet.

”Sedimenten inom det aktuella vattenområdet är mycket lösa och innehåller föroreningar. För att öka bärigheten i sedimenten och för att förhindra spridning av föroreningar under arbetstiden kommer ett sandtäckande att appliceras på botten innan krossmaterial påförs. Åtgärden är också en fullvärdig saneringsåtgärd som kommer att fungera som en övertäckning av de förorenade sedimenten vilket minskar spridningen av föroreningar från områdets sediment. Detta medför att sedimenten inom det aktuella området inte behöver saneras i framtiden. Detta bedöms medföra positiva miljökonsekvenser.

Strandzonen inom det aktuella vattenområdet är smal då slänterna ner i Munksjön är branta. Genom de planerade åtgärderna ökar andelen grundområden där växtlighet kan etablera sig med mer än 50 % jämfört med nuläget. Den sökta verksamheten bedöms medföra negativa miljökonsekvenser för växt- och djurliv i strandzonen endast under arbetstiden. Detta bedöms dock uppvägas av att en bredare växtzon kan etableras och att en friskare strandzon utan risk för direktkontakt med föroreningar skapas. I ett långsiktigt perspektiv bedöms den sökta verksamheten medföra positiva konsekvenser för naturmiljön inom det aktuella området.”

Allmänhetens tillgänglighet och planens konsekvenser

Allmänheten har idag ingen tillgänglighet alls till stranden då den ligger inne på industrimark. I och med planförslaget öppnas området upp för allmänheten och möjliggör att komma åt stranden. Även de anläggningar med flytande park med bryggor som ligger ute i vattnet kommer att skapa goda rekreations- och vistelsezoner för både boende och alla de som rör sig utmed Munksjöpromenaden

Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1-6 miljöbalken. I det aktuella fallet är det framför allt punkterna 1 och 3 som åberopas.

1 redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

3 behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,

Motiv för upphävande av strandskydd

Detaljplanen berör endast redan ianspråktagen kvartersmark som idag är planlagd som industri och helt otillgänglig för allmänheten. I och med planförslaget får området både parkmark, gator samt viss bebyggelse mellan kvartersmark och strandlinje. Allmänhetens tillträde till strandområdet förbättras väsentligt, inte heller påverkas växt- och djurliv negativt. Ett upphävande av strandskyddet bedöms därmed befogat.

Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Planbesked

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

Översiktsplan

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

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

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

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

Planprogram/fördjupad översiktsplan

Ramprogram

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

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

Stadsbyggnadsvision 2.0

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

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

Blandstadsprogram

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

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

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

Grönstrukturplan

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

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

Kulturhistoria

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

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

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

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

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

Detaljplaner

Planområdet berör ett flertal detaljplaner, antagna: 1961-11-11, 1990-03-01 och 2014-01-30. Gällande planer anger för större delen av föreslaget planområde: Industriändamål.

Kommunalt bostadsförsörjningsprogram (KBFP)

Gällande bostadsförsörjningsprogram antogs av kommunfullmäktige i oktober 2011. Föreslaget planområde finns upptaget för möjlig bostadsbebyggelse.

Ålborgåtaganden

Den 11 oktober 2007 undertecknade Jönköpings kommun Ålborg-åtagandena som är resultatet av ett samverkansarbete mellan städer i Europa. Totalt har Ålborg-åtagandena hittills undertecknats av drygt 650 europeiska städer. Åtagandena syftar till att åstadkomma en hållbar utveckling, definierat som en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Ålborgåtagandena innehåller 50 punkter som beskriver hur kommunen ska arbeta för att

åstadkomma en hållbar utveckling. Den planerade stadsutvecklingen i Ramprogram för Södra Munksjön berörs främst av åtagande "Punkt 5 - Planering och stadsbyggnad" och "Punkt 6 – Bättre framkomlighet, mindre trafik".

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

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

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

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

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

Program för anpassningar till klimatförändringar

Jönköpings kommun ska planera och arbeta aktivt för att förebygga och begränsa konsekvenser av de förväntade klimatförändringarna för samhället i allmänhet och viktiga samhällsfunktioner i synnerhet. Klimatanpassningsåtgärder ska beaktas vid all planering av nya byggnader och verksamheter men åtgärder

kan även behövas inom kritiska områden i befintliga miljöer och kommunala verksamheter.

Jönköpings kommun ska

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

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

Dagvatten - policy och handlingsplan

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

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

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

Möjliga åtgärder för att nå målen:

- Minska dagvattenavrinningen, genom att minska andelen hårdgjorda ytor
- Begränsa källorna till föroreningar i dagvattnet
- Separering, genom att inte blanda rent och smutsigt dagvatten
- Lokalt omhändertagande av dagvatten inom egen fastighet (ELOD)
- Lokalt omhändertagande till gemensam anläggning (SLOD)
- Bibehålla grund- och ytvattennivåer genom infiltration, fördröjning och utjämning
- Rena förorenat dagvatten så långt det är möjligt och så nära källan som

möjligt

- Gemensamt driva utvecklingsarbete och information inom området

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

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

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

Bebyggelse

Bebyggelse

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

Mark och vegetation

Natur och rekreationsområden

Området är idag inte tillgängligt för allmänheten för rekreation.

Geotekniska förhållanden

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

Trafik

Gång

Allmänheten har idag inte tillgång till området.

Cykel

Allmänheten har idag inte tillgång till området.

Kollektivtrafik

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

Bil

Det finns idag ingen allmän biltrafik inom området.

Service

Offentlig service

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

Kommersiell service

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

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

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

Organisatoriska frågor

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

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2015

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

2016

16 juni	STBN - beslut om plansamråd
21 juli - 2 september	Samråd
september - oktober	eventuellt: STBN - beslut om granskning för mindre del som är oberoende av vattendom.
november	eventuellt: STBN - beslut om godkännande för mindre del som är oberoende av vattendom
december - januari -17	eventuellt: KF - beslut om antagande för mindre del som är oberoende av vattendom

2017

vinter	STBN - beslut om granskning (efter beslut om vattendom)
vinter - vår	Granskning
vår - sommar	STBN - beslut om antagande/godkännande
vår - sommar	Kommunfullmäktige - beslut om antagande
april	Laga kraft (om inte planen överklagas)

Avtal

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

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

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

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

Byggherren ansvarar för såväl allt utrednings- och tillståndsprövningsarbete som den faktiska utfyllnaden som eventuella utfyllnader i vattnet kräver. Motsvarande gäller även för den flytande parken.

Ekonomiska frågor

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

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

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

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

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

För att genomföra förändringar i fastighetsindelningen krävs en ansökan om lantmäteriförrättning. Lantmäterimyndigheten prövar åtgärdens lämplighet samt att den överensstämmer med detaljplanen vid förrättningen. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Avtal förutsätts träffas mellan fastighetsägarna.

Planen medför att tio nya kvarter bildas, åtta för bostad och två för centrumverksamhet. Större delen av planområdet ligger inom fastigheten Lappen 17 men även fastigheterna Lappen 11, Musslan 1 och Söder 1:1 påverkas. Samtliga berörda fastigheter är privatägda förutom Söder 1:1. Fastigheten Torpa 2:1 påverkas indirekt eftersom närliggande allmänplatsmark bör regleras till denna. Då planen ändrar markanvändningen inom hela området måste samtliga berörda fastigheter ombildas för att planen ska kunna genomföras.

Del av den mark som idag är kvartersmark kommer att bli allmän plats för gata, torg och park. Kommunen har rätt att lösa in allmän plats enligt PBL 6:13 och måste lösa in marken om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken kan lämpligen fastighetsregleras till de närliggande gatu- och parkmarksfastigheterna Söder 1:1 och Torpa 2:1. Om marken inlöses utan överenskommelse betalas ersättning enligt 4 kap. expropriationslagen (ExL). Vattenområde, inklusive mark för flytande park, i anslutning till allmän plats bör också överföras till gatu- och parkmarksfastigheten Söder 1:1.

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

Gemensamhetsanläggning

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

Rättigheter

Inom planområdet finns två rättigheter för väg som måste upphävas i samband med fastighetsreglering av norra infarten till området. Servituten omfattar befintlig utfartsväg på Lappen 11 till förmån för Lappen 17. Avtalsservitut för kommunala VA-ledningar behandlas av berörda parter i samband med plangenomförandet. Nya rättigheter kan behöva bildas för att trygga väsentliga funktioner för ny- eller ombildade fastigheter, särskilt om 3D-fastighetsbildning blir aktuell.

Fastighetsindelningsbestämmelser

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

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet / Rättighetshavare	Fastighetsrättslig konsekvens
Musslan 1	En del av Musslan 1 läggs ut som allmän plats. Detta innebär att kommunen har rätt att lösa in marken enligt PBL 6:13 och måste lösa in marken om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken kan lämpligen fastighetsregleras till den närliggande gatu- och parkmarksfastigheten Torpa 2:1. Om ej överenskommelse kan träffas bestäms ersättning enligt ExL, då beaktas även att befintlig plans genomförandetid ej löpt ut.
Lappen 11	En del av Lappen 11 läggs ut som allmän plats. Detta innebär att kommunen har rätt att lösa in marken enligt PBL 6:13 och måste lösa in marken om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken kan lämpligen fastighetsregleras till den närliggande gatu- och parkmarksfastigheten Söder 1:1. Om ej överenskommelse kan träffas bestäms ersättning enligt ExL. Utfartsservitut till förmån för Lappen 17 upphävs.
Lappen 17	Planen möjliggör avstyckning eller klyvning för att bilda tio kvarter för bostad och centrumverksamhet. Dessa stycknings-/klyvningslotter kan i sin tur delas upp i ytterligare fastigheter om behov finns. All mark som läggs ut som allmän plats har kommunen rätt att lösa in enligt PBL 6:13 och måste lösa in om fastighetsägaren begär detta enligt PBL 14:14. Den allmänna platsmarken kan lämpligen fastighetsregleras till de närliggande gatu- och parkmarksfastigheterna Söder 1:1 och Torpa 2:1. Om ej överenskommelse kan träffas bestäms ersättning enligt ExL. De delar av Lappen 17 som utläggs som vattenområde bör regleras till gatu- och parkmarksfastigheten Söder 1:1.
Söder 1:1	Fastigheten är en kommunal gatu- och parkmarksfastighet. Allmän plats i planområdets norra del samt vattenområde bör regleras till denna fastighet.
Torpa 2:1	Fastigheten är en kommunal gatu- och parkmarksfastighet. Allmän plats vattenområde i planområdets södra del bör regleras till denna fastighet.

Medverkande tjänstemän

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

Miljö- och hälsoskyddskontoret

Annica Magnusson Vattensamordnare

Räddningstjänsten

Henric Dovrén
Elin Isfall

Stadsbyggnadskontoret

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

Tekniska kontoret

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

Liselott Johansson
Planchef
036-10 57 78

Mattias Karlsson
Planarkitekt
036-10 51 24