



# FÖRNYELSE AV VÄSTRA KAJEN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 22 DECEMBER 2011

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0  
[www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen](http://www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen)

#### **UPPDRAGSGIVARE**

Josephine Nellerup ..... Stadskontoret, samhällsbyggnadsstrateg, huvudansvarig Stadsbyggnadsvisionen

#### **PROJEKTANSVARIG**

Jenny Larsson ..... Stadsbyggnadskontoret, Utvecklings- och Trafikavdelningen, Projektledare

#### **ARBETSGRUPP**

Lise-Lotte Johansson ..... Tekniska kontoret, Mark och Exploatering, Exploateringsamordnare

Rolf Sandström ..... Tekniska kontoret, Förvaltning Park, Verksamhetschef

Mathias Johansson ..... Tekniska kontoret, Förvaltning Gata, Verksamhetschef

Mats Davidsson ..... Stadsbyggnadskontoret, Plan- och Bygglövsavdelning, Planarkitekt

Peder Lundberg ..... Stadsbyggnadskontoret, Utvecklings- och Trafikavdelningen, Projektledare

Johan Röklander ..... Stadskontoret, Belysningsplanerare

#### **KONSULT**

Sydväst arkitektur & landskap, Malmö

#### **REFERENSGRUPPER**

Stadsmiljögruppen, Jönköpings kommun

Utformningsgruppen, Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsvisionens projektledningsgrupp

#### **GRAFISK FORMGIVNING**

Åsa Nylander ..... Stadskontoret, informatör för stadsbyggnadsvisionen

#### **FOTO/ILLUSTRATIONER**

Sydväst arkitektur & landskap

## **INLEDNING**

|                              |   |
|------------------------------|---|
| ■ Stadsbyggnadsvisionen..... | 4 |
| ■ Bakgrund, Syfte.....       | 5 |

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>NULÄGE</b> ..... | 6 |
|---------------------|---|

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>HISTORIK</b> ..... | 9 |
|-----------------------|---|

## **GESTALTNINGSFÖRSLAG**

|                              |    |
|------------------------------|----|
| ■ Västra kajens platser..... | 11 |
| ■ Grön kaj.....              | 12 |
| ■ Trafikrörelser.....        | 13 |
| ■ Frukträdgården.....        | 14 |
| ■ Stationsträdgården.....    | 15 |
| ■ Vallgraven.....            | 16 |
| ■ Bastionen.....             | 17 |
| ■ Slottskajen.....           | 20 |
| ■ Domstolskajen.....         | 21 |

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| <b>EKONOMI &amp; TIDPLAN</b> ..... | 22 |
|------------------------------------|----|

|                     |    |
|---------------------|----|
| <b>KÄLLOR</b> ..... | 23 |
|---------------------|----|

**S**tadsbyggnadsvisionen behandlar en rad olika aspekter av Jönköpings fortsatta stadsutveckling utifrån ett helhetsperspektiv. Visionen omfattar hela området runt Munksjön mellan Vättern och E4, kallat Kärnan, och formar utvecklingen under kommande årtionden. De olika delarna handlar inte bara om den fysiska miljön, med nya bostäder och arbetsplatser, utan också om dess skötsel, tillgänglighet och stadens liv och innehåll. Många olika aktörer är berörda och är viktiga samarbetspartners. Detta för att vi tillsammans ska lyckas genomföra olika åtgärder som främjar en gynnsam utveckling för Jönköping.

#### Stadsbyggnadsvisionens bärande idéer för Kärnan

- Kärnan ska ha en långsiktigt hållbar stadsutveckling: socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Barnperspektivet och god tillgänglighet ska särskilt beaktas
- Kärnan ska utvecklas med en attraktiv stadsbyggelse 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

#### Bärande idéer för stadskärnan

- Stadskärnan ska vara socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar
- Stadskärnan ska vara den självklara mötesplatsen och "vardagsrummet" för alla människor oavsett kön, ålder eller ursprung. Den ska vara trygg och säker att vistas i under alla tider på dygnet
- Stadskärnan ska ha en mångfald i fråga om boende, arbetsplatser, utbildning, kultur, handel, nöjen och andra verksamheter
- Stadskärnan ska ha en hög kvalitet på arkitektur och utformning av de offentliga rummen
- Stadskärnan ska ha en god tillgänglighet för alla
- Stadskärnan ska ge långsiktigt hållbara och lönsamma förutsättningar för utveckling och drift av olika verksamheter



## Förnyelse i stadskärnan

Torg, gator och parker utvecklas för att skapa nya mötesplatser, starkare handel och ett spännande vardagsrum för alla.



## Bakgrund

Ramprogrammet för Norra Munksjön (antagen av kommunfullmäktige 2002-06-18) är ett detaljplanprogram för utvecklingen kring norra delen av Munksjön vad gäller byggnation och innehåll. Programmet ligger till grund för förnyelsen av Västra kajen. År 2004 bjöd Jönköpings kommun därefter inom ramen för stadsbyggnadsvisionen in till parallella uppdrag avseende utformning och gestaltning av kaj- och strandstråket vid Norra Munksjön i centrala Jönköping. De inbjudna företagen blev efter prekvalificering FFNS/SWECO, Göteborg, Andersson & Jönsson (AJ), Stockholm och Sydväst från Malmö. En sammanställning/utvärdering av uppdragen gjordes, vilken stadsbyggnadsvisionens dåvarande politiska ledningsgrupp godkände. De parallella uppdragen gjordes för att få en bred belysning av utformnings- och gestaltungsfrågorna. Resultatet av de parallella uppdragen uppfyllde väl detta syfte och idéerna användes sedan till ett övergripande gestaltungsprogram. Nu har detta bearbetats ytterligare till detta förslag som utförts av Sydväst arkitektur & landskap i enlighet med kommunstyrelsens beslut 2010-02-10. Genomförandet av förnyelsen av Västra kajen ska ske etappvis parallellt med den byggnation som sker intill i form av kontor och bostäder.

## Syfte

Syftet och målet med förnyelsen av Västra kajen är att skapa ett tillgängligt stråk längs med kajen som är minst 10 meters bred zon för vistelseytor samt gång- och cykeltrafik. Utanför den gamla Hamnstationen ska en park anläggas. Den nya gestaltningen av området ska även fysiskt förklara områdets historik med att t.ex. visa var bastionen tidigare låg. Projektområdet omfattar Västra kajområdet mellan Munksjöbron och Slottsbron i Jönköping.



# Nuläge

Den befintliga bebyggelsen på Västra kajen består av relativt stora byggnadsvolymer, förutom den gamla Hamnstationen.

Verksamheterna som finns här är de statliga verken, polis, länsstyrelse m.m. Markytan i övrigt på Västra kajen används idag mycket som en tillfällig parkeringsyta, i väntan på byggnationen av kontor och bostäder.

Längst ner i den södra delen har en domstolsbyggnad byggts som har inflyttning årskiftet 2011/2012. Mellan denna och Hamnstationen finns ytterligare en byggrätt för kontor och bostäder. Norr om den gamla Hamnstationen pågår ett detaljplanearbete för två byggnader med både bostadsrätter och hyresrätter. Magnus Ladulås plats är en torgyta som kommer att göras i ordning efter att bostadshusen är färdiga.

Det finns en lastkran som är rester från den tidigare hamnverksamheten. Denna ska sparas på befintlig plats och det passar bäst att den omringas av stenkaj.



Nuläge



Illustration av de planerade bostadshusen på Västra kajen  
(Tham & Videgård Hansson Arkitekter)





Kajen byggdes i slutet på 1800 talet och ritningsunderlag och övrig dokumentation av kajkonstruktionen saknas. Ursprunglig konstruktion består med stor sannolikhet av en naturstensmur på en rustbädd i närheten av botten.

Kajkonstruktionen är av varierad kvalitet inom projektområdet. Den norra delen är mer bevarad och i bättre skick än den södra delen som mer ser ut som en strandslänt i dagsläget. Under vattenytan i den södra delen kan man dock se att det funnits en kajformation även här. Även storleken och formen på kantstenen varierar mycket längs med sträckan.

Enligt Granskningshandling: Återställande av raserad murstenskaj (Sweco VBB AB 2007-11-19) har 150 m av kajen utretts för att se hur den delvis rivna stenskajen kan återställas till ursprungligt skick. Här är idag bara rester av kajen i form av en slänt av murstenar. Ytterligare dykundersökningar utfördes sommaren 2011. Då konstaterades att kajkonstruktionen och rustbädd är i dåligt skick söder om Magnus Ladulås plats. Detta innebär att grundläggning på befintlig rustbädd är uteslutet. Utmed Magnus Ladulås plats på en sträcka av ca 55 meter bedöms konstruktionen intakt och är endast i behov av fogning och mindre justering. Söder om Magnus Ladulås plats krävs en mer omfattande renovering / ombyggnation då rustbädden och kajen är i sämre kondition och inte tål ytterligare belastning.



Ett alternativ är att renovera kajen. Detta innebär att man rör inte befintlig mur utan slår en spont en halv meter utanför kajen till nivå strax över den understa stenen. Utrymmet innanför sponten fylls med betong. Därefter kan man plocka om stenar och foga. Kostnad cirka 35 kkr/m. Vilket ger en totalkostnad för hela kajen (15 m söder om kranen) till cirka 8 Mkr.

Ett annat alternativ är att utföra enligt Swecos utredning 2007-11-19. Mur plockas bort ner till rustbädd. Ny spont slås på vilken man bygger upp en ny kaj. Kostnad cirka 65 kkr/m. Vilket ger en totalkostnad på cirka 13 Mkr.

Oavsett bör ytterligare geotekniska undersökningar utföras utmed kajen för att säkerställa spontbarheten.

#### **KAJEN VID STATIONSPARKEN**

Utmed de första 60 metrarna återfinns en kajsträcka med sämre status än den norra delen. Kajen har reparerats från sjösidan genom att betong har injekterats i fogarna. Kajen är dock inte tät utan det urlakas material genom stenskiten. Bakom en majoritet av krönstenarna finns stora gropar. Nuvarande kajnivå är cirka +89,5 meter.

#### **SLOTTSKAJEN (södra delen)**

Utmed nästa delsträcka är kajen i synbart gott skick. Kajlinjen är rak och enbart ett fåtal sättningar finns inom kajens närområde. Ett antal gropar i gräsmattan och i stenbeläggning återfinns, vilket tyder på att material spolats ut i stensemurens fogar. Vattendjupet är här cirka 2 meter och nuvarande kajnivå är cirka +89,5 meter.

#### **SLOTTSKAJEN (norra delen, Magnus Ladulås plats)**

Sista delsträckan på 56 meter är på samma sätt som sträcka 2 i mycket gott skick och har en kajkant på cirka +90,0 meter.



# Historik

Jönköpings slotts sista rester revs omkring 1870. Slottet hade 10 m höga slottsmurar (lika högt som ett 4-vånings hus) som inte alls syns i den fysiska miljön idag, vilket är fascinerande. Nu finns möjlighet för Jönköpingsbon och besökaren att förstå områdets historik om den fysiska gestaltningen av Västra kajen och framför allt Stationsparken kan återspegla detta. Stadens historik är en viktig del för att lyfta fram och förstärka Jönköpings unikheter, liv och innehåll.

Under april 2010 har en undersökning med georadar utförts inom området för det forna Jönköpings slott (RAÄ 137).

Längs Munksjöns nordvästra strandzon finns idag dolda lämningar efter 1600-talsslottets utanverk. De delar som skulle komma att beröras av en byggnation är framför allt den sydöstra bastionen, Carolus, samt den i norr anslutande sjömuren (kurtinen).

I samband med Nordiska Sjuårskriget brändes både slott och stad hösten 1567 inför ett hotande danskt anfall. Under lång tid låg slottet i ruiner, men mot slutet av seklet påbörjades en ambitiös om- och utbyggnadsperiod som med vissa avbrott kom att pågå under större delen av 1600-talet. Bastionssystemet påbörjades i början av 1600-talet med de båda landvända bastionerna Gustavus och Adolphus som sannolikt stod klara redan innan stadens brand 1612. De mot Munksjön vända Christina och Carolus gjordes mindre och proriterades lägre vid utbyggnadsarbetet, men blev även de färdigställda under 1610-talet.

I sitt fullt utbyggda skick kom Jönköpings slott att bli en av landets största riksborgar. Fästningens betydelse minskade dock efter Roskildefreden 1658 då Jönköping inte längre utgjorde en gränsstad, även om betydelsen i mobiliseringshänseende kvarstod. År 1737 drabbades det nu tämligen obsoleta slottet av en förödande brand, varefter det aldrig återuppyggs. De sista resterna av vallsystem och utanverk raserades 1871. Idag finns inga synliga rester överhuvudtaget ovan jord av Jönköpings slott.

Efter att slottsruinerna avlägsnats kunde Västra



kajen utnyttjas som lastageplats för sjöfarten. Hit förlades också järnvägsspår och en mindre stationsbyggnad, Hamnstationen. I mitten av 1970-talet togs området i anspråk för en större trafikled, Munksjöleden. Lämningar från alla dessa sentida aktiviteter kan därför förväntas överlagra slottsruinerna.

Vid undersökningar på blivande Magnus Ladulås plats år 2007 fann man rester av slottets sjömur och en ca 30 meter lång sträcka av kurtinen kunde friläggas.

Ett huvudsyfte med rivningen vid mitten av 1800-talet var ju, förutom att frilägga värdefull tomtmark, att skaffa fyllningsmaterial till pirar och järnvägsbankar.

## Bastion Carolus

Den för byggprojektets del mest intressanta byggnadslämningen utgörs av slottets sydöstra spetsbastion, Carolus. En bastion kan lite vanvördigt beskrivas som människoskapad kulle med branta, stenklädda sidor. Dess huvudsyfte är att skapa ett höjdvärn för fästningens eget artilleri och manskap, samt att utgöra en elastisk skyddsvall för slottsbyggnaderna i samband med belägring och beskjutning. Jordmassorna absorberar härvid kraften i fientliga projektiler. Bastionen kompletteras med gevärgallerier och flankeringsbatterier i markplanet för att avvärja direktanfall mot fästningsmurarna.

### Nya tolkningar av Bastionen

Bastion Carolus framträder som mindre och spetsigare till formen än vad som tidigare antagits. Den utgjorde fästningens svagaste spetsbastion; men var också belägen i den minst utsatta positionen inom slottsområdet. Dess sydöstra hörn skyddades ju primärt av Munksjön. Nischer för gevärsskyttar syns tydligt i georadbilderna. Den idag bevarade murhöjden förefaller att ligga kring 1 meter, med toppen av intakta murar belägen ca 1 – 1.2 m under befintlig markyta på parkeringen (dvs. f.d. Munksjöleden). Vid undersökningen framträdde oväntat intakta murpartier i bastionens norra flank, längs sjösidan och delvis i dess södra muravsnitt. Omfattande skador kunde däremot konstateras inom den västra flankens murar.

### Rundtorn?

En tydlig, djupgående avvikelse det i västra delfältets norra parti har en påtaglig rundad form. Förekomsten av rundtorn vid Jönköpings slott i likhet andra Vasaborgar har tidigare diskuterats, men inget avgörande har utifrån hittills tillgängligt källmaterial nåtts i frågan. Den nu registrerade strukturen skulle kunna tolkas som en del av en stödmur till bastion Carolus. Eller som en del av ett svängt trapphus; en vindel-

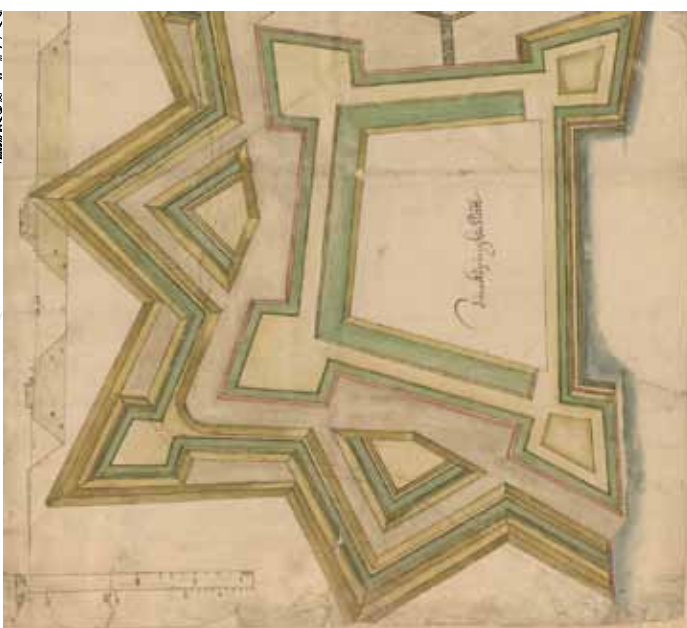
trappa som i så fall lett upp till de högre belägna delarna av fästningsverket. Dessa förklaringar motsägs emellertid av storleken, eftersom strukturens fulla diameter kan uppskattas till knappt 20 meter. I så fall blir ett hypotetiskt hörntorn av jämförbar storlek med motsvarigheterna på t.ex. Vadstena eller Kalmar slott.

### Kurtinen – sjömuren

Ett längre parti av sjömuren avtäcktes redan år 2007 på blivande Magnus Ladulås plats. Här spelar längdfaktorn stor roll för att lyfta fram och tydliggöra denna linjära struktur. Av de spår som kunde förväntas i anslutning till kurtinen syntes slottets sjöport överhuvudtaget inte. Det kan bero på skador eller förekomst av rivningsmassor i det aktuella partiet. Alternativt ligger porten precis norr om det 2010 karterade området.

### Strandskoning

I det strandnära området förekommer strukturer på radarbilden som kan tolkas till någon form av strandskoning eller kajkonstruktion. Det är emellertid osäkert om den i så fall tillhör kloster- eller slottstiden. Denna typ av anläggningar bör emellertid ha funnits alltsedan strandzonen bebyggdes.

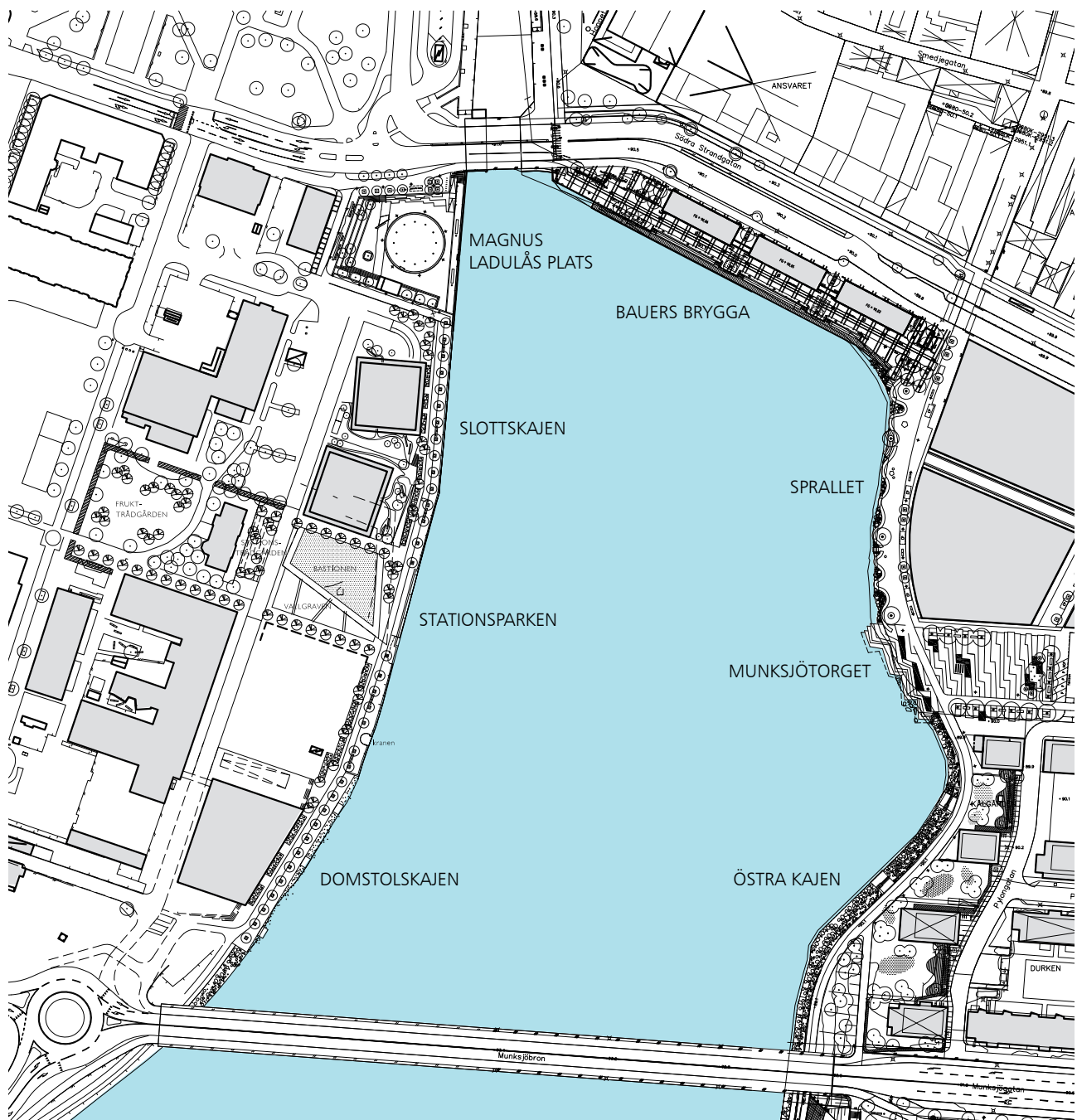


Slottets formation och läge i den befintliga staden

# Västra kajens platser

Västra kajen består rumsligt och karaktärsmässigt av 4 delar: Magnus Ladulås plats, Slottskajen, Stationsparken och Domstolskajen. Detta följer tanken om en serie karaktärsmässigt och rumsligt varierade stadsrum längs med Munksjöns norra del. Magnus

Ladulås plats utformning är politiskt behandlad och beslutad sedan tidigare och ligger därför fast medan de övriga delarnas gestaltning utvecklats utifrån tidigare framtagna förslag och nytillkomna förutsättningar.



*I genomförandet av Västra kajen ingår Slottskajen, Stationsparken och Domstolskajen*



# Grön kaj

Bebyggelsen längs med Västra kajen är storskalig med undantag av Hamnstationsbyggnaden. Det nytillkomna Rättscentret och de planerade bostadshusen är även de storskaliga tillägg. Därför är det viktigt att den miljö som skapas längs Västra kajen blir starkt präglad av vegetation som mjukar upp och tar ner skalan på bebyggelsen. I förslaget löper en trädrad längs med Västra kajen och famnar både Magnus Ladulås plats och Stationsparken. För att hantera de höga fasaderna mot den nya bebyggelsen längs Västra kajen föreslås planteringar som stärker och mjukar upp karaktären på kajpromenaden.



*Inspiration på böljande perennrabatter från Helsingborg*



# Trafikrörelser

Längs med kajen finns både cykel och gångstråk som ansluter till befintliga kopplingar vid Munksjöbron och vid Magnus Ladulås plats och om tillhör stadens huvudnät för gc-trafik. Längs Stationsparkens syd-

kant föreslås en koppling till befintliga gc-stråk västerut. I övrig bör så många entréer och gångkopplingar som möjligt ansluta till Västra kajen för att skapa en variationrik och trygg miljö.



*Trafikrörelser inom området*

- Biltrafik —————
- Cykeltrafik —————
- Gångtrafik .....

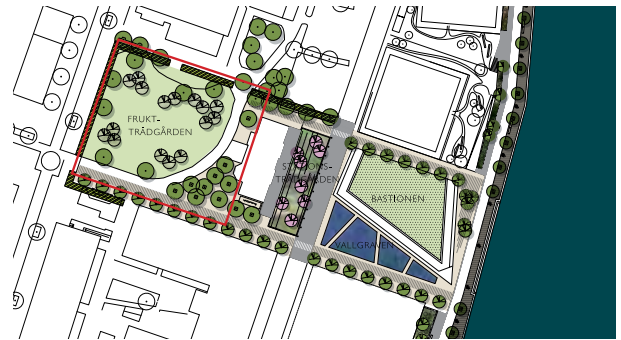


*Gångkopplingar mot Västra kajen*

# Stationsparken – Frukträdgården

Den här delen av parken ägs inte av kommunen och detta förslag får därför ses som inspiration för framtiden för berörd fastighetsägare.

Stationsparken ramar in den gamla hamnstationen och upplevs som en park som stäcker sig från kajkanten ända upp till Vallgatan. Parkrummet nordväst om Hamnstationen ges en tydligare inramning med en klippt häck. Nya fruktträd planteras i gräsytan för att ge en småskaligare karaktär och en påminnelse om klosterträdgården som en gång ska ha funnits i det gamla slottet.



*Inspiration från Rosendahl*

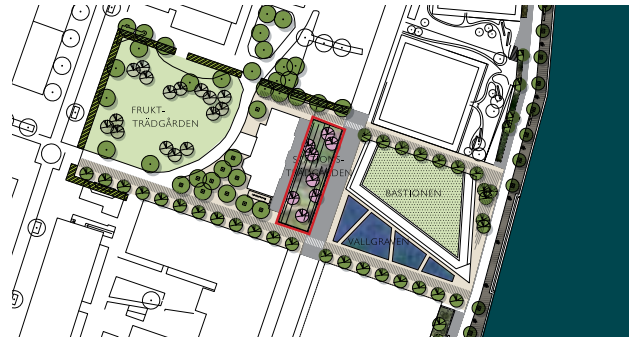


# Stationsparken – Stationsträdgården

Utformningen av den här delen av parken kan tydliggöra byggnadens tidigare funktion som tågstation.

Klinkerbeläggningen på stationsbyggnadens sydsida sparas som en påminnelse om dess gamla funktion som perrong. Framför denna skapas en nedsänkt Stationsträdgård med järnvägsräler och eventuellt andra järnvägshistoriska artefakter. Vegetationen består av exotiska arter för att illustrera järnvägen som biologisk spridningskorridor.

Framför Stationsparken fortsätter Hamngatan och i detta parti blir det ett gångfartsområde och gatan utformas med mer småskaligare och mönstrad beläggning.



*Befintlig markbeläggning utanför den gamla Hamnstationen bevaras*

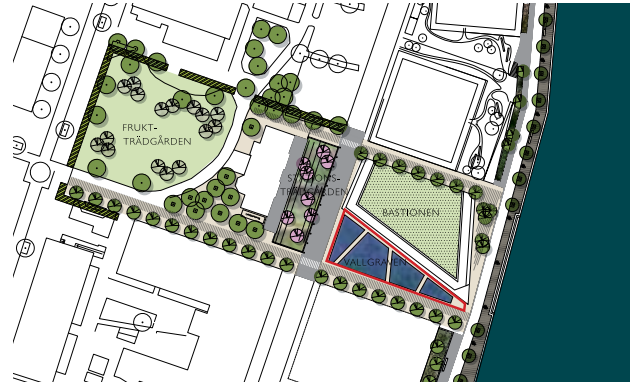


*Inspiration från High Line Park i New York*

# Stationsparken – Vallgraven

I den yta som tidvis kan ha varit vallgraven runt befästningen skapas en större blåblommande perenn- och buskyta som man kan korsas på spänger för att ta sig upp på bastionen. Vid val av sorter ska så lång blomningstid som möjligt beaktas. På sydvästra sidan om vallgraven löper ett stråk som kopplar vidare upp i de befintliga gång och cykelstråken. Utformningen sker med krav på god tillgänglighet för alla.

En låg belysning föreslås installeras under spängerna för att få dem att sväva över planteringen. Dessutom bör en funktionsbelysning finnas på gångytan på spängerna för att göra dem tillgängliga och trygga även under kvällstid.





# Stationsparken – Bastionen

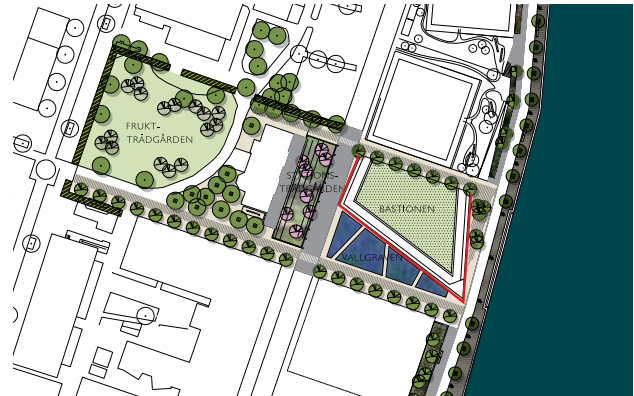
Bastion Carolus som genom georadarkartering mätts in i parkdelen närmast vattnet illustreras i ungefärligt läge med låga murar med inspiration från den gamla kassermattmuren med sina skjutgluggar och gångar. Dessa kanter blir lämpliga vistelsezoner precis som den stora öppna gräsytan som de inramar. Vid de nya bostadshusen i nordost avslutas bastionen med en stålkant mot en gångpassage.

Ytan på bastionen och parken som helhet är inte så stor. För att göra detta till en attraktiv vistelseyta och mötesplats är det av största vikt att angränsande byggnader söder om parken inte blir för höga.

Det ska tydligt synas att murarna på bastionen är något nytt och återskapat så att risken för pastisch blir minimal. De riktiga resterna kan ses i garaget till bostadsbyggnaderna norr om parken.

Eventuellt kan kanonen som står i Rådhusparken flyttas till den här parken för att ytterligare förstärka bastionens tidigare användning.

Belysningspunkterna bör placeras på en låg höjd för att harmonisera med parkens uttryck. Exempelvis med pollare eller infällt i murarna. Detta ger kvällstid en intim karaktär åt parken.











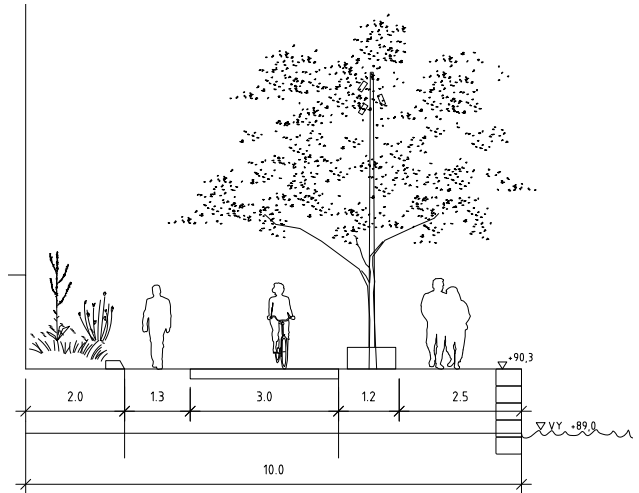
# Slottskajen

Som ett genomgående element längs med hela kajpromenadens insida finns en bred lök-, perenn- och buskplantering inramad av en bredare kant som på sina ställen skulle kunna vara sittbar. Denna vegetationszon hjälper tillsammans med träden till att mjuka upp intrycket av den storskaliga bebyggelsen. Växtkompositionen görs så att planteringen har stora kvaliteter under alla årstider – även vintertid.

Cykelvägen och gångstråket närmast planteringarna utförs som hårdgjorda ytor medan zonen närmst vattnet och stenkajen utförs som en stenmjölasyta eller liknande.

Belysningsstolparna samordnas med en cirkulär sittpuck som ger en association till förtöjningspollare. Detta är också en lösning för att undvika problemet med uppstickande belysningsfundament.

I anslutning till entrén upp till de nya bostadshusens gård kan historisk information arbetas in i störmuren som t ex screentryckt betong. Detta kan även göras på muren som vetter mot Stationsparken – eventuellt i anslutning till ett titthål in mot den verkliga muren i parkeringsgaraget under det ena bostadshuset.



*Sektion av Slottskajen*



*Exempel av sittyta integrerad i mur*



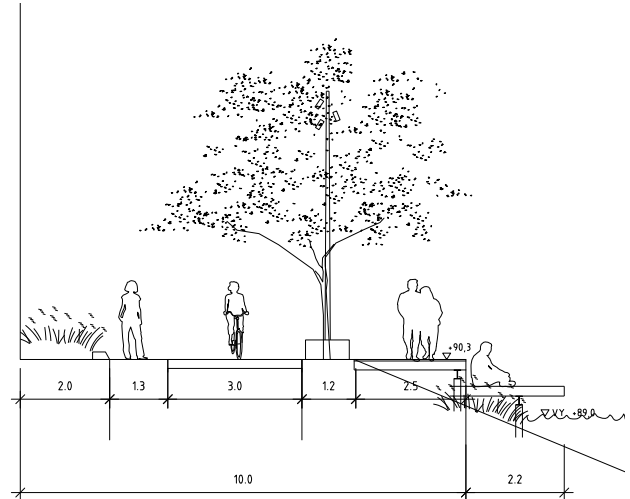
*Illustration sett från norra delen av kajen söderut*



# Domstolskajen

Stenkajen fortsätter förbi parken och ramar även in den gamla kranen. Därefter övergår stenkajen till att vara en träpromenad – fortfarande i samma nivå som cykelstråket. Längs strandkanten etableras strandvegetation och på ett antal punkter smygs små bryggor in som nås från strandpromenaden för att öka vattenkontakten. Grässlätten vid Munksjöns brofäste planteras med blommande träd och sätts med vårbloommande lök.

Belysningen längs Slottskajen och Domstolskajen placeras i zonen mellan gång- och cykelstråket och keajen. Höjden på bärverkemn ska vara inom ramen för stadens övriga stolpbelysning (5-6 m). Ljuset riktar ner mot gång- och cykelbanan samt mot trädkronorna. Detta bidrar till att lyfta blicken och forma ett ttdligare stadsrum. Det skapar även en vacker fond, sedd från östra sidan av Munksjön. Det är viktigt att ljuset inte stör utblicken från kajkanten österut eller skapar bländning för gångare eller cyklister.



*Sektion av Domstolskajen*



*Den gamla lyftkranen*



*Illustration sett norrut från Munksjöbron brofäste*

# Ekonomi & Tidplan

Kostnaderna för genomförandet av Västra kajen uppskattas till totalt ca 26,1 mnkr, vilket finansieras via stadsbyggandsvisionens anslag.

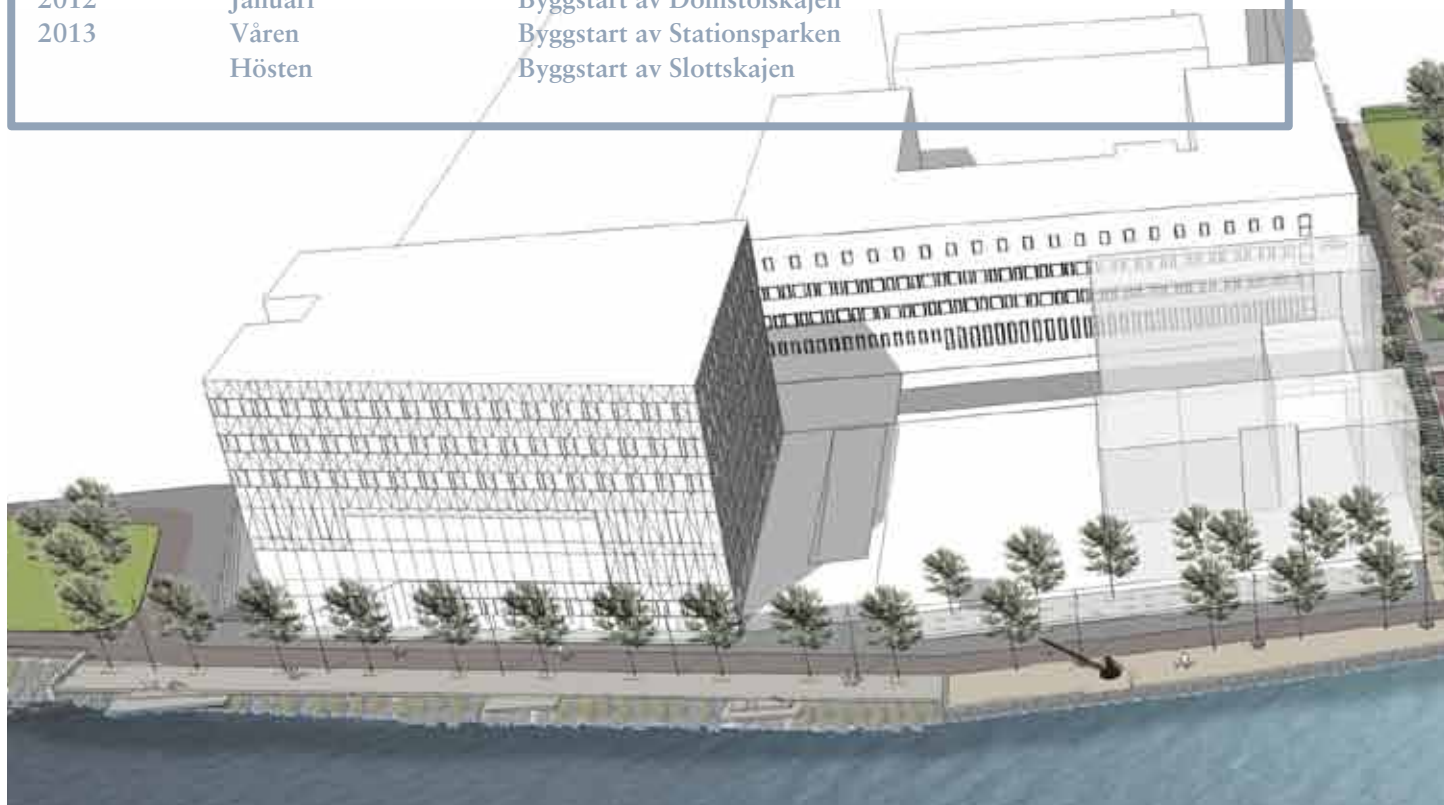
Kostnader för arkeologi ingår inte i detta projekt utan bekostas av exploateringen.

Förslaget innebär ökade driftskostnader för tekniska nämnden, främst när det gäller det nya parkområdet framför den gamla stationsbyggnaden. Tekniska kontoret uppskattar den ökade driftskostnaden till 90 000 kr/år.

*Kostnadsbedömningen är uppdelad enligt följande:*

|                | Gestaltning | Kajrenovering | Totalt           |
|----------------|-------------|---------------|------------------|
| Domstolskajen  | 4,2 mnkr    | 4,6 mnkr      | 8,8 mnkr         |
| Stationsparken | 6,1 mnkr    | 3,0 mnkr      | 9,1 mnkr         |
| Slottskajen    | 2,0 mnkr    | 6,2 mnkr      | 8,2 mnkr         |
| <b>Totalt</b>  |             |               | <b>26,1 mnkr</b> |

|      |                                  |                                                                                                |
|------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2011 | September<br>Oktober<br>November | TU beslut om godkännande<br>KS beslut om godkännande<br>KF beslut om antagande<br>Projektering |
|      | December                         | Upphandling                                                                                    |
| 2012 | Januari                          | Byggstart av Domstolskajen                                                                     |
| 2013 | Våren                            | Byggstart av Stationsparken                                                                    |
|      | Hösten                           | Byggstart av Slottskajen                                                                       |



# Källor

- Stadsbyggnadsvisionen (antagen 2008-10-30)
- Ramprogram för Norra delen av Munksjön, Jönköpings kommun (antagen 2006-06-18)
- Övergripande gestaltningsprogram Jönköping 2005-01-14
- Granskningshandling: Återställande av raserad murstenskaj (Sweco VBB AB 2007-11-19)
- Rapport: Norra delen av västra kajen i Jönköping, återställande av murstenskaj, 2008-10-30, SWECO Infrastructure AB
- Jönköpings slott. Arkeologisk rapport 2009:85. Jönköpings läns museum
- Ekot av ett slott, Georadarundersökning inom Västra kajen, RAÄ nr 137, Jönköpings län Jönköpings läns museum, Arkeologisk rapport 2010:12 (Claes Pettersson & Lars Winroth)
- Detaljplan för Domstolsbyggnaden
- Detaljplan för bostäderna
- Projekteringshandlingar för Magnus Ladulås plats
- Undersökningar av kajen (Oxygen dykcenter, daterad 2011-06-15)





