

Detaljplan för Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl., Skeppsbron, Jönköpings kommun



Planbeskrivning

Innehåll

Bakgrund, syfte och huvuddrag	3
Planförslag	4
Plankarta och bestämmelser.	16
Planens konsekvenser	24
Upphävande av strandskydd	33
Förutsättningar	35
Genomförande av detaljplanen	58

Handlingar

Planbeskrivning
Plankarta med bestämmelser

Bilagor

- Behovsbedömning
- Arkeologisk utredning inför ny stadsdel Skeppsbron
- Dagvattenutredning södra Munksjön
- Översiktlig riskutredning för delområdet Skeppsbron
- PM Geoteknik-Översiktlig geoteknisk utredning för detaljplan- Uppdrag 2
- Markteknisk undersökningsrapport-Översiktlig geoteknisk undersökning inför detaljplan-Uppdrag 2

- PM Geoteknik- Översiktliga geotekniska förhållanden baserat på tidigare utförda undersökningar- Uppdrag 1
- Kulturhistorisk utredning- Skeppsbron
- PM - Översiktlig sammanfattning av föroreningssituationen inom Skeppsbron, söder om Munksjön
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning (fas 1)
- Rapport- Riskbedömning södra Munksjön inkl. bilaga 1-3
- Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön inom stadsbyggnadsvisionen 2.0
- PM- Trafikprognos-Skeppsbron
- Trafikbullerutredning Skeppsbron inkl. bilagor
- Spridningberäkningar för lukt och partiklar (PM10) för delområdet Skeppsbron, Söder om Munksjön, Jönköping.
- Luktutredning för Simsholmens reningsverk- ÅF
- Översiktlig bedömning av risk för buller från befintliga verksamheter
- Södra Munksjön-hur många kommer att bo i området?

Samtliga handlingar och bilagor finns på www.jonkoping.se sökord: detaljplan för Örlogsmannen 5 och Östen 2 m.fl., Skeppsbron.

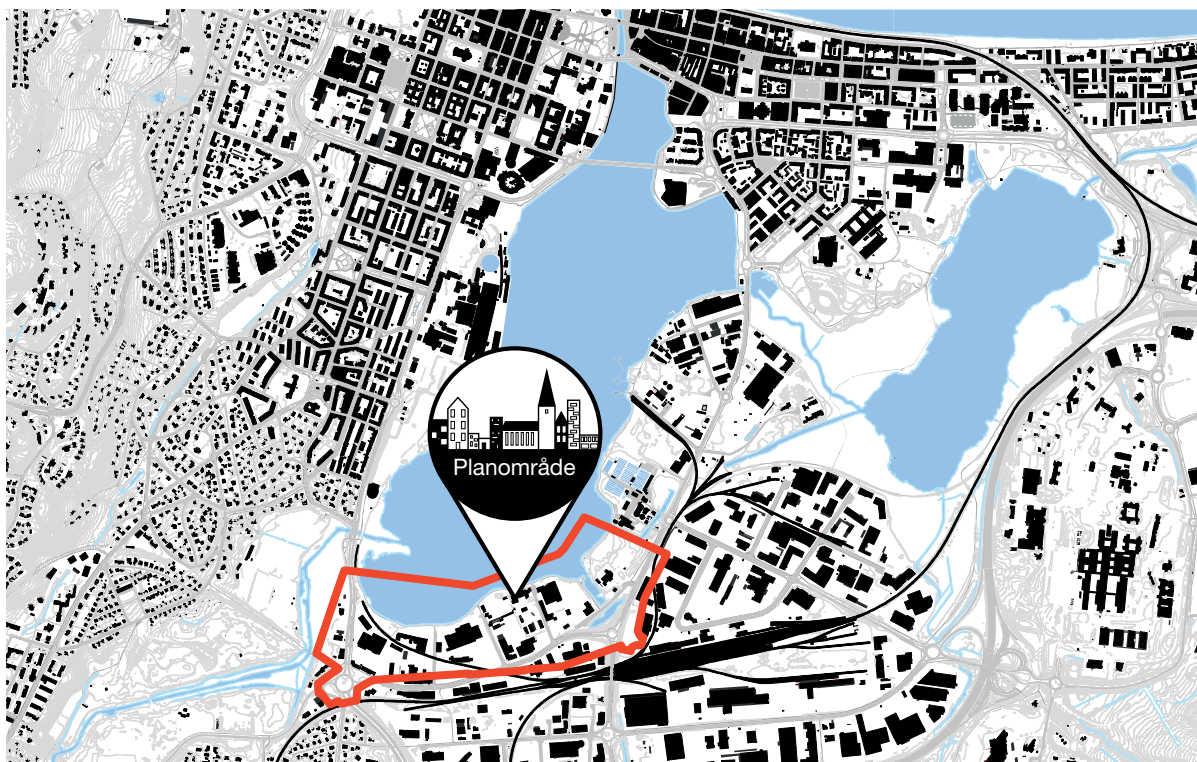
Bakgrund, syfte och huvuddrag

Planförslaget möjliggör en omvandling av industrimark till en stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser och är det andra steget 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*. Skeppsbron har ett förmåligt läge vid Munksjöns södra strand, som blir både en del av staden och ett större rekreationsområde för hela Jönköping. Här finns utrymme för rekreation och aktiviteter för närboende och besökare. Vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. På sikt kan en station för höghastighetståg göra stadsdelen till en central mötesplats i regionen.

Enligt ramprogrammet ska området bebyggas med 2300 boende och 900 arbetsplatser för att tillsammans med andra utbyggnad och omvandlingsområden tillgodose Jönköpings befolkningsökning. I och med stadsomvandlingen och områdets centrala läge skapar förtätning förutsättningar för hållbart resande.

Planförslaget möjliggör en blandad stadsbebyggelse med variationer i hushöjder där de högsta byggnaderna finns i den närmaste stationsomgivningen. Mot Munksjön bildar bebyggelsen en front som ger hela området en samlad karaktär mot den strandnära aktivitetsparken, vattnet och de övriga stadsdelarna runt sjön. I Skeppsbrons östra del, mot Munksjön, skapas en strandpark, en större aktivitetspark som tillsammans med strandpromenaden Hälsans stig blir en resurs för hela Jönköping. Två parker nyanläggs på befintlig industrimark och blir tillsammans med det genomgående stadstråket strukturbildande för stadsdelens utveckling. Vatten blir också en stark identitet för stadsdelen. Från både gator och byggnader ges möjligheten till många utblickar över vattnet.

Översikt



Planförslag

Planområdet omfattar ca 39 ha (totalt 25 kvarter) och 12 ha av dessa planläggs för bostadsändamål, kontor, centrum, handel, parkering och resterande delar för park, naturmark, torg, gångfartsområde, interngator och vattenområde. Den medgivna totala exploateringsytan i planen möjliggör byggnation av 2200-2400 lägenheter inom området. Planområdet avgränsas av Vaggerydsbanans f.d. banvall i väster, nya Kämpevägen i söder samt nya Herkulesvägen i öster. Mot norr avgränsas planområdet av Simsholmens avloppsreningsverk och Munksjöns strandlinje. Där bryggor föreslås planläggs även för viss vattenverksamhet.

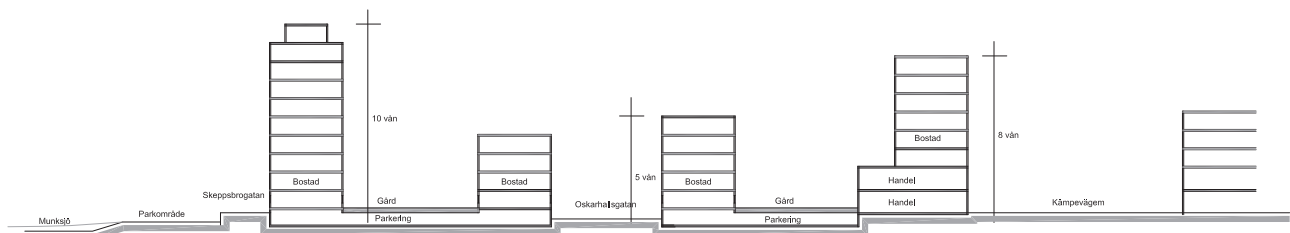
Avsikten är att planområdet i samrådsskedet omfattar hela Skeppsbron, men under kommande granskning delas området upp med en första etapp omfattande upp till 12 kvarter väster om nya Tallahovsesplanaden. Den sydöstra delen av Skeppsbron med 4 kvarter närmast nya Kämpevägen och nya Herkulesvägen kan inte genomföras förrän Ljungarums godsbangård flyttats till annan plats och Herkulesvägens viadukt rivits.

Utformningen av planområdet baseras till stora delar på Ramprogrammets struktur och bygger på antagandet att en station för höghastighetståg kommer att byggas omedelbart söder om planområdet och öppnas för trafik 2032. Detta innebär möjligheter för etablering av verksamheter som kan dra nytta av närheten till en kommunikationsnod med ca 1 timmes restid till såväl Köpenhamn/Malmö som Stockholm, men även stora möjligheter till regional pendling till Göteborg, Borås, Linköping och Norrköping.

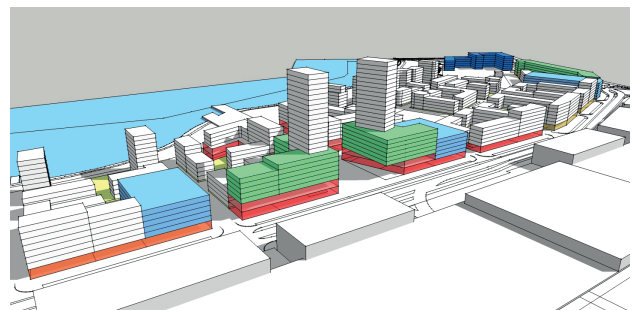
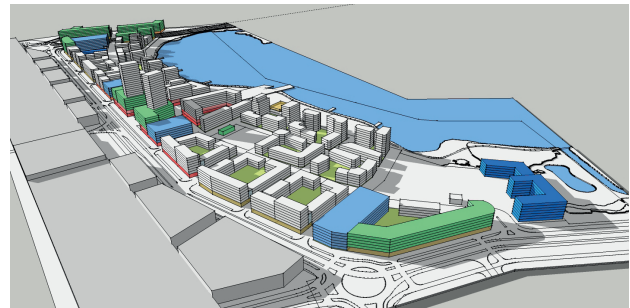
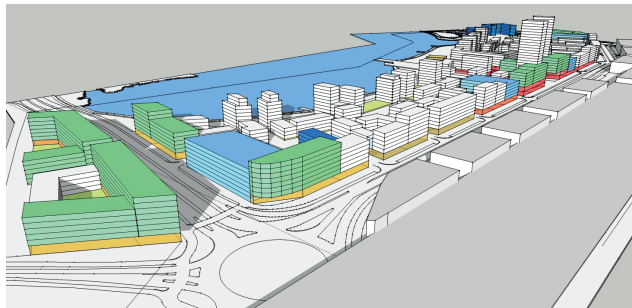
Nya Kämpevägen bedöms när hela planområdet är utbyggt kunna få karaktären av en innerstadsgata med viss genomfartstrafik i låg hastighet, kollektivtrafik med femminuterstrafik i form av stombussar, trådbussar eller spårvagn, generösa gångbanor med butiker, servering, kontor mm i markplan. Bebyggelsen tillåts nå upp till 8 våningar för att skärma av bebyggelsen norr därom från trafikbuller och för att harmonisera med nya Kämpevägens föreslagna bredd på 37- 40 meter. Eftersom södra sidan kommer att vara trafikbullerutsatt måste bostäderna vara genomgående.

Illustrationskarta





Nord-sydlig sektion genom byggnader och huvudgator.



Idéskiss över höjdvariation och tänkbara antal våningar inom Skeppsbron.

Här bör poängteras att alla namn på de nya gatorna som nämns i planbeskrivningen, t.ex Oskarshallsgatan och Tallahovsesplanaden, används endast för att förenkla orientering inom området. Alla nya gatunamn beslutas av stadsbyggnadsnämnden på lantmäteriafdelningens förslag efter detaljplanen är antagen.

Södra sidan av Kämpevägen planläggs inte förrän planerna på höghastighetsstation konkretiserats ytterligare, men ambitionen är att bebyggelse även ska kunna uppföras mellan nya Kämpevägen och de nya järnvägsspåren. Den nya höghastighetsbanan beräknas passera stadskärnan på en pelare ca 8 m över marknivå och bedöms vara försedd med bullerskydd upp till ledningsnivå om det inte skyddas av byggnader. Denna bebyggelse förmodas bli minst 5 våningar och inrymma annat än bostäder och i viss mån kunna fungera som bulleravskärmning.

Nya Jordbrovägen planeras för framtida spårvagnstrafik och ges därför en bredare sektion än nuvarande men behåller samma läge i plan. Längs västra sidan planeras på sikt kontorsbebyggelse eller hotell i upp till 8 våningar närmast vägen och mindre inslag av bostäder i bullerskyddat läge mot Tabergsån och naturmarken kring denna. Längs östra sidan planeras parkeringshus och kontor, och i upp till 8 våningar för att även här skärma av bebyggelsen bakom från trafikbuller.

Tallahovsesplanaden planeras som ett i det närmaste bilfritt långsmalt torg som förbinder stationsbyggnaden med Munksjön i form av en allmän plats kantad av serveringar och butiker i upp till två våningar med bostäder och kontor i



Idéskiss-
Tallahovesplanaden.

våning 3 till 8. I korsningen Tallahovsesplanaden/Kämpevägen bedöms finnas förutsättningar och motiv för ett par höga hus som markerar platsen för Jönköpings framtida port mot omvärlden och även fungerar som orienteringspunkt till en av stadens viktigaste bytespunkter för såväl lokal som regional kollektivtrafik.

Östra delen av nya Kämpevägen och den del av nya Herkulesvägen som ligger inom Skeppsbron kan inte genomföras förrän godsbangården flyttats och viadukten rivits. Längs dessa båda gator planeras för bebyggelse i upp till 8 våningar med verksamheter i upp till två våningar mot Kämpevägen och bostäder i våning 3 till 8. Eftersom södra sidan kommer att vara trafikbullerutsatt måste bostäderna vara genomgående.

Genom hela Skeppsbron löper nya Oskarshallsgatan, en gata med trafik på de gåendes villkor med möblering som förtydligar att trafiken är nedprioriterad men får förekomma. Mot Oskarshallsgatan, som ges en bredd på 18 meter, planeras bebyggelsen till en höjd som harmonierar med gatubredd, huvudsakligen 4 våningar med lokala inslag upp till 6 våningar där det finns motiv för detta, exempelvis vid de båda parkerna och Tallahovsesplanaden, där gaturummet öppnar sig. Oskarshallsgatan planeras bli huvudsakligen en bostadsgata, verksamheter i gatuplan koncentreras till de båda kvarteren närmast Tallahovsesplanaden. Istället kan gatuplan inrymma cykelförråd, bostadsentréer och gemensamhetslokaler. Eftersom samtliga bostadskvarter kommer inrymma ett inslag av parkering under upphöjda gårdar kommer socklarna där bostäder förekommer i gatuplan att kunna utföras upphöjda för att minska insyn från gatan.



Idéskiss-Oskarshallsgatan.

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

Mot norr avslutas bebyggelsen med punkthus i varierande höjd i syfte att dels skapa utblicksmöjligheter från innergårdarna, dels att så många som möjligt ska ges möjlighet att kunna bo med utsiktsläget intill Munksjön. Skuggningen mot strandområdet bedöms bli likvärdig om bebyggelsen istället hade formats som slutna kvarter även mot norr, men utan att ge gårdarna utblickar mot norr. En gata med trafik på de gåendes villkor löper längs bebyggelsens kant mot strandområdet. Denna gata kommer, liksom större delen Skeppsbron, att anläggas i genomsnitt en meter över befintlig marknivå. Ramper måste därför anläggas för att man ska kunna ta sig med cykel eller till fots ner mot strandområdet och Hälsans stig som kommer vara kvar som idag. Mitt för Tallahovsesplanaden planeras en större brygga i samma höjdläge som Tallahovsesplanaden. Här ska eventuella framtida turbåtar kunna lägga till. Även på andra platser kan ett par mindre bryggor anläggas i strandkanten.

Strandområdet planeras för aktiviteter av olika slag. Eventuellt kommer en av de äldre byggnaderna att kunna vara kvar och exempelvis kunna inrymma ett café, en liten konsthall eller nya lokaler för cykelköket.

En förskola eller skola i upp till 4 våningar planeras i Skeppsbrons västra del. Här kommer skolgården att vara relativt liten och med mycket begränsat so-



Ide´skiss-vy från bryggan.

linfall. Möjligheten finns dock att utnyttja aktivitetsparken i strandområdet knappt 100 meter norr om skolkvarteret. En större skola med förskola planeras i Skeppsbrons nordöstra del där Jönköpings Folkets park legat och djursjukhuset ligger idag. Här finns möjligheter till ett skolkvarter omfattande 16 000 kvm och en skolbyggnad i upp till 7 våningar.

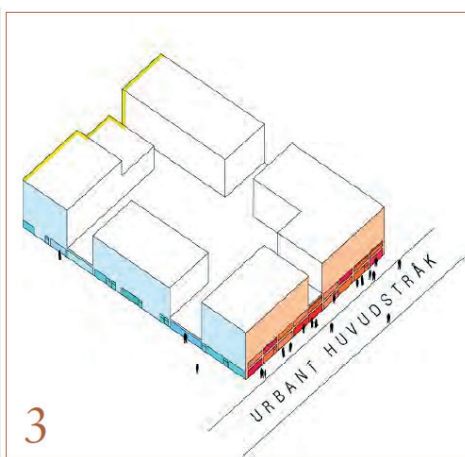
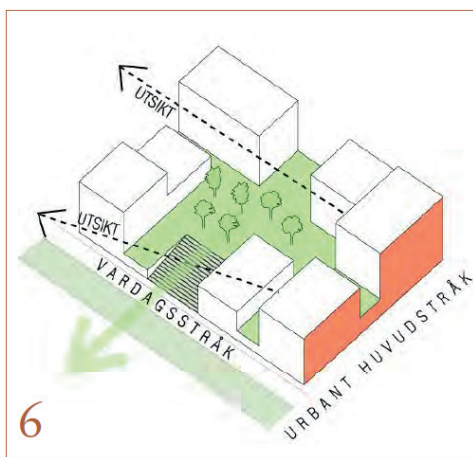
Bebyggelse

Planerad bebyggelse

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

Ramprogrammet anger att kvarteren ska delas upp i olika fastighetsägare för att få olika karaktärer i kvarteret. Om det inte blir olika fastighetsägare är det ändå viktigt att byggnaderna delas upp så att det ser ut som flera ägare. Det är även viktigt att byggnadshöjderna varierar. Därför finns det inte en byggrätt angiven i BTA som gör att hela kvarteret kan bebyggas till den maximala höjden. Längs de bullerutsatta gatorna finns ett spann på tillåtna höjder eftersom det här är viktigt att höjderna inte blir för låga så bullerskyddet mot innanförliggande bebyggelse försvinner.

I ramprogrammet presenteras Kämpevägen som ett urbant huvudstråk med aktiva fasader som stödjer ett intensivt stadsliv. Planbestämmelse BC₂ ställer krav på att minst hälften av kvarterets fasad får inredas som lokaler för att skapa öppna fasader mot vägen.



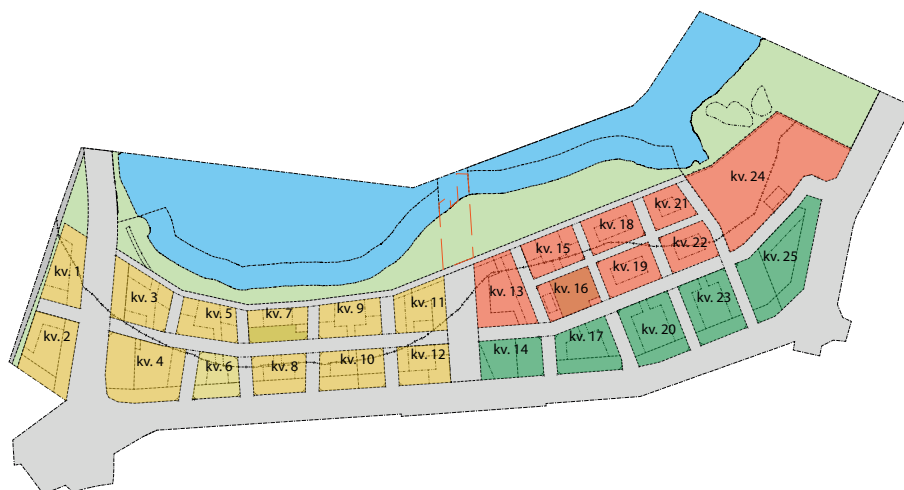
Gestaltungsprinciper enligt
Ramprogrammet.

Etapputbyggnad

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

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

Utbyggnad förutsätts ske från väster. Troligen kommer befintliga fordonsbränsleanläggningar väster om Jordbrovägen (kvarter 1 och 2) att fortsätta sin verksamhet ytterligare ett par år. Om så är fallet bör inte Jordbrovägen byggas om inledningsvis eftersom den då får ett höjdläge som omöjliggör in- och utfart till anläggningarna. Kvarter 1-12 inklusive anslutande gator och parkområden beräknas dock i sin helhet ingå i första planetappen efter plansamrådet. Kvarter 3-12 bedöms kunna byggas ut även om nya Kämpevägen inte byggs ut inledningsvis. Troligen kan den befintliga Kämpevägen anslutas tillfälligt till de nya tvärgatorna och befintlig infrastruktur under mark ersättas i den takt som bedöms mest gynnsam.



Kvarternsnumrering

Kommande planetapp beräknas preliminärt omfatta kvarter 13, 15, 16, 18, 19, 21, 22 och 24 inklusive de omgivande gatorna nya Oskarshallsgatan och nya Skeppsbrogatan. Även här bedöms den befintliga Kämpevägen kunna anslutas tillfälligt till de nya tvärgatorna.

Skeppsbron före stationen-
Ramprogrammet



- SKEPPSBRON
före station
- 1a. Stationshall.
 - 1b. Station, mindre entréhall.
 - 2. Stationstorg.
 - 3. Stadsdelspark/landskapspark.
 - 4. Kvarterspark.
 - 5. Skolkvarter.
 - 6. Skolbibliotek.
 - 7. Föskola.
 - 8. Kulturellt program i befintligt hus.
 - 9. Befintligt djursjukhus.
 - 10. Stationsparkering.

Fortsatt utbyggnad av kvarteren söder om nya Oskarshallsgatan måste invänta en flytt av godsterminalen och en rivning av Herkulesvägens viadukt. När detta beräknas ske är inte helt klarlagt idag men måste ske innan höghastighetsbanan byggs. Godsterminalen planeras preliminärt ges en ny lokalisering inom Torsviks verksamhetsområde söder om staden. Vaggerydsbanans spår genom Ljungarum och stickspåret till bränsledepån norr om ARV Simsholmen kan möjligen ligga kvar tills höghastighetsbanan byggs även om godsterminalen och viadukten rivs innan dess. Herkulesvägen måste då passera Vaggerydsbanan i en ny plankorsning med bommar, vilket knappast kan betraktas som optimalt. När höghastighetsbanan byggs förutsätts den få ett läge på bro ca 8 meter över befintlig markyta varvid Vaggerydsbanan också ges ett läge på denna bro. Stickspåret till bränsledepån förutsätts rivas och depån antingen flyttas eller enbart kunna angöras av vägtransportfordon.

Exploatering

Ramprogrammet beskriver fem olika bebyggelsezoner, med olika grad av tätet (e-tal). Det vill säga hur stor del den nya bebyggelsens sammanlagda area är av kvarterens markarea. Efter bearbetning utifrån ramprogrammets gestaltungsprinciper har e-talen höjts något och den totala tillåtna exploateringen för varje kvarter anges på plankarta genom en bestämmelse om högst tillåtna exploatering/användningsyta. Det är dock viktigt att den högre exploateringen inte påtagligt påverkar ljussläppet till gårdar och fasader.

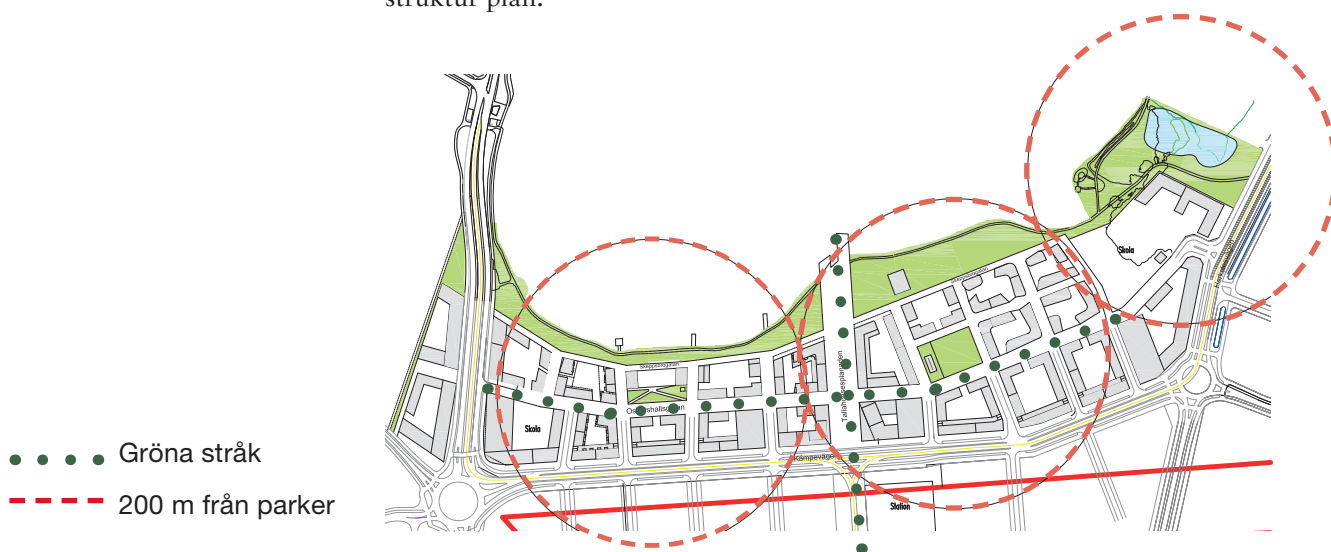


Kvarterstäthet enligt
planförslaget.

Parkmark

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

Inom planområdet finns ca 58 000 kvm park- och naturmark. Målet med max 200 m till närmaste grönområde från varje bostadsadress nås inom planområdet. Dessutom finns ca 9,2 kvm grönyta per person med tanke på den högsta möjliga exploatering inom området vilket uppfyller målet i kommunens grönsstrukturplan.



Trafik

Gång

Längs flertalet gator planeras traditionella gångbanor närmast husfasaderna. Där uteserveringar kan förekomma planeras dessa i första hand inom kvartersmark i hörnlägen eller mot strandområdet i norr. Där gångbanorna expanderar till större allmänna platser, som stationstorget och Tallhovsesplanaden bedöms ytor finnas för såväl uteservering som fotgängare. Här kan båda funktionerna samsas. Gångpassager förläggs i alla korsningar samt vid hållplatser för kollektivtrafiken. Eventuellt planeras en planskild gångpassage över Kämpevägen mellan stationsbyggnaden och det östra av höghuskvarteren vid Tallahovsesplanaden.

Längs strandområdet kommer befintlig grusad gångyta (Hälsans stig) att vidmakthållas i samma höjdläge som idag. För att nå strandområdet från Skeppsbrons upphöjda marknivå anläggs ett system av ramper och trappor för fotgängare och cyklister.

Längs Oskarshallsgatan får trafiken förekomma på de gåendes villkor. Här görs därför ingen åtskillnad mellan fotgängare och övriga. Gatan ska utformas som gångfartsgata på ett sätt så att den lämpar sig även för utevistelse och lek.

Cykel

Cykeltrafiken har liksom biltrafiken behov av få korsningspunkter och stora radier. Flödet påverkas mer för cyklister än bilister av att behöva stanna. Helst bör därför eventuella trafiksignaler utformas så att grönt ljus kan åstadkommas genom rörelseavkännare ett antal meter innan signalen. Där stopp är oundvikligt bör fotstöd finnas i anslutning till signal. Längs de större gatorna Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen planeras separerade cykelfält. Befintliga viktiga cykelstråket mellan Råslätt och centrala Väster bedöms kunna finnas kvar i ungefär samma sträckning som idag och passerar Skeppsbron på Vaggerydsbanans f.d. banvall längst planområdets västra kant.

När höghastighetsbanans station förverkligas skapas nya möjligheter för ett gent cykelstråk från Råslätt mot centrala Öster, Rosenlund, Huskvarna och Ryhov via Industrigatan, Tallahovsesplanaden och strandstråket längs Munksjöns östra sida. Strandstråket bör i denna del dimensioneras för en ökad cykeltrafik.

Kollektivtrafik

Nuvarande röda stomlinje 1 Råslätt-Huskvarna planeras ledas om via Industrigatan och Kämpevägen och kan på sikt ersättas av trådbuss eller spårvägstrafik. Några beslut kring detta är dock inte fattade men gatusnätet dimensioneras för denna möjlighet. Även en ny trådbuss- eller spårvägslinje kan på längre sikt komma att förverkligas längs Kämpevägens östra del och vidare Herkulesvägen mot centrala Öster. Hållplatslägen planeras vid stationstorget, vid Jordbrovägen och vid Herkulesvägen. Dessa har dock ännu inte detaljstuderats men inryms i det gaturum som ligger till grund för planens utformning.

Södra station kan komma att få en relativt stor andel regional och lokal resandevolymer varför möjligheten att utnyttja ytan under spårområdet till omstigning och parkering för resenärer bör utnyttjas. En arkitektävling ska genomföras kring stationsområdet innan första planetappen antas.

Bil

Planerade kapacitetsstarka huvudstråk för genomgående biltrafik i Skeppsbrons närområde planeras bli Jordbrovägen, Herkulesvägen och Barnhemsgatan/Solåsvägen. För att bättre anknyta detta gatunät till väg E4/40 planeras på sikt en anslutning av Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats och en ny, halv trafikplats vid Herkulesvägens bro över E4. För att minska trafikflödena längs Jordbrovägen, Barnarpsgatan och Torpagatan/Humlevägen finns också planer på en framtida förbindelse mellan Södra infarten och Åsenvägen.

Längs Kämpevägen och övriga gator inom Skeppsbron planeras huvudsakligen för trafik med start och mål inom området. Denna styrning av trafiken förutsätts ske genom fysisk utformning av körytorna i plan och profil och genom materialval.

Parkering

Boendeparkering förutsätts till viss del ske inom respektive kvarter under de upphöjda gårdarna. De boende som av olika skäl väljer eller tvingas välja en bilplats nära bostaden kan välja att parkera sin bil här, men troligen till en högre

månadskostnad än i parkeringshusen. Övriga boende, anställda, kollektivtrafikresenärer, evenemangsbesökare och kunder hänvisas huvudsakligen till de fyra stora parkeringshus som planeras inom Skeppsbron. Även under höghastighetsbanan kan troligen ett par parkeringsdäck kunna anläggas, men de är inte ytor som kan tillgodoräknas detta planområde. Under flera år kommer troligen tillfällig parkering att kunna anordnas på ytor som ännu inte tagits i anspråk för bebyggelse. Området mellan nuvarande Kämpevägen och nya Kämpevägen är ett sådant område. Gatuparkering kommer förekomma i mindre omfattning och då enbart som korttidsparkering för besökande och handikapparkering.

Tillgänglighet

Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service bedöms kunna bli god om planförslagets blandstadsintentioner förverkligas med gångavstånd till såväl offentlig som kommersiell service och arbetsplatser inom stadsdelen. För resor till andra stadsdelar ska cykel eller kollektivtrafik vara det naturliga valet. Planförslaget innebär att tillgängligheten till egen bil blir differentierad så att man kan välja att ha en parkeringsplats inom bostadsfastigheten om man är beredd att betala vad det kostar. Övriga kan till en lägre kostnad placera sin bil i något av de planerade allmänna parkeringshusen, men får då en längre gångväg till bilen.

Teknisk försörjning

VA

Ledningsnätet är av äldre datum och bedöms behöva läggas om i sin helhet. Huvudstråk för vatten- och avloppsledningar föreslås bli längs Oskarshallsgatan. Eftersom Jordbrovägen och Kämpevägen kan komma att få spårvägstrafik bör om möjligt så lite ledningar som möjligt förläggas i dessa gator. Även Herkulesvägen kan möjligen på sikt få spårvägstrafik.

Dagvatten

Dagvattenutredningen studerar avrinning och avledning av dagvatten inom fyra delområden mellan Munksjöns södra strand och norr om E4:an samt hur dagvatten söder om E4:an avleds genom dessa områden.

Utredningen redovisar ett nytt huvudstråk för avledning av dagvatten från befintliga områden uppströms Skeppsbron. Det nya stråket följer Herkulesvägen från Solåsvägen norr ut till Munksjön och består av både ledningar och diken. Utredningen redovisar två alternativ för huvudstråket från en framtida vägkorsning med nya Kämpevägen och norrut till Munksjön. Alternativ 1 mynnar i befintliga dammar vid djursjukhuset och alternativ 2 fortsätter norrut längs Herkulesvägen och ansluter till Simsholmskanalen söder om Simsholmens reningsverk. Alternativ 1 har en kortare ledningsdragning men befintliga dammar vid utloppet bör byggas om. Alternativ 2 har en längre ledningsdragning men även här går det att skapa en damm innan utloppet till Simsholmskanalen. Valet av alternativ får studeras i ett detaljskede där kostnader och mest praktiska ledningsdragningar samt önskemål om öppna vattenspeglar kommer att avgöra valet av alternativ.

Inom respektive fyra delområden redovisas lokala lösningar som är identiska i

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

Resultaten av beräkningarna för Skeppsbron redovisar att ingen marköversvämning sker vid ett 10-årsregn. Vid ett 30-årsregn rinner del av dagvatten utmed gatustrukturen norrut mot Munksjön och vid ett 100-årsregn i större utsträckning. Vid den befintliga cirkulationsplatsen Södra infarten redovisas marköversvämningar på grund av en befintlig lågpunkt som bör studeras närmare vid detaljutformning av gatustråket Jordbrovägen och nya Kämpevägen, höjdsättning av kvarteren runt rondellen samt hög nivå i Tabergså.

Nästa steg är att utföra en mer detaljerad beräkning innan detaljprojektering av ledningar påbörjas. Det som förfinar beräkningarna är en ny mer detaljerad ytfördelning av kvartersmark till anslutningspunkter för kvarteren, eventuella gröna stråk för avledning dagvatten i gatumiljön, fördelningen av hårdgjorda ytor och grönytor inom området, bredd på gatusektioner som kan avleda ytvatten och höjdsättning av gatustråken. Resultatet och ambitionen med en sådan beräkning är att minska dagvattendimensionerna samtidigt som trycklinjen för ett 10-årsregn bör ligga i hjässan på ledning samt redovisa risker vid ytavrinning för 30- och 100-årsregn vid t.ex. infarter till parkeringsgarage under markplanet.

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

Uppvärmning

Uppvärmning respektive kylning av framtida fastigheter utreds vidare under planarbetet. Ledningar bör huvudsakligen förläggas i Oskarshallsgatan.

EI

Planförslaget innebär att fem nya nätstationer behöver anläggas inom planområdet. Dessutom planeras en ny fördelningsstation i anslutning till befintlig hetvattencentral söder om planområdet i korsningen Industrigatan/Barnhemsgatan. Befintlig jordkabel genom planområdet i nord-sydlig riktning måste ledas om. Två till tre alternativa sträckningar studeras.

Telekommunikation

Infrastruktur för tele och datakommunikation utreds vidare under planarbetet. En ny byggnad föreslås i anslutning till befintlig pumpanläggning vid Oskarshallsgatan i planområdets östra del.

Avfall

Hur avfallshanteringen inom planområdet planeras ske utreds vidare innan första planetappen antas.

Störningar, hälsa och säkerhet

Brandskydd

Insatstid

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

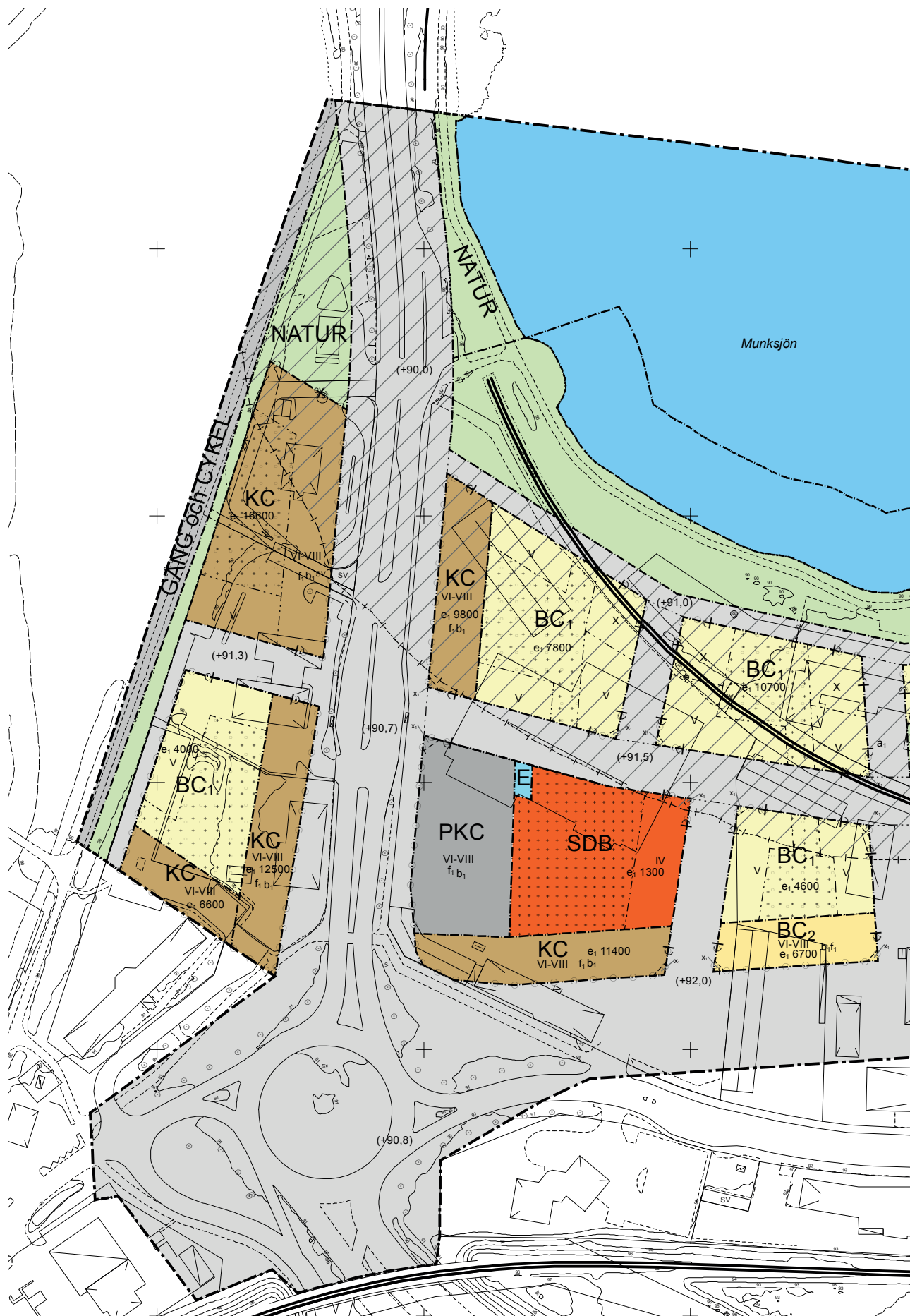
Tillgänglighet

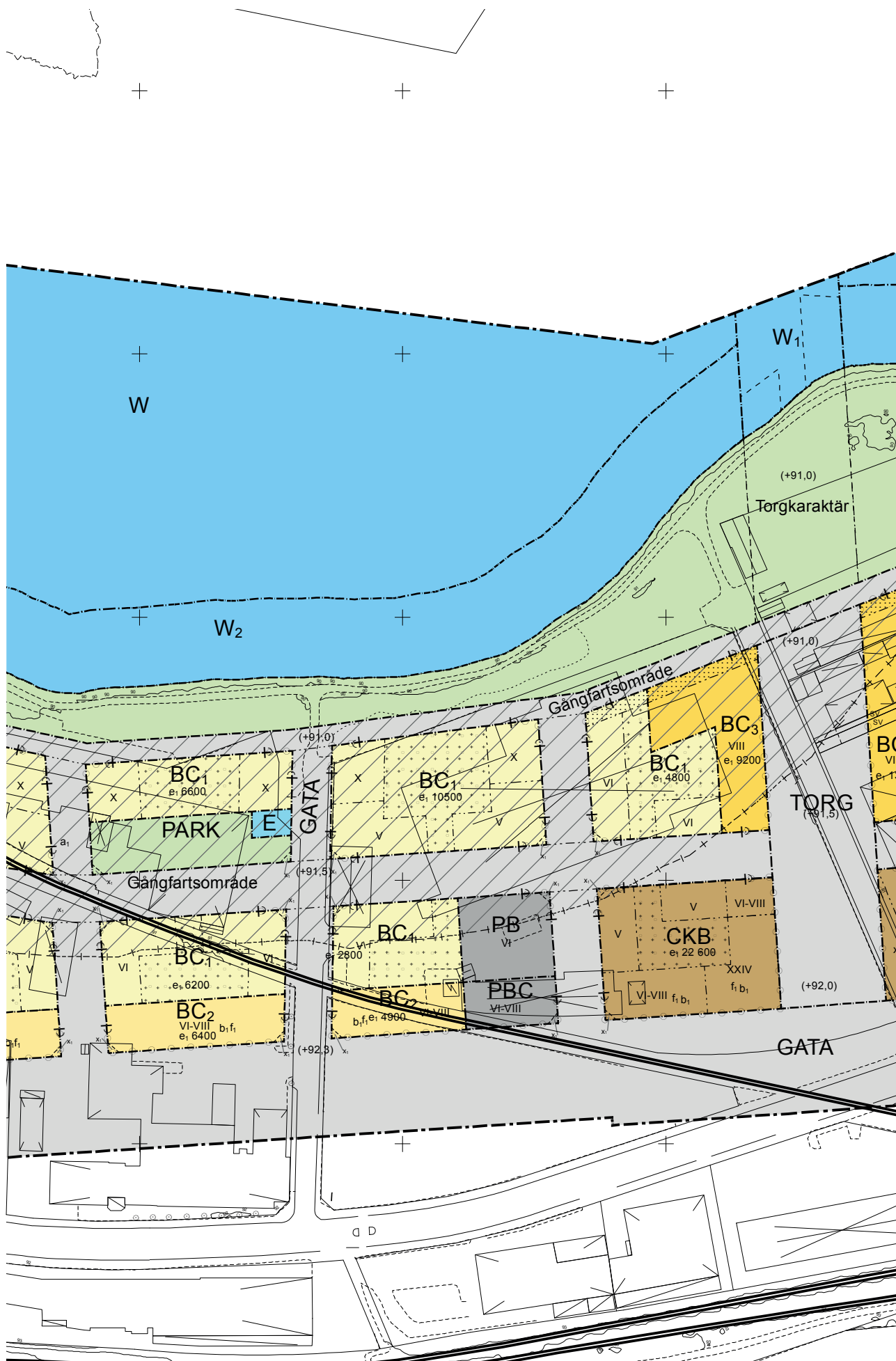
Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och möjliga uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats. Om utrymning ska kunna ske mot Jordbrovägen, Kämpevägen eller Herkulesvägen måste utrymme finnas för räddningstjänstens maskinstege med hänsyn taget till eventuella kontaktledningar, stolpar och bärlinor, parkerade fordon, träd mm.

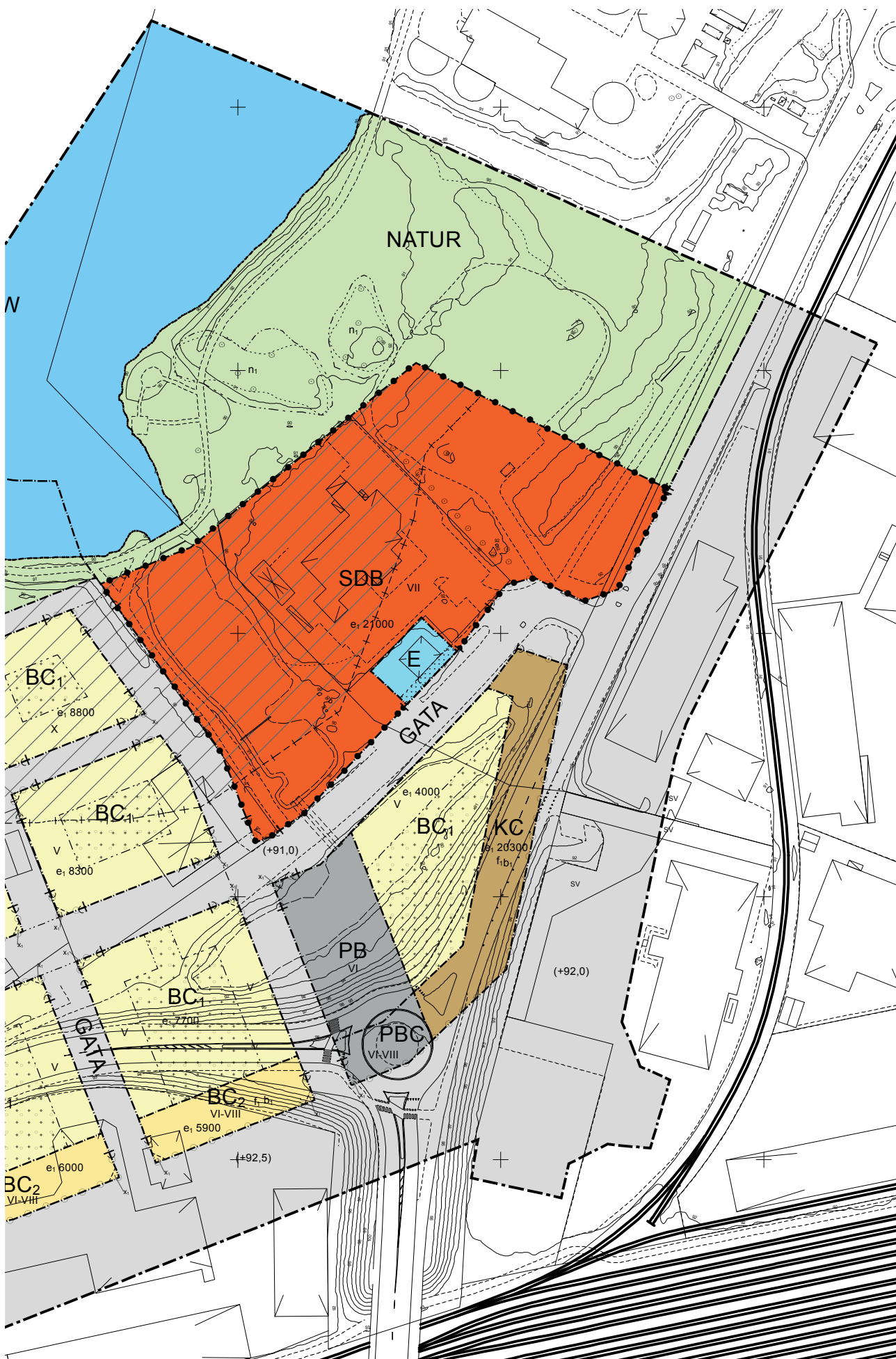
Brandvatten

Vatten för brandsläckning anordnas genom brandposter i gatan enligt Handlingsprogram för trygghet och säkerhet, delprogram Operativa insatser. För högre byggnader krävs förmonterad brandvattenledning och kompletterande pumpar.

Plankarta och bestämmelser







Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

PARK

Anlagd park. Mindre byggnader avsedda för parkändamål t.ex toaletter, café och nätstation får anordnas.

Inom strandparken finns en gammal industribyggnad som föreslås ingå i parken och få en publik användning som exempelvis café eller restaurang.

NATUR

Naturområde med möjlighet till dagvattenhantering, gång, cykel, lektya och utomhusgym.

Inom naturområde som ligger söder om reningsverket möjliggörs anläggning av en damm för dagvattenhantering. Idag finns ett översvämningssdike utmed gc-vägen som går väster om planområdet. Enligt naturinventering har detta dike en rik flora och fauna som skapar en kompletterande småbiotop till sumpskuggen i Prästkärret. Planen försöker att behålla denna miljö genom att använda naturmarksbestämmelsen. Naturremsan utmed gc-vägen ansluter till en större naturmark väster om Jordbrovägen som behålls som en reservyta för hantering av dagvatten.

TORG

Torgplats

Tallahovsesplanaden kommer att ha ett centralt läget inom Skeppsbron som ett torg. Torgkaraktären kommer att utsträcka sig över parkytan utmed strandkanten och anslutas till bryggor. Torget är bilfritt och förbinder kommande stationsbyggnad med Munksjön.

GATA

Lokaltrafik

Nya Kämpevägen, nya Herkulesvägen samt Jordbrovägen kommer att fungera som huvudgator i gatunätet medan andra gator ska fungera som lokala gator. Gatornas karaktär och utformnings beskrivs mer under planförslaget.

GÅNG och CYKEL

Gång och cykel

Den befintliga gc-vägen kommer att behållas som en allmän gc-väg.

Kvartersmark

Bostäder och centrum.

Mindre centrumverksamheter får finnas i bottenvåningen.

BC₁

I planen föreslås tre olika kombinationer av bostäder och centrumverksamheter för att skapa en flexibel plan som genererar olika grader av funktionsblandning inom varje kvarter. BC₁ medger huvudsakligen bostäder och möjliggör etablering av mindre verksamheter som hörnbutiker i bottenvåningen där det finns potential.

Bostäder och centrum.

I bottenvåningen längs minst hälften av kvarterets totala fasadlängd mot Kämpevägen ska möjlighet finnas att inreda centrumverksamhet som butik, café, restaurang eller annan publik service.

BC₂

I Ramprogrammet presenteras Kämpevägen som ett urbant huvudstråk med aktiva fasader som stödjer ett intensivt stadsliv. Denna bestämmelse (BC₂) ställer krav på att minst hälften av kvarterets fasad får inredas som lokaler för att skapa öppna fasader mot vägen.

BC ₃	Bostäder och centrum. I bottenvåningen endast centrumverksamhet, dock får genomgående trapphus för bostäder finnas i mindre del. För att skapa aktiva fasader runt torget tillåts bara centrumverksamhet i bottenvåningen.
KC	Kontor och centrumverksamhet.
CKB	Centrum, kontor och bostäder. I bottenvåningen endast centrumverksamhet som ska orienteras mot torg, Kämpevägen eller Oskarshallsgatan i nämnda prioritering. Bestämmelsen tillåter blandning av olika funktioner inom två kvarter som ligger nära kommande höghastighetsstationen.
PBC	Parkering, bostäder och centrum. Denna bestämmelse tillsammans med följande två som kombinerar parkering med andra användningar möjliggör byggnation av fyra P-hus inom området samt skapar möjligheten för andra användningar om behovet av p-platser minskar i framtiden.
PB	Parkering och bostäder.
PKC	Parkering, kontor och centrumverksamhet.
SDB	Skola, vård och serviceboende.
E	Tekniska anläggningar.
C	Centrum. Tanken är att bevara befintlig industribyggnad och använda den för publik verksamhet som kan utnyttja den höga takhöjden och ovanljuset.
Vattenområden	
W	Öppet vatten.
W ₁	Öppet vattenområde där trädäck och bryggor får anläggas.
W ₂	Öppet vattenområde där flytbryggor och liknande anordningar får anläggas.

Egenskapsbestämmelser allmän plats kommunal

Mark

n₁

Tallmiljö med skyddsvärda gamla tallar där träden ska vidmakthållas.
Talldungen vid djursjukhuset har utpekats som viktig livsmiljö för flora och fauna. Talldungan planeras att skyddas genom bestämmelsen.

Gångfartsområde

Utformning

Gångfartsområde.

Nya Oskarshallsgatan blir en gata med trafik på gåendes villkor med möblering som förtydligar att trafiken är nedprioriterad men får förekomma. Den nya Skeppsbrogatan mot strandkanten får också samma karaktär.

Torgkaraktär

Torgkaraktär.

Mitt för Tallahovsesplanaden planeras en större brygga i samma höjdläge som torget.

varsam

Varsamhet

Räler och syllar från Vaggerydsbanans anslutning till Munksjö fabriksområde bör inordnas i gestaltningen av strandparken.

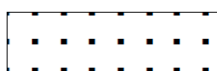
Se vidare den kulturhistoriska utredningen.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

e₁ 000

Utnyttjandegrad

Största bruttoarea i kvadratmeter ovan mark per användningsyta



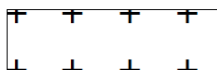
Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad.



Marken får byggas under med planteringsbart bjälklag.

Komplementbyggnader får uppföras i mindre omfattning, dock ej balkong och trapphus.



På marken får endast komplementbyggnad uppföras.

II-IV

Utformning

Lägsta och högsta antal våningar.

Ett lägsta antal våningar säkerställer att bebyggelsen norr om bullerexponerade vägar skärmas av från trafikbuller.

V

Högst antal våningar.

En mer flexibel höjdsättning tillåts mot mindre trafikerade gator.

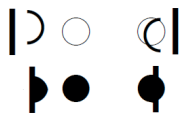
Entréer ska orienteras mot allmän plats.

Infart till underjordiska garage ska ske från gata och orienteras mot nordsydliga lokala gator, Oskarshallsgatan eller Skeppsbrogatan, i nämnda prioriteringsordning.

f₁

Det ska finnas utrymningsmöjlighet mot gård.

Utmed vägar där transporter av farligt gods kan förekomma ska finnas utrymningsmöjligheter bort från vägen.



Stängsel och utfart

Utfartsförbud

Stängsel eller plank får finnas

Utförande

b₁

Alla fasader inklusive tak ska utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E 30-klassade men får vara öppningsbara.

Golvnivå på bottenvåning av bostäder ska vara högst 1,50 m över gatunivå

k₁

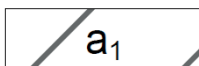
Varsamhet

Fasadmaterial ska vara tegel med regelbundet vitmålade pelare. Tak ska vara flackt sadeltak.

Se vidare den kulturhistoriska utredningen.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden är 5 år från det planen vinner laga kraft.



Strandskyddet upphävs inom området.

Följande tomtindelningar upphör att gälla inom planområdet: Överskottet akt 0680K-EIII1211, Örlogsmannen akt 0680K-EIII503 och Ödlan akt 0680K-EIII423.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

x₁

Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik. Fri höjd ska vara minst 3,5 m.

x₂

Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik. Fri höjd ska vara minst 6,0 m.

Information

Tak inom planområdet bör om möjligt utföras vegetationsklädda i syfte att fördröja dagvatten och bidra till förbättrad luftkvalitet.

Bostäder inom planområdet ska utformas med hänsyn till de riktvärden och bestämmelser som anges i Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216 med följande förtydligande:

För bostäder där ekvivalent ljudnivå från trafikbuller överskrider 55 dBA vid någon fasad ska minst hälften av alla bostadsrum vändas mot en sida där ekvivalent ljudnivå är högst 55 dBA eller ges möjlighet att vända mot en sida där ljudnivån innanför vädringsöppet fönster är högst ekvivalent ljudnivå 55 dBA. Detta kan uppfyllas med ett luddämpat vädringsfönster, fönster i ett burspråk eller ett fönster som öppnas in mot en till 2/3 inglasad balkong. Varje bostad ska ha tillgång till en privat eller gemensam uteplats inom kvarteret som uppfyller krav på trafikbuller vid uteplats, ekvivalent ljudnivå 50 dBA samt maximal ljudnivå 70 dBA.

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 för Örlogsmannen 4 och Östen 2 m.fl., Skeppsbron.

Skeppsbron

Alternativ och andra ställningstaganden

Jönköpings kommun skrev på Ålborg-åtagandena 2007, där det bl.a. står att staden ska växa inom stadens gränser. I gällande översiktsplan ÖP 2002 ingår delar av ramprogrammets omvandlingsområde som stadsutvecklingsområde. I *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare* (tematisk översiktsplan kring kommunens utbyggnads- förtätnings- omvandlingsområden för boende och verksamhetsområden, antagen 2011) finns hela ramprogrammets omvandlingsområde med.

Kommunikationsstrategin antogs av kommunfullmäktige våren 2012. Kommunikationsstrategin och ramprogrammet stödjer varandra och arbetar aktivt med att förnya och förtäta staden. För att tillgodose de framtida resbehoven på ett hållbart sätt behövs betydande insatser i trafiksystemet. Staden måste vara tillgänglig och attraktiv för gående, cyklister, kollektivresenärer och bilister. Kommunikationsstrategin hanterar dessa frågor och visar vilka åtgärder som krävs för att få en hållbar trafiklösning för staden med en växande befolkning. Åtgärderna är baserade på att kollektivtrafik, gång- och cykel ska prioriteras före bilen, i enlighet med Ålborg-åtagandena.

Ett huvudnät för kollektivtrafiken, citybusslinjer, tätorts- och förortslinjer samt regionala linjer, har beslutats av kommunfullmäktige i Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun. Kommunfullmäktige har beslutat om ett huvudnät för cykeltrafiken inom stadskärnan i åtgärdsplanen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan. Kommunfullmäktige har även antagit Handlingsplan för hållbart resande i Jönköpings kommun. Handlingsplanens informationsarbete avser att påverka resvalen så att resandet med kollektivtrafik och cykel ökar. Även effektivare bilanvändning, bilpool och samåkning räknas som hållbart resande.

Mot bakgrund av nämnda dokument bedöms ytterligare studier gällande lokalisering inte kunna motiveras. Alternativ markanvändning, d.v.s. annan markanvändning än dagens, nollalternativet eller planens, bedöms i dagsläget inte

vara aktuell och har inte heller studerats i den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram parallellt med Ramprogram för södra Munksjön. Nollalternativet bör dock kunna ses som en alternativ markanvändning. Sammanfattningsvis bedöms ett nollalternativ och ett utbyggnadsförslag vara rimliga alternativ att konsekvensbeskrivas. Aktuellt planförslag för Skeppsbron innehåller dock fler bostäder och färre lokaler för verksamhet och handel än vad som anges i ramprogrammet. Planens huvudsakliga bebyggelsestruktur är dock i stort sett densamma. Exploateringsgraden för de olika kvarteren är generellt högre än i ramprogrammet, andel friyta relativt andel exploaterad yta är i stort sett samma, liksom bebyggelses avstånd till Munksjöns strand.

Planförslaget motsvarar ett fullt utbyggt ramprogram, med högre exploateringsgrad, där Skeppsbron ingår som en del. Ramprogrammet i dess helhet bedöms nu inte kunna vara helt utbyggt förrän senare delen av 2040-talet, medan Skeppsbron bedöms kunna vara helt utbyggt i mitten av 2030-talet. Skeppsbron kan dock inte byggas ut i sin helhet förrän godsbangården och Herkulesvägens viadukt avvecklats. Med ett så långt tidsperspektiv finns alltid många faktorer som kan komma att påverka ett områdes utveckling. Infrastruktursatsningar, efterfrågan på bostäder, trivsel, ekonomiska faktorer, handel etc., kan vara avgörande för om ett område omvandlas eller inte och det är i dagsläget svårt att sätta om huruvida samtliga etapper inom Ramprogrammet kommer att byggas ut eller omvandlas.

I Ramprogrammet reserveras mark för en framtida bro över Munksjön, en förbindelse som i dagsläget kan kännas väldigt avlägsen, men som i framtiden kan komma att efterfrågas för en fortsatt hållbar stadsutveckling. En av de mest osäkra faktorerna är den framtida utbyggnaden av Götalandsbanan/Europabanan. I framtiden förstudie för höghastighetsbanan anges Södra Munksjön som ett av tre möjliga stationsalternativ. Detta stationsläge har därför arbetats in som en förutsättning i planen, även om det i dagsläget inte är helt klart om Götalandsbanan/Europabanan (inte heller i vilket läge) ska byggas ut eller ej. Det bör i detta sammanhang poängteras att utvecklingen i Jönköping inte är beroende av om höghastighetsbanan byggs ut eller ej (även om den troligtvis bidrar till en högre exploateringsgrad), utan att stadsutvecklingen framförallt påverkas av befolkningstillväxten i staden. Eftersom det råder så stor osäkerhet kring denna utbyggnad utgår konsekvensbedömningarna huvudsakligen från att höghastighetsbanorna inte har byggts ut.

Nollalternativet

Ett nollalternativ ska inte förväxlas med nuläget, även om dessa ofta kan vara väldigt lika. Nollalternativet för ramprogrammet innebär gällande aktualitetsbeslut och antas, enligt överenskommelse med Länsstyrelsen i Jönköpings län, generellt innebära att området utvecklas enligt gällande översiktsplan från 2002.

Sammanfattningsvis innebär nollalternativet för Skeppsbron en utbyggnad i enlighet med ÖP 2002 och utbyggnadsstrategin som stadsutvecklingsområde, inom vilket en hög exploateringsgrad med blandat innehåll medges. Detta område kommer successivt att omvandlas och ges ett varierat användningssätt med både arbetsplatser, bostäder och service. Detta motsvarar ungefär den ut-

byggnad som presenteras i Ramprogrammet, men har inte lika höga ambitioner kring parker, gång- cykel och kollektivtrafik samt hållbar byggteknik som ramprogrammet.

ÖP 2002 anger att ”Munksjön ska förvandlas till en stadssjö med vacker och tilltalande bebyggelse och strandpromenad runt hela sjön”. För övriga delar av ramprogramsområdet finns idag verksamheter, industrier, logistikföretag, volymhandel etc. som antas utvecklas i linje med hur området ser ut och omvandlas idag –med spridd volymhandel, industri- och verksamhetsbebyggelse i stråket mellan Bangårdsgatan och Herkulesvägen. Kommunens behov av nya bostadsområden förutsätts vara lika stort i nollalternativet som i planförslaget. Nya bostadsområden antas därmed, i jämförelse med utbyggnad i enlighet med ramprogrammet och utbyggnadsstrategin växa fram mer spritt i kommunen.

Götalandsbanan/Europabanan redovisas i ÖP 2002 med en alternativ sträckning söder om Munksjön och ett stationsläge någonstans på sträckan mellan Solåsen och Södra infarten. De vägprojekt som lyfts fram i ÖP 2002, och som inte redan utförts, antas komma att genomföras i nollalternativet i en eller annan form.

Naturmiljö och grönstruktur ska i enlighet med ÖP 2002 generellt bevaras och stärkas upp så att invånare får tillgång till rekreativa miljöer inom rimligt avstånd från bostaden. Grönstrukturen ska även fungera som spridningskorridor för växter och djur. Området omfattar en mycket liten andel naturmiljö idag och planeras inte heller att stärkas upp med fler grönområden i någon större utsträckning i den utveckling som sker i nollalternativet. Även i nollalternativet förutsätts dock att det pågående projektet Gestalta Munksjöns stränder genomförs.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Den successiva stadsomvandlingen kommer att möjliggöra en bra boendemiljö inom planområdet, där arbetsplatser, främst kontor, och bostäder samsas. Buller till området kommer bl a från E4 ca 500 m söder om planområdet, de större vägarna samt planerade spårvagnar på tre sidor runt området samt lokalga-torna inne i området.

Enligt trafikverkets nya riktlinjer, TDOK 2014:1021 ska trafikverket vid nybyggnation av vägar och järnvägar utföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder för att inte överskrida ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid närmaste bostadsfasaderna inom området. Vid dessa fasader beräknas ekvivalent ljudnivå från övrig väg- och spårvagnstrafik i framtiden att ligga kring 63-64 dBA vilket innebär att ett tillskott på 55 dBA från Götalandsbanan endast utgör en marginell förändring av bullertillskottet, såväl inomhus och utomhus. Även de ljudskyddade bostadsfasaderna inom planområdet samt uteplatser i markplanet bedöms påverkas endast marginellt av detta bullertillskott.

Med olika åtgärder som föreslås i planen bedöms gällande riktvärden kunna

hållas. Slutna kvarterstruktur med högre byggnadshöjder utmed bullriga vägar, genomgående lägenheter med hälften av bostadsrummen mot en ljudskyddad sida, särskilda utformningsförslag på höga hus samt avskärningsåtgärder i speciella fall används som alternativa åtgärder för att nå riktvärden.

Verksamhetsbuller

Vid en översiktlig inventering på plats vintern 2015 bedömdes 19 verksamheter kunna ge upphov till bullerimmission vid de planerade bostäderna som var så hög att den innebär viss risk (16-17 verksamheter) eller hög risk (2-3 verksamheter) för konflikt med Boverkets riktvärden. Av dessa verksamheter ligger ungefär hälften inom de delar av planområdet som avses att bebyggas inom de närmaste åren och åtminstone innan höghastighetsbanan realiserats. De två verksamheter, SITA och MPS Coating, som bedömts bidra till de högsta bullernivåerna ligger båda söder om Vaggerydsbanan och kan komma att finnas kvar ett par år även efter att höghastighetsbanan realiserats. Det skede då bullerexponeringen bedöms kunna vara störst är när bebyggelsen norr om nya Kämpevägen uppförts men området kring gamla Kämpevägen inklusive Vaggerydsbanan inte ännu omvandlats. Vid ett antal bostäder är beräknad ljudnivå högre än 50 dBA vilket medför krav på bulleranpassad bebyggelse med hälften av bostadsrummen vända mot luddämpad sida.

Genomgående lägenheter med tillgång till en ljudskyddad sida har varit ett krav i planförslaget får att uppnå gällande riktvärden för trafikbuller varför i detta skede någon ytterligare åtgärd inte bedöms vara nödvändig för att skapa en god bebyggd miljö.

Omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt god

Enligt riskanalysen bedöms att den typen av exploatering enligt planförslaget är möjligt förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder beaktas i fortsatt arbete. Föreslagna skyddsåtgärder för respektive riskkälla har definierats som *ska* eller *bör*. Olika utformning och utförandebestämmelser formuleras i planförslaget för att nå en acceptabel risknivå.

Lukt

Simsholmens avloppsreningsverk avger lukt till omgivningen, både från själva avloppsreningsverket och från hanteringen av slam för biogasproduktion. För att östra halvan av planområdet ska kunna bebyggas enligt planförslaget måste åtgärder utföras inom Simsholmen. Övertäckning och ventilationsskorsten med en höjd av upp till 50 meter, eventuellt i kombination med kemisk rening, föreslås i den utredning som genomförts. I Sverige finns inga riktvärden eller gränsvärden för lukt, men målsättningen är 1 (en) luktenhet vid fastighetsgräns för bostäder. Utredningar pågår för andra eventuella åtgärder som kan föreslås av verksamhetsutövaren. Utredningarna bör kompletteras om förutsättningarna ändras innan granskningsskedet.

Geoteknisk förhållande och stabilitet

De geotekniska förhållandena inom området bedöms inte hindra planerad exploatering. Däremot är markförhållandena relativt dåliga och stora delar av

området kommer att kräva förstärkt grundläggning. Flera frågeställningar behöver utredas vidare för att kunna ge rekommendationer och exploateringen planeras och samordnas för att byggverksamheten inte ska påverka och skada redan uppförda objekt.

Planförslaget följer rekommendationer som redovisas enligt översiktliga beräkningar. Enligt planförslaget marken höjs till +91 fram till ca 15 m från befintlig strandlinje som är längre än rekommendationen (mer än ca 10 m). Första raden av byggnader uppförs på ett avstånd som är minst ca 23 m från strandkanten vilket är längre än 20 m som rekommenderas i utredningen.

Markföroreningar

Med tanke på att det förekommer föroreningshalter över riktvärdena för de olika markanvändningarna kommer sanering av föroreningar att bli aktuellt vid omvandling av området. I detta skede bedöms det att marken kan förberedas till rimliga kostnader för föreslagna användningar enligt planförslaget. Ovan nämnda utredningar kommer att påvisa hur och till vilka nivåer saneringen ska ske.

Luftkvalitet

Vid beräkning av PM_{10} -halter från vägtrafik används olika trafikalternativ som baseras på ett värsta scenario med ett högt trafikflöde på Jordbrovägen och ett alternativ med nya trafikåtgärder för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. Luftkvalitetsanalysen visar att det finns risk för överskridande av riktvärden på några gator inom området.

Eftersom utredningen baseras på en trafikprognos för 2030 med ett fullt byggt Skeppsbron 2050 blir resultaten för komplicerade för att kunna dra slutsatser eller föreslå åtgärder i detta skede. Analyser kommer att kompletteras inför granskning baserade på nya trafikprognoser för olika tidsperspektiv och med tanke på framtida utvecklingar som kan ha stor påverkan på halterna. Teknikutveckling på däck och asfalt, införande av dubbdäcksförbud eller dubbdäcksavgift, oftare partikel städning/ bevattning på de mest trafikerade gatorna kan vara några ändringar som kan ske.

Brandskydd

Insatstid

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

Tillgänglighet

Framkomlighet till byggnader ska planeras så att avståndet mellan dörrar i fasad och möjliga uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon understiger 50 meter. Detta för att räddningstjänsten ska kunna göra en effektiv räddningsinsats.

Brandvatten

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

Kulturmiljö

Allmänt

Delområdet Skeppsbron karaktäriseras tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lättöverskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönstråket och strandpromenaden längs Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Grönstruktur återkommer längs gamla Vaggerydsbanans stickspår som skär diagonalt genom industriområdet. Träd, buskar och mindre gräsmattor förekommer även insprängt mellan byggnaderna. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativt heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av småskalighet och en gemensam industrifunktion.

Gatunät och spår

Utredningsområdets äldsta infrastruktur utgörs av Jordbrovägen vars sträckning tidigare var den gamla södra landsvägen in till staden. Passagen vid Jordbron har medeltida anor och spelar en fortsatt viktig roll i platsens kommunikationsnät. Järnvägens betydelse för området syns idag tydligast i stickspåret intill f.d. slakteriområdet. Gatunätet har sedan 1940-talet gett stadsbilden kontinuerlig struktur med huvudvägen Kämpevägen och parallella tvärgatorna Skeppsbrogatan, Tallahovsgatan och Syrgasvägen. Förutom Jordbrovägen har Skeppsbrogatan och Syrgasvägen inarbetats i planförslagets struktur. Tallahovsgatans riktning har justerats för att visuellt kopplas till Industrigatan men återkommer i avfasning av de nedersta våningarna i kvarteret norr om stationstorget. I planområdets nordvästra del kvarligger ett antal sektioner räler och syllar från Vaggerydsbanans anslutning till Munksjö fabriksområde. Det vore värdefullt om dessa kunde få finnas kvar och inordnas i strandparken. Spårets sträckning bör också kunna synliggöras i markskiktet i de ytor som inte bebyggs i dess fortsatta sträckning genom kvartersstrukturen.

Byggnader

Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs Skeppsbrogatan; slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Planförslaget innebär att minst en av tegelbyggnaderna uppförda av Nordiska Syrgasverken AB under 1950-talet möjligen kan bevaras. Inom fastigheten Ödlan 21 återfinns en låg industribyggnad med fasad i rött tegel med en förhållandevis välbevarad fasad mot norr. Byggnaden föreslås ingå i strandparken och ges en publik användning som exempelvis café, restaurang eller utställningslokal. Inom fastigheten Ödlan 4 återfinns två industribyggnader uppförda i rött tegel med fasad indelad av regelbundet placerade pelare i vit puts och med



Byggnaden inom fastigheten Ödla 21 som föreslås ingå i strandparken.



Byggnaden inom fastigheten Ödla 4.



Byggnaden inom fastigheten Östen 2.



vitmålad fönsterband vid takfot. En av dessa föreslås bevaras för publik verksamhet som kan utnyttja den höga takhöjden och ovanljuset. Övriga kvarteret avsätts som park.

Inom fastigheten Östen 2 återfinns en liten byggnad med nationalromantiskt formspråk uppförd i rött tegel som möjligen använts som transformatorstation inom slakthusområdet. Denna byggnad bör om möjligt bevaras och flyttas till annan plats inom planområdet.

Avsikten i detta planförslag är att enskilda byggnader ska bevaras inom området och bli en del i blandstaden. Det bör poängteras att byggnader och strukturen inom Skeppsbron från senare delen av 1900-talet inte är unika i större perspektiv.

Omgivningspåverkan

Stadsbild

Planområdets påverkan på omgivningen är främst visuellt, ett förhållandevis glest och öppet industrilandskap omvandlas till en efter Jönköpings förhållanden tätt exploaterad kvartersstad. Vad som tidigare har upplevts som en grönskande strand i Munksjöns södra ände med enstaka framträdande låga byggnader kommer istället upplevas som en påtaglig fortsättning på innerstaden, särskilt när såväl Munksjö fabriksområde som östra delen av ramprogramsområdet bebyggts. Horisontlinjen, som idag kan uppfattas obruten, kommer att domineras av Taberg och möjligen någon annan högre del av det fjärran landskapet. För övrigt kommer taklandskapet att utgöra horisontlinjen. Från öster, söder och väster kommer bebyggelsen att framträda på ett helt annat sätt och också fungera som orienteringspunkter i det idag något svårorienterade industrilandskapet kring Fridhem och Ljungarum.

Trafik

Planområdet planeras för att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik. Trots detta beräknas trafiken öka på Jordbrovägen/Barnarpsgatan, Barnhems-gatan och Industrigatan. Tillsammans med övriga delområden inom ramprogramsområdet innebär utbyggnaden av Skeppsbron troligen att tidpunkten för genomförande av ett antal trafikprojekt utanför planområdet närmar sig.

Serviceutbud

Eftersom Skeppsbron planeras för en blandstadsbebyggelse med inslag av handel kan påverkan på övrig handel i tätorten bli olika stor beroende på vilka aktörer som etablerar sig. Vissa av befintliga aktörer kan förmodligen finnas kvar i nya lokaler, men andra kommer att flytta till andra platser inom kommunen. Näraliggande stadsdelar som idag saknar ett varierat serviceutbud kommer att få förbättrad tillgänglighet till sådan, exempelvis Torpa, Gråshagen, Ljungarum och gamla Råslätt.

FN:s Barnkonvention

I enlighet med kommunens arbete med FN:s konvention om barnets rättigheter ska konsekvenser om barnens rättigheter redovisas utifrån de faktorer som detaljplanen beslutar om. Frågeställningar som berör barn och barnets bästa är ständigt närvarande under planeringsarbetet då de är förutsättningar för god stads- och samhällsutbyggnad.

Eftersom planområdet under lång tid utgjorts av industriverksamhet har området inte varit tillgängligt eller ens lämpligt för barn att vistas i. Munksjöpromenaden utnyttjas dock aktivt av såväl unga som gamla. I denna del dock troligen i begränsad omfattning av barn i åldern 0-12 år (F-6) eftersom avståndet till bostäder och förskolor/skolor är för långt för att flertalet föräldrar ska låta barnen ta sig hit på egen hand. När området nu omvandlas till bostäder, service och skolverksamhet kommer framtida boende inklusive barn att beröras dels eftersom Skeppsbron kommer utgöra närmiljön för såväl boende som barn i upptagningsområdet som vistas i planerad förskola/skola.

Planens bestämmelser prioriterar barn så långt det är möjligt i en innerstadsmiljö. Alla rimliga bulleråtgärder har vidtagits, trafiksäkerheten i och omkring området har beaktats, exploatörerna informeras om att området har bra tillgänglighet för funktionsnedsättningar. Tillräckligt stora ytor avsätts för utemiljö och möjligheten att ta sig dit beaktas ur trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv. Utformningen av utemiljön styrs dock inte i detaljplan men exploatörer såväl som kommunens gatu- och parkförvaltningar rekommenderas att hålla en god kvalitet med variationsrik miljö med möjlighet till både sol och skugga, aktiviteter och platser för vila.

Socialt, ekonomiskt och kulturellt kan planen anses påverka barn likaväl som vuxna. Ambitionen att Skeppsbron ska bli en tät blandstad med såväl bostäder, offentlig och privat service och kulturella inslag, men i vilken omfattning människor från olika socioekonomiska grupper kommer ha möjlighet att bosätta sig eller bedriva verksamhet av kommersiell eller kulturell art beror på vilka prioriteringar som görs. Detaljplanen i sig omöjliggör dock inte detta.

Barns rätt till god hälsa och utveckling tillgodoses i den mån detta kan påverkas i detaljplan. Tillräckliga ytor för rekreation, lek och sport avsätts dels längs Munksjöpromenaden, där ett större parkområde med varierat innehåll planeras, men även i form av ett par mindre lokala parker. Utformningen styrs dock inte i plan men exploatörer och kommunens gatu- och parkförvaltningar rekommenderas att ytor av god kvalitet finns för rekreation och lek. Planbestämmelserna styr så att olägenheter i form av buller och lukt kan undvikas.

Barn med särskilda behov eller som är utsatta på något sätt kan bara till viss del tillgodoses genom planbestämmelser och planutformning. Tillgänglighet, jämställdhet, trygghet och säkerhet, exempelvis beslysning är något som endast rekommenderas till exploatörer, fastighetsägare, verksamhetsutövare och kommunens förvaltningar.

Mål för hållbar utveckling

Planförslaget tar hänsyn till relevanta mål och delmål i de nationella miljömålen och i kommunens lokala Agenda 21-dokument som sammanställs i behovsbedömningen.

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.

Område för upphävande

Strandskyddet upphävs inom förslagen gatumark och kvartersmark. Området där strandskyddet upphävs markeras med administrativbestämmelse på plan-karta.

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.

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid sortergården och djursjukhuset finns några områden med talldungar. Talldungarna vid Munksjön har inslag av skyddsvärda äldre tallar i solexponerat läge med lämplig livsmiljö för reliktbocken. Tallarna hör till en ansvarsmiljö i naturvårdsarbetet för Jönköpings kommun. De ingår i ett nätverk av skyddsvärda äldre tallar. De största områdena med ursprunglig natur återfinns man utmed Tabergsånen med standskog och sumpskog i områdets sydvästra del. I den östra och södra delen av sjön finns ytor med flygbladsväxter. Munksjön har betydelse för vandrande fisk som öring och harr från Vättern samt som ett lekområde och yngkammare för gös, gädda med flera arter. Här är strandsumpskog och grundbotten viktiga. Dagvattendammarna vid djursjukhuset är viktiga för fåglar, insekter och grod- och kräldjur liksom för rening av dagvatten. Det finns ett ljusöppna översvämningsdike vid gc-vägen som går genom Prästkärret som har ursprunglig och rik fauna och flora. Diket beskrivs som en kompletterande småbiotop till sumpskogen i Prästkärret. Lövsumpskogen som omger Simsholmskanalen med grova lövträd och död ved är ett värdefullt område för växer, fåglar och andra djur.

Befintliga gröna ytor längs Munksjöns strand planläggs som PARK eller NATUR. Här upphävs inte heller strandskyddet. Det gröna strandområdet breddas på bekostnad av befintliga asfaltytor i anslutning till nya Tallahovsesplanaden och planläggs som PARK. Detta utökar tillgängliga ytan i närheten av strandkanten där strandskyddet inte upphävs. Beroende på vilket alternativ i dagvattenutredningen som väljes behöver befintlig dagvattendamm vid djursjukhuset ersättas med en motsvarande damm nära Simsholmskanalen.

Allmänhetens tillgänglighet och planens konsekvenser

Hälsan stig runt Munksjön är ett populär gång- och cykelstråk bland motionärer under hela året. Stråket ligger i en naturnära miljö och skild från motortrafik. Planförslaget innebär inte att allmänhetens tillgänglighet till detta stråk

förändras.

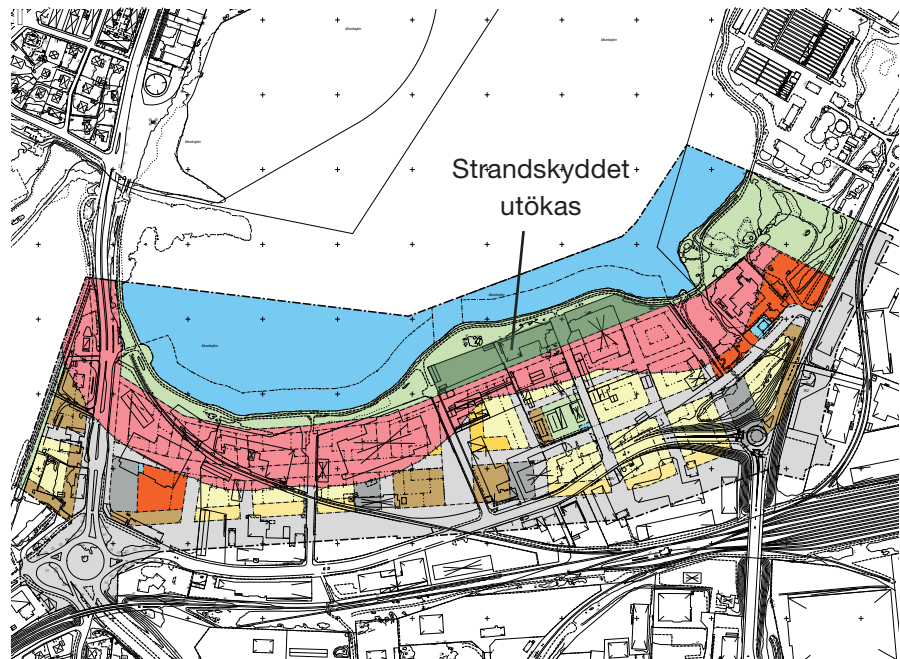
Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

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 punkt 1 som åberopas.

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

Motiv för upphävande av strandskydd

Detaljplanen berör redan ianspråktagen kvartersmark och är väl avskilt från området närmast strandlinjen av både allmän parkmark och väg. Marken kommer att tas i anspråk för trafik och byggnader med tillhörande gårdsytor. Allmänhetens tillträde till strandområdet försämras inte, inte heller påverkas växt- och djurliv. Allmänhetens möjligheter att gå och cykla utmed Munksjöns strand säkerställs genom att en zon närmast vattnet avsätts som PARK. Ett upphävande av strandskyddet bedöms därmed befogat.



Röd yta illustrerar området där strandskyddet upphävs.

Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

ÖP 2002, antagen av kommunfullmäktige mars 2003, utpekar Munksjön som ett ”större grönområde som har stor betydelse för stadens miljö, invånarnas livskvalitet samt den biologiska mångfalden”. Planområdet är utpekade som stadsutvecklingsområden, ett område som kan få stor betydelse för stadens framtida utveckling. Översiktsplanen finns tillgänglig på kommunens hemsida www.jonkoping.se

I förslag för den nya översiktsplanen ligger planområdet inom förtätnings- och omvandlingsområden. Enligt riktlinjer ska en hög exploateringsgrad eftersträvas i förtätnings- och omvandlingsområden, om det kan ske med hänsyn till platsens karaktär och stadsbild.

Riksintressen

Vaggerydsbanan, sträckan Jönköping C-Vaggeryd är en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Vaggerydsbanan ska utvecklas och utrymme ska reserveras för framtida utveckling och ombyggnad. Banan behöver elektrifieras och en förändring av banans funktion kan bli aktuell som en följd av en ny tågbana Vaggeryd-Tenhult-Jönköping alternativt Torsvik-Tenhult. Behov av markområde för elektrifiering ska beaktas genom att området hålls fritt från ny bebyggelse och anläggning som kan försvåra järnvägens ombyggnad. Vid detaljplaneläggning och lovprövning ska hänsyn tas till befintlig bana och kommande ombyggnad.

Jönköpings godsbangård är både rangerbangård och kombiterminal i ett område med 230 000 invånare. Kombiterminalen ligger i nära anslutning till europaväg E4 och de tunga vägstråken 31 och 40. Hållbara transporter för gods ska utvecklas vilket innebär att så mycket gods som möjligt ska gå på järnväg. Rangerbangården ska med tiden flyttas för att ge plats för stadsutveckling vid södra Munksjön. Vid detaljplaneläggning och annan kommunalplanering inom ramprogram för Södra Munksjön skall hänsyn tas till befintlig verksamhet på godsbangården så länge den är kvar.

Götalandsbanan är en framtida höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Europabanan är en tänkt framtida höghastighetsjärnväg från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn. Kommunen ska aktivt arbeta för förverkligandet av Götalandsbanan/Europabanan. Av de tre alternativa stationslägena har kommunen valt att arbeta för stationsläget söder om Munksjön med tillhörande spårsträckning. Vid detaljplaneläggning ska hänsyn tas till planerad utbyggnad och stor restriktivitet ska råda för ny bebyggelse och andra anläggningar som kan försvåra järnvägens och stationsområdets tillkomst.

Utbyggnadsstrategi

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.

Fördjupad översiktsplan

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.

Kvarterstruktur inom Skeppsbron enligt Ramprogrammet.

Ramprogrammets antagandehandling daterad, 2012-11-29, utgör fördjupad översiktplan för denna detaljplan.

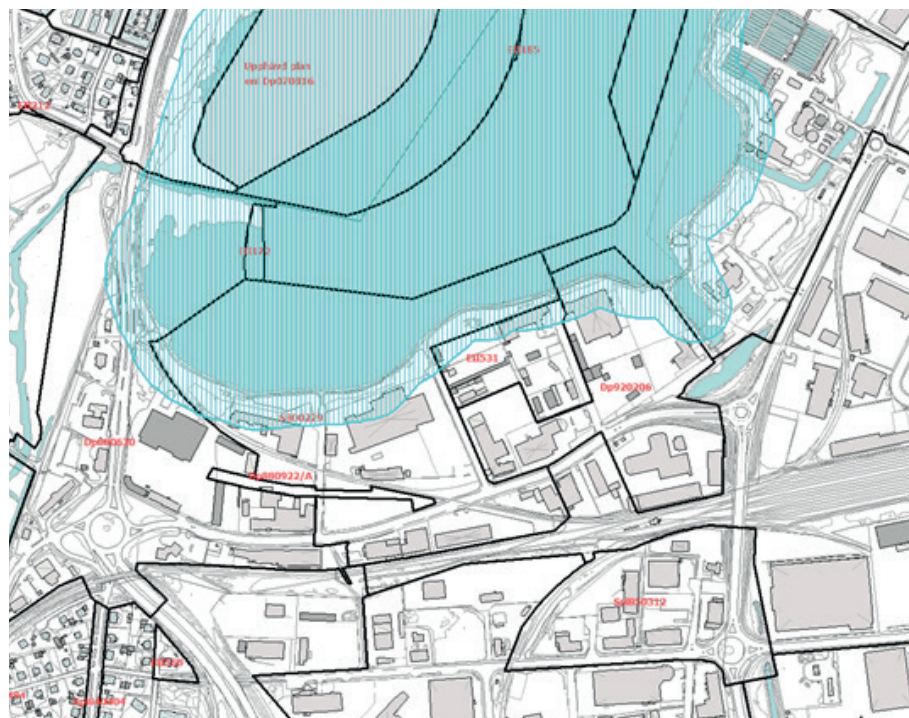


Ramprogrammet visar en huvudstruktur för den långsiktiga utvecklingen av Södra Munksjön. I programmet dras riktlinjer upp för omvandlingen från dagens struktur med mestadels verksamheter till livliga stadsdelar med blandat innehåll och en integrering med miljöerna kring Munksjön och Rocksjön. I omvandlingen 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. 6 000-8 000 bostäder inom kärnan och 6 000

ytterligare arbetsplatser vilket totalt ger ca 11 500 arbetsplatser

Detaljplaner

Planområdet berör ett flertal detaljplaner antagna 1940-08-01, 1964-01-28, 1968-06-24, 1980-02-29, 1988-06-30, 1988-09-22/A och 1992-02-06. Gällande planer anger för större delen av föreslaget planområde: J- Industriändamål. I den sydöstra delen av planområdet medges JH1- Industri, handel, ej livsmedel och i västra del av planområdet vid Jordbrovägen är användningen GKJH1- Bilservice, kontor, industri och handel, livsmedel begränsad till max. 10 m2 och Natur vid Tabergså.



Gällande detaljplaner.

Kommunalt bostadsförsörjningsprogram (KBFP)

Ramprogrammet är det största och strategiskt viktigaste omvandlingsområdet inom utbyggnadsstrategin och därmed även det området som har störst inverkan på kommunens kommande möjligheter till bostadsförsörjning.

I bostadsförsörjningsprogrammet ligger Skeppsbron inom projektplan för 2015-2020. Nybyggnation inom området förväntas påbörjas 2018 med 300 bostäder och fortsättas med 300 ytterligare bostäder per år. Utbyggnaden inom området kommer att fortsätta efter 2020.

Ålborgåtaganden

Jönköpings kommun skrev i oktober 2007 under Ålborg-åtagandena, och tar därigenom ett helhetsgrepp kring arbetet med 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 kom-

mer därför att arbeta för att:

- återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden. Att 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, 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.

Barnkonventionen

I enlighet med kommunens arbete med FN:s konvention om barnets rättigheter ska konsekvenser om barnens rättigheter redovisas utifrån de faktorer som detaljplanen beslutar om. Frågeställningar som berör barn och barnets bästa är ständigt närvarande under planeringsarbetet då de är förutsättningar för god stads- och samhällsutbyggnad.

Program för anpassningar till klimatförändringar

Enligt programmet ska nya områden runt Vättern, Rocksjön och Munksjön planeras för en vattennivå på minst +90,3 meter (enligt RH 2000) och dagvatten ska kunna avrinna på markytan med självfall till dessa sjöar. Denna detaljplan tar hänsyn till föreslagna klimatanpassningsförutsättningar.

Dagvatten - policy och handlingsplan

Enligt kommunens dagvattenpolicy ska hanteringen av dagvatten ske på ett sätt som:

- medför minsta möjliga störningar på människors hälsa och på miljön i vatten och mark

- minimerar risken för skador på byggnader och anläggningar
- berikar bebyggelsemiljöerna och synliggör vattenprocesserna

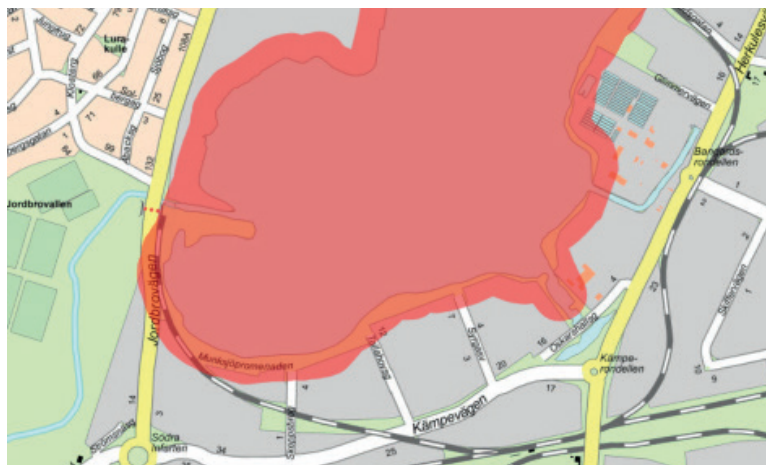
Till policyn är dokumentet "Handlingsplan för dagvatten" knutet. Handlingsplanen innehåller riktlinjer för hur arbetet med dagvatten ska bedrivas. Enligt handlingsplanen kategoriseras Munksjön som "mindre känslig" recipient för dagvatten. Det finns 22 utsläppspunkter till sjön och naturvärdet bedöms vara högt. Som hjälp för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas föreslås olika reningskrav. Reningskravet bygger på typen av avrinningsområde vilken ger olika klassificeringar av dagvatten.

Föroreningshalter i dagvattnet från Skeppsbron, som en ny stadsdel och avrinningsområde, klassificeras som "Måttliga halter". Klassificeringen baseras på områdestyp (bostad > 50 person/ha) med markanvändningen flerbostadshusområden, kontor- och handelsområden. I handlingsplanen föreslås enkel rening som reningskrav för dagvattnet som rinner genom området.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade med stöd av 7 kap. 21 § miljöbalken om vattenskyddsområde för Vättern för den del som ligger i Jönköpings län. Planområdet ligger inom Vätterns vattenskyddsområde. Länsstyrelsen beslutade om skyddsföreskrifter vilka trädde i kraft den 1 mars 2014.

Gällande skyddsföreskrifter beskrivs i Länsstyrelsens beslut (2014-01-30). Olika föreskrifter t.ex. 2 § avloppsvatten, 7 § uppställning av transportbehållare, och 8 § täktverksamhet och andra schaktningsarbeten kommer att gälla i detta område.



Vattenskyddsområde.

Övriga utredningar

Många olika utredningar genomfördes i samband med planarbetet. En kort sammanfattning av varje utredning sammanställs i detta avsnitt. Alla utredningar finns som bilaga för att läsas i sin helhet. Här bör det påpekas att många av utredningarna är gjorda på en översiktlig nivå för ett 2050 scenario när hela Skeppsbron är fullbebyggt. En del av utredningar bör detaljestuderas i ett senare skede och kompletteras med olika tänkbara åtgärdsförslag. Dessutom finns det behov för kompletterande utredningar vilka tittar på varje etapp när t.ex. en del av verksamheter finns kvar inom område och skapar nya förutsättningar. En del

av utredningar är inte färdigställda utan finns endast som ett kort översiktligt PM som bilaga till samrådshandlingen. Den fullständiga utredningen kommer till granskningen.

Arkeologi

Inför byggandet av en ny stadsdel, Skeppsbron, vid södra munksjön, har Jönköpings läns museum utfört en arkeologisk utredning i Jönköpings kommun, Tekniska kontoret. Utredningen utfördes inom de tomterna som ägdes av kommunen våren 2015. Enligt utredningen kan det finnas spår av eggstensåldersboplatser bland sandrevlarna. I torven kan det även finnas föremål och rester efter bronsåldersgravar som tidigare funnits söder om Munksjön. Den södra delen av Munksjön har tidigare inte berörts av några arkeologiska undersökningar och här finns en stor kunskapspotential som bör utredas vidare. Dock har aktuell utredningen inte kunnat påvisa några fornlämningar i de upptagna schakten.

Kulturhistoria

Enligt "Södra Munksjöområdet-Historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering (2008)", vilken utfördes som ett planeringsunderlag till Stadsbyggnadsvisionen 2.0, är områdets främsta värde som representant för ett stadsnära industriområde från mitten av 1900-talet. Detta värde utgörs av den samlade bebyggelsen. Dock är området inte unikt i denna aspekt. Det är däremot en årsring i stadens utveckling och de kvaliteter som finns bör ses som en tillgång i den framtida planeringen. Byggnaderna har värden som kan bära fram områdets industri- och bebyggelsehistoria genom sin utformning, konstruktion eller funktion.



Karta från 1954

Karta från 1954. Områdena närmast sjön var vid denna tid nästan helt bebyggda. Flygfältet började bli ett påtagligt hinder för stadens utveckling. Söder och öster om flygfältet ligger de äldre strukturer som orörda. Fridhems villområde och Folkets park (väster om hangaren) var nu så stora som de kom att bli innan de avvecklades.

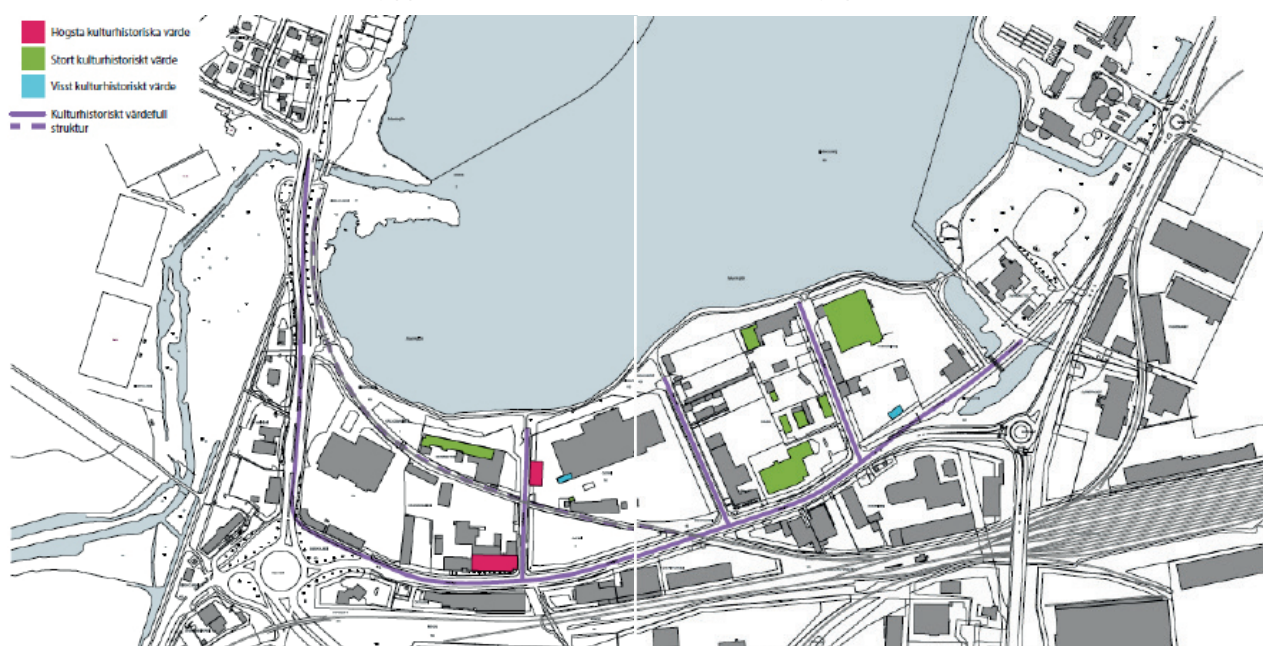
En mer detaljerad kulturhistorisk utredning utfördes inom området samband med planarbetet (2015-09-04). Industribebyggelsen inom utredningsområdet lyfts inte fram som kulturhistorisk intressant i kommunens kulturvårdsprogram från 1988.

Enligt utredningen karaktäriseras området tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lätt överskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönskapet och strandpromenaden längs

Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativ heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av småskalighet och gemensamma industrifunktion.

Utbredningsområdets äldsta infrastruktur utgörs av Jordbrovägen vars sträckning tidigare var den gamla södra landsvägen in till staden. Passagen vid Jordbron har medeltida anor och sepelar en fortsatt viktig roll i platsens kommunikationsnät. Järnvägens betydelse för området syns idag tydligast i stickspåret intill f.d. slakteriområdet. Gatunätet har sedan 1940-talet gett stadsbilden kontinuerlig struktur med huvudvägen Kämpevägen och parallella tvärgatorna Skeppsbrogatan, Tallahovsgatan och Syrgasvägen. Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs Skeppsbrogatan; slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och struktur.



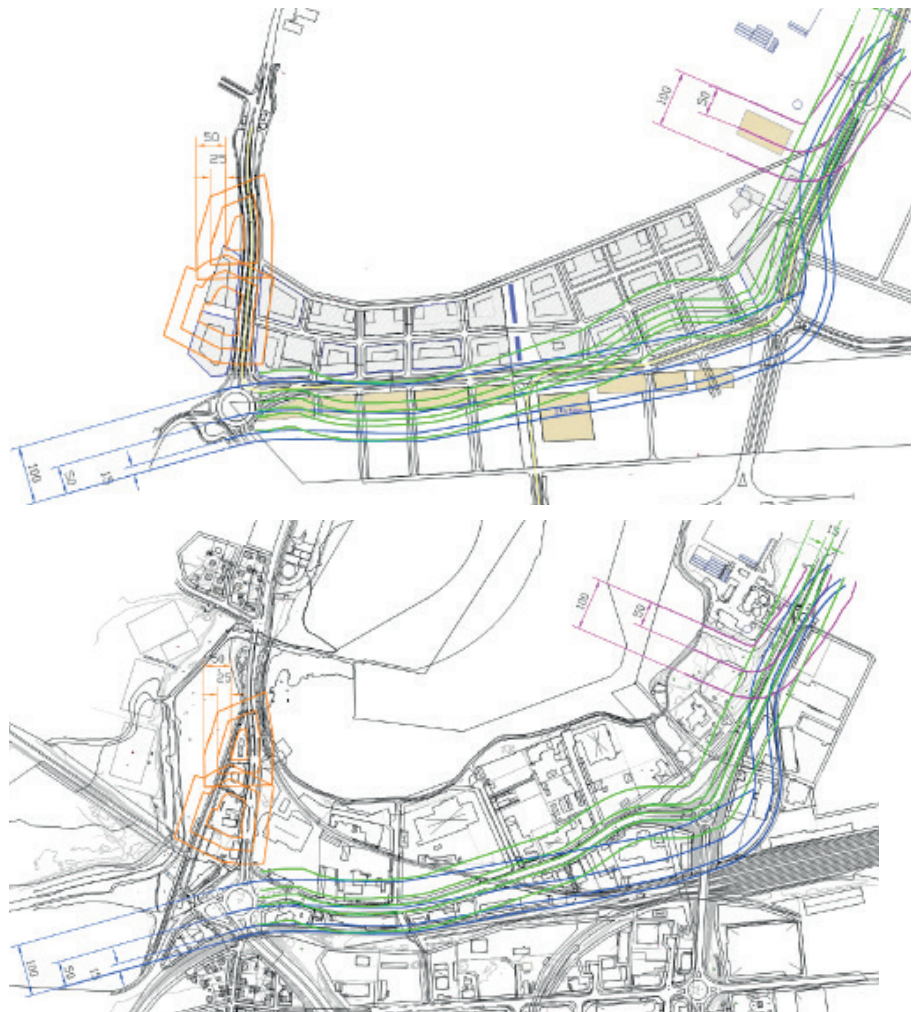
Risakanlys för omgivningspåverkande verksamheter och trafik med farligt gods

I en översiktlig riskutredning som utfördes för delområde Skeppsbron har man utrett både omgivningspåverkande verksamheter (Avsnitt 4) i området och trafik med farligt gods (Avsnitt 5) som tänkbara riskkällor. I riskutredningen bedöms att följande verksamheter/transportleder utgör en riskkälla där skyddsåtgärder behöver beaktas.

- Järnväg (den sträcka som löper mellan Jordbrovägen och Herkulesvägen)
- Industrispår
- Rangerbandsgård
- Lokal väg där transporter av farligt gods förekommer
- Bensinstation
- Simsholmens reningsverk, Jönköpings Energi (Biogags)

Observera att bedömningen görs med avseende på risken för 3:e man att omkomma till följd av en olycka vid verksamheten/farligt gods olycka.

Skyddsavstånd
inklusive avstånd där
rekommenderade
skyddsåtgärder föreslagits,
med och utan planerad
bebyggelse.



Enligt riskanalysen bedöms att den typen av exploatering som tillåts enligt planförslaget är möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder beaktas i fortsatt arbete. Föreslagna skyddsåtgärder för respektive riskkälla har definierats som *skall* eller *bör*, notera att det endast är de som är formulerade som skall-krav som konsulten bedömer som nödvändiga att lyfta i detaljplanen för att nå en acceptabel risknivå. Bör-rekommendationer är sådana rekommendationer som ytterligare reducerar risknivån.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **befintlig järnväg** (den sträcka som löper mellan Jordbrovägen och Herkulesvägen):

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och järnväg skall upprättas med avseende på beräknade risknivåer.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter ifrån järnväg): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuell fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Barriär/skydd mellan studerat område och järnvägen ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.
- Inom 50 meter från järnvägen skall utrymning bort från järnvägen vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot järnväg bör om möjligt veta bort från järnvägen.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras

som första radens bebyggelse mot järnvägen och ej närmare än 100 meter från järnvägen.

- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras mellan järnvägen och den väg där lokala transporter av farligt gods förekommer.

Det bör dock noteras att Trafikverket generellt förespråkar minst 30 meter bebyggelsefri zon från järnväg där farligt gods transporteras, se kapitel 2.3.3.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **industrispår samt rangerbangård**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och industrispår samt rangerbangård skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Barriär/skydd mellan studerat område och industrispår/rangerbangården ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.
- Inom 50 meter från industrispår/rangerbangården skall utrymning bort från industrispår/rangerbangården vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot industrispår samt rangerbangård bör om möjligt veta bort från de studerade farligt godslederna.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter från industrispår samt rangerbangård): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot industrispår/bangården
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras närmare än 100 meter från rangerbangården
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras närmare än 50 meter från industrispår.
- Vid en framtida utbyggnad av området öster om Herkulesvägen skall bommar vid studerade plankorsningar övervägas, ur trafiksäkerhetssynpunkt, då området ändrar karaktär från industriområde till mer blandad bebyggelse.

Det bör dock noteras att Trafikverket generellt förespråkar minst 30 meter bebyggelsefri zon från järnväg där farligt gods transporteras, se kapitel 2.3.3.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **lokal väg där transporter av farligt gods förekommer**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 15 meter mellan ny bebyggelse och väg skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Barriär/skydd mellan studerat område och järnvägen/rangerbangården ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant.

- Inom 50 meter från vägen skall utrymning bort från vägen vara möjlig.
- Entréer till första radens hus mot väg bör om möjligt vetta bort från vägen.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 50 meter från väg): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot vägen och ej närmare än 50 meter från vägen.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras mellan järnvägen och den väg där lokala transporter av farligt gods förekommer.

Om antalet transporter på lokal väg kan minskas, exempelvis genom att transporter från St1:s depå och Simsholmens reningsverk väljer alternativ transportväg, bedöms risknivån reduceras till en sådan nivå att inga skyddsåtgärder från vägen bedöms som skall-krav utan endast som bör-rekommendation.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **bensinstation**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 25 meter mellan ny bebyggelse och lossningsplats skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 18 meter mellan ny bebyggelse och mätarskåp skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 6 meter mellan ny bebyggelse och pejlförskrivning skall upprättas.
- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 12 meter mellan ny bebyggelse och avluftningsrörsmynning till cistern skall upprättas.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Entréer till första radens hus mot bensinstation bör om möjligt vetta bort från bensinstationen.
- Inom 40 meter från bensinstationen skall utrymning bort från bensinstationen vara möjlig.
- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 40 meter från bensinstation): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material.
- Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot järnvägen och ej närmare än 40 meter från järnvägen.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **Simsholmens reningsverk, Jönköpings Energi (Biogas)**:

- Ett bebyggelsefritt område motsvarande minst 50 meter mellan ny bebyggelse och stängsel runt Simsholmens reningsverk skall upprättas.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras närmare än 100 meter från stängsel runt Simsholmens reningsverk.
- Bebyggelsefritt område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Området kan dock användas för parkeringsplatser.
- Entréer till första radens hus mot Simsholmens reningsverk bör om möjligt vetta bort från reningsverket.

- Fasadkrav för ny bebyggelse (fram till 100 meter från Simsholmens reningsverk): Alla fasader inklusive tak skall utformas med ytskikt i obrännbart material. Eventuella fönster ska vara E30-klassade men får vara öppningsbara.
- Svårutrymd bebyggelse, så som skola, sjukhus och hotell, skall ej placeras som första radens bebyggelse mot Simsholmens reningsverk.

Eventuellt kan rekommenderade avstånd reduceras om kvantitativa beräkningar för scenarion som är rimliga att beakta i samhällsplaneringsprocessen utförs. Detta förutsatt att resultaten från sådana beräkningarna motiverar ett kortare konsekvensområde/skyddsavstånd.

Trafikflöden år 2030

Trafikanalysen baseras på en trafikprognos för år 2030 för hela kommunen. I denna prognos ingår Skeppsbron fullt utbyggt (2050) medan andra delar av Södra Munksjön inte har bedömts hunnit byggas ut till 2030. Då beräknas området fullt bebyggt innehålla högst 2 500 bostäder. Alla bostäder är lägenheter och det totala antalet boende blir då upp mot 5 000 personer. Verksamheterna planeras huvudsakligen att utgöras av kontorsverksamhet men till viss del även av handel. Antalet anställda beräknas totalt uppgå till drygt 2500. Arbetsplatserna är främst lokaliserade i kvarteren utmed Kämpevägen, Jordbrovägen och Herkulesvägen.

Tabell 1: Jämförelse av trafikflöden (fordon per vardagsdygn) i nuläge och framtidsprognos för de större gatorna runt Skeppsbron

Gata	Plats	Trafikmätning nuläge (vardagsdygn)	Prognos för år 2030 (vardagsdygn)
Kämpevägen	Ö Jordbro-rondellen	14 000 f/d	11 000 f/d
Jordbrovägen	N Jordbro-rondellen	21 000 f/d	19 000 f/d
Herkulesvägen	N E4	14 000 f/d	14 000 f/d
Barngårdsgatan	V E4	13 000 f/d	13 000 f/d
Barnhemsgatan	Anslutning till trafikplats Ljugarum	-	14 000 f/d

Trafikflödet på Kämpevägen beräknas till som mest drygt 11 000 fordon per vardagsmedeldygn. Högst flöde beräknas närmast cirkulationsplatserna vid områdets östra och västra del, men i mitten av gatan väntas flödet bli lägre då en del av trafiken avviker mot stationen som ligger söder om Kämpevägen.



På grund av parkeringsanläggningarnas spridning i området ytterkant beräknas trafiken fördelas relativt jämt på områdets lokalgatunät. De två gatorna där vänstersväng tillåts från Kämpevägen får de högsta trafikflödena med upp mot

2 000 fordon per dygn och övriga anslutningar mot Kämpevägen beräknas få upp mot 1 500 fordon per dygn. Den exakta fördelning på de inre lokalgatorna är svår att bedöma innan det är fastslaget hur anslutningar till lokala parkeringar placeras.

Gatustrukturen i området där en stor del av gatunätet i tvärgående riktning utformas som lågfartsgator gör att risken för omfattande genomfartstrafik genom området bedöms som liten. Det är fördelaktigt om parkeringsanläggningar kan placeras så att de nås utan att behöva använda gångfartsgator.

Trafikbuller

Bullerberäkningar är utförda för två alternativa trafiksituationer när hela Skeppsbron är bebyggt år 2030. Det som skiljer dem åt är att i alternativ 2 är en väg från Jordbrorondellen byggt upp mot nordväst för att avlasta trafiken på Jordbrovägen. I alternativ 1 är trafikbelastningen högre på Jordbrovägen. Skillnad mellan bullernivåerna märks bara runt Jordbrovägen. Resten av planområdet har samma förutsättning i båda alternativ.

Bullerutredningen redovisar ett värsta scenario för bullernivåer inom området och kommer att justeras i ett senare skede enligt siffror som presenteras i den senaste trafikmodellen för 2030 (trafikflöden 2030 som presenterades i tidigare avsnitt). Beräknade ljudnivåer har utvärderats mot den numera gällande Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Stora delar av fasaderna beräknas få ekvivalent ljudnivå från väg- och spår-vagnstrafik som överskrider riktvärdet 55 dBA. Detta innebär att de flesta bostäderna måste utformas med hälften av bostadsrummen mot en sida skyddad från buller. Buller till området kommer bl a från E4 ca 500 m söder om planområdet, de större vägarna samt planerade spårvarnar på tre sidor runt området samt lokalgatorna inne i området.



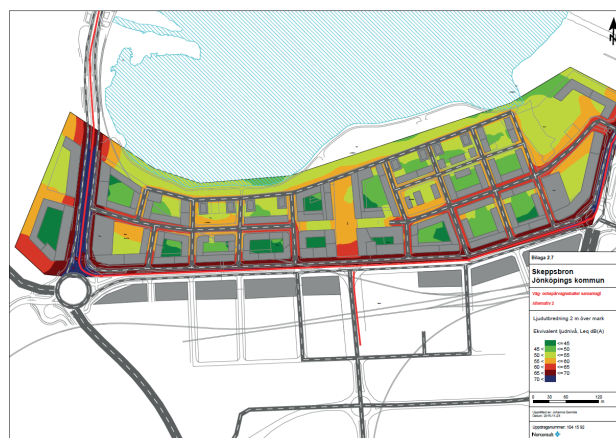
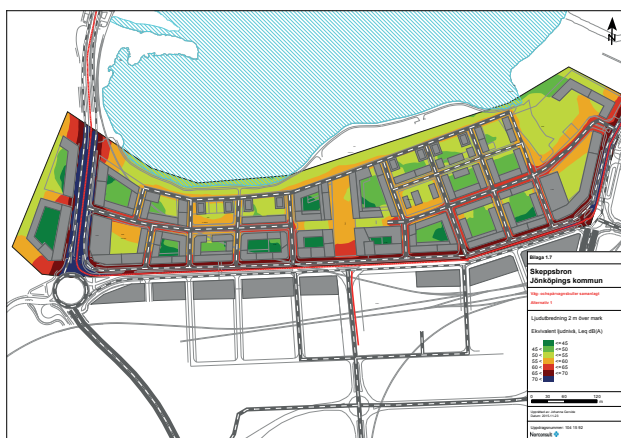
Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårvarnstrafik sammanlagt. Alternativ 1 (vänster) och alternativ 2 (höger).

De ljudskyddade sidorna är inte överallt tillräckligt tysta för att motsvara kravet i förordningen. Det beror bl a på att inte alla kvarter är slutna så att ljudskyddade sidor bildas. Men det beror även på att en betydande andel buller kommer från E4 ca 500 m söder om området och därmed kommer in i området mer ovanifrån än nerifrån.

För att skapa dessa ljudskyddade sidor kan bebyggelsen behöva anpassas mer

efter den rådande bullersituationen. Öppna kvarter kan behöva stängas till mot omgivande gator och husens höjder kan behöva anpassas mer efter var i området de befinner sig – högre hus i områdets ”ytterkanter” som skyddar den ”inre bebyggelsen” som kan behöva vara lägre. Formen på de två höghusen inom området bör detaljstuderas och utformas så att det finns möjlighet att skapa sidor skyddade från buller för bostäder så att minst hälften av alla bostadsrum i varje lägenhet får tillgång till ljudskyddad sida.

Gemensamma uteplatser till bostäderna behövs och kan anläggas på innergårdarna eller på andra tillräckligt tysta ytor som komplement till ev. privata balkonger som inte uppfyller kraven på ljudnivå. En kombination av att stänga till kvarter och att använda lokala skärmar kan användas.



Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark. Alternativ 1 (vänster), alternativ 2 (höger).

Lokaler och kontor kan placeras på de platser där kraven på ljudnivå vid bostäders skyddade sida är svår att klara. Det är inte generellt de lägre våningsplanen som är svåra att använda för bostäder utan snarare de högre våningsplanen samt kvarterens ytterhörn där det är att skapa skyddade sidor i tillräckligt hög utsträckning. De två planerade skolorna inom planområdet behöver skärmas från omgivande lokalgator för att klara ekvivalent ljudnivå 55 dBA på större delen av skolgården.

Alla fasader som utsätts för höga ekvivalenta och maximala ljudnivåer behöver utformas med avseende på dessa höga ljudnivåer. Det innebär främst att fönster och ventiler som väljs har god ljudisolerande förmåga så att riktvärden klaras. Detta gäller såväl bostäder som lokaler, kontor och skolor.

Inom området kan en anpassning med avseende på avståndet mellan väg och hus göras med större avstånd till vägar där man väntar sig mer trafik. Det är även lämpligt att begränsa och styra den tunga trafiken på lokalgatorna inom området. Gatorna bör utformas så att skyltad hastighet upprätthålls, exempelvis genom smala gator.

I så stor utsträckning som möjligt bör ytor inom planområdet göras mjuka, dvs. inte hårdgjorda. För att minimera att bullret förstärks av reflektioner mellan parallellt placerade höga fasader kan fasadmateriell som dämpar buller för de fasader som vetter mot lokalgatorna inne i området användas.

I beräkningarna är inte eventuellt bullertillskott från tågtrafiken på Vaggerydsbanan eller den eventuellt kommande Götalandsbanan medtaget. Enligt tra-

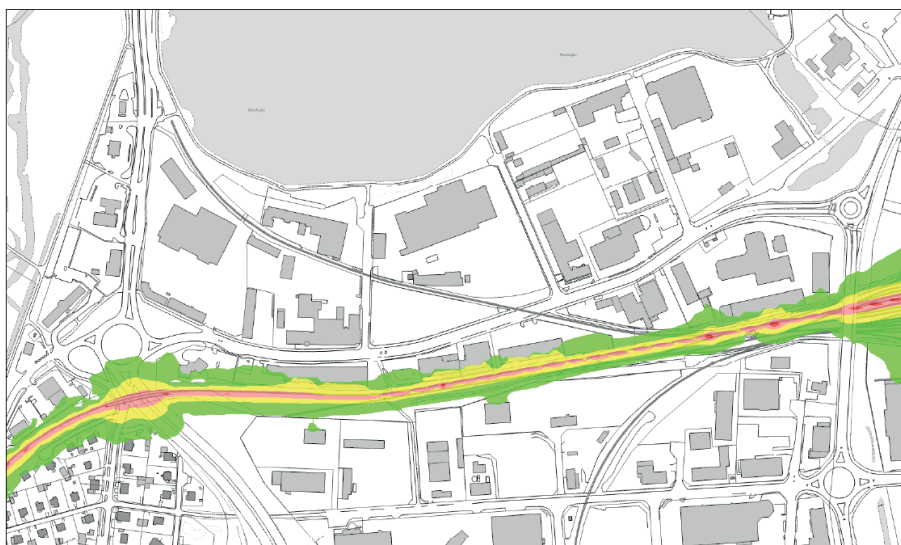
fikverkets nya riktlinje, TDOK 2014:1021 bör trafikbullret från den eventuella framtida Götalandsbanan inte överskrida ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid de närmaste bostadsfasaderna inom planområdet.

Vid dessa fasader beräknas ekvivalent ljudnivå från övrig väg- och spårvagnstrafik i framtiden att ligga kring 63-64 dBA vilket innebär att ett tillskott på 55 dBA från Götalandsbanan endast utgör en marginell förändring av bullertillskottet, såväl inomhus och utomhus. Även de ljudskyddade bostadsfasaderna inom planområdet samt uteplatser i markplanet bedöms påverkas endast marginellt av detta bullertillskott.

Buller från befintlig järnväg

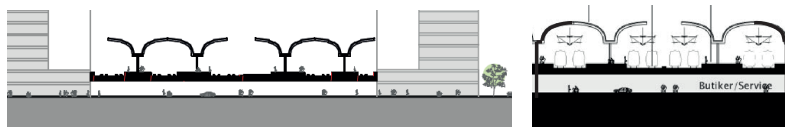
Enligt kommunens bullerkartläggning från befintlig järnväg påverkas inte planområdet från de högsta bullernivåerna.

Idag är sträckan Jönköping-Vaggeryd en viktig länk i den interregionala trafiken Jönköping-Växjö via Vaggeryd och Värnamo. Det finns många olika förstudier som har utrett olika alternativa förslag för den framtida utveckling av banan. Dock kan inte en rimlig prognos för trafikflödet 2030 dras i dagsläget. En komplettering av utredningar får utföras i senare skede av planarbetet enligt ny information.



Buller från järnvägen.

Tanken i planförslaget är att buller från höghastighetsbanan och andra tåg som passerar genom samma spårområde kommer att skärmass av, möjligen med byggnader på båda sidor av spårområdet, eller bullerskärmar som sätts i en högre höjd än ledningar ovan spårområdet.



Koncept sektioner.

Industribuller

En översiktlig bedömning av risk för buller från befintliga verksamheter inom och utanför planområdet genomfördes nov-dec 2015. Vid inventeringen bedömdes att 19 verksamheter kan ge upphov till bullerimmission vid de planerade bostäderna som är så hög att den innebär viss risk (16-17 verksamheter)

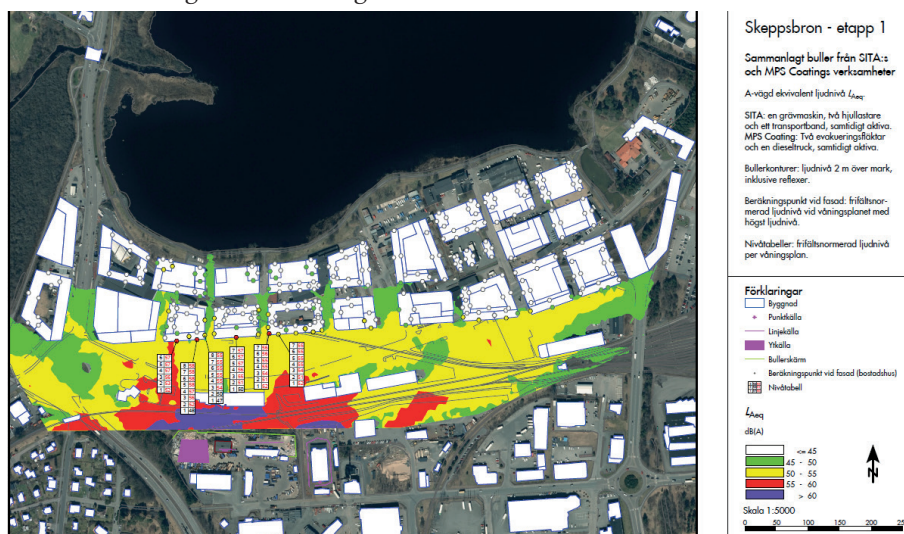
eller hög risk (2-3 verksamheter) för konflikt med Boverkets riktvärden.

För två verksamheter, SITA och MPS Coating, har bullerberäkningar gjorts. Vid ett antal bostadsfasader är beräknad ljudnivå högre än 50 dBA vilket medför krav på bulleranpassad bebyggelse med hälften av bostadsrummen vända mot luddämpad sida. Beräkningarna har gjorts för två fall av byggnation:

- en första utvecklingsetapp före byggandet av en station för höghastighetståg med befintliga byggnader söder om nya Kämpevägen
- en senare utvecklingsetapp, inklusiv en station för höghastighetståg och nya byggnader söder om Kämpevägen.

Boverket rekommenderar 60 dBA som övre gräns för när det är lämpligt att bygga bostäder. Högsta beräknade ljudnivå vid fasad uppgår till 58 dBA när två verksamheter ingått i beräkningen.

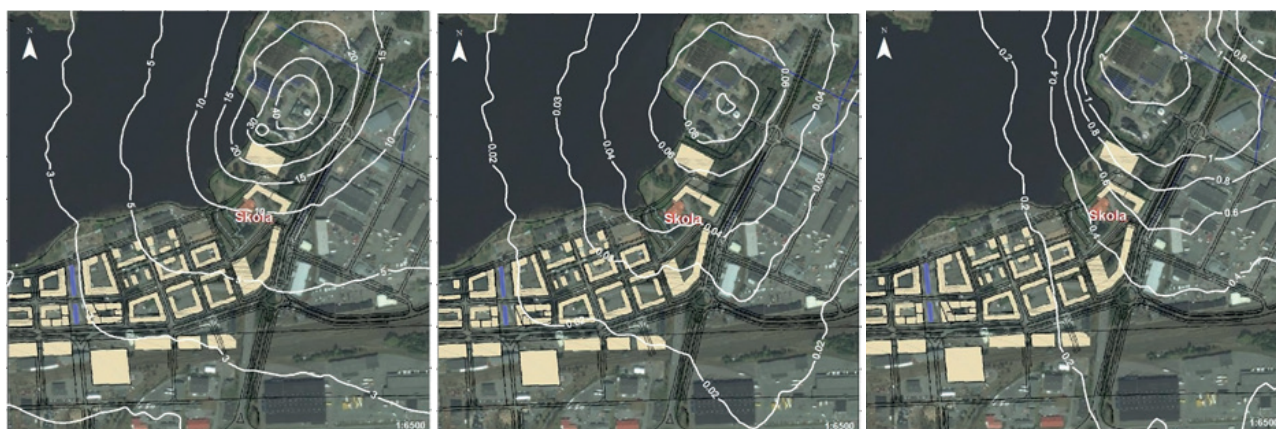
Sammanlagt industribuller
från SITA:s och MPS
Coatings verksamheter.



Lukt

Beräkningarna av spridningen av lukt från Simsholmen

Beräkningar har utförts med en avancerad, tredimensionell spridningsmodell, den s.k. TAPM-modellen. Modellen beräknar det lokala vindfältet med hänsyn till topografi, markanvändning, havstemperatur samt luftens stabilitet mot bakgrund av den storskaliga meteorologin.



Ingen åtgärd för bassängerna.

Det framgår av resultatet från luktberäkningarna att det i dagsläget sannolikt kan förkomma lukt i området av den planerade bebyggelsen vid Skeppsbron. I

utredningen är reningsverkets område indelat i fyra mindre områden. Genomförda spridningsberäkningar har visat att två av fyra scenarier leder till att risken för luktstörningar minskar radikalt. Detta är dels scenario 2 där en övertäckning och förhöjd emissionsnivå till 50 meter leder till betydligt lägre halter vid skolan, och dels scenario 3 där utsläppen från område II-IV renas och släpps ut på 30 meters höjd utan någon övertäckning eller rening av emissionerna från bassängerna.

Lukt från verksamheterna

Resultaten från spridningsberäkningarna avseende risk för lukt från VOC-emissioner från verksamheterna visar att det enbart är halterna av bensen som riskerar att överskrida luktrösklarna dock, endast nära bensinstationen (Preem Hagaleden) och inte till planområdet Skeppsbron (se röd haltgräns i följande bild). Däremot finns det risk att det inom planområdets västra del förekommer halter av bensen som överskrider de högsta godtagbara total halterna i luft rekommenderat av Arbetsmiljöverket (se rosa haltgräns bilden nedan). Halterna av bensen från bensinstationerna har beräknats för flera olika utsläppsscenarier. Det framgår av resultaten att skillnaden i utsläpp är avgörande för om halterna är högre än den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft vid planområdet eller inte. För etanol förväntas inte någon risk för överskridande vare sig luktröskeln eller nivågränsvärde.

Spridningsberäkningar har inte gjorts för bensinstationerna St1 och OK Q8 på Jordbrovägen då denna kommer att hamna inne i det nya området, men baserat på de utförda beräkningarna har ändå ett resonemang kring riskerna för lukt från dem gjorts. Bensinmängderna som hanteras på St1 och OK Q8 på Jordbrovägen är i samma storleksordning som de vid OK Q8 på Solåsvägen, och därmed är utsläppen också likartade. Detta innebär maxtimmedelhalter på 1,5 mg/m³ vid stationen och en viss spridning av lukt och halter över den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft. Dock ligger dessa två stationer nära Preem Hagaleden som har mycket högre utsläpp. Det är därför inte otroligt att emissionerna från de två stationerna kommer att samverka och ge ytterligare förhöjda haltnivåer lokalt. St1 och OK Q8 på Jordbrovägen ligger inom Skeppsbrons planområde, och skulle dessa bensinstationer vara kvar när alla de andra husen är byggda finns risk för att det kommer förekomma halter över luktröskeln och den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från bensen in i västra delen av planområdet.

Gällande diesel är risken för överskridanden av luktröskeln liten, medan det föreligger risk att den högsta godtagbara totalhalten av kolväten i luft från diesel överskrids i en liten del av planområdets västra delar närmast bensinstatio-

Bensin
(vänster)
Diesel
(höger)



nera.

Sverige måste för att klara klimatmålen införa styrmedel bort från fossila bränslen. Troligen kommer på sikt hantering av bensin därför att minskas. Den nuvarande klimatpolitiken har sin grund i de regeringsförslag (propositioner) som antogs av riksdagen 2009, ”En sammanhållen klimat- och energipolitik”.

Riksdagen beslutade att målet för de svenska utsläppen av växthusgaser, från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter, ska vara en minskning med 40 procent till år 2020 jämfört med 1990.

Förutom utsläppsmål för växthusgaser till 2020 beslutade riksdagen även att:

- Sveriges användning av förnybar energi ska uppgå till minst 50 procent av den totala energianvändningen år 2020.
- Energianvändningen, räknat per BNP-enhet, ska effektiviseras med 20 procent jämfört med 2008 års totala energianvändning
- Användningen av förnybar energi i transportsektorn minst ska uppgå till 10 procent samma år.

Luftkvalitet

Beräkningarna har gjorts för två olika alternativ där enda skillnaden är att en viss del av trafiken i Alternativ 2 letts om från Jordbrovägen till en ny väg, Karlavägen. Övriga vägar har samma trafikarbete.

Resultat Alternativ 1: årsmedelvärdet tangeras och 90%-ilen för dygnsmedelvärdet överskrider MKN vid en del av Jordbrovägen mellan huskropparna

Resultat Alternativ 2: MKN för årsmedelvärdet klaras vid Jordbrovägen och Karlavägen. Det är dock fortfarande risk att 90%-ilen för dygnsmedelvärdet överskridanden mellan huskropparna på Jordbrovägen och även ut på Karlavägen. Halten avklingar dock till under MKN närmare huskropparna vid Karlavägen och även på Jordbrovägen, även om det vi den sistnämnda är högre halter.

I båda alternativen tangeras MKN för årsmedelvärdet (35-40) på en del Herkulesvägen nära den planerade skolan, men halten avklingar snabbt vid sidan av vägen till haltnivåer under MKN. Vad det gäller 90%-ilen så föreligger det risk för överskridanden med haltnivåer över MKN.

Även på Kämpevägen och Jordbrovägen söder om rondellen finns det risk för överskridanden av 90%-ilen för dygnsmedelvärdet. Här är det ett brett stråk runt vägen som har halter över MKN.

Beräkningarna av spridningen av halten av PM10 för 2030 har jämförts med beräkningar för 2030 genomförda av SMHI för en enskild gata i Jönköping och dessa överensstämmer mycket väl. Därmed antas att de för denna utredning genomförda beräkningarna är rimliga.

Vid planer med lång tid innan slutförande (så som 2030) är det brukligt att

även jämföra med Miljömålen för Frisk luft. Dessa mål överskrids både för årsmedelvärde ($15 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i en stor del av området och även för 90%-ilen för dygnsmedelvärde. Detta orsakas till stor del av att den regionala bakgrundshalten (långdistanstransporterade föroreningar) och därmed även den urbana bakgrundspåslaget är högt (drygt $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för årsmedelvärde och $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för 90%-ilen), varför det är ytterst svårt att klara dessa mål, om den framtida långdistanstransporten kommer att vara lika stor som man i dagsläget antar.

Omgivningspåverkande verksamheter

Inventering av risker för damning och störande ljus från verksamheterna

Risk för passiv damning till luft från dammande ytor eller användningen av arbetsmaskiner bedöms vara försumbara. Risken för att de nuvarande verksamheterna skulle ge upphov till störande ljus bedöms som liten.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Skeppsbron karaktäriseras tydligt av en småskalig industribebyggelse med väl synlig kvartersstruktur. Stadslandskapet är som helhet lättöverskådligt då det utgörs av en blandning av bebyggda kvarter och till synes öde tomter. Flertalet siktlinjer mot grönstråket och strandpromenaden längs Munksjön förstärker det spatiösa intrycket. Gatunätet bildar miljöskapande mellanrum och bidrar till upplevelsen av bebyggelsens varierande arkitektoniska uttryck. Trots en relativt heterogen bebyggelse knyts området visuellt samman av småskalighet och gemensamma industrifunktion. Bebyggelsens äldsta representanter är belägna längs Skeppsbrovägen; slakteriets transformatorstation och f.d. tryckfärgsfabriken från 1910-talet. Vid Syrgasvägen finns en samlad helhetsmiljö uppförd under 1950-talet med kontors-, lager och produktionsbyggnader för bl.a. AGA och Svenska Syrgasverken AB.

Mark och vegetation

Naturvärden

På de sandiga markerna vid Munksjöns sydöstra strand vid sortergården och djursjukhuset finns några områden med talldungar. Talldungarna vid Munksjön har inslag av skyddsvärda äldre tallar i solexponerat läge med lämplig livsmiljö för reliktboken. Tallarna hör till en ansvarsmiljö i naturvårdsarbetet för Jönköpings kommun. De ingår i ett nätverk av skyddsvärda äldre tallar.

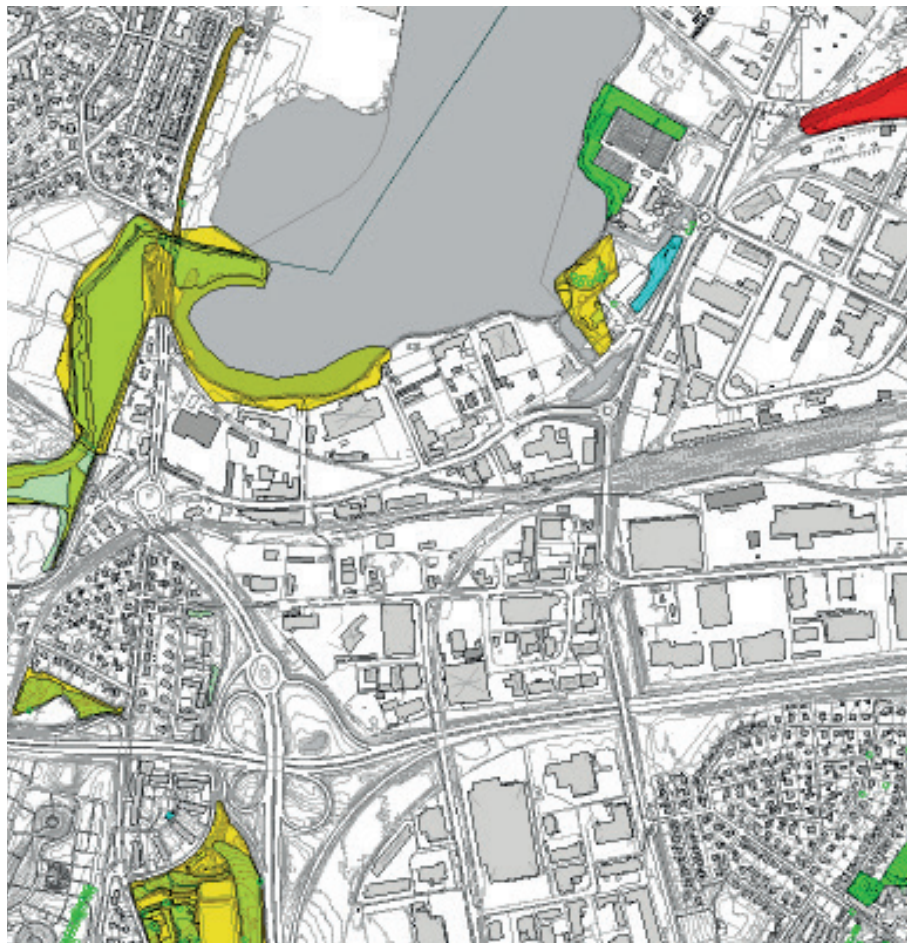
De största områdena med ursprunglig natur återfinner man utmed Tabergsånen med strandskog och sumpskog i områdets sydvästra del. I den östra och södra delen av sjön finns ytor med flytbladsväxter.

Munksjön har betydelse för vandrande fisk som öring och harr från Vättern samt som ett lekområde- och yngkammare för gös, gädda med flera arter. Här är strandsumpskog och grundbotten viktiga.

Dagvattendammarna vid djursjukhuset är viktiga för fåglar, insekter och grod- och kräldjur liksom för rening av dagvatten. Det finns ett ljusöppna översväm-

ningsdike vid gc-vägen som går genom Prästkärret som har ursprunglig och rik fauna och flora. Diket beskrivs som en kompletterande småbiotop till sumpskogen i Prästkärret.

Lövsumpskogen som omger Simsholmskanalen med grova lövträd och död ved är ett värdefullt område för växer, fåglar och andra djur.



Naturvårdsprogrammet.
Röda områden bedöms ha
mycket höga naturvärden,
gula höga naturvärden och
gröna naturvärden.

Rekreativvärden

I översiktsplanen framgår det att kommunen avser att ”successivt förbättra i och kring Munksjön bl.a. för att skapa bra rekreativsmöjligheter med ett sammanhängande promenadstråk kring hela sjön och att arbeta för att Munksjöns förorenade bottensediment åtgärdas”. I grönstrukturplanen för Jönköping som antogs 2004 är målsättningen för Munksjön att ”sjön ska utgöra en stadssjö, med god tillgänglighet till dess stränder för gående och cyklister”.

Hälsan stig runt Munksjön är ett populär gång- och cykelstråk bland motionärer under hela året. Stråket ligger i en naturnära miljö och skild från motortrafik. Gång- och cykelvägen vid Jordbrovallen som sträcker sig västerut mot Gräshagen- Tokarp är ett värdefullt friluftsstråk vilket är omgivet av rikt natur. Det finns fin strandflora kärrvial, vattenbladdra, fackelblomster, strandlysning, näktergal, rörhöna och groda runt stråket.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig undersökning av geotekniska förhållanden inom området utfördes 2015. Undersökningen planerades med tidigare, inom området, utförda

undersökningar som grund vilka finns med i den sammantagna utvärderingen redovisad samma PM.

Den översiktliga undersökningen har visat att de geotekniska förhållandena inom området är komplexa. I den fortsatta planeringen och projekteringen är det därför viktigt att detaljerade undersökningar utförs specifikt för varje objekt.

Inom området påträffas huvudsakligen sand, siltig sand och torv. I ytan, under eventuell beläggning, finns vanligen ett lager fyllning, huvudsakligen bestående av friktionsjord. Jordlagrens utbredning och mäktighet varierar över området. Jorden är skiktad och lösa lager påträffas generellt ner till 10-20 m under markytan. I den nordvästra delen längs med befintlig gc-väg vid Tabergsån sträcker sig de lösa lagren djupare.

Torv förekommer inom stora delar av området. Torvlagren är inte sammanhängande och det finns större parier där ingen torv har påträffats. Torv förekommer på varierande djup, i ytan, under fyllning eller som djupare liggande lager. Torvens mäktighet varierar starkt, från tunnare skikt till lager som är flera meter tjocka.

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

Schematisk redovisning av områden där torv påträffats vid utförda undersökningar.



Topografi

Markytan inom området är relativt plan med nivåer som varierar mellan ca +89,5 och +92,5, undantaget Kämpevägen och Herkulesvägen i östra delen av området. Munksjöns botten är, enligt kommunens underlag, flack och slutta med lutning 1:10 eller flackare i viken vid Skeppsbron. Strandlinjen är idag beklädd med erosionskydd i form av större stenar/block. Normal vattenyta i Munksjön ligger ca 1 m lägre än strandkantens markyta.

Geohydrologiska förhållanden

Utförda mätningar i grundvattenrör installerade 2015 visar att grundvatten varierar mellan nivå +88,7 och +89,7, motsvarande djupen ca 0 och 2,5 m under

markytan. Grundvattennivån bedöms följa vattennivåer i Munksjön och Vättern. Medelvattenståndet i Munksjön ligger kring nivån +89, vilket styrker den teorin.

Stabilitet

De översiktliga beräkningarna visar att tillfredsställande säkerhet erhålls om marknivån höjs enligt planerat med mellan 1 och 2 meter samt att byggnaderna uppförs på avståndet minst 20 meter från strandkanten.

Dessutom visar beräkningarna att planerad höjning av markytan inte kan utföras hela vägen ut mot strandkanten med tillräcklig säkerhet mot skred. Tillfredsställande säkerhetsfaktor erhålls om planerad markhöjning, till nivå +91, utförs fram till ca 10 m från befintlig strandlinje och om befintlig gång- och cykelväg flyttas så den ligger längre in på området, omkring 12 m från befintlig strandlinje. I dag ligger gc-vägen ca 3 m från strandlinjen. Beräkningarna är dock utförda med stora osäkerheter i antagen jordmodell och en mer detaljerad analys rekommenderas för att i detalj kunna bedöma hur exploateringen på bästa sätt kan utföras inom detta strandnära område.

Sättning

Inom större delen av området är marken sättningskänslig. Sättningar, dvs att jorden komprimeras och markytan sjunker, kan uppstå av spänningsökningar i jordprofilen från tillförd last, exempelvis från byggnader eller fyllning, men även vid grundvattensänkning. Sättningar kan även utbildas när jordpartiklarna omlagras på grund av vibrationer som fortplantas i jorden från exempelvis pålning, spontning och liknande arbeten.

Sättningarnas storlek varierar stort med storleken av påförd last och antagna kompressionsegenskaper och en mer detaljerad analys bör göras i det fortsatta projekteringsarbetet.

Markradon

Utförda mätningar tyder på att marken kan klassas som normalradonmark (i undersökningspunkten har högre värden uppmätts, dock nära gränsen till normalradonmark). Vid nybyggnation rekommenderas radonskyddande åtgärder. Erforderliga fyllningar får inte utföras med radonhaltigt material.

Markföroreningar

Generellt sett över hela området, så är föroreningshalterna relativt låga. Det finns dock områden, där det förekommer höga halter av främst metaller, oljekolväten och PAH. PAH bedöms vara den vanligaste förekommande föroreningen inom undersökningsområdet och halter överskridande de tillämpade riktvärdena noteras från nästintill samtliga undersökta fastigheter. Övriga föroreningsparametrar (dioxin, PCB, klorerade kolväten, pesticider) förekommer på enstaka ställen i generellt låga halter.

Fortsättningsvis kommer en riskbedömning tas fram, som sedan kommer att följas upp av, åtgärdsutredning, riskvärdering, masshanteringsplan samt framtagande av mätbara åtgärds mål.

Med tanke på att det förekommer föroreningshalter över riktvärdena för de olika markanvändningarna kommer sanering av föroreningar att bli aktuellt vid omvandling av området. Övan nämnda utredningar kommer att påvisa hur och till vilka nivåer saneringen ska ske.

Trafik

Gång

Längs Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen finns gångbanor. Övriga gator saknar gångbanor, troligen eftersom området planerats som industriområde med huvudsakligen tung trafik. Gångpassager finns över Jordbrovägen vid Södra infartsrondellen, över Kämpevägen vid Skeppsbrogatan och Syrgasvägen, samt över Herkulesvägen vid Kämperondellen. Planskild gångpassage finns dessutom under Jordbrovägen vid Klostergatan/Tabergså. Längs Munksjöns strand finns Hälsans stig, ett populärt stråk för såväl gångare som joggare.

Cykel

Längs f.d. Vaggerydsbanans banvall och längs Kämpevägen och Herkulesvägen finns dubbelriktad cykelbana på ena sidan, dock kombinerad med gångtrafikanter. För övrigt hänvisas cykeltrafikanter till samma ytor som övriga trafikslag. Cykel/gångpassager finns över Jordbrovägen vid Södra infartsrondellen, över Kämpevägen vid Skeppsbrogatan och Syrgasvägen, samt över Herkulesvägen vid Kämperondellen. Planskild cykel/gångpassage finns dessutom under Jordbrovägen vid Klostergatan/Tabergså. Längs Munksjöns strand finns Hälsans stig, ett populärt stråk för såväl gångare som joggare, som även är tillåtet för cyklister.

Kollektivtrafik

Vid Jordbrovägen finns hållplats för stombusslinje 1. För övrigt saknar området helt kollektivtrafik, trots att nuvarande Vaggerydsbanan med passagerartrafik passerar omedelbart söder om planområdet.

Bil

Alla gator är tillåtna för biltrafik.

Parkering

Befintliga verksamheter har tillgång till såväl arbetsplats- som besöksparkering inom respektive fastighet.

Tillgänglighet

Tillgängligheten med bil och tunga fordon är mycket god. Området har också viss tillgång till järnvägsnätet via stickspår. Tillgängligheten för fotgängare, kollektivtrafikresenärer samt cyklister är betydligt sämre, dels på grund av avståndet till övriga stadsdelar, dels på grund av områdets medvetna disponering för att tillgodose behovet av utrymmen för stora godsflöden. Jordbrovägen, Kämpevägen och Herkulesvägen fungerar också som effektiva barriärer på grund av höga trafikflöden och hastigheter.

Service

Offentlig service

Området saknar i stort sett offentlig service. Befintlig sortergård avses att flyttas till en ny placering. För övrig service hänvisas till andra stadsdelar. Befintligt djursjukhus avses också att flytta till en ny placering.

Kommersiell service

Området har efter hand omvandlats från industriområde med huvudsakligen tillverkning, reparation och lager till nuvarande funktioner med främst handel och reparationer riktade till privatkunder.

Genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen kommer att vara fem år från det datum den vinner laga kraft. Efter genomfört plansamråd för hela Skeppsbron avses området delas upp i flera planetapper som antas i den takt som bedöms lämplig med hänsyn till kommande beslut om tidplan för andra åtgärder i omgivningen som påverkar planläggningen inom hela Skeppsbron.

Organisatoriska frågor

Planen handläggs med standardförfarande. Efter samrådet upprättas en samsrådsredogörelse där framförda synpunkter redovisas och kommenteras.

Tidplan

Planarbetet bedrivs enligt följande tidplan:

2015

December

STBN- nytt planuppdrag

2016

Januari

STBN - beslut om plansamråd

Februari-april

Samråd

Sommar/Höst

STBN – beslut om granskning

Höst

granskning

Vinter

Beslut om godkännande

Vinter

Kommunfullmäktige - beslut om antagande

Avtal

Ansvar för genomförande av planområdet ligger hos kommunens bolag Södra Munksjöns utvecklingsbolag (SMUAB). I det ingår att för kommunens andel av blivande kvartersmark lämna markanvisningar och träffa marköverlåtelseavtal. För det som blir allmänna platser, som t ex gator och parkytor, ansvarar SMUAB för att hålla i utförandet medan förvaltningen av anläggningarna tas över av tekniska kontoret när respektive anläggning är utförd.

För att reglera genomförandet samt marköverlåtelser och ersättningar mellan kommunen (tekniska nämnden) och SMUAB ska ett genomförandeavtal träffas innan detaljplan antas för respektive etapp. SMUAB tecknar motsvarande avtal med övriga berörda fastighetsägare. För den första etappen finns även ett konsortium bildat bestående av Skanska, HSB, Corallen och SMUAB för att genomföra utbyggnad inom blivande kvartersmark.

Ekonomiska frågor

SMUAB har det övergripande ansvaret för exploateringsfrågor och finansiering inom Skeppsbron. För att kunna redovisa och följa finansieringen av allmän platsmark så kommer dock det exploateringsområde som finns upplagt för Skeppsbron i kommunens exploateringsplan (objekt 4388) att användas. Fördelning mellan vad som ska betalas av exploateringen och vad som ska betalas med skattemedel bestäms i samband med att genomförandeaftalet träffas mellan kommunen och SMUAB.

Ekonomi rörande utförande inom kvartersmark sköts och redovisas av SMUAB respektive hos de olika byggherrarna/fastighetsägarna.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

För att genomföra förändringar i fastighetsindelningen krävs en ansökan om lantmäteri- förrättning. Lantmäterimyndigheten prövar åtgärdens lämplighet samt att den överensstämmer med detaljplanen vid förrättningen. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägarna själva. Avsikten är att befintliga fastigheter samlas i en exploateringsfastighet som därefter SMUAB fördelar ut på fastighetsägarna inom ramen för detaljplanens struktur.

Eftersom planen ändrar både markanvändning och kvartersindelning inom hela området kommer samtliga fastigheter att påverkas. Alla fastigheter måste ombildas för att planen ska kunna genomföras.

Mark som idag är kvartersmark kommer att bli allmänplats och vice versa. 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. Om marken inlöses utan överenskommelse betalas ersättning enligt 4 kap. expropriationslagen. Mark som är allmän plats idag och som blir kvartersmark kommer berörd fastighetsägare att kunna förvärva av kommunen för att utnyttja full byggrätt.

De kvarter som innehåller både bostäder och verksamheter/kontor bör utföras som sk. 3D-fastigheter i de fall olika användningssätt förekommer i vertikalled. 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.

Parkering kommer delvis ske inom respektive fastighet, men det kommer i vissa

fall inte att räcka. Fyra allmänt tillgängliga parkeringshus planeras som ersättning. Antingen byggs dessa som gemensamhetsanläggningar med kommunen som delägare, eller så bygger kommunen dem själv och hyr ut platser, ungefär som boendeparkering fungerar idag.

Rättigheter

Planområdet omfattas av ett flertal rättigheter som måste upphävas i samband med fastighetsbildning i området. Nya rättigheter kan behöva bildas för att trygga väsentliga funktioner för ny- eller ombildade fastigheter.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Området berör tre befintliga fastighetsindelningsbestämmelser (ursprungligen fastställda som tomtindelningar), Överskottet akt 0680K-EIII1211, Örlogsmannen akt 0680K-EIII503 och Ödla akt 0680K-EIII423. Dessa bestämmelser upphör inom planområdet.

Något behov av nya fastighetsindelningsbestämmelser anses inte föreligga.

Medverkande tjänstemän

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

Stadsbyggnadskontoret

Sara Sardari sayyar	Planarkitekt
Mats Davidsson	Planarkitekt
Henrik Zetterholm	Utveckling och Trafikavdelningschef
Emma Svärd	Utveckling och Trafikavdelning
Lotta Olsson	Utveckling och Trafikavdelning
Thomas Sandahl	Utveckling och Trafikavdelning
Jakob Thörnblad	Lantmäteriavdelning
Emelie Westin	Lantmäteriavdelning
Gunnel Holmberg-Karlsson	Chef för Översiktlig planering
Helen Bjurulf	Kommunekolog, Översiktlig planering
Dag Fredriksson	Kommunekolog, Översiktlig planering
Robert Nykvist	Översiktlig planering

Tekniska kontoret

Fredrik Norrå	Mark och Exploateringschef
Lise-Lotte Johansson	Mark och Exploatering
Per-Gunnar Axelsson	Gata
Anders Larsson	VA och Avfall Nät
Emma Gunnarsson	Park och Skog

Liselott Johansson

Planchef

036-10 57 78

Sara Sardari sayyar

Planarkitekt

036-10 51 27

Mats Davidsson

Planarkitekt

036-10 52 47