



RAMPROGRAM

FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 29 NOVEMBER 2012

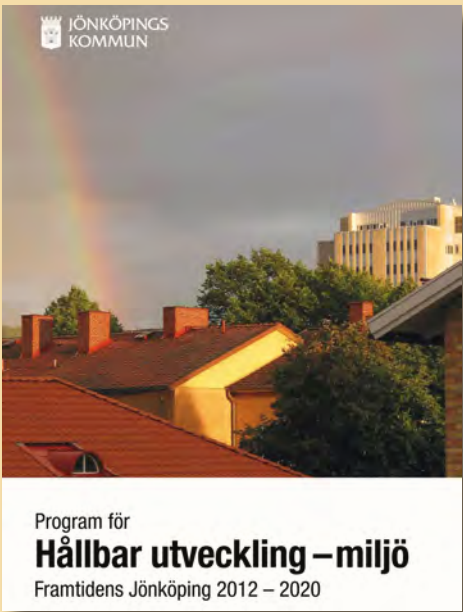
LAGA KRAFT 29 DECEMBER 2012

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen

UNDERLAG:



Stadsbyggnadsvision 2.0, antagen 2008



Program för hållbar utveckling – miljö, antagen 2011

En stark stadsutveckling kring södra Munksjön

Vi vill ha en levande stad och ett starkt regioncentrum. Utifrån våra ambitioner i Stadsbyggnadsvision 2.0 och Program för hållbar utveckling – miljö bygger vi staden. Vi vill utveckla staden kring Munksjön med goda boendemiljöer och bra offentlig service. Området ska bli ännu rikare på upplevelser och utbud, kommersiellt och kulturellt. Hållbara kommunikationer är en nyckelfråga för stadens utveckling och hur en höghastighetsstation för Götalandsbanan/Europabanan kan nå Jönköping är avgörande för stadens och kommunens utveckling.

Ramprogrammet är en fördjupad översiktsplan och visar en huvudstruktur inom vilken den långsiktiga utvecklingen kring södra Munksjön kan ske successivt. Det krävs ett målmedvetet arbete för att skapa en god stadsutveckling där stora och små steg tas i samverkan mellan offentliga och privata intressen. Många olika aktörer är berörda och blir viktiga samarbetspartners i det fortsatta arbetet.

När programmet nu är fastställt påbörjar vi det spännande arbetet med genomförandet, steg för steg där detaljplaner tas fram i takt med stadens tillväxt och utveckling. Vägledande för arbetet är de övergripande målen om att skapa en långsiktigt hållbar utveckling i vår kommun.

Det är nu vi går från tanke till handling!

ANN-MARI NILSSON
KOMMUNALRÅD (C)

ELIN LAGERQVIST
KOMMUNALRÅD (S)

FÖRORD

KAP 1 BAKGRUND

■ 1.1	STADSBYGGNADSVISION 2.0	4
■ 1.2	ÅLBORG-ÅTAGANDENA	5

KAP 2 RAMPROGRAM FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

■ 2.1	SYFTE OCH FUNKTION	6
■ 2.2	PLANFÖRSLAGET	8
	Stadens liv och innehåll	
	Stadsutveckling med kulturhistoria	
	Stad och natur i samspel	
	Enkelt att förflytta sig	
	God och spännande arkitektur	
■ 2.3	DELOMRÅDEN	46
	Munksjö fabriksområde	
	Skeppsbron	
	Stationsområdet	
	Solåsen/Fridhem	
	Öster Munksjön	

KAP 3 FORTSATT PROCESS

■ 3.1	Miljö- och riskhänsyn	66
	Verksamheter med omgivningspåverkan	
■ 3.2	Genomförandeprocesser	72
	Åtgärder i delområden	
	Arbetssätt och organisation	

MEDVERKANDE	■	82
-------------	---	----

UNDERLAG	■	83
----------	---	----

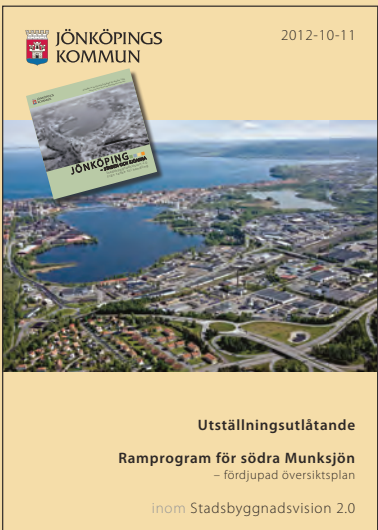
BILAGOR:



Miljökonsekvensbeskrivning



Samrådsredogörelse



Utställningsutlåtande

STADSBYGGNADSVISION 2.0

Staden som utvecklingsfaktor

Jönköping är ett regioncentrum och dess utveckling påverkar hela regionen. Jönköping har goda förutsättningar att utvecklas som en av landets starka stadsregioner tack vara sin storlek, det geografiska läget, högskolan, det aktiva näringslivet och de vackra omgivningarna. Stadsmiljön och livet i staden framstår allt mer som viktiga för livskvalitet, utveckling och hållbarhet. En sådan utveckling sker dock inte av sig själv. Den måste bäras av en vision och ett målmedvetet arbete, där stora och små utvecklingssteg tas i en samverkan mellan offentliga och privata intressen. En vision för genomförande där regionens centrala kärna får en framträdande roll.

Stadskärnan måste fyllas med människor. Folkvimlet skapar sin egen attraktivitet och ger samtidigt kundunderlag för stadens utbud av varor och tjänster. I täta miljöer finns en större rikedom av möjligheter i form av arbetsmöjligheter, inköp och fritidsaktiviteter. Det urbana skapas genom att kombinera närhet och mångfald med hjälp av täthet och infrastruktur. Brännpunkten för sådan mångfald är stadskärnan. När täthet kombineras med infrastruktur (kvarter, gator och torg m.m.) uppstår ömsesidig tillgänglighet för många aktörer – hushåll, företag och offentlig verksamhet. Denna resurs kan utvecklas fullt ut när regioncentrumet är en gemensam tillgång för alla kommuner i en region. Viktiga faktorer för hela regionens utveckling är tillgången till attraktiva boendemiljöer, utvecklade utbildningsinstitutioner och en attraktiv stadskärna i regionens centrum.

Staden är en resurs – bygg vidare på den!

- Jönköping är ett regioncentrum som bestämmer utvecklingen i hela regionen
- Götalandsbanan och Europabanan, med ett gemensamt stationsläge inom Kärnan, är angelägna att få till stånd för en attraktiv och hållbar regionförstoring
- Stadens storlek, täthet och mångfald av människor, varor och tjänster ger ekonomisk utveckling
- Stadskärnan måste fyllas med människor som skapar ett livfullt innehåll
- Stadens tillgänglighet är en viktig utvecklingsfaktor
- Att attrahera många olika människor till staden och regionen är viktigt för näringslivet
- Diversitet/mångfald, skapar fler kombinationer av nya idéer som kan tas tillvara

Visionens bärande idéer

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

Förnyelse kring Munksjön

En av stadsbyggnadsvisionens handlingsinriktade punkter är:

Förtäta staden och stärk regioncentrumet genom förtätning i områdena runt Munksjös södra del:

Ta fram ett ramprogram för den långsiktiga utvecklingen av områdena kring Munksjön. Där ska sammanhållande stråk och en övergripande rumslik urban stadsstruktur beskrivas. Detta ska bl.a. fungera som planprogram och ligga till grund för kommande detaljplaner.

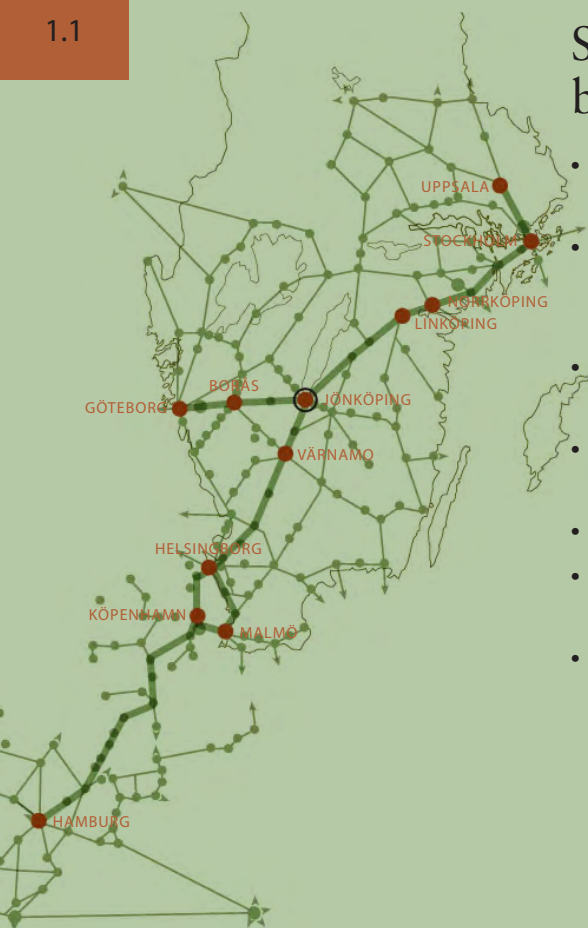




FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Lekplats, Malmö



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Kungsträdgården, Stockholm



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Hammarby Sjöstad, Stockholm

ÅLBORG-ÅTAGANDENA

Bygg hållbar stad

Europeiska städer och kommuner som samverkar i Europeiska städernas kampanj för en hållbar stadsutveckling har formulerat en vision om en hållbar framtid. Visionen handlar om välmående, kreativa och hållbara städer för alla, som skapar en god livsmiljö för sina medborgare och ger möjlighet att delta i alla delar av livet i staden. För att nå visionen har 10 huvudåtaganden definierats, de s.k. *Ålborg-åtagandena*.

Jönköpings kommun undertecknade Ålborg-åtagandena i oktober 2007 och dessa ingår idag i kommunens målstyrningsarbete genom *Program för hållbar utveckling – miljö*. Den fortsatta utvecklingen av staden ska ske i enlighet med dessa mål. Stadsutvecklingen berörs främst av åtagande 5 – *Planering och stadsbyggnad* och åtagande 6 – *Bättre framkomlighet, mindre trafik*.

Åtagande 5 innebär att vi åtar oss att till förmån för alla ge stadsplanering och stadsbyggnad en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor och med sociala, ekonomiska och kulturella frågor.

Vi kommer därför att arbeta för att:

- återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden
- undvika stadsutbredning genom att uppnå lämpliga bebyggelsetätheter i staden och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter
- se till att ha en blandning av olika användningar och verksamheter i byggnader och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service, och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar
- se till att vårt urbana kulturarv 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 vi är medvetna om det ömsesidiga beroendet mellan transporter, hälsa och miljö, och vi åtar oss att starkt främja hållbara alternativ för framkomlighet.

Vi 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

RAMPROGRAM FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

Ambitionen är att förtäta staden och stärka regionens centrum genom en hållbar och successiv stadsutveckling runt Munksjöns södra del. Stadsutvecklingen i omvandlingsområdet ska ses över lång tid och inom olika delområden.

Förtätning för en hållbar stadsutveckling

Områdena runt Munksjön är en unik resurs i utvecklingen av Jönköping som centrum i en hållbar stadsregion. En utveckling av staden kring Munksjön kan främja ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Stadsutveckling av den omfattning som är aktuell här kan inte ses som ett projekt. Det är en långsiktig process med olika drivkrafter och hinder.

I kommunens översiktsplan ÖP 2002 är delar av ramprogramsområdet upptaget som utvecklingsområde. I *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare (2011)*, vilket är en fördjupad översiktsplan för utbyggnad av bostäder och verksamheter, är hela ramprogramsområdet upptaget som det viktigaste och största omvandlingsområdet. Även *Ramprogram för Södra Munksjön* är en fördjupad översiktsplan och ligger till grund för kommande detaljplaner i omvandlingsområdet.

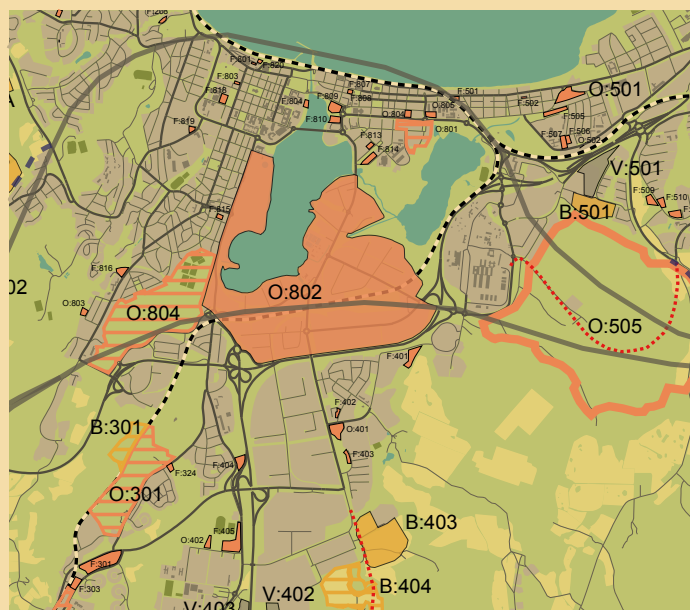
Ramprogrammet ger en huvudstruktur inom vilken en stadsutveckling kan ske. Huvudstrukturen bygger på Stadsbyggnadsvision 2.0 om att integrera staden och sjöarna. Munksjön fortsätter att utvecklas som stadssjö. Rocksjön ger nära och höga kvaliteter när det gäller natur och rekreation. Sjöarna och naturförutsättningarna bildar stomme i en struktur av stadsdelar och stråk med park, natur och vatten. Ambitionen är att skapa en samordning och samverkan mellan natur, kultur och stadsutveckling.

Huvudstrukturen ger förutsättningar för att, på ett för järnvägen och för staden bra sätt, etablera en höghastighetsbana med station söder om Munksjön. En järnvägsstation för höghastighetståg innebär att Jönköping blir en av landets mest tillgängliga platser. Detta ger potential för utveckling av speciella verksamheter och mötesplatser. Ramprogrammet ger utrymme för sådana regionala och nationella etableringar samtidigt som det ger vägledning för möjlig stadsutveckling i avvaktan på beslut och genomförande av höghastighetsjärnväg och station.

Ramprogrammet anvisar en kvartersstruktur som till stora delar ansluter till befintlig gatustruktur. För att få tydliga huvudstråk och kopplingar kan genombrott över befintliga fastigheter och gaturiktningar som avviker från dagens bli aktuella. Om detta är möjligt att genomföra på rimliga villkor får framtiden utvisa.

SYFTE OCH FUNKTION

Förtätning för en hållbar stadsutveckling |
Stadsutveckling som realistisk och
kontinuerlig process



Ramprogramsområdet, O:802, som del av *Utbyggnadsstrategin 150 000 invånare (2011)*.

Ramprogram för södra Munksjön

- hanterar det **största och strategiskt viktigaste omvandlingsområdet** inom *Utbyggnadsstrategin* 150 000 invånare.
- är en **fördjupad översiktsplan**. Den fungerar även som planprogram och ligger till grund för kommande detaljplaner i omvandlingsområdet.
- ger en **helhetsbild för omvandlingsområdet** i enlighet med de tankar och idéer som redovisades i *Stadsbyggnadsvision 2.0*.
- visar hur staden kan dra nytta av den potential som en **höghastighetsstation för Götalandsbanan/Europabanan** i ett läge söder om Munksjön kan ge.
- identifierar **viktiga beslut och ställningstaganden** för att möjliggöra en önskad utvecklingsriktning, inklusive kommunal strategi för hantering av förändringsönskemål.
- bjuder i ett tidigt skede in till **delaktighet i kommunens planering** för allmänhet, myndigheter och stadens aktörer.

Ramprogrammet utgår ifrån att stadsdelarna ska utvecklas med en blandad och tät stadsbebyggelse. Befintliga verksamheter måste därför i stor utsträckning flyttas eller anpassas eftersom de är svåra att förena med en stadsbebyggelse.

Klimatförändringarna har gett nya planeringsförutsättningar, främst genom allt högre vattenflöden. Vid omvandling av vattennära områden ges tillfälle att skapa goda förhållanden för bebyggelse bl.a. vad gäller hantering av översvänningsrisk och grundläggningsförhållanden.

Ramprogrammet ger en struktur för en successiv utveckling vars exakta innehåll och utformning får bestämmas vid den tidpunkt då de genomförs. Kärnan blir aldrig färdigbyggd. Ett så centralt område i staden och regionen kommer alltid att vara föremål för komplettering och omvandlig. Hur många människor som bor och arbetar inom ramprogrammets område kommer därför att variera över tiden. Som ett räkneexempel anges att den redovisade strukturen, med exploatering som kan anses rimlig för Jönköping, rymmer ca 6 000 bostäder och ytterligare 6 000 arbetsplatser.



Stadsutveckling som realistisk och kontinuerlig process

Stadsomvandling av ett så stort område som det kring södra Munksjön sker under mycket lång tid, även om de första etapperna byggs i när-tid. Förnyelse inom omvandlingsområdet berör många delområden och fastighetsägare. Utvecklingen behöver därför ske i projekt- och processform där många samverkar tillsammans för ett genomförande. Därför har en intressentgrupp med fastighetsägare och entreprenörer bildats, som givits tillfälle att både följa och delta i arbetet. På detta sätt etableras gemensamma synsätt i olika delfrågor mellan politiker, kommunala förvaltningar och stadens intressenter. Stadsomvandlingen uppskattas kunna genomföras till år 2030 i sin helhet, om kommunen och stadens aktörer med gemensam kraft arbetar för detta.

Att området kring södra Munksjön får en ny roll i staden måste också bli tydligt för Jönköpingsborna. Detta sker genom dialog och information men också genom att området tas i anspråk och görs tillgängligt på nya och spännande sätt. Olika fokusgrupper som barn, ungdomar, seniorer, handikappsorganisationer m.fl. ska engageras som idégivare i arbetet med olika frågor och delprojekt i stadsutvecklingen.





ILLUSTRATION JÖNKÖPINGS KOMMUN

“Vi vill ha en levande stad och ett starkt regioncentrum. Vi vill utveckla staden kring Munksjön, med goda boendemiljöer, bra offentlig service och ännu rikare på upplevelser och utbud, både kommersiellt och kulturellt.”



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Omvandlingsområdet idag

RAMPROGRAM FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

Stadsutvecklingen söder om Munksjön ska utgöra en gemensam resurs för hela Jönköping. Ambitionen är att skapa en hållbar stadsutveckling där vi gör plats för mer och fler. Olika stadsdelar med ett blandat innehåll ska byggas successivt där många människor ska bo, arbeta och ha en innehållsrik vardag.

Stadens liv och innehåll För att en stadsmiljö ska vara trygg och livaktig behövs det människor som bor och har gator, parker och torg som sin vardagsmiljö. Det är så stadsdelarna blir trivsamma att vistas i på dagar, kvällar och nätter. Det ger också förutsättningar för en mer varierad service, arbetsplatser, skolor, handel, kultur och fritidsaktiviteter.

Stadsutveckling med kulturhistoria En stad med hus av blandade åldrar och uttryck skapar en intressant miljö att vistas i. Dagens verksamheter och gator kommer att förändras och till i delar ersättas, men de unika kulturhistoriska miljöer och byggnader som finns i området blir en tillgång i de nya stadsdelarna.

Stad och natur i samspel Allt eftersom fler människor väljer att bo i omvandlingsområdets olika stadsdelar ställs krav på centralt belägen natur, parker och grönska. För den dagliga promenaden eller turen till lekplatsen fungerar den traditionella parken bra. För den som är ute efter lite längre turer, motion och variation krävs att parkerna binds samman med bra promenadstråk. Det kan jämföras med hur gator knyter samman torg och platser. När ett övergripande nätverk uppstår skapas värden för såväl rekreation som för biologisk mångfald.

Enkelt att förflytta sig Södra Munksjön ska innehålla *promenadstadsdelar* – som det är lätt att röra sig i till fots eller med cykel. Det görs genom att skapa sammanhängande stråk mellan stadsdelarna runt Munksjön, med trädbevuxna urbana huvudstråk och med en grön strandpromenad. Både huvudstråk och strandpromenad ska knyta an till i stadsdelarna centralt belägna torg och parker. Gatusträckningarna utformas så att det från stadsdelscentrum finns en visuell kontakt med stadskärnan. Det ger inbördes sammanhang och bygger upp en gemensam bild och identitet för *Staden och sjöarna*.

Götalandsbanan/Europabanan skulle vara en stark utvecklingsfaktor för regionen, kommunen och området kring södra Munksjön. Målet är att placera höghastighetsstationen mitt i stadslivet, med goda kontakter med Jönköpings stadskärna men också mitt i en ny stadsdel.

God och spännande arkitektur Den som promenerar i de nya stadsdelarna ska möta byggnader med många olika innehåll, idéer och arkitekturuttryck. Det krävs därför en hög ambition när nya kvarter och byggnader byggs för att skapa stadsdelar med blandat innehåll, livliga bottenvåningar i de urbana huvudstråken samt olika former av boendemiljöer, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

PLANFÖRSLAGET

Stadens liv och innehåll | Stadsutveckling med kulturhistoria | Stad och natur i samspel | Enkelt att förflytta sig | God och spännande arkitektur

Den fördjupade översiktsplanen i korthet:

- **Storlek:** 296 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 12 000-14 000 personer, dvs. 6 000-8 000 bostäder
- **Arbetsplatser:** totalt 11 500 platser, dvs. ytterligare 6 000
- **Kommersiella ytor:** 453 000 m²
- **Kommunikationer:** Biogasbuss, spårvagn, båtbus
- **Karaktär:** En välmående stad med en god livsmiljö för alla, som präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans. Strukturen gör det enkelt att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik. Byggnaderna är av hög kvalitet och har en spännande och variationsrik arkitektur. Stadsdelarna är utformade med hållbara lösningar för bland annat dagvatten, transporter, byggnaders konstruktion och energiförsörjning.



Plangräns
Spårreservat

RAMPROGRAM
PLANFÖRSLAGET

KAPITEL
2.2

RAMPROGRAM FÖR SÖDRA MUNKSJÖN
ANTAGEN NOVEMBER 2012

STADENS LIV OCH INNEHÅLL

Stadens liv | Stadens innehåll | Boende |
Handel | Näringsliv | Offentlig service |
Fritid | Skolor | Kultur | Social service



FOTO JAN GEHL & LARS GEMZOE



FOTO SMÅLANDSBILDER



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN



FOTO SMÅLANDSBILDER



FOTO SMÅLANDSBILDER



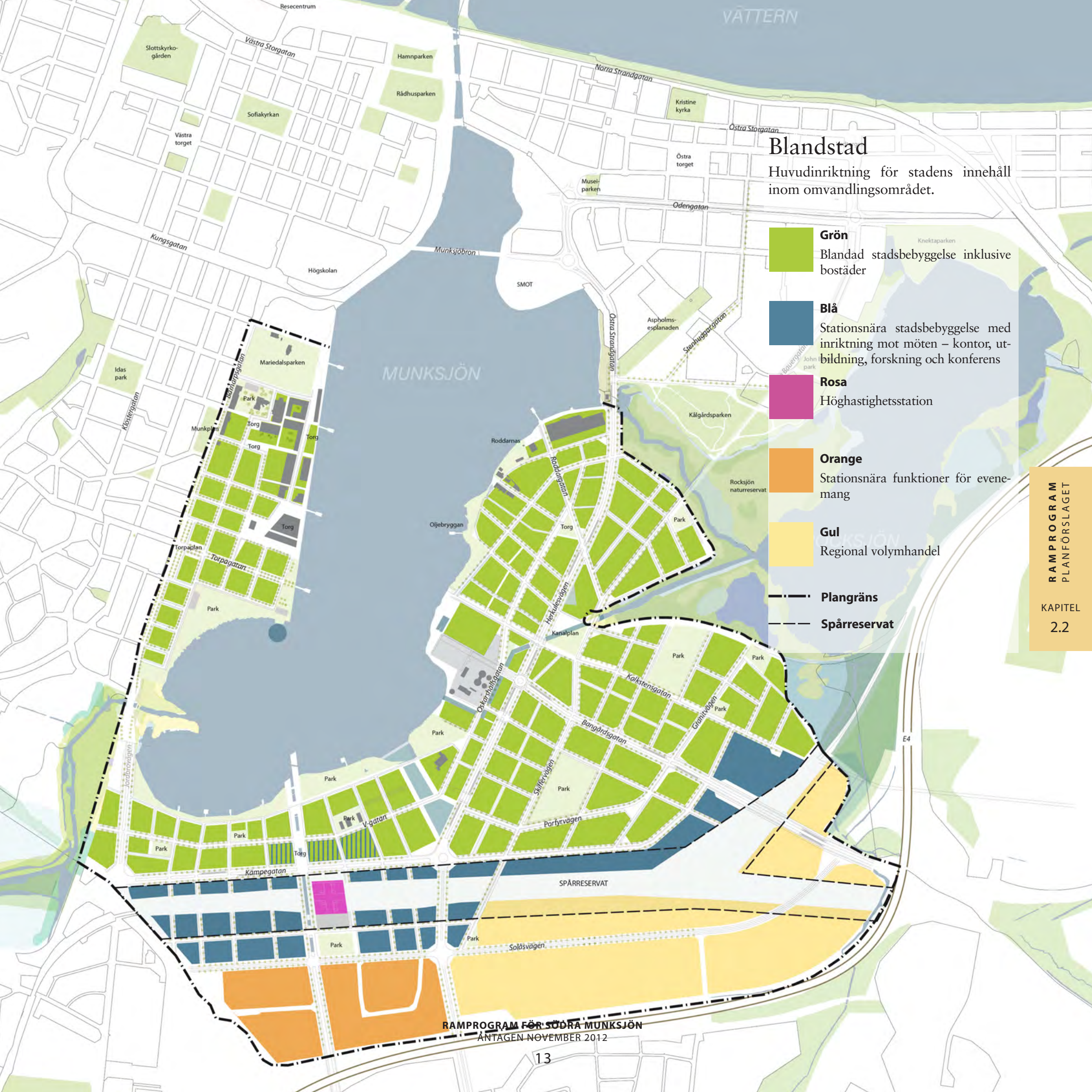
FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Stadens liv och innehåll ska präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans. Staden ska vara attraktiv för såväl boende som besökare. Då krävs en stadsmiljö som är trygg och tolerant men också innehåller företeelser som lockar nyfikenheten och gör invånarna stolta över sin stad. Närvaro av människor i stadsmiljön är av betydelse för tryggheten. En tät stadsstruktur som är lätt att röra sig i, till fots och med cykel, med korta kvarter och varierade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer främjar mötet mellan olika grupper av människor. Genom att möta varandra med tolerans och respekt skapas också en trygghet.

För att få människor att vistas i staden under dygnets alla timmar oavsett årstid behöver olika verksamheter och funktioner i staden blandas mer. I varje stadsdel ska ett stråk anläggas som kan växa till en "huvudgata" länkad till stadens befintliga gatustruktur runt sjön. För att bygga stadsdelar med ett intressant innehåll ska byggnader för boende och arbetsplatser blandas.

Bottenvåningarna i strategiska lägen ska innehålla lokaler för kommersiell, offentlig eller gemensam verksamhet. Nytankande krävs både hos kommunen och exploatörer för att publika verksamheter och samhällsservice ska kunna lokaliseras till platser centralt i de olika delområdena.

Varje torg, plats och bredare stråk i stadsdelarna är en möjlighet för kulturaktiviteter. Strukturen ska också innehålla mötesplatser och gröna ytor för bl.a. spontanidrott. Föreningslivet och ideella organisationer bör engageras för att skapa aktiviteter i omvandlingsområdet som lockar många. Det skapar förutsättningar att tillgodose allas, barns som vuxnas, behov av mötesplatser och träffpunkter. Tillgängligheten till staden för barn, äldre och funktionshindrade ska särskilt beaktas.



Blandstad

Huvudinriktning för stadens innehåll inom omvandlingsområdet.

- Grön**
Blandad stadsbebyggelse inklusive bostäder
- Blå**
Stationsnära stadsbebyggelse med inriktning mot möten – kontor, utbildning, forskning och konferens
- Rosa**
Höghastighetsstation
- Orange**
Stationsnära funktioner för evenemang
- Gul**
Regional volymhandel
- Plangräns**
- Spårreservat**

RAMPROGRAM
PLANFÖRSLAGET

KAPITEL
2.2

Stadens liv

Stadslivet i omvandlingsområdet ska ges plats på **trygga och attraktiva gator, torg och parker** som har förutsättningar att vara väl använda.

Gående och cyklister prioriteras i stadsmiljön. På så sätt stödjer staden en fysiskt aktiv livsstil som integrerar fysisk rörelse i vardagen. Stadsmiljön är promenadvänlig genom att stadens utbud finns nära, att det finns valmöjligheter för att ta sig fram och genom att den utformas trygg och säker.

Kontinuerliga stråk för vardagslivet, **stadsstråk**, skapas i omvandlingsområdet. De görs trygga och attraktiva, med god överblick och hög grad av samnärvaro. Stadsstråken förbinder stadsdelar i Jönköping med varandra för gående och cyklister. Stadsstråken har potential för att bli centrala för stadslivet i stadsdelarna kring södra Munksjön.

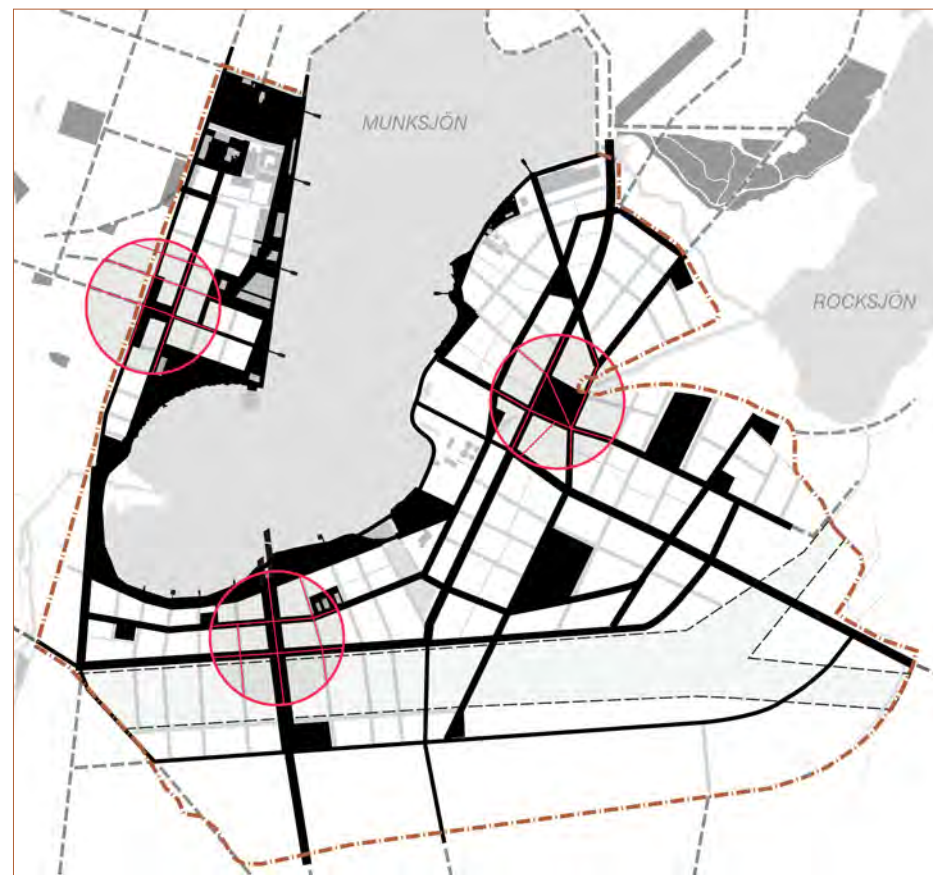
De mest centrala stadsstråken, **urbana huvudstråk**, förses med förstklassig kollektivtrafik som hjälper de gående att snabbt ta sig mellan stadsdelarna i Jönköping. De blir viktiga för stadslivet för hela Jönköping och alla Jönköpingsbor.

Längs sjöarnas stränder skapas kontinuerliga **strandpromenader** för rekreation. Strandpromenaderna blir också ett lugnare alternativ för att röra sig mellan stadens delar. Ibland når även stadsstråken ut till stränderna och blir en del av strandpromenaderna. På så sätt blir sjöarna och stränderna lätt tillgängliga och en del av vardagen i stadsdelarna kring södra Munksjön.

Från stråken öppnar tvärgående **lokalgator** upp mot omgivande stads- kvarter med bostäder, sjöutblickar och natur. Lokalgatorna ger utblickar och orientering till sjöarna och andra stadsdelar. Nära stråken skapas på så sätt lugna tvärgator som ändå präglas av en stark lokal närvaro och medföljande trygghet.

Näs, broar och spänger fullföljer stråken mellan stadsdelarna i staden mellan sjöarna. Fotgängaren och cyklisten rör sig där från stadsliv till tystnad, djur och natur för att sedan återgå till stadslivet – i vardagen. **Stadspauserna** skapar en stark medvetenhet om stadens rekreativa miljöer som kan locka till användning på lediga tider. Stadspauserna blir ett verktyg att sätta stad och natur i ett berikande samspel.

Förutsättningar för välbesökta **torg och parker** är bäst kring stadsstråken och där stadsstråken möts. Här ges utrymme för stadslivet att blomma ut, med plats för möten och aktiviteter men också vila och rekreation. På så sätt blir torg och parker en investering i blandstaden. Större parker och rekreationsområden förläggs i anslutning till väl använda stråk. På så sätt finns förutsättningarna som gör dem så lättillgängliga att de blir attraktiva och lockar både till vardags och till helg.



Stadens liv ges plats på gator, torg och parker, som har förutsättningar att vara väl använda. I det mest centrala området i en stadsdel utvecklas stadsdelscentrum.

Torg, parker och stadspauser skapar en **sekvens av offentliga rum** längs stadsstråken. Det gör det lättare att hitta och ger en rikare upplevelse. De offentliga rummen öppnar upp mot omgivningen och lockar till omkringliggande stadsdelar och naturområden.

I det mest centrala området i en stadsdel, där det finns förutsättningar för att stadslivet blir särskilt intensivt, utvecklas **stadsdelscentrum**. Förutsättningarna för stadsdelscentrum finns där flera stadsstråk korsas och samlas i ett koncentrerat stadsavsnitt.

Inom omvandlingsområdet urskiljs tre stadsdelscentrum med extra goda förutsättningar och sinsemellan olika karaktär. Stadsdelscentrum ska växa fram i var och en av de tre större stadsdelarna – väster, söder och öster om Munksjön.



Stadens innehåll

Staden skapas i **ett samspel mellan stadslivet på gator och torg och med innehållet i byggnaderna**. Det innebär att byggnader och verksamheter så långt det är möjligt ska svara mot stadslivet i området och mot gatan den adresserar.

Genom att vägleda och styra mot en variation i innehållet i byggnaderna mot gator och torg ska ramprogrammet **skapa förutsättningar för ett aktivt och levande stadsliv**. Inom varje stadsavsnitt och på varje gata finns möjlighet för, och behov av, byggnader med olika innehåll – innehåll som alstrar olika slags stadsliv. Handel, bostäder och skolor bidrar tillsammans till ett stadsliv under hela veckan och över hela dygnet.

Den enskilt viktigaste funktionsblandningen i blandstaden är den **mellan bostäder och andra verksamheter**.

För att skapa långsiktig tydlighet för alla parter pekar ramprogrammet ut vilka områden och kvarter som på sikt ska kunna innehålla bostäder och vilka som inte gör det. Befintliga verksamheter måste i stor utsträckning flyttas eftersom de har en negativ inverkan på en stadsbebyggelse. Detta både ur miljösynpunkter och för att marken är dåligt utnyttjad eftersom dagens verksamheter ofta kräver stora friytor. Ett mindre antal verksamheter kan vara kvar och inordnas i en ny stadsbebyggelse.

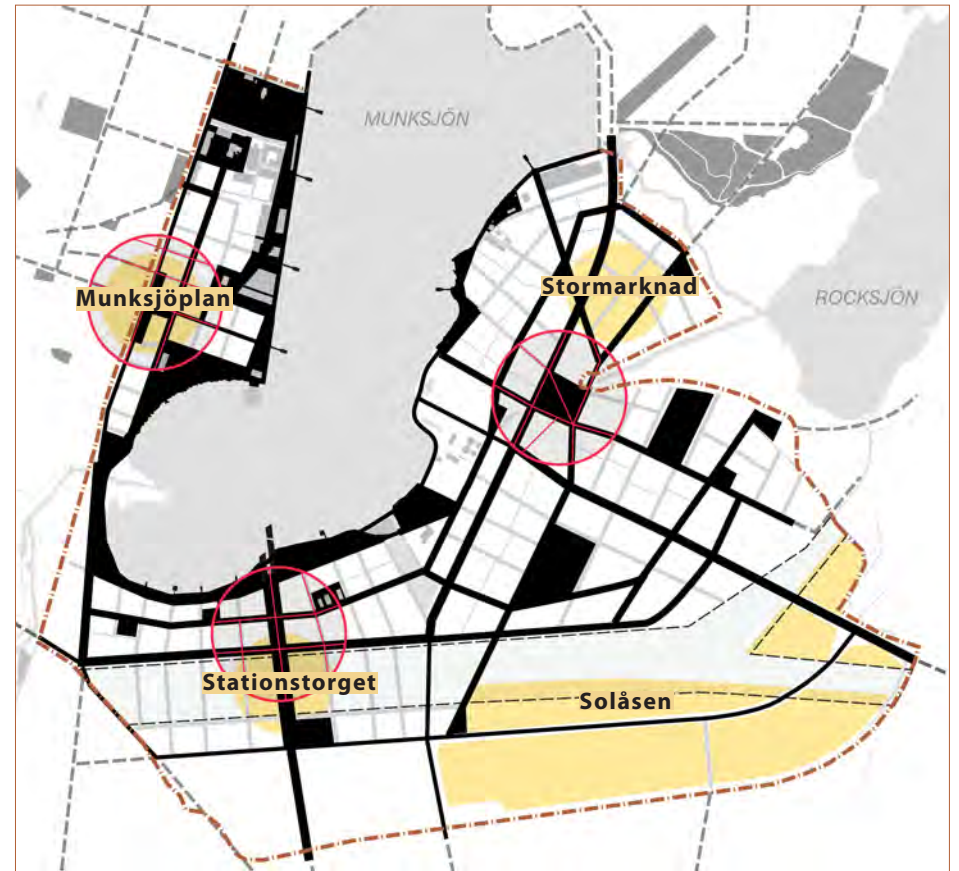
Boende

I omvandlingsområdet ska ges plats för bostäder med riklig tillgång till både stadsliv och rekreation. Inom dessa ramar ska stadsdelarna ge utrymme för **olika lägen med olika karaktär och möjligheter** som ger Jönköpingsbon valfrihet i boendet och ger stadsdelarna en mångfald.

För att skapa det attraktiva och trygga stadslivet som fungerar över hela dygnet behövs boende längs gatan. Genom ett ambitiöst nät av stadsstråk och torg samt gröna stråk, strandpromenader, sjöutblickar, parker och strövområden skapas goda livsmiljöer.

Bostäder i centrala lägen byggs tätare med mer intensiv markanvändning och mer perifer lägen byggs glesare. Det kan innebära att det eftersträfvade stadslivet i centrala lägen stöds av att fler bor där och att högre byggnader har i gatuplanet butiker eller annan publik verksamhet. Mer perifer lägen kan erbjuda mer markknutna boendeformer, som stadsradhus, eller kvartersvisa samfälligheter för stadsodlingar.

Varierande lägenhetsstorlekar och blandade upplåtelseformer är viktigt för en **social hållbarhet**. Det talar för att området får en blandad åldersstruktur med både barn och äldre. Omsorgen om närmiljön och ambitionen att skapa en god social hållbarhet ska avspeglas i kvarters-, trafik- och grönstruktur. En tydlig stadsstruktur skapar också god överblick och orienterbarhet.

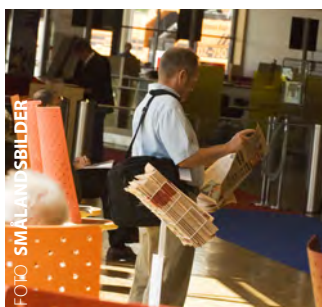
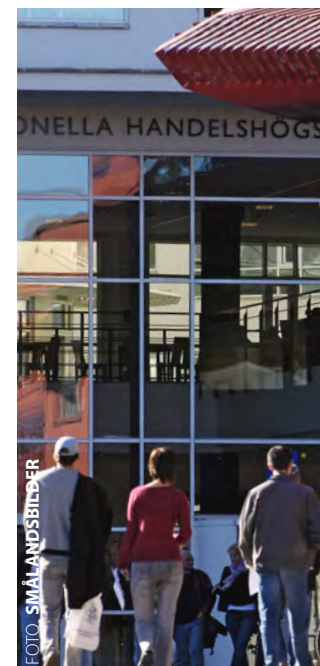


Handeln koncentreras kring stråk och platser där stadslivet finns. I några av de mest centrala lägena skapas särskilda förutsättningar för handel.

Handel

Jönköpings ska vara en attraktiv regional handelsstad. Etableringar av sällanköpshandel av regional karaktär ska koncentreras till Jönköpings stadskärna, A6 och Solåsen, enligt *Handelsstrategi för detaljhandeln i Jönköpings kommun* antagen i kommunfullmäktige 2010. I omvandlingsområdet ska **handeln koncentreras kring stråk och platser där stadslivet finns**, kring de urbana huvudstråken och stadsdelscentrum dit det är lätt att ta sig till fots, cykel, med kollektivtrafik och bil. Genom att bereda plats för handel och näringsliv blir de nya stadsdelarna mer attraktiva att bo och vistas i. De urbana huvudstråken och stadsdelscentrum är väl förankrade både lokalt och regionalt, vilket ger ett bra kundunderlag. I dessa centrala lägen finns potential till ett rikt utbud av handel, service, kaféer och restauranger enligt *Handelsutredning för detaljhandeln i Jönköpings kommun*.

I några av de mest centrala lägena i omvandlingsområdet skapas särskilda förutsättningar för handel. På dessa platser ställs högre krav på hanteringen av den kommunala och regionala trafiken och kollektivtrafiken. ICA stormarknad är redan idag en sådan plats, för den kommunala dagligvaruhandeln. Kring det framtida Stationstorget vid Kämpevägen finns goda förutsättningar för regional handel, vilken har god tillgänglighet både via kollektivtrafik (höghastighetsstation med riks-, regional- och lokaltrafik) och bil (bilangöring och parkering). Solåsen är redan idag en regional handelsplats för volymhandel, främst inriktad mot bilburna kunder. Handeln på Solåsen ska utvecklas med huvudinriktning volymhandelskaraktär och ska göras mer tillgänglig och attraktiv även för cyklister och kollektivtrafik.



Näringsliv

Stadsdelarna ska bereda plats för mötesplatser och arbetsplatser för **olika typer av företag** – små, medelstora och stora. På så sätt kommer företagen kunna ta del av och bidra till stadslivet i den levande stadsmiljön kring Munksjön.

Näringslivet ska kunna utnyttja centrala lägen. En stad där näringslivets möten underlättas skapar en god bas för nya idéer, kombinationer och affärsrelationer. Genom att vara lätt tillgängliga kan resandet minska i regionen. Genom centrala lägen kan företagens verksamhet skyltas och bidra i stadslivet.

Näringslivet ska utnyttja lägen som gynnar kontakten med högskola och forskning. Den formaliserade och vardagliga kontakten med högskola och forskning skapar en grogrund för innovationer och stora möjligheter för den enskilde. Näringslivets parter bör ges lägen där de kan utnyttja varandra i näringskluster.

Längs de urbana huvudstråken bereds plats för Jönköpings näringsliv med kontorshus och lokaler för stora, medelstora och små företag. På samma sätt blir stadsdelscentrum centrala lägen för näringslivet.

Längs stadsstråken finns bottenvåningar som kan rymma ett lokalt näringsliv. Här kan beredas plats för unga innovativa riskföretag (morgondagens storföretag) tjänsteföretag, familjeföretag (bokaler), tillsammans med lokal service, handel och kaféer.

Stationsområdet kan komma att bli regionens mest centrala arbetsplats- och mötesplats näst efter Jönköpings stadskärna, se Trafikverkets förstudies utredning *Ekonomiska perspektiv på val av stationsläge*. Götalandsbanan/Europabanan kommer att göra det möjligt för Jönköping att utveckla mötesplatser och marknader som inriktas mot besöksverksamheter för den nordiska marknaden på ett sätt som idag inte är möjligt. Exempel på näringsgrenar som kan dra särskild fördel och nytta av Jönköping som knutpunkt för höghastighetstågen är konferens och mässanläggningar, hotell, evenemang av olika slag, kultur och idrott, utbildning och forskning mm. Större företag kan också finna det attraktivt att förlägga sk "back-office" verksamhet här, vilka attraheras av närhet till både knutpunktsstationen (med stort utbud av interregionala resor) och utbudet i stadskärnan (med restauranger, butiker, service och tjänster). Kvarteren närmast de kommande spåren och stationen reserveras åt detta. Med Stationstorget och Nya Kämpegatan bli stationsområdet en del av en levande stadsdel med bostäder.

Stadsdelen Munksjö fabriksområde kommer att bli en attraktiv plats för näringslivet. Närheten till högskolan kan där ge förutsättningar för ett unikt innovationsklimat.

Den verksamhet som riskerar att ge miljöstörningar kan inte ges utrymme i de delar av omvandlingsområdet som rymmer bostäder. På sikt och etappvis kommer den verksamheten att finna mer perifera lägen, som passar den typen av verksamhet bättre.



Tabell		Ett nyckeltal för behovet av kommunala lokaler är 5 m ² BRA/boende fördelat på: skola 40% förskola 10% fritid 10% äldreomsorg 20% övrigt boende 20%
Skola	28 400 m ²	
Förskola	7 100 m ²	
Fritid	7 100 m ²	
Äldreomsorg	14 200 m ²	
Övrigt boende	14 200 m ²	
Totalt	71 000 m²	

För att kunna beräkna behovet av förskole- och skolplatser används följande mått:	
• 1,67 invånare/lägenhet varav 0,25 är barn i åldern 1-15 år	
• en förskola per 100 barn	
• en skola för år 0-6 per 350 barn (50 barn/år ggr 7)	
• 8 000–10 000 m ² tomt behövs inklusive skolgård till en skola inkl förskola, bra med placering ihop med park	

Offentlig service

Hur stat, kommun och andra aktörer placerar sina offentliga verksamheter kan avgöra stadsdelarnas utveckling. För att säkra att de nya stadsdelarna blir funktionsblandade och får det folkliv som behövs för att ge etablerade näringar ekonomisk bärkraft, behövs strategisk lokalisering av offentliga verksamheter som drar till sig människor. Offentlig service är därför en viktig grund för exploateringssamverkan. En viktig aspekt är även att andra aktörer än kommunen kan etablera sådan service inom området. Dessa verksamheter ska placeras i de olika stadsdelscentrumen för att få så stort effekt som möjligt. För behov- och lokaliseringsunderlag, se *Behovsutredning – offentlig service kring Munksjön*.

Fritid

Jönköping ska ha ett rikt utbud för idrott och mötesplatser. Föreningsliv och ideella organisationer ska engageras för att skapa levande stadsdelar med ett varierat utbud av aktiviteter. Munksjön ska bli en stadssjö och vara en spännande arena för en mängd olika aktiviteter som fiske, båtliv, kanotuthyrning, vattenskidor, rodd och vattensport. Här finns möjligheter till bryggservering, bryggdans, festivaler och kulturevenemang. Det ska också finnas ytor för spontanidrott och andra rekreativsmöjligheter. Strandparkerna vid Skeppsbron och Munksjö fabriksområdes södra del är bra exempel på livliga aktivitetsytor. Skolornas gymnastikhallar kan även användas av föreningslivet efter skoltid. Det finns också behov av träffpunkter/fritidsgårdar. Söder om stationsområdet finns strategiska ytor, lämpliga för stora evenemang, som exempelvis arrangemangs- och sportarena för exempelvis fotboll.

Skolor

Det ska vara lätt för barn och ungdomar att vistas i staden på skoltid och fritiden. Stadsdelarna ska erbjuda samlingslokaler och mötesplatser av icke-kommersiell karaktär. Skolor är exempel på sådana mötesplatser.

Grundskolor och förskolor – nära och grönt Grundskolor och förskolor ska beredas plats i de olika stadsdelarna i lägen som är lokalt förankrade i stadsdelen och har nära till parker och strövområden. Det innebär att de ofta bereds plats vid en park i anslutning till ett stadsstråk, med god tillgänglighet. På så sätt får grundskolorna och förskolorna, gärna samordnade, en framträdande plats i det lokala stadslivet även för syskon, föräldrar och övriga stadsbor. Dessa lägen är mer fredade från trafik vilket skapar bra skolvägar och ger bra ljudmiljö inne och ute, efter gällande riktvärden. Verksamheterna kan också dra nytta av parkytor och parkaktiviteter nära skolan. Elever och lärare kan då med lätthet ta sig ut i naturen. I en tät och blandad stad är ambitionen att samlokalisera skolor och bostäder.

Gymnasieskola – mitt i stadslivet Inom omvandlingsområdet ska möjliggöras för en framtida gymnasieskola. En sådan plats kan vara in- till Stationstorget söder om Munksjön eller vid Nya Kanalplan öster om Munksjön. På sikt är det möjligt att utveckla ett sådant kvarter med bibliotek och kulturverksamhet. På så sätt ges skolan en plats som gör den tillgänglig för ungdomar i hela Jönköping. Då bidrar skolan till att stadsdelscentrum blir mer än en handelsplats.

Kultur

Jönköping har ett brett och kvalitativt utbud av kultur vilket invånarna kring Munksjön kommer att ha tillgång till genom närheten till stadskärnan. Ett rikt och offensivt kulturliv bidrar till individens och samhällets utveckling och är en förutsättning för tillväxt. I Jönköpings kommun finns det idag flera bra arenor, som nu kompletteras med kulturhuset *Spira*, för kultur i olika former. Även många duktiga aktörer, från offentliga myndigheter till föreningar, arrangerar och erbjuder invånarna kulturupplevelser i olika former. Jönköping är även bra rustat vad gäller barn- och ungdomskultur.

I omvandlingsområdet kring södra Munksjön bör man beakta de villkor som gäller främst för det fria kulturlivet. En del av befintlig industribebyggelse som idag finns i området kan bli viktiga nationella och internationella noder för konstnärlig och annan kreativ skapande verksamhet. De kan bli välfrekventerade besöksmål och arenor för kulturell verksamhet. Kulturhistoriskt intressanta byggnader, som de inom Munksjö fabriksområde, kan vara särskilt lämpliga för detta då de bär på en identitet och historia som skapar mervärden. Stadsdelen är också väl integrerad med övriga stadsdelar, med sin närhet till Torpa, Söder, Högsolan och Science park. Detta kräver dock en varsamhet i omvandlingsarbetet och en stor kunskap om de villkor och behov som dessa verksamheter och aktörer lyder under och har.

I omvandlingsområdet behöver man även se över servicenivån för de nya invånarna. Förutom ett bra utbud med bostäder, kommunikationer, fritidsaktiviteter, skola, vård och omsorg är kultur en viktig faktor för att människor ska vilja etablera sig i ett område. I stadsdelscentrum ska därför ges utrymme för kulturens framtida behov samordnat med skola/gymnasieskola, i form av exempelvis ”*Multikulturarenan*”, ett lokalt kulturhus – central mötesplats – som innehåller bibliotek/skolbibliotek, möjlighet till mindre teater- och musikarrangemang kombinerat med en aula/möteslokal och flexibla lokaler för mindre utställningar, föreningsmöten, barn- och ungdomsverksamhet, eget skapande/hobbyverksamhet/repetitionslokaler mm. Kulturen blir då en del av stadens liv och innehåll och bidrar till att stadsdelscentrum är mer än en handelsplats.

Omsorgsfullt utformade, spännande, utmanande och vackra miljöer betyder mycket i stadsmiljön. Den offentliga konsten har här en viktig roll att spela. Konstnärer och arkitekter kan i samverkan och var för sig bidra till att de offentliga platserna känns angelägna.



Skolor och kultur ska beredas plats i de olika stadsdelarna.

- Strategiskt lämpliga placeringar:
- skola (kan även rymma förskola)
 - förskola
 - kultur

Social service

Jönköping ska vara en stad som värnar om integration, mångfald och jämlikhet. Vid byggnation behöver socialtjänstens behov av lägenheter och lokaler för deras olika målgrupper tillgodoses. För att tillmötesgå alla behov och skeden i livet behövs inom omvandlingsområdet också lokaler för hälsa, vård och omsorg. Vårdcentraler, äldreboende, grupplokaler för hemtjänstpersonal och boendestödspersonal inom omsorgsfunktionen och verksamheter för psykiskt och fysiskt funktionshindrade är exempel på sådana verksamheter. Även funktionsnedsattas barns behov behöver beaktas. Behov av mötesplatser för målgrupper med särskilda behov och daglig sysselsättning kan också finnas i området.

STADSUTVECKLING MED
KULTURHISTORIAStadsutveckling av industrimiljöer |
Parkutveckling i kulturlandskapet

KAPITEL

2.2



Munksjö bruk 1951, akvarell av E. Wessel-Fougstedt.

Stadsutveckling av industrimiljöer

1800- och 1900-talets industriområden Området väster om Munksjön kommer att präglas av den mest intressanta industribebyggelsen kulturhistoriskt sett – *Munksjö fabriksområde*.

Områdena söder och öster om Munksjön präglas av den genomgripande omvandlingen av landskapet till ett industriområde från 1930-talet och framåt, inte minst genom *Generalplan 1950*. Det finns ett kulturhistoriskt värde i den historia områdena berättar om stadens och näringarnas utveckling under 1800- och 1900-talen. Den successiva utvecklingen framöver av omvandlingsområdet kring södra Munksjön kan delvis ses som en fortsättning på denna utveckling.

Brytning med funktionsseparering, bilberoende och hårda ytor Ramprogrammet bryter medvetet med den tidigare utvecklingen på några viktiga punkter. Omvandlingsområdet ska som en del av *Kärnan* bli en blandstad där människor bor och verkar. Det avslutar därmed den funktionsseparering som varit en förutsättning för industrin. Det avslutar också den bilanpassade infrastrukturen. Det innebär att dagens verksamheter, byggnader och gator kommer att kompletteras, förändras och till stor del ersättas. Det innebär också att en stor del av dagens hårda markytor kommer att ersättas med grönska – gröna parker, gårdar och takterrasser.

Gatustruktur Industriområdenas stadsplaner har generella kvalitéer som används i den nya strukturen. Industriområdets gatu- och spårnät, ett rutnät med vissa böjda stråk från spårens kurvradier, vittnar om en rationell markanvändning för industriändamål under 1800- och 1900-talet. Med kompletteringar och justeringar kommer gator, spårområden och fastigheter användas för att skapa en ny struktur som ger utrymme för ett framväxande stadsliv som är mer mångfacetterat och mer tillgängligt till grönska och omgivande stadsdelar. Ett exempel är promenaden söder om Rocksjön som fått sin sträckning från att ha följt kanten av 1950-talets runda flygfält.

Befintliga miljöer och byggnader i stadsutvecklingen Att medvetet bevara delar av det äldre byggnadsbeståndet i en successiv stadsutveckling gynnar mångfalden och bidrar till den långsiktigt hållbara stadsutvecklingen.

En hel del av bebyggelsen inom omvandlingsområdet kommer att ge plats för vår tids behov och vår tids byggnader. Men en stad med hus av blandad ålder och standard ger möjligheter till ett mer mångfacetterat stadsliv. När det gamla förenas med det nya ges större utrymme för småföretag och olika kulturverksamheter att etablera sig. En del befintliga verksamheter, ibland med tillhörande byggnader, blir en tillgång i blandstaden.

Samtidigt vittnar all bevarad bebyggelse om de verksamheter och människor som funnits här tidigare. När de efterlämnade byggnaderna finner ny användning i den nya blandstaden blir det ett konkret sätt att ge kontinuitet och djup åt stadslivet som växer fram.

Särskilt värdefulla miljöer och byggnader De miljöer och byggnader som är särskilt rika, unika eller typiska bär på en kulturhistoria som ska tas väl tillvara. Till hjälp för bedömningen av den bevarade bebyggelsen finns historisk dokumentation och kulturhistoriskt värdering, se bl.a.

Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering, Munksjö pappersbruk, kulturhistoriskt underlag och antikvarisk fältundersökning med kulturhistorisk utredning samt Munksjö pappersbruk – principer för bevarande och utveckling av kulturmiljön.

- **Kulturhistoriskt värdefulla**
- **Kulturhistoriskt intressanta**
- **Tidigare gränsområde**
- **Dominerande byggnadstyper från förr**
- **Exempel bevarat gatuläge/kvarter**
- **Bryggläge vid f.d. torp**
- **Rekreation/Parkutveckling i lägen från förr**
- Munksjöns södra stränder har kvar sin naturliga sträckning
- **Publik verksamhet/Parkutveckling i lägen från förr**
- **Bevarad tallmiljö**
- **Återskapad naturmark**
- **Återskapade natur- och kultursamband**
- **Plangräns**
- **Spårreservat**

Munksjö fabriksområde

Se delområde Munksjö fabriksområde

Äldre industriområde

Gator utgår från industriområdets gatu- och spårsträckning

Utvecklingsfas strax efter 1960

Gator utgår från industriområdets gatu- och spårsträckning



Övergången 5



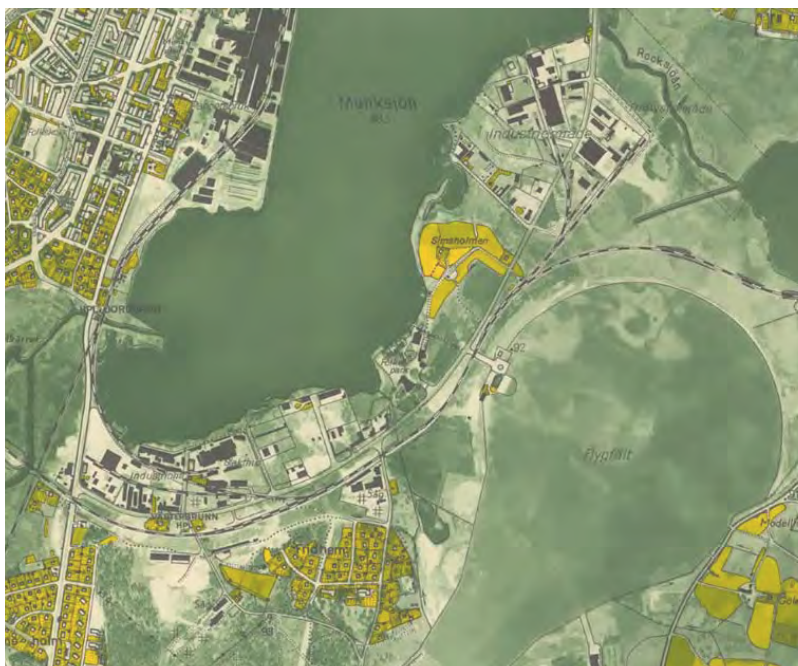
Övergången 5



Oljedepån, Örnklon



Miljöbilder från området kring Syrgasvägen, Kv Ödla 14 och 4 (AGA)



Karta från 1954, bilder från Byggnadsvårdsrapport 2008:63

Kulturhistoriskt intressanta områden, byggnader och strukturer

Munksjö Bruk Den kulturhistoriskt mest intressanta industribebyggelsen finns inom Munksjö fabriksområde. Bruket har en viktig roll för att illustrera näringslivets långa historia i staden. Bruket utgörs av en byggnadsstruktur med en 150-årig historia som innehåller såväl stor sammanhållna miljöer som enskilda byggnader med kulturhistoriska värden.

I **omvandlingsområdet i övrigt** bedöms ett antal områden vara kulturhistoriskt intressanta: Denna typ av industriområden är vanliga i Sverige, när det gäller 1960-talet rent av mycket vanlig, men för Jönköpings del har detta ändå varit en del av stadsstrukturen sedan tidigt 1900-tal.

- Enskilda byggnader: Tegellängan i kv. Österbotten, kontor och transformatorstation i kv. Östen, f.d. kartongfabriken på Örlogsmannen 10, Bergmans möbler på Ön 4. Alla har sitt främsta värde som bärare av områdets industri- och bebyggelsehistoria.
- Den samlade 1950-talsindustrin kring Syrgasvägen (kv. Ödla och Övergången), i egenskap av representativ samling av mindre industrier från 1950-talet.
- Miljön med Munksjöslipen/Roddarnas klubbhus samt de putsade magasinsbyggnaderna längs Klubbhusgatans yttre del. Klubbhusen bär den historiska kopplingen mellan stad och vatten, magasinerna är representanter för en tidigare vanlig byggnadstyp.
- Cisternerna på Örnklon, i egenskap av landmärken.
- Området med högmodernistiska anläggningar från 1960-talet och framåt har ett kulturhistoriskt värde, främst i egenskap av symboler för tidens tanke om den funktionsseparerade staden.

Parkutveckling i kulturlandskapet

Natur- och kulturlandskap Områdena söder och öster om Munksjön kommer att präglas av natur- och kulturlandskapet från förindustriella epoker. Munksjöns södra stränder har kvar sin naturliga utsträckning med uddar, vikar och tillflöden och blir en stor tillgång för strandpromenaden och strandparkerna.

Stadsdelarnas läge vid vattnet påminner om vattnets betydelse i Jönköping och för människan i allmänhet. Staden växte fram där det fanns vattenkraft och vattenvägar. I omvandlingsområdet är vattnets roll central, framför allt för rekreation och naturliv. I takt med att staden utvecklas kring Munksjön blir tidigare brygglägen användbara för fiske och annan rekreation – på sikt kan de återigen bli bryggor. Liksom förr ger vattenflödet inom Tabergsdeltat grundläggande förutsättningar för att bygga och bo här med särskild hänsyn till översvämningsrisken.

Rekreation kring Munksjön De sjöar, vattendrag, stränder och skogs-
dungar där Jönköpingsbor har arbetat och återhämtat sig, blir fram-
tidens parker och strövområden.

Promenaden, *Hälsans stig*, och parkerna kring Munksjöns östra,
södra och västra stränder kommer att bilda ett sammanhängande re-
kreatiomsområde. Stränderna får samma roll i Jönköping som de på
många sätt har haft från 1690 och ända fram till mitten av 1950-talet.

Torpställen och badplatser i strandparkerna Spår av boställen, brunns-
platser, bryggor och liknande finns i pärlbandet av strandparkerna
längs Munksjöns södra och östra stränder. Där är torpställen och
ägogränser fortfarande möjliga att uppfatta, i synnerhet från vatt-
net. De är spår från de dagsverkstorp som etablerades i området
kring år 1700 på de torrare holmar som låg vid vad som då var
kärrmark öster om Munksjön. Gårdagens utflyktsplatser kring sjön
blir desamma som förr - vid torpställena *Holmen*, *Simsholmen* eller
Tallahov. De platser som förr var fina badplatser blir strandbryn där
strandpromenaden når fram till vattnet.

Nöjesmål längs Munksjöns stränder Med upptäckten av hälsokällan
vid Västerbrunn och utvecklandet av en *Folkets Park* från *Oscars-
hall* fick stadsborna besöksmål som utvecklade sig till nöjesmål. Till
detta kommer den nya aktivitetsparken och stationstorget söder om
Munksjön att anknyta, både vad gäller läge och innehåll. Ur strand-
promenaden som finns kring Munksjön kan nya aktiviteter växa
fram. De bryggor, eller lastageplatser, som förr angjordes av gäster
till Västerbrunn och lossade kalk till kalkugnarna blir bryggglägen i
den framväxande strandparken kring södra Munksjön (*Jordbrons*,
Skeppsbrons och *Tallahovs lastageplatser*).

Stad och natur i samspel Stadsdelarna öster om Munksjön omges av
sjöar och genomkorsas av grönska och vatten, i form av flikar och
stråk av parker med grönska, vattenkanaler och kärr. Stadsdelen grän-
sar i norr till Rocksjöns naturreservatet. Broar, Munksjöslipen, bryg-
gor och spänger förbinder stadsdelarna över vattendrag och grönska.
Samtidigt utgör spängerna portar till natur och rekreation. Före an-
läggandet av 1900-talets industriområden och flygfält fanns här sko-
gar och kärr. Området ”*bestod av fyra holmar omgivna av kärr, vilka
vara förbundna med varandra genom spänger*”. De stadspauser som
ramprogrammets broar och spänger ger upphov till påminner om det
förindustriella naturlandskapet och om de träspänger som förband
torpen mellan holmarna och i förlängningen med *Torpa*, *Ryhov* och
Strömsberg. De gröna korridorerna och öppna sjö- och dagvatten-
kanalerna påminner om att detta är en boplats i en vattenomfluten
natur i direkt kontakt med Rocksjöns naturreservatet.

Återupprättade natur- och kultursamband För boende i blandsta-
den kring sjöarna kommer återupprättade gröna samband med
omgivningen erbjuda rekreativa möjligheter. Ett övergripande
karaktärsdrag för Jönköping är de inramande, skogsklädda
bergshöjderna. 1900-talets industri och 1960-talets motorväg
har brutit kontakten mellan sjöarna och omgivande naturmark.
Nya gång-, cykel- och parkstråk återskapar de samband som
tidigare funnits mellan stränderna och skogen, respektive torpen
och herrgårdarna – Torpa i väster, och Ryhov och Strömsbergs i
öster och söder. Om minnet av det Jönköping som var omgivet
av en satellitetablering av tjänstemannaherrgårdar är på väg att
försvinna så skapas därmed en möjlighet till kulturhistorisk re-
fleksion.

Återskapad naturmark För att skapa bra livsmiljöer i omvand-
lingsområdet kommer nya parker att anläggas där det idag är
hårdgjord industrimark. Flygfältet och industrin har bara läm-
nat rester kvar av den förr så omtalade och väl använda Ljunga-
rumsskogen (med höga barrträd på sandmo med ett överflöd av
bär och svamp). Dessa tallmiljöer bevaras och blir delar av nya
parker eller, som längs Herkulesvägen, en egen park. I parkerna
Norra Flygfältet och Södra Flygfältet finns möjligheten att låta
grönska återta mark. I utformning och vegetation kan parkerna
med fördel falla tillbaka på den naturtyp som fanns här tidigare
– i Ljungarumsskogen.

Gränsområden mot gamla Ljungarums socken Vid södra Munksjön
ligger gränsområdena mot Ljungarum kvar som tydliga fysiska
markeringar av den gamla sockengränsen. På västra sidan gick
gränsen vid Jordbron och på östra sidan vid Rocksjöåns utlopp.
Tabergsåns lopp är delvis ändrat inom f.d. Kabe sommarland
men den är lämnad i ursprungligt läge närmast Munksjön.
Rocksjöån är kompletterad med en grävd kanal (Simsholmska-
nalen) men är annars orörd. Gränsområdena har ett historiskt
värde och bör värnas som synliga kännemärken. I stadsomvand-
lingen blir dessa obebyggda *stadspaus*er, anlagda som parker
och rekreatiomsområden där människor från olika stadsdelar
kan mötas.

STAD OCH NATUR I SAMSPEL

KAPITEL
2.2

Staden utvecklas med grönska och vatten |
Parkernas roll i stadsutvecklingen

Mål för grönstrukturen

- Max 200 meter till närmaste grönområde från varje bostadsadress
- Minst 10 procent grönyta
- Minst 10 kvadratmeter grönyta per person
- Kompakthet motsvarande Jönköpings centrala delar
- Tillgänglighet till park. Centralt placerade parker som når fram till stadslivet (stadsstråk)
- Mångfald och variation av parktyper – parkernas innehåll och karaktär
- Nybyggnationsfri zon 20 meter från Munksjöns sjökant



I Jönköpings centrala delar finns attraktiv grönska, natur och vatten att bygga vidare på. Munksjön ska bli en stadssjö och vara en spännande arena för en mängd olika aktiviteter som båtliv, roddtävlingar, festivaler och kulturevenemang. *Hälsans stig* ligger i framtiden utmed sjökanten hela vägen och spännande, estetisk belysning kan koppla samman stadsdelarna runt sjön. I Rocksjöområdet kan man spela boll, ha picknick, kasta frisbee, jogga, promenera, cykla, rasta hunden, paddla kanot, fiska eller mata fåglarna. Rocksjön är en av Sveriges bästa sjöar för kanotsport. Det finns unika möjligheter att studera många olika arter inom flora och fauna.

Omvandlingsområdets läge kring Munksjön ger stora möjligheter att utveckla spännande stadsdelar med stora naturvärden och rekreationsmöjligheter. Sjöarna, vattendragen och naturvärdena ger goda förutsättningar för att skapa en stadsmiljö med en varierad och vacker grönstruktur. När industriområdet kring södra Munksjön tas i anspråk för en tätare stadsbebyggelse med bostäder anläggs nya parker och grönstråk som binds samman med bra promenadstråk, som bidrar till god folkhälsa och stärker attraktiviteten. På så sätt bidrar omvandlingsområdet till att ytterligare stärka Jönköping som en av Skandinaviens mest attraktiva städer i sin storlek.

Parktyper

Parktyper beskriver **översiktligt parkernas utformning och deras möjliga användning**. Parktyperna ger vägledning inför anläggandet av parker.

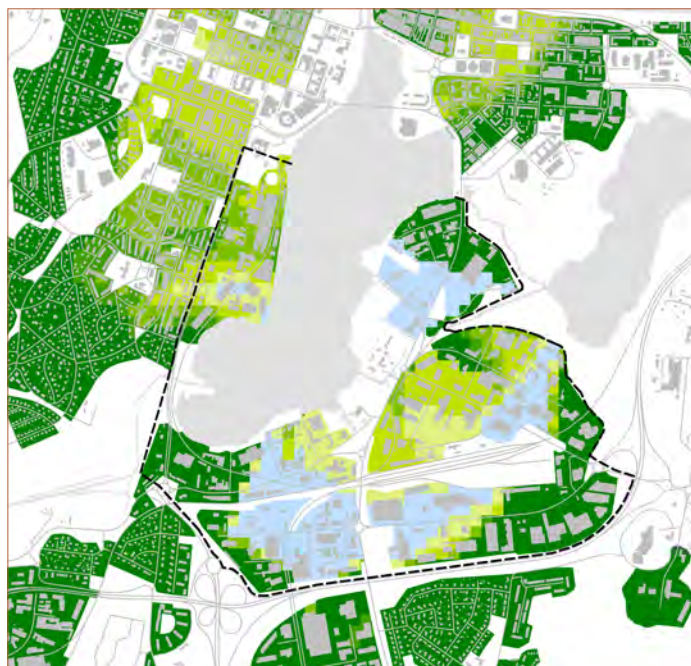
Parktorg är små grågröna platser med gräsytor, blomsterplanteringar och enstaka träd. Parktorg utvecklas i tät stadsmiljö och är ofta en del av gatustrukturen. De kan innehålla lekplatser och uteserveringar. *Karaktäristiska kvaliteter:* Blomprakt, evenemang, folkliv, grön oas, lek, sitta i solen, torghandel, uteservering

Prydnadsparker är mindre till ytan och relativt monofunktionella. De domineras av gräsytor, träd och blomsterplanteringar. Även prydnadsdammar och skulpturer förekommer. *Karaktäristiska kvaliteter:* Blomprakt, grön oas, ro, sitta i solen

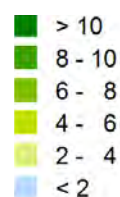
Aktivitetsparker är helt kulturformade parker där öppna gräsytor och träd utgör stommen. Ytor för lek och sportaktiviteter gör dem lämpliga för intensiv användning och evenemang av olika slag. *Karaktäristiska kvaliteter:* Blomprakt, bollspel, evenemang, folkliv, grön oas, lek, picknick, pulkåkning, ro.

Kvartersparker är öppna till halvöppna och domineras av plana gräsytor och enstaka träd. Kvartersparker är främst viktiga närrecreationsplatser. *Karaktäristiska kvaliteter:* Grön oas, picknick, ro, sitta i solen.

- Gröna stråk
- Kanal
- - - Dold kanal
- - - Nybyggnadsfri zon 20m
- - - Plangräns
- - - Spårreservat



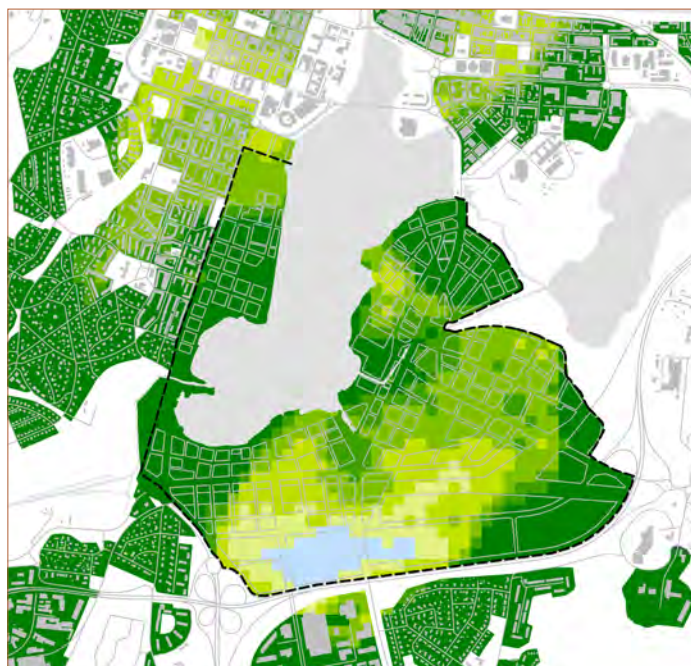
Grönområde per person Omvandlingsområdet idag



Detta mått relaterar mängden grönområde till befolkningstätheten och kan sägas beskriva besöksstryck och skötselbehov.

Mängden grönområde per person ligger i Jönköpings centrala delar idag på 2,5 - 7,5 kvadratmeter per person. I planförslaget är mängden grönområde per person lika stor eller större än i Jönköpings centrala delar.

Grönområde per person Planförslaget



Staden utvecklas med grönska och vatten

Grönstrukturen i omvandlingsområdet utgår från Munksjöns roll som stadssjö, där sjöns omgivningar ska omvandlas till boende, arbetsplatser, rekreation och aktiviteter. Grönstrukturen utgår också från Rocksjöns roll som kommunalt naturreservat. Rocksjön blir den naturliga platsen för det stadsnära friluftslivet.

Runt Munksjön utvecklas *Hälsans stig*, strandpromenaden, som förbinder stadsdelarna. Närheten till såväl strandkanten som de nya stadsdelarna gör att strandpromenaden blir ett rikt upplevelsestråk av olika aktiviteter för hela Jönköping. Avståndet mellan ny bebyggelse och Munksjöns sjökant ska varieras och får inte understiga 20 meter.

Utmed strandpromenaden skapas variation genom att det i de olika stadsdelarna mot Munksjön skapas utblickar, utsiktsplatser, små och stora parker, lekplatser och aktivitetsytor. I dessa möten mellan stad och vatten finns möjligheter att skapa en spännande stadssjö med kaféer, aktiviteter, spontanidrott, bryggor, båtliv och fiske tillsammans med näringslivet och föreningslivet. Här finns också plats för mindre vildvuxna gröna dungar som tjänstgör som dammar för infiltration av dagvatten. Stadsplaneringen genomförs så att viktiga fiskeområden så långt som möjligt bevaras. Nya bryggor och gångvägar planeras så att, där det är lämpligt, större fisketävlingar kan genomföras.

Stommen i den nya parkstrukturen utgörs av en rad strandparker kring Munksjön. Omkring hälften av dessa parker utgår från befintliga parker eller naturområden och hälften är nyanlagda parker på hårdgjord mark.

Parker i ett nätverk Parkerna binds samman med bra promenadstråk i form av strandpromenader och promenader längs kanalerna. Den som söker längre turer, eller den som söker större variation i naturupplevelsen ges större valmöjligheter genom att naturmiljön hänger ihop. På sikt kan det vara möjligt med en färjeförbindelse över Munksjön. Det skulle både ge större tillgänglighet till sjön men också ge en större valfrihet kring hur strandpromenaden kan användas. Strandpromenaderna samverkar med gatorna och gör att parkerna blir en del av stadslivet och att växt- och djurlivet blir lättillgängligt från staden. De trädprydda lokalgatorna har en viktig uppgift i grönstrukturen genom att förbinda stadsdelarnas inre med Munksjöns vatten, utblickar och strandparker. Öster om Munksjön är de för stadslivet så viktiga stadsstråken ibland breda och gröna. De har kontakt med sjöarna och fungerar som mindre parker och lokala spridningskorridorer för växter och djur. Äldre tallmiljöer bevaras och blir delar av nya parker eller, som längs Herkulesvägen, en egen park.

Stadspauser Broar, näs och spänger blir centrala för stadslivet genom att länka samman stadsdelar som skiljs åt av sjöar, vattendrag och grönska. På samma sätt som Kanalplan förbinder Öster och Väster i stadskärnan så blir broar och spänger i omvandlingsområdet en fortsättning av stadslivet. Broar och spänger utformas så att stad och natur möts i berikande samspel.

Parkers tillgänglighet Park- och rekreationsmiljöer finns i centrala lägen så att de är lätt åtkomliga och tillgängliga. Lokala parker är belägna centralt i stadsdelen, i kontakt med ett stadsstråk medan parker och parktorg som är centrala för hela stadslivet är placerade vid ett urbant huvudstråk eller längs Munksjön. Det finns ett starkt samband mellan parkernas utnyttjande och hur tillgängliga de är.

Tillgång på park För de som bor och arbetar kring sjöarna finns en stor tillgång på bra parker. Tillgången på bra parkmark motsvarar och till och med överträffar Jönköpings stadskärna.

Stadsdelens kompakthet – stad och natur i samspel För de boende kring Munksjön ska finnas god tillgång på både stad och park. De nya stadsdelarna blir attraktiva boende- och stadsmiljöer genom att vara både täta och gröna, där vissa kvarter även ger möjlighet till stadsodling. När stadsdelarna är kompakta finns tillgång både till stadslivets utbud och till grönskans rekreation. Stadsdelarna ska på detta sätt vara minst lika kompakta som Jönköpings centrala delar.

Mångsidig användning Park- och rekreationsmiljöer ska kunna användas av många och för många skiftande aktiviteter. Barn, ungdomar, vuxna och äldre har olika behov för sin utomhusvistelse. För barn kan parkerna utgöra en skyddad plats att leka i - naturlek, äventyrslek, vild natur eller en plats att möta djur. Ungdomar söker en bra mix av såväl folkliv som avskildhet. Vuxna söker främst motion och ro samt bildning i form av natur- och kulturupplevelser. Äldre och funktionsnedsatta behöver en tillgänglig miljö. Blomsterprakt, natur och historia uppskattas ofta av äldre. För den dagliga promenaden eller turen till lekparken fungerar en mindre närliggande park bra. För helgens bollspel eller promenad kanske en större park eller naturområde är bättre.

En mångfald av parkkaraktärer med ett brett utbud av kvaliteter Grönstrukturen ska erbjuda en god sammansättning och ett rikt utbud av parkkvaliteter. Parkernas läge, storlek och naturliga förutsättningar ligger till grund för de nya parkernas karaktär och användning. I omvandlingsområdet kring södra Munksjön ska finnas en mångfald av parker med ett brett utbud av kvaliteter – från naturupplevelser och rofylldhet till bollspel och lek.

Gestaltning av offentliga rum

- **Ljussättning av staden**
Ljussättning av staden ska styras av stadsmiljöns mångfald. Belysningen ska göra stadsrummet överskådligt, vackert, stimulerande och behagligt att vistas i. Mer hur detta ska ske finns beskrivet i *Jönköpings kommuns belysningsprogram*, antagen i kommunfullmäktige 2011.
- **Konstnärlig gestaltning**
I Jönköpings kommun finns sedan 1988 ett kommunfullmäktigebeslut om att högst en procent (1%) av byggkostnaderna för kommunal ny-, om- och tillbyggnationer ska avsättas för konstnärlig gestaltning. Samma princip bör gälla för de offentliga platserna.
- **Grönstruktur och klimatförändringar**
Byggnadens och kvartersmarkens anpassning till ett förändrat klimat utgör en ny och väsentlig utmaning för framtiden. Vid utformning av området måste frågor om hur dagvatten samt kraftigare och mer frekvent regn hanteras. Även framtida varmare och fuktigare klimat kan komma att påverka utformningen.

Klimatanpassa med mångfunktionella ytor i staden. En mångfunktionell yta:
 - tar hand om dagvatten
 - sänker temperaturen både inomhus och utomhus under sommarmånaderna
 - skyddar från skadligt UV-ljus genom att bidra till skuggande miljöer
 - bidrar till sociala mötesplatser i staden och utemiljöer för rekreation och vila
 - stödjer bevarandet av biologisk mångfald i staden



Människans/ögats uppfattning av ljus är mer komplex än de värden som kan mätas på teknisk väg. Hur man ser ett gaturum nattetid beror på hur belysningen får rumsligheten att upplevas. Med belysningens hjälp kan man få volymer, avstånd och proportioner att framträda på ett sådant sätt att staden blir lättare att orientera sig i.

Det finns många fördelar med att få en större konsensus vad gäller belysningsfrågorna, inte minst ekonomiskt och miljömässigt. Med rätt typ av belysning kan drift- och underhållskostnaderna minska kraftigt, vilket gör att investeringar i ny teknik, armatur m.m. är lönsamt och en viktig fråga i en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Om samordningen kan göras i ett tidigt skede i processen blir vinsterna större. Arkitekter, fastighetsägare och kommunen bör samråda i dessa frågor för en optimal belysning av stadsrummet.

se Belysningsprogram, 2011



Fortsatt process för dagvattenhantering enligt Hållbar VA-försörjning:

- Kvalitetsbestämning på befintligt ledningsnät.
- Ledningssystem och utsläppspunkter för dagvatten inventeras.
- Torpa/ Söders dagvattenflöden beräknas.
- Självfallsalternativet kontra pumpalternativet för spillvattnet utreds samt behov och läge av avlopps-pumpstationer
- Förprojektering/dimensionering VA-system
- Etappvis VA-utformning, dagvattenledningar och ev. kanaler
- Dämt eller pumpat dagvattensystem samt läge på ev. dagvattenpumpstationer
- Behandlingsmetod för dagvatten samt dimensionering dagvattendammar
- Fastställa marknivåer i området – inga lågpunkter som kan förorsaka översvämningar.

Parkernas roll i stadsutvecklingen

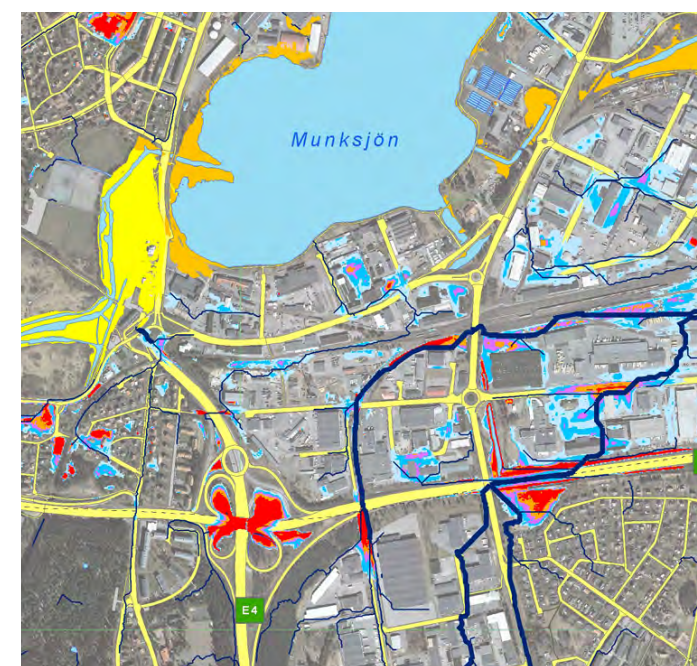
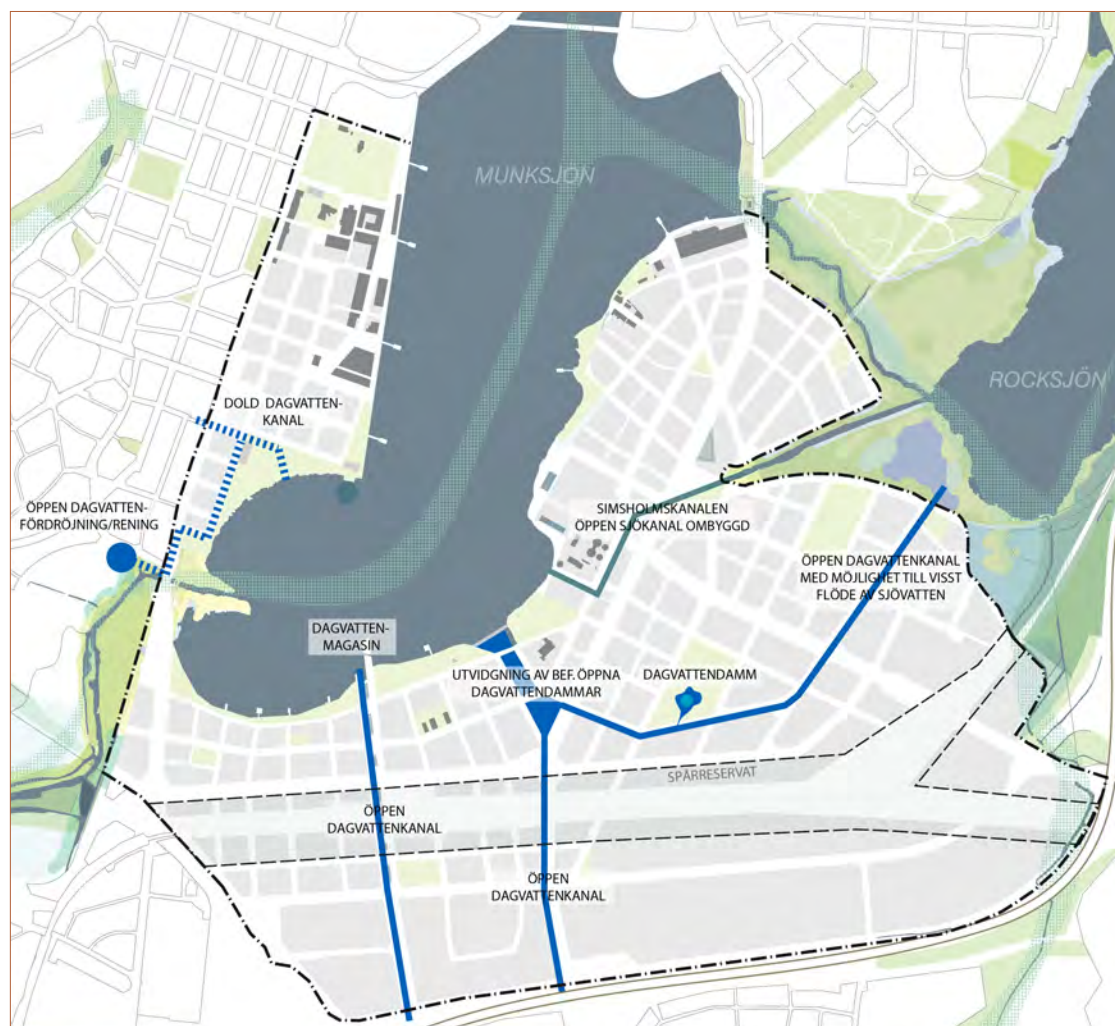
Parkdriven stadsutveckling Parker och naturområden ska utvecklas i samverkan med utbyggnaden av kvarter, gator och torg för att skapa en god livsmiljö. Allt eftersom människor väljer att bosätta sig i omvandlingsområdet ställs krav på centralt belägen natur och grönska, för den dagliga promenaden, turen till lekplatsen eller helgens rekreation och motion. Detta märks bl.a. på att fastighetspriser och de boendes betalningsvilja ökar i närheten av välskötta parker och grönska. För att skapa bra bostadslägen i omvandlingsområdet kommer därför nya parker att anläggas där det idag är hårdgjord industrimark. Det innebär också att parkutvecklingen ska ske i takt med stadsutvecklingen – att parker och promenader anläggs samtidigt som de olika stadsdelarna byggs ut.

Parkers roll som offentliga mötesplatser Parkerna är viktiga mötesplatser i blandstaden. De är offentliga platser fria från kommersiella budskap men också gratis och allmänt tillgängliga. Därmed är de öppna även för dem med begränsade ekonomiska resurser som t.ex. barn, ungdomar och socialt utsatta grupper. Parken och naturmiljön är därför en demokratisk arena. De inbjuder till möten genom t.ex. lek, spel och rekreation, men de har också en viktig roll för social samvaro och integration. Park- och rekreationsmiljöerna ska utformas så att människor i alla åldrar, barn, unga och äldre, kan nyttja dem till olika typer av rekreation – för att mötas eller söka avskildhet, för vila och aktivitet, för lek och spel, för evenemang och kultur, för att uppleva folkliv och natur. Lokaliseringen av skolor och förskolor nära parker och naturområden ger också goda möjligheter till vardaglig vistelse i naturmark.

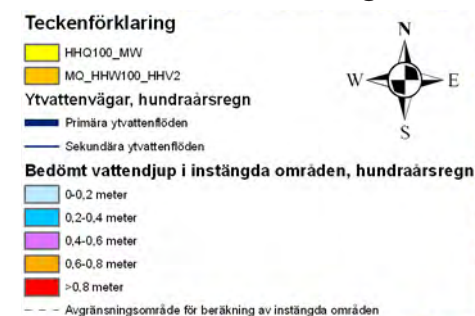
Nära och lätt tillgängliga parker är en del av den promenadvänliga vardagsmiljön genom att erbjuda särskilt bra förutsättningar för fysiskt aktivitet och utevistelse – lek och rörelse. Grönstrukturen av parker, grönska och promenader höjer säkerheten på barns skolvägar.

Parkers roll i kulturlandskapet Parkstrukturen i omvandlingsområdet får också sin karaktär av Jönköpings mest särpräglade kulturmiljöer. I stadsutvecklingen för Munksjö fabriksområde omvandlas trädgårdarna kring fabrikörsvillornas på Munksjö bruk till parker. Längs södra Munksjön har uddar, vikar och tillflöden kvar sin naturliga utsträckning och bildar ett sammanhängande rekreationsområde i grönstrukturen, strandpromenaderna. Inom detta område ryms de flesta av de torpställen, nöjesplatser och bryggor som befolkade denna del av omvandlingsområdet fram till 1930-talets industriutveckling. Se *Kulturrehistoria i stadsutvecklingen*.

Parkernas roll i ekosystemet Vättern, Munksjön, Rocksjön, Tabergsån, Rocksjökanalen och Simsholmskanalen är viktiga i ekosystemet och bidrar till ett bra lokalklimat och en bra livsmiljö. Möjligheterna att sanera Munksjön utreds för närvarande för att kunna ta till vara de möjligheter som en friskare stadssjö kan ge. Utmed åarna, kanalerna och kring sjöarna finns också viktiga grönska och grönområden, som bl.a. definierats i översiktsplanen. De binder samman staden och sjöarna med naturområden, som Strömsbergs naturreservat och Tabergsåns naturmiljö och fungerar som spridningskorridorer för växter och djur. Rocksjöområdets natur- och rekreationsvärden är särskilt skyddsvärda. Området skyddas därför genom ett kommunalt naturreservat.



Riskområden för 100-års regn



I arbetet med att utveckla grönsstrukturen i omvandlingsområdet har befintliga värdefulla naturmiljöer inom området kartlagts, se *Inventering av natur- och rekreationsvärden kring Munksjön*. Grönsstrukturens utformning har också efter hand analyserats för att säkerställa att de mål för grönsstrukturen som antagits i *Jönköping kommuns Grönsstrukturplan* och vidareutvecklats inom ramprogrammet uppnås, se *Strategisk grönsstruktur för södra Munksjön*. Den grönsstruktur som kommer att utvecklas inom omvandlingsområdet och ersätter dagens hårda markytor, med parker, kanaler och gröna stadsstråk kommer att bidra till ett bättre klimat och en större artrikedom inom de nya stadsdelarna. I grönsstrukturen ska även dagvatten hanteras och finnas en beredskap för större vattenflöden.

Klimatsäker dagvattenhantering Förväntade klimatförändringar kräver att de nya stadsdelarna, förutom intern dagvattenhantering, anpassas så att större vattenflöden kan hanteras. *Dagvattenpolicyn* och *Översvämningsstudie Jönköpings tätort* är viktiga underlag. I Munksjö fabriksområde behöver dagvatten från Torpa/ Söder hanteras. Risk för

översvämning från Munksjön och Tabergsån finns i södra delen av fabriksområdet, i västra delen av Skeppsbron. Utmed Simsholmskanalen finns också en risk som ska beaktas i berörda etapper. Genom att i så stor utsträckning som möjligt lägga Simsholmskanalen i öppen dager minskar översvämningsrisken kring denna. Vid stora regn finns också risk för översvämning utmed Industrigatan. En ny öppen dagvattenkanal i denna sträckning kan minska risken. Av samma anledning föreslås att det dolda system utmed Herkulesvägen som ansluter i dammarna vid Djursjukhuset läggs i en öppen dagvattenkanal i samband med att Kämperondellen kan läggas i markplan när denna anpassas för höghastighetsbanan. Dammarna kommer också i samband med etapputbyggnaden utökas för att få bättre kapacitet. För att komplettera det befintliga dagvattensystemet och på så sätt även kunna hantera stora vattenflöden på den östra sidan av Munksjön föreslås att en dagvattenkanal anläggs, som också kan utformas så att grönsstråket mellan Rocksjön och Munksjön stärks samt tillför nya kvaliteter till de östra stadsdelarna.



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

ENKELT ATT FÖRFLYTТА SIG

Hållbar trafikstruktur | Gator som stadsrum | Parkering



FOTO JÖNKÖPINGS KOMMUN

Hållbara kommunikationer. Det framtida trafiksystemet i Kärnan utgår från målsättningen att resebehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka. Dagens kapacitet, till exempel i antal körfält, ligger fast. De hållbara färdmedlen ska ges förutsättningar att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen. Biltrafiksystemet ska anpassas efter de hållbara färdmedlens krav på framkomlighet och säkerhet.

Kommunfullmäktige antog 2012 *Kommunikationsstrategi – åtgärder för ett hållbart trafiksystem*. Den beskriver vilka åtgärder som krävs, i samtliga trafikslag, för att uppnå kommunens mål med trafiken i staden. De nya stadsdelarna ska därför ha en urban stadsstruktur som ger förutsättningar för detta. På så sätt kommer Kommunikationsstrategin och ramprogrammet stödja varandra i ambitionen att tillgodose nödvändiga stråk för alla trafikslag, en god kapacitet samt peka ut åtgärder för genomförande. Förtätningen av bostäder och arbetsplatser inom omvandlingsområdet innebär att arbetsresor kommer att kunna ske inom korta avstånd, vilket ger goda förutsättningar för gång och cykel. Förtätningen av staden skapar även bra resandeunderlag för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik.

Promenad- och cykelvänlig stad. Stadens gator ska vara platser där människor rör sig och där det känns tryggt. Därför ska stadsdelarnas cykel- och promenadstråk skapa en sammanhängande stad, kontinuerligt omgiven av bebyggelse. Gatorna ska utformas på de gåendes villkor. De kan ha karaktär av huvudgator kantade av träd och med gott om utrymme för fotgängare och cyklister eller vara smala lokalgator. En stad för gående förutsätter att det är enkelt för gående och cyklister att passera gator och korsningar.

Ge utrymme för dagens och framtidens kollektivtrafik. Kollektivtrafikens resenärer kommer att behöva ett ökat utrymme jämfört med idag medan biltrafiken inte kan breda ut sig på samma sätt som tidigare. Tillräckligt utrymme måste därför reserveras för att möjliggöra att ett effektivt trafiknät ska få plats. Vi vet idag inte exakt hur framtidens kollektivtrafikfordon kommer att se ut, men vi ska ha beredskap för såväl ledbussar som för spårbunden trafik. När nya gator skapas eller byggs om i de framtida kollektivtrafikstråken ställs krav på körbanebredder, svängradier, fri höjd under bro och plats för hållplatser.

Biltrafik på den hållbara stadens villkor. Framtidens resande innebär ett delvis nytt sätt att se på bilarnas utbredning i Kärnan. Vissa huvudgators roll som genomfart för bilar kommer att tonas ned. Biltrafiken ska färdas i ett gatunät på de gåendes villkor där flera trafikslag samsas och trafikrytmen är lugnare. Utsläpp och buller minskar samtidigt som trafiksäkerheten ökar.



Huvudnät

Kollektivtrafik

- inom omvandlingsområdet
- utanför omvandlingsområdet

Cykeltrafik

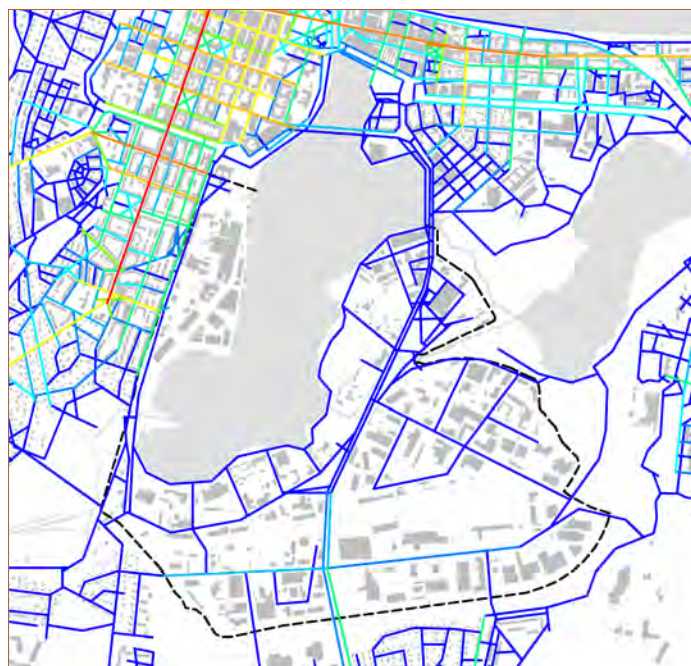
- inom omvandlingsområdet
- utanför omvandlingsområdet

Biltrafik

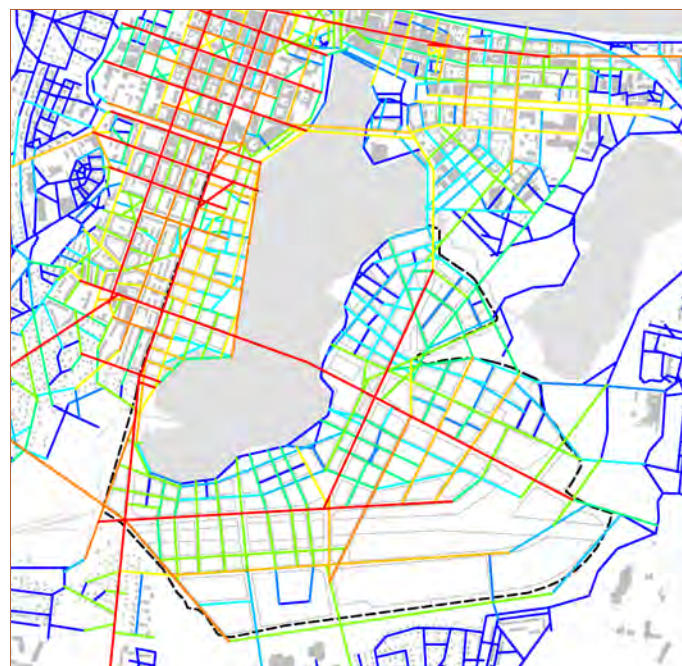
- inom omvandlingsområdet
- utanför omvandlingsområdet

Plangräns

Spårreservat

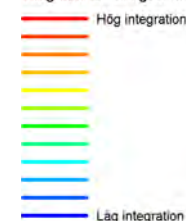


Space syntax integrationsanalys FÖRE OMVANDLING



Space syntax integrationsanalys EFTER OMVANDLING

Integrationsnivå i gatunätet



Spacesyntaxanalyserna är grafiska presentationer av "integrationsgrad". Röd linje markerar ett högt integrationsvärde – det är lätt för gående och cyklister att orientera sig på en röd gata. Är linjen däremot blå är förhållandet det motsatta. Gatan är då inte integrerad utan mer isolerad i förhållande till andra gaturum.

Ett stadsrum som är väl integrerat både i sin näromgivning och i staden som helhet ger en god potential för exempelvis ett mer varierat utbud av handel och trygghet, då både hemmahörande och besökare från stadsdelen naturligt rör sig där.

Hållbar trafikstruktur

Jönköping är en växande kommun med drygt 128 000 invånare. För att Jönköping också i framtiden ska vara en attraktiv stad ökar behovet av åtgärder för bättre tillgänglighet och minskad miljöbelastning från bilresandet. Målsättningen är därför att resbehoven i Jönköping i större utsträckning än dag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Kommunfullmäktige har lagt fast som mål att antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska dubblas till år 2020, se *Program för hållbar utveckling – miljö*.

Dagens trafikstruktur i Jönköpings centrala delar behöver kompletteras för att klara de utrymmesbehov som krävs för ett hållbart trafiksystem, där kollektivtrafik och gång- och cykel är norm.

Ett huvudnät för kollektivtrafiken, citybusslinjer, tätorts- och förortslinjer samt regionala linjer, har beslutats av kommunfullmäktige i *Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun*.

Kommunfullmäktige har också 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. Marknadsföring sker i områden där, enligt *Resvaneundersökningen 2009*, många sägs vilja cykla eller åka kollektivtrafik mer. Den sker också i samband med förbättringsåtgärder i kollektivtrafiken eller cykelvägnätet, i samband med byte av bostad, eftersom det kan ge nya möjligheter till hållbara resval, samt till bilister i områden med god kollektivtrafik eller cykelvägnät.

Det framtida trafiksystemet, enligt *Kommunikationsstrategi – åtgärder för ett hållbart trafiksystem* antagen av kommunfullmäktige 2012, baseras på *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare*. Trafiksystemet är utformat för kommunens befolkningstillväxt, 25 000 fler invånare till år 2050, och en höghastighetsstation söder om Munksjön.

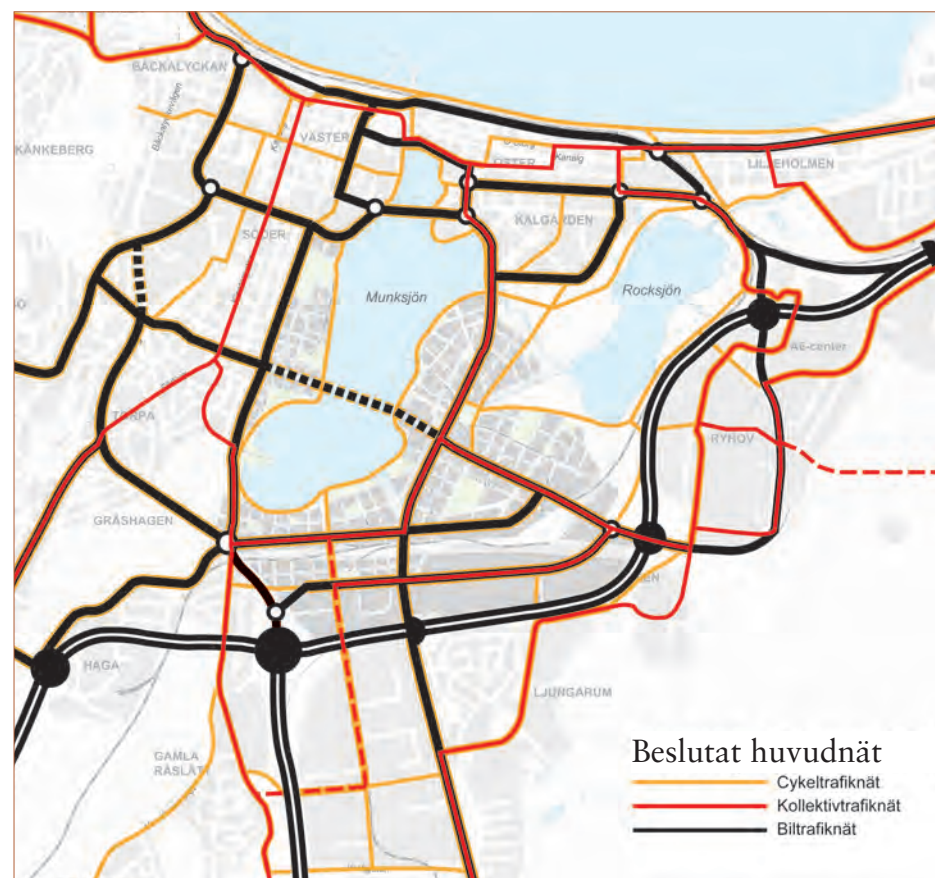
Gång- och cykelnätet Huvudnätet för cykeltrafik i de nya stadsdelarna är i första hand till för de cyklister som färdas längre sträckor inom staden. Till allra största delen ska detta nät bestå av separerade cykelvägar. Dessa återfinns främst i de urbana huvudstråken och i strandpromenaderna. Syftet är att binda samman stadsdelarna och viktiga målpunkter i staden. Huvudnätet för cykel ska vara finmaskigare än huvudgatunätet för bil och ska ha hög prioritet vad gäller drift och underhåll samt snöröjning. Utöver detta huvudnät finns även ytterligare stråk avsedda för cykling.

Kollektivtrafiknätet Kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft behöver öka för att fler ska välja att resa med detta färdmedel. Viktiga faktorer för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är hög turtäthet, enkelhet, hög prioritet, punktlighet och pålitlighet. Attraktiviteten ligger också i att fordonen är i gott skick och att personal har ett trevlig bemötande. Detta tillsammans skapar en pålitlighet i systemet och ökar resenärens trygghetskänsla.

Citybusslinjerna ska ha en god framkomlighet, vilket innebär att de så långt som möjligt ska ha egna körfält och vara prioriterade i olika korsningspunkter. Utrymmesbehovet för vissa av dessa kollektivtrafikstråk – Östra Strandgatan/Herkulesvägen, Kämpevägen, Bangårdsgatan, Industrigatan – ska vara framtidssäkrade för spårvagnstrafik. På så sätt finns handlingsutrymme för såväl buss som spårvagnstrafik i framtiden i stomlinjenätet. För att kollektivtrafiken i Jönköpings kommun, och trafik över kommungränsen, ska utvecklas och bli mer attraktiv och konkurrenskraftig ska ett stort antal åtgärder genomföras. Åtgärderna avser framkomlighet, linjesträckningar, turutbud och turtäthet, marknadsföring och informationsinsatser.

Biltrafiknätet Biltrafiken har under en längre tid haft en kontinuerlig tillväxt. För att dämpa biltrafikens negativa inverkan på stadsmiljön kommer kraftfulla åtgärder att krävas. Delar av den mark som idag ingår i biltrafiksystemet kommer att behövas för de hållbara trafikslagen. Biltrafiksystemet behöver därför anpassas efter de nya förutsättningarna.

För att upprätthålla dagens kapacitet och skapa bättre framkomlighet för kollektivtrafiken ska Herkulesvägen/Östra Strandgatan byggas om till ett urbant huvudstråk. Östra Strandgatan får en koppling mot Odengatan för att möjliggöra genomgående trafik. Trafik från Kålgården ges även möjlighet att köra via Tullportsrondellen. Från Skepps-



Huvudnät för ett hållbart trafiksystem, för staden där kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är norm enligt Kommunikationsstrategin.

bron till Gräshagen skapas en ny koppling för att kunna fördela trafiken bättre väster om Munksjön. Torparondellen byggs eventuellt om till signalreglerad korsning och Barnapsgatan får anslutningar mot Munksjö fabriksområde och Söder. Kämpevägen får ett nytt läge och blir ett urbant huvudstråk.

Barnhemsgatan ansluts i väster till Södra infarten för att öka tillgängligheten till Solåsen/Fridhem. Solåsvägen byggs om till ett stadsstråk. För att framtidssäkra biltrafiknätet ska även mark reserveras för en eventuell framtida broförbindelse över Munksjön. En sådan skulle kunna länka samman östra och västra sidan av Munksjön. Åtgärden avlastar Herkulesvägens norra del samt Klostergatan där kollektivtrafiken även i framtiden samsas med biltrafik.

Med ökad rörelse till/från omvandlingsområdet kommer belastningen framförallt att öka på Bangårdsgatan, som kommer att ha en viktig funktion som urbant huvudstråk. Därför är det viktigt att reservera mark för en trafikplats vid E4/Herkulesvägen. Genom åtgärden kommer bl.a. trafik från öster med mål vid södra Munksjön och höghastighetsstationen att i stället för att använda Ryhovs trafikplats kunna välja Herkulesvägen.

Gator som stadsrum

Gatorna ska utformas på ett sådant sätt att de **möjliggör trafik för en attraktiv stad**. Utformningen tar lika mycket utgångspunkt i att ge goda förutsättningar för stadslivet som i att medge framkomlighet för olika trafikslag som fotgängare, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. Gator är stadsrum. Det innebär att de är till för alla – för människor i olika åldrar och med olika vana och färdighet att hantera trafik. Avfallssortering, dagvatten och möjligheten att städa och snöröja olika typer av gator ska också beaktas i kommande projekteringar.

Urbana huvudstråk

De urbana huvudstråken ska förbinda de nya stadsdelarna med övriga staden. De ska också förbinda omgivande stadsdelar med varandra och ge god tillgänglighet till entréer och butiker. Urbana huvudstråk ger god tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter och bilister. Eftersom de är centrala för stadslivet ska de förutom att vara effektiva vara trevliga att vistas på. De urbana huvudstråkens stadsliv, dess bredd och grönska gör dem attraktiva för bostäder.

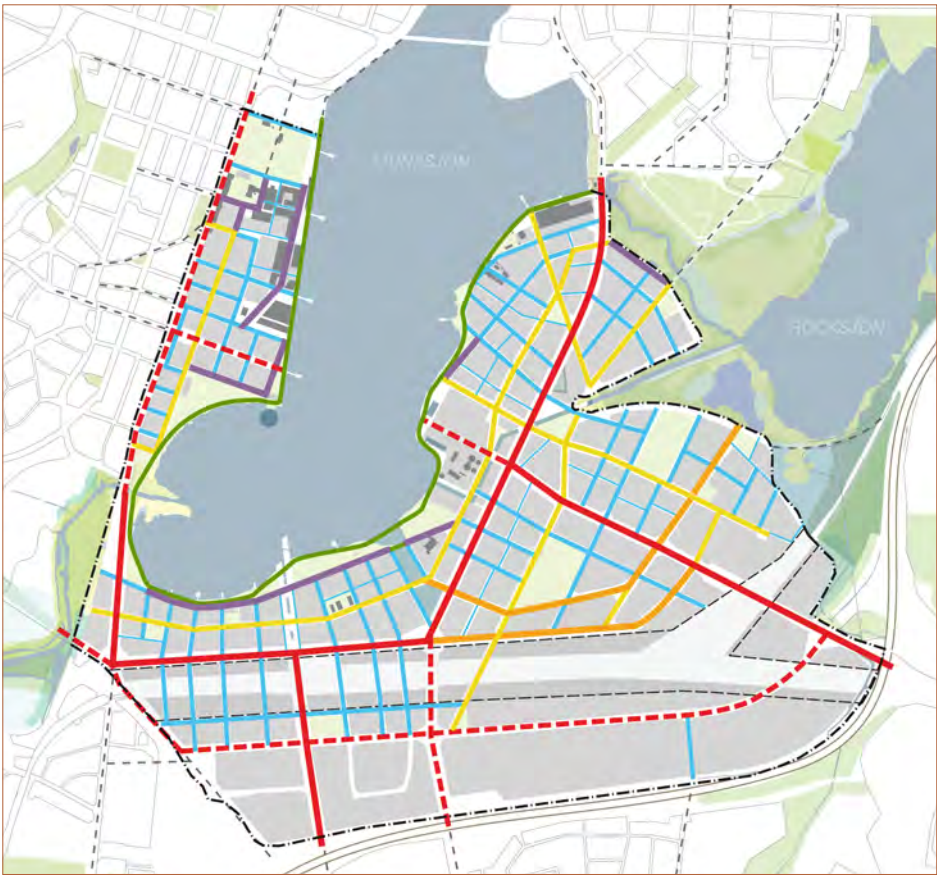
Generösa trottoarer ska kanta gatan. Trottoarerna ska vägledas av alléträd och belysning. Trottoarernas bredd ska tillåta att kaféer och restauranger har uteserveringar på sommarhalvåret. Gatumöbler, sittplatser, ska finnas på lämpliga platser i trädzonen. De urbana huvudstråken ska förbinda stadsdelarna på ömse sidor genom att varje eller minst varannan tvärgata ska mötas i raka korsningar med övergångsställen. För att kunna binda ihop gatans båda sidor ska de urbana huvudstråkens bredd vara så smal som möjligt (normalt 35 meter) med hänsyn till de funktioner den har.

Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen i anslutning till cykelbanan och trottoaren.

Kollektivtrafikkörfält i mitten av gatan ska prioriteras i trafikmiljön. Buss- och hållplatserna och eventuella framtida spårvägsplattformar ska placeras i anslutning till de större korsningarna, där de stora stråken möts. På så sätt skapas största möjliga tillgänglighet till kollektivtrafiken.

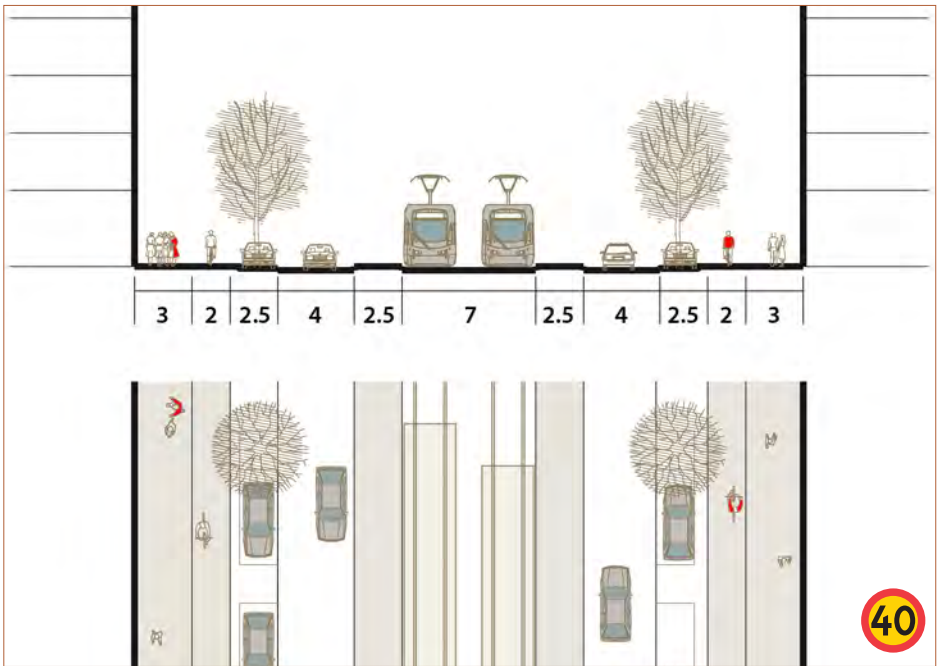
För biltrafiken skapas ett körfält i vardera riktning med särskilda vänster- och högerkörfält vid korsningarna för att öka trafikkapaciteten. Körfälten ska kantas av kantstensparkering för angöring och besöksparkering för att möjliggöra entréer till handel, kontor och bostäder i hela stråkets sträckning. Garageentréer till boendeparkeringen kommer i första hand att nås från lokalgatorna.

Avsteg från den generella beskrivningen av urbana huvudstråk anges i varje delområde. I Munksjö fabriksområde är det till exempel inte möjligt att skapa ett integrerat gaturum med de funktioner som ett urbant huvudstråk normalt har – se *delområde Munksjö fabriksområde*.



Gator som stadsrum, omvandlingsområdets stråk

- urbana huvudstråk 35 m
- - - urbana huvudstråk, annan funktion
- stadsstråk 24 m
- stadsstråk 18 m
- lokalgata 15 m
- lokalgata 10 m
- torggata
- strandpromenad



Urbana huvudstråk 35 meter

Stadsstråk

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

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

När stadsstråken skapar samband som är viktiga i grönstrukturen görs de 24 meter breda och medger på så sätt en 8,5 meter bred grönblå zon mellan körbanan och trottoar på ena sidan av gatan. Beroende på sammanhanget kan stadsstråken vara blåa – genom att rymma en bred kanal mellan sjöarna – de kan vara gröna – genom att rymma parker med grönska – och de kan vara grönblå – genom att både rymma parkgrönska och till exempel en dagvattenkanal.

Cykling sker i blandtrafik. För cykling på separerade cykelbanor hänvisas till de urbana huvudstråken och till strandpromenaderna. Cykelparkeringar ska finnas i den grönblå zonen i anslutning till cykelbanan och trottoaren.

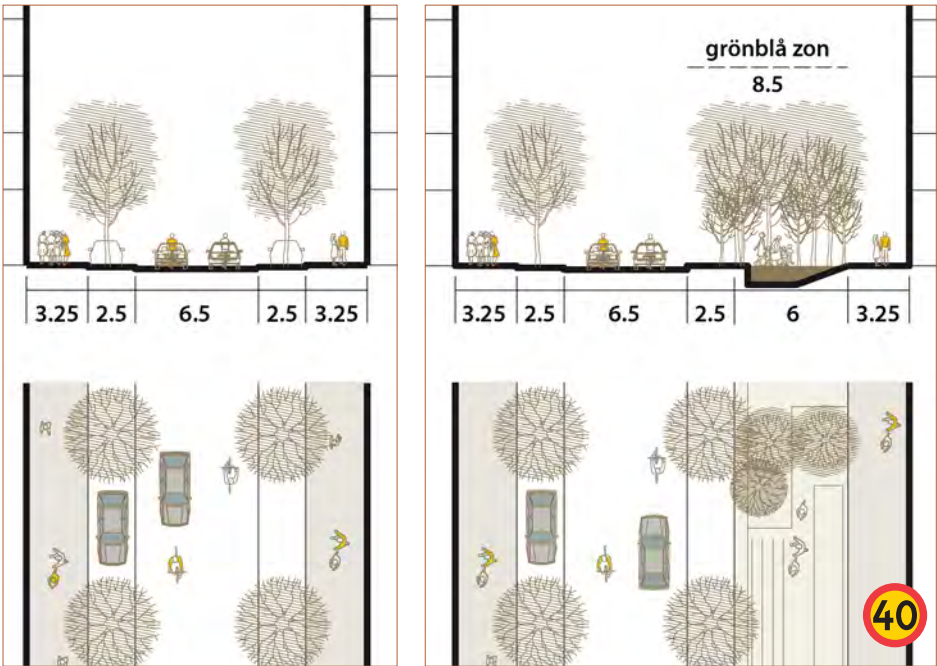
För biltrafiken skapas ett körfält i vardera riktningen. Körfälten ska kantas av kantstensparkering på båda sidor. Kantstensparkeringen är till för angöring och besöksparkering till bostäder, handel, kontor. Garageentréer till boendeparkeringen ska i första hand nås från lokalgatorna.

Lokalgator

Lokalgatornas roll är att ge god tillgänglighet till gatans bostadsentréer och eventuella verksamheter. Lokalgatorna ska också skapa närhet till både stadsliv, parker och stränder.

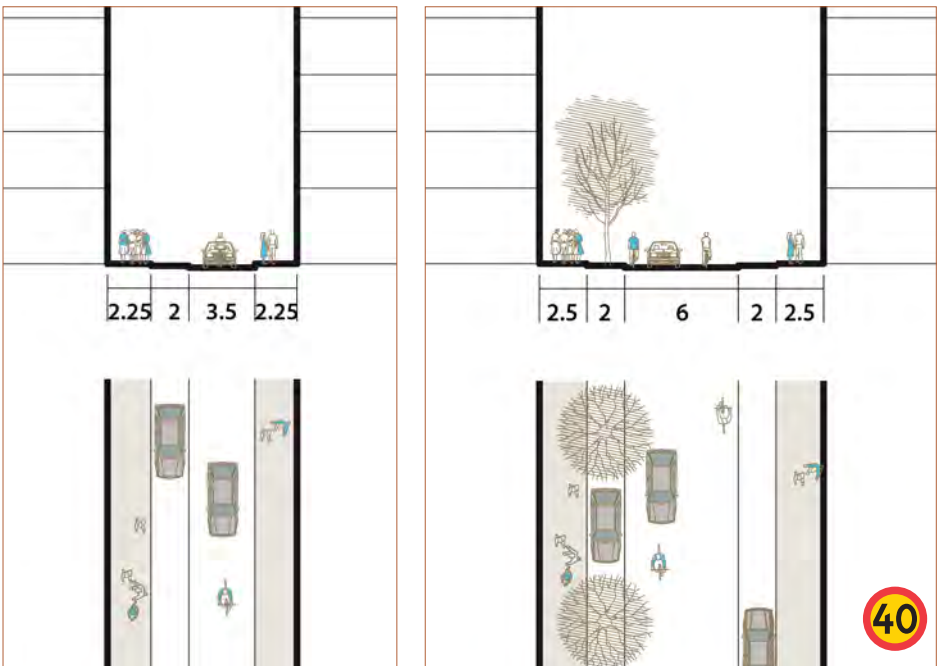
Lokalgatorna har trottoarer på båda sidor, vägleda av belysning och träd. Cykling sker i blandtrafik och cykelparkering ska finnas i trädzonen. Lokalgatorna har kantstensparkering för besökare på båda sidor. Mot lokalgatorna mynnar boendeparkeringarnas garageentréer. I närheten av urbana huvudstråk kan det också här förekomma garageentréer för kundparkeringar.

Ibland finns också behov av enkelriktade lokalgator, gränder. De är smala, har trottoarer på bägge sidor, belysning, träd och parkering för bil och cykel på ena sidan. Här färdas man på de gåendes villkor, i blandtrafik.



Stadsstråk 18 meter

Stadsstråk 24 meter



Lokalgata 10 meter

Lokalgata 15 meter

Torggator

Dessa gator/ytor (ca 8 meters bredd) har en viktig roll för tillgängligheten till de kvarter som har bostadsentréer, kaféer och annan verksamhet vänd mot parker, aktivitetsytor och stränder. Torggator ska utformas med hög kvalitet och omsorg, på de gåendes villkor. Här finns plats för både gående, cyklar och bilar, men också träd, grönska, belysning, ute-servering samt i vissa stråk även besöksparkering för bil och cykel. De är med fördel enkelriktade så att endast några kvarter i taget kan nås för att undvika genomfart. Torggata och park- eller strandpromenad är åtskilda med exempelvis en låg mur eller pollare för att stadsmiljön ska avgränsas mot den mer fria, vilda naturen på ett tydligt sätt.

Strandpromenaden

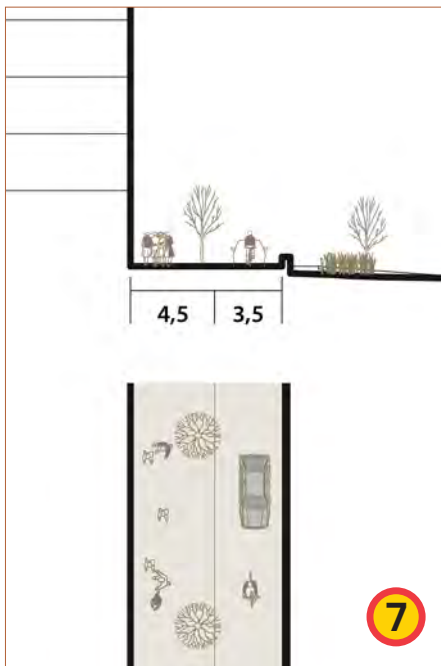
Avståndet mellan ny bebyggelse och Munksjöns sjökant ska varieras och får inte understiga 20 meter.

Hälsans stig, strandpromenaden runt Munksjön, ska ge god tillgänglighet till sjön och dess stränder men också knyta ihop staden runt sjön. Strandpromenaden ska locka både som gent och tryggt gång- och cykelstråk till/från arbetet, skolan och andra målpunkter samt till fritidens motion i form av promenad, löpning och cykling runt sjön. Strandpromenaden är runt Munksjön 10 meter bred, vilken ska inrymma plats för både gång, cykel och löpning. Stråket ska ha god och energieffektiv belysning med inslag av spännande effektbelysning på väl valda platser. Bänkar för vila och reflektion ska finnas på lämpliga platser.

Parkering

Där många människor rör sig och det finns ett stort antal målpunkter behöver det finnas parkering både för boende, besökande, sysselsatta och kunder.

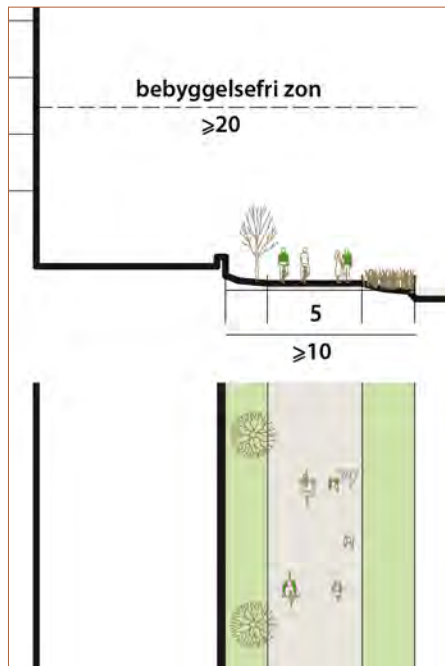
En bilplats kan samnyttjas av flera olika bilister om anspråken på platsen sker vid olika tidpunkter. Det ger en effektiv användning av parkeringsplatserna. Parkeringshus ger exempelvis en sådan möjlighet, att samutnyttja platser till flera olika kunder. Parkeringshus ska ha en noggrann gestaltning där anläggningen är kantad av annan verksamhet, som kontor eller bostäder med handel i bottenvåningen. Parkeringshuset Smedjan i Jönköpings stadskärna är ett gott exempel på detta.



Torggator 8 meter



Parkstråk, Paris



Strandpromenaden minst 10 meters-zon



Hälsans stig, Jönköping

Parkeringsnorm

Jönköpings kommuns gällande parkeringsnorm håller på att revideras för att anpassas till ett hållbart trafiksystem. Den nya parkeringsnormen planeras antas av kommunfullmäktige under 2012.

Parkeringsnormen syftar till att ett utbud av parkeringsplatser skapas som främjar ett hållbart resande. Nya fastigheter och stadsdelars parkeringsbehov ska anpassas efter morgondagens resvanor, vilket troligen kan ge en lägre parkeringsnorm än idag. Detta för att främja en så stor överflyttningseffekt som möjligt från bilresor till mer hållbara alternativa färdmedel. Parkeringsnormen kan på detta sätt användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart resande.

Normen hanterar inte avgiftsnivåer. Malmö stads Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, antagen september 2010, ses som ett gott exempel.

Boendeparkering ska utformas så att det blir möjligt att lämna bilen hemma och välja kollektivtrafik eller cykel till t.ex. arbetet. Det är därför viktigt att kollektivtrafikens hållplatser ligger på attraktiva avstånd från bostaden och arbetsplatsen. Cykelparkering ska därför också finnas nära målpunkter.

I Jönköpings centrala delar ska vid nybyggnation all boendeparkering ske inom fastigheten, i garagelösningar och ej i markplan. Vid höga grundvattennivåer kan garage helt under mark vara kostsamma och tekniskt komplicerade. Garagelösningar helt eller delvis under terrasserade gårdsbjälklag eller samlokaliserad parkering i parkeringshus kan därför också bli aktuellt.

Boendeparkeringen syftar till att ge plats för privatbilar vid bostaden. Parkeringsbehovet för nya bostäder i flerbostadshus i Jönköpings centrala delar ska utgå från att främja ett hållbart resande. Det finns många sätt att minska behovet av bilinnehav i kommunen och därmed markåtgången, exempelvis genom införande av bilpooler. Parkeringsnormen för bostäder kan sänkas om byggherrarna vill genomföra förslag som kan visas leda till ett lägre bilinnehav. Cykelparkeringar i flerbostadshus ska ligga nära fastighetsentréerna, erbjuda tillräckligt med platser och helst vara väderskyddade.

Besöks- och kundparkeringen är viktig för näringslivet i kommunen. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta ärenden men det ligger en konkurrensfördel i att tillgodose behovet. Angörings- och besöksparkering till centralt boende, handel, service och verksamheter utformas både som kantstensparkering (korttids-) utmed gatorna, i parkeringshus och i garage inom respektive kvarter. Särskild hänsyn ska tas till funktionsnedsattas tillgänglighet. Bilplatser för funktionsnedsatta placeras nära målpunkter. Cykelparkeringen för besök skapas i gatornas möbleringszon.

När det gäller att tillgodose verksamheters parkeringsbehov bör den följa ambitionen att de boende (arbetstagarna) ges möjlighet att lämna bilen hemma. Tillgången till parkering vid arbetsplatserna bör därför inte prioriteras. Bil- och cykelparkeringsbehovet för kontor- och arbetsplatser och handel/service samt skolor ska utgå från att främja ett hållbart resande. För volymhandelsetableringar ställs krav på särskild kundparkering inom respektive fastighet, gärna i garagelösning. Höga krav ska ställas på kundparkeringarnas utformning och gestaltning. Vid markparkering ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbeläggning, infiltration, träd och belysning. För att bedöma volymhandel, hotell och andra större verksamheters parkeringsbehov krävs en särskild parkeringsutredning.

PRINCIPER FÖR HANTERING AV BILENS OCH CYKELNS PARKERINGSBEHOV:

1. Bilplatser för funktionsnedsatta placeras nära målpunkter.
2. Cykelparkering ska placeras nära målpunkter.
3. Boendeparkering för bil utformas så att det blir möjligt att lämna bilen hemma och välja kollektivtrafik/cykel till t.ex. arbetet.
4. Boendeparkering för cykel ska placeras nära fastighetsentréer inom kvarteren.
5. Parkeringsbehovet för boende ska lösas inom kvarteren, gärna i garagelösningar.
6. Gatuparkering får endast användas för korttidsparkering för att skapa god tillgänglighet för besökare till boende och handeln i stadsdelarna. Cykelparkering för besök kan skapas i gatornas möbleringszon.
7. Parkeringsbehovet för kontor/arbetsplatser löses antingen inom kvarteren i garagelösningar eller samordnad med andra arbetsplatser och handelns parkeringsbehov i parkeringshus.
8. Parkeringshus ska ha en noggrann gestaltning där anläggningen är kantad av annan verksamhet. Parkeringshuset Smedjan i Jönköpings stadskärna är en förebild.
9. För volymhandelns markparkeringar ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbeläggning, infiltration, träd och belysning.
10. Gällande parkeringsnorm kan minskas om åtgärder, exempelvis bilpool och närhet till citybusslinje, genomförs som kan visas leda till ett lägre bilinnehav.



P-hus Smedjan, Jönköping

När höghastighetsbanan byggs med höghastighetsstation söder om Kämpvägen kan utrymme under spåren med fördel användas till bland annat volymhandel och kundparkering. Pendlerparkering ska anordnas nära höghastighetsstationen och dess knutpunkt för övrig kollektivtrafik. Här är också lämpligt att anlägga infartsparkering, eftersom det från knutpunkten blir lätt att nå stadens målpunkter med kollektivtrafik. En temporär infartsparkering kan anläggas i ett tidigt skede.

För de som kommer med bil skapas en angöring mot stationstorget vid Barnhemsgatan med två nya direktinfarter från motorvägen. På så sätt avlastas också Nya Kämpegatan från biltrafik. En kvarterszon öster och väster om stationstorget, söder om spårområdet, kan fungera både som infartsparkering till staden och som långtidsparkering för pendlare på Götalandsbanan samt till de mötesintensiva verksamheter som kan komma i området. Zonen är lätt att hitta och går att dubbelutnyttja mellan resande och de som är här för handel, arbete och evenemang i närområdet.



GOD OCH SPÄNNANDE ARKITEKTUR

Kvarterens form och storlek |
Gestaltningsprinciper för mångfald och
variation i volymer och uttryck

Utifrån kommunens ambitioner i *Stadsbyggnadsvisionen* och *Program för hållbar utveckling – miljö* utvecklas staden kring Munksjön. Ambitionen medför att gestaltningsprinciper ska tas fram med särskild vikt vid att skapa stadsdelar med blandat innehåll, livliga bottenvåningar i de urbana huvudstråken samt olika former av boendemiljöer, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

En ambition är också att staden ska växa med **god och spännande arkitektur** som ger **mångfald och variation i volymer och uttryck**. Den som promenerar i de nya stadsdelarna ska möta många olika byggnader med många olika innehåll, idéer och arkitekturuttryck.

Det är viktigt att erbjuda barn och ungdomar inspirerande miljöer som inrymmer olika karaktär – trygga och rofyllda såväl som spännande och intressanta. En varierande stadsmiljö skapar förutsättningar att tillgodose detta.

En utgångspunkt för detta är kvarter som kan innehålla så mycket som möjligt och en ägostruktur som kan innehålla så många olikheter som möjligt och en arkitektur som uttrycker detta.

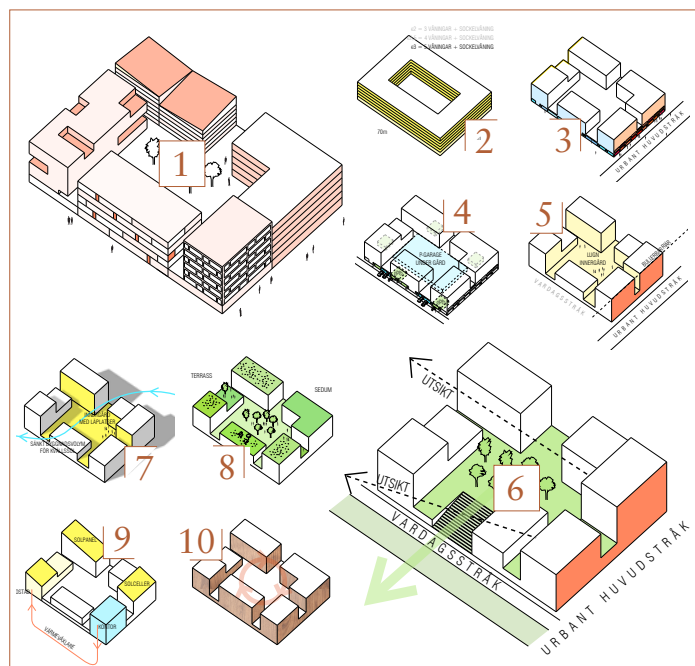
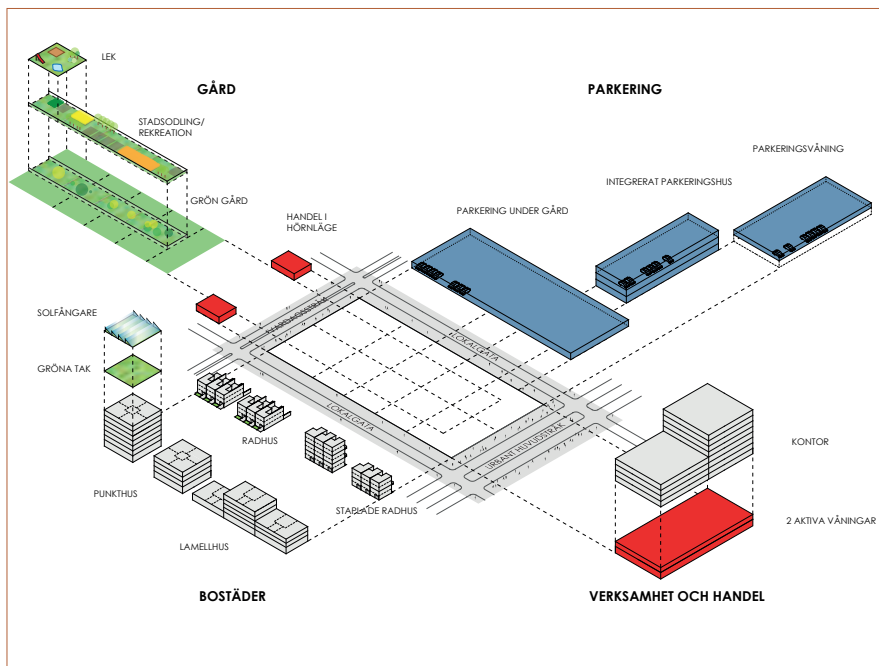
Bebyggelsen inom omvandlingsområdet styrs till att börja med av **kvarterens och fastigheternas form** (se *Kvarterens form och storlek*). För att skapa god och spännande arkitektur använder fastighetsägarna tillsammans med kommunen **ramprogrammets tio gestaltningsprinciper** för ett hållbart byggande.



Mångfald

Färgskala 1 visar en eftersträvad mångfald och variation i arkitektur och innehåll (bostäder, kontor, kultur, skolor, offentlig service) samt ägande och upplåtelseformer.

Färgskala 2 visar en eftersträvad blandning av service, handel och publika verksamheter i bottenvåningarna mot gator och torg.



Kvarterens form och storlek

Bebyggelsestrukturen och kvarteren ska ha en sådan storlek att de skapar ett finmaskigt gång- och cykelnät enligt riktlinjerna i kap. *Enkelt att förflytta sig.*

Kvarteren är omkring 60 meter djupa (50-70 m) och syftar till att vara stadskvarter med flexibel användning. För vissa verksamheter tillgodoses behovet av särskilda kvartersstorlekar. En viss variation av kvartersstorlekar kan på sikt vara en tillgång för mångfalden.

Fastighetsstrukturen i kvarteret ska tillåta olika användningar mot livliga stadsstråk respektive lugna lokalgator. Det betyder att ett kvarter ska kunna rymma kontor och handel mot urbana huvudstråket och bostäder mot lokalgatorna.

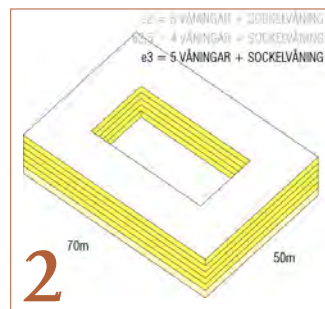
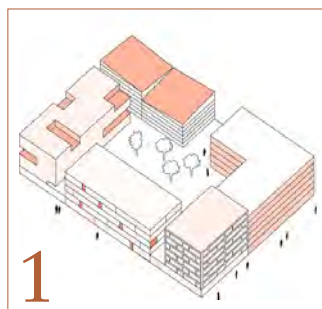
Gestaltungsprinciper för mångfald och variation i volymer och uttryck

Ramprogrammets 10 gestaltungsprinciper syftar till att bebyggelsen och staden ska bli en attraktiv livsmiljö som är långsiktigt hållbar. Lösningar söks som utvecklar den socioekonomiskt och miljömässigt hållbara blandstaden.

Vid nybebyggelse finns möjlighet att föreslå bebyggelse med olika form, höjd, tekniska lösningar och uttryck. Det finns stort utrymme för innovation.

Stora krav ställs på att byggnader utformas med hög kvalitet och långsiktig hållbarhet.

I den fortsatta gestaltungsprocessen (detaljplan och bygglov) ska ramprogrammets gestaltungsprinciper vara styrande. Hållbarhetskraven kan komma att höjas i takt med att kommunens hållbarhetsmål justeras.



1

Blandade stadsdelar, kvarter och byggnader

Blandstadens olika innehåll ska ges utrymme i stadsdelarna. Genom att vägleda för en variation i innehållet i byggnaderna mot gator och torg skapar ramprogrammet förutsättningar för *ett aktivt och levande stadsliv*. Samtidigt ger olikheter i innehåll underlag för *mångfald och variation i volymer och uttryck*.

Måttet på finmaskigheten i den eftersträvade variationen och mångfalden i blandstaden ska utgå från den gående människan. Det innebär att byggnaderna längs en gata sammantaget ska visa på en mångfald i ägande, upplåtelseform, verksamheter, bostadstyper men också estetik och smak. Varje kvarter och varje gata blir mer attraktiv med byggnader med olika innehåll. Handel, bostäder och skolor bidrar tillsammans till ett stadsliv under hela veckan och över hela dygnet. Med en blandning av verksamheter och bostäder ges även goda möjligheter att minska resbehovet inom staden.

Genom ett brett utbud av bostäder öppnas stadsdelen för fler vilket är en förutsättning för social hållbarhet. Stadsdelarna kan till exempel få en blandad åldersstruktur med både barnfamiljer och äldre.

I varje exploateringssamverkan kommer fastighetsägarna ta fram ett *blandstadsprogram* tillsammans med kommunen. Initiativ som ökar mångfalden i stadsdelarna, i kvarteren och inom byggnaderna uppmuntras.

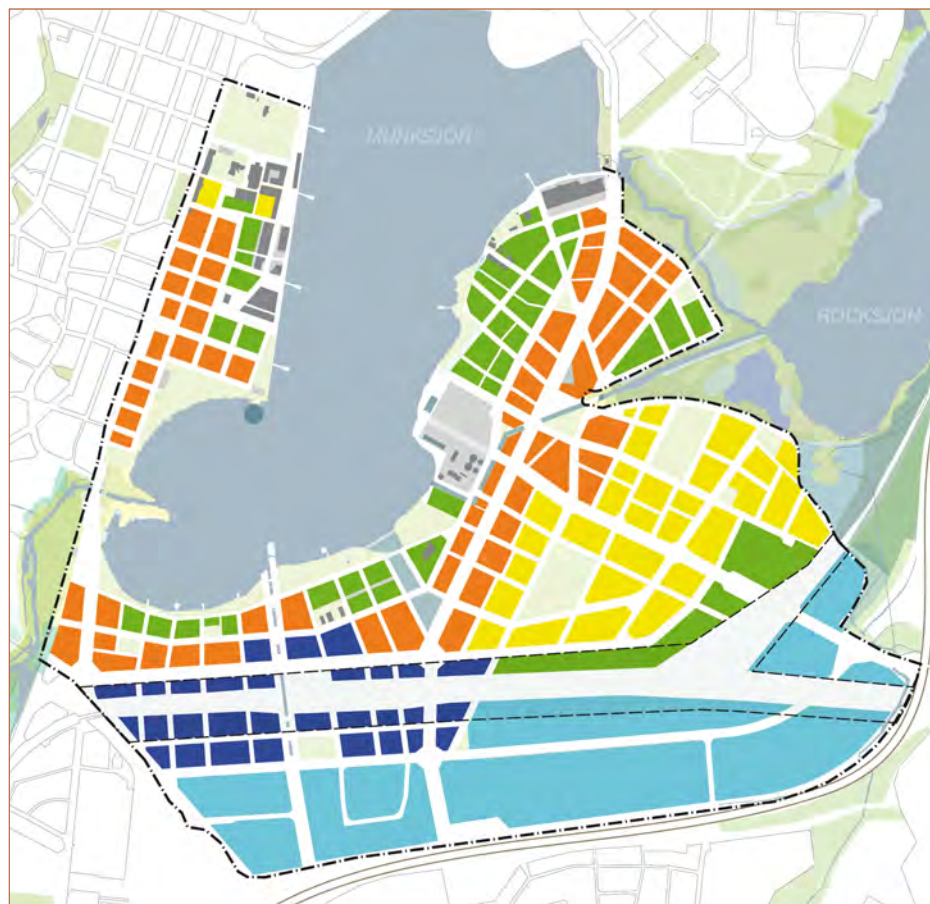
2

Kvarterens täthet

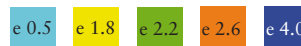
Ramprogramsområdet ska rymma en stor del av Jönköpings tillväxt under de närmaste årtiondena.

Fördelningen av *hur mycket* som ska kunna byggas *var* inom omvandlingsområdet är förhållandevis jämnt fördelat. De variationer som finns är knutna till *lägen*. Kvarter i centrala lägen och de som kantar livliga och breda stadsstråk kan rymma mer. Kvarter i stationsläget ska också kunna rymma mer.

Ramprogrammet beskriver fem olika bebyggelsezoner. Måttet för hur mycket som får byggas inom varje zon är bebyggelsens täthet (*e-tal*) - det vill säga hur stor del den nya bebyggelsens sammanlagda area är av fastighetens markarea. Genom att den tillåtna byggnadsvolymen beskrivs som bebyggelsetäthet och inte i antal våningar möjliggörs större variation i volymerna.

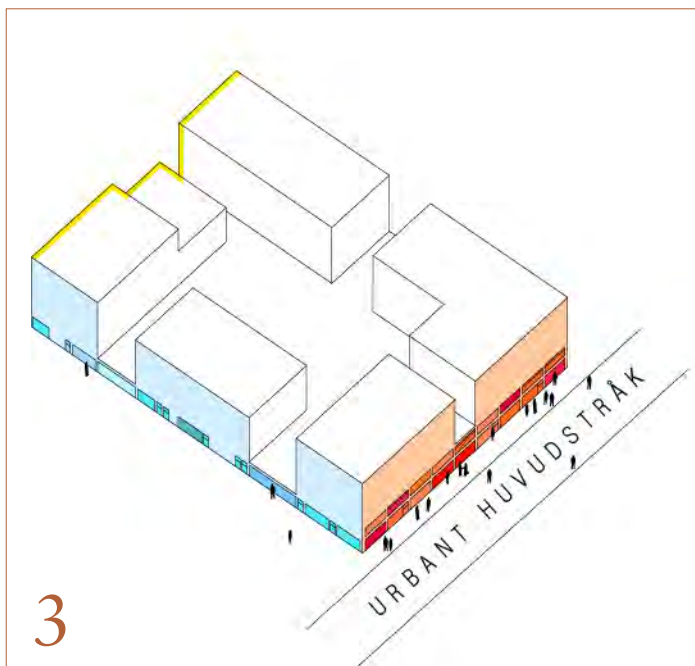


Ramprogrammets olika bebyggelsezoner. Måttet för hur mycket som får byggas inom varje zon anges med bebyggelsens täthet (e-tal).



Bebyggelsezonerna ger fastigheterna säkra rumsliga ramar att verka inom och medger samtidigt mångfald i hur volymerna grupperas. Bebyggelsetätheten i de fem zonerna är $e = 0.5, 1.8, 2.2, 2.6, 4.0$.

Den totala volymen som är tillåten att bygga inom en fastighet (dess bulk) ges av den tillåtna tätheten i bebyggelsezonen och fastighetens markarea (m^2). Bebyggelsetäthet beskrivs som hur stor del bebyggelsens bruttoarea är av fastighetens markarea. En byggnad som täcker hela fastigheten i en våning har en bebyggelsetäthet på 1 ($e\text{-tal}=1$). En byggnad i fyra våningar som täcker hälften av fastigheten har en bebyggelsetäthet på $e=2$. Bulken för en fastighet vars markarea är $500 m^2$ och en bebyggelsetäthet på $e=2$ är $1000 m^2$. Garagevåningar under terrasserade gårdsbjälklag och eventuella källarvåningar ingår inte i bebyggelsetätheten.



Aktiv fasad



En aktiv fasad stödjer ett stadsliv som kommer att bli intensivt. Det ger förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och näringsliv/verksamheter/kontor och arbetsplatser med ett (kund)underlag från hela Jönköping. Bostäder, parkering eller parkeringsinfarter får inte förekomma mot trottoaren i den aktiva fasaden. Noggrant utformade kundgarage i stadsdelskärnorna är undantagna.

Fasadens bottenvåning har en utformning som lockar till visuell kontakt och interaktion mellan stadsrum/trottoar och bottenvåning. Det sker till exempel med många entréer och stora sammanhängande glaspardier. Bottenvåningen är tillgänglig från trottoaren utan trappor eller trösklar.

Öppen fasad



En öppen fasad stödjer stadslivet. Det ger förutsättningar för viss handel, kaféer, kontor, föreningslokaler, förskolor och annan kommunal service. Flerfamiljshusens gemensamma lokaler kan finnas här. Den största kommersiella potentialen kan hörnlägena förväntas ha.

Bottenvåningens fasad har en utformning som ger ett visuellt samspel med gatan. Det görs med entréer och stora fönster. Hörnlägen ska ha större sammanhängande glaspardier. Bottenvåningen är tillgänglig från trottoaren utan trappor eller trösklar.

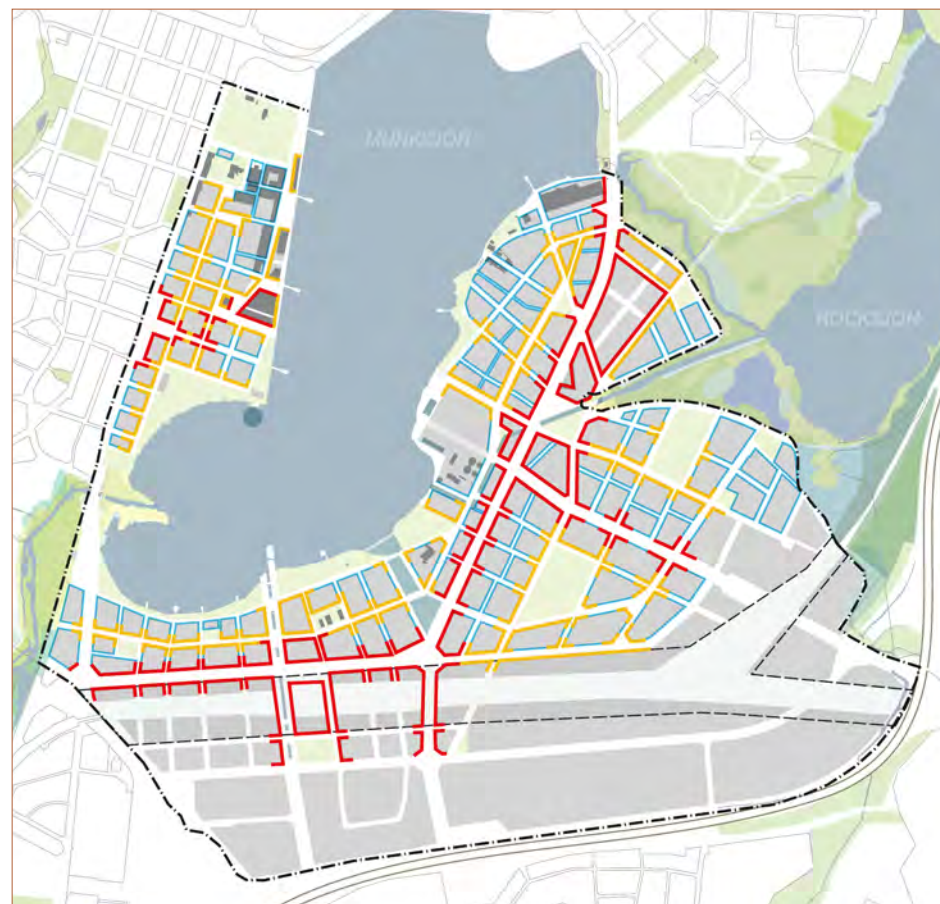
Eventuella bostäder utformas som så kallade bokaler. Garageparkering mot gatan förekommer inte i den öppna fasaden. Parkeringsinfarter kan göras i den öppna fasaden.

Stilla fasad



En stilla fasad i bottenvåningen stödjer det mer stillsammare stadsliv som kan förväntas här. Normalt finns ingen kommersiell potential för handel, möjligen med undantag för hörnläge; framför allt mot sjöarna. Bottenvåningens fasad utformas med entréer till bostäder och andra lokaler med mindre eller större fönsteröppningar. Den utformas med mindre krav på visuell kontakt och samspel med gatan.

Parkeringshus och parkeringsinfarter kan finnas i den stilla fasaden. Parkering på bottenvåningen tolereras i vissa avsnitt.



Riktlinjer för bottenvåningarnas utformning mot trottoaren beskrivs i tre kategorier: aktiv, öppen och stilla fasad. (Preciseras i senare planskede)

3

Levande bottenvåningar

Samspel mellan byggnad och gata

Byggnadens fasad längs trottoaren ska utformas med entréer, skyltning, fönster och skyltfönster så att den ger innehåll och stöd åt stadslivet längs gatan. Fasaden utformas så att handel, service och verksamheter i byggnadens bottenvåning kan dra nytta av samspelet med det stadsliv som gatan på sikt ger underlag till. Särskild vikt vid utformningen ska ges åt den gående människan på gatans trottoar. Det betyder att byggnadernas bottenvåningar ska kanta trottoaren i kvartersgräns. Byggnaderna ska använda gatorna som entrérum. De övre våningarnas fönster ska vara orienterade med utblickar mot gatan. På så sätt ges gatan förutsättningar att bli väl använd och trygg genom ett vardagligt samspel människor emellan.

Riktlinjerna för bottenvåningarnas utformning mot trottoaren beskrivs i tre kategorier utifrån läget i staden och potentialen till stadsliv: aktiv, öppen och stilla fasad.

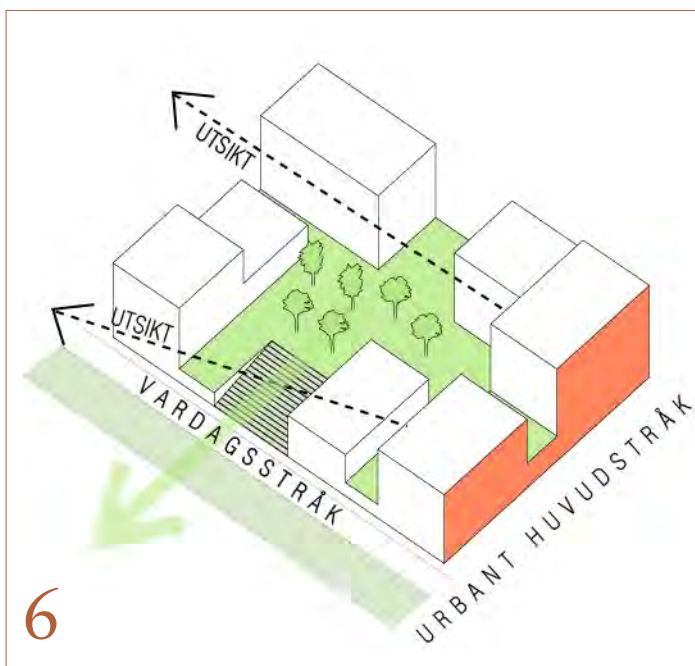
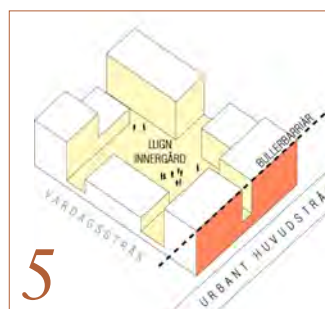
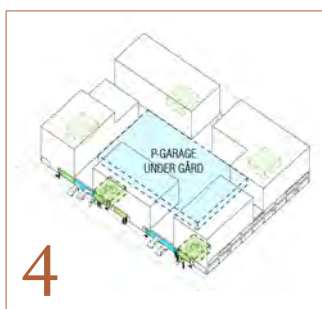
4

Tillgängliga entréer

All boendeparkering ska ske i parkeringsgarage inom fastigheten eller i samfällighet och inte i markplan. För god tillgänglighet anläggs angöringsparkering, handikapparkering och besöksparkering längs trottoaren vid entréerna. De boendes cykelparkering ska ligga nära bostadsentréerna. De ska erbjuda tillräckligt många platser och helst vara väderskyddade.

För parkeringsbehov, se kap. *Enkelt att förflytta sig – Parkering* och *Jönköpings Parkeringsnorm*.

Även gemenskapsfunktioner i byggnader och fastigheter som ökar den sociala hållbarheten är av stor vikt.



5

Både stadsliv och lugn

Bostäder och verksamheter, ljud- och luftkvalitet – alla har tyst sida med frisk luft

Bostadshus ska utformas så de boende har tillgång till både stadsliv och lugn. Den huvudsakliga källan för buller och partikelemissioner utgörs av den lokala trafiken.

Slutna kvarter ska byggas mot de livligast trafikerade gatorna, som de urbana huvudstråken. Det möjliggör skyddade innergårdar, tysta sidor i bostäderna och tystare gator inne i de olika stadsdelarna.

Bostäderna utformas så att de har fönster mot en tyst sida. Större lägenheter ska så långt som möjligt ha fönster mot två sidor – mot såväl en lugn sida som mot en livlig sida. Det gäller i synnerhet lägenheter som är utsatta för buller och partikelemissioner. Byggnader ska också erbjuda en hälsosam och komfortabel inomhusmiljö med säkerställt fuktskydd och låga bullernivåer. Se även kap. *Fortsatt process – Buller och Miljö kvalitetsnormer för luft*.

6

Bebyggelsens samspel mot gator, parker och sjöar

Utblickar och uppbyggnad av offentliga rum

Gaturum Längs stadsstråken och urbana huvudstråken ska byggnadernas bottenvåningar alltid placeras i kvartersgräns och på så sätt bidra till att beskriva ett tydligt gaturum för fotgängare och andra. Kvartershörn ska bebyggas i flera våningar för att bidra till läsbarheten av gator och viktiga stadsstråk.

Variation i våningshöjder Gestaltungsprinciperna för bebyggelsen medger skillnader i bebyggelsens höjd. Som regel ryms dock variationen av våningshöjder inom följande spann:

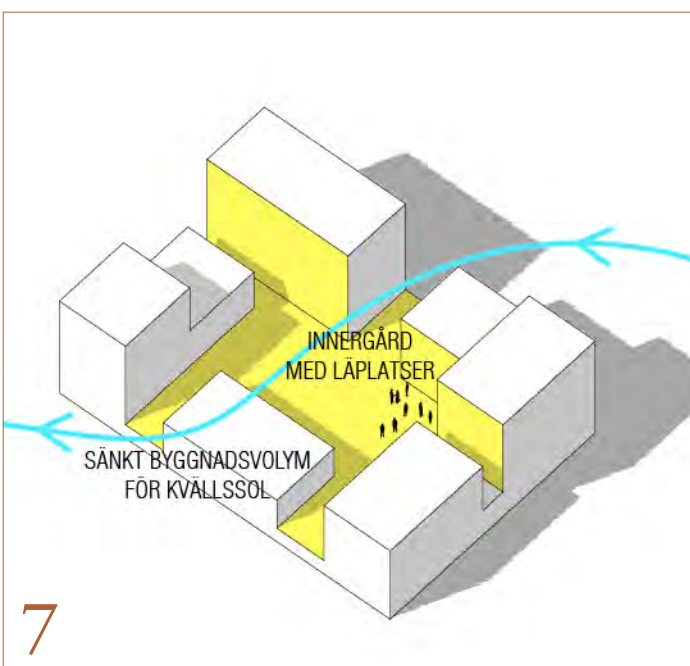
Inom zon e = 4.0 mellan 1–12 våningar

Inom zon e = 2.2–2.6 mellan 1–8 våningar

Inom zon e = 0.5–1.8 mellan 1–8 våningar

Utblickszoner Inom vissa zoner kring stränder och parker ska husvolymerna inom kvarteren samordnas och grupperas för att ge fler bostäder och bostadsgårdar utsikt. En del av attraktiviteten i staden mellan sjöarna är utblickarna över sjöar och parkerna från bostäder och bostadsgårdar, vilket dessa zoner ökar tillgången på.

Strandparkszoner Inom vissa zoner där staden möter sjöarnas stränder ska byggnadernas husvolymerna samordnas för att bilda en gemensam stadsfront. En del av attraktiviteten i strandstråken är samspelet mellan den offentliga parken vid den böljande stranden och staden i form av en samlad stadsfront.



7

Solljus, skugga och vind

Mikroklimat

Bostäder ska ha goda ljusförhållanden genom tillgång till himmelsljus och direkt solljus.

Bostadsgårdar ska ha förutsättningar för ett bra mikroklimat med goda ljus- och vindförhållanden för människor och grönska. Det innebär tillgång till himmelsljus, direkt solljus men också skugga. Även i offentliga miljöer såsom skolgårdar, lekplatser och torg ska tillgång till sol och skugga säkerställas. Även gator ska ha förutsättningar för ett bra mikroklimat.

Solstudier (och för högre byggnader vindstudier) ska genomföras.

Artificiell ljussättning Ljuset bidrar till att skapa trygghet, känslor, framhäva arkitektur och skapa rum. Det är utifrån dessa fakta vi ska arbeta med den artificiella ljussättningen av staden. Mer om detta finns i *Jönköpings kommuns belysningsprogram*, antaget i kommunfullmäktige 2011.



8

Grönska på gårdar och tak

Alla bostäder ska ha tillgång till en användbar gård med träd och grönska. Byggnaderna inom ett kvarter kan samordna gårdsmiljöerna så de blir mer användbara. Byggnaderna ska som regel placeras i kvarterets yttre zon för att ge plats för ett samordnat grönt rum i mitten för rekreation. Gårdarna kan ha låga gemensamhetslokaler.

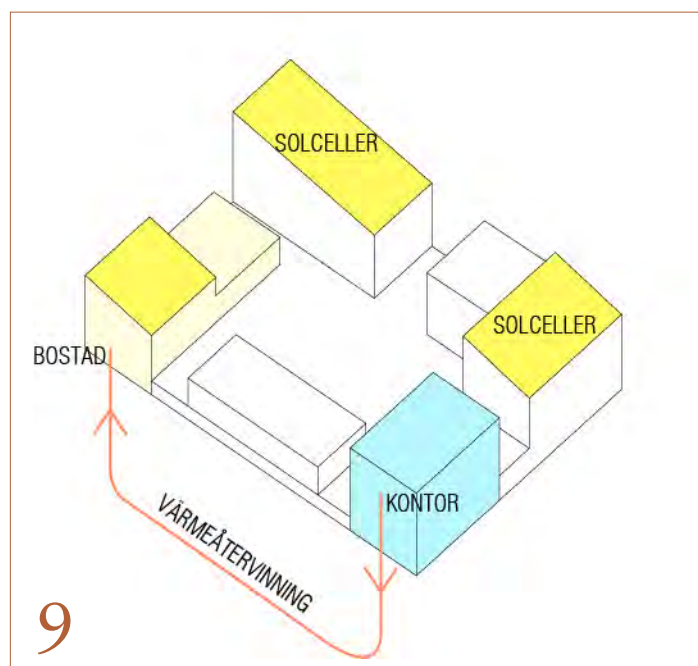
Genom att gårdarna i kvarteren är gröna blir de mångfunktionella ytor som bidrar till att klimatanpassa staden. De ger de boende och arbetande sociala mötesplatser och utemiljöer för rekreation och vila, skyddar från skadligt UV-ljus genom att bidra till skuggande miljöer, stabiliserar mikroklimatet genom att till exempel sänka temperaturen inne och ute under sommarmånaderna, fördröjer dagvattnet och stödjer större biologisk mångfald i staden.

Vid utformning av stadsdelen måste frågor om kraftigare och mer frekvent regn hanteras. Även framtida varmare och fuktigare klimat kan komma att påverka utformningen. Byggnadens och kvarteretsmarkens anpassning till ett förändrat klimat utgör en ny och väsentlig utmaning för framtiden.

Om gårdarna är underbyggda med till exempel garage ska gårdsbjälklaget vara terrassbjälklag som klarar träd och grönska. Grönskan kan vara för vistelse och lek, prydnad eller för stadsodling. Så långt som möjligt skapas anläggningar för uppsamling av dagvatten från tak och gårdar till markinfiltration via rekreativa vattenelement. På grund av markföroreningar och behov av garageparkeringar under gårdar kommer det inte alltid vara möjligt. Initiativ för att förse takytorna med grönska uppmuntras.

Förskolegårdar och skolgårdar ska utformas tillräckligt stora, det vill säga 3 000-6 000 m². De lokaliseras med fördel ihop med en park. Gårdarna ska stimulera barns kreativitet (Enligt Statens folkhälsoinstituts OPEC-kategorier). Barn som vistas i förskolemiljöer med höga poäng på OPEC-kategorierna rör sig mer, har bättre koncentration och utsätts för mindre skadlig UV-strålning. Minst halva gården ska vara täckt av buskage, träd eller kuperad terräng. Lekredskap och lekytor ska vara placerade intill träd och buskar eller vild natur. De öppna ytorna ska finnas där emellan.





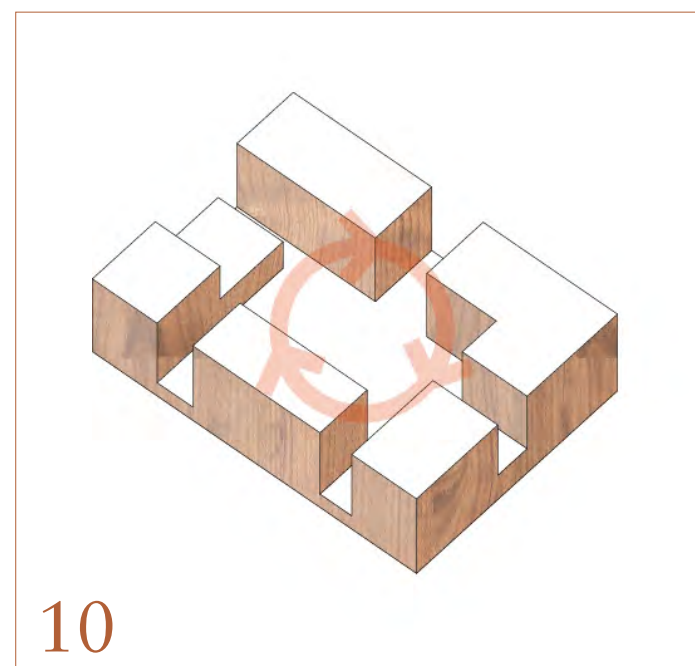
9

Låg energianvändning

Byggnader ska vara lågenergibyggnader i enlighet med Jönköpings kommuns gällande krav. Dessa krav kommer kontinuerligt förändras.

Krav år 2012: För nybyggnation gäller att mängden köpt energi exklusive hushållsel inte ska överstiga 50 kWh/m² vid el som huvudsaklig energikälla. Ifall den huvudsakliga energikällan är fjärrvärme eller annan uppvärmningskälla med förnybar energi ska mängden köpt energi inte överstiga 75 kWh/m² (enligt *Program för hållbar utveckling – miljö 2011-2020*). System för värmeåtervinning mellan olika verksamheter bör uppmuntras. Handelns behov av nedkylda ytor och bostäders behov av värme kan ömsesidigt utnyttjas. Byggnader bör utformas så att kylbehov undviks eller begränsas. Solceller eller annan lämplig lokal energiproduktion bör så långt som möjligt integreras i byggnadens utformning. Hur byggnaderna ska formges för att möta höga krav på energihushållning blir en nyckelfråga.

Smarta och hållbara lösningar eftersträvas vad gäller energiproduktion, energiförsörjning och datakommunikation. Exploatering förutsätter utrymme för både befintlig och ny teknisk infrastruktur, som ledningar, fördelnings- och nätstationer samt pumpstationer. Det är väsentligt med en samordnad planering för minimal omgivningspåverkan. En rad nytigheter kan vidareutvecklas i en stadsomvandling på en rad olika sätt, smarta elnät - IT-teknisk integration för energieffektiva lösningar, utbyggd infrastruktur för snabb datatrafik via stadsnätet, energieffektivisering, belysning, laddstolpar till elfordon m.m.



10

För avfallshantering anläggs en miljöstation inom fastigheten eller i samfällighet. Avfallsfrågan ska beaktas i arbetet med kommande detaljplaner och nya, moderna och innovativa lösningar ska tillämpas. Djupbehållare och sopsugar är ett exempel på intressant hantering.

Krav framöver: Dessa krav kommer troligen att skärpas kontinuerligt från och med 2013. Resultatet av länsstyrelsen i Jönköpings läns projekt *Hållbart byggande* beräknas vara klart under 2012. Det ska då tillämpas inom planområdet.

10

Byggnadsmaterial som hushållar med jordens resurser

Fasad- och byggnadsmaterial väljs så att de utvinns och transporteras med litet CO₂-avtryck och god hushållning med jordens resurser. Byggnadsmaterialen ska väljas i förhållande till den förväntade livslängden med avseende på att de ska hålla respektive vara återbrukbara. Ett exempel på en lösning som kan möta båda dessa kriterier på hållbarhet är flerbostadshus i trä. Produkter med negativ miljö- och hälsopåverkan ska inte användas.

Hur byggnaderna ska formges för att möta höga krav på resurshushållningen blir en nyckelfråga. Se även kap. *Fortsatt process – Hållbart byggande*.

RAMPROGRAM

FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

1. Munksjö fabriksområde

Delområdet i korthet:

- **Storlek:** 50 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 2 000 personer
- **Arbetsplatser:** 900 platser
- **Kommersiella ytor:** 35 000 m²

DELOMRÅDEN

Munksjö fabriksområde | Skeppsbron |
Stationsområdet | Fridhem/ Solåsen | Öster
Munksjön

2. Skeppsbron

Delområdet i korthet:

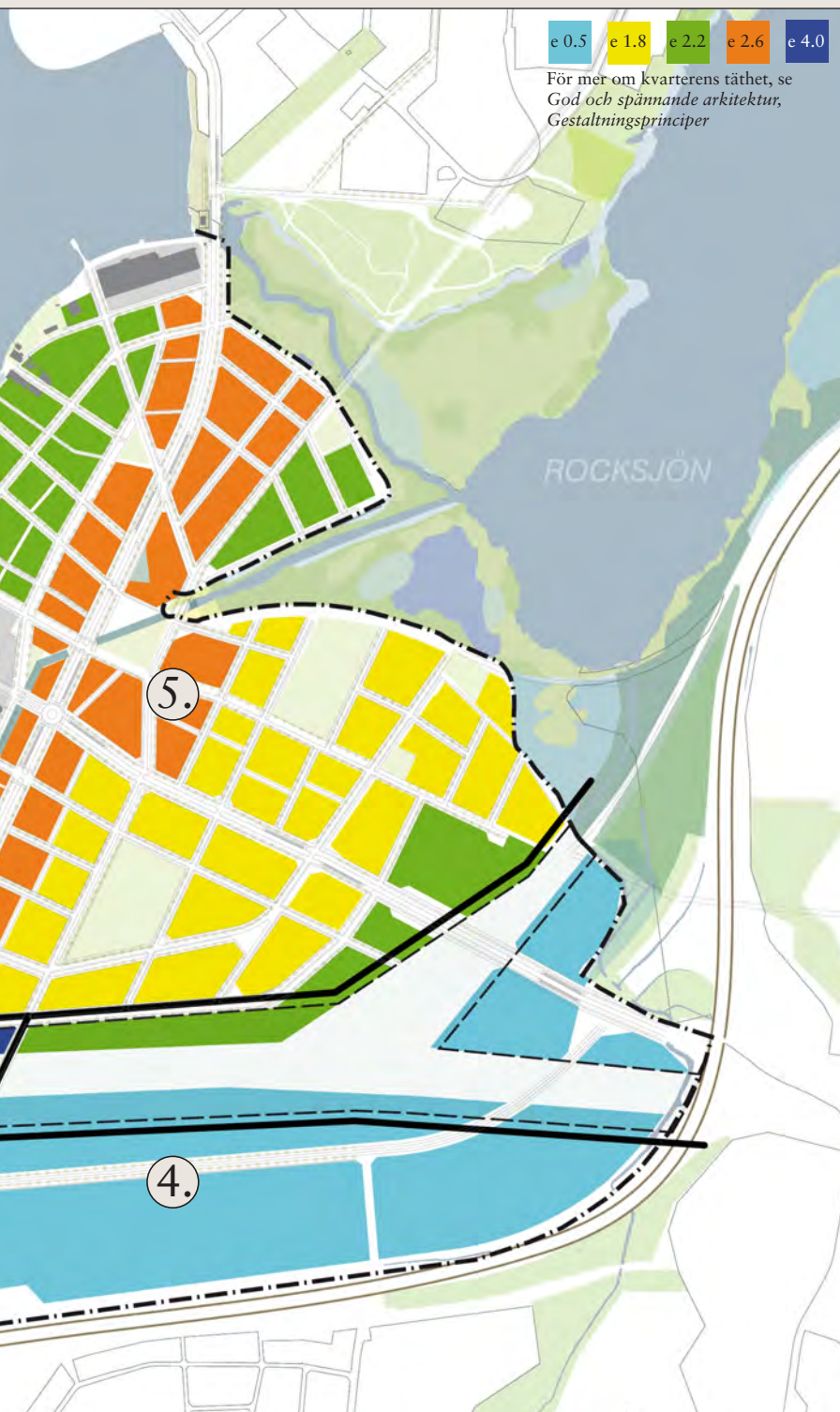
- **Storlek:** 40.5 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 2 300 personer
- **Arbetsplatser:** 900 platser
- **Kommersiella ytor:** 40 000 m²

3. Stationsområdet

Delområdet i korthet:

- **Storlek:** 23.5 hektar
- **Boende:** 0 personer
- **Arbetsplatser:** 4 700 platser
- **Kommersiella ytor:** 31 000 m²





4. Solåsen / Fridhem

Delområdet i korthet:

- **Storlek:** 63 hektar
- **Boende:** 0 personer
- **Arbetsplatser:** 1 000 platser
- **Kommersiella ytor:** 205 000 m²

5. Öster Munksjön

Delområdet i korthet:

- **Storlek:** 119 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 9 700 personer
- **Arbetsplatser:** 4 000 platser
- **Kommersiella ytor:** 35 000 m²

Ramprogram för södra Munksjön

Den fördjupade översiktsplanen i korthet:

- **Storlek:** 296 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 12 000-14 000 personer, dvs. 6 000-8 000 bostäder
- **Arbetsplatser:** totalt 11 500 platser, dvs. ytterligare 6 000
- **Kommersiella ytor:** 453 000 m²
- **Kommunikationer:** Biogasbuss, spårvagn, båtbus
- **Karaktär:** En välmående stad med en god livsmiljö för alla, som präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans. Strukturen gör det enkelt att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik. Byggnaderna är av hög kvalitet och har en spännande och variationsrik arkitektur. Stadsdelarna är utformade med hållbara lösningar för bland annat dagvatten, transporter, byggnaders konstruktion och energiförsörjning.





Hela Munksjö fabriksområde i korthet:

- **Storlek:** 50 hektar, inkl del av Munksjön
- **Boende:** 2 000 personer
- **Arbetsplatser:** 900 platser
- **Kommersiella ytor:** 35 000 m²

Munksjö fabriksområde

Munksjö fabriksområde öppnas och utvecklas till en stadsdel i Jönköping – sammanvävd med Söder och Torpa. Detta möjliggörs redan idag genom att de befintliga verksamheterna koncentreras till områdets norra del och att fastigheten söder om Bygatan numer tillhör ett exploateringsföretag. Med en egen stark karaktär från den historiska utvecklingen av bruket blir industriområdet en ny stadsdel och en del av staden, se *Munksjö AB Fabriksområde*. Söder och Torpa får en nära kontakt med Munksjön. Platsens historiska byggnadsmönster kommer att ge stadsdelen en särprägel och de äldre fabriksbyggnaderna ger kulturhistoriska kvaliteter till nya stadsrum. Fabriksområdet ger nya möjligheter att rymma offentliga funktioner i staden. Här kan exempelvis det innehåll av offentlig förvaltning och högskola som präglar stadskärnans västra sida växa vidare. I bevarade fabriksbyggnader och i nya byggnader ges på sikt plats för forskning och utveckling kopplat till en växande högskola och det småländska näringslivet. De kulturhistoriskt intressanta byggnaderna är också intressanta för konstnärligt och annan kreativt skapande verksamhet som kan bli välfrekventerade besöksmål. På så sätt blir stadsdelen av stort värde för staden och regionen.

Successiv stadsutveckling

Inom Munksjö fabriksområde finns omgivningspåverkande verksamheter. Stadsomvandlingen ska ske etappvis söder ifrån så att verksamheterna på Munksjö fabriksområdets norra del, bl.a. Munksjö Sweden AB samt Jönköping Energis verksamhet kan fortgå parallellt med utbyggnaden.

Lokalisering av fjärrvärmeproduktion vid Munksjö fabriksområde är nödvändig även på lång sikt för att säkerställa leveranserna av fjärrvärme till staden. Produktionen bör förädlas successivt så att denna kan samexistera med den framväxande staden.

I detaljplaneprocessen för de olika etapperna som kan ligga inom deras uppmärksamhetsavstånd ska därför risker och miljöstörningar från dessa bedömas. Detta för att kunna avgöra vilka åtgärder som krävs i verksamheterna eller den tillkommande bebyggelsen för att störningar och risker ska hamna på nivåer som är rimliga. Eftersom området delvis ligger på utfylld mark, har stora nivåskillnader och markföroreningar samt påverkas av dagvattenflöden från Torpa/Söder behöver de geotekniska förutsättningarna studeras vidare inför kommande markarbeten och grundläggning.



Stadsdelen utvecklas mellan parker och vatten

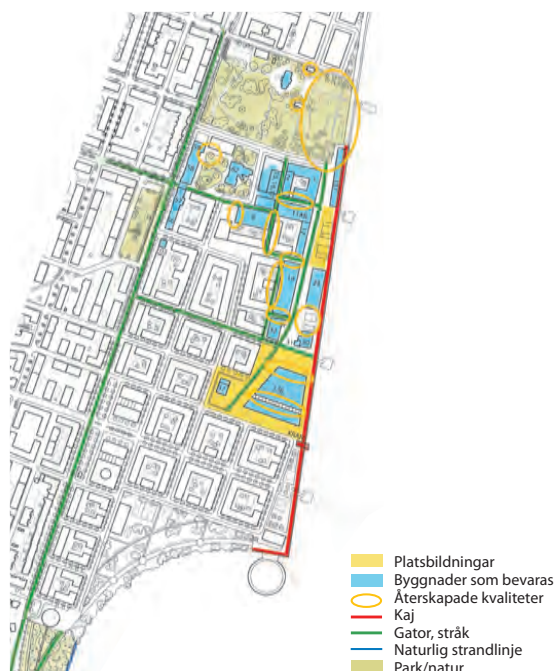
När fabriksområdet utvecklas till en stadsdel är grönskan en förutsättning. Den stora parken i norr, här kallad Mariedalsparken, är en viktig grön resurs för stadskärnan och Torpa/Söder och ska bevaras samt utvecklas som aktivitetspark och göras än mer tillgänglig och attraktiv. Denna kompletteras i söder med en ny strandnära aktivitetspark. Parkerna blir de stora offentliga gröna rummen och ges olika karaktär. Trygga bilfria och inbjudande grönstråk utvecklas längs Tabergsån och Munksjön samt till Jordbrons bollplaner på andra sidan Barnarpsgatan. Den gröna Munkplan får en pendang i den nya Munksjöplan. Den befintliga parken, Ottonins park i anslutning till Disponentvillan blir en grön samlingsplats i stadsdelen. Kvarteren får gröna gårdar för lek, spel och rekreation. Trädplanterade gator anläggs. Strandpromenaden, *Hälsans stig*, blir stadsdelens offentliga stråk för gång- och cykel utefter hela kajen. På detta sätt kommer promenaden att ligga i ett vattennära läge runt hela Munksjön.



Struktur för helheten – stadsliv och kopplingar

Stadsdelens kvartersstruktur tar utgångspunkt dels i fabriksområdets struktur, dels i Söders tydliga kvartersstruktur. Stadsdelen är väl integrerad i staden, med sin närhet till Torpa, Söder, Högsolan och Science park. Parker, torg, platser och olika typer av gator och kajen skapar spännande miljöer tillsammans med de äldre byggnader som kan bevaras. Kvarteren har en bra funktionsblandning och fungerar både för arbete, service, förskola, utbildning och boende. En del av befintliga industribyggnader som idag finns i området kan bli viktiga nationella och internationella noder för konstnärligt och annat kreativt skapande verksamhet. Detta kräver dock en varsamhet i omvandlingsarbetet och en stor kunskap om de villkor och behov som dessa verksamheter och aktörer har. Blandningen av verksamheter gör stadsdelen befolkad och levande dygnet runt.

Barnarpsgatan binder samman den nya stadsdelen med Torpa/ Söder, med sin trädallé, tydliga övergångsställen och öppna tvärgator. Munkplan och Nya Munksjöplan blir två viktiga platsbildningar längs Barnarpsgatan. Flera öst-västliga gator i Söder/Torpa förlängs ner till Munksjön varav Torpagatan är den viktigaste, vilken förbereds i sektion och markreservat för att i framtiden möjliggöra en broförbindelse över sjön till Bangårdsgatan. I nord-sydlig riktning går ett stadsstråk genom stadsdelen söderut. Gatustrukturen utgår både från fabriksområdets bebyggelsemönster och från Söders gatunät. Kring Nya Munksjöplan kan det mest intensiva stadslivet uppkomma. Här ska handel och publika verksamheter få stort utrymme i bottenvåningarnas lokaler.



Stadsdelens kulturhistoriska byggnader

En successiv omvandling ska ske så att det kulturhistoriska värdet tas tillvara samtidigt som respektfulla tillägg från vår tid tillförs. Fastighetsägaren har därför genomfört fördjupade antikvariska studier, se *Munksjö pappersbruk kulturhistoriskt underlag* och *Munksjö fabriksområde* i syfte att skapa förutsättningar för bevarande och nyttjande av de befintliga industribyggnader som ingår i den framtida strukturen. Det gäller byggnader och byggnadsdelar såväl som den yttre miljön kring dessa byggnader. Detta utgör underlag för områdets omvandling. Den historiska strukturen bevaras genom att befintliga gator behålls och igenbyggda gatusträckningar återskapas. Områdets kulturhistoriska bebyggelse ska tas tillvara och utvecklas med ett nytt innehåll i genomförandeprocessen, vilket till stor del är möjligt då en stor del av de befintliga byggnaderna ingår i den äldsta bruksbebyggelsens rätvinkliga struktur. De skapar en sammanhängande fysisk miljö som i utvecklad form förmedlar den industriella historien. Mot bakgrund av en samlad bedömning av hela den kulturhistoriska miljön och förutsättningarna för förnyelse bedöms Påsfabriken inte kunna bevaras och återbrukas vid förnyelse av den södra delen av fabriksområdet trots byggnadens kulturhistoriska värde. Detta är den enda av de tolv byggnader som har högsta kulturhistoriska värde som inte ingår i den föreslagna strukturen för helheten.

Struktur för södra delen – stadsliv och kopplingar

Södra delen av Munksjö fabriksområde förbereds nu för en förnyelse. Idag pågår inte någon industriell verksamhet söder om Bygatan. Det tidigare stängda fabriksområdet öppnas nu och blir tillgängligt för alla, Jönköpingsbor och besökare. De genomgående gatorna som knyter samman stadsdelen med Torpa/Söder, de attraktiva kaj- och strandområdena och den kulturhistoriska bebyggelsen ger spännande förutsättningar för en blandad stadsdel. Den södra delen karakteriseras av två torg, Nya Munksjöplan och Munksjötorget, som samverkar med olika karaktär och roll. Nya Munksjöplan och Torpagatans centrala lägen gör att här har byggnaderna lokaler i gatuplan med handel, service och annan publik verksamhet. Övriga våningar kan här innehålla arbetsplatser. Längs stadsstråket i nord-sydlig riktning finns också goda lägen för viktiga entréer och publika verksamheter i gatuplan, särskilt vid de korsande gatorna från Söder.

Munksjötorget byggs upp kring de bevarade industribyggnaderna och mötet med kajen och Munksjön. De befintliga industribyggnader som bevaras kan med hänsyn till markföroreningar inte användas för bostäder utan får ett rikt publikt innehåll av kultur, som exempelvis utställningshall, men skulle också kunna vara en saluhall, handel och arbetsplatser. Kajstråket har ett varierat innehåll och i ett unikt läge, på udden i mötet med den strandnära aktivitetsparken, finns möjlighet till en restaurang och flytande bad.



Aktivitetsparken

En strandnära aktivitetspark föreslås som resurs för både stadsdelen och Jönköping som helhet. Parken utgör ett väsentligt inslag i den samlade grönsstrukturen i Kärran och är en del i stråket runt Munksjön. En sådan aktivitetspark stärker Munksjön som stadssjö och bör anläggas tidigt i omvandlingen. Här ges också möjlighet att omhänderta dagvatten på ett spännande sätt. En särskild kvalitet har parken som södervänd aktivitetspark vid Munksjöns strand.

En viktig förutsättning för att få en fullgod park och ett tillgängligt gång- och cykelstråk i den södra delen av stadsdelen är att strandlinjen, inom fabriksområdet, kan avslutas och utformas på ett attraktivt sätt. För detta förutsätts en utfyllnad, uppskattningsvis 13300 m², utformad med minsta möjliga påverkan i sjön. Utfyllnaden ger parken tillräcklig storlek och strandkvalitet samtidigt som utrymme skapas för nya stadskvarter i en omfattning som ger förutsättningar för stadsliv. Den nuvarande strandlinjen inne på fabriksområdet är ett resultat av den senaste i raden av många tidigare utfyllnader under industriområdets expansion. En preliminär bedömning, enligt *Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön*, ger att nuvarande strandområde är igenväxningsmark och saknar betydande naturvärden, med eventuellt undantag av själva strandlinjen. Vattendjupet direkt utanför dagens strandlinje är 6-10 meter vilket indikerar också att området inte tillhör de mest betydelsefulla när det gäller reproduktion av fisk. Lekbottnar förekommer normalt på grunt vatten. Fortsatta studier och tillståndsprövning får visa vilken utfyllnad som är tekniskt och ekonomiskt rimlig och miljömässigt acceptabel. Ambitionen är att skapa nya rekreativa kvaliteter samtidigt som naturvärden kan utvecklas.

Gestaltning

Stadsbebyggelsen i Munksjö fabriksområde har en mångfald och variation i bebyggelsen i enlighet med ramprogrammets *Gestaltungsprinciper*. Den generella ambitionen om mångfald och variation får i stadsdelen stöd av de speciella förutsättningar som ges av topografi, kopplingen till Söder/Torpa, de många äldre byggnader som bevaras samt platsens historiska bebyggelsemönster. Höjdskillnaden mellan Barnarpsgatans och Munksjöns nivåer återspeglas i bebyggelsen som trappar ner mot vattnet. Den direkta anslutningen mot befintlig bebyggelse på Söder kräver vidare studier för att gestalta bebyggelse längs Barnarpsgatan. Blandningen av äldre bebyggelse och ny påverkar upplevelsen både av skala och arkitektur. Platsens historiska byggnadsmönster har påverkat kvartersutformningen, gatudragningar och offentliga rum vilket ger stadsdelen en särprägel som förstärks av bevarade spår och rester t.ex. markbeläggningar från den industriella epoken. Se även kap. *Fortsatt process, Munksjö fabriksområde*.





Skeppsbron

Stadsdelen har ett förnämligt läge vid Munksjöns södra strand, som blir både en del av staden och ett större rekreationsområde för hela Jönköping. På sikt kan en station för höghastighetståg göra stadsdelen till en central mötesplats i regionen med arbetsplatser, konferens och evenemang. En stadsutveckling i stadsdelen Skeppsbron är möjlig redan nu, innan besked om byggnation av höghastighetståg och en eventuell station söder om Munksjön, se *Skeppsbron i centrum*.

Skeppsbron i korthet:

- **Storlek:** 40.5 hektar inkl del av Munksjön
- **Boende:** 2 300 personer
- **Arbetsplatser:** 900 platser
- **Kommersiella ytor:** 40 000 m²



SKEPPSBRON IDAG

1. Infarten.
2. Viadukten.
3. Hälsans stig.
4. Djursjukhus.

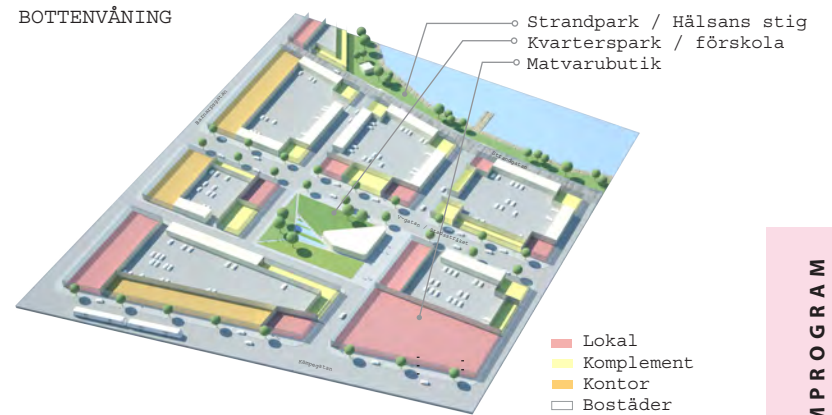
VARIERAD TAKLIST



SKEPPSBRON
före station

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

BOTTENVÅNING



Successiv stadsutveckling

Angränsande till och inom stadsdelen finns idag en del omgivningspåverkande verksamheter. Vid en successiv flyttning av dessa eller minskning av deras omgivningspåverkan möjliggörs en etappvis omvandling av stadsdelen. Det går inte att bygga stad genom att exploatera en tomt i taget. För att få till stånd en samlad byggnation i Skeppsbron är det av yttersta vikt att byggnationen sker etappvis efter nya fastighetsgränser för att skapa kvarter, byggnader, gator, torg och parker, med ett intressant och attraktivt innehåll. För att kunna genomföra en stadsomvandling och skapa intressanta stadsmiljöer krävs exploateringssamverkan kring en etappvis utbyggnad. I samband med höghastighetsbanans eventuella tillkomst behöver Kämpevägen på sikt flyttas. Fullt utbyggt med höghastighetsbana och station kommer då den Nya Kämpegatan, som urbant huvudstråk, ge stadsdelen dess fullständiga integration i staden och i regionen. Vid en etappvis utbyggnad av stadsdelen ligger nuvarande Kämpevägen kvar fram tills besked kring höghastighetstågen kommer.

Se även kap. *Fortsatt process, Skeppsbron*.

Stadsdelen utvecklas kring parker och vatten

Vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. I Skeppsbrons östra del, mot Munksjön, skapas en strandpark, en större aktivitetspark som tillsammans med strandpromenaden *Hälsans stig* blir en resurs för hela Jönköping. En sådan strandnära aktivitetspark stärker Munksjön som stadssjö och bör därför anläggas tidigt i omvandlingen. Här finns utrymme för rekreation och aktiviteter för närboende och besökare. Tre parker nyanläggs på befintlig industrimark och blir tillsammans med det genomgående stadsstråket strukturbildande för stadsdelens utveckling. På så sätt kan varje etapp få en egen park, som samtidigt bidrar till stadslivet. Bostäder med entréer mot parken ger vardagligt liv. Vatten blir också en stark identitet för stadsdelen, inte minst Munksjön. Från både gator och byggnader ges möjlighet till många utblickar över vattnet. Piren och strandpromenaden ger möjlighet till rekreation och skapar möjligheter för en aktiv stadssjö, med bl.a båtliv. Dagvattenkanalen utmed Industrigatan får ett centralt läge vid stationstorget och piren. Dagvattenmagasinen där och dammarna vid Djursjukhuset, justerade för bättre kapacitet, formges med spännande kontraster mellan urban gestaltning och vild natur.



Stadsliv och kopplingar

Stadsstråket genom stadsdelen, mellan strandpromenaden *Hälsans stig* längs Munksjön och Nya Kämpegatan, utgör stommen för Skeppsbrons stadsliv. Stadsstråket kopplar också stadsdelen till omgivningen så att Skeppsbron blir en integrerad del i staden och inte ett avskilt bostadsområde. De tvärande lokalgatorna ger utblickar mot sjön och knyter ihop stadsdelen med det urbana livet utmed Nya Kämpegatan och kring stationsområdet. Offentlighet och stadsliv stimuleras längs stadsstråkets platser och parker, bl.a. genom placeringen av skolor och förskolor med kringverksamheter. På så sätt får skolorna, även för syskon, föräldrar och övriga stadsbor, en framträdande plats i det lokala stadslivet. Verksamheterna kan också dra nytta av parkytorna och parkaktiviteter nära skolan. Även bostädernas entré- och komplementfunktioner skapar stadsliv. I vissa lägen finns förutsättningar för handel och andra verksamheter, som exempelvis bokaler, mot gatan. Främst gäller detta utefter stadsstråket. Där finns en hög ambition när det gäller bottenvåningarnas offentlighet mot stadslivet. Se även kap. *God och spännande arkitektur*. Den mest offentliga platsen är *Stationstorget*, kantat med arbetsplatser, bostäder, handel, skola (kanske ett framtida gymnasium) och ett lokalt kulturhus med bl.a. bibliotek/skolbibliotek. Stationstorget kan på sikt också få andra publika och mötesintensiva verksamheter, i samband med en eventuell höghastighetsstation.



Nya Kämpegatan och närhet till höghastighetsstation

Kring en stationshall centralt i det intilliggande stationsområdet, under plattformsbroaderna, samlas angöring för spårväg, bussar och bilar. Parkering kan inrymmas i garage under järnvägsbroarna. Kvarteren närmast spårområdet, liksom de tre centrala kvarteren kring Stationstorget, reserveras för verksamheter som svarar mot det extremt centrala läget, ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

Industrigatan är det centrala nord-sydliga stråk som passerar stationen och landar i stationstorget och piren. Vid Stationstorget möts på sikt olika former av offentlighet, från hotell och konferens till stadsdelens skola med kringverksamheter för barn och ungdomar.

Fullt utbyggt, med höghastighetsbana och station, kommer den Nya Kämpegatan, som urbant huvudstråk, ge stadsdelen dess fullständiga integration i staden och i regionen. I den utbyggda stadsdelen kommer stadslivet att få störst intensitet kring stationen, med service och handel i bottenvåningarna, hotell, mötesplatser och framför allt arbetsplatser – på Kämpegatan och på Stationstorget. Se kap. *Stadens liv och innehåll*. Här finns utomordentligt bra kollektivtrafik. I samband med anläggandet av höghastighetsbana kan en uppgradering till spårvagn vara möjlig.



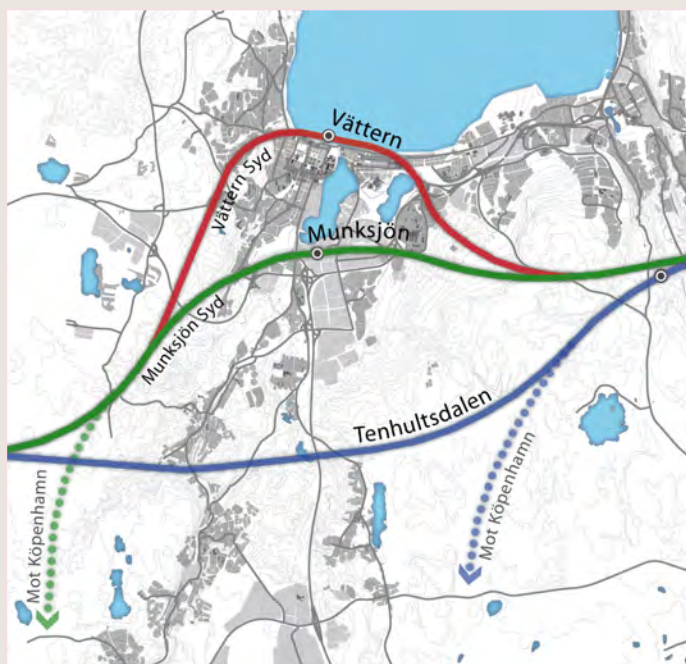
Gestaltning

Stadsbebyggelsen i Skeppsbron har en mångfald och variation i bebyggelsen i enlighet med ramprogrammets *Gestaltungsprinciper*. De högsta byggnaderna i hela ramprogramområdet finns i den närmaste stationsomgivningen kring Nya Kämpegatan, Stationstorget och mellan Kämpegatan och Barnhemsgatan, med ett innehåll och en utformning som inte bara bygger upp det urbana huvudstråket och stadsdelens mitt utan också, och framför allt, bygger upp ett regionalt mycket centralt område. Stadsstråket kantas av något lägre bebyggelse. Parkerna anknyter direkt till gaturummet och bidrar till variation och grönska i upplevelsen av gaturum och bebyggelse. Mot Munksjön bildar bebyggelsen en front som ger hela området en samlad karaktär mot den strandnära aktivitetsparken, vattnet och de övriga stadsdelarna runt sjön.



”Götalandsbanan och Europabanan med ett gemensamt stationsläge inom Kärnan är angelägna att få till stånd för en attraktiv och hållbar regionförstoring”

ur Stadsbyggnadsvision 2.0



Studerade spårsträckningar till tre alternativa stationslägen, enligt Trafikverkets beslutande förstudie.

Stationsområdet i korthet:

- **Storlek:** 23.5 hektar
- **Boende:** 0 personer
- **Arbetsplatser:** 4700 platser
- **Kommersiella ytor:** 31 000 m²



Stationsområdet

Höghastighetsstation

Banverket och regionerna har gemensamt tagit fram *Förstudie för Götalandsbanan* (höghastighetsbana för persontrafik mellan Stockholm och Göteborg), delen Borås – Linköping, vilken antogs av Banverket i mars 2010. Stadspassagen genom Jönköping studerades särskilt, tillsammans med Jönköpings kommun. Ett antal olika sträckningsalternativ och tre alternativa stationslägen Vättern, söder om Munksjön samt i Tenhultsdalen togs fram i arbetet. Av de studerade stationslägena har läget söder om Munksjön visat sig ha de sammantaget bästa förutsättningarna för både järnväg och en fortsatt positiv utveckling av staden och regionen, se *Idéutredning stationsområde söder om Munksjön*. Eftersom ett av de möjliga stationslägena i Jönköping ligger inom omvandlingsområdet söder om Munksjön behöver det eventuella stationsområdet integreras i den kringliggande stadsutvecklingen. Jönköpings kommun förordar, enligt beslut i kommunfullmäktige 2010, detta läge.

En höghastighetsstation söder om Munksjön ger stora möjligheter för staden

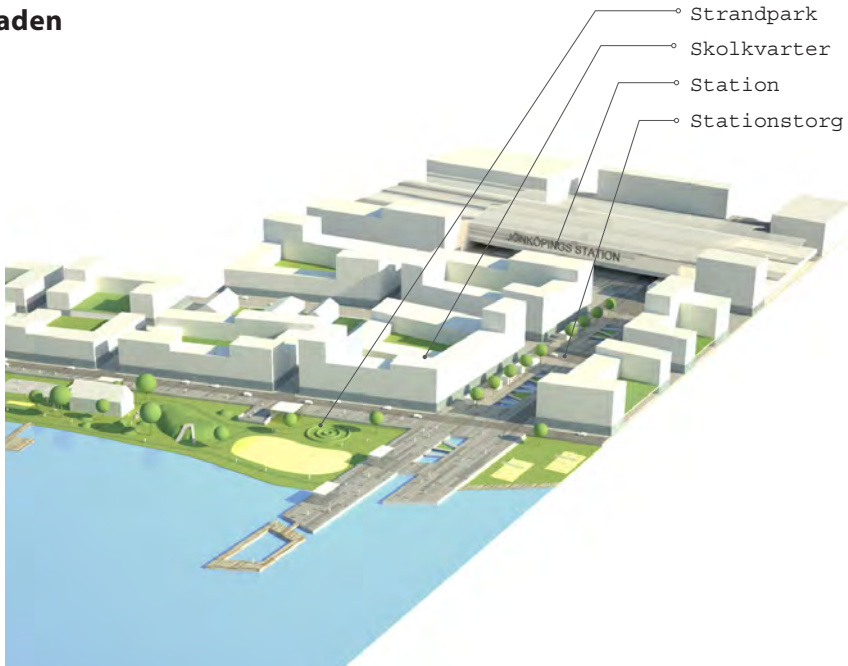
En framtida höghastighetsbana med fullgod standard kan få en sträckning söder om Munksjön med ett stationsläge mellan Södra infarten och Herkulesvägen. Läget och stationsutformningen innebär också en framtidssäkring för Europabanan. Stationen skulle vara en stark utvecklingsfaktor för området och en viktig del i Stadsbyggnadsvisionens genomförande.

Trafikverkets förstudie för Götalandsbanan utgår från att den nuvarande stationen vid Vättern vara kvar för att tillgodose den dagliga pendlingen som sker på Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan. Jönköping C är en mycket viktig start- och målpunkt med hänsyn till det stora antalet arbetsplatser, studieplatser och boende som finns i stadskärnan. Detta visar sig inte minst i resvaneundersökningarna *Resvanor i Jönköpings kommun 2009* samt *Start- och målpunktsundersökning för Jönköpings resecentrum 2009*. I Trafikverkets förstudie framgår det också som sannolikt att de interregionala tågen på Götalandsbanan kommer att gå in och hämta och lämna resenärer vid Jönköping C. En kommunal utredning gällande järnvägens framtid utifrån ett helhetsperspektiv kommer att genomföras och i den ska olika alternativ och konsekvenser av dessa tas fram. Götalandsbanans, Jönköpingsbanans och Vaggerydsbanans funktioner är av riksintresse.

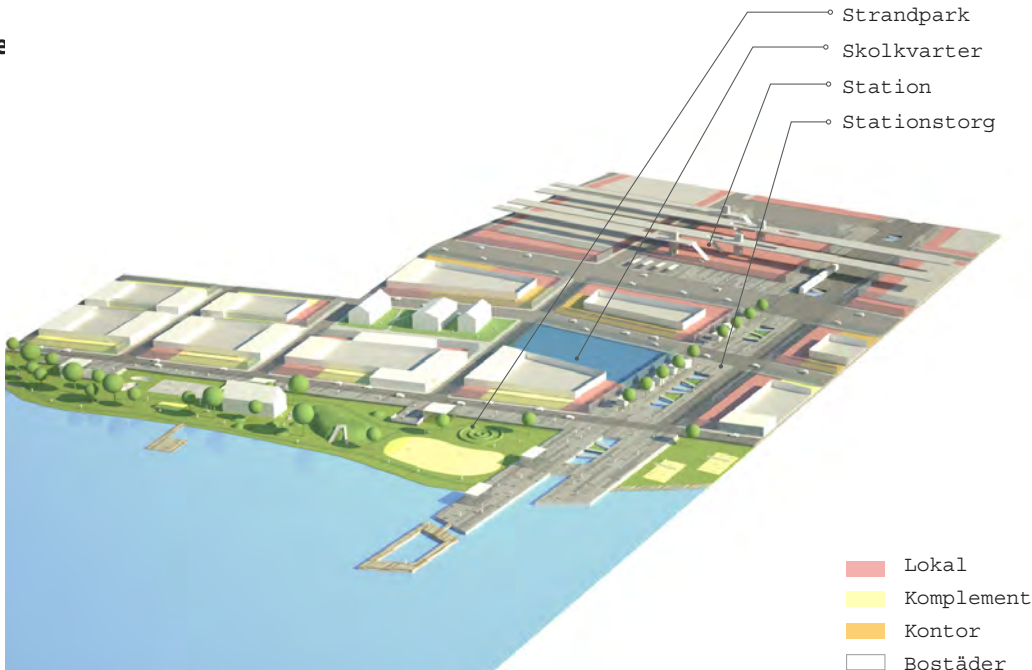
En bana upphöjd från mark ger större möjligheter för stadsde

Banverket tillsammans med Jönköpings kommun har genomfört en spårprojektering inom omvandlingsområdet för att kunna säkerställa ett lämpligt markreservat för en eventuell dragning av höghastighetsbanan i detta läge med ett stationsområde utmed Kämpevägen. I samband med denna har också konstaterats att en upphöjt stationsläge är att föredra både ur stadsmiljö- och spärgeometrisk synpunkt. Det senare på grund av Jönköpings stora höjdskillnader kring staden.

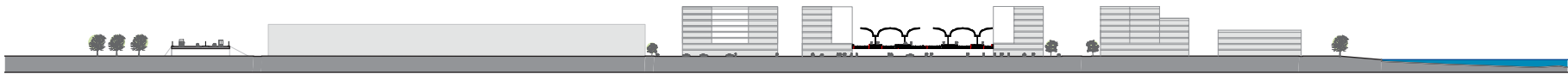
För stadsbyggandet har spår som är upphöjda från markplan fördelar gentemot spår i markläge. Det medger att gator kan passera under banan och att resande når den lokala kollektivtrafiken respektive perrongen med endast en trappa eller hiss. Men den främsta fördelen med en upphöjd bana är att den tillåter en sammanhängande stadsutveckling kring stationen på båda sidor om spåren.



STATIONSTORGET, UPPHÖJT STATIONSLÄGE



STATIONSTORGET, UPPHÖJT STATIONSLÄGE, MARKPLAN



TVÄRSEKTION STATION JÖNKÖPING MUNKSJÖ, ALTERNATIV SPÅRLÄGE +98.0 M



Stationens huvudentré placeras så att den ger stor potential till stadsutveckling, genom att utvecklingsbar mark nås inom ett vardagligt gångavstånd – 500 m (300 – 800m).



Genom att också placera entréer vid perrongernas slut, så nås ett större område, vilket är bra för stadsutvecklingen.



Den lokala och regionala kollektivtrafiken ges hållplatser nära stationsentrén vid stationens mitt – för att ge ett effektivt resande med korta bytestider.

Utgångspunkter för stadsutveckling kring en höghastighetsstation

Jönköpings höghastighetsstation kommer att vara en av regionens närmaste platser, efter stadskärnan. På sitt sätt, med höghastighetsbanans korta restider, kommer stationen vara Sveriges allra närmaste plats. Hur utnyttjas det läget bäst för stadsutvecklingen?

Med stationstorget mitt i den nya stadsdelen och med entréer vid perrongernas slut så kommer många att kunna välja att gå. gå. En vardagspromenad med en övre gräns på 500 meter når från dessa entreer stora delar av omvandlingsområdet. Det gör i sin tur att ett stort område är nära stationen och kan dra nytta av läget kring Götalandsbanan. Det är en stadsdel i Jönköping som kan få en egen karaktär. En stadsdel för möten för hela regionen och landet.

En stadsdel med blandat innehåll

För att en stadsmiljö ska vara trygg och livaktig behövs det också människor som bor och har gator, parker och torg som sin vardagsmiljö. Stadsdelen Skeppsbron ger därför med sin närhet till stationsområdet och det arbetsplats- och handelsintensiva urbana huvudsstråket som Nya Kämpegatan utgör, en ytterligare dimension och attraktionskraft. Stadsdelens blandade funktionsinnehåll gör att även stationsområdet får bättre förutsättningar att bli trivsamt att visats i på dagar, kvällar och nätter. Det ger också förutsättningar för en mer varierad service, handel och kultur. Genom att skapa flera öst-västliga och nord-sydliga gator från stationen skapas ett stråk av nära kvarter som kan utnyttja stationsläget maximalt (arbetsplats- och verksamhetskvarter som också fungerar som bullerskydd mot

omkringliggande stadsdelar). Det möjliggör i sin tur att Skeppsbron med sin blandade stadsmiljö med bostäder kring Munksjöns södra strand når fram till Nya Kämpevägen och Stationstorget. Söder om spåren möjliggörs också strategiska ytor söder om Barnhemsgatan mot E4, som i framtiden exempelvis kan användas till lokaler för stora publika evenemang.

En station för vardagligt resande

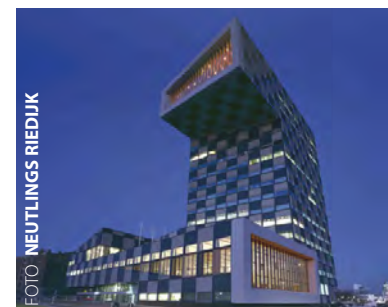
Genom att knyta den lokala kollektivtrafiken, bl.a. citybusslinje 1 framtidssäkrad för eventuell spårvagnstrafik, till perrongens mitt underlättas det vardagliga resandets omstigningar. På så sätt skapas grundförutsättningar för ett enkelt och effektivt resande som främjar kollektivtrafiken och som skapar närhet till stadskärnan och andra stadsdelar. Genom stationsentréer direkt mot trottoaren nås det trädbevuxna urbana huvudsstråket och strandpromenaden längs Munksjön. På så sätt skapas en stad som är inbjudande att gå och cykla i.

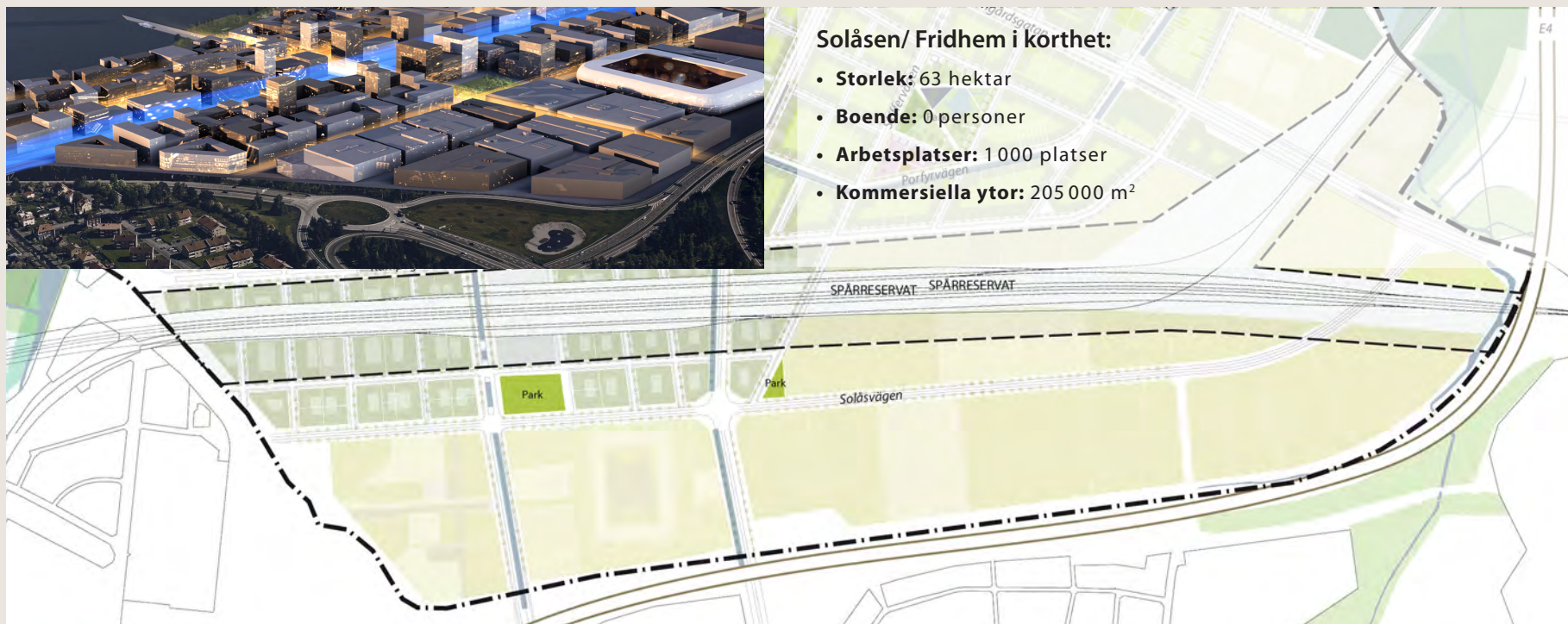
För de som kommer med bil skapas en angoring mot stationstorget vid Barnhemsgatan med två nya direktinfarter från motorvägen. På så sätt avlastas också Nya Kämpegatan från biltrafik. En kvarterszon öster och väster om stationstorget, söder om spårområdet, kan fungera både som infartsparkering till staden och som långtidsparkering för pendlare på Götalandsbanan samt till de mötesintensiva verksamheter som kan komma i området. Zonen är lätt att hitta och går att dubbelutnyttja mellan resande och de som är här för handel, arbete och evenemang i närområdet.



Stationen som en märkesbyggnad

Stationsbyggnaden kan utformas som en märkesbyggnad som utvecklar stadsdelens identitet. Stationsbyggnaden kan stödja en stad och en stadsdel för möten, sociala, ekonomiska och kulturella. Den kan stödja bilden av staden kring sjöarna och stadskärnan. Den kan stödja bilden av en stad på Götalandsbanan/Europabanan – en stad som är en betydande spelare i Sverige och Norden. Från byggnaden ges en svindlande utsikt över dalgången, järnvägen, stadskärnan, Munksjön, Rocksjön och inte minst Vättern. Den skulle kunna synas vida omkring och markerar en viktig entré till Jönköping. Se även kap. *Fortsatt process, Stationsområdet*.





Solåsen/ Fridhem i korthet:

- **Storlek:** 63 hektar
- **Boende:** 0 personer
- **Arbetsplatser:** 1 000 platser
- **Kommersiella ytor:** 205 000 m²

Solåsen / Fridhem

Solåsen ska utvecklas som ett renodlat volymhandelsområde, enligt *Handelsstrategin*. En koncentrerad handel är kommersiellt bättre och ger många gynnsamma effekter. Intressanta handelskoncept bör därför lockas till Solåsen och då i huvudsak volymhandel som också kan dra nytta av ett klusterbildande. Vid större nyetableringar och utveckling av befintliga verksamheter ska konsekvenserna för befintlig handel, trafik och miljö analyseras och bedömas.

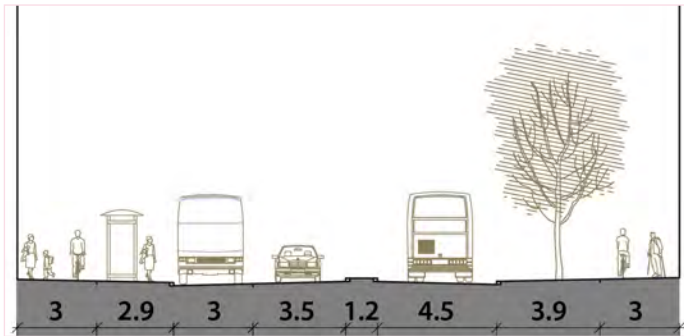
Det utvecklade volymhandelsområde som avsatts för volymhandel i omvandlingsområdet bör täcka framtida efterfrågan på mark för volymhandel, enligt *Handelsutredningen*. För att möjliggöra detta behöver ett antal verksamheter, som inte är av volymhandelskaraktär, omlokaliseras till andra platser.

En eventuell etablering av en station för höghastighetståg för Götalandsbanan/Europabanan stärker stadsutvecklingen och Jönköping i stort. I samband med detta kommer området kring Solåsen att bli mer intressant för shoppingbetonad upplevelsehandel. På sikt ska den norra sidan av Barnhemsgatan utvecklas med verksamheter kopplade till höghastighetsstationen som ”back-office”, möten, kontor, utbildning, forskning, konferens. Här anläggs också en park för vardagsrekreation för de som arbetar och besöker stadsdelen.

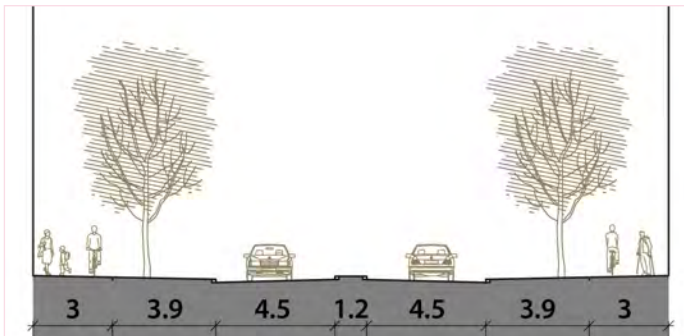
De stora kvarteren mellan Barnhemsgatan och motorvägen kan på sikt rymma byggnader för exempelvis evenemang, arrangemang- och/eller sportarena, exempelvis för fotboll.

Byggnationen på den norra sidan om Solåsvägen och Barnhemsgatan ska anpassas efter markreservatet för höghastighetsspåren. Vid stora regn finns också risk för översvämning utmed Industrigatan. En ny öppen dagvattenkanal i denna sträckning kan minska risken. Av samma anledning föreslås att det dolda system utmed Herkulesvägen som ansluter i dammarna vid Djursjukhuset läggs i en öppen dagvattenkanal i samband med att Kämperondellen kan läggas i markplan när denna anpassas för höghastighetsbanan.

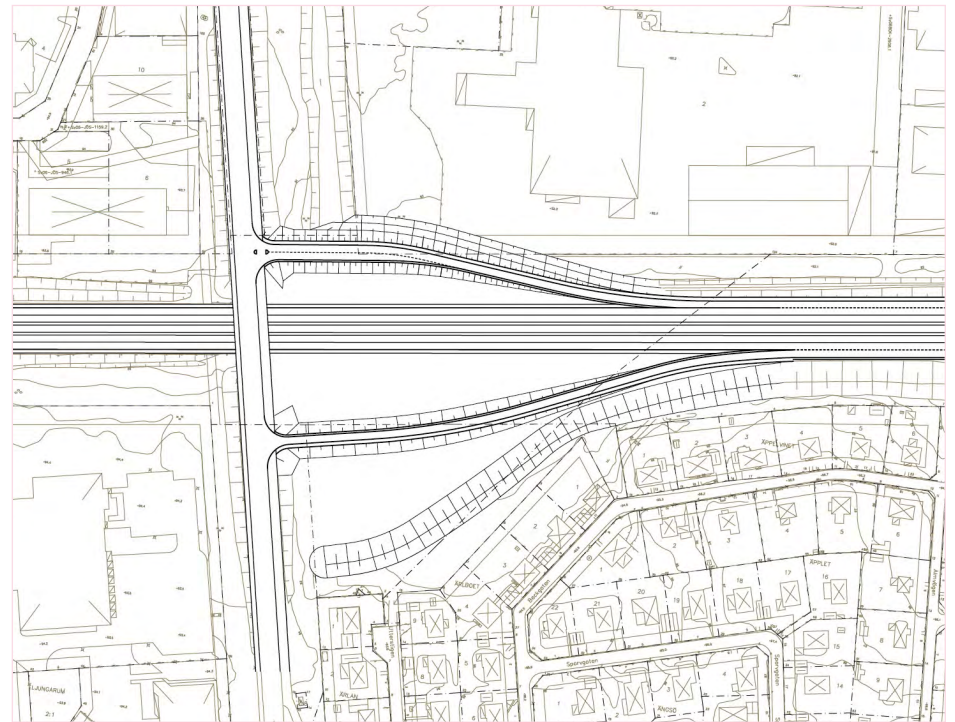
För att kunna utveckla Solåsen med mer volymhandel krävs kapacitetsförstärkningar i trafikstrukturen för att öka tillgängligheten till området, både vad gäller biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykel. Solåsen ligger bra till i förhållande till E4 vilket ger god tillgänglighet och orienterbarhet. Dock kommer en ökad handel i området innebära behov av kapacitetsförstärkningar i anslutningspunkter och på sträckor.



B. Solåsvägen, gatusektion vid busshållplats 25 m



A. Solåsvägen, gatusektion 24 m



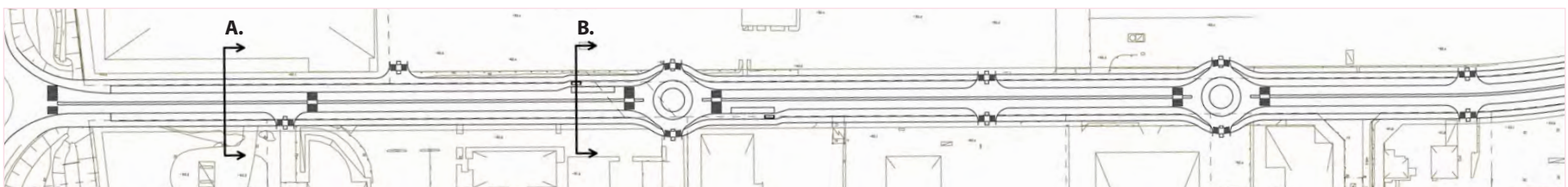
Principlösning för halv trafikplats

Gaturummens gestaltning i Solåsen och Fridhem behöver få en högre urban kvalitet för att vara attraktiva vilket både påverkar kringliggande byggnaders placering och utformningen av gatan, med trädplantering och gång- och cykelbanor. Höga krav ställs på byggnaders, kvarters och kundparkeringarnas utformning och gestaltning för att öka områdets urbanitet och attraktivitet. Vid markparkering ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbegränsning, träd och belysning. För att bedöma volymhandel och andra större verksamheters parkeringsbehov krävs vid nyetableringar en särskild parkeringsutredning.

Utmed Solåsvägen samt genom Fridhemsrondellen och Solåsrondellen ska kollektivtrafikens framkomlighet säkras. Kapacitetsförstärkningar krävs även för bil i rondellerna. Solåsvägen och Barnhemsgatan ska ha separerade gång- och cykelstråk. För att minska trängseln på gatan krävs att in- och utfarter samlas och att infartskapaciteten till parkeringarna förbättras.

Genom att förlänga Barnhemsgatan mot väster så att denna får en direkt koppling till Ljungarums trafikplats påverkas trafikflödena i stora delar av omvandlingsområdet positivt. En etappvis ombyggnation bör ske med i första skedet en relativt låg geometrisk standard, anpassad för att minimera intrång på närliggande fastigheter. När markåtkomsten för en lösning med god standard är möjlig byggs nästa etapp. Även Barnhemsgatans utformning, utmed hela sträckan, behöver ses över i samband med en anslutning till Ljungarums trafikplats. Se även kap. *Fortsatt process, Solåsen/Fridhem*.

En trafikplats E4/Herkulesvägen skulle skapa många positiva effekter på trafikflödet inom omvandlingsområdet och förbättra tillgängligheten till både volymhandelsområdet, en framtida höghastighetsstation och Fridhems utvecklingsområde.



A. Planutsnitt, Solåsvägen



Öster Munksjön

När Öster Munksjön förnyas sker det i starkt samspel mellan stad och natur. Området kommer successivt att omvandlas där flera olika stadsdelar byggs upp, som blir täta, trygga och får ett rikt innehåll. Befintlig industrimark ska ersättas med kvarter med gröna gårdar kring större parker. Parkerna och kanalerna är en viktig del av strukturen och skapar samband mellan Munksjön och Rocksjön, med sitt naturreservat.



Östra Munksjön i korthet:

- **Storlek:** 119 hektar inkl del av Munksjön
- **Boende:** 9 700 personer
- **Arbetsplatser:** 4 000 platser
- **Kommersiella ytor:** 35 000 m²





För att säkra bra livsmiljöer från början inom Öster Munksjön är det viktigt att knyta ihop stadsdelen och stadskärnan genom att en god stadsutveckling sker kring Herkulesvägen. För att möjliggöra en stadsutveckling behöver omgivningspåverkande verksamheter anpassas eller flyttas.

Successiv stadsutveckling

Inom Öster Munksjön kommer många olika stadsdelar att kunna rymmas, som alla via flera stadsstråk når det mer intensiva livet kring Herkulesvägen och då främst kring Nya Kanalplan. Delområdet ligger inom uppmärksamhetsavstånd från en rad omgivningspåverkande verksamheter. Vid successiv flyttning av dessa möjliggörs en etappvis utbyggnad. Det går dock inte då att bygga stad genom att exploatera en tomt i taget. För att få till stånd en samlad byggnation i de nya stadsdelarna är det av yttersta vikt att byggnationen sker etappvis efter nya fastighetsgränser för att skapa kvarter, byggnader, gator, torg och parker, med ett intressant och urbant innehåll. För att kunna genomföra en stadsomvandling och skapa intressanta stadsmiljöer i varje stadsdel och etapp krävs exploateringssamverkan kring en etappvis utbyggnad.



Stadsdelarna utvecklas kring parkerna

Vatten och grönska blir närvarande i den nya stadsmiljön. Ett par stora parker nyanläggs på befintlig industrimark och blir stukturbildande för stadsdelarnas utveckling. På så sätt har varje stadsdel en egen park, men som också bidrar till mångfalden i Öster Munksjön. Strandparkerna och de nya parkerna knyts ihop i gröna stadsstråk där Rocksjön och Munksjön, inom omvandlingsområdet, förbinds genom Simsholmskanalen, justerad i läge och synlig, och en dagvattenkanal längs Porfyr- och Granitvägen. På så sätt genomkorsas stadsdelarna av grönska och vatten. Samtidigt förbinder broar, bryggor och spänger stadsdelarna. Munkjösslipen/Roddarnas klubbhus bör bevaras och ingå i stadslivet. I stadsdelarna kantas därför stadsstråken av karaktärsfulla parker och platser som är centrala för det lokala stadslivet. Äldre tallmiljöer blir antingen egna parker eller del i nya parker. Gatustrukturen är en utveckling av den befintliga industrins gatustruktur, som genom breddningar, kompletteringar och justeringar får en ny roll i ett framväxande stadsliv som är mer mångfacetterat och mer tillgängligt mot grönska och omgivande stadsdelar. Den bukettformade struktur som industrispåren givit planen används i den nya strukturen för att göra Nya Kanalplan till en central plats. Kopplingar finns österut till Ryhov och A6 och söderut till stationsområdet. En gång- och cykelförbindelse ska skapas från Kalkstensgatan till Ryhov, för att stärka denna koppling till fots och med cykel. Markreservat ska finnas för att framtidssäkra en utbyggnad för ytterligare tågtrafik på Vaggerydsbanan.

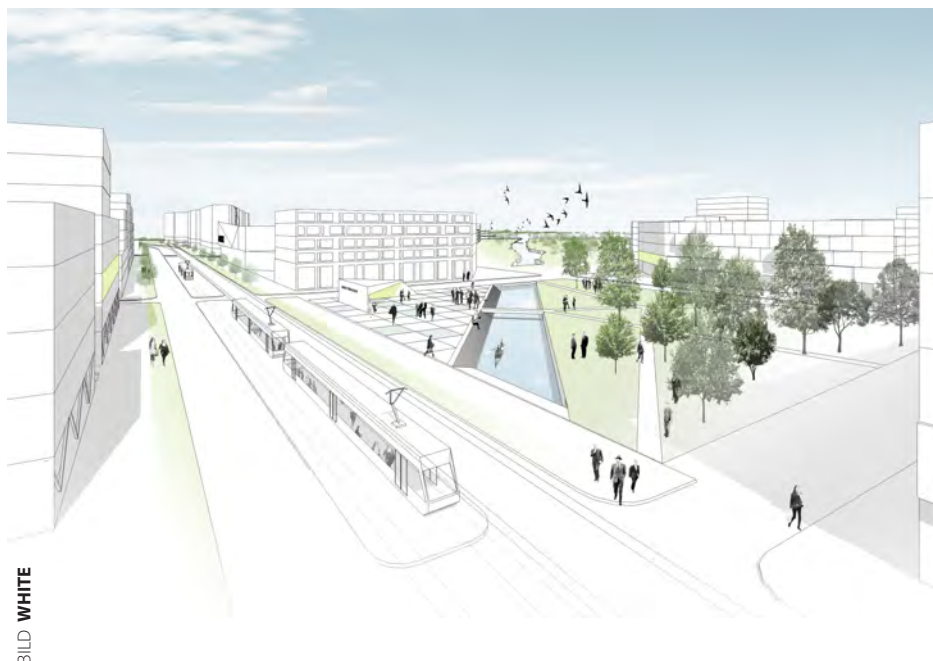


BILD WHITE
Herkulesvägen och nya Kanalplan

Stadsliv och kopplingar

Herkulesvägen och angränsande kvarter blir stadsdelarnas centrum och har starka kopplingar med stadskärnan och övriga delar av Kärnan. Här finns bra kollektivtrafik, service och handel i bostadsområdena, bostäder och arbetsplatser. Herkulesvägen och Bangårdsgatan ska utformas som urbana huvudstråk, framtidssäkrade för spårvagnstrafik. Den mest offentliga platsen är Nya Kanalplan, ett parktorg kantat med arbetsplatser, bostäder, handel, skola (kanske ett framtida gymnasium) och ett lokalt kulturhus med bl.a. bibliotek/skolbibliotek. Den västra delen av Nya Kanalplan är stenlagd och den östra är en grönskande park. Simsholmskanalen som korsar platsen skapar ytterligare attraktivitet. Besökaren erbjuds både stadsliv och rekreation.

Grundskolor och förskolor ska beredas plats i de olika stadsdelarna i lägen som både är lokalt förankrade i stadsdelarna men också har nära till parker och strövområden. På så sätt får de en framträdande plats i det lokala stadslivet även för syskon, föräldrar och övriga stadsbor. Verksamheterna kan också dra nytta av parkytorna och parkaktiviteter nära skolan.

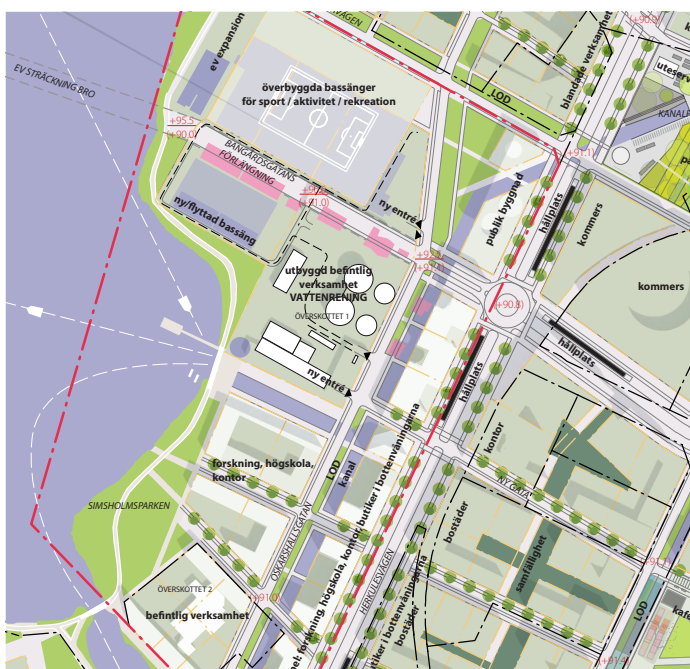


Stormarknaden stadsomvandlas successivt



Stormarknaden

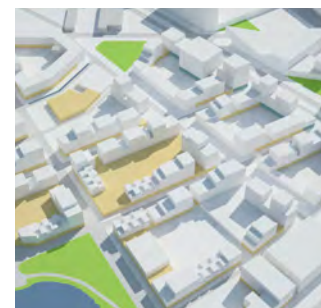
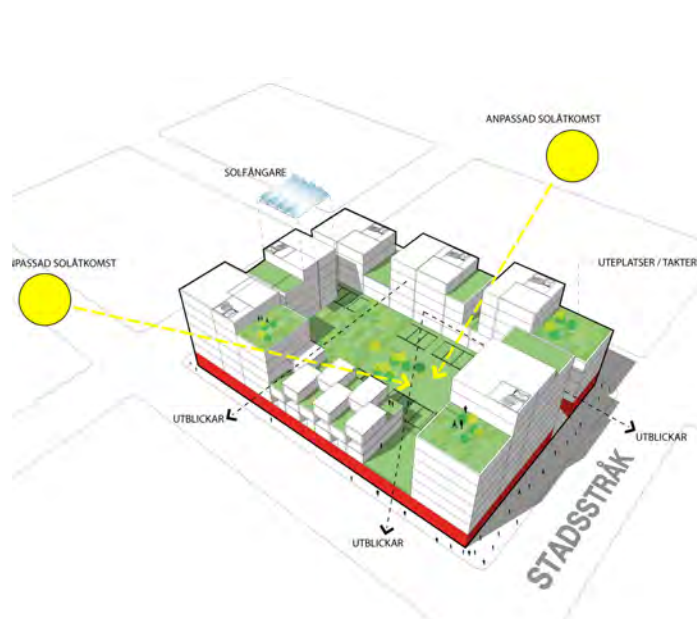
Utmed Herkulesvägen ligger den storskaliga detaljhandeln – ICA stormarknad. På sikt kan den fylla en viktig funktion i stadsomvandlingen genom att successivt bli en del i kvarter med större täthet och mångfald, som har byggnader med entréer och verksamheter mot gatan. Gaturummet kring Herkulesvägen kan genom en sådan utveckling bli mer intressant och möjliggöra ett framväxande stadslivet bättre. Ett gång- och cykelstråk ska skapas som binder samman G:a flygfältet och Kålgården till fots och med cykel, som ska gå förbi stormarkandens entré vilken är en viktigt målpunkt för många. Vid större nyetableringar och utveckling av befintliga etableringar ska konsekvenserna på befintlig handel, trafik och miljö bedömas.



Simsholmen

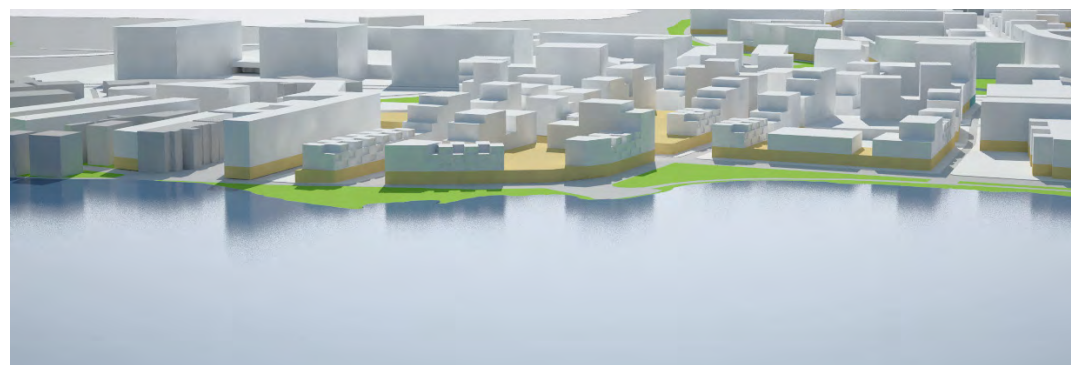
Verksamheten på Simsholmen ska successivt anpassas till den förändrade miljö som stadens utveckling i området runt Simsholmen innebär. På sikt ska kommunen genomföra en omlokalisering av vissa funktioner inom Simsholmens reningsverk för att anpassa till stadsutvecklingen. Verksamhetens olika funktioner behöver koncentration till den centrala delen av fastigheten Överskottet 1. I anpassning ingår också att ordna tillfart från Herkulesvägen och säkra ett markreservat för en framtida upplyft förlängning av Bangårdsgatan över/mellan bassängerna till fästet för en eventuell broförbindelse till Munksjö fabriksområde med anslutning till Torpagatan.

Möjligheten och intresset för att skapa en publik aktivitetsbyggnad med entréer mot Glimmervägen ska utredas. En miljöpedagogisk anläggning med utgångspunkt i Simsholmens avloppsreningsverk och omgivande stad, sjöar och natur, skulle också tillföra en ytterligare dimension och vara en unik verksamhet för alla åldrar, barn, unga och äldre, som kan bli ett internationellt besöksmål. Se även *Fortsatt process, Öster Munksjön*.



Gestaltning

Stadsbebyggelsen Öster Munksjön har en mångfald och variation i bebyggelsen i enlighet med ramprogrammets *Gestaltningsprinciper*. De högsta byggnaderna finns i omgivningen kring Nya Kanalplan och Herkulesvägen. De byggnaderna har ett innehåll och en utformning som bygger upp det urbana huvudstråket och de mest centrala delarna kring Nya kanalplan. Stadsstråken och lokalgatorna kantas av något lägre bebyggelse. Parkerna knyter an direkt till gaturummet och bidrar till variation och grönska i upplevelsen av gaturum och bebyggelse. I mötet med sjöarna varierar bebyggelsens utformning beroende på läget i stadsdelen. Ibland möter bebyggelsen Munksjöns strand eller en park med en samlad front, som ger hela området en samlad karaktär mot strandgatan, strandparken, vattenrummet och de övriga stadsdelarna runt sjön. Ibland möter bebyggelsen sjöarna istället med en mer flikig bebyggelsegruppering som öppnar upp för utblickar och samspel av grönska mellan gård och park.



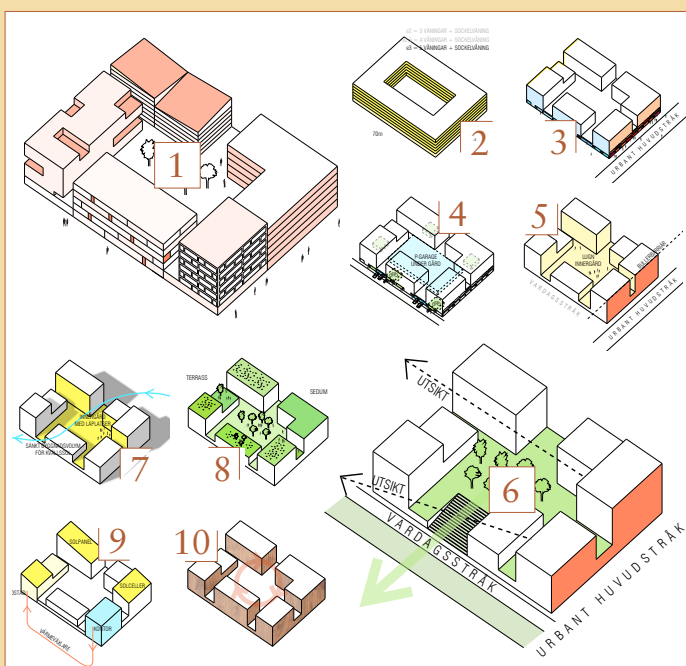
RAMPROGRAM

FÖR SÖDRA MUNKSJÖN

Ramprogrammet är en fördjupad översiktsplan och behandlas som sådan enligt plan- och bygglagen. Ramprogrammet är också en grund för ett samlat och konsekvent genomförande av stadsutvecklingen inom omvandlingsområdet i enlighet med Stadsbyggnadsvisionen. I förnyelseprocessen gäller det att definiera de nyckelfrågor som är avgörande för framgång.

FORTSATT PROCESS

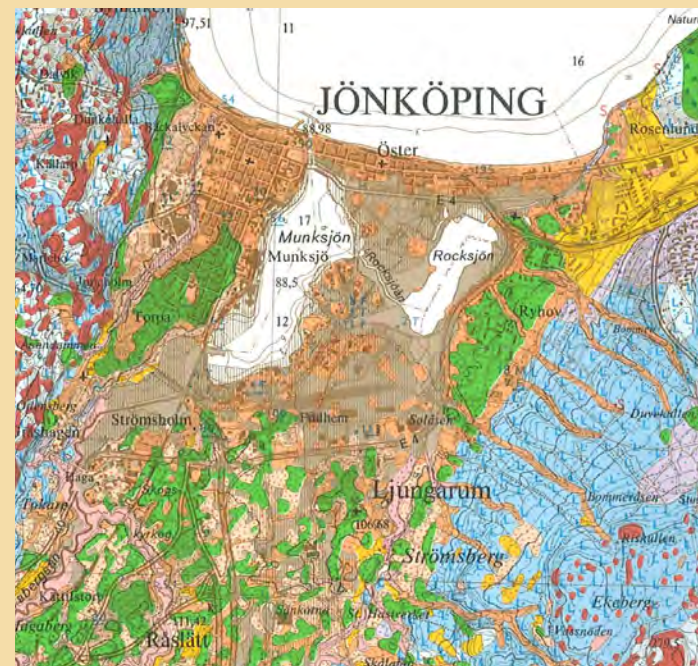
Miljö- och riskhänsyn | Genomförandeprocesser



10 gestaltungsprinciper för ett hållbart byggande.

Miljö- och riskhänsyn

Hållbart byggande Stora krav ställs på att byggnader utformas med hög kvalitet och långsiktig hållbarhet, se ramprogrammets *Gestaltungsprinciper för mångfald och variation i volymer och uttryck*. Genom miljöanpassade och flexibla byggnader och användning av kvartersmark ges möjlighet till lösningar som minskar den totala miljöbelastningen. Exempelvis kan synergiefekter mellan kommersiella lokaler och bostäder utnyttjas såsom handels behov av nedkylda ytor och bostäders behov av värme. Genom en blandning av verksamheter och bostäder ges även goda möjligheter att minska oönskade transporter inom området. För att utveckla miljöanpassade bostäder, kontor och kommersiella lokaler krävs att miljöaspekter beaktas vid utformning av byggnadens olika delar och funktioner. Hur byggnader ska designas för att möta höga krav på energi- och resurshushållning samt klimatanpassning blir en nyckelfråga. Byggnadens och kvartersmarkens anpassning till ett förändrat klimat utgör en ny och väsentlig utmaning för framtiden. Hur ska kraftigare och mer frekvent regn hanteras i utformningen av området? Vad innebär ett varmare och fuktigare klimat för byggnader och invånarna i stadsdelen? Byggnader ska också erbjuda en hälsosam och komfortabel inomhusmiljö med säkerställt fuktskydd och låga bullernivåer. Bostäder, kontor och kommersiella lokaler ska utformas hållbart. Även gemenskapsfunktioner i byggnader och fastigheter som ökar den sociala hållbarheten är av stor vikt.



Jordartskartan för Jönköpings stad

Munksjön som stadssjö Munksjöns attraktivitet som stadssjö kan ökas ytterligare om sjöns vattenkvalitet kan förbättras. En fördjupad riskbedömning med syfte att belysa behovet av riskreducerande åtgärder genomförs för närvarande i samverkan mellan Jönköpings kommun, Munksjö Sweden AB och länsstyrelsen i Jönköpings län. Riskbedömningen beräknas kunna färdigställas under 2012. Målsättningen med detta arbete är att en tillfredsställande sediment- och vattenkvalitet i Munksjön ska säkras så att förutsättningar för ekologiska livsmiljöer förbättras. Munksjön ska också kunna nyttjas som en attraktiv och tillgänglig stadssjö där strandnära rekreation (dock ej bad), båtliv och normal konsumtion av fisk ska kunna ske utan hälsorisk. Vidare ska tillskottet av föroreningar från verksamheter och förorenade områden inom Munksjöns avrinningsområde begränsas för att främja ekologiskt hållbara och biologiskt variationsrika livsmiljöer i vatten och sediment i Vättern.

Klimatanpassningar, skred- och rasrisk Klimatförändringar ger delvis nya planeringsförutsättningar och kommer förmodligen att bl.a. innebära ökad nederbörd med ökad risk för översvämningar som följd. För att redan nu anpassa oss till förväntade klimatförändringar ska nya områden runt Rocksjön och Munksjön planeras för en vattennivå i dessa sjöar på minst +90,3 meter (enligt RH 2000). Dagvatten ska kunna avrinna på markytan med självfall till dessa sjöar. Det fortsatta planeringsarbetet ska ske utifrån de riktlinjer som kommunfullmäktige lagt fast i "Förutsättningar och riktlinjer för anpassning till klimatförändringar". Den fördjupade kartläggningen *Översvänningsstudie Jönköpings tätort* ska i tillämpliga delar beaktas i planområdet.

Kommunen har med hjälp av SGI tagit fram *Översiktlig inventering av risker för naturolyckor*. Inom en 50 meter bred zon kring Tabergsån och Munksjön bör fördjupad utredning ske om stabiliteten inför exploatering. Med hänsyn till markens beskaffenhet kring Munksjön och Rocksjön finns risk för sättningar och ras/skred samt översvämningrisk vid uppfyllnader och byggnation, speciellt i närheten av branta strandslänter.

Enligt jordartskartan för Jönköpings stad dominerar omvandlingsområdet av kärrmark och sand. Utfyllnadsmassor finns inom Munksjö fabriksområde mellan industrispåret och sjön och går även att finna i Skeppsbron och Öster om Munksjön, väster om Herkulesvägen. Massorna komplicerar jordartsbilden i områdena som tidigare var våtmark. Torv återfinns i många områden och bör uppmärksammas bl.a. eftersom torvlager binder metaller. För att klargöra eventuella begränsningar för utbyggnad och/eller behov av förstärkningsåtgärder behövs kompletterande geotekniska utredningar i det kommande detaljplanearbetet. Det är nära till grundvattennivån i omvandlingsområdet, som ofta återfinns endast ett par meter ner. I vissa fall pågår grundvattenpumpning för att få undan vattnet. Den höga grundvattennivån ökar spridningen av markföroreningar till grannfastigheter och sjön. Dagvatten från omvandlingsområdet leds idag direkt ut i Munksjön eller via Rocksjökanalen, Simsholmskanalen, dagvattenbassängerna intill djursjukhuset. Inom området kring Solåsen kan stora mängder utströmmande dagvatten och jordmassor från högre belägna områden ställa till problem, vilket måste beaktas.

Miljökvalitetsnormerna för vatten och luft Munksjön, en av planområdets huvudsakliga recipienter, bedöms enligt EU:s vattendirektiv inte klara kriterierna för god kemisk vattenstatus till år 2015. Det bedöms inte heller tekniskt möjligt att vattenförekomsten uppnår vare sig god kemisk eller god ekologisk status till 2015, varför tidsfristen har förlängts till år 2021 för de båda kriterierna. Ett fullt utbyggt planförslag kommer att bidra till ett helhetsgrepp vad gäller dagvattenhanteringen i området, något som torde leda till en effektivare rening och en minskad belastning på Munksjön. Jönköpings kommuns *Dagvattenpolicy och handlingsplan*, som antogs januari 2009, bör beaktas vid framtagande av lämplig dagvattenhantering i varje etapputbyggnad. Målsättningen är att kombinera ett traditionellt ledningssystem för dagvatten med LOD, lokalt omhändertagande av dagvatten, som t.ex. öppna dagvattenkanaler samt större dammar. Områdets förhållandevis svåra markförhållanden med ytligt grundvatten, lerjordar och markförroreningar (som begränsar möjligheten till LOD) behöver beaktas vid utformningen av den övergripande dagvattenhanteringen. En väl genomtänkt dagvattenhantering bedöms även bidra till en ökad biologisk mångfald i området.

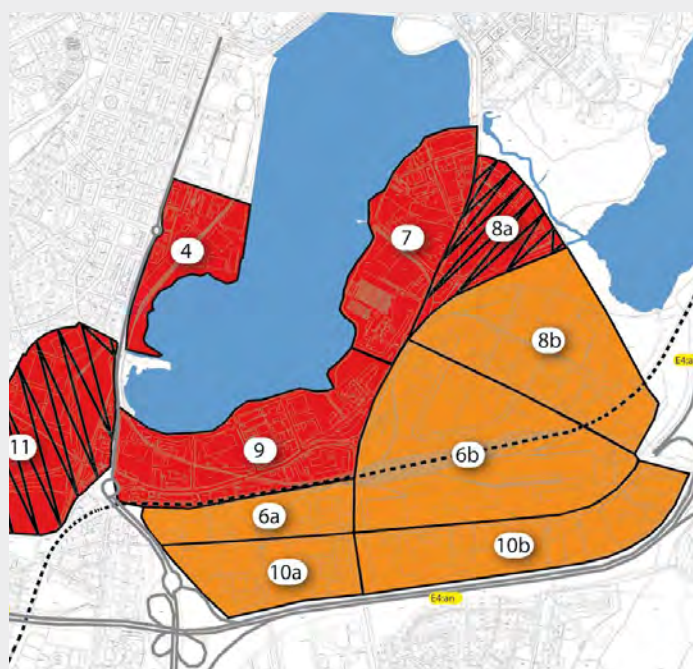
En viktig förutsättning för att få en fullgod park och ett tillgängligt gång- och cykelstråk i den södra delen av stadsdelen Munksjö fabriksområde är att strandlinjen, inom fabriksområdet, kan avslutas och utformas på ett attraktivt sätt. För detta förutsätts en utfyllnad, uppskattningsvis 13 300m², utformad med minsta möjliga påverkan i sjön. Vattendjupet direkt utanför dagens strandlinje är 6-10 m vilket indikerar att området inte tillhör de mest betydelsefulla när det gäller reproduktion av fisk. Lekbottnar förekommer normalt på grunt vatten. Fortsatta studier och tillståndsprövning får visa vilken utfyllnad som är tekniskt och ekonomiskt rimlig och miljömässigt acceptabel.

Den huvudsakliga källan till luftutsläpp utgörs av den lokala trafiken. Förutsatt att de övergripande hållbarhetsmålen uppfylls, dvs. att de beslutade satsningarna görs på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, innebär kommunens tillväxt enligt *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare* en viss trafikökning inom Kärnan (ca 6 %). Gestaltningen av gaturummet har betydelse för förmågan att vädra ut partiklar. Utformningen av den tillkommande bebyggelsen, särskilt i anslutning till de mest trafikerade stråken, kan ha lokal påverkan på partikelhalterna i luften. För att kunna bedöma om det kommer att leda till att miljökvalitetsnormer överskrids eller inte, krävs simuleringar eller beräkningar baserade på uppskattade trafikmängder och utformning av gaturummen. Detta planeras att genomföras inom ramen för kommande detaljplaneprocesser.

UTRYMME	Högsta trafikbullernivå, dBA	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärde)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder. Ekvivalentnivån är medelljudnivån under ett dygn och maximalnivån är den högsta förekommande ljudnivån när ett fordon passerar.

Buller Den primära bullerkällan i anslutning till planområdet utgörs av trafiken. Övriga bullerkällor inom planområdet är gods- och rangerbangården och verksamheter av olika slag. Eftersom det i dagsläget saknas bostäder inom planområdet har inte verksamhetsutövare behövt vara uppmärksamma på hur och om de bidrar till buller. Omvandlingen kan innebära att verksamheter måste vidta åtgärder eller ändra rutiner för att minska sitt buller till omgivningen. Den huvudsakliga bullerkällan utgörs av den lokala trafiken och förväntade bullernivåer kommer att beräknas inom ramen för de kommande etappernas detaljplaneprocesser. Målsättningen är att de riktvärden för trafikbuller som finns angivna i *Infrastrukturpropositionen 1996/97:53* ska följas. Vid tillämpning av riktvärdena bör dock hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till angivna nivåer bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Det kan i vissa fall finnas skäl att göra avsteg från huvudregeln vilket innebär att en högre bullernivå kan accepteras vid fasad mot gata förutsatt att lägenheterna är genomgående och att minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats (eller balkong) är vända mot en tyst sida.



Kartläggning av förorenade områden.



Markföroreningar, marksanering Misstanke om markföroreningar finns i stora delar av omvandlingsområdet, se *Kartläggning av förorenade områden*. Innan slutgiltiga förändringsförslag kan tas fram krävs klarläggande om föroreningar och saneringsmöjligheter. Fastighetsägarna i delområdena Södra Munksjö fabriksområde och i västra delen av Skeppsbron har därför börjat göra fördjupade kartläggningar av deras markföroreningssituation. Där och öster om Munksjön (väster om Herkulesvägen) har den mest industriella miljöfarliga verksamheten med misstänkt eller bevisad stor påverkan på mark och vatten funnits, främst väster om Herkulesvägen. Öster om Herkulesvägen, norr om Simsholmskanalen, finns viss depopåverkad mark. Misstanke om påverkan på mark och vatten finns inom markreservatet för höghastighetsspåren. Söder om dessa är misstanken lägre bortsett från risk för lokalt förekommande oljeföroreningar.

Oljeföroreningar och höga halter av cancerogena PAH-er är ett återkommande fenomen i marken kring Munksjön. Även metaller har återfunnits på flera fastigheter trots att verksamhet med metaller i processer inte har verkat på fastigheten. Det finns få undersökningar med avseende på klorfenoler, klorerade kolväten, dioxiner och PCB, vilket misstänks finnas i vissa områden. Inför exploatering bör åtminstone översiktlig undersökning av olja, PAH-er och metaller ske generellt även om det inte finns någon misstänkt lokal källa.

Strategi

för inventeringar och översiktliga miljötekniska undersökningar

Utredningar av förorenade områden tar lång tid och det är därför viktigt att arbetet kommer igång tidigt i planprocessen. Hela utredningsskedet från historiska inventeringen till färdig åtgärdsutredning uppskattas till minst 2-3 år. Tillsynsmyndighet över förorenade områden är antingen miljönämnden i Jönköpings kommun eller Länsstyrelsen i Jönköpings län. Verksamhetshistoriken på respektive fastighet styr vilken myndighet som har tillsynen.

Miljökontoret i Jönköping har tillsammans med Länsstyrelsen i Jönköpings län tagit fram en strategi för inventeringar och översiktliga miljötekniska markundersökningar kring södra delen av Munksjön. Strategin kan användas för separata fastigheter eller för sammanhängande delområden. I strategin ingår följande, vilket ska göras i samråd med respektive tillsynsmyndighet:

- **Fördjupad historisk inventering** (enligt MIFO fas 1, Naturvårdsverkets rapport 4918)
- **Upprättande av provtagningsplan**
- **Provtagning**
- **Resultatredovisning**
- **Åtgärdsplan**

Syftet med den fördjupade historiska inventeringen är att få kunskap om var potentiellt förorenande verksamheter varit lokaliserade, t.ex. processer, cisterner, kemikalielager m.m. Inventeringen ska ligga till grund för framtagandet av en provtagningsplan som sänds för granskning till tillsynsmyndigheten. Efter eventuella kompletteringar sker provtagning. Detta för att få en översiktlig bild av föroreningssituationen genom att kartlägga misstänkta punktkällor (hot spots) samt eventuell föroreningsspridning. Resultat av utförd provtagning inklusive förenklad riskbedömning ska redovisas i en resultatredovisning till tillståndsmyndigheten.

På de fastigheter/områden där förorening påträffats kommer detaljerade undersökningar att krävas för att karaktärisera (halter, mängder etc) och avgränsa (area, volymer etc) föroreningarna. Omfattningen av de detaljerade undersökningarna styrs av föroreningssituationen i respektive område. Riskbedömningen ska revideras baserat på resultatet från de detaljerade undersökningarna och styr sedan behovet av eventuella åtgärder. Olika åtgärdsalternativ ska sedan utredas och vägas mot varandra utifrån vad som är miljömässigt motiverat, ekonomiskt rimligt och tekniskt möjligt. För att praktiskt genomföra sanering på ett ekonomiskt sätt sker sanering av delområde etappvis. Saneringen bekostas av framtida exploatering. För att uppnå bästa resultat kan samverkan mellan flera fastighetsägare krävas då föroreningen kan påverka många fastigheter.

Verksamheter med omgivningspåverkan

God livsmiljö – under och efter omvandlingen Ramprogrammet utgår ifrån att omvandlingsområdet ska utvecklas med en blandad stadsbebyggelse. Befintliga verksamheter måste i stor utsträckning evakueras/flyttas eftersom de har en negativ inverkan på en stadsbebyggelse. Detta både ur miljösynpunkt och för att marken är dåligt utnyttjad då dagens verksamheter ofta kräver stora friytor. Ett mindre antal verksamheter kan eventuellt vara kvar och inordnas i en ny bebyggelse.

Kommunens vision är att omvandlingen inom området ska ske stegvis och att stadsmiljön ska vara attraktiv att leva och verka i såväl under omvandlingen som efter att den genomförts fullt ut. Detta kräver en strategi som stöttar stadsbyggnadsvisionens idéer samtidigt som den väger in de olika verksamheternas omgivningspåverkan.

Målsättningen är att verksamheterna under omvandlingen ska ges möjlighet att successivt ställa om sin verksamhet, kanske flytta inom området eller flytta ifrån området om det blir nödvändigt för att kunna bedriva verksamhet och att utvecklas. För att kunna uppnå en blandstad med mångfald av funktioner krävs att nyetablering av miljöfarliga verksamheter begränsas och att restriktioner görs på befintliga verksamheter. Samlokalisering av verksamheter och bostäder kan fungera under förutsättning att verksamheterna kan anpassa sig till ändrade förhållanden så att närboende inte behöver accepterar lukt, buller och nedskräpning i sin bostadsmiljö.

Befintliga verksamheter Genom att kartlägga verksamheter och bedöma deras omgivningspåverkan har ett underlag tagits fram för att bedöma vilka verksamheter som kan finnas kvar på kort och lång sikt. När materialet matchas med föreslagna utbyggnadsetapper framträder en bild av vilka verksamheter som kan påverka den etappen. Syftet med kartläggningen är att ge en helhetsbild av risker och miljöstörningar som stöd för kommande planering.

Ett fåtal verksamheter har *tillstånd enligt miljöbalken*. Det innebär att de har rätt att bedriva sin verksamhet på platsen med hänsyn till förhållandena då tillståndet medgavs. När bostäder etableras närmare en tillståndspliktig verksamhet blir det svårt för verksamheten att utöka eller förändra sin verksamhet. Det försvårar möjligheten att få ett nytt tillstånd eftersom förutsättningarna ändras. Vid prövning inför ett nytt tillstånd granskas verksamheten och dess eventuella påverkan på omgivningen. En fördjupad översiktplan, som *Ramprogram för södra Munksjön*, är styrande för bedömning av verksamheters lämplighet och lokalisering. Krav på nytt tillstånd kan bl.a. uppstå vid förändrad eller utökad verksamhet.

Omgivningspåverkan För flertalet verksamheter innebär omvandlingen från verksamhetsområde till blandad stad behov av förändrat arbetssätt. Det kan även innebära nya möjligheter. Förändringar i omgivningen innebär att förutsättningarna förändras. Det är kanske inte i första hand hälso- och miljöfarliga faktorer som påverkar hur området kommer att uppfattas av framtida boende. Även den visuella upplevelsen av verksamheten bidrar till människors välbefinnande.

En del av de verksamheter som i dag finns i området påverkar ett större område än den egna fastigheten med störningar i form av buller, vibrationer, lukt och luftutsläpp. Vissa verksamheter innebär också risker för olyckor som explosion och bränder.

Utifrån *Verksamhetsinventering* av områdets verksamheter har verksamheterna delats in i kategorier utifrån deras förväntade omgivningspåverkan. Kategorierna representeras var och en av en färg på kartan. För de respektive kategorierna anges en generell bedömning av möjlig omgivningspåverkan, ett bedömt uppmärksamhetsavstånd.

Uppmärksamhetsavstånd Med uppmärksamhetsavstånd menas ett avstånd, från verksamheter till bostäder eller byggnader där många människor vistas, inom vilket man behöver vara särskilt uppmärksam på verksamhetens omgivningspåverkan. Det finns risk för att verksamheten inom det avståndet kan påverka människors hälsa eller miljön. Avstånden grundas på en generell bedömning av olycksrisker, det vill säga risken att det exempelvis inträffar en explosion eller brand.

Lackering

Billackering där lackering är huvudverksamheten, trälackerare och annan ytbehandling. Förekommande miljöstörningar är lukt, försämring av luftkvalitet samt buller från verksamheten och transporter. Risk för utsläpp av farliga ämnen.

Uppmärksamhetsavstånd 100 meter.

Bensinstation

Allt från små automatstationer till större bemannade stationer och tankstationer för biogas. Miljöstörningar kan vara bullrande transporter och lukt från drivmedelshandling och risk för utsläpp av brandfarlig vara (bensin, diesel, E85 mm). Bränder med snabba förlopp, snabb brandspridning.

Uppmärksamhetsavstånd 50 meter.

Avfallshantering

Bilskrot samt större avfallsmottagning med bearbetning, mellanlager och omlastning. Utmärkande är att verksamheten till stor del ske utomhus vilket medför större risk för bullerstörningar samt nedskräpning till omgivningen. Buller av transporter och bearbetning av avfall, lukt och nedskräpning. Det är relativt vanligt med bränder, i vissa fall med miljöfarligt avfall. En brand kan medföra stor omgivningspåverkan p.g.a. giftiga gaser, strålningsvärme mm.

Uppmärksamhetsavstånd 200 meter.

Byggnad med stora brandceller

Stora enheter/brandceller gör att eventuella bränder som uppstår blir svåra att hantera och kan innebära konsekvenser för omgivningen. P.g.a. av byggnadernas storlek (brandcellens) så kan en brand bli så stor att rökspridning, strålningsvärme m.m. kan medföra stor påverkan på närmaste omgivningen.

Uppmärksamhetsavstånd 50 meter.

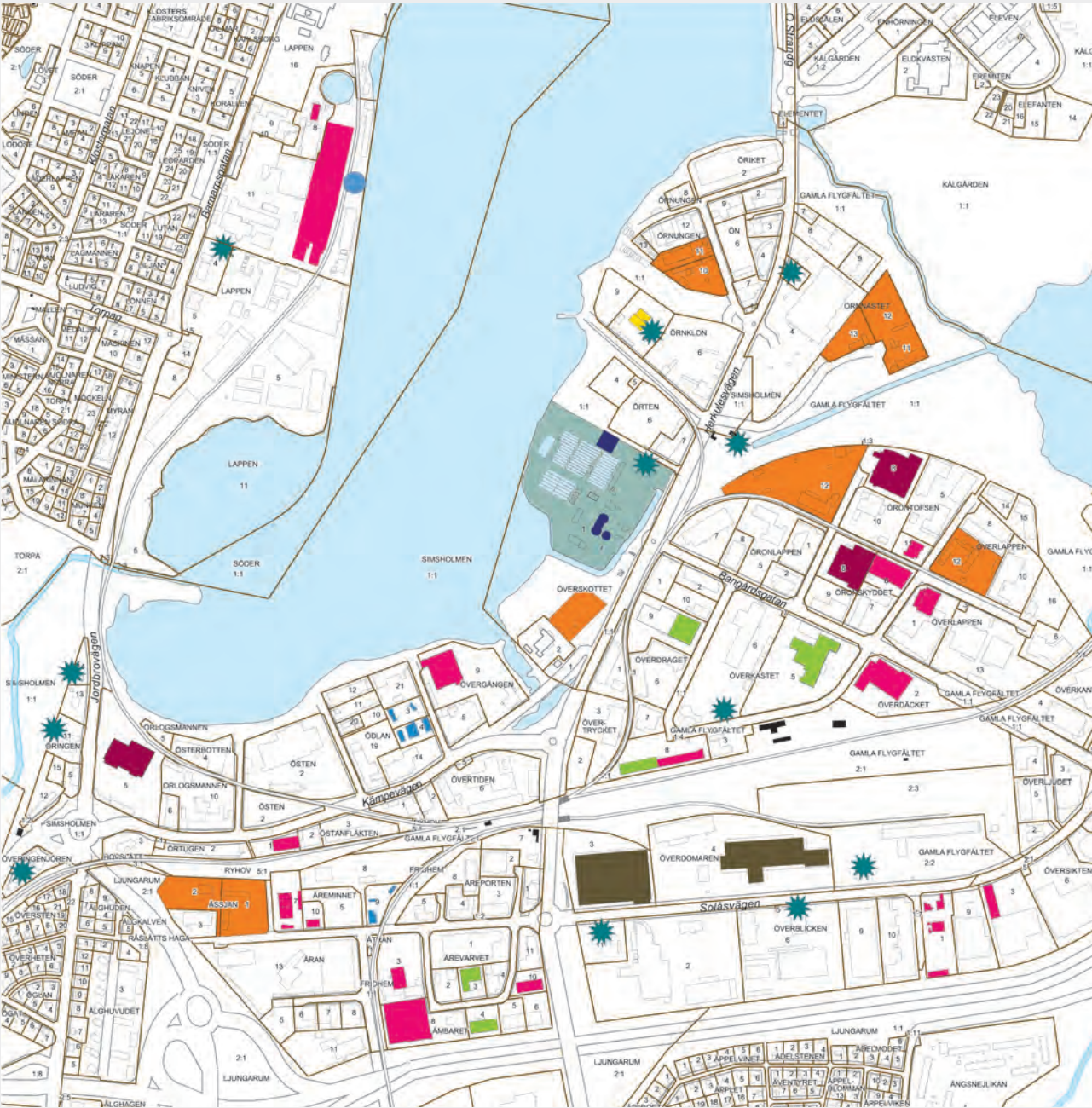
Logistik

Logistikföretag som åkerier, containerföretag och rangerbangård. Dessa kan innebära störningar i form av trafikbuller med verksamhet dygnet runt. Buller kan även orsakas av container hantering med skrammel från lastning och lossning. Godshantering inom logistikföretagen innebär sannolikt mer eller mindre hantering av farligt gods. Olyckor kan medföra omgivningspåverkan från bl.a. explosioner, utsläpp av giftiga gaser, brandfarliga ämnen, frätande ämnen m.m.

Uppmärksamhetsavstånd för större anläggningar som hanterar farligt gods 150 meter.

I bedömningen vägs in det vi känner till om hantering av brandfarliga och explosiva varor samt om stora byggnader i sig innebär särskilda risker vid brand. I bedömningen av verksamheters eventuella miljöstörning, såsom buller, lukt och luftkvalitet har även erfarenheter från tillsyn av miljöfarlig verksamhet hanterats.

I de fall en kommande detaljplan med bostäder ligger inom ett uppmärksamhetsavstånd behöver man inom ramen för planarbetet göra en särskild riskbedömning. Syftet med detta är att klargöra omfattningen av den enskilda verksamhetens omgivningspåverkan, detaljplanens lämplighet och vilka åtgärder som krävs i verksamheten eller den tillkommande bebyggelsen för att störningar och risker ska hamna på nivåer som är rimliga.



Verksamheter med omgivningspåverkan

Industri/verkstad

Verksamheter med olika processer och inriktningar däribland snickerier, svetsare, verkstadsindustrier, plastindustrier, panncentraler. Verksamhet med bullrande ventilation, trafik på oregelbundna tider samt bullrande avfallshantering. Kan ge utsläpp av farliga ämnen och omfattande bränder.

Uppmärksamhetsavstånd 100 meter.

Verksamhet med hantering/försäljning av gasol

Verksamheten är en partihandel för gasol och hanterar därmed stora mängder av brandfarliga ämnen. Verksamhetsbuller från skrammel av gasflaskor samt transportbuller. Risk för explosioner i samband med bränder.

Uppmärksamhetsavstånd 300 meter.

Oljedepå

Hanterar mycket stora mängder brandfarlig vätska. Verksamheten är inte tillståndspliktig enligt miljöbalken och har därför inte något tillstånd som reglerar verksamheten. Miljöstörningar i form av transportbuller och risk för förorening av mark och vatten. Brand i oljedepå kan medföra stor omgivningspåverkan. En process har inletts för en flytt av Shells oljedepå för att möjliggöra en stadsutveckling i området.

Uppmärksamhetsavstånd på 200m.

Biogasproduktion

På Simsholmens fastighet finns en biogasanläggning som producerar biogas, bl. a. till stadsbussarna. Biogasanläggningen hanterar och förvarar gas under högt tryck. En brand kan medföra risk för explosion av gasflaskor. I nära samverkan med Jönköping Energi Biogas AB, utreds alternativa, långsiktiga lokaliseringmöjligheter för en framtida biogasproduktionen bl.a. för att möjliggöra en stadsutveckling kring Simsholmen.

Uppmärksamhetsavstånd 300 meter.

Simsholmens avloppsreningsverk

För reningsverket är de dimensionerande faktorerna lukt, buller och bakterier. Lukt uppkommer från flera olika processer inom fastigheten. Buller uppstår dels på grund av fläktar, pumpar och kompressorer och dels på grund av trafik till och från verket. Den ger också upphov till miljöstörningar i form av framförallt lukt. Det pågår en process för att anpassa reningsverket till den kommande stadsomvandlingen. Den första etappen avser lämpliga anpassningar av de processer som idag bedrivs inom området.

Uppmärksamhetsavstånd 200 meter.

Genomförandeprocesser

Ramprogrammet är en fördjupad översiktsplan och behandlas som sådan enligt plan- och bygglagen. Ramprogrammet är också en grund för ett samlat och konsekvent genomförande av stadsutvecklingen inom omvandlingsområdet kring södra Munksjön i enlighet med Stadsbyggnadsvisionen. Hur olika ärenden handläggs inom området redan idag påverkar både tidplanen och möjligheten för stadsutveckling.

Detaljplanen som genomförandeinstrument Ramprogrammet omfattar ett mycket stort område och är genom sitt läge intressant för olika privata utvecklingsidéer som inte alltid överensstämmer med ramprogrammets inriktning. Kommunen behöver därför en strategi för hur dessa olika intressenter och önskemål ska hanteras. Målsättningen för denna hantering ska vara att arbeta i ramprogrammets anda och redan nu påbörja genomförandet och förverkligande av ramprogrammet. Denna innebär att kommunen inte kan släppa fram anläggningar, verksamheter, byggnader som hindrar eller försvårar ett förverkligande av ramprogrammet.

Markägande och markförvärv Jönköpings kommun ska aktivt arbeta för att öka sitt markinnehav i strategiska omvandlings-, förtätnings- och nybyggnationsområden i enlighet med uppdrag från kommunfullmäktige. Kommunens möjligheter att styra utbyggnader är störst när kommunen äger mark. Kommunen har då möjlighet att lägga in villkor i samband med markanvisningar och styra exempelvis upplåtelseformer, miljö, energianvändning, gestaltning och tillgänglighet.

Marken inom omvandlingsområdet ägs av många olika fastighetsägare, varav kommunen är en. Inom omvandlingsområdet är även privata exploatörer och byggherrar intresserade av att köpa mark. I områden där omvandling ska ske inom de närmaste åren är det förväntningsvärdet som styr priset. I områden där omvandlingen tros ske på längre sikt är det dock pågående markanvändning som ligger till grund för köpeskillingen. Det föreligger en risk att både kommunala intressen och privata aktörer konkurrerar med varandra och detta medför att priserna drivs upp. Då markägare eller verksamhetsutövare med kommunens hjälp vill hitta alternativa lokaliseringar bör kommunen villkora försäljning av ny tomtmark i verksamhetsområden med förvärv av fastigheter i omvandlingsområdet. Tomträtter belägna i omvandlingsområdet kommer inte att förnyas då avtalen löper ut.

Ekonomi vid omvandling Kostnader för markinköp varierar efter pågående användning, förväntningsvärden och geografiskt läge. Tiden till att genomförandet kan påbörjas är relevant. Markens belastningar som t.ex. krav på sanering, arkeologisk undersökningar, flyttning av verksamheter eller andra åtgärder som behöver utföras innan marken kan användas för byggnation påverkar.

Sedan förköpslagen upphörde arbetar kommunen aktivt på marknaden med att förvärva mark. I första hand försöker kommunen få tillgång till mark genom frivilliga förvärv. Om detta inte lyckas och markförvärvet bedöms som väsentligt kan tvångsinlösen bli aktuell t.ex. genom expropriation. Detta kan bli aktuellt för fastigheter som exempelvis innehåller störande verksamheter som kan hindra en stadsutveckling.

Då de olika delområdena är i olika faser och markägandet varierar bör olika scenarier för utbyggnad analyseras djupare. Olika blandningar mellan kommersiell bebyggelse och bostäder ger olika ekonomiska utfall. Djupare utredningar krävs för att påvisa vad respektive delområde bär. Det är dock ett krav att delområdena byggs i enlighet med ramprogrammets intentioner kring blandad stad.

Utgifterna vid omvandling består utöver förvärvskostnader för mark även av flyttning och byggnation av gator, ledningar, allmän platsmark som torg och parker. Även kostnader för flyttning av befintliga verksamheter och rivning av byggnader samt marksanering kan belasta exploateringen.

Etapper Omvandlingen i området sker etappvis och kan beroende på upp och nergångar i konjunkturen, efterfrågan samt befolkningstillväxt ta olika lång tid. Området Öster Munksjön ligger tidsmässigt i senare etapper på grund av de störande verksamheter som ligger där idag. Om dessa flyttas kan omvandlingen ske tidigare även här. Södra delen av Munksjö fabriksområde samt Skeppsbron är delområden där omvandling kan ske i de tidiga etapperna. Alla delområdena innehåller idag en del verksamheter som inte kan vara kvar efter omvandlingen. En del verksamheter måste anpassas till den nya strukturen och en del måste flyttas från området. Kommunen har lämplig mark för mindre verksamheter på Hedenstorps industriområde och för större verksamheter på Torsvik, Logpoint-området. Flyttning bör ske successivt för att inte tillskapa områden som står öde i väntan på ny markanvändning. Det stora flertalet av verksamheterna kan ligga kvar i omvandlingsområdet under ett flertal år.

Samverkan mellan aktörer För utvecklingen kring södra Munksjön krävs samverkan mellan många aktörer för ett kraftfullt handlingsinriktat stadsutvecklingsarbete. Ett stadsliv med blandat innehåll och offentlig service är en viktig grund för exploateringssamverkan. Andra aktörer än kommunen kan vara aktuella för att etablera offentlig service inom stadsdelarna. Det behövs därför en långsiktig och förtroendefull samverkan mellan kommunen, länsstyrelsen, Jönköpings länstrafik, landstinget, trafikverket, fastighetsägare och verksamhetsidkare. Även stadens näringsliv i övrigt bör medverka. Samverkan kan dock ske på olika sätt i olika skeden och omfatta alltifrån idéer och planering till finansiering och genomförande.

Då ägarstrukturen ser olika ut i olika delområden sker genomförandeprocessen på olika sätt. Där markinnehavet är splittrat på ett flertal byggherrar och kommunen kommer genomförandet ske enligt grundtankarna i lagen om exploateringssamverkan. I korthet innebär samverkansmodellen att det under detaljplaneprocessen bestäms vilka av etappens ytor som respektive exploatör tilldelas. Detta leder till att fler exploatörer bidrar till respektive delområdes olika etappers utveckling och inte bara för den egna marken.

För att kunna genomföra en stadsomvandling och skapa intressanta stadsmiljöer i varje delområde krävs exploateringssamverkan kring en etappvis utbyggnad. Det går inte att bygga stad genom att exploatera en tomt i taget.

För att få till stånd en samlad byggnation i de nya stadsdelarna är det av yttersta vikt att byggnationen sker etappvis efter nya fastighetsgränser för att skapa kvarter, byggnader, gator, torg och parker med ett intressant och urbant innehåll. Det innefattar en kvartersstruktur som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik, energieffektiva byggnader, moderna avfallshanteringslösningar som djupbehållare, gatuprojektering som omfattar snöröjning, dagvatten och avfallshantering och hållbara lösningar för energiproduktion, energiförsörjning och IT.

Detta arbetet bör inledas med parallella idéutredningar för att skapa en struktur för varje etapp. Samverkansmodellen kan antingen komma till stånd etappvis via en samfällighet där exploatörerna för in sina markinnehav alternativt via ett gemensamt ägt bolag. Vidare kräver modellen att man tidigt i samarbetsavtal reglerar hur mark värderas, byggrätter fördelas och hur kostnader ska fördelas mellan exploatörer och kommunen.

Allmän platsmark Inom områden som klassas som allmän platsmark har kommunen ansvaret för att planerade anläggningar utförs medan finansieringen kan ske på olika sätt.

Då nya etableringar kräver investeringar i anläggningar är grundprincipen att de intressenter som har nytta av standardhöjningen även ska bekosta densamma. Nyttan kan vara ökat antal byggrätter inom ett specifikt område. Exempel på åtgärder kan vara standradförbättringar samt förvärv av mark som behövs för anläggningarna. Då det gäller investeringar i anläggningar som inte bara betjänar områdesanknutna anläggningar kan kommunen betala en del av investeringen.

Omvandling kräver investeringar i anläggningar inom allmän platsmark som gator, gång- och cykelvägar, belysning, parker och grönstråk, torg, kajstråk, öppna dagvattenkanaler, VA-system, mm allt eftersom olika etapper i delområdena byggs ut. Standarden för dessa anläggningar förutsätts bli förhållandevis hög. Det gäller t.ex. gator som ska klara en utökad kollektivtrafik, nya parkområden samt kajstråk. I samband med utbyggnaden kan dessutom tillkomma kostnader för flyttning av befintliga anläggningar som t.ex. större ledningar.

Utöver anläggningskostnader tillkommer driftskostnader för nya anläggningar, exempelvis kommer en högre standard på gator, torg och parker i omvandlingsområdet kräva en intensivare skötsel och medför därför ökade driftskostnader för kommunen.

Kvartersmark Inom kvartermark förutsätts att respektive exploatör/byggherre svarar för kostnaderna och även får motsvarande intäkter vid försäljning eller hyresintäkter av lägenheter, kontor och andra lokaler.

Tekniska anläggningar Utöver anläggningar som nämns under allmän platsmark så medför omvandlingen kring södra Munksjön behov av att bygga ut nya ledningar för vatten, avlopp, anordningar för dagvatten, ledningar för el, opto och fjärrvärme/fjärrkyla och till dessa tillhörande anläggningar. Kostnaderna för dessa finansieras normalt via motsvarande taxor och avgifter. Flyttning av befintliga tekniska anläggningar som kan behöva göras för att möjliggöra omvandlingen förutsätts betalas av de aktörer som har nytta av flyttningen.

Kommunal strategi för hantering av förändringsönskemål:

Kommunen arbetar aktivt med att förvärva mark inom området. Ju större rådighet kommunen har över marken ju lättare är det att genomföra ramprogrammets idéer.

Alla förändringsönskemål inom omvandlingsområde ska bedömas med ramprogrammet som underlag. Gällande detaljplaners genomförandetid har gått ut och ramprogrammet är därför ett mycket viktigt underlag för bygglov- och planenheterna samt tekniska kontorets mark- och exploateringsavdelning i deras löpande arbete med olika ärenden. Kommunen upprättar nya detaljplaner i takt med aktuella genomförandeetapper.

När en exploateringsidé avviker från ramprogrammet informeras intressenten om detta. Beroende på hur intressenten då agerar kan följande fall bli aktuella:

- **Markägaren ändrar sina exploateringsönskemål så att de är förenliga med ramprogrammet.** Detaljplanen ändras i överensstämmelse med ramprogrammet.
- **Diskussion med markägaren om förvärv av fastigheten och lämplig ersättningsmark**
- **Markägaren avvaktar med sina exploateringstankar**
- **Markägaren står fast vid sina förändringsplaner som varken har stöd i gällande detaljplan eller ramprogrammet.** Kommunen (stadsbyggnadsnämnden) lämnar ett negativt förhandsbesked/planbesked (att man inte är beredd att ändra detaljplanen) med hänvisning till ramprogrammet.
- **Eventuellt bygglovärende i enlighet med gällande detaljplan tas upp i stadsbyggnadsnämnden som beslutar om anstånd under två år med att avgöra ärendet i avvaktan på ändring av detaljplanen.** Detaljplanen upphävs med hänvisning till att genomförandetiden är utgången och att bygglovsansökan inte är förenlig med antaget ramprogram. (Utgången genomförandetid gäller för samtliga detaljplaner inom omvandlingsområdet). När detaljplanen är upphävd kan ingen olämplig bebyggelse släppas fram eftersom det i hela området föreligger krav på detaljplan och kommunen har planmonopolet. Nya detaljplaner tas fram när möjlighet finns att hantera lämpliga etapper i de olika delområdena, innehållande både kvarter, gator, torg och parker, och genomförs vid splittrat markäggande i exploateringssamverkan. Pågående markanvändning påverkas inte och skadeståndsskyldighet bör därför inte föreligga eftersom befintlig byggnad/anläggning fortsatt kan användas.

Åtgärder i delområden

Uti från den genomförandeprocess som gäller hela omvandlingsområdet förtydligas här den åtgärdsprocess som krävs i olika delområden för att ett genomförande ska kunna påbörjas. Åtgärderna riktar sig till kommunen i dess olika roller, fastighetsägare, trafikhuvudmän och flera andra intressenter.



1. Munksjö fabriksområde, hela området

a. Barnarpsgatan Kommunen utreder och beskriver gatans funktion i ett samlat trafiksystem, trafikföring och korsningar, kollektivtrafik samt gatans sektion och gaturum. Vidare ska påverkan på miljökvalitetsnormen avseende luft beskrivas i kommande detaljplaner.

b. Kajpromenad Kommunen träffar överenskommelse med de berörda fastighetsägarna om etablering av ett offentligt stråk för gång- och cykel utefter hela kajen. Icke permanenta lösningar kan bli aktuella med pappersbruket i drift och innan bebyggelse och markanläggningar har genomförts inom den södra delen av fabriksområdet.

c. Sk. Mariedalsparken Parken mellan Högsolan och Munksjö fabriksområde är en viktig grön resurs för stadskärnan, som ska bevaras. Detaljplanen ska därför ändras för att säkerställa detta.

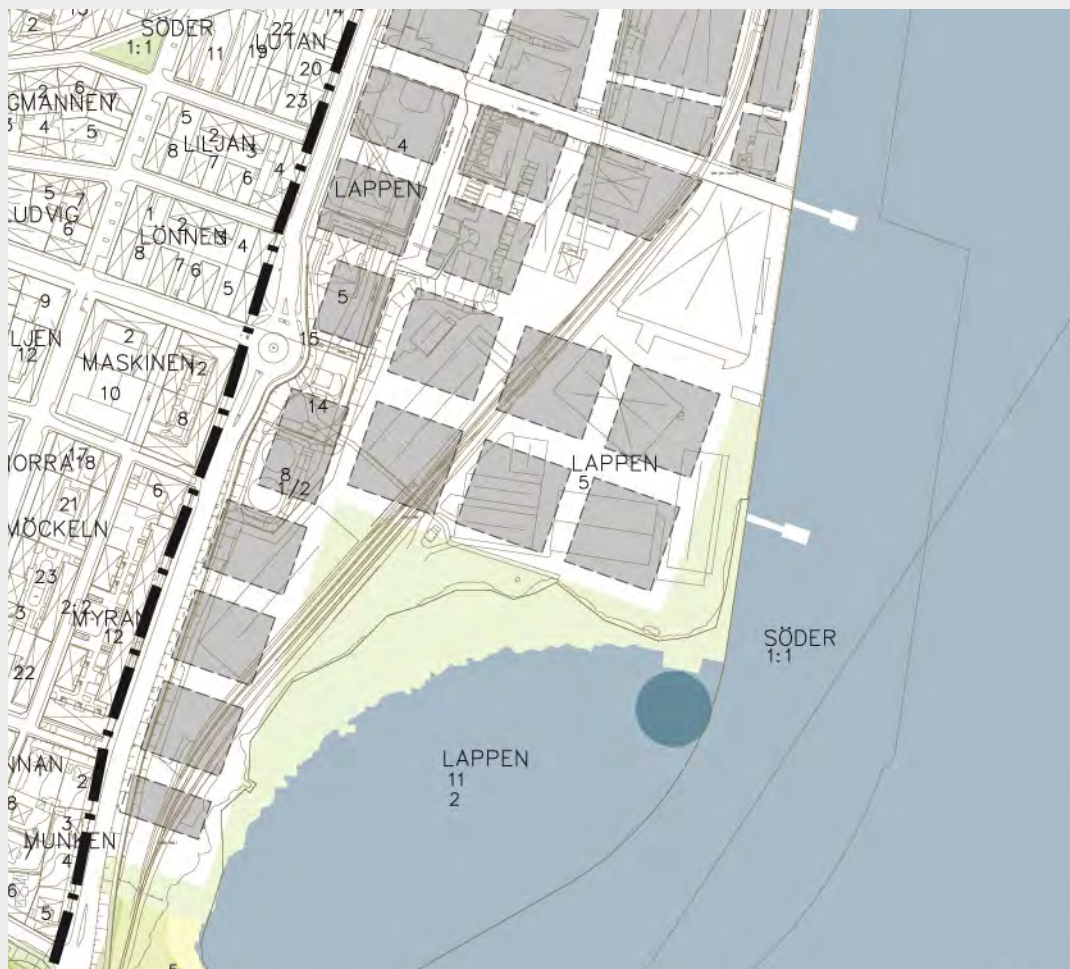
d. Verksamheter på Munksjö fabriksområde Inom Munksjö fabriksområde finns omgivningspåverkande verksamheter. Stadsomvandlingen ska ske etappvis söder ifrån så att verksamheterna på Munksjö fabriksområdets norra del, bl.a. Munksjö Sweden AB samt Jönköping Energis verksamhet kan fortgå parallellt med utbyggnaden. Lokalisering av fjärrvärmeproduktion vid Munksjö fabriksområde är nödvändig även på lång sikt för att säkerställa leveranserna av fjärrvärme till staden. Produktionen bör föräd-

las successivt så att denna kan samexistera med den framväxande staden. I detaljplaneprocessen för de olika etapperna som kan ligga inom deras uppmärksamhetsavstånd ska därför risker och miljöstörningar från dessa bedömas. Detta för att kunna avgöra vilka åtgärder som krävs i verksamheterna eller den tillkommande bebyggelsen för att störningar och risker ska hamna på nivåer som är rimliga.

2. Munksjö fabriksområde, södra delen

a. Stadsutveckling, blandad stad I området som helhet ska en god blandning av användningar uppnås. Fastighetsägaren ska ta fram ett Blandstadsprogram tillsammans med kommunen och visa hur detta säkras i kommande etapper. Upplåtelseformen för bostäder ska vara minst 50% hyresrätter. I första etappen ska en förskola inrymmas.

b. Gestaltningssystem Fastighetsägaren ska i samarbete med kommunen ta fram ett gestaltningssystem som bygger på de gestaltningsprinciper som ingår i ramprogrammet. Gestaltningssystemet ska beskriva hur en varierad och hållbar stadsbebyggelse kan skapas i en successiv utbyggnadsprocess. Programmet ska även innehålla redovisning av gator, platser, kajer, stränder och parker, samt markreservat för en ev framtida bro som kan anslutas till Torpagatan. Gestaltningssystemet kommer formellt att kopplas till kommande detaljplaner inom området.



c. Kulturhistoria Fastighetsägaren har genomfört fördjupade antikvariska studier i syfte att skapa förutsättningar för bevarande och utnyttjande av de befintliga industribyggnader som ingår i den framtida strukturen. Det gäller byggnader och byggnadsdelar såväl som den yttre miljön kring dessa byggnader. Detta utgör underlag för områdets omvandling.

d. Aktivitetsparken Fastighetsägaren ska ta fram förslag avseende strandområdet från kajkanten hörn ute i Munksjön till Tabergsåns mynning. Förslaget ska beakta natur och rekreationsvärden samtidigt som området ingår i den övergripande grönsstrukturen och blir ett attraktivt parkområde i stadsdelen.

e. Utfyllnad En viktig förutsättning för att få en fullgod park och ett tillgängligt gång- och cykelstråk i den södra delen av stadsdelen är att strandlinjen, inom fabriksområdet, kan avslutas och utformas på ett attraktivt sätt. För detta

förutsätts en utfyllnad, uppskattningsvis 13300 m², utformad med minsta möjliga påverkan i sjön. Här är det djupt vatten 6-10m och genom att avsluta utfyllnaden kan troligen lekbottnar återskapas för att kompensera tidigare utfyllnader i sjön. Hur utfyllnaden ska konstrueras, vilka konsekvenser den får samt vilka eventuella kompensationsåtgärder som krävs ska noggrant utredas. Miljökonsekvenser vid planerad vattenverksamhet såsom utfyllnaden, kommer att utredas mer ingående i samband med de tillståndsprövningar som krävs enligt Miljöbalken 11 kap. Fastighetsägaren svarar för att utreda, belysa och ta fram allt material för ansökan om den vattendom som krävs samt bekostar anläggandet av utfyllnad och park.

f. Dagvatten Fastighetsägaren ska i samarbete med kommunen genomföra en dagvattenutredning som redovisar hur dagvatten och breddvatten från Torpa/Söder och från fabriksområdet kan omhändertas. Förutsättningar för att

skapa dagvattenmagasin i samband med utfyllnad vid fabriksområdets strandlinje ska studeras.

g. Marksanering Fastighetsägaren ska ta fram en plan för åtgärder för att hantera förorenad mark. Fastighetsägaren fullföljer pågående studier av markförhållanden och anpassar åtgärder till den struktur som föreslås i ramprogrammet. Planen ska redovisa hur åtgärderna genomförs successivt och vilka förutsättningar som gäller för områdets användning över tid. Fastighetsägaren ansvarar för att få erforderliga tillstånd och samtliga kostnader avseende marksanering.

h. Geotekniska förutsättningar Eftersom området delvis ligger på utfylld mark, har stora nivåskillnader och höga vattenflöden behöver fastighetsägaren studera de geotekniska förutsättningarna vidare inför kommande markarbeten och grundläggning.

i. Omgivningspåverkande verksamheter Delområdet ligger inom uppmärksamhetsavstånd från omgivningspåverkande verksamheter. I detaljplaneprocessen för de olika etapperna ska därför risker och miljöstörningar från dessa bedömas. Detta för att kunna avgöra vilka åtgärder som krävs i verksamheten eller den tillkommande bebyggelsen för att störningar och risker ska hamna på nivåer som är rimliga. Stadsomvandlingen ska ske etappvis söder ifrån så att verksamheter på Munksjö fabriksområdet samt Jönköping Energis verksamhet kan fortgå parallellt med utbyggnaden.

j. Detaljplan, etapp 1 Fastighetsägaren ska ta fram erforderliga underlag till detaljplanarbetet för kommande detaljplaner. Handlingarna ska bl.a. beskriva den första etappen och dess roll i helheten. Beskrivningen ska också ta upp hur den första etappen påverkas av genomförandet av senare etapper. Kommunen ansvarar för detaljplanarbetet, som bekostas av fastighetsägaren. Den första detaljplanen för etapp 1 ska innefatta korsningen Barnarpsgatan/Torpagatan med en ny utformning som stämmer med strukturen i ramprogrammet.

k. Avtal Ett avtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren som reglerar ansvar och kostnader för åtgärder som berör området och förnyelseprocessen i sin helhet. Avtalet bekräftar bl.a. den fördelning som anges när det gäller ovanstående punkter. I anslutning till behandling av detaljplan för etapp 1 upprättar kommunen ett exploateringsavtal.

Åtgärder i delområden

Utifrån den genomförandeprocess som gäller hela omvandlingsområdet förtydligas här den åtgärdsprocess som krävs i olika delområden för att ett genomförande ska kunna påbörjas. Åtgärderna riktar sig till kommunen i dess olika roller, fastighetsägare, trafikhuvudmän och flera andra intressenter.



3. Skeppsbron

a. Exploateringssamverkan För förnyelse av området norr om en framtida Kämpegata – Skeppsbron – ska etableras en exploateringssamverkan mellan berörda fastighetsägare och kommunen. En sådan samverkan ska säkra ett successivt genomförande med det innehåll och den struktur som redovisas i ramprogrammet.

b. Stadsutveckling, blandad stad I området som helhet ska en god blandning av användningar uppnås. Fastighetsägarna ska tillsammans med kommunen ta fram ett Blandstadsprogram och visa hur detta säkras i kommande etapper. Upplåtelseformen för bostäder ska vara minst 50% hyresrätter. I första etappen ska en förskola inrymmas. Den successiva stadsutvecklingen ska ske på ett sådant sätt att stadsdelen kan utvecklas till sin fulla potential när beslut om höghastighetsjärnväg och station föreligger.

c Gestaltungsprogram Fastighetsägarna ska i samarbete med kommunen ta fram ett gestaltungsprogram som bygger på de gestaltungsprinciper som ingår i ramprogrammet. Gestaltungsprogrammet ska beskriva hur en varierad och hållbar stadsbebyggelse kan skapas i en successiv utbyggnadsprocess. Programmet ska även innehålla redovisning av gator, platser, kajer, stränder och parker. Gestaltungsprogrammet kommer att formellt kopplas till kommande detaljplaner inom området.

d. Strandparken Kommunen projekterar och anlägger strandparken, om möjligt i etapp 1. Med ett tidigt genomförande blir parken en resurs för

staden och en injektion för stadsdelens förnyelse.

e. Dagvatten Kommunen och fastighetsägarna ska i samverkan utreda förutsättningar för omhändertagande av dagvatten. Omfattning och utformning av dagvattenanordningar, som kanaler och dammar, ska preciseras och en plan för etappvis förverkligande samordnat med övrig exploatering av bebyggelse och infrastruktur ska tas fram.

f. Marksanering Fastighetsägarna ska gemensamt genomföra fördjupad inventering och översiktlig miljöteknisk markundersökning för hela Skeppsbron. Med detta underlag ska fastighetsägarna i samråd med tillsynsmyndigheten ta ställning till behov av mer detaljerade undersökningar samt en plan för åtgärder, anpassade till den struktur som föreslås i ramprogrammet. Planen ska redovisa hur åtgärderna genomförs successivt och vilka förutsättningar som gäller för områdets användning över tid. Fastighetsägarna ansvarar för erforderliga tillstånd och samtliga kostnader avseende marksanering.

g. Geotekniska förutsättningar På grund av markens beskaffenhet och vattenflöden behöver också fastighetsägarna studera de geotekniska förutsättningarna grundligt inför kommande markarbeten och grundläggning.

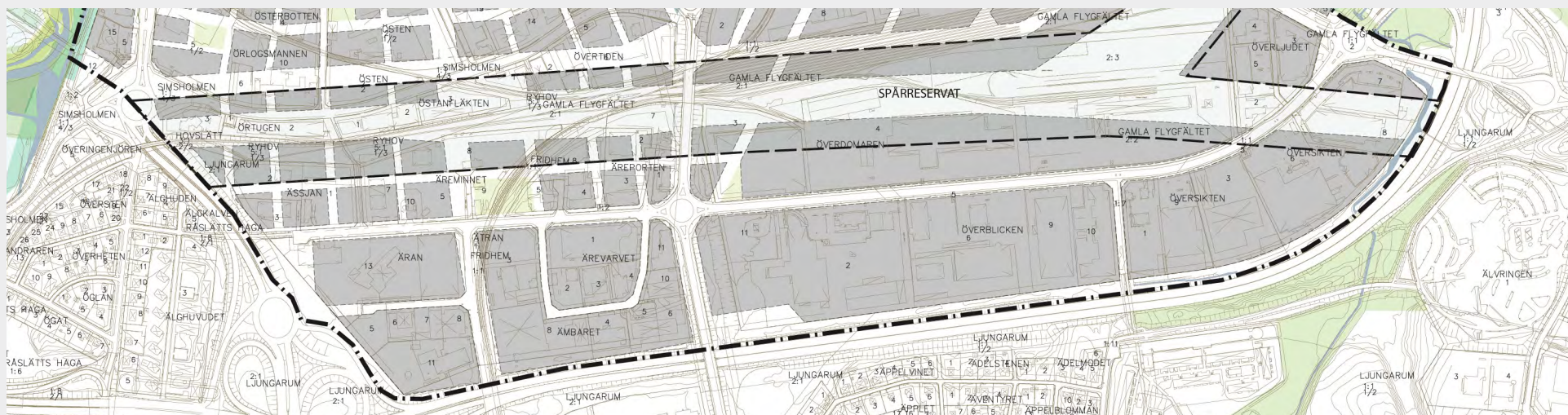
h. Omgivningspåverkande verksamheter Delområdet ligger inom uppmärksamhetsavstånd från omgivningspåverkande verksamheter. I detaljplaneprocessen för de olika etapperna ska därför risker och miljöstörningar från dessa be-

dömas. Detta för att kunna avgöra vilka åtgärder som krävs i verksamheten eller den tillkommande bebyggelsen för att störningar och risker ska hamna på nivåer som är rimliga.

i. Detaljplan, etapp 1 Fastighetsägarna ska ta fram erforderliga underlag till detaljplanearbetet för kommande detaljplaner. Handlingarna ska bl.a. beskriva den första etappen och dess roll i helheten. Beskrivningen ska också ta upp hur den första etappen påverkas av genomförandet av senare etapper. Kommunen ansvarar för detaljplanearbetet, som bekostas av fastighetsägarna.

Den första detaljplanen för etapp 1 ska innefatta erforderlig utbyggnad av gator, torg och parker för att försörja och integrera etapp 1 i en större sammanhang som stämmer med strukturen i ramprogrammet.

j. Avtal För att kunna genomföra en stadsomvandling och skapa intressanta stadsmiljöer i delområdet krävs exploateringssamverkan kring en etappvis utbyggnad. Ett avtal för exploateringssamverkan tecknas mellan kommunen och de fastighetsägarna som är aktuella för etapp 1, som reglerar ansvar och kostnader för åtgärder som berör området och förnyelseprocessen i sin helhet. Avtalet bekräftar bl.a. den fördelning som anges när det gäller ovanstående punkter. I anslutning till behandling av detaljplan för etapp 1 upprättar kommunen ett exploateringsavtal.



4. Stationsområdet

a. Järnväg och station för Götalandsbanan Kommunen ska hålla en hög beredskap och på olika sätt aktivt verka för att Götalandsbanan/Europabanan med en höghastighetsstation söder om Munksjön förs vidare i beslutsprocess och genomförande. Det markreservat för spår och station som redovisas i ramprogrammet ska hävdas. Inga åtgärder ska tillåtas som kan försvåra eller fördyra ett genomförande av järnväg och station för höghastighetståg inom detta området. Detsamma gäller förutsättningarna att bygga en ny Kämpegata som blir stadsdelens urbana huvudstråk, framtidssäkrad för spårvagnstrafik, till vilken en framtida station ska ha entréer. Industrigatan ska framtidssäkras för eventuell framtida spårvagnstrafik.

b. Verksamheter för den nordiska marknaden Exempel på näringsgrenar som kan dra särskild fördel och nytta Jönköping som knutpunkt för höghastighetstågen är konferens och mässanläggningar, hotell, evenemang av olika slag, kultur och idrott, utbildning och forskning mm. Större företag kan också finna det attraktivt att förlägga sk "back-office" verksamhet här. Kvarten närmast de kommande spåren och stationen reserveras för detta.

c. Gods- och rangerbangården Jönköpings kommun ska verka för att den befintliga gods- och rangerbangården på Ljungarum flyttas till annan plats för att möjliggöra en stadsutveckling i området.

5. Solåsen/Fridhem

a. Utveckling av Solåsen En utveckling som renodlar det regionala volymhandelsområdet som handelsområde ska stödjas. Byggnation på den norra sidan om Solåsvägen ska anpassas efter markreservatet för höghastighetsspåren. Höga krav ska ställas byggnaders, kvarters och kundparkeringarnas utformning och gestaltning. Vid markparkering ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbeläggning, träd och belysning. Vid större nyetableringar och utveckling av befintliga etableringar ska konsekvenserna på befintlig handel, trafik och miljö analyseras och bedömas.

b. Utveckling av Fridhemsområdet. På sikt ska den norra sidan av Barnhemsgatan utvecklas med verksamheter kopplade till höghastighetsstationen som "back-office", möten, kontor, utbildning, forskning konferens. Den södra sidan innehåller strategiska ytor som på sikt kan användas till funktioner för evenemang, arrangemang- och/eller sportarena och liknande. Höga krav ska ställas på byggnaders, kvarters och parkeringars utformning och gestaltning.

c. En hållbar trafikstruktur För att hantera den befintliga trafiken och förbättra tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykel behöver ett antal åtgärder genomföras. Tillräcklig mark behöver reserveras för Solåsvägens och Barnhemsgatans ombyggnation till stadsstråk. Mark behöver också reserveras för Barnhemsgatans förlängning till Ljungarums trafikplats, Fridhemsrondellen och Solåsrondellens kapacitetsförstärkningar samt den framtida trafikplatsen E4/Herkulesvägen. Antalet utfarter mot Solåsvägen ska minimeras. Industrigatan ska framtidssäkras för eventuell framtida spårvagnstrafik. Detaljplanerna i området ska därför ändras för att säkerställa utrymmet för åtgärderna.

Åtgärder i delområden

Utifrån den genomförandeprocess som gäller hela omvandlingsområdet förtydligas här den åtgärdsprocess som krävs i olika delområden för att ett genomförande ska kunna påbörjas. Åtgärderna riktar sig till kommunen i dess olika roller, fastighetsägare, trafikhuvudmän och flera andra intressenter.



Simsholmens verksamhet idag



Stadsutveckling kring Simsholmen

6. Öster Munksjön

a. Exploateringssamverkan För att kunna genomföra en stadsomvandling och skapa intressanta stadsmiljöer i varje delområde krävs exploateringssamverkan kring en etappvis utbyggnad. Det går inte att bygga stad genom att exploatera en tomt i taget. För att få till stånd en samlad byggnation i de nya stadsdelarna är det av yttersta vikt att byggnationen sker etappvis efter nya fastighetsgränser för att skapa kvarter, byggnader, gator, torg och parker, med ett intressant och urbant innehåll. Detta arbete bör inledas med parallella idéutredningar för att skapa en struktur för varje etapp. Samverkansmodellen kan antingen komma till stånd via en samfällighet där exploatörerna för in sina markinnehav alternativt via ett gemensamt ägt bolag. Vidare kräver modellen att man tidigt i samarbetsavtal reglerar hur mark värderas, byggrätter fördelas och hur kostnader ska fördelas mellan exploatörer och kommunen. En sådan samverkan ska säkra ett successivt genomförande med det innehåll och den struktur som redovisas i ramprogrammet. Kommunen tar initiativ till att skapa intressegrupper av fastighetsägare för stadsutveckling och exploateringssamverkan. Sådana områden kan vara Roddarnas, Stormarknaden med Nya Kanalplan, Norra Flygfältet, Södra Flygfältet och eventuellt Simsholmen.

b. Stadsutveckling, blandad stad I området som helhet ska en god blandning av användningar uppnås. Fastighetsägarna ska tillsammans med kommunen ta fram ett Blandstadsprogram och visa hur detta säkras i kommande etapper. Upplåtelseformen för bostäder ska vara minst 50% hyresrätter. Fastighetsägarna i respektive exploateringssamverkan ska i samarbete med kommunen ta fram program avseende innehåll i stadsdelen som bland annat beskriver fördelning av olika funktioner och upplåtelseformer i enlighet med ramprogrammet. Programmet ska innefatta befintliga verksamheter och lokaler som är kvar i en successiv utveckling samt verksamheter kring stråk och platser med kommersiella och offentliga inslag. I respektive etapp ska inom exploateringssamverkan tas fram gestaltningsprogram för byggnader, kvarter, gator, platser, parker, stränder och kajer som bygger på ramprogrammets gestaltningsprinciper.

c. Stadsutveckling kring Stormarknaden Kommunen initierar en dialog med fastighetsägarna om en strategi för successiv stadsutveckling. Dialogen syftar bland annat till att tidigt anlägga ett gång- och cykelstråk som binder samman G:a flygfältet och Kålgården, förbi stormarknadens entréfasad, samt att bygga längs Herkulesgatan med entréer och verksamheter mot gatan. Vid större nyetableringar och utveckling av befintliga etableringar ska konsekvenserna på befintlig handel, trafik och miljö bedömas.

d. Stadsutveckling kring Simsholmen Simsholmens avloppsreningsverk ska successivt anpassas till den förändrade miljö som stadens utveckling i området runt Simsholmen innebär. Den första etappen, som ska vara genomförd 2015, avser lämpliga anpassningar av den verksamhet som idag bedrivs inom området och därmed ingen flyttning av någon del av verksamheten.

På Simsholmens fastighet finns en biogasanläggning som producerar biogas, bl.a. till stadsbussarna. Kommunen har tillsammans med Jönköping Energi Biogas AB, utrett alternativa, långsiktiga lokaliseringmöjligheter för den framtida biogasproduktionen samt anpassning av verksamheten inom Simsholmen för att möjliggöra kringliggande stadsutveckling.

På sikt ska kommunen genomföra en omlokalisering av vissa funktioner inom Simsholmen för att anpassa fastigheten och dess verksamhet till stadsutvecklingen. Kommunen projekterar och genomför en koncentration av funktionerna till den centrala delen av fastigheten Överskottet 1. I detta ingår att ordna tillfart från Herkulesvägen och säkra ett markreservat för en framtida upplyft förlängning av Bangårdsgatan över/mellan bassängerna till fästet för en eventuell broförbindelse till Munksjö fabriksområde. Nödvändiga ombyggnader ska göras för att minimera verksamhetens omgivningspåverkan. Kommunen utreder vidare förutsättningarna



Arbetsätt och organisation

Process- och projektorienterat arbetsätt Stadsutveckling är ett långsiktigt och kvalificerat arbete som kräver helhetssyn och samverkan. Ett projekt- och processorienterat arbetsätt är nödvändigt. Kommunstyrelsen beslutade 2007-12-05 om organisation och arbetsätt för det fortsatta arbetet med Stadsbyggnadsvisionens genomförande både i form av utredningar och delprojekt, där förverkligandet av ramprogrammet för södra Munksjön ingår. De strategiska samhällsbyggnadsfrågorna är kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens ansvar. Eftersom många frågor till sin karaktär är nämndsövergripande ställs stora krav på långtgående samordning mellan olika kommunala verksamheter för att få samsyn och möjlighet att gå från tanke till handling. Den kompetens som krävs för att genomföra utredningar och delprojekt i kommande etapputbyggnad av omvandlingsområdet finns spridd på flera olika förvaltningar, vilket innebär att förvaltningarna med gemensamma resurser behöver samverka och arbeta för ett genomförande. Denna kunskap kommer att behövas för att leda delprojekt och processer. Samhällsbyggnadsstrategen leder detta arbete i sin roll genom att initiera, koordinera och driva strategiska frågor avseende samhällsbyggnad, infrastruktur och kommunikationer. Tanken bakom detta arbetsätt är att ge ett helhetsperspektiv på stadsutvecklingsfrågorna från idégenerering, planering till genomförande och byggnation.

Framgångsfaktorer för ett genomförande

- Gemensam och tydlig vision och målbild
- Närhet till kommunledning och politiker
- En väl fungerade sammanhållen ledning och styrning, med stöd i organisationen
- Flera drivande, engagerade och modiga projekt- och processledare
- Process- och projektorienterat arbetsätt
- Tydlig prioritering hos alla förvaltningar och aktörer
- Kontinuerligt förankringsarbete inom och mellan kommunens olika förvaltningar och med stadens aktörer
- Kontinuerlig information, dialog och marknadsföring till allmänheten
- Långtgående, kraftfullt och handlingsinriktad samverkan med många olika aktörer
- Tidplan, resurser och finansiering för en etappvis utbyggnad

Tidplan

2009

2011

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN / DETALJPLAN

Ramprogram för Södra Munksjön

Beslut skissamråd

Beslut samråd

Detaljplaner, etapp 1

GENOMFÖRANDE / TIDIGA ETAPPER

Struktur, Delområden

Samarbetsavtal, Exploateringsavtal

Lösen omgivningspåverkande verksamheter

Exploateringssamverkan Skeppsbron

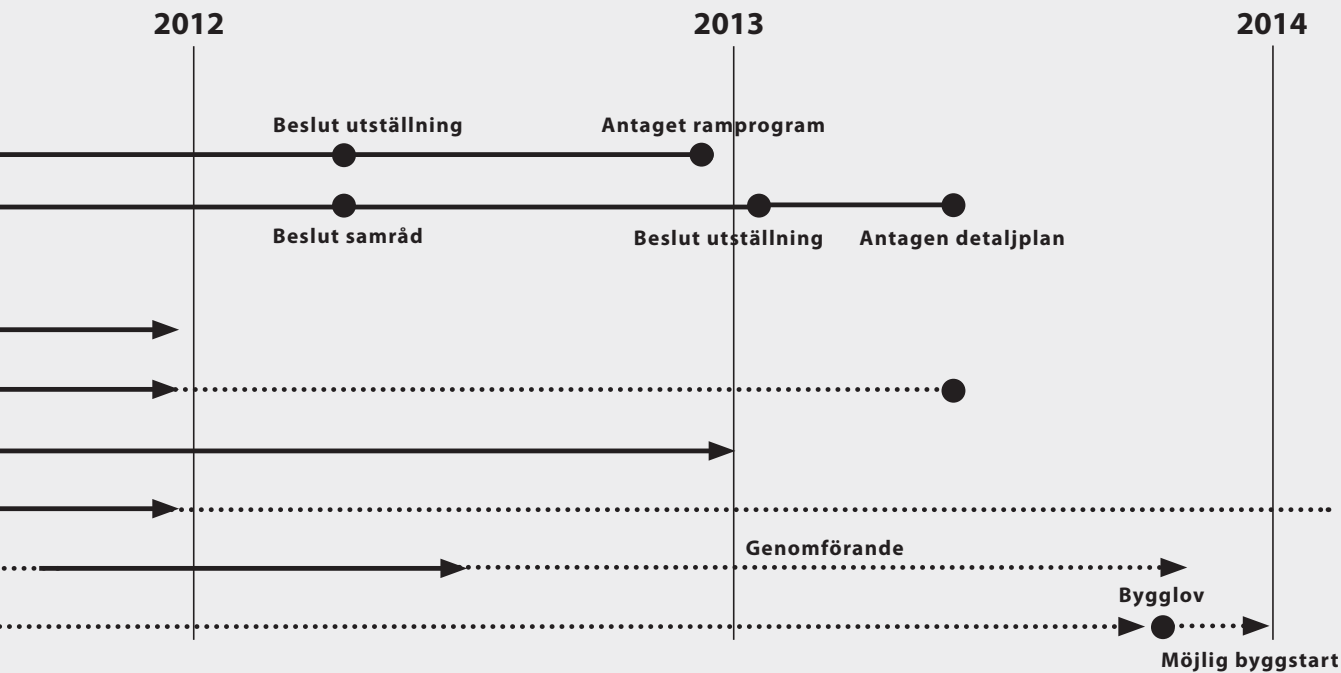
Marksanering inventering, åtgärdsutredning

Projektering

Samverkan med stadens aktörer För att stadsutvecklingen kring södra Munksjön ska bli möjlig krävs en långtgående kraftfullt handlingsinriktad samverkan med många olika aktörer. Därför behövs en långsiktig och förtroendefull samverkan mellan kommunen, länsstyrelsen, lands-tinget, Jönköpings länstrafik, trafikverket, regionförbundet, fastighetsä- gare, exploatörer och verksamhetsidkare. Även stadens näringsliv i öv- rigt behöver medverka för att skapa innehållsrika stadsmiljöer kring Munksjön. Samverkan kan ske på olika sätt i olika skeden och omfatta allt ifrån idéer och planering till finansiering och genomförande av olika delprojekt och utbyggnadsetapper.

Framtiden har redan börjat Genomförandeprocessen i omvandlingsom- rådet pågår redan. Hur vi hanterar ärenden och beslut i omvandlings- området idag bestämmer takten och möjligheten till genomförandet av stadsutvecklingen. Detta gäller exempelvis hanteringen av företagseta- bleringar/utbyggnader, miljöärenden, bygglovärenden, mark- och ex- ploateringsärenden, anpassningen av omgivningspåverkande verksam- heter osv. Stadsomvandlingen uppskattas kunna genomföras i sin helhet till år 2030, om kommunen och stadens aktörer med gemensam kraft arbetar för detta.

Tillsammans kan vi skapa den goda staden – och gå ”från tanke till handling”.



RAMPROGRAM FÖR SÖDRA MUNKSJÖN
ANTAGEN NOVEMBER 2012



Stadskontoret

Josephine Nellerup, samhällsbyggnadsstrateg, *Huvudansvarig för Stadsbyggnadsvisionen*
Annelie Wiklund, miljöstrateg

Stadsbyggnadskontoret

Katarina Bröms, stadsbyggnadsdirektör
Helena Agerman, bitr stadsbyggnadsdirektör
Linda Tubbin, översiktsplanerare
Dag Fredriksson, ekolog
Ronny Steen, plan- och bygglovchef
Ronny Svensson, vik. utvecklings- och trafikchef
Henrik Zetterholm, projektledare infrastruktur
Karin Grahn, projektledare hållbart resande
Pernilla Thor, projektsekreterare

Tekniska kontoret

Andreas Karlsson, avdelningschef mark- och exploatering
Lars Wennerberg, VA
Mats Kall, enhetschef VA
Jan-Eric Bengtsson, enhetschef VA-nät

Miljökontoret

Monica Ryttman, miljöinspektör
Maria Westlund, miljöinspektör

Kultur Jönköpings kommun

Anders Persson, kulturchef
Eva-Lotta Franzén, chef allmänskultur

Fritid Jönköping

Mats Berggren, avdelningschef

Barn- och utbildningsförvaltningen

Åke Andersson, planeringschef
Mia Chaib, planeringsstrateg

Socialtjänsten

Annelie Wiik, utvecklingssekreterare

Räddningstjänsten

Henric Dovrén, brandingenjör

Jönköpings Länstrafik AB

Jan-Peter Petersson, planeringschef
Thomas Adelöf, trafikplanerare

Konsulter

White Arkitekter AB
SWECO Infrastructure AB
SWECO Environment AB
Rosenbergs arkitekter AB
Rundquist arkitekter AB
Nyréns arkitektkontor AB
Spacescape AB

- **Boverket**

Mångfunktionella ytor – klimatanpassning av befintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstruktur (2010)
Låt staden grönska (2010)
Buller i planeringen (2008)

- **Jönköpings kommun**

Stadsbyggnadsvision 2.0 (2008)
Belysningsprogram för Jönköpings kommun (2011)
Miljökonsekvensbeskrivning Ramprogram för södra Munksjön (2011)
Ramprogrammets samrådsredogörelse (2011)
Ramprogrammets utställningsutlåtande (2012)
Handlingsplan för hållbart resande (2011)
Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun (2011)
Kommunikationsstrategi – Åtgärder för ett hållbart trafiksystem (2012)
Hållbar VA-försörjning (2011)
Översvämningsstudie i Jönköpings tätort, Fas 1 (2011)
Program för hållbar utveckling – miljö 2012–2020 (2011)
Gestaltning Munksjöns stränder, etapp 1 (2010)
Handelsstrategi för detaljhandeln i Jönköpings kommun (2010)
Handelsutredning för detaljhandeln i Jönköpings kommun (2010)
Kartläggning av Jönköpings kulturella DNA (2010)
Trafikanalys av Utbyggnadsstrategi 150000 invånare (2010)
Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare (2011)
Behovsutredning, offentlig service kring Munksjön (2009)
Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan (2009)
Förutsättningar och riktlinjer för anpassning till klimatförändringar (2009)
Grönstrukturplan för Jönköping och Huskvarna (2004)
Idéutredning stationsområde söder om Munkjön (2009)
Naturvårdsprogram 2009-2013 (2009)
Resvanor i Jönköpings kommun (2009)
Rocksjöområdet, utveckling av sport och rekreationsvärden (2009)
Start- och målpunktsundersökning för Jönköping resecentrum (2009)
Ålborgåtagandena för hållbar stadsutveckling, lägesrapport (2008)
Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön (2008)
Markägoförhållanden (2008)
Kartläggning av förorenade områden (2008)
Utredning Rocksjön natur- och kulturvärden åtgärder för naturvård och rekreation (2008)
Strategisk grönstruktur för Södra Munksjön (2010)
Verksamhetsinventering (2008)
Naturreservat Rocksjön inklusive skötselplan (2010)
Översiktsplan (2002)
Dagvattenpolicy och handlingsplan (2009)
Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering (2008)
Jönköpings kommuns parkeringsnorm (pågår)

Bullerkartläggning Jönköpings kommun (2012)
Avfallsplan 2011-2015, Jönköpings kommun (2011)
Beräknade halter av luftföroreningar i tätorter i Jönköpings kommun (2011)

- **Trafikverket, IHH**

Ekonomiska perspektiv på val av stationsläge för
Götalandsbanan i Jönköpings stationsområde (2009)

- **Länsstyrelsen i Jönköpings län**

Miljökvalitetsnormerna för vatten och översiktplanering (2010)

- **Niras**

Munksjö pappersbruk, Kulturhistoriskt underlag (2010)
Munksjö pappersbruk, Pappersbruksområdet, Jönköping
Antikvarisk fältundersökning med kulturhistorisk värdering (2010)

- **Nyréns**

Munksjö fabriksområde (2011)
Munksjö pappersbruk – principer för bevarande och utveckling av kulturmiljön (2011)

- **Rosenbergs & Rundquist**

Skeppsbrokajen i centrum (2011)

- **Statens folkhälsoinstitut**

Grönområden för fler – en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa (2009)

- **Banverket**

Förstudie Götalandsbanan – Passage Jönköping (2009)

- **SGI**

Översiktlig inventering av risker för naturolyckor (2009)

- **Regeringen**

Infrastrukturproposition 1996/97:53

- **SWECO**

Södra Munksjöområdet miljöutredningar (2009)

- **Vätternvårdsförbundet**

Munksjöns framtid? (2009)

- **Naturvårdsverket**

Luftguiden (2006)

Bilder/illustrationer:

Se angivelse vid respektive bild/illustration.
Alla övriga: Jönköpings kommun, White, Whiteview



STADSKONTORET
Ramprogram för södra Munksjön
Antagen av kommunfullmäktige 29 november 2012
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern