



PLANPROGRAM FÖR VÄSTRA STADEN

Godkänt av kommunfullmäktige 2022-12-08

NÄSSJÖ KOMMUN

SAMMANFATTNING

Knyta ihop staden, klimatanpassad bebyggelse, platser för möten och aktiviteter, utveckla det gröna och möta det blåa! Det är några av de översiktliga ställningstaganden som beskriver hur Västra staden ska utvecklas för att bli en modern stadsdel innehållande bostäder och verksamheter mitt i centrala Nässjö. Med en medborgardialog till grund anger planprogrammet en riktning för hur bebyggelse, grönområden och stråk ska utvecklas i Västra staden. Det planeras för cirka 500 bostäder, och lika stor yta för verksamheter och arbetsplatser i området som kan dra nytta av områdets kollektivtrafiknära och centrala läge. Området föreslås bebyggas med kvartersbebyggelse som anspelar på stadskärnans karaktär och knyter ihop området med Nässjös västra stadsdelar. Infrastrukturen i området ska fokusera på gång- och cykeltrafik, och en gång- och cykelbro över järnvägen ska förbättra kontakten mellan Nässjös östra och västra delar.

Planprogrammet är en långsiktig vision och viljeinriktning, som utgör underlag inför de kommande detaljplanarbeten som möjliggör en utveckling av området. Markägareförhållandena i Västra staden förutsätter att markförvärv eller samarbete med fastighetsägare sker för att förverkliga planprogrammet. Arbetet med stadsdelen är en långsiktig process, där detaljplanarbetet och utbyggnaden kommer ske i etapper. Ett färdigställande av hela Västra staden bedöms kunna ske tidigast år 2040.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
DEL 1: INLEDNING	5
Bakgrund	5
Planprogrammet visar vägen.....	7
Syfte	7
Planområdet	7
DEL 2: VISION VÄSTRA STADEN	8
Vision.....	8
Översiktliga ställningstaganden.....	8
Bebyggelse	8
Stråk och offentliga platser	10
Grön- och blåstruktur	10
DEL 3: PLANFÖRSLAG	12
Bebyggelsestruktur.....	12
Infrastruktur.....	16
Grönområden och strategiska platser	18
DEL 4: PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	20
Tidigare kommunala ställningstaganden	20
Fördjupad översiktsplan för Nässjö stad	20
Stadskärnevisionen 3.0	20
Tidig medborgardialog	20
Gällande detalplaner	21
Historik.....	22
Markägoförhållanden.....	24
Bebyggelse och verksamheter	25
Trafik och tillgänglighet.....	26
Utredning av ny gång- och cykelöverfart.....	27
Läge A:.....	27
Övriga studerade alternativ:	27
Buller och risker.....	28
Teknisk infrastruktur	29
Fjärrvärme	29

Elledningar	29
VA-ledningar.....	29
Översvämningsrisk och dagvatten	30
Markförhållanden.....	31
Föroreningar.....	32
DEL 5: GENOMFÖRANDE	34
Markägande och markförvärv.....	34
Utveckling i samverkan	34
Etapper.....	34
Allmän plats.....	35
Kvartersmark.....	35
Tekniska anläggningar	35
DEL 6: KONSEKVENSER	36
Sociala konsekvenser	36
Stadsliv.....	36
Barriärer.....	36
Trygghet.....	36
Barnperspektiv	36
Ekonomiska konsekvenser	36
Miljökonsekvenser.....	37
Kulturmiljö och stadsbild.....	37
Täthet.....	37
Buller.....	37
Naturmiljö och rekreation.....	37
Klimatpåverkan.....	37
Riksintressen och strandskydd.....	38
Riksintresse för kommunikationer	38
Strandskydd.....	38
Nollalternativ.....	39
Bebyggelse och tillgänglighet	39
Naturmiljö och rekreation.....	39
Undersökning om miljöpåverkan.....	39

DEL 1: INLEDNING

Bakgrund

Under 2012 deltog Nässjö, som en av tre städer, i forskningsprojektet TTP, Tillväxt-Tillgänglighet-Planering. Projektet leddes av IHH, Internationella Handelshögskolan tillsammans med Regionförbund och Trafikverket. Projektet syftade till att beräkna de dynamiska tillväxteffekter som kan uppnås genom en ökad tillgänglighet till följd av förbättrade kommunikationsmöjligheter. Hur väl städerna lyckas tillvarata denna potential beror på hur väl de lyckas med sin stadsplanering. Störst möjligheter finns i de stationsnära lägena där etablering av verksamheter och bostäder, med snabba gångavstånd till stationen, gör det attraktivt att bo och verka.



I Nässjö finns stora möjligheter i området väster om Resecentrum, vilket idag har en relativt låg exploateringsgrad. Området har en potential att successivt omvandlas och förtätas för att på sikt utvecklas till en ny stadsdel, Västra staden. Detta är ett arbete som behöver påbörjas och planeras för redan nu, men det kommer att sträcka sig mer än 20 år framåt i tiden innan det är helt genomfört.

Genom en blandad bebyggelse i rutnätsstruktur skulle Västra staden kunna bli en fortsättning av Nässjö centrum. En viktig målsättning med den nya stadsdelen är att knyta ihop Nässjös västra stadsdelar, Åker och Målen, samt handelsområdet Almenäs med stadskärnan. Genom att skapa attraktiva stråk mellan Almenäs och stadskärnan kommer det upplevda avståndet att minska och åtkomsten till området att stärkas.

En omvandling av området innebär stora utmaningar då det bland annat behövs nya lösningar för de godstrafikföretag som idag använder området för vagnsuppställning med mera. En annan utmaning är att identifiera och etablera samverkan med fastighetsägare, exploatörer och andra intressenter. Ytterligare utmaningar att hantera är risker och buller från järnvägen, förorenad mark, avrinning/dagvatten och dåliga markförhållanden.

Området behandlas i både stadskärnevisionen och den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad. Målsättningen i den fördjupade översiktsplanen är att "Nässjö kommun ska arbeta långsiktigt för en omvandling av området väster om järnvägen genom ett utvecklingsprojekt tillsammans med Trafikverket och andra externa parter, ett särskilt program tas fram för utvecklingen av detta område".

Planprogrammet visar vägen

Ett planprogram är ett dokument som kommunen kan välja att ta fram innan detaljplanearbetet påbörjas. I planprogrammet anges särskilda utgångspunkter och mål för ett område innan hela eller delar av området planläggs med en eller flera detaljplaner. Planprogrammet är kommunens vision och förslag för hur området ska planeras. Under programsamrådet inbjuds allmänheten, myndigheter och andra berörda att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Efter det bearbetas planprogrammet utefter inkomna synpunkter innan det slutliga förslaget, tillsammans med samrådsredogörelsen, godkänns i samhällsplaneringsnämnden.

Syfte

Syftet med detta planprogram är att i samverkan med berörda aktörer ta fram ett underlag för att ta tillvara det unika läget väster om Nässjö resecentrum. Planprogrammet ska redovisa förutsättningarna för att omvandla området till en modern stadsdel innehållande bostäder, arbetsplatser och verksamheter samt innehålla en vision och inriktning för området som helhet. Området kommer att detaljplaneras etappvis och programmet utgör ett underlag för kommande detaljplaneprocesser.

Planområdet

Programområdet är centralt beläget i Nässjö stad, direkt väster om resecentrum. Planområdet ligger söder om Runnerydssjön och avgränsas av Södra stambanan, Brogatan och Fiskaregatan/Mellangatan. Området omfattar cirka 16 ha och är idag till stora delar ett industri- och verksamhetsområde.



Karta med planområdets avgränsning markerad med röd färg.

DEL 2: VISION VÄSTRA STADEN

Vision

Västra staden är en varm och välkomnande stadsdel för alla. Det är en levande stadsdel där barnskratt och sorlet från människor blandas med fågelkvitter och trädkronornas sus. Här finns en variation av bostäder med olika utseende, standard, storlek och upplåtelseform. Här finns intressanta och lockande platser som skapar förutsättningar för umgänge och gemenskap för såväl områdets invånare som besökare. Blandat med bostäderna finns arbetsplatser och verksamheter som bidrar till att skapa liv, rörelse och trygghet i området. Västra staden knyter ihop stadens västra delar med de östra.

Stadsdelen är grön och klimatsmart. Runnerydssjöns vattenspegel finns precis utanför dörren. Längs strandkanten kan du promenera, springa, leka eller umgås med vänner. Grönskan längs stranden letar sig vidare in bland husen och framträder till exempel i form av små parker, träd längs gatorna, gröna tak och odlingar i kvarteren. Husen är byggda i trä och innehåller den senaste tekniken för ett energieffektivt och klimatsmart boende. Gaturummet i Västra staden är i första hand till för dig som går och cyklar. Det är tryggt, enkelt och bekvämt att resa hållbart. Bilarna i området rör sig på de gående och cyklandes villkor.

Västra staden är en modern, spännande och innovativ stadsdel inbäddad i en grön och välkomnande miljö. I Västra staden har du nära till allt – grönska, vatten och stadens liv. Läget precis vid Nässjö resecentrum gör att du snabbt och enkelt tar dig mellan Västra staden och platser i regionen, Sverige och världen.

Översiktliga ställningstaganden

För att uppnå visionen om att Västra staden ska bli en grön och klimatsmart stadsdel för alla har översiktliga ställningstaganden kring utvecklingen av den fysiska miljön tagits fram. Visionen och de översiktliga ställningstagandena fungerar tillsammans som utgångspunkt och ramverk för planering och byggande av stadsdelen.

De översiktliga ställningstagandena har grupperats under rubrikerna ”bebyggelse”, ”stråk och offentliga platser” samt ”grön- och blåstruktur”.

Bebyggelse

Vid planering av bebyggelsen i Västra staden ska hänsyn tas till följande:

- **Modernt och okonstlat**

Västra staden har ett mycket centralt läge i Nässjö och det är viktigt att bebyggelsen kompletterar staden på ett sätt som både känns utmanande och okonstlat. Stadsdelen ska vara modern samtidigt som den ska passa väl ihop med Nässjös karaktär. Skalan och kvartersstrukturen ska ha en tydlig stadskaraktär och kan gärna knyta an till rutnätsstrukturen som finns i Nässjö centrum.

- **Trä som huvudsakligt byggnadsmaterial**

Västra staden ska bli en modern trästad och byggnader som uppförs inom området ska vara huvudsakligen i trä. Att använda trä som byggnadsmaterial är ett led i arbetet för att Västra staden ska bli en grön och klimatsmart stadsdel. Trä är ett levande material som är förnyelsebart, klimatsmart och hälsofrämjande. Byggnadskonstruktionerna i Västra staden ska huvudsakligen vara i trä. Synligt trä på fasader och ytskikt bidrar till att stärka känslan av en trästad.

- **Innovativa lösningar**

Västra staden ska vara en plats för tillämpning av innovationer, till exempel digitala lösningar för energieffektivisering eller material med smarta egenskaper. Innovationerna ska bidra till att göra stadsdelen grön och klimatsmart. För att få vetenskaplig uppföljning av hur innovationerna fungerar i verkliga boendemiljöer ska projekten följas upp i samarbete med forskare/akademien.

- **Varierad byggelse**

Bebyggelsen i Västra staden ska vara varierad. Husen ska ha olika utseende, standard, storlek och upplåtelseform. Detta för att ge ett levande intryck och verka för jämställdhet, social sammanhållning och inkludering. I Västra staden ska det ges förutsättningar för människor med olika intressen och behov att bo, arbeta och mötas i området. Med syfte att skapa liv, rörelse och trygghet i stadsdelen föreslås att bostäder blandas med arbetsplatser och verksamheter.

- **Ge goda förutsättningar för hållbart resande**

Bebyggelsen i området ska bidra till att ge goda förutsättningar för ett hållbart resande. Kvarteren ska i första hand planeras med utgångspunkt i de gåendes och cyklandes behov.

- **Grönska i kvarteren**

Västra staden ska bli en grön stadsdel med syfte att skapa en god livsmiljö samt för att främja biologisk mångfald. Att ge grönskan plats är också ett led i arbetet för att anpassa stadsdelen för kommande klimatförändringar. Västra stadens gröna karaktär ska framträda i bebyggelsekvarteren, exempelvis genom gröna tak, grönskande innergårdar och odlingar i kvarteren.

- **Klimatanpassad bebyggelse**

Bebyggelsen ska anpassas till de pågående klimatförändringarna. Hänsyn ska tas till att extrema väderhändelser blir vanligare. Det innebär att olika vädersscenarier, såsom skyfall, torka, värmeböljor och starka vindar, behöver tas i beaktande vid placering och utformning av byggnader, materialval, färgsättning samt planering av gårdsmiljöer. Öppna vattenspeglar kan vara lösningar för att samla upp dagvatten. Rätt utformade kan dessa fylla en både praktisk och estetisk funktion.

Stråk och offentliga platser

Vid planering av stråk och offentliga platser i Västra staden ska hänsyn tas till följande:

- **Ge goda förutsättningar för hållbart resande**

I Västra staden ska det vara lätt för både boende och besökare att välja ett hållbart resande. I stadsdelen prioriteras därför fotgängare och cyklister vid utformning av det offentliga rummet. Detta skapar möjligheter för levande gatumiljöer där människor kan röra sig säkert och tryggt. För att tillgängliggöra största möjliga yta för gående, cyklister och grönska undviks bilparkering längs gator och torg i området. Parkeringarna lokaliseras istället till en eller flera gemensamma parkeringsanläggningar.

Ta till vara läget och planera så att Nässjö resecentrum blir lättillgängligt från hela området. Även under byggtiden ska det vara lätt att ta sig till och från resecentrum. Planeringen av den nya stadsdelen ska bidra till att göra resecentrum till en målpunkt och knutpunkt. Genom byggandet av Västra staden ges Nässjö resecentrum två framsidor, en på vardera sidan om järnvägsområdet.

- **Knyta ihop staden**

Västra staden har ett centralt läge i Nässjö stad. Nya stråk genom stadsdelen ska verka för att knyta samman Nässjö stadskärna med stadens västra stadsdelar och Almenäsområdet. En lösning som gör det enkelt att korsa järnvägen är en viktig del för att uppnå detta. Nya gång- och cykelvägar ska anslutas på ett bra sätt till befintliga gång- och cykelstråk och göra det enkelt att ta sig till, från och genom Västra staden, vilket kommer att gynna såväl boende i området som boende väster och öster om stadsdelen.

- **Platser för möten och aktiviteter**

Det offentliga rummet i Västra staden ska gestaltas så att det är tillgängligt, tryggt och upplevelserikt och fungerar som mötesplats för såväl boende i stadsdelen som för besökare. God belysning och väl utformade allmänna platser där människor kan mötas och umgås bidrar till att skapa trygghet i området. Längs stadsdelens gång- och cykelstråk ordnas olika typer av platser så som små torg, parker och ytor för utomhusaktiviteter.

Grön- och blåstruktur

Vid planering av grön- och blåstruktur i Västra staden ska hänsyn tas till följande:

- **Utveckla det gröna**

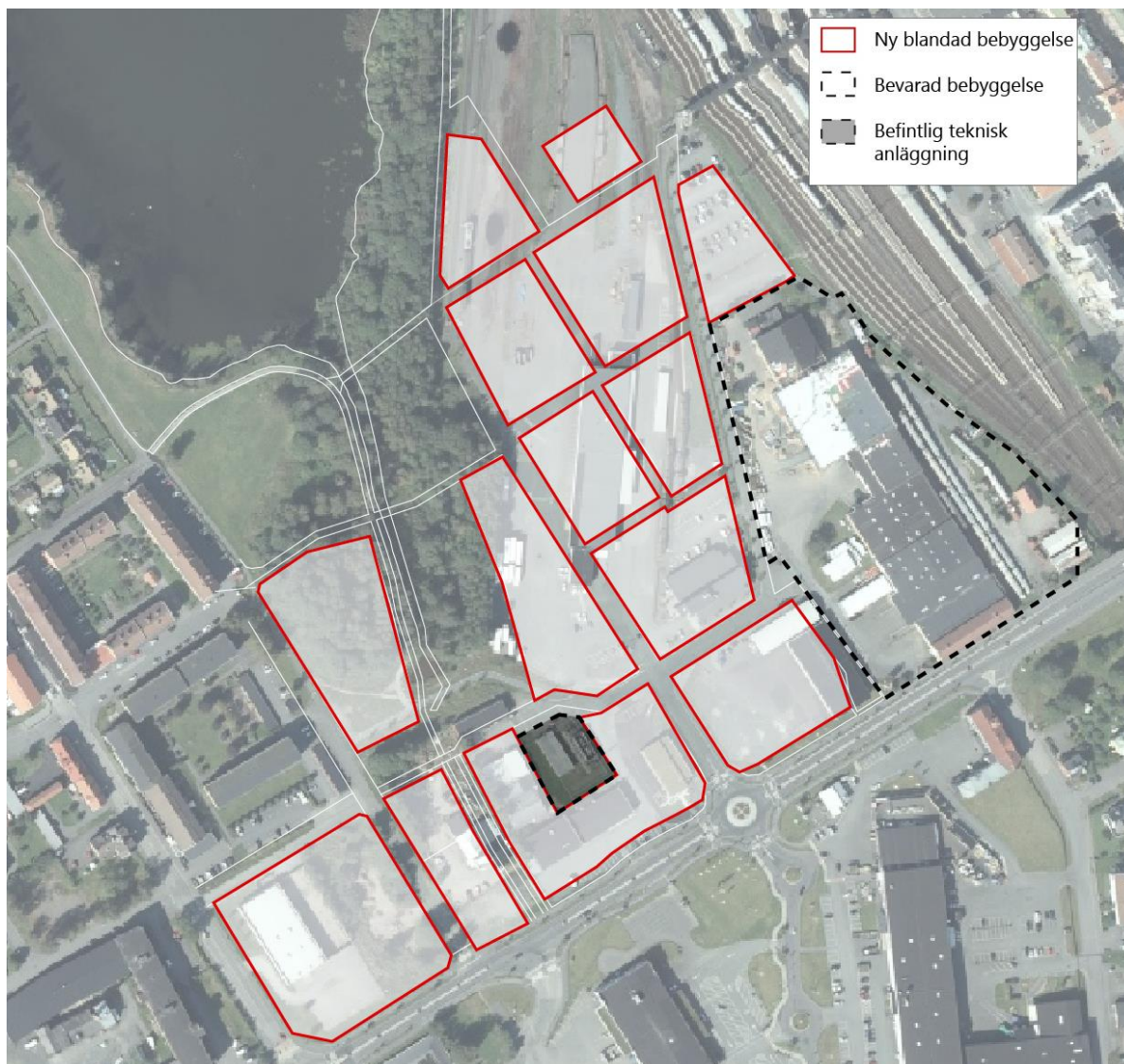
Västra staden ska upplevas som en grön plats och vara en stadsdel där träd, buskar och blommor får synas och ta plats i stadsrummet. Grönska främjar såväl biologisk mångfald som människors hälsa och välbefinnande. Att ge grönskan plats är också ett led i arbetet att anpassa området för kommande klimatförändringar.

Längs Runnerydssjön ordnas ett grönt rekreationsområde, en plats som fungerar som mötesplats för alla Nässjöbor och runt hela sjön kan ett promenadstråk utvecklas. Grönskan längs stranden ska leta sig vidare in mellan kvarteren och framträder till exempel i form av små parker och träd längs gatorna.

- **Möta det blåa**

Västra staden har ett fint läge precis vid Runnerydssjön. Vid utvecklingen av stadsdelen ska tillgången till en vattenspegel tas till vara. Den befintliga dagvattenkanalen som mynnar i södra änden av sjön med tillhörande promenadväg ska bevaras och utvecklas. Grundvattenytan är belägen relativt nära markytan och översvämningsrisker behöver hanteras vid utformning av området. Dagvattenlösningar med synligt vatten längs stråken i Västra staden kan på ett positivt sätt bidra till områdets blå-gröna karaktär. Området närmast sjön ska bli en plats för rekreation, möten och lek som lockar både områdets boende och besökare. Det ska bli en plats för alla.

DEL 3: PLANFÖRSLAG



Plankarta med föreslagen bebyggelsestruktur

Bebyggelsestruktur

Området är uppdelat i ett rutnätsmönster som möjliggör kvartersbebyggelse.

Kvartersbebyggelsen ger området ett stadsmässigt uttryck som anspelar på stadskärnans uppbyggnad. Bebyggelsen är huvudsakligen tänkt att ligga i nära anslutning till gatan för att skapa tydliga gaturum. Byggnadshöjderna i området är huvudsakligen tänkta till 4 - 6 våningar för att ge en relativt hög exploateringsgrad i området, och samtidigt ge en behaglig skala som möjliggör ljusa innergårdar och gatumuljör. Byggnadshöjderna behöver anpassas till respektive kvarter för att skapa goda vind-, dagsljus-, skugg-, och utsiktsförhållanden och kan avvika från de huvudsakligen tänkta 4 - 6 våningarna för att erhålla detta. Även gaturummens utformning och placering av byggnaderna inom respektive kvarter bör studeras med hänsyn till dessa aspekter. Utsikten mot Runnerydssjön bör beaktas vid planering av byggnadshöjder, vilket kan innebära att något högre byggnadshöjder placeras mot järnvägen, och något lägre byggnadshöjder placeras mot sjösidan.

Nässjös stadskärna är uppbyggd genom en axel där stationsbyggnaden utgör den ena polen som utgör en monumental fond sedd från centrum. Axeln fortsätter sedan med en trädplanterad esplanad, Stortorget och avslutas med stadshuset och Ingsbergssjön. För att stadsbyggnadsmässigt koppla samman Västra staden med stadskärnan föreslås att ett landmärke, i form av en högre byggnad, placeras i förlängningen av axeln genom stadskärnan. Byggnaden skulle exempelvis kunna innehålla ett hotell och uppföras i cirka 10 - 15 våningar.

Ett mål är att Västra staden ska utgöra en funktionsblandad stadsdel där bostäder, kontor och affärslokaler kombineras inom samma kvarter såväl som inom samma byggnad. Detta skulle göra området dynamiskt med aktivitet jämnt fördelat över dygnet. Hur många bostäder och verksamheter som kommer möjliggöras i området kommer studeras vidare i kommande detaljplanprocesser. En utgångspunkt för planprogrammet är att cirka 500 bostäder, och lika stor yta för verksamheter bör kunna tillskapas i området.

De befintliga byggnaderna på fastigheten Ångsågen 12 är tänkta att bevaras med tanke på att byggnaderna skapar en barriär för området mot järnvägen. Även bebyggelsen på fastigheten Nässjö 13:9 där Nässjös järnvägmuseum ligger är tänkt att bevaras med tanke på bebyggelsens kulturhistoriska värde och för att museet ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet på platsen. På fastigheten Gjutaren 12 finns en transformatorstation som behöver behållas.

Bebyggelsen ska i huvudsak uppföras i trä för att skapa en klimatanpassad och lokalt förankrad bebyggelse. Ett stort fokus läggs på innovation inom klimatanpassning och hållbarhet vilket gör att solceller och gröna tak är ett givet inslag i stadsdelen. Ett medel för detta är att reglera fasadmateriäl i detaljplan, samt att arbeta med frågan i markanvisningar i de fallen där kommunen är markägare.



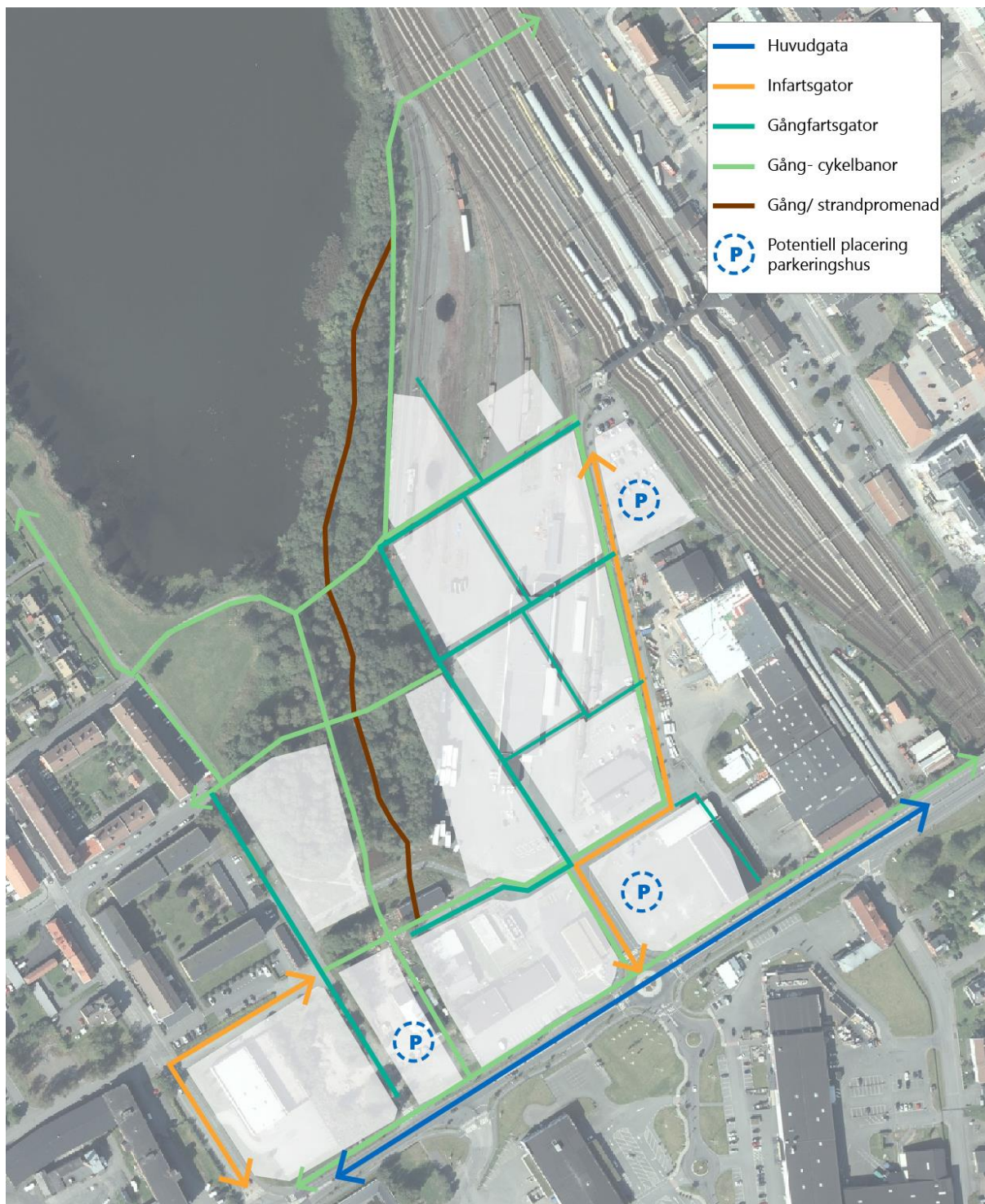
Visualisering över möjlig utformning av Västra staden

Då det inte anordnas parkeringar, förutom för rörelsehindrade och angöring, inom respektive kvarter utan dessa samlokaliseras i parkeringshus i stadsdelens utkanter frigörs ytor för grönska och rekreation vilket gör att området får en lummig parkkaraktär. Även exploateringsgrad och andel hårdgjord yta bör begränsas i kommande detaljplaner för att säkerställa ytor för grönska.

I området kan det bli aktuellt med en ny förskola. Placeringen av förskolan görs med fördel i ett läge där den har kontakt med de grönstråk som finns i området. Det är också lämpligt om förskolan ligger i god anslutning till omgivande bilvägar för att underlätta vid hämtning och lämning och minimera biltrafiken i området. Förskolan bör inte ligga närmre Södra stambanans huvudspår än 150 meter, och utemiljön till förskolan bör skyddas för att inte utsättas för buller. Idéskissen visar på en potentiell placering.



Idéskiss över möjlig utformning av Västra staden. Skissen är ett exempel på hur bebyggelse och grönstråk skulle kunna organiseras samt placering av parkering och eventuell förskola.



Plankarta med föreslagna stråk och gatutyper.

Infrastruktur

Den nya stadsdelen Västra staden har ett tydligt fokus på hållbart resande, något som underlättas av närheten till järnvägsstationen och centrum. För att ytterligare förstärka stadsdelens profil som en hållbar, innovativ trästad kommer parkeringsplatser för boende att lokaliseras till parkeringshus i områdets utkanter istället för som traditionellt inom respektive kvarter undantaget möjligheter för på- och avstigning samt parkering för rörelsehindrade. Detta innebär att området kan utformas på de gåendes villkor.

Infarter för biltrafik till Västra staden föreslås ske från Brogatan via två befintliga rondeller. Fiskaregatan föreslås därför stängas av från Brogatan och bli en återvändsgata, och låta trafiken kopplas genom kvarteret Dalvik och Runedalsgatan. Infartsgatorna till området som kopplar Brogatan med parkeringshusen föreslås få en utformning anpassad till ett större trafikflöde, med separerad gång- och cykelbana.

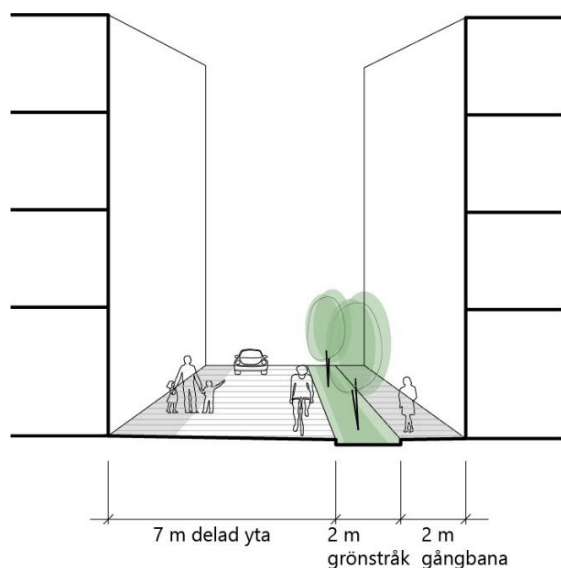
Kvarteren i Västra staden ska i första hand utformas efter gåendes och cyklisters behov. För att uppnå detta föreslås att större delen av gatorna utformas som gångfartsgator eller så kallad "shared space". Detta innebär att bilar, cyklister och fotgängare delar på ytan på de gåendes villkor. Denna lösning uppmuntrar till låga hastigheter vilket skapar en tryggare gatumiljö, något som lämpar sig väl i de inre delarna av Västra staden. Gångfartsgatorna ställer högre krav på utformning och materialval för att säkra låga hastigheter.

I Västra staden ska det vara enkelt att ta sig fram med cykel. På vissa sträckor bör gångfartsgator och infartsgator förses med separata cykelbanor för att möjliggöra effektiva cykelstråk genom området. Resecentrum är en viktig målpunkt i området som bör vara lätt att nå med cykel.

Längs Runnerydssjön föreslås att gång- och cykelbanor läggs för att det ska bli möjligt att gå och cykla i nära kontakt med sjön. En vision är att stråket i framtiden ska kunna förlängas så att det blir möjligt att ta sig runt hela Runnerydssjön.

Ett ställningstagande har varit att genom Västra staden knyta samman de västra delarna av Nässjö med de östra. För att öka tillgängligheten över järnvägen föreslås en gång- och cykelbro norr om resecentrum som kopplar samman Västra staden med stadskärnan. Gång- och cykelbron föreslås landa vid Köpmansgatan där den kan utgöra en del av parkeringshuset Oxens södra del.

Verksamheten på Ångsågen 12 har en befintlig infart för sina godstransporter från Gjutaregatan. Infarten bedöms behöva finnas kvar i framtiden, och därför behöver gatan och området utformas med hänsyn till detta.



Snittet visar ett utformningsförslag för en gångfartsgata där gående, bilar och cyklister samsas om gaturummet på de gåendes villkor. Den slutliga utformningen kan komma att bli annorlunda.



Plankarta med föreslagna grönområden och strategiska platser

Grönområden och strategiska platser

En central del i området är ett tänkt parkstråk som sträcker sig längs hela Runnerydssjön och sedan in igenom området. Detta skapar ett sammanhängande grönstråk som ger området rekreativa och estetiska kvalitéer. Växtligheten i parken kännetecknas av variation och kan samordnas med regnbäddar eller andra dagvattenlösningar som kan bidra till biologisk mångfald och dagvattenhantering.

Den kanal som idag rinner genom delar av planområdet föreslås att förlängas ner till Brogatan. Detta gör att vatten och grönska bildar ett tydligt stråk genom Västra staden och skapar en attraktiv boende- och vistelsemiljö. Kanalområdet kan spela en viktig roll i dagvatten- och skyfallssynpunkt då det skulle kunna hantera större regnmängder på ett sätt som inte påverkar den kringliggande bebyggelsen. Kanalparken har potential att bli en central mötesplats i området och föreslås därför att inte genomkorsas av biltrafik. Kvarteren närmast strand- och kanalparken

kan med fördel ha aktiva bottenvåningar innehållandes verksamheter för att ytterligare stärka parkens roll som mötesplats och rekreationsområde.

I området förslås att vissa gator förses med öppna dagvattenlösningar för att avlasta området ur ett dagvattenperspektiv, exempelvis med regnbäddar eller skelettjordar. Gatorna kan också bidra till områdets blå-gröna karaktär och skapa en visuell koppling till parkmiljön runt Runnerydssjön. Med tanke på de låga trafikmängderna i området finns en möjlighet att nyttja gatumiljön för att skapa mindre mötesplatser genom medel som möblering, konst eller annan utsmyckning. Längs Brogatan föreslås också utrymme för dagvattenhantering då gatan utgör en lågpunkt som riskerar att översvämmas vid skyfall.

En viktig plats i området är kopplingen till Nässjö resecentrum där många människor rör sig. Denna plats är det första man möter av Västra staden när man kommer med tåg eller buss till Nässjö. Idag upplevs området mestadels som en baksida, men har potential att utvecklas till en mer omhändertagen och välkomnande plats.

I området finns också möjlighet att utveckla mindre parkfickor som letar sig in mellan bebyggelsen från de större parkstråken. Parkfickorna skulle kunna utvecklas för att förstärka områdets gröna karaktär och ges funktioner som kan nyttjas av de boende i området, exempelvis sittplatser, lekplats, utegym etcetera.

Gröna inslag ska vara en central del i Västra staden vilket även gäller stadsdelens innegårdar. Planteringar och gröna tak bidrar inte bara till en vackrare miljö och biologisk mångfald utan också till den dagvatten- och skyfallshantering som är nödvändig i området. Avsaknaden av bilparkering på kvarterersmark skapar också större möjligheter att minska mängden hårdgjord yta. Grönytefaktor eller begränsning av mängd hårdgjord yta är ett sätt för kommunen att säkerställa att bebyggda miljöer får tillräckligt med inslag av grönska för att skapa en attraktiv och hälsosam boendemiljö, vilket bör fastställas i detaljplaneskedet inom respektive kvarter.



Referensbilder med exempel på regnbäddar. Regnbäddar kan planteras med både träd, buskar, perenner och prydnadsgräs. (Källa: Tyréns AB)

DEL 4: PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Tidigare kommunala ställningstaganden

Fördjupad översiktsplan för Nässjö stad

Området ligger inom en större yta som i den Fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Nässjö stad är utpekad som ”blandat utvecklingsområde”. I FÖP Nässjö stad anges bland annat att kommunen ska arbeta med att skapa nya bostäder i kollektivtrafikhärläge. En omvandling av industri- och verksamhetsområdet direkt väster om resecentrum till så kallad blandstad med bostäder, kontor, hotell, handel skulle vara ett led i det arbetet. I FÖP anges att ett särskilt program tas fram för utvecklingen av den platsen till en ny stadsdel kallad Västra staden.

Stadskärnevisionen 3.0

Stadskärnevisionen 3.0 är en del av det strategiska arbetet med stadskärnan som påbörjades 2010. En del i denna vision är utvecklingsområdet Västra staden, ett stationsnärlärlängsiktigt stadsbyggnadsprojekt med ca 500 nya bostäder och åtskilliga kvadratmeter verksamhetslokaler. Utbyggnaden av Västra Staden drar nytta av Nässjös styrka som kommunikationsnav och skapar förutsättningar för boende att leva ett hållbart liv i en stor arbetsmarknadsregion. En målsättning är att knyta samman de västra stadsdelarna och Almenäs närlmare stadskärnan. En del i Stadskärnevisionens vision är ett landmärke i trä i anslutning till Resecentrum som sätter en attraktiv och minnesvärd bild av Nässjö för tusentals resenärer dagligen.

Tidig medborgardialog



Under våren 2018 genomfördes tidiga medborgardialoger med ungdomar från Brinellgymnasiet, allmänheten, elever på SFI och representanter för näringslivet. En sammanställning av dessa tidiga medborgardialoger lyfter fram vilken framtid invånarna i Nässjö vill se i Västra Staden. Dessa tidiga dialoger har legat till grund för visionen och de övergripande ställningstagandena vilka kommer att vara vägledande i det framtida planarbetet.

- Grönt och blått – sjönära och naturnära
- Blandning – av bostadstyper, byggnader, människor, boendestandard
- Mötesplatser, aktivitetsytor för umgänge och gemenskap – både för boende i området och besökare - intressant och välkomnande för alla
- Tillgänglighet och närhet - koppling till andra delar av staden på båda sidor om järnvägen och till stationen

- Gång- och cykelstråk som hänger ihop med mötesplatser
- Modernt, spännande och nytt.
- Rent och harmoniskt
- Dofter av natur (blomdoft), kaffe och nybakat bröd
- Tryggt och lugnt, varmt och välkomnande
- Ljud från naturen (fågelkvitter) och från människor i en levande stad (sorg från samtal, barnskratt med mera)

Gällande detaljplaner

Plan 139. Förslag till ändring av stadsplanen för del av Brogatan jämte vissa omgivande kvarter inom stadsdelarna Gamla staden och Åker i Nässjö stad. Antagen 1965.

Plan 140. Förslag till ändring av stadsplanen för Kv. Dalvik, Norrängen och Jonsberg inom stadsdelen Åker. Antagen 1964.

Plan 185. Förslag till ändring av stadsplanen för kv. Ångsågen m.m. i Nässjö stad. Antagen 1972.

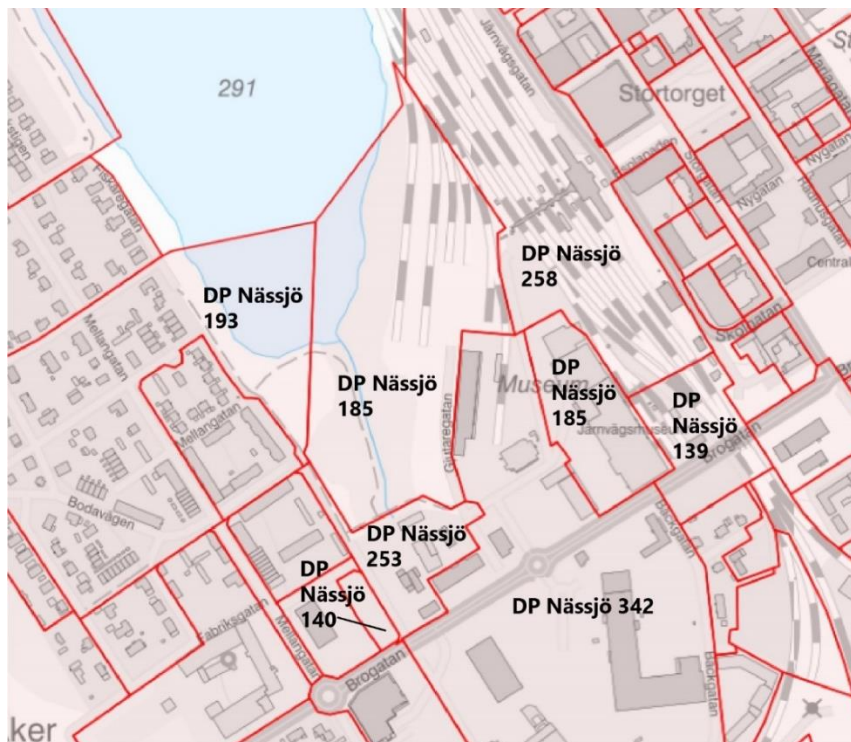
Plan 193. Förslag till ändring av stadsplanen för Kv Fridhem m.m.. antagen 1974.

Plan 253. Detaljplan för Kv Gjutaren m.m. Antagen 1989.

Plan 258. Detaljplan för del av STG 1 i Nässjö mm, Nässjö kommun, Nässjö resecentrum. Antagen 1991.

Plan 287. Förslag till ändring av stadsplan. Kv. Ångsolmen m.m. Antagen 1987

Plan 342. Detaljplan för Almenäs 20 m.fl. samt upphävande av fastighetsplaner för kvarteret Ångsågen. Antagen 2009.



Kartbild över områden med gällande detaljplaner

Historik

Området har vuxit fram i takt med att Runnerydssjöns strandlinje successivt har förskjutits norrut genom etappvisa utfyllnader. Nedanstående kartor illustrerar detta.



Historisk karta över Västra staden-området från 1916/1917 med bland annat markering av dåvarande strandlinje



Ekonomisk karta från 1954 (källa Lantmäteriet)

Området som utgör Västra staden har under längre tid innehållit olika typer av verksamheter. Exempel på verksamheter som genom åren har funnits i området är lådfabrik, hyvleri, cementgjuteri, tryckeri, sodafabrik, drivmedelsförsäljning och bussgarage. I början på 1970-talet fylldes delar av Runnerydssjön ut för anläggande av järnvägsspår och en terminalanläggning på mark som idag ingår i fastigheterna Åker 1:6 och Lastpallen 1.



Historisk bild över Västra Staden



Historisk bild över Brogatan, vy mot sydväst

Markägoförhållanden

Marken i Västra staden är uppdelad mellan olika ägare. Kartan nedan visar fördelningen mellan kommunala, statliga och privata aktörer. I kommunalt ägd mark ingår mark som ägs av kommunala bolag och i statligt ägd mark ingår mark som ägs av statliga bolag. I tabellerna under kartan redovisas mer detaljerat vem som äger respektive fastighet.



Kartbild med markägoförhållanden 2021

Nässjö kommun och kommunala bolag

Fastighet	Areal (kvadratmeter)	Ägare
1. Dalvik 6	694	Örnen i Nässjö AB
3. Dalvik 25	3 870	Örnen i Nässjö AB
6. Gjutaren 11	4 192	Örnen i Nässjö AB
7. Gjutaren 12	1 598	Nässjö Affärsverk AB
8. Gjutaren 13	1 050	Örnen i Nässjö AB
13. Åker 1:1	Cirka 45 000 inom Västra staden	Nässjö kommun
16. Ångsågen 7	54	Nässjö kommun

Tabell med fastigheter som ägs av Nässjö kommun och kommunala bolag

Staten och statliga bolag

Fastighet	Areal (kvadratmeter)	Ägare
10. Lastpallen 2	5 485	Jernhusen Verkstäder AB
11. Nässjö 13:6	3 346	Jernhusen Stationer AB
14. Åker 1:6	34 628	Staten Trafikverket

Tabell med fastigheter som ägs av staten och statliga bolag

Privata aktörer

Fastighet	Areal (kvadratmeter)	Ägare
2. Dalvik 24	5 646	Nässjö Dalvik 24 AB
4. Gjutaren 4	2 017	Gustafssons Plåtslageri AB
5. Gjutaren 10	5 262	SML Terminal AB
9. Lastpallen 1	8 563	SML Terminal AB
12. Nässjö 13:9	6 614	Nässjö Järnvägsmuseum
15. Ångsågen 6	2 438	Ångsågen Fastighets AB
17. Ångsågen 8	3 503	SML Terminal AB
18. Ångsågen 12	17 972	AB Nevotex

Tabell med fastigheter som ägs av privata aktörer

Den uppdelade ägarbilden innebär att utvecklingen av Västra staden förutsätter markförvärv eller omvandling i samarbete med befintliga fastighetsägare.

Åker 1:6 har en strategisk placering i Västra staden, samtidigt som befintliga järnvägsspår inom fastigheten används för lokuppställning, frilastning och uppställning av underhållsfordon. Åker 1:6 ingick därför i den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Nässjö bangård som redovisas i en slutrapport daterad 25 februari 2019. ÅVS:en kom fram till att det bedöms vara möjligt att omvandla stora delar av Västra staden till blandstad och samtidigt behålla viss järnvägsverksamhet inom Västra staden-området. Vidare bedömer ÅVS:en att inga järnvägstekniska hinder finns för att starta en formell dialog mellan berörda aktörer för att djupare utreda vilka hinder och möjligheter som finns att exploatera Västra staden med bostäder och verksamhetslokaler.

Bebyggelse och verksamheter

Bebyggelsen i Västra staden har idag en småindustriell karaktär som präglas av de verksamheter som bedrivs i området. Följande verksamheter bedrivs idag i området:

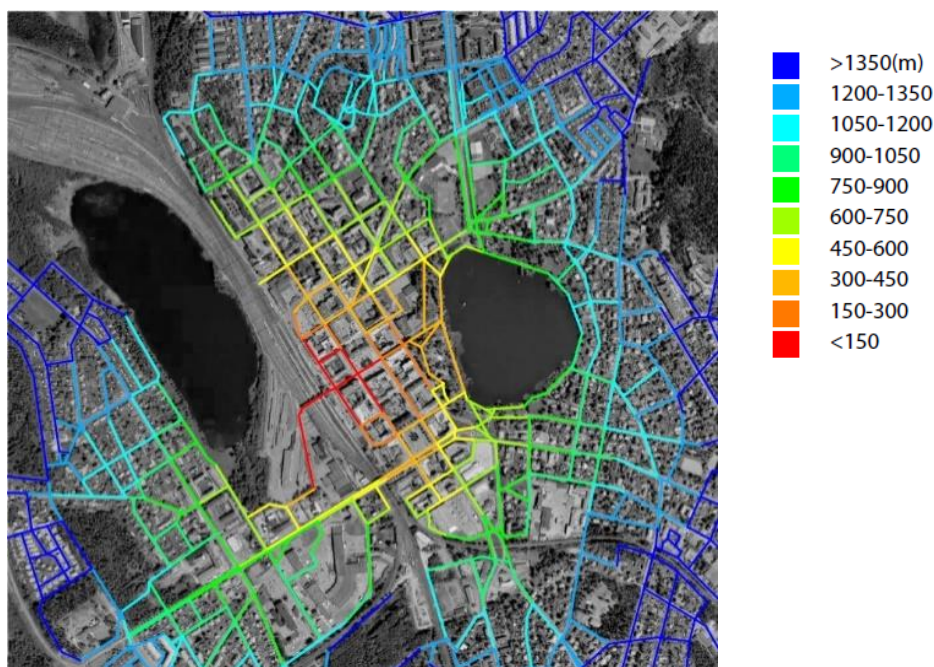
- Dalvik 24: Outhyrd butikslokal
- Gjutaren 4: Plåtslageri
- Gjutaren 10: Färgbutik och biltvätt
- Gjutaren 12: Transformatorstation
- Ångsågen 8: Däckverkstad
- Ångsågen 12: Grossistföretag
- Nässjö 13:9: Nässjö Järnvägsmuseum
- Lastpallen 1: Postterminal
- Lastpallen 2: Personal-, och verksamhetslokaler
- Åker 1:6: Stickspår till Södra stambanan som används för uppställnings- och frilastspår

Äldre kulturhistorisk bebyggelse finns inom fastigheten Nässjö 13:9 i form av Banmästarbostaden, vilken idag används av Nässjö järnvägsmuseum. Byggnaden har klassningen allmänt bebyggelsevärde i Nässjö kommuns kulturmiljöprogram och uppfördes på 1930-talet. Bedömningen är att järnvägs museet och de byggnader som tillhör verksamheten kan utgöra en del av Västra staden-området och bör därmed bevaras. Även bebyggelse på fastigheten Ångsågen 12 avses bevaras då det skapar ett skydd mellan Västra staden och järnvägsområdet.

Trafik och tillgänglighet

Idag försörjs området av två infarter för bilar från Brogatan: Almenäs rondellen och Fiskaregatan. Almenäs rondellen bedöms ha god kapacitet för att försörja området trafikmässigt. Fiskaregatan bedöms ha sämre kapacitet då den enbart möjliggör in- och utfart till och från Brogatan i en riktning. En trafikutredning har utförts av Tyréns AB under 2021. Utredningen baserar sig på att Fiskaregatan stängs av från Brogatan och trafiken till den västra delen av Västra staden leds genom Pinnen rondellen och en ny gata genom kvarteret Dalvik. Utredningen kom fram till att kapaciteten i Pinnen rondellen samt korsningen vid den nya gatan och Mellangatan är god, och skulle klara ett utökad trafikflöde.

Brogatan hade vid en trafikräkning från 2019 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på cirka 9800 fordon per dygn. En utbyggnad av Södra vägen mellan Sörängs rondellen och Kvarntorps rondellen förväntas förbättra trafiksituationen på Brogatan.



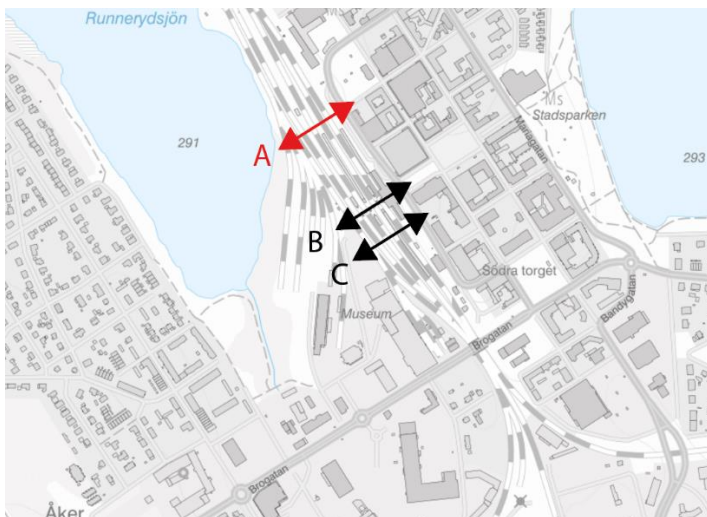
Analys av gångavstånd i Nässjö stad utifrån Resecentrum.

I kartbilden går det att utläsa gångavstånd från Nässjö resecentrum. Kartbilden visar på att gångavstånden i Västra staden till resecentrum till stor del är under 150 meter, vilket innebär mycket god åtkomst.

Järnvägen utgör en tydlig barriär genom Nässjö stad. I centrala Nässjö finns passager över järnvägen vid Brogatan och vid resecentrum. Brogatan möjliggör överfart för biltrafik, cyklister och gående medan resecentrum enbart möjliggör överfart för gående. För de nordvästra delarna av Nässjö stad, stadsdelarna Åker och Målen, innebär detta en relativt lång omväg för gående och cyklister att ta sig till centrala Nässjö.

Utredning av ny gång- och cykelöverfart

En möjlighet för att stärka sambandet och åtkomsten mellan Nässjös östra och västra delar är att tillskapa en ny gång- och cykelöverfart över järnvägen. För att utreda det bästa läget togs hjälp av företaget Ramboll, som redogjorde för tre alternativ. Utredningen fastställde att alternativ A enligt kartbilden nedan var det lämpligaste alternativet. Förslaget är översiktligt utrett och behöver studeras mer i detalj för att kunna ta ställning till om och hur överfarten kan genomföras. Nedan följer en beskrivning av de utredda alternativen.



Studerade lägen av en ny gång- och cykelöverfart, varav alternativ A bedömdes lämpligast.

Läge A:

Detta läge är lokaliserat i norra delen av planområdet och landar vid den södra sidan av parkeringsdäcket Oxen på Köpmansgatan. Läget ger en bra koppling till ett framtida strand- och rekreationsområde i Västra staden samtidigt som kopplingen till den norra delen av centrum stärks. En övergång i detta läge ger också möjligheter att på ett gent sätt fortsätta cykling norrut via Rådhusgatan respektive österut via Köpmansgatan och Anneforsvägen. Bedömningen blir att läget uppfyller kraven på god funktion och byggbarhet. Läget ansluter naturligt till befintliga gång- och cykelbanor och ger god tillgänglighet till butiker och verksamheter i norra delen av centrum. Utredningens slutsats är att det nordliga läget rekommenderas för fortsatt planering.

Övriga studerade alternativ:

Läge B fokuserar på en utökad användning av den befintliga övergången vid järnvägsstationen. Dagens övergång har som huvuduppgift att se till att tågresenärer når de olika plattformarna och funktionen är därför inte anpassad till att utgöra en överfart för cyklister. Att utveckla denna övergång i syfte att skapa en gen koppling mellan västra och östra sidan skulle förutsätta att kapaciteten utökades exempelvis med en ny bro längs med den befintliga. Anslutningarna på ömse sidor blir svåra att genomföra, och det bedöms bli ett kostsamt alternativ.

Läge C är det sydligaste läget och skulle placeras strax söder om stationsbyggnaden. Överfarten skulle därmed förstärka och förbättra kopplingen till Nässjös mest centrala delar, men hamnar dock en bit söder om Esplanaden. Bedömningen är att det kan bli trångt att rymma de ramper som krävs för att möjliggöra en överfart. Eftersom bron hamnar mellan befintliga övergångar på Brogatan och Resecentrum bedöms den ge begränsad avlastning på dessa.

Buller och risker

En buller- och riskutredning har tagits fram för planområdet (Buller- och riskutredning Västra staden i Nässjö, av Norconsult, daterad: 2018-01-04). Det är trafikbuller från järnvägsområdet, Brogatan och Fiskaregatan som analyserats samt risker kopplade till områdets närhet till järnväg.

Bebyggelse eller långvarig vistelsemiljö utomhus bör inte uppföras närmare än 30 meter från järnväg vilket är i enlighet med Trafikverkets rekommendationer för skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg.

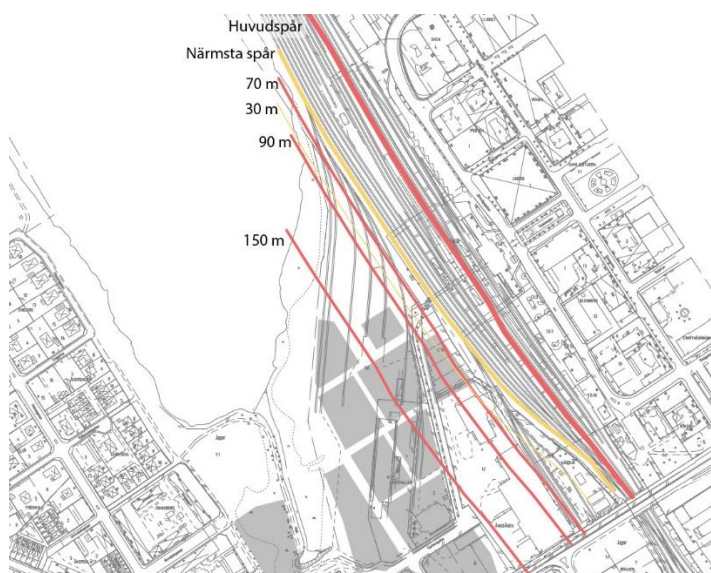
Första radens bebyggelse mot Södra stambanan bör bestå av användningsområden där få personer vistas kvälls- och nattetid såsom kontor, industriverksamhet och sällanköpshandel. Detta för att ge bästa möjliga skärmande effekt både med hänsyn till buller och olika typer av olycksscenarioer kopplade till farligt gods.

Känslig användning och svårutrymda lokaler såsom äldreboende, skola och vårdinrättningar bör ligga på minst 150 meters avstånd från Södra stambanans huvudspår. Detta är också fördelaktigt ur bullersynpunkt eftersom det ger bättre förutsättningar för att skapa god ljudmiljö för ovan nämnda verksamheter.

I utredningen undersöks placeringen av ett konferenshotell på 10 - 15 våningar. Det rekommenderas att konferenshotellet uppförs på ett avstånd av minst 90 meter från Södra stambanans huvudspår. Placering inom 70 - 90 meter från kan kräva brandskyddsåtgärder på fönster och fasad på den del av byggnaden som är vänd mot spåret. Placering närmare än 70 meter från Södra stambanans huvudspår kräver brand- och explosionsskyddsåtgärder på den del av byggnaden som befinner sig inom 70 m från spåret och på husets hela höjd. Alla brandskyddsåtgärder ska vara i EI30. Med hänsyn till buller bör fasad och fönster på konferenshotellet dimensioneras för att klara ekvivalent ljudnivå inomhus 35 dBA och maximal ljudnivå inomhus 50 dBA.

En vall eller skärm av obrännbart material som är vätsketät längs skärmfoten bör uppföras längs järnvägen där närmsta bebyggelse ligger mindre än 2 meter över Södra stambanans huvudspår. En sådan vall eller skärm fungerar som skyddsåtgärd för olycksscenarioer med brandfarliga vätskor och gaser samt giftiga gaser. Åtgärden är även gynnsam ur ett bullerperspektiv. Utredningen fastställer att risker med transporter av farligt gods behöver utredas vidare i detaljplaneskedet.

Bostäder som planeras i de mest bullerexponerade delarna av området (till exempel mot Brogatan) där ekvivalenta ljudnivåer väntas överstiga 60 dBA ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen ges tillgång till en sida där ekvivalent ljudnivå vid fasad ej överstiger 55 dBA. Rekommenderad utformning på hus med utsatt sida mot bullerkälla är därför lamellhus eller kvartersbebyggelse med slutna eller delvis slutna innergårdar med genomgående lägenheter. I övrigt gäller att fönster och fasader ges erforderlig dimensionering för att klara riktvärdena inomhus.



Skyddsavstånd enligt riskutredning

Teknisk infrastruktur

Fjärrvärme

Fjärrvärme finns att tillgå i området. Huvudledningen ligger i anslutning till gång- och cykelbanan i Fiskaregatans förlängning, korsar fastigheten Gjutaren 10 och fortsätter i Brogatan. Kapaciteten är god och räcker med största sannolikhet till Västra stadens behov.

Elledningar

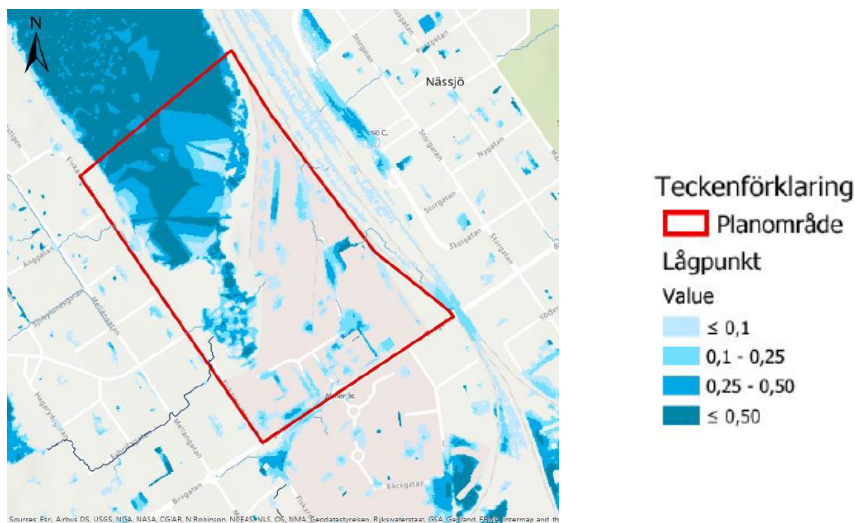
Mitt i området (fastigheten Gjutaren 12) ligger en mottagningsstation med ställverk och transformator. Mottagningsstationen matas med 40 kV och 10 kV kablar från Fiskaregatan både i Gjutaregatan och genom kvarteret Gjutaren 11 och 4. Från Brogatan över fastigheten Gjutaren 10 till mottagningsstationen går ett kabelstråk med ett stort antal kablar med spänning från 0,4 kV till 40kV. I övrigt är det endast serviskablar till fastigheterna och gatubelysningskablar i området. Att flytta mottagningsstation eller större matande kabelstråk bedöms i närtid inte ekonomiskt rimligt. Kapaciteten är god och bedöms vara tillräcklig för Västra stadens behov.

VA-ledningar

Idag finns VA-ledningar i Fiskaregatan som kopplas till ledningarna till Gjutaregatan genom att korsa fastigheterna Gjutaren 4 och 11. En dagvattenkulvert som förbinder Handskerydssjön med Runnerydssjön korsar fastigheten Ångsågen 8 innan den töms i den damm som ligger centralt i området och som genom en fyra meter bred kanal kopplas till Runnerydssjön. Området ligger lågt i förhållande till Runnerydssjön samtidigt som ledningarna i området har en svag lutning. Detta kan innebära problem med dagvatten- och spillvattenledningarna och behöver studeras närmare i kommande detaljplanarbete.

Översvämningsrisk och dagvatten

I den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad har Västra staden lyfts fram som ett område med översvämningsproblematik. En översiktlig dagvattenutredning har genomförts av Tyréns AB 2020, vilken bekräftade denna bild och lyfte fram att lågpunkterna i området, belägna kring det befintliga dikesområdet, har särskilt hög risk för översvämning. Detta gör det viktigt att säkerställa säkra skyfallsvägar för både planerad och befintlig bebyggelse genom att höjdsätta kvartersmarken högre än vägarna och dikesområdet. Eftersom Västra staden tar emot dagvatten från flera kringliggande områden ska detta hållas i åtanke vid utformningen av dagvattensystemet. Dagvattenutredningen tog fram principiella flödesvägar vid skyfall som innebär att vattnet leds till största delen mot recipienten Runnerydssjön som ingår i vattenförekomsten Nässjöån. Kartbilden nedan visar på de principiella flödesvägarna, justerade till aktuellt planförslag.



Karta med flödesvägar och översvämningsrisk från dagvattenutredning gjord 2020.



Föreslagna principiella flödesvägar vid skyfall

Markförhållanden

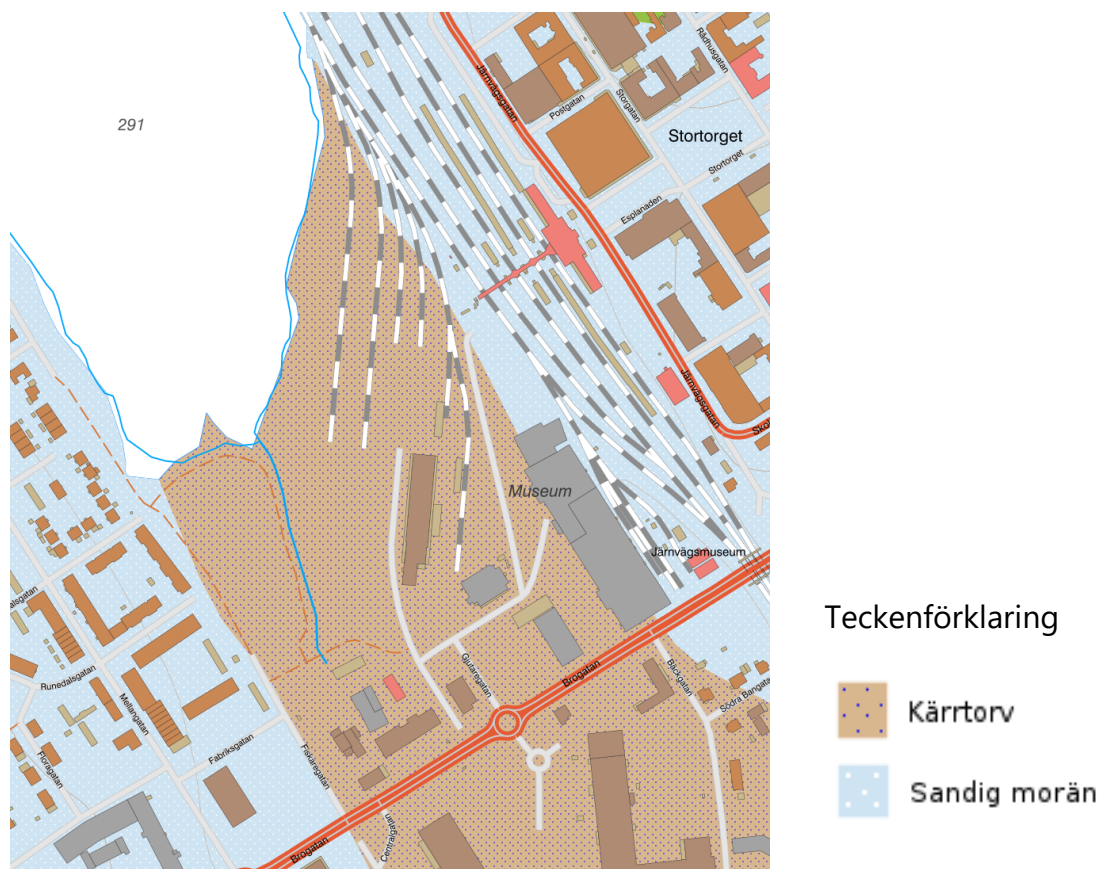
Handskerydssjön och Runnerydssjön har en gång varit sammanlänkade, och delar av området har tidigare varit sjöbotten. Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) är kärrtorv den mest utbredda jordarten i Västra staden.

Ett antal geotekniska undersökningar har gjorts genom åren, och utifrån dessa görs följande allmänna bedömning av markförhållandena. De översta lagren består av fyllnadsmassor, med en mäktighet som varierar från någon decimeter till cirka fyra meter. I stora delar av området är fyllnadsmassorna belägna på torv, med en mäktighet som varierar från cirka en meter till cirka sju meter. Under torven finns fastare jordlager av sandiga och grusiga material.

Åker 1:6 har betydligt mindre inslag av torv än Västra staden i övrigt. De undersökningar som har gjorts indikerar ett grusigt fyllnadsmaterial, med cirka två till fyra meters mäktighet underlagrat av stenar och block. Delar av Åker 1:6 består av tidigare sjöbotten och fyllnadsmaterialet har tillförts i syfte att skapa ett bärkraftigt underlag för de järnvägsspår som finns inom fastigheten.

Även i kvarteret Dalvik är markförhållandena annorlunda än i Västra staden generellt. Där består det översta lagret av grusig sandig fyllning ned till ett djup på cirka en till två meter under markytan. Fyllningen vilar på grusig sandig morän.

Grundvattenytan är belägen cirka 1 - 1,5 meter under markytan.



Jordartskarta från SGU (källa: apps.sgu.se/kartvisare)

Föroreningar

De verksamheter som har bedrivits i området, till exempel sodafabrik och hantering av drivmedel, i kombination med utfyllnadsmassor av okänt ursprung innebär risk för förekomst av föroreningar. OKQ8 hade en tankstation på nuvarande Gjutaren 10, som avvecklades 2008. Då gjordes en miljöteknisk markundersökning och sanering för att uppfylla kraven för mindre känslig markanvändning (MKM). Shell hade en tankstation på nuvarande Ångsågen 8, som sanerades 1993. Inför byggnationen av Green Cargo-centret på fastigheten Lastpallen 2 gjordes också provtagningar och förorenade jordmassor överstigande riktvärdena för MKM grävdes bort.

Inom ramen för arbetet med planprogrammet har tre miljötekniska markundersökningar gjorts:

- Översiktlig undersökning av Gjutaren 13 (Vatten och Samhällsteknik, 2017)
- Översiktlig undersökning av Västra staden (Trapezia, 2018)
- Fördjupad undersökning inom del av Åker 1:1 och översiktlig undersökning av Åker 1:6 (ENSUCON, 2019)

Undersökningen av Gjutaren 13 indikerar låga föroreningshalter i jordproverna. I grundvattnet detekterades låga halter av metaller och en något förhöjd halt av en nedbrytningsprodukt från en pesticid.

Den översiktliga undersökning av Västra staden som genomfördes 2018 omfattade 22 jordprovtagningsspunkter spridda över hela Västra staden exklusiva Åker 1:6. Resultaten visar att området är heterogent förorenat av organiska föroreningar, främst alifater och polycykliska aromatiska kolväten (PAH), vilka detekterades i cirka hälften av undersökningspunkterna. I en provpunkt inom Åker 1:1 påvisades höga halter av alifater, vilka kunde misstänkas härstamma från torven där proverna togs. I någon enstaka punkt detekterades PCB-halter och blyhalter över Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM). I den översta metern av en provpunkt inom Ångsågen 6 detekterades halter av aromater och alifater som kraftigt överstiger gränsen för MKM.

Den översiktliga undersökningen omfattade även grundvattenprovtagning i fem punkter. Grundvattenprovtagningen påvisade genomgående höga halter av flera metaller. Vattnet uppvisade också hög turbiditet i samtliga rör.

År 2019 gjordes en kompletterade undersökning som omfattar dels en fördjupad undersökning av den del av Åker 1:1 som avses bli kvartersmark längs Fiskaregatan, dels en översiktlig undersökning av Åker 1:6. Inom Åker 1:1 påvisades alifathalter överskridande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Fördjupade analyser visade att halterna sannolikt härrör från naturligt förekommande alifater i jord med högt organiskt innehåll, som torv, och att de därför inte ska betraktas som en förorening. Viss förhöjning av bly och PAH påträffades ställvis. Halterna inte kan knytas till någon punktkälla utan kommer snarare från mer diffusa källor som fyllnadsmaterial eller industri- och bilavgaser.

I grundvattnet påträffades höga halter av järn, aluminium och mangan inom Åker 1:1. Turbiditeten var hög, vilket kopplades till de höga järnhalterna. Den samlade bedömningen var att föroreningsituationen i grundvattnet till största del är påverkad humusen i marken och inte av föroreningar. Inga klorinnehållande ämnen påträffades över laboratoriets rapporteringsgräns.

Inom Åker 1:6 detekterades inga halter över MKM. Kring järnvägsspåren påträffades halter av PAH överstigande KM i de översta 10 cm av jordprofilen. I övrigt påträffades heterogent utspridda halter av PAH överstigande KM. PAH:erna har sannolikt hamnat i området via fyllnadsmaterialet. I en punkt konstaterades förhöjd halt av alifater, där fordon tidvis står uppställda, varför den troliga källan är läckande drivmedel.

I grundvattnet påträffades förhöjda halter av kvicksilver i två provpunkter, vilket dock inte går att koppla till någon källa i området. Eventuellt kan kvicksilvret komma från gamla rälskontakter. Turbiditeten var hög i alla grundvattenprover. Inga klorinnehållande ämnen påträffades över laboratoriets rapporteringsgräns.

Klorerade alifater har ingått som analysparametrar i screening-analyser som har gjorts inom vissa provpunkter inom Gjutaren 11, Lastpallen 1, Nässjö 13:6, Ångsågen 6 och 8, Åker 1:1 och Åker 1:6. Enligt analysprotokollen har halterna generellt legat under laboratoriets rapporteringsgräns. Med hänsyn till att det har förekommit verksamheter som använt sig av klorerade lösningsmedel inom 130 - 300 meter från planprogramsområdet behöver det vid detaljplaneläggning säkerställas att detta inte medför någon risk för planerad bebyggelse.

PFAS har påvisats i Runnerydssjön utlopp och det bör inför fortsatt planläggning säkerställas att PFAS inte kommer att utgöra någon risk för planerad bebyggelse.

Slutsats

De markföroreningar som har påträffats i Västra staden förekommer i allmänhet i halter under MKM och kan tolereras vid pågående markanvändning. Påträffade föroreningar kan dock medföra risker som behöver avhjälpas vid en mer känslig markanvändning. Särskilt stora bedöms riskerna vara inom kvarteret Ångsågen, där de högsta föroreningshalterna har påträffats.

Inför detaljplaneläggning kommer fördjupade undersökningar att behöva göras för att bedöma utbredningen av föroreningshalter som överskrider KM och vilka åtgärder som behövs för att avhjälpa riskerna med föroreningarna. Det behöver även säkerställas att klorerade lösningsmedel och PFAS inte utgör en risk för planerad bebyggelse.

Grundvattnet är inte avsett att användas som dricksvatten och bedöms inte behöva åtgärdas inför bostadsbyggande i området.

DEL 5: GENOMFÖRANDE

Markägande och markförvärv

En förutsättning för genomförandet av Västra staden är att mark blir tillgänglig för omvandling. Det kommunala bolaget Örnén har i uppdrag att, när tillfälle uppstår, förvärva mark i Västra staden. Den mark som Nässjö kommun och Örnén äger vid Fiskaregatan kan betraktas som omedelbart tillgänglig, och detaljplanearbetet har inletts. Förutsättningarna för att omvandla fastigheterna i området varierar i fråga om till exempel byggnaders ålder och skick, värde vid pågående markanvändning och fastighetens betydelse för fastighetsägarens verksamhetsutövning. Det innebär att det kan förväntas ta olika lång tid innan olika markområden inom Västra staden kan förvärfvas för omvandling. Vissa markområden kan vara åtkomliga i närtid, medan det kan dröja flera år innan andra markområden blir tillgängliga för Västra stadens utveckling.

Inom området finns pågående verksamheter som behöver få en alternativ lokalisering. Utöver köpeskilling för markförvärv kommer därför andra följdkostnader att uppstå. En påtaglig sådan kostnad är anläggande av järnvägsspår på annan plats som ersättning för de järnvägsspår som behöver tas ur bruk för att Åker 1:6 ska kunna omvandlas. En särskild utredning och förhandling med Trafikverket och övriga berörda järnvägsaktörer behöver genomföras för att klargöra de ekonomiska och tekniska förutsättningarna.

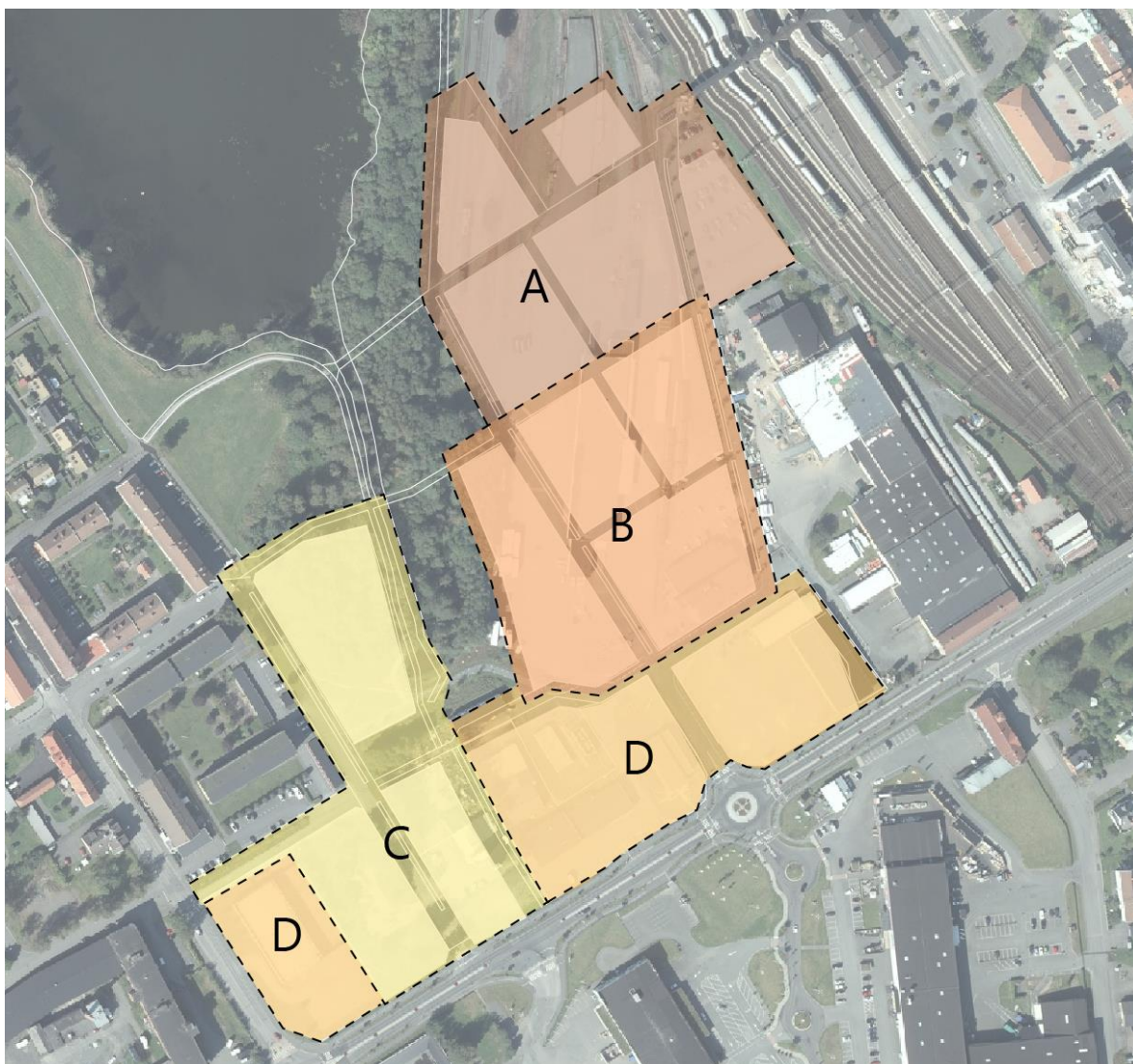
Utveckling i samverkan

För att uppnå målsättningarna i planprogrammet behöver Nässjö kommun samverka med externa aktörer. Dels behövs samverkan med befintliga fastighetsägare och verksamhetsutövare för att frigöra mark för omvandlingen, dels behövs samverkan med aktörer som vill vara med och aktivt skapa den nya stadsdelen. Nässjö kommun har tidigt i processen etablerat ett samarbete med några intressenter, som genom en avsiktsförklaring har förklarat sig villiga att medverka i utvecklingen av Västra staden.

I takt med att arbetet fortskrider behöver mer genomförandeinriktade samverkansformer utvecklas. Bildande av konsortier eller gemensamma exploateringsbolag kan vara kraftfulla verktyg, som är intressanta att undersöka och vidareutveckla i den fortsatta processen.

Etapper

Västra staden kommer att detaljplaneras och byggas ut i etapper i takt med att marken blir tillgänglig och intressenter finns. Kartbilden nedan visar en generell etappindelning med hänsyn till lämplig sammanhängande bebyggelse inför kommande detaljplanearbete. Etappernas storlek och avgränsning får anpassas under processens gång. Etapperna är inte placerade i kronologisk ordning eftersom det inte är fastställt i vilken ordning utbyggnaden kommer att kunna göras. Etapp C är det område som troligen först kommer byggas ut, då detaljplanearbetet redan har påbörjats och intressenter finns.



Plankarta med föreslagen etappindelning,

Allmän plats

Kommunen är huvudman för allmänna platser, som till exempel gator, parker, gång- och cykelstråk. Det innebär att kommunen ansvarar för att anlägga och sköta de allmänna platserna. Finansiering för att anlägga allmän plats kan dock ske på olika sätt. De som bygger i området, och därigenom har nytta av de allmänna platserna, förväntas medverka till finansieringen av anläggandet genom de ersättningar som betalas vid köp av mark från kommunen eller genom ersättningar som ska betalas enligt ett så kallat exploateringsavtal.

Kvartersmark

Respektive exploitör svarar för kostnader inom kvartersmark och får även intäkterna från försäljning eller uthyrning av lägenheter, kontor, parkering eller andra lokaler.

Tekniska anläggningar

Nässjö Affärsverk AB (NAV) bygger och förvaltar infrastruktur för vatten, avlopp, fjärrvärme, elnät (genom NAV Elnät AB) samt fibernät (genom Citynätet i Nässjö AB). Kostnaderna finansieras via taxor och avgifter.

DEL 6: KONSEKVENSER

Sociala konsekvenser

Stadsliv

Planprogrammet ger goda förutsättningar för att skapa en attraktiv och levande stadsdel där bostäder blandas med verksamheter vilka gynnas av det centrala läget vid Nässjö resecentrum. Grönområden och allmänna platser erbjuder alla Nässjöbor nya mötesplatser för rekreation och umgänge.

Barriärer

Järnvägen utgör idag en kraftig barriär genom Nässjö stad. Planprogrammet förslår en ny bebyggelsestruktur som visuellt kopplar samman området med stadskärnan. En ny gång- och cykelbro föreslås som stärker sambandet och åtkomsten mellan de norra delarna av stadskärnan och Västra staden, samt stadsdelarna Åker och Målen.

Trygghet

Planprogrammet föreslår en tät och blandad bebyggelsestruktur med verksamheter och bostäder. Detta bidrar till att områdets gator och allmänna platser befolkas och aktiveras vid olika tidpunkter på dygnet vilket är positivt för tryggheten i området. Bostäder bidrar med aktivitet på vardagar, framförallt morgon och kväll medan en verksamhet kan bidra med aktivitet under dagtid. En tät bebyggelsestruktur gör att fler verksamheter och bostäder kan finnas i området och bidrar därmed också till att fler människor rör sig i området.

Barnperspektiv

Målsättningen är att Västra staden ska innehålla bostäder av olika storlekar och upplåtelseformer. Detta innebär att barn med stor sannolikhet kan komma att bo i området. I området kan det bli aktuellt med en förskola och barn kan även komma att vistas i de grönområden eller längs de stråk som planeras i området. Planprogrammet verkar för att området ska bli en bra plats för barn att vistas och bo i. Gatumiljöer planerade för att skapa låga hastigheter och en utbyggnad av gång- och cykelvägar ger goda möjligheter för barn att röra sig i området. Parkering i externa parkeringshus ger möjlighet för gröna och bilfria bostadsgårdar med friytor för lek och rörelse.

Ekonomiska konsekvenser

Ett genomförande av planprogrammet medför både kostnader och intäkter. För att marken ska bli byggbar behöver mark förvärvas och vissa anläggningar, såsom spåranläggningar, behöver omlokaliseras. Andra större kostnadsposter avser utbyggnad av gator, gång- och cykelvägar och annan infrastruktur, anläggandet av gemensamma parkeringshus, iordningställande av grönområden och markarbeten inom kvartersmark. Områdets storlek och höga ambitionsnivå medför att exploateringskostnaderna bedöms bli större än för de områden som senast i tid har exploaterats i Nässjö. Intäkter uppstår vid försäljning av byggbar kvartersmark.

Utöver rent fastighetsekonomiska konsekvenser innebär omvandlingen samhällsekonomiska mervärden. Att kunna erbjuda nya bostäder i ett attraktivt läge är en förutsättning för fortsatt befolkningstillväxt i kommunen. En ökad befolkning ökar kommunens skatteintäkter och stärker

den lokala köpkraften, vilket ger utökad underlag för både kommersiell och offentlig service samt kollektivtrafik.

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö och stadsbild

Idag upplevs området väster om resecentrum till stor del som en baksida och stadskärnan som en framsida. Planprogrammet medverkar till att en ny central stadsdel i Nässjö stad kan möjliggöras som gör att Västra staden snarare kan upplevas som en förlängning av stadskärnan. En utveckling av området kan höja områdets och hela centrala Nässjös attraktivitet. Större delen av planprogramsområdet berörs inte av intressanta kulturmiljövärden. Den kulturhistoriskt värdefulla byggnad som befinner sig i områdets utkant planeras att bevaras.

Täthet

Planprogrammet föreslår en relativt hög exploateringsgrad med kvartersbebyggelse i 4 - 6 våningar. För att bostäder och arbetsplatser ska få goda förhållanden vad gäller dagsljus, skuggbildningar och erforderliga grönytor behöver detta studeras vidare under kommande detaljplaneprocesser. Detsamma gäller ytor för utemiljö till en eventuell förskola.

Buller

Området ligger i anslutning till både Södra stambanan och Brogatan vilka ger upphov till buller. För att bostäder och eventuell förskola ska nå gällande riktvärden för buller behöver detta studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser. Eftersom området är tänkt att byggas fram successivt kommer vissa områden att utsättas för buller och byggtrafik under byggtiden medan nya växer fram.

Naturmiljö och rekreation

Planprogrammet berörs inte av områden som betecknas som särskilt värdefulla ur naturvårdssynpunkt. Planprogrammet bidrar till att tillgängliga grönområden i området kommer att öka. Idag består stor del av området av hårdgjorda ytor, vilka bedöms minska i samband med att området utvecklas med innergårdar för bostäder. Planområdets nära kontakt med vatten ger goda möjligheter att utveckla rekreativmiljöer kring Runnerydssjön.

Klimatpåverkan

En bärande idé i planprogrammet är att ta tillvara på närheten till Nässjö resecentrum. God tillgång till kollektiva kommunikationer i kombination med alternativa mobilitetslösningar ger förutsättningar för de som bor och verkar i området att välja färdmedel med låg klimatpåverkan. Att använda trä som huvudsakligt byggnadsmaterial ger positiva klimateffekter i jämförelse med byggande i betong. Ett ställningstagande i planprogrammet är att Västra staden ska vara en plats för tillämpning av innovationer, vilka bland annat ska bidra till att göra stadsdelen grön och klimatsmart. Materialval, tekniska lösningar och grönska ska samverka för att minimera bebyggelsens klimatavtryck.

Riksintressen och strandskydd

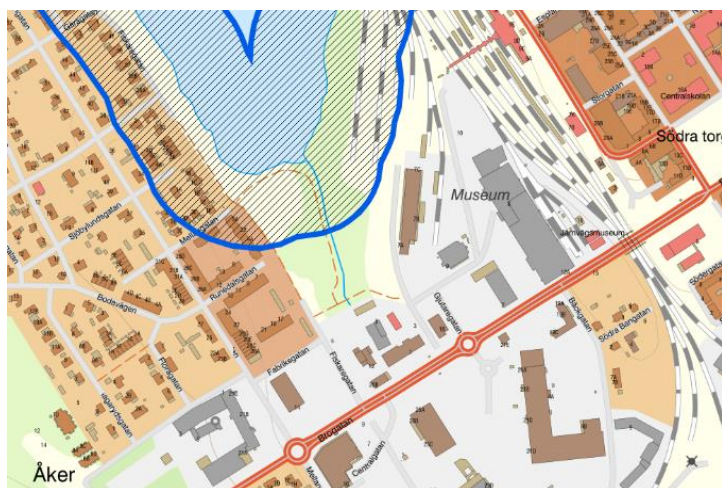
Riksintresse för kommunikationer

I utkanten av planområdet finns det riksintresse för järnväg. Detta innebär att inga åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av järnvägen får placeras i närheten av riksintresset. Detaljplaner som genomförs i närheten av järnvägen kommer att behöva ta hänsyn till detta och inte orsaka negativ påverkan på järnvägens användning. Planförslaget innebär att Trafikverkets nuvarande stickspår tas i anspråk. I ett remissförslag från Trafikverket, utskickat under perioden februari-april 2021, var även stickspårsområdet på Nässjö bangård utpekad som en del av riksintresse för kommunikationer. Den fortsatta planprocessen behöver utreda hur stickspåren kan omlokaliseras utan att det får negativa konsekvenser för riksintresset.

Strandskydd

Strandskyddet sträcker sig 100 meter från Runnerydssjöns strandlinje vid normalt vattenstånd. Skyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsmiljöer för växter och djur. Vid framtagande av en detaljplan återinträder normalt strandskyddet i delar som inte är ianspråktagna vilket innebär att en framtida utveckling av Västra Staden kommer att behöva ta hänsyn till detta.

I den norra delen av planområdet finns ett område inom 100 meter från Runnerydssjöns strandlinje där det bedöms finnas särskilda skäl för att kunna upphäva strandskyddet i samband med att en ny detaljplan antas. Som särskilt skäl för upphävandet av strandskyddet åberopas att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Idag ägs marken av Trafikverket och används som stickspår till järnvägen för bland annat omlastning av gods. Järnvägsverksamheten innebär att det är förbjudet för allmänheten att vistas i området. Idag är infarten till fastigheten försedd med en skylt som informerar om att tillträde är förbjudet. Med hänsyn till det bedöms allemansrätten i området inte gälla.



Strandskyddet runt Runnerydssjön är markerat med blå linje och blå skraffering.

För området gäller idag detaljplan 185 som antogs 1972 där marken är planlagd för järnvägsändamål. Av detaljplanen kan man anta att området används för järnvägsändamål under en betydande tid, och att stora utfyllnadsarbeten gjorts mot Runnerydssjön sedan dess. Marken i området består till största delen av asfalt eller grus i samband med stickspåren. Mindre remsor av gräs finns mellan stickspåren, men bedöms vara så pass avgränsade att de inte bidrar till djur- eller växtlivet i området.

Mellan stickspårsområdet och Runnerydssjön finns idag en landremsa som är cirka 35 - 45 meter bred vilken bör behållas för att fortsatt kunna fungera som en fri passage längs sjön.



Till höger: Kartbild där det stickspårsområde som berörs av strandskydd är markerat med rött.

Till vänster: Bild över stickspårsområdet.

Nollalternativ

Bebyggelse och tillgänglighet

Nollalternativet, det vill säga ifall planprogrammet inte genomförs, innebär att huvuddelen av området fortsatt kommer vara planlagt för järnvägsändamål, industri och handel vilket omöjliggör en blandad stadsbebyggelse. Dagens verksamheter kan fortsätta i enlighet med gällande detaljplaner och tillstånd. För Nässjö stad innebär det att området fortsatt kommer utgöra en barriär mellan Nässjös östra och västra stadsdelar.

Naturmiljö och rekreation

Befintliga natur- och parkmiljöer kan behållas i nuvarande utformning utifrån de förhållanden som finns idag. Möjligheterna att utveckla eller utöka dagens naturområden blir svårare att genomföra.

Undersökning om miljöpåverkan

Kommunen ska vid upprättande av planer och program undersöka om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken kapitel 6. I sådana fall ska en strategisk miljöbedömning göras. En undersökning gällande om planprogrammets genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan har upprättats, daterad 2021-06-30 och kompletterad 2022-04-04. Undersökningen sammanfattas nedan.

Den planerade markanvändningen bedöms som lämplig med hänsyn tagen till gällande plan- och miljölagstiftning. Gällande miljö kvalitetsnormer bedöms inte överskridas. De miljöfaktorer som särskilt uppmärksammas är dagvattenhantering, översvänningsrisker, förorenad mark, buller och risk med farligt gods. Detaljplanens genomförande är i linje med miljömålet ”God bebyggd miljö”. Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken kapitel 6.



**NÄSSJÖ
KOMMUN**