Folkpartiet Liberalerna

Stadskontoret
Att. Josephine Nellerup
Jönköpings kommun

REMISSVAR

Förslag till Ramprogram för Södra Munksjön

Folkpartiet liberalernas lokalförening i Jönköpings kommun får härmed lämna sina synpunkter på förslaget.

Allmänt

Dokumentet och underliggande utredningar är mycket intressanta. Ramprogrammet kommer att ha en mycket stor betydelse för Jönköping kommun och denna regions kommande utveckling under mycket lång tid framöver. Folkpartiet liberalerna har tagit del av utredningsmaterialet och studerat detta med stort intresse.

Folkpartiet liberalerna instämmer i ramprogrammets bärande principer och vill understryka vikten av att dessa följs i den fortsatta processen och att därmed avsteg ej medges. Inför den fortsatta beredningen vill vi särskilt understryka några aspekter samt framföra några synpunkter.

Här är våra synpunkter på förslaget till Ramprogrammet, samråd 2.

Kapitel 1. Stadsbyggnadsvision 2.0

Under *Staden är en resurs* (sid 4) nämns att Jönköping är ett regioncentrum. Hithörande kartskiss visar endast kommunens relation till närbelägna orter. Jönköping är ju ett accepterat logistiskt centrum för Sydsverige. Kartan borde visa att regionförstoringen medför att kontaktytorna och därmed regionen är betydligt större.

Kapitel 2.1. Ramprogram för södra Munksjön.
Under *Syfte och funktion* (sid 7) visar ramprogrammet hur staden kan dra nytta av den potential som en höghastighetsstation för Götalands- och Europabanorna i ett läge söder om Munksjön kan ge.

Vi anser att det är väsentligt att redan nu, planera och reservera mark för ett gemensamt resecentrum för den kommande höghastighetsstationen (Stockholm – Jönköping – Göteborg respektive Jönköping – Helsingborg/Malmö – kontinenten), järnvägsstation för Nässjöbanan och för Vaggerydsbanan, för framtida lokal spårvägstrafik, samt interregional, regional och lokal kollektivtrafik med buss. Detta samlade resecentrum skall också vara lätt att nå med bil, cykel och för närboende också till fots.

Folkpartiet Liberalerna
Klostergatan 38
553 35 Jönköping
Tfn. 036-12 42 20
E-post. jkpg@liberal.se
www.folkpartiet.se/jkpg
Bg 658-2639
Org nr 826000-6823

Vi bör så långt möjligt inte förlänga restider för personer från Falköping eller Nässjö som vill byta till höghastighetståg eller vice versa i Jönköping. Det är anledningen till vår vision att samla all nationell, interregional och regional kollektivtrafik till ett gemensamt resecentrum och då beläget söder om Munksjön.

Var i detalj framtida järnvägar/spårvägar bäst bör dras, kräver förstudier, vari bör ingå geologiska och geotekniska undersökningar av Bondberget och bergsformationerna väster om Munksjön. Det väsentliga är att reservat för de skisserade framtida järnvägs- och spårvägsdragningarna läggs in i planen.

Vi anser att fördelningen av boende och arbetsplatser inom Jönköpings centrum (Kärnan) kommer att förskjutas söderut i samband med utbyggnaden av Södra Munksjöområdet, A6-området och områden längre söderut. Därmed blir det allt viktigare att Jönköpings allt större stadskärna, dvs. i framtiden hela området runt Munksjön, blir väl försörjt med bra kollektivtrafik, dels inom området, dels till och från övriga delar av tätorten, regionen och områden utanför regionen. Dessa fakta bör tydliggöras mer kommande ramprogram.

Kap 2.2. Planförslaget.

Stadens liv och innehåll. De första etapperna börjar planeras nu. Det är viktigt att dessa kommande detaljplaner följer ramprogrammets bärande principer. Erfarenheterna från Kålgården visade att flera av de ursprungliga idéerna förändrades under processens gång.

Vi anser att de kommande stadsdelarna skall byggs upp utifrån noder.Ii dessa noder skall det finnas olika slag av närservice av olika slag som skolor, närbutiker, bibliotek, vårdcentraler och mindre verksamheter. Dessa noder behöver finnas förutom intill föreslaget resecentrum också inom fabriksområde Munksjön och Öster Munksjön.

Det är viktigt att boendet (sid 15) organiseras så att social hållbarhet uppnås. Social service (sid 19) måste integreras i boendet för att tillgodose bl. a funktionsnedsattas behov. I Bostadsförsörjningsprogrammet 2012 - 2016 påtalas att nuvarande behov inte är tillgodosedda.

Under Näringsliv (sid 17) anges att ”Stationsområdet kan komma att bli regionens mest centrala arbets- och mötesplats näst efter Jönköpings stadskärna”. Den undersökning som Högskolan i Jönköping har gjort om ”Resvanor i Jönköpings kommun 2009 …” hänvisar till läget under 2009. Samma undersökningsresultat kommer knappast att gälla när hela Södra Munksjöområdet är utbyggt.

Det behövs således en analys över ett tänkt resmönster när Södra Munksjön, A6 och Jönköpings nya gemensamma resecentrum söder om Munksjön är färdigbyggt. Då torde Jönköping vara en viktig pendlingsmotor för arbetskraft till och från Östergötlands- Skåne- och Göteborgsregionerna.

Det är väsentligt att även postulera trafikflöden om t.ex. 40 år, dvs. när hela södra Munksjö- och A6-områdena är färdigbyggda inklusive tänkbara trafikstråk och inte enbart med nuvarande arbetsplatser, boende, service och trafikstråk.

Angående olika stråktyper (sid 14, även sid 34ff) anser vi att urbana huvudstråk bör vara avsedda för kollektivtrafik och bilar och inte förses med cykelbanor. Av säkerhetsskäl och miljöskäl är det inte lämpligt att blanda tre olika transportslag i samma stråk. Vi anser att cykelstråk ska gå genom bostadsområden, inte i kanten av dem. Stadsstråken bör därför vara avsedda för bilar och cyklar med skilda körbanor, alltså ej i blandtrafik.

Under Fritid och Skolor (sid 18) nämns inget om att skolor behöver en idrottshall, vilken även kan användas till fritidsaktiviteter. Däremot nämns kombinationen stadsdelsbibliotek/skolbibliotek. Söder om stationsområdet finns strategiska ytor som kan användas för evenemang. Det är viktigt att här reservera mark för en multiarena som på sikt kan ersätta exempelvis Stadsparksvallen.

I sammanhanget kan man också reflektera över om det finns behov av andra markreservationer. Exempelvis behövs i sydvästra delen av området en ny räddningsstation som komplement till den befintliga huvudstationen. Utredning om detta pågår inom räddningstjänsten.

När Stadsbyggnadsvision 1.0 skrevs fram beaktades exempelvis inte behov av mark för det som skulle bli Spira. Det finns skäl att beakta att Jönköping behöver en egen förvaltningsbyggnad och/eller ett eget stadshus exempelvis på och invid Simsholmens avloppsreningsverk.

Det finns också behov att i ramprogrammet fastställa en zon längs med stranden som är fri från byggnader. Denna zon bör vara cirka trettio meter bred mellan strandkant och närmaste byggnad. I enstaka fall bör undantag kunna medges så att zonen då kan minskas till 20 meter.

Stadsutveckling med kulturhistoria.
Ramprogrammets kulturhistoriska aspekter och parkutveckling har en bra och tydlig ambitionsnivå som det gäller att leva upp till i den fortsatta planeringen.

Stad och natur i samspel.
Vi instämmer när det gäller uppsatta mål för grönstrukturen. Beträffande konstnärlig gestaltning (sid 27) anges att högst 1 % ska avsättas för detta. Det ska vara lägst 1 %.

Det är högst förvånande att inte Rocksjöns naturreservat och Strömsbergs naturreservat kommenteras och dessas utbredning visas i planförslaget! När det gäller Rocksjöreservatet måste planering av åtgärder inom reservatet ske utifrån naturens förutsättningar och de intentioner som finns inskrivna i reservatsbestämmelserna. Dessutom bör det framgå de utredningsuppdrag om kompletteringar av naturreservatet som kommunfullmäktige har beslutat om.

Rocksjöreservatet och närliggande Strömsbergsreservatet måste få de förutsättningar som dess flora och fauna behöver för sin utveckling och i samklang med vårt behov att njuta av naturen.

Det är väsentligt att skilja på omhändertagande av nederbördsvatten från tak och gårdar å ena sidan och från trafikstråk och stora parkeringsplatser å andra sidan. Nederbördsvatten från trafikstråk etc. innehåller väsentligt mer föroreningar av olika slag än takvatten och behöver renas innan det kan tillföras våra sjöar och speciellt Rocksjön.

Förslaget att ha öppna kanaler i stället för dagvattenledningar kan möjligen accepteras. Men det förutsätter dels god vattenomsättning i kanalerna och dels att kanalerna hålls fria från olika typer av föroreningar t.ex. suspensioner, oljeprodukter och skräp. I annat fall kommer kanalerna att bli avloppsdiken! Anslutningen av kanalerna till Rocksjön måste ske så att här värdefull flora och fauna inte skadas.

Enkelt att förflytta sig.
Gång- och cykelnätet skall vara till för de som cyklar såväl korta som längre sträckor, således inte som planförslaget skriver enbart för längre sträckor! Det måste också framhållas att cykelnätet i dess nuvarande form inte är bra för de som cyklar snabbt. Det finns alltför många hinder och cykelstråken är oftast delade med gångtrafikanter. ! Ett cykelstråk ska ha en dubbel funktion, dels som stråk inom ett område, dels som stråk genom ett område och därmed kunna förbinda olika stadsdelar. En bra cykelled är fri från fotgängare och biltrafik och utan alltför många korsningar! Dessutom behöver cykel- och gångvägar ha bra vinterrenhållning, vilket saknades på många håll under de senaste vintrarna. Det är således inte bra att blanda oskyddade cyklister med motorfordon som planförslaget anger

På kartan sid 31 skissas ett cykelstråk genom Rocksjöreservatet över Rocksjöån. Vi anser att man ska respektera reservatet och inte göra några intrång i det.

Ramprogrammet bör beskriva på ett betydligt bättre sätt än nu, hur området kan nås från kringliggande noder/stadsdelar. På kartan sid 33 visas förslag till huvudnät för olika trafikslag. Beträffande biltrafiknätet

instämmer vi i att en koppling mellan Södra infarten och Gräshagen/Torpa blir nödvändig. Vi är starkt tveksamma till att ge Stenhuggargatan en koppling till Odengatan eftersom kommunens policy hittills är att undvika smittrafik genom Kålgårdsområdet. Barnhusgatans koppling till infartsleden i väster är nödvändig.

Det föreslås ett nytt vägmot på E4 med på- och avfart till/från Herkulesvägen. Det är bra, men redan nu är det problem på Europaväg 4/riksväg 40 under högtrafiktid. Av den anledningen är det väsentligt att nu planlägga E4 genom Huskvarna och Jönköping för sex filer. I vissa avsnitt, där det är alltför kort mellan av- och påfartsramper torde det krävas två filer extra.

Vi kan möjligen acceptera ett reservat för en tänkbar trafikled över södra Munksjön så att denna i en framtid möjligen må byggas. Vi anförde i remissen om stadsbyggnadsvision 2.0 att andra alternativ först måste utredas, exempelvis en trafikförbindelse via Karlavägen upp mot Mariebo och Åsenvägen (finns inritad på kartan sid 33). Att öka trafikflödet förbi skolorna vid Torpa är inte acceptabelt!

Gällande parkeringsnorm behöver göras om och bli betydligt mer flexibelt. Jämför hur Malmö stad har löst situationen. Den parkeringsnormen är inte rigid, utan tar hänsyn till parkeringshus, bilpooler, kollektivtrafik, samutnyttjande av parkeringsplatser mm.

Vi instämmer i principerna för hur parkeringsbehovet för bil och cykel ska lösas. Kålgårdens ursprungliga principer lyckades man tyvärr inte fullfölja utan den huvudsakliga lösningen blev markparkering på kvartersmark. Vi vill således inte ha stora markparkeringar.

Vi noterar också att det planeras parkeringsplatser under resecentrum för höghastighetstågen, men var har vi då möjligheten att snabbt och enkelt kunna byta mellan lokala, regionala och interregionala kommunikationsmedel? Studera hur t.ex. Shipshols flygplats har löst trafikflödet av passagerare mellan flyg, interregional, regional och lokal trafik. Bygg därför särskilda parkeringshus vid resecentret och vid de andra noderna!

God och spännande arkitektur.
Vi instämmer i Ramprogrammets principer för kvartersstruktur, gestaltning, samspel med omgivning samt fysiska krav. Vikten av en högklassig och spännande arkitektur får inte underskattas för att erhålla en socialt hållbar miljö. Vi vill särskilt framhålla vikten av en varierad bebyggelse där s.k. stadsradhus ingår.

Kap 2.3. Delområden.
Stadsdelen Munksjö fabriksområde (sid 48 ff.)
Det är bra att flera värdefulla fabriksbyggnader kommer att sparas. På sid 50 anges dock att Påsfabriken som är kulturhistoriskt värdefull inte kan bevaras. Om nu bron inte kommer till stånd bör ju påsfabriken kunna finnas kvar. Vi anser att denna stadsdel behöver en centrumbildning/nod.

Mariedalsparken (finns med i parkutvecklingen) med en kulturhistoriskt värdefull byggnad är också viktig att bevara. Parken har varit hotad genom att det funnits förslag om placering av tillfälliga studentbostadspaviljonger där. Det är väsentligt att det gång- och cykelstråk, som planeras gå från handelshögskolan på bro över till hälsohögskolan får fortsätta via Mariedalsparken och i en framtid förbinda de olika högskolebyggnaderna.

Vi noterar att förslaget till ramprogram anger att det är önskvärt att Högskolan expanderar söderut in i Munksjö fabriksområde. Vi delar till fullo detta. Det är väsentligt att tidigare planintentioner om verksamhetslokaler m.m. i den nordligaste delen av Munksjöområdet, dvs. öster om Hälsohögskolan, fullföljs.

I skriften ”Inventering av natur- och rekreationsvärden vid Munksjön inom Stadsbyggnadsvision 2.0” är det inlagt på karta på sid 21 två områden inom Munksjö Fabriksområdes södra del som har benämningen ”Mycket betydelsefullt område” och **inte** som anges i ramprogramförslaget på sid 51, ”…saknar betydande naturvärden..”. Vi anser att detta är inkonsekvent skrivet!

Den värdefulla floran med den rödlistade kärlväxten luddvicker längs GC-stråket längs Barnarpsgatan söder om Torparondellen måste bevaras intakt eller flyttas till en mer skyddad plats. Att enbart fylla över eller schaktas bort accepteras inte. På samma sätt måste de nyligen upptäckta beståndet av Grusviva också bevaras alternativt flyttas till en annan lämplig växtlokal.

Det är också viktigt att det finns 30 meter fri yta mellan strandkant och närmaste byggnad avgränsning. I undantagsfall må kortare avstånd ned till 20 accepteras. Ur trafiksäkerhetssynpunkt behöver gång- och cykelstråken längs Munksjöns strand vara separerade från varandra.

Vi har inga invändningar mot en smärre utfyllnad av Munksjön i södra delen av stadsdelen för att få möjlighet att skapa en bättre strandpark.

Stadsdelen Skeppsbrokajen
Som vi har framhållit tidigare, anser vi att det är väsentligt att redan nu planera och reservera utrymme för ett gemensamt resecentrum för den kommande höghastighetsstationen med höghastighetståg Stockholm – Göteborg respektive Stockholm - Helsingborg/Kontinenten - Malmö/Kontinenten med järnvägsstation för interregional, regional och lokal spårtrafik som Nässjöbanan och Värnamobanan, lokal spårvägstrafik samt interregional, regional och lokal kollektivtrafik med buss. Därmed får vi i en framtid ett mycket värdefullt resecentrum i den södra delen av Jönköpings stadskärna.

Det är sant att stadsdelar utvecklas kring parker och vatten (sid 53), men naturen runt Munksjön kan knappast kallas för ”vild”. Den natur som finns i området är präglad sedan århundraden av människans närvaro.

Det förvånar oss att kommunen inte har den visionen att Munksjön skall bli badbar i en framtid! Det måste vara kommunens absoluta strävan att se till att Munksjöns vatten blir badbart! Därför bör Strandpromenaden längs Skeppsbrokajen planeras som en framtida strandpark med badmöjligheter. Denna strandzon bör var åtminstone 30 meter bred.

Stadsdelen Solåsen /Fridhem (sid 60 ff.)
För att ett område skall bli attraktivt som handelscentrum måste man kunna nå detta med bra kommunikationer av olika slag. I förslaget till ramprogram saknar beskrivningar hur man avser att människor lätt skall nå området från väster och öster. Exploateringsgraden för området måste ökas väsentligt och eventuella markparkeringar ersättas av parkeringshus! Därmed uppnår vi också en bulleravskärmande effekt under förutsättning att byggnaderna lokaliseras rätt i förhållande till områdets bullerkällor.

Stadsdelen Öster Munksjön
Vi anser att stadsdelen får en centrumbildning/nod. Dessutom skall det i Ramprogrammet informeras om Strömsbergs naturreservat och det kommunala naturreservatet Rocksjön, dessas utbredning och gällande bestämmelser. Förslag till åtgärder inom ett naturreservat måste stå i samklang med reservatets bestämmelser och intentioner.

Förhållandena för och situationen vid Simsholmens avloppsreningsverk behöver utredas. Det är möjligt att bygga över luftnings- och sedimenteringsbassängerna liksom effektivisera avloppsvattenreningen. Därmed finns möjligheter att öka verkets hydrauliska kapacitet, dess reningsförmåga och minska utsläppen från verket. Vid andra avloppsreningsverk har man kunnat lösa problemen med avgående aerosoler och lukter. Det är möjligt att ha vissa typer av verksamheter ovanpå anläggningen och bostäder nära verket. Vi har det förslaget att kommunen bygger en förvaltningsbyggnad här och förlägger de tekniska enheterna hit.

Kap 3. Fortsatt process (sid 66ff)
Miljö och riskhänsyn
Det räknas upp olika riskbilder, men här saknas beskrivning vad som kan göras för att förhindra pågående vattennivåhöjning i Vättern och extrema flöden i t.ex. Tabergsån.

Det finns inte heller noterat något om riskerna av att förorenat dagvatten tillförs Rocksjön och dess omgivningar. Öppnar man upp dagvattenkanaler mot Rocksjön finns också risk vid höga flöden att förorenat dagvatten i stället strömmar till sjön. Vi anser att allt dagvatten som nu tillförs naturreservatet i stället skall ledas så att dessa inte kommer till Rocksjön t.ex. vatten från trafikstråket E4 och A6-området. Dagvatten från de öppna dagvattenkanalerna får inte strömma bakåt in i Rocksjön.

Det är bra att bullerproblemen lyfts fram, men vi saknar redogörelser för vibrationer. I Jönköping är lyckligtvis markens beskaffenhet sådan att motorfordonstrafiken inte orsakar några större problem med vibrationer. Tågrörelser orsakar vibrationer i olika hög grad beroende på bl.a. grund- och grundläggningsförhållanden.

Andra problem, som också bör diskuteras är olika typer av ljusfenomen, t.ex. från resecentrum, arenor och reklamskyltar.

Åtgärder inom delområden (sid 74 ff.), Munksjö fabriksområde, södra delen
Det saknas uppgifter vem som ansvarar för åtgärder beträffande den värdefulla floran i södra delen av delområdet (bl.a. beträffande grusviva och luddvicker) så att denna flora kan räddas.

Arbetssätt och organisation.
Det anges att kommunen inte ska tilldela ny mark för verksamheter inom omvandlingsområdet med mindre än att kommunen kommer över den mark som man flyttar ifrån. Det är viktigt att denna princip följs och att inga undantag medges. Det underlättar om kommunen äger rådighet över marken i samband med en omstrukturering.

Denna princip kommer att medföra att tomter under en övergångstid är avrivna och/eller obebyggda. Så var fallet beträffande Kålgården och det torde vara oundvikligt. Verksamheter kommer att flytta när de bedömer det lämpligt bl. a ur ekonomisk aspekt och ny byggnation kommer inte att ske förrän en större etapp blir möjlig att planera.

Ramprogrammet innehåller flera viktiga principer inom olika aspekter. Det är väsentligt att dessa följs och genomförs med kraft.

Miljökonsekvensbeskrivning
I MKB:n finns beskrivet ett antal olika miljöaspekter. Miljöaspekten vibrationer saknas. Den kan bli påtaglig, om inte grundläggningen för bl.a. kommande höghastighetståg utförs på ett anpassat sätt.

I MKB:n nämns inget om den situation där all, höghastighetståg, interregional, regional som lokal kollektivtrafik (järnväg/spårväg och buss) förläggs till ett gemensamt resecentrum söder om Munksjön.

Det noteras om oskyddade trafikanters förutsättningar. Varför noteras då inte de problem där oskyddade cyklister blandas med motorfordonstrafik t.ex. på lokalgator? Det är således inte tillräckligt klart uttalat i MKB:n att det bör finnas skilda stråk för fotgängare och cyklister.

Grönstruktur och naturmiljö (sid 30 ff.)
Det kommenteras i MKB:n att de grönområden som ianspråktas vid utbyggnaden är triviala och utan högre värden… Detta ifrågasätts starkt. På sid 30 i MKB:n har nämligen angivits på kartskiss ”mycket betydelsefulla områden”.

Munksjön (sid 35)
Det saknas ordförklaringar för t.ex. VA och Jebio. På sid 39 ff. diskuteras för- och nackdelar av öppna dagvattenkanaler. Nuvarande dagvattensystem är underdimensionerade. Mycket föroreningar har kommit ut från fastigheter och vägnät till dessa system. Genom bättre medvetenhet torde mängden föroreningar till dagvattennäten minska samt att separeringen av dagvatten från spillvattennäten fortskrider. Förslaget till öppna dagvattenkanaler är bra, under vissa förutsättningar. Kanalerna måste utformas så, att risker för

barn att ramla ned i kanalerna minimeras. Kanalerna måste också få god vattenomsättning. Samtliga dagvattenledningars mynningar behöver förses med olika sediment- och ytavskiljande anordningar. I annat fall kommer kanalerna att tjänstgöra som stora sediment- och oljeavskiljare. Det blir i så fall inte vackert. Rutiner för rensning av skräp och sediment måste finnas.

Kanalen från Rocksjön till kanalsystemet längs Porfyrvägen och Granitvägen är inlagd över ett naturmässigt känsligt område. Vad innebär detta ingrep? Finns andra lösningar? Varför inte lägga kanalen längs med Vaggerydsbanans södra sida och ansluta till Strömsbergsbäcken i stället?

Sammanfattning

Folkpartiet liberalerna sammanfattar sina synpunkter på förslaget till ramprogram enligt följande:

Det är väsentligt att forma en speciell kommunal ledningsorganisation som genomför projektet enligt förslaget till ramprogram.

Det behöver framhållas att förslaget till ramprogram är en del av kommunens utbyggnadsstrategi.

Vi instämmer i ramprogrammets bärande principer gällande blandstad, grönstruktur och gestaltning. I blandstaden vill vi se noder i de olika stadsdelarna.

Vi vill se parkeringsplatser under hus, under bostadsområdens innergårdar och/eller i särskilda parkeringshus. Detta innebär att vi inte vill ha stora markparkeringar!

Vi delar inte programmets syn på hur cykelstråk bör planeras.

Vi understryker vikten av att mark reserveras för nytt gemensamt resecentrum.

Det behöver finnas en zon, fri från byggnader, längs Munksjöns strand. Denna strandzon bör vara 30 meter bred. I undantagsfall kan den minskas till 20 meter.

Vi anser att ytterligare utredning behövs för att klargöra hur området kan kommunicera på olika sätt med omgivande stadsdelar/noder och regioner.

Vi anser att beredskap bör finnas för tillkommande verksamheter såsom multiarena och kommunala byggnader.

Jönköping 2011-06-14

Ingvar Åkerberg Ann-Marie Hedlund Rune Hultkvist Jan Sidenvall