



Folkpartiet Liberalerna
Jönköping

Stadsbyggnadsnämnden
Att. Josephine Nellerup
Jönköpings kommun
551 89 Jönköping

Remissvar

Skiss till Ramprogram för Södra Munksjön - Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0

Folkpartiet liberalerna i Jönköpings kommun får härmed lämna sina synpunkter på skissen till ramprogram.

Allmänt

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

Våra synpunkter på skissen till Ramprogram lämnas sida för sida. Vi har tidigare lämnat in remissvar på delutredningarna om Rocksjöområdet och Cykelplanen.

Markanvändning för hållbar stadsutveckling (sid 4)

I texten nämns att ”Kärnan kan främja ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet”. I skriften redogörs ej tillräckligt tydligt hur den ekologiska hållbarheten skall främjas. I stället innebär många av utvecklingsförslagen att befintliga ekologiska värden utsätts för stora påfrestningar eftersom av kommunen klassificerade arealer med mycket höga naturvärden avses att exploateras!

Ramprogrammet anvisar en ny kvartersstruktur med anslutningar till vissa delar av befintliga gatusystem. Programmet visar däremot i alltför liten grad kärnans anslutningar till omgivande stadsdelar och region!

Det noteras vidare att många verksamheter inom Kärnans södra del behöver flyttas. Men det finns inga förslag i skissen som informerar om vart dessa verksamheter avses att flyttas. Vidare saknas en beskrivning hur dessa verksamheters behov av kommunikationer med bl.a. stadskärnan avses att lösas. Helhetsgreppet saknas således.

Folkpartiet Liberalerna
Västra Storgatan 8
553 15 Jönköping
Tfn. 036-12 42 20
E-post. jkgp@liberal.se
www.folkpartiet.se/jkgp
Bg 658-2639
Org nr 826000-6823



Folkpartiet Liberalerna

Dokumentet berör de pågående klimatförändringarna som anses ha samband med utflöden av växthusgaser. Däremot nämns inget om den pågående landhöjningen i Sverige och dess inverkan på Vätterns vattennivåhöjning i dess södra delar. Jönköpings kommun måste vidta åtgärder för att stävja denna vattennivåhöjning.

Ny station för höghastighetståg (sid 5)

I Banverkets förstudie för Götalandsbanan anges tre olika stationslägen för höghastighetsstation i Jönköping. Folkpartiet liberalerna avstyrker förslaget till station vid nuvarande resecentrum. Motiveringen till detta är de stora intrång och andra problem som en höghastighetsbana, Vaggerydsbanan och Jönköpingsbanan sammanlagt skulle medföra. Därtill kommer svårigheterna att ansluta höghastighetsbanan mot Helsingborg/Malmö.

Däremot innebär en höghastighetsstation förlagd till ett område söder om Munksjön som mycket attraktiv och intressant. Ett stationsläge längre söderut vid en lämplig plats vid en ev sträckning Åkarp - Torsvik är tänkbar, men har många nackdelar i jämförelse med södra Munksjön. Detta alternativ bör dock kvarstå intill dess närmare genomlysningar har gjorts av tänkbare bansträckningar för de två södra stationslägena. Det kan ju visa sig att någon av bansträckningarna genom Bondberget och/eller förkastningsbranterna i väster och öster blir komplicerade och mycket dyrbara.

I SOU 2009:74 anges Jönköping som ett nav för kommande höghastighetståg mellan Stockholm - Jönköping - Göteborg och Stockholm - Jönköping - Helsingborg/Malmö. Vår kommande station för höghastighetståg får en mycket stor betydelse för Jönköping med omnejd. Därför är det väsentligt att till denna framtida station även förlägga såväl interregionala, regionala som lokala tågstopp. Dessutom bör andra kollektiva stomlinjer i Jönköping med omgivande region förläggas hit. Allt detta innebär ett stort tryck och stor förväntan på våra stadsplanerare. Skissen till ramprogram för södra Munksjön är ett stort kliv i rätt riktning.

Vid fortsatt planering för olika järnvägslinjer i regionen bör förslag arbetas fram för att få Jönköpingsbanan (Nässjö - Jönköping - Falköping) att få en sträckning från Tenhult via Huskvarna mot höghastighetsstationen söder om Munksjön via en bergtunnel upp emot Bankeryd - Habo. Trafiken på nuvarande järnväg Habo-Bankeryd-Jönköpings resecentrum via A 6 och mot Taberg/Huskvarna föreslås att den trafikeras med Dualspårvagnar.

Befintlig rangerbangård föreslår vi att den flyttas till Torsvik och får förbindelse med Jönköpingsbanan vid Tenhult och Värnamobanan vid Månsarp.

Stadsbyggnadsvisionens bärande idéer (sid6)

Kartan på sidan 6 visar förslag till trafikstråk i Kärnan. Det finns här flera förslag som Folkpartiet liberalerna vänder sig emot. Det är väsentligt att kommunen utreder hur kommunen avser att människor och transportföretag skall kunna ta sig till och från kärnan med olika slag



Folkpartiet Liberalerna

av kommunikationsmedel. Kärnan måste vara en del i ett större sammanhang! Denna viktiga aspekt saknas i utredningen.

Det är väsentligt att först inrätta ett naturreservat för Rocksjön och de förutsättningar detta reservat behöver. Ett sådant reservat kan indelas i olika delområden med olika restriktionskrav! Efter inrättandet av naturreservatet finns förutsättningar att på ett miljömässigt riktigt sätt utreda olika tänkbara projekt inom och runt naturreservatet. Exempel på projekt som måste avvaktas införandet av naturreservatsbestämmelser är t.ex. följande två:

På kartan anges en trafikled över Rocksjööans östra del. Denna led liksom en led Tullportsrondellen via John Bauers park till Östra Strandgatan anser vi strida mot punkt 6 i den av Jönköpings kommun underskrivna Ålborgsåtagandena. Båda dessa förslag till leder berör direkt områden som kommunen har bedömt ha mycket högt värde som naturområde! Leden över Rocksjööans östra del kan menligt inverka på den biologiska infrastrukturen i området.

Förslaget till GC-stråk och/eller trafikled över södra Munksjön avstyrks i nuläget. Däremot föreslås att mark reserveras på båda sidor om Munksjön för ett eventuellt framtida kommunikationstråk. Det skall påpekas att det finns i dagsläget flera svåra trafikfaror längs Torpagatan - Humlevägen upp till Åsensvägen, som först måste lösas innan mer trafik kan ledas in här.

Strategier för urbana livsmiljöer (sid 8)

Bygg flerfunktionella noder

Det är bra att nottänkandet, dvs. att bostäder, service av olika slag (privata såväl som offentliga), kontorsverksamhet, mindre verkstäder, affärer etc. planeras att finnas inom samma område, men det är väsentligt att det tankesättet också genomsyrar utredningarna och kommande planering!

Bygg stadsrum - istället för byggobjekt

Förslagen till mycket breda kommunikationsleder för gående, cykelstråk, bilvägar och kollektivtrafik, passar inte i vår stad, men kan i något enstaka fall accepteras. Planera om möjligt olika stråk för skilda transportsätt i stället.

Bygg ut kollektivtrafik och gång- och cykelstråk

Det är väsentligt att olika noder och stadscentra binds ihop med bra fungerande kommunikationsstråk och givetvis med omgivande region. Det är väsentligt att ordna kollektivtrafik med täta turer runt Munk- och Rocksjöarna. Dessa stomlinjer behöver flera omstigningsstationer för resor till andra stadsdelar och omgivande region.



Gestalta Munksjöns stränder

Planeringen och byggnationerna längs Munksjöbrons östra och västra sidor blev inte bra. Planera de nya områdena så att det finns parkområden med GC-stråk längs stränderna och låg bebyggelse därefter. Högre bebyggelse bör komma längre ifrån stränderna. Byggnader bör ha sina kortsidor vända mot sjön, allt med iakttagande av de värdefulla naturvärdena i området. Det gäller också att utforma miljön runt Munksjön på så sätt att vindtunneffekter inte uppstå, speciellt inte vintertid.

Gröna rum i sekvens

Det pratas gång på gång om att utse Rocksjön till kommunalt naturreservat, men det är väsentligt att det också genomförs. Nu pågår hela tiden nagging i kanterna. Flera utredningar under stadsvision 2.0 föreslår flera olika leder inom områden vid och runt Rocksjön som av kommunen bedöms ha mycket höga naturvärden. Hur är det med samordningen mellan de olika utredningarna?

Att inrätta bra och lätt framkomliga gång- och cykelstråk runt Munksjön är viktigt. Många uppskattar att vandra, motionera eller cykla runt sjön. Dessa leder behöver vara obrutna och inte hindras av byggnationer och trafikleder. Dessutom behöver det planeras obrutna GC-stråk till och från GC-stråken runt sjöarna.

Stadsutveckling, grönstruktur och vatten (sid 10)

Det är väsentligt att prioritera bildandet av ett kommunalt naturreservat för Rocksjöområdet. Områdets biologiska förutsättningar och krav skall samspela med planeringen för Kärnan.

En viktig del i planeringen runt sjöarna är att ta hänsyn till den biologiska infrastrukturen dvs. spridningsvägarna för biologisk mångfald och inte splittra sönder eller resa hinder för spridningsvägarna. Ett exempel på ett sådant hinder kan bli den föreslagna GC-leden som finns inritad över Rocksjöans östra del. Den leden kan inte accepteras. Planera istället en sådan led intill kommande urbana huvudstråk längs Herkulesvägen/Östra Strandgatan.

I övrigt hänvisar vi till den av oss tidigare inlämnade remissvaret om Rocksjöområdet.

Stadsutveckling, och hållbara kommunikationer (sid 14)

Hållbara kommunikationer

Det noteras att målsättningarna för Kärnan är, att dagens biltrafikmängd inte skall öka i stadens nuvarande centrum. Antalet körfält skall inte heller ökas i centrum. För att detta skall kunna genomföras samt att vi också skall genomföra förslaget till ramprogram för södra Munksjöområdet krävs hög tillgänglighet för samtliga hjulburna trafikslag till och från södra Munksjöområdet. Detta medför vidare, att vi måste underlätta för fordonsburna trafikanter att kunna köra runt Kärnan i stället för att köra igenom nuvarande centrum!



Kommunikationsstrategin integreras i planstrukturen

Stadsbyggnadsvisionen 2.0:s kommunikationstrategi måste ses i ett betydligt vidare perspektiv än vad nu har framställts/utretts. Det pågår nu exploateringar av Hendentorps-, Samset-, och Torsviksområdena. Dessutom finns sedan länge planer på att bebygga det stora området sydöst om A6. Byggandet av CityGross är bara början på den exploateringen. Exploatering av södra Korteboområdet har också påbörjats. Trafiken som dessa exploateringar kommer att generera, behöver integreras i kommunikationsstrategin.

Promenadstaden

Folkpartiet liberalerna stöder att Kärnan och Jönköpings stad som helhet, blir mer vänlig för promenader och cyklister och instämmer således i skrivningen.

Kollektivtrafiknätet

Stomlinjenätet för kollektivtrafik behöver byggas upp så, att det snabbt går att komma mellan olika resecentra, verksamhetsområden och bostadsområden i och runt kärnan samt till och emellan andra stadsdelar och orter utanför Kärnan. Därför krävs fler omstigningsplatser inom staden, även med tanke på stadens kommande exploateringar. Hur är det exempelvis med kollektivtrafikplaneringen mellan Torsviks kommande verksamhetsområden och Tabergsdalen i väster och Barnarp -Tenhult i öster och mellan exploateringen av området sydost om A6 och Kärnan? Trafiklösningarna måste också ta hänsyn till regionens behov och planering!

Gång och cykelnätet

Bra och lättframkomliga gång- och cykelleder i våra orter underlättar för trafikanter att välja användandet av personbilar. GC-stråken behöver underhållas på ett bra sätt. Hinder i samband med byggen, trottoarserveringar etc. måste elimineras. Andra lösningar än att ta trottoarer i anspråk till cykelvägar, måste prövas.

Vi avstyrker en ny cykelled över Rocksjöån några hundra meter öster om Herkulesvägsbron! Vi anser att ett GC-stråk på vardera sidan om en ny Herkulesvägsbro över Rocksjöån i dess nuvarande läge är till fyllest.

Även för stadsdelen Mariebo och Hedentorp/Samset-områdena behöver det finnas bra GC-stråk ned mot södra Munksjöområdet. Bra alternativ saknas i nuvarande huvudnät för cykeltrafik. I övrigt hänvisar vi till tidigare inlämnat remissvar om cykelplaneringen i Jönköping.

Biltrafiknätet

Det är väsentligt att tillse, att vi får bra lösningar för biltrafik till och från kärnan, inte enbart i kärnan. Därför behöver hänsyn tas till omgivande stadsdelars och landsbygds behov liksom regionens behov i stort. Nuvarande förslag gör det inte! Samtidigt måste hänsyn tas till stadens värdefulla miljöer. Det är lätt att förstöra flora och fauna, men mycket svårt att återställa sådan förlorad miljö, exempelvis i och runt Rocksjön och Munksjön.

Det är riktigt att reservera mark för en eventuell framtida trafikled över södra Munksjön. Innan en sådan kan diskuteras närmare, måste trafiklösningar mellan Mariebo-Hedentorp-



Folkpartiet Liberalerna

Samset-Torpaområdena och Södra Munksjön utvärderas. Det finns här många svåra och farliga trafiksituationer. Höjdskillnaderna är också stora. Det blir också mer trafik på Jordbrovägen. Hur blir det med de markområden som har förklarats som mycket skyddsvärda ur natursynpunkt? Först när dessa fakta finns kan ställning tas till en eventuell bro.

All trafik i Jönköping behöver inte gå igenom stadens centrala delar. Därför är det viktigt att nu planera för en ringled som går öster, söder och väster om stadens centrala delar. Denna ringled bör givetvis ha bra anslutningar mot Kärnan.

Utred andra trafiklösningar än en sydlig bro över Munksjön. Finns det t.ex. möjlighet med en förlängning av trafiklederna Kämpevägen och Barnhemsgatan via Gråshagen till Mariebo via Karlavägen? Förslaget till ett urbant huvudstråk i nuvarande Herkulesgatan tillstyrks, även om en ny bro över Rockssjöån inverkar på naturmiljön vid Rockssjöån. Däremot avstyrks bestämt förslaget till att inrätta ytterligare en biltrafikled längre österut över Rockssjöån.

Det finns också förslag till att bygga en trafikled mellan Tullportsrondellen och Östra Strandgatan/Herkulesvägen. Motiveringen är att denna gata är att upprätthålla dagens kapacitet. Den i kommunen uttalade meningen är ju att i stället att minska på trafiken till, i och från centrum till för mån för gående, cyklister och kollektivtrafik. I verkligheten torde föreslagen vägsträckning i stället öka biltrafiken in till stadens centrum. Dessutom är det så, att föreslagen sträckning berör markområden som kommunen i sina dokument anses hysa mycket höga naturvärden! Därtill innebär föreslagen led att boende i Kålgårdsområdet avskämmas från Rockssjöområdet. Föreslagen led avstyrks därför!

I öster saknas redovisning av anslutningar mot planerad riksväg 40 mot Nässjö. Det är allvarligt, eftersom det i denna del av staden också diskuteras exploatering av markområdet sydost om A6. Byggandet av City Gross är ju första steget i denna exploatering. I det sammanhanget behöver ju samordning ske med ev. kommande höghastighetsbana samt en eventuell utbyggnad av E 4 till sexfilig motorväg.

Det har föreslagits en parallellväg till E4 mellan trafikplatserna A6 och Ljungarums trafikplats. En sådan är i och för sig önskvärd, men föreliggande utredning belyser inte hur en sådan utbyggnad påverkar floran och faunan i och runt Rocksjön. Detta måste fastställas först. I stället föreslås en väg som går från Södra Munksjön mot öster och vidare öster om A6 mot Kungsängsvägen alternativt öster om Ekhagen mot Huskvarna. Vi behöver i Jönköping en alternativ väg om E4 skulle blockeras genom Jönköping och Huskvarna. Denna väg avlastar också lokaltrafik från E4.

För gående är 40 meter breda trafikstråk stora hinder att ta sig över. Planera i istället gator fria från biltrafik avsedda enbart för a/ för cykel/gångtrafik, b/ kollektivtrafik, och c/gator för biltrafik. I andra hand kan några få breda trafikstråk accepteras, exempelvis längs nuvarande Barnhemsgatan-Solåsvägen, Kämpevägen och Herkulesvägen, men kollektivtrafik måste prioriteras före personbilstrafik.



Folkpartiet Liberalerna

I utredningen nämns inget om de bullerproblem som kan uppkomma genom biltrafiken på olika trafikleder och hur bullerproblemen kan förebyggas. Rätt planerade och placerade byggnader kan verka som bulleravskärmningar och minska problem med vindtunneffekter.

Vi föreslår att mark reserveras för en framtida Europaväg 4 i en dragning från nuvarande E4 vid Lovsjöområdet - söder om Jönköping - söder och öster om Huskvarna och därifrån upp mot Mjölby. Därigenom skulle nuvarande E4 genom Huskvarna och Jönköping få karaktären av en mycket välbehövlig lokal motorväg/ringled.

Stadsutveckling och station för höghastighetståg söder om Munksjön (sid 18)

Förutom Banverkets förstudie för Götalandsbanan har också Regeringens utredningsman lagt fram sin utredning om höghastighetsbanor (SOU 2009:74). Båda dessa utredningar har och kommer att få stor betydelse för Jönköpings kommun och staden i synnerhet.

Höghastighetsstation vid Vätterstranden

Förslagen höghastighetsstation vid Vätterstranden kan inte accepteras. Motiveringen till detta är att det kommer att inverka mycket menligt på stadens norra del. Det är fem spår som skall dras fram i befintlig bebyggelse och förbi kyrkogårdar. Dessutom beräknas det bli ca hundra trafikrörelser på höghastighetsbanan med åtföljande buller och vibrationer. Till detta skall läggas nuvarande och i en nära framtid ökande trafik på Jönköpingsbanan. Vi behöver dock ha Jönköpingsbanan i sitt nuvarande läge under några decennier till, i avvaktan på utredningar om bättre dragningar och senare byggnation.

Det finns dessutom svåra tekniska lösningar för tunnelbyggen in under Bymarken-Skänkebergensområdena. Ett av tunnelpåslagen berör också Dunkehalla kyrkogård. Det är knappast förenligt med gravfriden att bygga en järnvägstunnel med påslag i och under denna kyrkogård eller att flytta kyrkogården på Öster.

Höghastighetstation Åkarp

Det är inte säkert att förslaget stationsläge vid Åkarp är det bästa i detta alternativ till bandragning. Stationen skulle kunna ligga vid Torsvikområdet istället. Motiveringen till detta är, att vi i framtiden kanske har järnvägen Nässjö - Jönköping -Falköping förlagd söder om nuvarande Jönköpings stad med en gemensam station i Torsvikområdet.

Alternativet till denna sydliga bandragning bör finnas kvar intill dess att kunskap finns att det går att förlägga en höghastighetstation vid södra Munksjön och att anlägga tunnlar genom bergen i öster och väster samt genom Bondberget.



Folkpartiet Liberalerna

Stationsläge för höghastighetsbana söder om Munksjön

Folkpartiet liberalerna förordar stationsläge Södra Munksjön för höghastighetståg mellan Stockholm-Jönköping-Göteborg och Stockholm-Jönköping-Helsingborg/Malmö. Det är ett mycket bra förslag som ger många fina visioner. Det torde vara det mest intressanta läget för Jönköping. Men, vad finns det för möjligheter att förlägga stationen med tillhörande bansträckningar närmare E4/motorvägen i stället för nuvarande förslag? Då finns det möjligheter att samordna åtgärder för att minska de buller- och vibrationer som orsakas av trafiken på E4 och från de framtida tågrörelserna.

För att minimera bullerproblemen från E4 och kommande järnvägstrafik är det väsentligt att förlägga byggnader och bullerdämpande konstruktioner på sådana sätt att de blir så effektiva som möjligt.

Det är viktigt att det ordnas snabb och effektiv kollektivtrafik inom kärnan, till omkringliggande stadsdelar och till omgivande orter. Det är också väsentligt att man kan komma till kärnan med hjälp av personbil. Kärnan får inte leva sitt eget liv utan tanke på omgivande landsbygd och andra landsdelar. Trafiklösningarna måste således också ta hänsyn till regionens behov och planering!

Vad finns det för möjligheter att i en framtid dra Jönköpingsbanan via en bergtunnel under Gräshagen och Vattenledningsområdet väster om Jönköping upp mot Bankeryds västra delar?

Delområden (sid 22)

1. Munksjö fabriksområde

Inför den dag när fabriker läggs ned är det bra med färdiga planer för hela detta industriområde. Det är positivt att kajlinjerna blir tillgängliga för allmänheten, men byggande av ytterligare kajlinjer avstyrks. Det är väsentligt att de i andra kommunala skrifter utpekade markområdena med mycket höga respektive höga naturvärden bevaras och skyddas mot exploatering.

2. Söder om Munksjön

Längs Munksjöns stränder föreslår vi att det finns gång och cykelväg. Ytterligare kajlinjer avstyrks i avvaktan på närmare preciseringar. Byggnader nära sjön bör vara låga. Längre från sjön må dessa vara högre, allt under förutsättning att kortsidorna vänds mot sjön. Samtidigt är det viktigt att byggnaderna utformas och placeras så att vindtunneffekter inte uppkommer.

Många verksamheter behöver flyttas från Södra Munksjöområdet. Vart skall de flyttas? Finns planberedskap för detta? Hur löses trafikföringen till och från dessa områden och hur påverkar detta kommunikationerna med Kärnan?



Folkpartiet Liberalerna

4. Möjligt nytt stationsområde.

Skissen till ramprogram behöver riktas upp med tanke på resultaten av arbetena i Banverkets förstudie och SOU 2009:74.

Det är väsentligt att det blir snabb och turtät kollektivtrafik mellan stadens två resecentra samt att det finns stomlinjer som binder ihop stadsdelarna i Jönköping och Huskvarna. Hänsyn bör då också tas till de stadsdelar som byggs ut nu och i framtiden t.ex. Kortebo-, A6-, Hedentorp- och Torsviksområdena.

6. Utvecklingsområdet öster om Munksjön

Inför det kommunala naturreservatet Rocksjön nu. Bestämmelserna för naturreservatet får sedan ligga till grund vad som kan göras inom det aktuella utvecklingsområdet.

Vi avstyrker en trafikled för fordonstrafik alternativt för gående och cyklister över Rocksjöans östra delar. En sådan led torde inverka menligt på det av kommunen bedömda området (mycket högt naturvärde).

Folkpartiet liberalerna avstyrker en ny trafikled mellan Östra Strandgatan och Tullportsrondellen. Den medför ökad trafik till centrum och det vill vi inte ha.

Vi har förordat att dubbelspår byggs på sträckan nuvarande resecentrum och nuvarande gods- bangård väl medvetande att det berör Rocksjöområdets östra delar. Det måste läggas förslag på hur en framtida lösning på ett triangelspår från nuvarande rangerbangård ut på Jönköpingsbanan kan se ut.

Fortsatt process (sid 24)

Miljö- och riskfrågor

I dokumentet finns inget nämnt om åtgärder för att minimera de pågående vattennivåhöjningarna i denna del av Vättern. Vilka åtgärder planeras?

För Folkpartiet liberalerna i Jönköpings kommun

2009-10-13

Anna-Karin Carstensen

Jan Sidenvall