



Folkpartiet Liberalerna
Jönköping

Stadsbyggnadsnämnden
Jönköpings kommun
JÖNKÖPING

Remissvar

Utbyggnadsstrategi – 150 000 innevånare och dess konsekvenser

Folkpartiet liberalerna i Jönköpings kommun får härmed lämna sina synpunkter på utredningen.

Genomförandehorisont

Det saknas i utredningen bra tidshorisonter. Vi föreslår därför införande av följande begrepp:

Genomför: Föreslagna åtgärder bör genomföras inom en närtid (inom fem till tio år). För sådana åtgärder t.ex. detaljplanarbeten, kan de sättas igång efter erforderliga kommunala beslut. I vissa ärenden är det statsmakterna som beslutar. Där anser vi att kommunen bör påverka berörda myndigheter.

Planera: Dessa typer av åtgärder bör genomföras så småningom. Inriktningen är klar, men det kan t.ex. behövas fler och/eller fördjupade utredningar och/eller när den kommunala ekonomin tillåter åtgärden. Mark behöver t.ex. reserveras för att åtgärden skall kunna genomföras längre fram. Ett sådant exempel är markreservat för en framtida dragning av höghastighetsbanor.

Vision: Dessa typer av åtgärder föreslås att de utreds ytterligare, eftersom projekten kan innebära stora förändringar eller stora kostnader. Mark behöver reserveras för att åtgärden skall kunna genomföras längre fram. Ett sådant exempel på markreservat är en framtida dragning av en ny Europaväg 4 söder om Jönköping och Huskvarna.

Gemensamt för utredningens tre olika alternativ

Översiktsplan 2002 och fördjupad Översiktsplan

Det är väsentligt att ÖP 2002 uppdateras! Det är väsentligt att en Översiktsplan och en fördjupad översiktsplan uppfyller miljöbalkens krav. Se vidare Miljökontorets tjänsteskrivelse och Miljönämndens beslut i ärendet!

Hur ser översiktsplaneringen ut med 200 000 innevånare i Jönköpings kommun?

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

Stadens framtida stadskärna

I utrednings samtliga tre alternativ finns utbyggnad av Södra Munksjön med! Det är bra. Det är ju till denna del av Kärnan som vi vill lokalisera den framtida stationen för höghastighetsbanorna Stockholm-Jönköping-Göteborg respektive Stockholm-Jönköping-Helsingborg/ Malmö.

Planera för att Höghastighetsbanorna, Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan får ett gemensamt stationsläge söder om Munksjön, liksom omstigningsmöjligheter till olika busslinjer, såväl lokala som regionala. Dessutom bör det här finnas möjlighet att enkelt lämna av respektive hämta passagerare med bil. Givetvis måste det också finnas möjlighet att nå området gående eller med cykel.

Det här innebär att de olika utbyggnadsalternativen i föreliggande utredning måste ta hänsyn till att stadens centrum, kärnan, inte enbart ligger norr om Munksjön utan runt denna sjö! Denna aspekt finns inte i upprättade strategiförslag. Utredningsförslagen måste ha Stadsbyggnadsvision 2.0 som utgångspunkt och således inte dagens stadscentrum!

Det är väsentligt att få redovisat bilder över respektive utbyggnadsförslag inklusive när Södra Munksjöområdet har utvecklats för

- Arbetsplatsfördelning. Nu redovisas ju enbart situationen år 2006.
- Tänkt kollektivtrafiklinjer när det nya resecentret för bl.a. höghastighetsbanorna har tagits i bruk.
- Tänkt andra trafikleder, inklusive cykel och gångbanestråk när det tillhörande nya resecentret för bl.a. höghastighetsbanorna har tagits i bruk och med beräknade miljökonsekvenser.

Ny dragning av Jönköpingsbanan

Under en övergångsperiod torde det vara nödvändigt att ha två skilda resecentra för regional-tåg och för höghastighetståg. Dessa två bör samordnas till ett resecentrum för all järnvägstrafik i Jönköping

Planera för ett framtida gemensamt resecentrum för höghastighetståg, interregionala och regionala samt lokala tåg/spårvägsförbindelser söder om Munksjön. Nuvarande resecentrum bör vara kvar som en station för spårvägstrafik (dualtrafik) för lokala resor t.ex. Mullsjö-Bankeryd-Jönköping/Barnarp-Torsvik/Taberg-Månsarp/Huskvarna-Tenhult.

Planera för omdragning av Jönköpingsbanan så att den går från Nässjö via Huskvarna och Jönköpings höghastighetsstation och ansluts till nuvarande Jönköpingsbana vid Talavid.

För att klara av detta fordras dels byggande av ett triangelspår vid A6 dels en järnväg som går ifrån Höghastighetsstationen söder om Munksjön till lämplig anslutningspunkt vid Talavid. Förbindelsen mellan Talavid och Höghastighetsstationen bör förläggas till sträckningen Juneleden - Dalagatan - Karlavägen - Södra Munksjön. Under denna kan en flerfilig trafikled byggas i en tunnel. Därigenom uppnås målet att få en effektiv trafikled mellan kommande ut-



Folkpartiet Liberalerna

byggnadsområde söder om Munksjön och de västra delarna av staden. Samtidigt avlastas genomfartstrafiken i den norra delen av staden.

Vår vision är att Jönköpingsbanan så småningom dras i en bergtunnel under Vattenledningsparken. Den mynnar sedan väster om Järstorp och ansluts till befintlig bana väster om Banke-ryd. Järnvägstrafiken på Junedalsleden ersätts därefter av dualspårtrafik.

I öster är vår vision att Jönköpingsbanan i en framtid går i en tunnel under Bondberget och parallellt med höghastighetsbanans tunnlar.

Ny E4 behövs

Redan nu är trafiksituationen besvärlig på E4 genom Huskvarna och Jönköping.

Genomför en planering för till sex filer på denna sträcka.

Genomför en planering för riksväg 40 som motorväg mellan Jönköping och Ulricehamn. Denna motorväg bör gå söder om Dumme Mosse och parallellt med kommande höghastighetsbana. Mark bör reserveras för dessa behov.

Vår vision är det behövs en ny dragning av E4, som går söder om Jönköping och söder och öster om Huskvarna.

Omvandla nuvarande E4 till en regional trafikled

Trafiksituationen i Jönköping och Huskvarna försämras på olika sätt om A6 och/eller Korteboområdena byggs ut.

Genomför en planering av en ringlinje runt (väster, söder och öster) Jönköping. Det framstår som ett angeläget projekt.

Miljökrav

Utredningen visar inte på vilket sätt de olika utbyggnadsförslagen bidrar till att uppfylla Jönköpings antagna klimat/miljöplaner. Inte heller visas konsekvenserna för miljön när Södra Munksjöområdet har byggts ut. Den utbyggnaden samverkar nämligen med de i utredningen presenterade utbyggnadsstrategierna.

Genomför planeringar enligt till kommunens miljö kvalitetsmål 15; God bebyggd miljö!

Ordlista

Det används olika facktermer för samma sak i olika utredningar från olika kommunala förvaltningar och även inom samma förvaltning! En synkronisering av olika begrepp synes vara nödvändig!

Utbyggnadsalternativ 1, Kollektivtrafik

Ett hållbart samhälle innebär att det skall finnas goda möjligheter att ta sig mellan hemmet, sina servicebehov och arbetsplatser genom att gå eller cykla samt om det är längre sträckor även använda sig av kollektivtrafik. Ett hållbart samhälle är inte, som i rubriken för alternativ 1 enbart att vara beroende av att använda kollektivtrafik! Ändra rubrik!



Folkpartiet Liberalerna

Fokus i prioritetsordning för hållbara kommunikationer är:

- Minimerat trafikarbetet (dvs. så få och korta dagliga resor som möjligt)
- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik

Utredningen föreslår en hög utnyttjandegrad av marken längs ett stråk där det finns affärer, service och boenden. Stråket trafikeras med kollektivtrafik. Det är inte bra. Alltför långa stråk är inte attraktivt för gående eller cyklister. Man väljer istället bil.

Genomför stället planering för olika mindre centra med service, affärer och boende med hög täthet och lägre boendetäthet runt de olika centra. Dessa centra bör planeras så att man har korta gång- eller cykelsträckor mellan boende och service/arbetsplatser. De olika centra må ligga längs ett bra kollektivtrafikstråk. Fler verksamhetsområden bör också planeras för området.

Utbyggnad av Korteboområdet och dess konsekvenser

Utredningsalternativ 1 innebär att de norra delarna av föreslaget område kommer att ligga under gällande bullerrestriktioner för Axamo flygplats. Utredningen tar inte upp konsekvenserna av detta faktum!

Det är väsentligt att kollektivtrafiken inte skall fastna i köer under rusningstid. I dagens läge är det vid rusningstid köer på Kortebovägen och dess olika påfarter, bl.a. vid Dunkehällavägen. Vid halka blir det då och då stopp på bl.a. Dunkehällavägen vid Stadsparken. Hallmansvägen har många farliga korsningar.

Utbyggnadsförslaget innebär att Hallmansvägen, dess korsningar samt Dunkehällavägen behöver byggas om. Längs denna väg finns många farliga korsningar för t.ex. cyklister. Dessutom behöver trafikskorsningarna vid Talavid också byggas om, liksom många av de olika fastigheternas påfarter längs Hallmansvägen.

Det saknas säkra cykelvägar längs nuvarande Hallmansvägen, Dunkehällavägen och Kortebovägen. Med säkra cykelvägar menas här att cykelstråken inte delas med fotgängare och att motorfordon har stopplikt, även för cyklister vid anslutande vägkorsningar!

Befintliga bostadsfastigheter behöver få sina fasader som vetter mot Hallmansvägen ombyggda med tanke på de ökade bullervärdena som den föreslagna kraftigt ökade kollektivtrafiken innebär.

Trafiklösningen för bilburna Kortebo är i utredningsförslaget inte löst. Det är en utopi att tro att alla avser att ta kollektivtrafik, möjligen gå eller cykla till stadens kärna. Förslaget att bygga en bilväg (Djupadalsleden) mot Sveavägen och via den ta sig mot centrum kommer att ge trafikproblem längs Åsensvägen, Humlevägen och Torpagatan.



Folkpartiet Liberalerna

Kollektivtrafiken behöver förbinda Bankeryd - Kortebo med både stadskärnans norra del såväl som dess södra del. Det innebär att det måste finnas en stomlinje från Korteboområdet som går till Kärnans södra del, dvs. till Södra Munksjön och dess framtida höghastighetsstation, utan omstigningar. I annat fall tar boende sin bil.

Genomför en planering för en ombyggnad av trafikplatsen Talavid och för en trafikled Talavid-Junegatan-Dalagatan-Karlavägen-Kämpevägen. Denna led behövs inför en utbyggnad av Södra Munksjöområdet! Vår föreslagna led kan med fördel grävas ned i tunnel under marknivån.

Vår vision är att ett eventuellt kommande Korteboområdes centrala del får en trafikled ut till väg 26/47. Det behövs en lätt framkomlig ringväg runt Jönköping (väster, söder och öster om staden).

Barnarp och Torsvik

Det är väsentligt att boende i Barnarps- och arbetande i Torsviksområdena får en bra kollektivtrafik mellan Jönköpings kärna och Torsvik via Barnarp. Denna kollektivtrafik bör helst utformas som spårbunden trafik.

Planera för en exploatering av noder dvs. byggande av både bostadsområden och verksamhetsområden söder om Ljungarum och Barnarp ned mot Torsvik. Herkulesvägen med förlängning mot Torsvik kommer att bli en bra trafikled som kan förses med spårbunden kollektivtrafik.

Fagerslätt

Exploatering av området pågår. Området bör därför prioriteras och utbyggnaden bör påskyndas. Hakarpsvägen bör förses med gång och cykelbanor. Kollektivtrafik bör ordnas nu, inte när området är färdigbyggt. Behovet av kollektivtrafik finns redan!

Samsät

Området bör prioriteras för utbyggnad. Här finns redan planering. Denna bör påskyndas och kollektivtrafik upprättas.

Taberg och Tahe

Förslaget är bra. Det finns möjlighet att expandera mer i området. Det är väsentligt med bra kollektivtrafik mellan Taberg - Torsvik och Tenhult.



Folkpartiet Liberalerna

Utbyggnadsalternativ 2, Nära arbetsplatser

A6 området

I utbyggnadsalternativ 2 nämns inget om pågående planering av Södra Munksjöområdet, varför? Vi har ju dels Stadsbyggnadsvision 2.0 och dels Ramprogram för Södra Munksjön. Exploateringen av Södra Munksjön är väsentlig del i kärnans utveckling och innebär att stadens tyngdpunkt förskjuts söderut. Detta är mycket gynnsamt inför en exploatering av A6-området och en utbyggnad av Jönköpings stad söderut!

Miljömässigt innebär en okritisk exploatering av A6-området att naturvärden som t.ex. ravinerna m.m. och viktiga strövområden kan förstöras.

Exploatering av A6-området innebär att de boende får nära till ett stort antal arbetsplatser som verksamheterna vid A6, Solåsenområdet, Södra Munksjöområdet, Rosenlundsområdet och relativt nära till både Huskvarnas och Jönköpings nuvarande stadscentra!

Den stora fördelen med detta utbyggnadsområde är också närheten till Jönköpings framtida resecentrum med bl.a. höghastighetsstationen och de många verksamheter som genomförs i Kärnans södra del.

För gående innebär en exploatering av A6-området gångavstånd till många serviceverksamheter och affärer liksom till ett framtida resecentrum för höghastighetståg mm. Cykelavståndet in till nuvarande centrum och till Elmiaområdet är inte heller speciellt långt.

Exploateringen av A6-området innebär trafikproblem! Nuvarande E4 är tidvis högbelastad. Ytterligare trafik från A6-området inklusive trafik på en genomförd, men ej visad, omdragen riksväg 40 kommer att leda till problem vid bl.a. Ryhovsmotet, Ryhovsrondellen och Solåsenrondellen.

Exploateringen av A6-området accentuerar också behovet av en alternativ väg i stället för E4 mellan Ljungarum och Huskvarna. Hur löses trafiksituationen om E4 blockeras vid Ryhov?

Genomför planering för nämnda trafikplatser också för den kommande omdragningen av riksväg 40, och beakta en framtida exploatering av A6-området!

Genomför planeringen inför en sexfilig E4 genom Huskvarna och Jönköping.

Vår vision är införandet av en ny stomlinje med en sträckning från Hedenstorps expanderande verksamhetsområde - Södra Munksjöområdet med den framtida höghastighetsstationen - länsjukhuset - A6 köpcentra - A6 omvandlingsområde (O505) - B502 - Ekhagen - söder om Österängen-Öxnehaga och det ev. framtida exploateringsområdet Åkarp.

Vår vision är att A6-området får möjlighet att expandera söderut, dvs. söder om område O 505.



Folkpartiet Liberalerna

Samset, Hisingstorp samt Hedenstorp

Hedenstorp är ett verksamhetsområde som kommer att växa. Dess närhet till Samset gör att boende relativt enkelt kan använda t.ex. cykel för att komma dit.

Utredarna föreslår att nuvarande kollektivtrafik mellan stadens nuvarande centrum och Dalvik/Hisingstorp förlängs till Samset.

Genomför en planering så istället denna kollektivtrafiklinje får linjedragning stadens nuvarande centrum - Dalvik - södra Hisingstorp - Samset fram till Hedenstorp.

Utbyggnadsalternativ 3, spridd utbyggnad

Redan nu pågår spridda exploateringar i Huskvarna och Jönköpings utkanter. Nuvarande beslut om exploateringar bör givetvis fullföljas.

Samset, Hisingstorp Hedenstorp och Fagerslätt

Utbyggnaden innebär att åkermark exploateras. Mot detta skall behovet av mark för bostadshus och verksamhetsområden ställas. Fördelen med exploateringen av Samsetområdet är dess närhet till verksamhetsområdet Hedenstorp. Med den motiveringen accepteras denna exploatering. Det är väsentligt att bygga färdigt redan påbörjade exploateringsområden. Därmed skapas förutsättningar att få bärkraftiga kollektivtrafiklinjer.

Ljungarum, Barnarp och Torsvik

En ytterligare exploatering av Ljungarumområdet söderut tillstyrks. För detta område gäller ju en relativ närhet till Jönköpings kärna som ligger inom cykelavstånd. Dessutom är det nära till framtida resecentrum med bl.a. höghastighetsstationen. Området kan dessutom exploateras ytterligare söderut och bindas samman med Barnarp och Torsvik. Därmed skapas också bra förutsättningar för att få bra kollektivtrafik mellan Jönköpings kärna, Barnarp och Torsvik!

Genomför en planering för en större exploatering av möjliga områden mellan Ljungarum - Barnarp och Torsvik.

Vår vision är att det upprättas ett stråk med olika noder/centra längs en förlängd Herkulesväg - Barnarp (båda sidor om sjön) och ned mot Torsvik. Denna trafikled bör byggas så att spår-bunden kollektivtrafik kan ordnas ända in till Jönköpings centrala delar.

Övriga orter

Gränna

Planering pågår inför att staten skall ta över färjetrafiken till Visingsö. Därmed krävs ombyggnad av befintliga färjelägen eftersom de genomförde färjorna är större än de befintliga. Detta medför att befintliga hamnar blir mycket trånga.



Folkpartiet Liberalerna

Genomför planering så att det på Visingsö befintliga färjeläge byggs om enligt lämnade skisser samt att ett nytt färjeläge byggs på Grännasidan. Det förslaget innebär att nuvarande färjeläge kan användas som en större och efterlängtd småbåtshamn tillika gästhamn. Det föreslagna nya färjeläget innebär vidare att genomfartstrafiken till/från Visingsö inte behöver belastas Gränna centrum.

Bottnaryd

Föreslagen exploatering tillstyrks.

Planera för att riksväg 40 byggs ut till motorväg på hela sträckan Göteborg - Borås - Jönköping. Dessutom behövs betydligt bättre möjligheter för långsamgående fordon och cyklister att kunna komma till och från Jönköping. Nuvarande 1+2 väg är farlig för cyklister och vållar stora trafikfaror för/med långsamgående fordon när de vill använda sig av den vägen. Alternativa vägar för att komma från Bottnaryd till Jönköping är väsentligt längre!

Vår vision är att den framtida motorvägen och höghastighetsbanan på sträckan mellan Bottnaryd och Jönköping förläggs till samma sträckning och parallellt med varandra och på ett sådant sätt att blockerings effekter och miljöeffekter blir så måttliga som möjligt. Dragningen bör vara söder om Dumme mosse.

Verksamhetsområden

Hendenstorp

Utbyggnaden av Hendenstorps verksamhetsområde är positiv. Området ligger nära Axamo flygfält, riksväg 40 och på gång och cykelavstånd från Samset och Mariebo. Däremot saknas genomförd kollektivtrafik från Jönköpings kärna (nuvarande centrum och kommande centrum vid Södra Munksjön) och bostadsområdena Samset, Dalvik och Hisingstorp. Detta måste åtgärdas.

Torsvik

Vi har noterat att korridorer har reserverats för en framtida järnväg mellan Tenhult och Torsvik. Det är bra.

Vår vision är en framtida omdragning av E4 från trakten av Lovsjön och därifrån i riktning mot Åkarp och vidare norrut, öster om Huskvarna. En trafikplats på E4 vid Lovsjön bör i en framtid få en motorvägsförbindelse med kommande motorväg mot Borås (Rv 40).

Södra Munksjön

Det noteras att det avses bli ca 6 000 arbetsplatser i stadens södra del av Kärnan. Det nämns dock intet om vart befintliga verksamheter skall flyttas. Det är inte bra!

Sammanfattning

Det är viktigt att nuvarande översiktsplan 2002 uppdateras i sin helhet. Nuvarande samrådsförslag till utbyggnadsstrategi måste därför bearbetas enlighet med Miljökontorets tjänsteskrivelse och Miljönämndens beslut inför kommande utställning m.m.!



Folkpartiet Liberalerna

De pågående exploateringarna av Strandängen, Hisingstorp, Samset och Fagerslätt bör prioriteras! De boende och personal i olika verksamheter i dessa områden bör få tillgång till kollektivtrafik.

Genomför planeringen för Södra Munksjöområdet och av A6-området. Därefter bör Jönköpings stad expandera söderut. Förslag till planer för utbyggnad av Ljungarums- och Barnarp-sområdena bör upprättas.

Ovan nämnda områdens exploatering är väsentliga för att få så bra samhällsekonomi som möjligt inför kommande utbyggnad av höghastighetsbanorna.

Genom de nämnda åtgärderna får Jönköping en Kärna runt Munksjön och inte som nu, en smal remsa mellan Munksjön och Vättern.

Det är väsentligt att beakta behovet av verksamhetsområden för de verksamheter som måste flyttas från Södra Munksjöområdet.

I utredningsalternativen har inte Elmiaområdet diskuterats. Till bl.a. detta område bör elitidrott av olika slag koncentreras. Kollektivtrafiken bör få egna trafikfiler förbi Elmia och Kinnarps Arena.

I föreliggande utredning liksom i ”Ramprogram för Södra Munksjön” har inte tillräcklig analys gjorts av framtida regionala och lokala trafiklösningar för transporter till och från samt förbi Jönköpings Kärna. Nya trafiklösningar för fjärrtrafiken behöver också belysas.

Det är fullt tänkbart att samtliga i utredningen nämnda tre utbyggnadsalternativ samt vårt förslag till exploatering söderut från Jönköpings kärna kan bli aktuella i en framtid. Motiveringen till detta är att höghastighetsbanorna kommer att medföra en större vilja att flytta till Jönköpingsområdet och etablera sig här. Planera därför Jönköpings kommun för 200 000 innevånare!

Vid det slutliga justeringen av detta yttrande har Anna-Karin Carstensen, Ann-Marie Hedlund, Rune Hultqvist, Ingvar Åkerberg, Nils-Erik Davelid och Jan Sidenvall medverkat.

Jönköping 2009-12-15

Jan Sidenvall