

- Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Övriga nämnder
Förvaltning

Översiktsplan

Fastställt av, kommunfullmäktige, 2016-06-22 § 161

Digital översiktsplan 2016



Särskilt utlåtande

2016-05-16

Särskilt utlåtande

Utställningen har genomförts under våren 2016 och det har inkommit 416 yttranden varav 2 med namnlistor. Med stöd av dessa har planförslaget reviderats och nedan redogörs för vilka förändringar som föreslås inför översiktsplanens antagande.

I samband med antagandet kommer nu översiktsplanen namnges som **Digital Översiktsplan 2016**, det innebär att arbetsnamnen Ny översiktsplan och Digital översiktsplan 2015 inte längre gäller.

Allmänt

Kritik har framförts att samrådsyttrandena har sammanfattats alltför kortfattat och att politiker inte har fått ta del av de enskilda yttrandena. Samrådsredogörelsen innehåller en sammanfattning av inkomna yttranden och den har funnits tillgänglig på kommunens hemsida. Alla yttranden i sin helhet har förmedlats till beslutande politiker och de finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, men på grund av personuppgiftslagen har de inte lagts ut på kommunens hemsida.

Detsamma kommer gälla för detta särskilda utlåtande, att beslutande politiker får tillgång till alla inkomna yttranden i sin helhet och att de även finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret.

Planstrategi

Det efterfrågas en planering för en betydligt större befolkningstillväxt, 200 000 eller 250 000 invånare. Denna översiktsplan visar på möjligt bostadsbyggande för 20 000-25 000 nya invånare, ett behov som kanske räcker i 20 år. Däremot bedöms att ytor för nya verksamheter inte räcker lika länge. Men denna översiktsplan och *Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare* har målsättningen att hitta en ny inriktning för utbyggnaden i närtid. Inom perspektivet att bli 150 000 invånare ryms inte att skapa nya samhällen, det skulle innebära en utglesning och utarmning av våra befintliga tätorter. Det är bättre, och nödvändigt, att stärka och utveckla de samhällen som finns för att upprätthålla en stark service.

Det är viktigt att därutöver ha en strategi för den långsiktiga planeringen så att kommunen kan arbeta med en aktiv markberedskap. Översiktsplanens genomförandeplan redovisar att *”en analys och en ny strategi för ett mer långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter ska genomföras. Det behövs en beredskap som sträcker sig bortom denna översiktsplans tidshorisont.* I ett längre perspektiv med en betydligt större befolkningstillväxt kan det kanske vara intressant att utreda att skapa nya orter.

Konsekvenser

Länsstyrelsen anser att översiktsplanens innebörd och konsekvenser inte framgår tillräckligt tydligt. Eftersom översiktsplanen redovisar en planering på en strategisk nivå så är det inte möjligt att se alla konsekvenser. Utvecklingen beror på hur efterföljande planer förhåller sig till översiktsplanen och vilka val man gör då. Översiktsplanen visar kommunens ambitioner och vilken inriktning man har. Man får förutsätta att kommunen i efterföljande planering tar ansvar för att arbeta enligt översiktsplanens viljeinriktning och att beslutade riktlinjer tillämpas. Kommunen kan också följa utvecklingen bland annat via uppföljningssystemet *Hållbarometern*

och *Hur mår Jönköping* och har då möjlighet att vidta fler eller kraftigare åtgärder om så behövs.

Riksintressen

Översiktsplanen redovisar att det inom ett geografiskt område kan finnas motstående intressen och att planen inte alltid tar ställning. Beroende på vilken typ av förändring som blir aktuell finns det många gånger möjlighet att samordna dessa intressen medan man vid andra tillfällen ser att man blir tvungen att göra avvägningar mellan motstående intressen. Därför redovisas i översiktsplanen om det finns flera allmänna intressen som vid framtida planeringssituation ska betraktas som planeringsförutsättningar och tas hänsyn till för att samordnas. Riksintressena har alltid ett högt värde. Det viktiga är att vid det tillfället värdera de olika intressena utifrån översiktsplanens viljeinriktning och riktlinjer.

Det strategiska området Kortebo innehåller riksintressen för kulturmiljövård och vattenförsörjning. Strategiska områden som redovisas i översiktsplanen bedöms kunna bli intressanta för en exploatering någon gång i framtiden och behöver därför ha ett skydd som reservmark för att förhindra att de tas i anspråk på ett oplanerat sätt. Det finns ännu ingen skiss på hur denna exploatering skulle kunna se ut. Vid uppstart av ett planarbete måste beskrivningar göras av riksintressenas anspråk för att inte ta skada, och dessa kommer bli förutsättningar för planarbetet. Riksintressevärdena är gällande och en planläggning av området förutsätter att tillräcklig hänsyn tas till dessa värden.

Kommunen instämmer i länsstyrelsens synpunkter att det finns stora osäkerheter kring konsekvenserna för människors hälsa och säkerhet av höghastighetsjärnväg och andra stora infrastrukturprojekt då planeringen befinner sig i ett tidigt skede. Kommunen kommer, tillsammans med de statliga myndigheterna, ta fortsatt ansvar för dessa frågor vid fortsatt, stegvis mer detaljerade planeringsetapper.

Den i översiktsplanen föreslagna vägkorridoren för väg 40 på sträckan Jära-Rogberga är inte utpekad av Trafikverket som riksintresse. Sträckningen ligger kvar i antagandehandlingen som ett intresseområde för väg men redovisas inte längre som riksintesse.

Bebyggelse

Flera synpunkter handlar om att man anser att redovisade förtättnings/omvandlingsområden eller nyexploateringsområden är olämpliga eftersom man anser att de är viktiga närområden för de boende.

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation men också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Dessa områden behålls som en förtättnings/omvandlingsmöjlighet men det finns ingen tidplan för när en förändring kan tänkas ske. Beroende på vilken förändring som blir aktuell är det viktiga att vid det tillfället värdera de olika intressena utifrån översiktsplanens viljeinriktning och riktlinjer. Områden som med sitt innehåll bedöms som värdefulla grönområden finns inte med som förtättnings/omvandlingsområden.

Synpunkterna gäller Jöransäng (F:614), som ligger utefter Carlforsvägen, Lustigkulle/Gröna kulle (F:505) intill Liljeholmsparken och Stattutgatan på Hisingstorp. Det finns också önskemål om att nybyggnadsområdena Sannaängen, Tenhults herrgård och Torps gård inte ska bebyggas. Dessa finns också kvar i översiktsplanen.

Det ges förslag på ytterligare områden för ny bostadsbebyggelse, Kättilstorpsområdet och söder om Ljungarum mot Barnarp och Lovsjön. De redovisas båda som strategiska områden i översiktsplanen, dvs de kan tänkas bli intressanta som utbyggnadsområden i framtiden. Ett område vid Rytterns mosse och Ekeberg föreslås för exploatering i form av bostadsområden, handel och lättare industri. Även ett område vid Stora Spånhult 1:5 och ett annat vid Hovslätt (Röret 1:11) föreslås för bostadsbyggnation. Dessa områden har inte kommit fram i analysen inför utbyggnadsstrategin och med de kriterier som använts där. Nyexploateringsområden för bostäder bör ligga intill eller kunna anslutas till befintlig bebyggelse för att kunna få en samlad bebyggelse med god service och utbyggd kollektivtrafik.

Även ett område mellan Barnarp och Tenhult föreslås för en ny ekologisk stad i linje med ”New Town”-modellen för en befolkning på 100 000 invånare.

En del av områdena kan vara intressanta i ett betydligt mer långsiktigt perspektiv och kan eventuellt utredas vidare i kommande utredning för långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter. Men de föranleder inga tillägg i denna översiktsplan.

Ett nytt verksamhetsområde föreslås längs väg 195 vid Bankeryd och vid Prinsforsvägen. De områdena föll inte ut i analysen inför denna översiktsplan och läggs därför inte in i antagandehandlingen. Däremot kan de utredas igen inom ovan beskrivna uppdrag om det långsiktiga markbehovet.

Hedenstorp

Kommunens pågående markförhandlingar med fastighetsägare och arrendatorer i området skapar en stark oro, både hos de som direkt berörs av markinköp men även hos dem som bor i närheten. Man är starkt kritisk till att många människor måste flytta från sina hem och fritidshus och att de som bor kvar kommer få industrier som grannar. Alla synpunktslämnare är negativa till en exploatering av områdena V:203, V:204, V:205 och V:206 dels för att det drabbar dem personligen, dels för att det är en exploatering av jordbruksmark, mark som används som rekreationsområde och områden med naturvärden. Man är också bekymrad över trafiksituationen och barns möjlighet att röra sig i området.

Kommunen bedömer att expansionen av Hedenstorps verksamhetsområde är mycket angelägen eftersom det finns ett stort behov av nya tomter för företag. Hedenstorp ligger väl till med korta resavstånd för personal och kunder. Området har också god kontakt till det övergripande vägnätet.

I en växande kommun är efterfrågan på ny mark för exploatering stor och olika intressen kan konkurrera om samma markområde. Det gäller för kommunen att genom strategier och planer ligga ett steg före och tidigt skapa förutsättningar så att kommunen kan utvecklas på ett positivt och hållbart sätt.

I översiktsplanen redovisas en avvägning mellan exploateringsintressen och de stora natur- och rekreationsintressena. Väster om Jönköping finns Vattenledningsområdet och Hallby-Axamoterrängen som båda har stora natur- och rekreationsvärden. Däremot innehåller

Hedenstorp stora ytor jordbruksmark, men vid en sammanvägning av de olika intressena bedöms ändå att samhällsnyttan för en exploatering väger tyngst.

Bebyggelse övrigt

Underlagskartan kompletteras med redovisning av Simsholmens och Huskvarnas avloppsreningsverk och Hägebergs vattenverk eftersom de ligger inom områden med exploateringsplaner. I övrigt redovisar översiktsplanen inte befintliga särskilda verksamheter som t ex viktiga samhällsfunktioner som sjukhus, idrottsanläggningar, kyrkogårdar, motorbanor och deras eventuella påverkan på omgivningen eller utbyggnadsbehov eftersom det är omöjligt att få kunskap om alla dessa anspråk på den översiktliga nivån som översiktsplanen redovisar. När det blir aktuellt med en förändring måste en kartläggning av gällande förutsättningar göras. Sådan information finns delvis hos kommunen men även hos andra myndigheter eller de enskilda verksamheter som finns i samhället. Kontakt tas med närliggande verksamheter och eventuella utvidgningsbehov kommer på så vis bli uppmärksammade.

Natur

Det finns synpunkter på att dagvattenfrågan inte ges tillräcklig uppmärksamhet i denna översiktsplan. Grönstrukturplanen från 2004 är ett av underlagen som denna översiktsplan bygger på. Arbete pågår med ett parkprogram och en ny grönstrukturplan vilka båda kommer ge en tydligare beskrivning av tätorternas parker och grönområden och bedömningen är att denna översiktsplan inte ska förekomma dessa utredningar. Kommande arbete med en ny dagvattenplan ska definiera vilka ytor som behövs för avrinning, fördröjning, rening mm. Den grönstrukturplan (eller grön/blåplan) som tas fram parallellt ska sedan samordna detta anspråk med andra anspråk i en sammanvägd plan. Det ökade behovet av dagvattenplanering gör att kommande grönstrukturplan även måste inkludera vattenområden inklusive dagvatten.

Naturreсурser

Jordbruksmarkens värden tas upp i flera yttrande. I översiktsplanens genomförandeplan redovisas att en utredning om jordbruksmarkens värden ska genomföras och den har redan påbörjats. Det föreslås att antagandet av denna översiktsplan ska invänta den utredningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är angeläget att denna översiktsplan antas utan fördröjning för att lägga fast kommunens viljeinriktning i övriga frågor. Översiktsplanen redovisar en återhållsamhet med att exploatera jordbruksmark både vid tätortsexpansion och på landsbygden men den pekar också ut flera nyexploateringsområden som innehåller jordbruksmark eftersom dessa områden bedöms som lämpliga för exploatering utifrån flera samlade aspekter. Däremot anger inte översiktsplanen när i tid de ska exploateras och kommunen kan vid sin prioritering välja bland de olika områdena.

Kulturmiljö

Det kommer inte att införas några nya dokumentationer gällande Hakarps kultur- och naturvärden i översiktsplanen i nuläget. Den information som finns i översiktsplanen om kulturmiljöer grundar sig på gällande kulturminnesprogram och det finns ett behov att göra kompletterande inventeringar över hela kommunen. Däremot kommer dessa förslag föras med till kommande kultur- och naturinventeringar.

Energi

Fyra utredningsområden för vindkraft tas bort från antagandehandlingen eftersom försvarsmakten och länsstyrelsen bedömer att de inte är möjliga. Däremot begär de även att ett femte område, Huskvarna NO, Lyckås, ska tas bort. Det behålls i översiktsplanen eftersom där redan finns ett tillstånd till en vindkraftspark som försvarsmakten har lämnat ett godkännande till i tillståndsärendet. Riktlinjerna kompletteras med efterfrågade höjdbegränsningar.

Kommunfullmäktige har avstyrkt den vindkraftspark som E:ON Wind ansökte om. Eftersom området ligger inom kommunens enda riksintresse för vindkraft och området endast innehåller en begränsad mängd motstående intressen så bedömer stadsbyggnadskontoret att en ny ansökan om en annan utformning av vindkraftspark eventuellt skulle kunna accepteras vid en kommande prövning. Därför finns det området kvar i översiktsplanen.

Hälsa och säkerhet

Kartskiktet om förorenade områden tas bort, eftersom det kan vara missvisande. Istället ska hänvisning göras till information som finns hos miljö- och hälsoskyddskontoret och länsstyrelsen.

En ny riktlinje införs angående förorenade områden: *Strategi för inventeringar och miljötekniska undersökningar som finns för södra Munksjöområdet ska även tillämpas i övriga delar av kommunen.*

Kommunikationer

Karlavägen

Områden kring Karlavägen har fått ett centralare läge i staden i och med planerna på en ny stadsdel och en eventuell station för höghastighetståg i södra Munksjön. Kommunen måste bemöta utvecklingen utifrån ett helhetsperspektiv. Därför har Karlavägen funnits som en del i kommunens tankar om hur ett framtida trafiksystem ska fungera i ett växande Jönköping. Karlavägen innebär ett scenario för hur utvecklingen kan se ut. Karlavägen finns med i översiktsplanen för att redovisa en möjlighet för en utbyggnad och denna sträckning ska beaktas vid kommunala beslut som berör området. Detta gäller även för flera andra vägsträckningar i översiktsplanen. Att Karlavägen finns med i översiktsplanen betyder inte att det finns beslut om att den ska byggas.

Kommunikationer övrigt

Det finns många frågor kring Karlavägen som behöver studeras mer för att kommunen ska kunna bedöma om Karlavägen är en del av det framtida trafiksystemet i Jönköping. Kommunen behöver studera och utreda mycket av det som påtalas i yttrandena, till exempel konsekvenser till följd av trafikbuller, utsläpp till luft, konsekvenser för naturmiljön, konsekvenser för rekreations- och friluftsvärden, trafik- och barnsäkerhet och långsiktigt hållbart resande.

Översiktsplanens förslag till ombyggnad av trafikplats Herkulesvägen ligger kvar i antagandehandlingen eftersom stora förändringar planeras vid södra Munksjön och det kan medföra att behovet av utbyggnad av trafikplatsen blir stort. En utbyggnad kommer ske i samarbete med trafikverket.

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden. Kommunen kommer fortsätta arbeta med frågor om inpendling, infartsparkeringar och utveckling av kollektivtrafiken.

Mariebolänken ligger också kvar i översiktsplanen.

De vägförslag som ligger i översiktsplanen är i allmänhet översiktligt utredda. De redovisas som ett framtida behov och sträckningarna ska beaktas vid kommunala beslut som berör områdena. Det krävs djupare utredningar innan beslut om utbyggnad kan fattas.

Lista över inkomna yttranden

Myndigheter

		2016-04-15
5		2016-04-12 2016-04-12 2016-04-18
10		
15	Mullsjö kommun	2016-03-24 2016-03-24 2016-04-10

Företag och organisationer

19		2016-03-30 2016-04-04 2016-04-15 2016-04-15
20		2016-04-18 2016-04-18 2016-04-18
24		
25		2016-04-19
		2016-04-19

Yttrande från privatpersoner rörande allmänna synpunkter

29	Sandra Henningsson	2016-03-01
30	Stefan Högström	2016-03-04

35

40

45

50 Bengt Lundgren

2016-04-19

51 Henrik Svensson

2016-04-19

Yttrande rörande Hedenstorp

55

60

65

70 Daniel Äng

71 Jenny Wall

2016-04-15

72 Göran Engdahl

2016-04-15

73 Mikael Frodemyr

2016-04-15

74 Kristina Wendel

2016-04-15

75 Stefan Svensson

2016-04-15

76 Ulla-Britta Törnquist

2016-04-15

77 Anna Lilja

2016-04-15

78 Hans Pettersson

2016-04-15

79 Britt-Marie Fasth

2016-04-15

80 Rolf Högberg

2016-04-15

81 Ulrik Fredén

2016-04-15

82 Inga-Lill Karlsson

2016-04-15

83	Gunilla Brewitz	2016-04-15
84	Lise-Lott Thelander	2016-04-15
85	Björn Sjöström	2016-04-15
86	Anne Christine Karlsson	2016-04-15
87	Margareta Kellberg	2016-04-15
88	Ann-Charlotte Nilsson	2016-04-15
89	De Doung	2016-04-15
90	Christina Landén	2016-04-15
91	Elenore Lindqvist	2016-04-15
92	Elin Lindqvist	2016-04-15
93	Emma Dahl	2016-04-15
94	Hanna Svahn	2016-04-15
95	Karin Markström	2016-04-15
96	Malin Herbestam	2016-04-15
97	Lars Berglund	2016-04-15
98	Carina Johansson	2016-04-15
99	Patricia Flodmark	2016-04-15
100	Erik Sundelin	2016-04-15
101	Silvia Gesher	2016-04-15
102	Victoria Grander Berglund	2016-04-15
103	Åsa Johnsson	2016-04-15
104	Emmelie Nygren	2016-04-15
105	Emilia Waerland	2016-04-15
106	HåkanBrahesjö	2016-04-15
107	Bo-Göran Landvall	2016-04-15
108	Göte Persson	2016-04-15
109	Marianne Persson	2016-04-15
110	Robin Johansson	2016-04-15
111	Carina Landvall	2016-04-15
112	Anne-Sophie T Zackrisson	2016-04-15
113	Tobias Härdstedt	2016-04-15
114	Rickard Stridh	2016-04-15
115	Kenny Stridh	2016-04-15
116	Anders Svensson	2016-04-15
117	Mats Wilhelmsson	2016-04-15
118	Thomas Palmér	2016-04-15
119	Anders Grahn	2016-04-15
120	Maria Bergman	2016-04-15
121	Therese Wibergh	2016-04-15
122	Annika Sporrang	2016-04-15
123	Annika Elmeke	2016-04-15
124	Hans-Åke Jonasson	2016-04-15
125	Julia Berglund	2016-04-15
126	Cathrina Andersson	2016-04-15
127	Camilla Grander	2016-04-15
128	Joakim Staberg	2016-04-15
129	Carmine Celozzi	2016-04-15
130	Jeanette Ahlbom	2016-04-15
131	Johan Andersson	2016-04-15

132	Samer El Kari	2016-04-15
133	Fredrik Olsson	2016-04-15
134	Pernilla Bergentoft	2016-04-15
135	Mattias Bergström	2016-04-15
136	Joacim Svensson	2016-04-15
137	Sandra Svensson	2016-04-15
138	Anna Pehrsson	2016-04-15
139	Eva Josefsson	2016-04-15
140	Inger Svahn	2016-04-15
141	Margreth Stregnell	2016-04-15
142	Jan Johansson	2016-04-15
143	Lillemor Johansson	2016-04-15
144	Britt Strehlow	2016-04-15
145	Emil Brahesjö	2016-04-15
146	Malin Björnell	2016-04-15
147	Mattias Björnell	2016-04-15
148	Tommy Jonasson	2016-04-15
149	Helene Brahesjö	2016-04-15
150	Erica Rosander	2016-04-15
151	A-S Huber – Jonasson	2016-04-15
152	Cecilia Dittschlaug	2016-04-15
153	Marie-Louise Ling	2016-04-15
154	Anders Elm	2016-04-15
155	Alma Huric	2016-04-15
156	Katarina Lundmark	2016-04-15
157	Gunilla Lundmark	2016-04-15
158	Catrin Åkerlund	2016-04-15
159	Inger Lans	2016-04-15
160	Steve Lundmark	2016-04-15
161	AnnLouise Ejebring	2016-04-15
162	Therese Saltin	2016-04-15
163	Jörgen Karlsson	2016-04-15
164	Carin Artursson	2016-04-15
165	Chatarina Lindström	2016-04-15
166	Angelica Styf	2016-04-15
167	Carin Jacobsson	2016-04-15
168	Sofia Törneblad	2016-04-15
169	Carina Edman	2016-04-15
170	Pernilla Lundahl	2016-04-15
171	Nathalic Zackrisson	2016-04-15
172	Ylva Höög	2016-04-15
173	Charlotte Palmer	2016-04-15
174	Sussie Tanriver	2016-04-15
175	Jakob Gesher	2016-04-15
176	Gabriella Grander	2016-04-15
177	Kenneth Danielsson	2016-04-15
178	Mona Fransson	2016-04-15
179	Viktor Noren	2016-04-15
180	Ellen Fransson	2016-04-15

181	Kenneth Bergqvist	2016-04-15
182	Jennie Danielsson	2016-04-15
183	Emma Wallin	2016-04-15
184	Stefan Zackrisson	2016-04-15
185	Frank Jonasson	2016-04-15
186	Carolina Petersson	2016-04-15
187	Stefan Kennethson	2016-04-15
188	Magnus Edefjäll	2016-04-15
189	Jens Lundkvist	2016-04-15
190	Joakim Roos	2016-04-15
191	Ricky Karlqvist	2016-04-15
192	Fredrik Jörgenson	2016-04-15
193	Anna Brewitz	2016-04-15
194	Andreas Sörman	2016-04-15
195	Ingemar Henrickson	2016-04-15
196	Kim Hubert	2016-04-15
197	Nedim Ramic	2016-04-15
198	Patrik Härdstedt	2016-04-15
199	Pontus Andersson	2016-04-15
200	Martin Nero	2016-04-15
201	Mats Svensson	2016-04-15
202	Marita Greverius	2016-04-15
203	Peter Johansson	2016-04-15
204	Tord Eidering	2016-04-15
205	Åsa Stavåker	2016-04-15
206	Britt-Marie Zanden	2016-04-15
207	Christian Berggren	2016-04-15
208	Marita Norden	2016-04-15
209	Lena Gärskog Lindsjö	2016-04-15
210	Ann Pettersson	2016-04-15
211	Ola Engbring	2016-04-15
212	Annika Gustafsson	2016-04-15
213	Anna Franklin	2016-04-15
214	Margit Grander	2016-04-15
215	Kent Grander	2016-04-15
216	Monica Grander	2016-04-15
217	Linda Bergström	2016-04-15
218	Bengt Allan Svenningsson	2016-04-15
219	Birgitta Larsson	2016-04-15
220	Mikael Östmo	2016-04-15
221	Rebecka Grander	2016-04-15
222	Mikael Mattlin	2016-04-15
223	Petter Viborgh	2016-04-15
224	Linn Johansson	2016-04-15
225	Anders el Masri	2016-04-15
226	Kristina Green	2016-04-15
227	Andreas Johansson	2016-04-15
228	Bo Green	2016-04-15
229	Anna Sjödin	2016-04-15

230	Jonas Sjödin	2016-04-15
231	Stefan Nyman	2016-04-15
232	Daniel Nilsson	2016-04-15
233	Peter Silver	2016-04-15
234	Annelie Dalberg	2016-04-15
235	Kerstin Bergstrand	2016-04-15
236	Helen Sjöman	2016-04-15
237	Kristina Brewitz	2016-04-15
238	Rita Rafail	2016-04-15
239	Sofia Hildingsson	2016-04-15
240	Andrijana Ignjatovic	2016-04-15
241	Eva Maitz	2016-04-15
242	Elisabeth Aceby	2016-04-15
243	Malin Zahrisson	2016-04-15
244	Malin Tidlund	2016-04-15
245	Bosse Thörn	2016-04-15
246	Stefan Sundling	2016-04-15
247	Ann Angshed	2016-04-15
248	Alexandra Grander Nero	2016-04-15
249	Jonas Nero	2016-04-15
250	Anders Klasson	2016-04-15
251	Carl-Johan Andersson	2016-04-15
252	Rosita Vestlund Årevall	2016-04-15
253	Thomas Blomkvist	2016-04-15
254	Stefan Borst	2016-04-15
255	Helen Svensson	2016-04-15
256	Jakob Danielsson	2016-04-15
257	Lillian Mukiibi	2016-04-15
258	Agneta Gilén	2016-04-15
259	Annika Svedenklint	2016-04-15
260	Susanne Simonsson	2016-04-15
261	Emma Forsman	2016-04-15
262	Helen Svärd m.fl.	2016-04-15
263	Tonje Moskav	2016-04-15
264	Hanna Danielsson	2016-04-15
265	A-L Gross	2016-04-15
266	Siv Nilsson	2016-04-15
267	Maria Ljungkvist	2016-04-15
268	Anna Josefsson	2016-04-15
269	Gunilla Jonasson	2016-04-15
270	Yvonne Gustafsson	2016-04-15
271	Ulrika Storsjö	2016-04-15
272	Kari Islann	2016-04-15
273	Mona Malm Blomfeldt	2016-04-15
274	Ulrika Lindblad	2016-04-15
275	Ulrika Gustafsson	2016-04-15
276	Barbro Toth	2016-04-15
277	Imre Toth	2016-04-15
278	Jörgen Bengström	2016-04-15

280

285

290

295

300

305

310

315

320	Britten Wren	2016-04-11
321	Annelie Wennberg	2016-04-11
322	Gun Demitz-Helin	2016-04-11
323	Johanna Leufven	2016-04-11

324	Evelina Stigestad	2016-04-11
325	Petrus Stigestad	2016-04-11
326	Martin Hammarström	2016-04-11
327	Christin Powell	2016-04-11
328	Jonas Powell	2016-04-11
329	William Powell	2016-04-11
330	Julia Powell	2016-04-11
331	Pär Wennberg	2016-04-12
332	Taslim Brand	2016-04-12
333	Stellan Hagman	2016-04-12
334	Kristina Davoust	2016-04-12
335	Åsa Ljungman	2016-04-12
336	Nice Popov	2016-04-12
337	Ulla Ebbers	2016-04-12
338	Marianne Werthen	2016-04-12
339	Emma Hörberg	2016-04-13
340	Marie och Bo Ejdebäck	2016-04-13
341	Mikael Kågebäck	2016-04-13
342	Lennart Lindeberg	2016-04-13
343	Helen Henriksson	2016-04-13
344	Lotta Hörndahl	2016-04-13
345	Patrik Franklin	2016-04-13
346	Emma Unusson	2016-04-13
347	Magnus Carlsson	2016-04-13
348	Erik Unosson	2016-04-13
349	Wictoria Wennberg	2016-04-13
350	Kerstin Beckne	2016-04-13
351	Bo Tjäder	2016-04-13
352	Eva Tjäder	2016-04-13
353	Christel Törnskog	2016-04-13
354	Pehr Hörberg	2016-04-13
355	Kristian och Sara Grimsbo	2016-04-13
356	Hans-Eric Beckne	2016-04-13
357	Anna Borneling	2016-04-13
358	Ulla-britt Blom	2016-04-13
359	Anders Forsander	2016-04-14
360	Boo Henriksson	2016-04-14
361	Birgitta von Malmborg	2016-04-14
362	Niklas	2016-04-14
363	Filip Paepke	2016-04-14
364	Karin Grahn	2016-04-14
365	Erik Ydren	2016-04-14
366	Lena Folkesson	2016-04-15
367	Gunnel Jonasson	2016-04-15
368	Jeff Sixtensson	2016-04-15
369	Lisa Demitz-Helin	2016-04-15
370	Kerstin Nordström	2016-04-18
371	S.Hagman	2016-04-18

372	Lars-Åke Johansson	2016-04-18
373	Inga Isaksson med komplettering	2016-04-18
374	Jan Alebjer	2016-04-18
375	Jörgen Christensson	2016-04-18
376	Karin och Gunnar Sandin	2016-04-18
377	Sanna Wetterbring Geidenmark	2016-04-18
378	Pia Lindgren	2016-04-18
379	Birger Johansson	2016-04-18
380	Magnus Demitz-Helin	2016-04-18
381	Jonas Berneron	2016-04-18
382	Maud Olander Blom	2016-04-18
383	Åsa Carlström	2016-04-18
384	Magnus Carlström	2016-04-18
385	Håkan Ohlsson	2016-04-18
386	Ingegerd Ekberg	2016-04-18
387	Kristina och Göran Löfqvist	2016-04-18
388	Kristina Engvall	2016-04-18
389	Birgitta Havert	2016-04-18
390	Marcel Assaf	2016-04-18
391	Madelene Krans	2016-04-18
392	Robert Dusic	2016-04-18
393	Kamil Haddad	2016-04-18
394	Claes Claesson	2016-04-18
395	Andreas Alm	2016-04-18
396	Johan Junelind	2016-04-18
397	Jan och Monica Karlsson	2016-04-18
398	Inger Johansson	2016-04-19
399	Wolfgang Oelkers	2016-04-19
400	Anneli Hagenfjärd	2016-04-19
401	Carina Hammarström	2016-04-19
402	Elsa Hammarström	2016-04-19
403	Per Geidenmark	2016-04-19
404	Margareta Andersson och Bengt Eklund	2016-04-19
405	Carolin Sandström	2016-04-19
406	Ingela Wetterbring	2016-04-19
407	Martin Dahlgren	2016-04-19
408	Daniel Ström	2016-04-19
409	Bertil Juhlin	2016-04-19
410	Linda Sandgren Gustavsson	2016-04-19
411	Peter Nopp	2016-04-19
412	Doro Pinko	2016-04-19
413	Malin Pinko	2016-04-19
414	Kent Selander	2016-04-19
415	Linda Vernersson	2016-04-19
416	Leif Andréll	2016-04-19

Sammanfattning

Myndigheter

Försvarsmakten

Försvarsmakten anser att fem utredningsområden för vindkraft inte är möjliga eftersom en vindkraftsutbyggnad kan medföra en påtaglig skada på totalförsvarets riksintresse.

Försvarsmakten anser att dessa områden ska tas bort ur översiktsplanen.

Försvarsmakten anser att texten avseende utredningsområdena för vindkraft som befinner sig inom influensområdet för lufrum kring riksintresset för totalförsvarets militära del Hagshults övningsflygplats bör förtydligas. Mer specifikt bör texten förtydligas med att vindkraft inom influensområdet som får en totalhöjd på mer än 510 meter över havet i den nordvästra sektorn respektive 520 meter över havet i den nordöstra sektorn innebär påtaglig skada för riksintresset. Justera i karta/text

Kommentar

Fyra utredningsområden för vindkraft tas bort från antagandehandlingen eftersom försvarsmakten och länsstyrelsen bedömer att de inte är möjliga. Däremot begär de även att ett femte område, Huskvarna NO, Lyckås, ska tas bort. Det behålls i översiktsplanen eftersom där redan finns ett tillstånd till en vindkraftpark som försvarsmakten har lämnat ett godkännande till i tillståndsärendet. Riktlinjerna kompletteras med efterfrågade höjdbegränsningar.

Trafikverket

Trafikverket skriver att Jönköpings kommuns fortsatta utveckling och expansion förutsätter en successiv utbyggnad av E4:ans kapacitet. Trafikverket menar att kommunens interna väg- och gatunät inte är tillräckligt utbyggt för att hantera de trafikmängder som en växande stad ger upphov till. Trafikverket och Jönköpings kommun har ett delat ansvar för att värna om E4:ans funktion och säkerställa att motorvägen även i framtiden kan matcha kommunala, regionala och nationella behov. Trafikverket förordar, med kommunal finansiering, en successiv utbyggnad av så kallade additionskörvägar mellan de mest belastade trafikplatserna.

En hög andel (60-65 %) av E4:ans trafik genom centrala Jönköping är lokalt genererad och därför är det inte realistiskt att utreda någon alternativ sträckning genom Jönköping och Huskvarna. Trafikverket föreslår i stället en utredning om hur den lokala och nationella trafiken kan separeras. Trafikverket föreslår också en utredning om tänkbara alternativ till partiell överdäckning för att minska på motorvägens barriäreffekt och även erhålla nya exploaterbara ytor.

En hastighetssänkning till 80 km/h på de centrala delarna av E4:an föreslås för att minska fordonstrafikens negativa miljö/bullerpåverkan.

Trafikverkets uppfattning är att ge Vaggerydsbanan en ny sträckning via Byarum och Tenhult, samt att sträckan Månsarp – Torsvik ska elektrifieras.

Ramprogrammet för Södra Munksjön förutsätter en avveckling av Ljungarumsterminalen och vill påminna kommunen att det är angeläget att i god tid föra en dialog med Jernhusen för att finna ett alternativ.

Kommentar

Se kommentar för länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen skriver att riksintressen för kommunikationer och totalförsvaret kan påverkas negativt av översiktsplanens genomförande. Det finns en risk att genomförandet av föreslagna bebyggelseområden kan försvåra och fördyra senare genomförande av planerade järnvägar och ge en negativ påverkan på E4:ans funktion som nationell väg genom att lokal trafik som använder E4:an kan komma att öka.

Länsstyrelsen anser att översiktsplanens innebörd och konsekvenserna av den inte framgår tillräckligt tydligt för att det fullt ska gå att bedöma om statens intressen i övrigt har tillgodosetts. Vidare skriver Länsstyrelsen att många infrastrukturprojekt och omfattande exploateringar både genom förtätning, omvandling och nyexploatering sammantaget kan innebära konflikter mellan exploatering och riksintressanta natur- och kulturmiljöer, samt påverka hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen anser att avvägningar mellan motstående intressen kommer att behöva göras i fortsatta planeringsprocesser. Det är då viktigt att varje delprojekt sätts i relation till kommunens utveckling i sin helhet.

Riksintressen

Länsstyrelsen skriver att särskilt värdena i riksintressanta natur- och kulturmiljöer måste beaktas i den fortsatta planeringsprocessen för väg- och järnvägsprojekt.

Riksintresse kommunikationer

Järnväg

Trafikverket arbetar med åtgärdsvalsstudier för ett flertal järnvägar. Det finns en risk att genomförandet av föreslagna bebyggelseområden kan försvåra och fördyra senare genomförande av planerade järnvägar. Ett samspel mellan kommunens och Trafikverkets planeringsprocesser förutsätts kunna möjliggöra lämpliga avvägningar.

Väg

Det finns en risk för att genomförandet av översiktsplanen ger en negativ påverkan på E4:ans funktion som nationell väg genom att lokal trafik som använder E4:an kan komma att öka. För att den negativa påverkan inte ska uppstå, krävs ett fördjupat samarbete mellan Jönköpings kommun och Trafikverket angående trafikutvecklingen. Den i översiktsplanen föreslagna nya trafikplatsen på Herkulesvägen på E4 inte är lämplig att genomföra med hänsyn till vägens övergripande funktion. Den i översiktsplanen föreslagna vägkorridoren för väg 40 på sträckan Jära-Rogberga inte är utpekad av Trafikverket som riksintresse.

Riksintresse totalförsvaret

Länsstyrelsen anser att fem utredningsområden för vindkraftparker inte är möjliga eftersom en vindkraftsutbyggnad kan medföra en påtaglig skada på totalförsvarets riksintresse.

Vindkraftverk med en totalhöjd på mer än 510 meter över havet i den nordvästra sektorn respektive 520 meter över havet i den nordöstra sektorn av influensområdet för lufrum kring riksintresset för totalförsvarets militära del på Hagshults övningsflygplats kan innebära påtaglig skada på riksintresset för totalförsvaret.

Riksintresse kulturmiljövård

Framtida exploatering av strategiskt område för bostäder vid Kortebo, SB:104, innebär en risk för påtaglig skada på den riksintressanta kulturmiljön Järstorps sockencentrum. Avgränsning och utformning i förhållande till riksintresset behöver därför ske vid fortsatt planläggning.

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Länsstyrelsen skriver att genomförandet av föreslagen exploatering kan medverka till att miljökvalitetsnormer för vatten inte följs. Det krävs att de olika strategiska styrdokumenterna som översiktsplanen refererar till får genomslag i den fysiska planeringen.

Luft

Länsstyrelsen kan inte utesluta att en utbyggnad enligt översiktsplanen leder till en ökad trafikbelastning i de centrala delarna av Jönköping. Det kan innebära att miljökvalitetsnormerna för PM10 (partiklar) och kvävedioxid (NO₂) inte följs. Åtgärder behöver sannolikt vidtas för att miljökvalitetsnormerna ska kunna följas i framtiden.

Mellankommunal samordning

Det saknas tydliga strategier och åtgärder i översiktsplanen för att hantera inpendling från grannkommuner på ett långsiktigt hållbart sätt. En utvecklad mellankommunal samordning krävs.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Konsekvenserna som stora infrastrukturprojekt, verksamheter och omfattande exploatering sammantaget kan medföra har inte belysts på ett samlat sätt. Länsstyrelsen menar att det finns stora osäkerheter kring konsekvenserna av höghastighetsjärnväg då planeringen befinner sig i ett tidigt skede. Länsstyrelsen kan inte bedöma om föreslagen markanvändning på de platser som berörs blir lämpliga med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Kommentar

Länsstyrelsen anser att översiktsplanens innebörd och konsekvenserna inte framgår tillräckligt tydligt. Eftersom översiktsplanen redovisar en planering på en strategisk nivå så är det inte möjligt att se alla konsekvenser. Utvecklingen beror på hur efterföljande planer förhåller sig till översiktsplanen. Översiktsplanen visar kommunens ambitioner och vilken inriktning man har. Man får förutsätta att kommunen i efterföljande planering tar ansvar för att arbeta enligt översiktsplanens viljeinriktning. Kommunen kan också följa utvecklingen bland annat via uppföljningssystemet *Hur mår Jönköping* och har då möjlighet att vidta fler eller kraftigare åtgärder.

Riksintressen

Översiktsplanen konstaterar att det kan finnas motstående intressen och att planen inte alltid tar ställning. Beroende på vilken typ av förändring som blir aktuell kan det ibland finnas möjlighet att samordna dessa intressen medan man vid andra tillfällen ser att man blir tvungen att göra avvägningar mellan motstående intressen. Riksintressena har alltid ett högt värde.

Kommunen instämmer med länsstyrelsen om att ett fortsatt samarbete med trafikverket är angeläget eftersom nationella, regionala och lokala behov måste samordnas.

Översiktsplanens förslag till ombyggnad av trafikplats Herkulesvägen ligger kvar i antagandehandlingen eftersom stora förändringar planeras vid södra Munksjön och det kan medföra att behovet av utbyggnad av trafikplatsen blir mycket starkt. En utbyggnad måste ske i samförstånd med trafikverket.

Den i översiktsplanen föreslagna vägkorridoren för väg 40 på sträckan Jära-Rogberga är inte utpekad av Trafikverket som riksintresse. Sträckningen ligger kvar i antagandehandlingen men redovisas inte längre som riksintresse.

Fyra utredningsområden för vindkraft tas bort från antagandehandlingen eftersom försvarsmakten och länsstyrelsen bedömer att de inte är möjliga. Däremot begär de även att ett femte område, Huskvarna NO, Lyckås, ska tas bort. Det behålls i översiktsplanen eftersom där redan finns ett tillstånd till en vindkraftpark som försvarsmakten har lämnat ett godkännande till i tillståndsärendet. Riktlinjerna kompletteras med efterfrågade höjdbegränsningar.

De strategiska områdena bedöms för närvarande som olämpliga för exploatering men ska betraktas som en markreserv för framtiden och behöver därför ha ett skydd för att förhindra att de tas i anspråk på ett oplanerat sätt. Därför är det nu tillräckligt att beskriva vilka värden som finns inom området som en information om gällande förutsättningar. Det strategiska området Kortebo innehåller riksintressen för kulturmiljövård. Riksintressevärdena är gällande och en planläggning av området förutsätter att tillräcklig hänsyn tas till dessa värden. Även riksintresset för vattenförsörjning vid Hägebergs vattenverk kräver denna hänsyn.

Miljö kvalitetsnormer

Översiktsplanen redovisar vilka normer som finns och behövliga åtgärder på en strategisk nivå. Vid efterföljande åtgärdsplanering för vatten och planläggning kommer påverkan på normerna att utredas.

Mellankommunal samordning

För Jönköpings kommun är regionens utveckling viktig och samverkan kommer få en allt större betydelse i kommunernas arbete. Samverkan kan inte formuleras som riktlinjer inom kommunens egen översiktsplan, utan samverkan måste ske inom andra forum. Översiktsplanen syftar till att förklara kommunens vilja för den långsiktiga planeringen. Arbete pågår med infartsparkeringar och samåkningsparkeringar.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Kommunen instämmer i länsstyrelsens synpunkter att det finns stora osäkerheter kring konsekvenserna för människors hälsa och säkerhet av höghastighetsjärnväg och andra stora infrastrukturprojekt då planeringen befinner sig i ett tidigt skede. Kommunen kommer ta fortsatt ansvar för dessa frågor vid fortsatt, stegvis mer detaljerade planeringsetapper.

Kommunala nämnder och bolag

Jönköpings kommuns näringslivsavdelning

Med hänsyn till Jönköpings kommuns läge som nav bedömer näringslivsavdelningen att huvudinriktningen torde vara fortsatt utveckling av logistikområden med utvecklad E-handel och lagerkapacitet med transport på lastbil, järnväg och flyg. Näringslivsavdelningen konstaterar att de faktiska förutsättningarna för en näringslivsexpansion är mycket goda i kommunen på grund av befintliga nationella vägar och den utveckling som höghastighetsbanorna kommer medföra. Det skapar utrymme för ökade flöden för godstransporter på befintliga banor. E-handel och kundens krav på snabba leveranser efter beställning kommer att innebära att leveranser till norra Sverige i allt större utsträckning kommer ske med flyg. Detta kan ställa krav på ökad lagerkapacitet i anslutning till flygplatsen.

Ett *gröna näringarnas kluster i Jönköping* är under utveckling med ambitionen att skapa en ”marknadsinriktad livsmedelsproduktion i världsklass från Sveriges mest innovativa matregion”. Trenden kring lokalproducerad och hållbart framställd mat bedöms vara ihållande och medför fler gårdsbutiker med direktförsäljning till konsument. Översiktsplanen bör vara betydligt mer restriktiv till byggnation på jordbruksmark än vad planförslaget visar. Avdelningen ser fram emot en utveckling av kunskapen om jordbruksmarkens värden genom den påbörjade utredningen.

Jönköping har en snabb företagstillväxt inom utbildning, vård/hälsa, finans, företagstjänster/IT och bygg. Behovet av mark, kontorsytor mm kommer vara stort även i framtiden och behövs för att säkerställa en god tillväxt.

Det finns ett ökat behov av mindre ytor för företag. Längs väg 195 vid Bankeryd föreslås planläggning för verksamheter. Näringslivsavdelningen påpekar att näringslivets expansionsmöjligheter måste tillgodoses i hela kommunen och Tenhult och Månsarp är två bra exempel eftersom där finns områden för nya verksamheter.

Man bedömer att tillverkningsindustrin kommer ta tillbaka utlokaliserad tillverkning i en allt större utsträckning på grund av automation och digitalisering och då finns ett behov av expanderande ytor.

Kommentar

Översiktsplanens genomförandeplan redovisar att ”en analys och en ny strategi för ett mer långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter ska genomföras. Det behövs en beredskap som sträcker sig bortom denna översiktsplans tidshorisont.” Eftersom ett nytt verksamhetsområde längs väg 195 inte föll ut som ett alternativ i analysen inför denna översiktsplan så läggs det inte in i antagandehandlingen. Däremot kan det området utredas inom ovan beskrivna uppdrag.

Tekniska nämnden

Förtätning och grönområden

En förtätning av staden medför att det behövs mer grönområden. Alla grönområden har potential för rekreation och är en viktig del för människors välmående. Kompensationsåtgärder kan vara en möjlighet. Nämnden anser att flera av de föreslagna förtätningsområden innehåller rekreativvärden av stor vikt för de närboende och att de därför inte bör utmärkas som förtätningbara. Man bör ifrågasätta om miljövinsten med en tätare stad väger upp förlusten av grönytor som plats för rekreation och medel för klimatanpassning. Nämnden anser att Jönköpings parker bör ges en större uppmärksamhet i översiktsplanen.

Tysta områden och planerade vägar, järnvägar och vindkraftparker

Viktigt att det finns tysta områden och att kommunen värnar om de lågexploaterade områdena. Vägar och järnvägar planeras i lågexploaterade områden som efter utbyggnad kommer vara utsatta för mer buller än idag.

Planförslaget innebär också att vindkraftverk lokaliseras till tysta områden. Att tillföra nytt buller i redan tysta områden ger en mycket stor försämring av upplevelsen, utred därför om vindkraftverk kan lokaliseras till redan bullriga miljöer. Se också över vindkraftparkernas eventuella konflikt med friluftslivet. Utred alternativa möjligheter till förnyelsebara energilösningar som t ex sol och vågkraft.

Jordbruksmark

Gatu- och parkavdelningen anser att kommunen bör jobba hårdare med att inte splittra jordbrukslandskapet. Man ska se samhällsnyttan med jordbruket och vad jordbruket har för positiva samhälls- och miljöeffekter. Mark- och exploateringsavdelningen anser att jordbruksmark bör kunna tas i anspråk när betydelsefulla samhällsintressen behöver tillgodoses och lämpliga alternativ till lokalisering saknas.

Dagvatten

Nämnden saknar en vision om hur hantering av dagvatten ska integreras i den växande staden. Dagvattenlösningar kan vara yrkrävande och nämnden föreslår att kommande gröstrukturplan ska benämnas grön/blåplan.

Vattenverk, avloppsreningsverk och bebyggelse

Nämnden föreslår att befintliga vatten- och avloppsreningsverks behov av ytor och riskhanterings- samt skyddsavstånd säkras i översiktsplanen i nya kartsnitt. Det innebär att delar av de strategiska områdena för bebyggelse över Häggebergs vattenverk och Huskvarnas och Simsholmens avloppsreningsverk ska tas bort. Angående Simsholmens avloppsreningsverk har kommunfullmäktige tagit ett beslut att verket ska ligga kvar på befintlig plats. Där hanteras också brandfarliga produkter och kemikalier vilket kan innebära risk för olyckor. Nämnden föreslår att en zon på 300 meter redovisas, där ingen planläggning får ske innan fördjupade utredningar gällande exempelvis lukt, buller och brandrisk har utförts.

Kommentar

Översiktsplanen redovisas på en strategisk nivå och anger riktlinjer för hur olika intressen ska hanteras vid efterföljande mer detaljerad planering. Hur tillämpningen av dessa frågor ska lösas kan utredas mer detaljerat i t ex en dagvattenplan, parkplan eller gröstrukturplan.

Grönstrukturplanen från 2004 är ett av underlagen som denna översiktsplan bygger på. Arbete pågår med ett parkprogram och en ny grönstrukturplan vilka båda kommer ge en tydligare beskrivning av tätorternas parker och grönområden och bedömningen är att denna översiktsplanen inte ska förekomma dessa utredningar. Kommande arbete med en ny dagvattenplan ska definiera vilka ytor som behövs för avrinning, fördröjning, rening mm. Den grönstrukturplan (eller grön/blåplan) som tas fram parallellt ska sedan samordna detta anspråk med andra anspråk i en sammanvägd plan. Det ökade behovet av dagvattenplanering gör att kommande grönstrukturplan även måste inkludera vattenområden inklusive dagvatten.

Det är inte givet att en växande stad behöver fler grönområden, det kan ibland istället handla om hur befintliga grönområden gestaltas, används och sköts. Därför använder översiktsplanen begreppet ”värdefulla grönområden”. Definitionen av vilka grönområden som är värdefulla redovisas i befintlig grönstrukturplan och kommer att uppdateras i kommande grönstrukturplan.

Man bör vara medveten om att ett förtättnings- eller omvandlingsområde inte behöver bebyggas, utan plankartans förslag till förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel. Inom den befintliga tätortsstrukturen kan också områden utöver de som pekats ut i kartan bedömas som lämpliga för förtätning/omvandling, det viktiga är att samtliga områden bedöms utifrån angivna riktlinjer. Det kan även användas för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggningar eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare får möjlighet att yttra sig.

Översiktsplanen kompletteras med ett nytt lager i mappen Underlag som redovisar vatten- och avloppsreningsverk och texten kompletteras. Men eftersom de strategiska områden inte bedöms vara lämpliga för utbyggnad i närtid läggs heller inte de detaljerade avgränsningarna in som nämnden önskar. Om och när det blir aktuellt med en planläggning får dessa förutsättningar definieras mer konkret.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har varit delaktig i framtagandet av översiktsplanen. Man föreslår att kartlagret gällande miljöfarlig verksamhet kan tas bort. I stället ska kontakt tas med Räddningstjänsten och Miljö- och hälsoskyddskontoret i aktuella fall, vilket anges i riktlinjerna. Motiveringen till förändringen är dels att verksamheter förändras (eller flyttar) relativt snabbt vilket gör att skiktet i översiktsplanen blir inaktuellt dels att det ändå krävs en bedömning i varje enskilt fall utefter omständigheterna på plats, d.v.s. verksamhetens art, byggnaders utformning, topografi, placering på fastighet o.s.v.

Vidare föreslås ett förtydligande angående ökad medeltemperatur i Vättern.

Kommentar

Planen justeras enligt önskemål.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden vill att planen tydligare redovisar var verksamheter kan lokaliseras med hänsyn till människors hälsa och miljö. Man föreslår en annan definition på vindkraftpark som anpassas till lagstiftningen. Nämnden föreslår att följande viljeinriktning införs i översiktsplanen ”Jönköpings kommun ska arbeta för en minskning av fossilberoendet.”

Angående landsbygdsutveckling i strandnära lägen föreslår nämnden att anslutning till kommunalt vatten och avlopp ska vara förstahandsalternativet före att utreda gemensamhetsanläggning. Om man då konstaterar att det inte är möjligt eller rimligt ska en gemensamhetsanläggning övervägas.

Kartskiktet om förorenade områden ska tas bort, eftersom det kan vara missvisande. Istället ska hänvisning göras till information som finns hos miljö- och hälsoskyddskontoret och länsstyrelsen. Nämnden föreslår att *Strategi för inventeringar och miljötekniska undersökningar* som finns för södra Munksjöområdet även ska tillämpas i övriga delar av kommunen.

Nämnden föreslår att parkeringspolicyn även ska innehålla en parkeringsnorm. Man vill införa en ny riktlinje ”För en tryggare gångmiljö krävs fler gångbanor separerade från cykelbanor.”

Kommentar

Texten om nyexploateringsområden kompletteras angående verksamheter. En ny riktlinje om separerade gångbanor införs i antagandehandlingen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att skillnaden i upplevelse mellan storskalig och småskalig vindkraftanläggning snarare går vid 120 meters höjd än 150 meter och definitionen ändras därför inte.

Strategin för inventeringar och miljötekniska undersökningar införs i översiktsplanen som en riktlinje.

Förtydliganden och rättelser enligt yttrandet förs in i antagandehandlingen.

Politiska partier

Sverigedemokraterna Jönköping

Partiet anser att medborgarnas viljor och åsikter ska vara tungt och vara en ledstjärna som underlättar de svåra prioriteringarna. De medborgare som är direkt berörda av planer bör tillfrågas om sina åsikter och om de vill medverka i exploateringen. Målsättningen bör vara att planerna ska tas fram i samarbete med de direkt berörda sakägare/medborgare som vill medverka. Kommunen ska kunna kompromissa om sina visioner och ambitioner för att kunna möjliggöra ett sådant samarbete. Planprocessen ska utgå från ett konsekvensetiskt förhållningssätt.

Liberalernas lokalförening i Jönköpings kommun

Allmänt

Liberalerna föreslår att översiktsplanen ska innehålla intressanta länkar till andra GIS-skikt som finns hos andra myndigheter. Översiktsplanen bör redovisa var det finns tysta områden och låga elektromagnetiska strålningsnivåer.

Kommunen bör verka för att hela Vättern skyddas mot skadliga föroreningar och Vätterns pågående uppvärmning måste minimeras genom att minimera den negativa klimatinverkan på vår miljö.

Fortsatt planläggning bör ske i Kättilstorpsområdet och söder om Ljungarum mot Barnarp och Lovsjön. Undvik byggnation längs Vätterstranden norr om Gränna och de östra delarna av Tenhultsdalen. Bebyggelse på mycket god åkermark får inte ske.

Munksjöbrons anslutningar bör byggas om så att plats bereds för kollektivtrafik och samtidigt underlättar för biltrafik.

Det finns ett behov av fler bostäder och fler verksamhetsområden än vad som föreslås i översiktsplanen. Man påpekar också behovet att planera bostäder i närheten av verksamhetsområden för att minska resbehovet. Finns det möjlighet att kombinera bostäder och verksamheter vid Granarpasjön?

Avvakta med detaljplanering av A6-området och omledning av Rv 40 till dess att dragningen av höghastighetsbanorna är utredda. Utred möjligheten att dra Rv 40 söder om Jönköping. Skapa omledningsalternativ i händelse av långvarigt stopp på E4/Rv40.

Alla luftledning för högspänning i tätorten (exempelvis i Ekhagen) bör grävas ner så att mark frigörs för bebyggelse.

Partiet saknar information om vattenkraftverk och kvarnanläggningar i översiktsplanen. Solenergin bör utnyttjas bättre och inte enbart i områden utan fjärrvärme som sägs i översiktsplanen.

Cykelhuvudstråk ska vara skilda från andra trafikslag, inklusive fotgängare samt att dessa cykelstråk har separata körfält av tillräcklig bredd. Partiet anser att det är utmärkt att ett cykelprogram ska tas fram och framför ett antal konkreta förslag.

Kommentar

Översiktsplanen redovisar endast sådana kartlagen där kommunen tar ställning. Kartlager som finns hos andra myndigheter som fornlämningar eller berggrund skulle göra planen alltför omfattande och det finns en risk att man tappar bort det som är viktigt i en översiktsplan, att visa kommunens viljeinriktning. Hänvisningar till andra dokument görs också mycket sparsamt och endast till de som har avgörande betydelse för ställningstaganden i planen.

Den analys som gjordes inför denna översiktsplan resulterade i att Kättilstorp och stråket mot Barnarp redovisas som strategiska områden, dvs det kan tänkas bli intressant som utbyggnadsområden i framtiden.

I översiktsplanen redovisas "lågexploaterade områden" istället för tysta områden eftersom det kan vara svårt att avgränsa vilka områden som är tysta. Lågexploaterade områden är till stor del attraktiva för friluftlivet och/eller naturvården eftersom de kan upplevas långt ifrån stadens påverkan. Dessa områden kan även förmodas vara tysta och ha låg elektromagnetisk strålnivå.

Angående möjligheten att kombinera bostäder med verksamheter har översiktsplanen en grundläggande strategi: verksamheter och arbetsplatser ska så långt möjligt integreras för att få korta resavstånd och en levande och intressant närmiljö. Det är möjligt med kontor, tjänsteföretag och annan verksamhet som inte orsakar störningar för bostäder. Däremot är det viktigt att de stora verksamhetsområdena som t ex Torsvik hålls fria från närliggande befintliga och nya bostäder så att företag som har en störande verksamhet kan lokaliseras dit.

Moderaterna i Jönköpings kommun med komplettering

Moderaterna anser att vindkraftsparken i Örserum ska tas bort från översiktsplanen eftersom kommunfullmäktige har avstyrkt ansökan från EON Wind AB.

Moderaterna vill säkerställa att en framtida ny bro över Munksjön finns kvar i översiktsplanen, att flygplatsens utvecklingsmöjligheter säkerställs och att Södra infarten i Gränna byggs. Man påpekar att Jöransäng och Sannaängen inte ska bebyggas. Maden i Huskvarna ska omvandlas så att fler bostäder skapas och Torps Gård ska bebyggas eftersom det finns en brist på villatomter. Man vidhåller att järnvägen längs Vättern i Jönköpings centrala delar ska flyttas och man vill se en förbättring av båtlivet i Vättern och en GC-väg mellan Gränna och Örserum.

Kommentar

Kommunfullmäktige har avstyrkt den vindkraftspark som EON Wind ansökte om. Eftersom området ligger inom kommunens enda riksintresse för vindkraft och området endast innehåller en begränsad mängd motstående intressen så bedömer stadsbyggnadskontoret att en ny ansökan om en annan utformning av vindkraftspark eventuellt skulle kunna accepteras vid en kommande prövning. Därför finns det området kvar i översiktsplanen.

Eventuella nya cykelvägar hanteras i cykelplanen.

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt. Det grönområdet som ligger inom bebyggelsen i Jöransäng togs bort från översiktsplanen efter samrådet. Jöransäng, F 614, som ligger utefter Carlforsvägen bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

Sannaängen ligger kvar i översiktsplanen eftersom det nyexploateringsområdet är prövat i en detaljplan.

Miljöpartiet de gröna i Jönköping

Partiet välkomnar det digitala arbetssättet, men påpekar också en del nackdelar. Man påtalar vikten av att tydliggöra vilken version som beslutas i kommunfullmäktige så att den inte förväxlas med arbetsversioner.

Miljöpartiet anser att det är mer realistiskt att planera för en befolkningstillväxt på 250 000 invånare. Man anser att det har gått inflation i ordet ”hållbart” och att ansvariga politiker och tjänstemän inom kommunen måste omsätta dessa skrivningar i antagna planer och program i praktisk handling.

Partiet är mycket kritiskt till att kommunen tar jordbruksmark i anspråk för tätorternas expansion istället för att hitta alternativa områden. Man vill att jordbruksmarkens värde, med bonitet, brukningsaspekter och ekologiska värden, klassificeras och presenteras i den digitala översiktsplanen. För att få ett fullgott underlag behöver jordbruksmarkens värden utredas innan översiktsplanen antas.

Miljöpartiet ser det som nödvändigt att kommunen tillsammans med trafikverket gör markreservat för en ny dragning av E4:an utanför Jönköping. Möjligheten till samlokalisering med höghastighetsbanan bör utredas. E4:an behöver flyttas bort från Vätterns östra strand.

Partiet anser att Vättern som dricksvattentäkt bör klassas som ett överordnat riksintresse.

Vätterns tippning mot söder och den globala uppvärmningen ökar översvänningsrisken i stora delar av centrala Jönköping, det innebär stora konsekvenser för grundläggning av bebyggelse, underhåll av VA- och annan infrastruktur samt kommunens driftskostnader.

Klimatförändringarna medför högre grundvattennivåer, instabila branter med ras- och skredrisk som gör stora delar olämpliga för byggnation.

Jönköping måste tänka större än vad som görs idag. Jönköping måste tänka regionalt och utanför dalgången. Miljöpartiet vill bevara en ”grön ring” av jordbruksmark, naturreservat och närströvområden som idag omringar Jönköping-Huskvarna och förlägga all ny tilltänt byggnation till platser utanför denna ”gröna ring”. Miljöpartiet anser att ett område mellan Barnarp och Tenhult mycket väl skulle kunna användas för en ny ekologisk stad i linje med ”New Town”-modellen för en befolkning på 100 000 invånare.

Jönköping står inför många stora utmaningar framöver. Dels bostadsbehovet för en ökande befolkning, men även trafik, klimat och geologiska utmaningar.

Kommentar

Jordbruksmarkens värden tas upp i flera yttrande. I översiktsplanens genomförandeplan redovisas att en utredning om jordbruksmarkens värden ska genomföras och den har redan påbörjats. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är angeläget att denna plan antas utan fördröjning för att lägga fast kommunens viljeinriktning i övriga frågor. Översiktsplanen redovisar en återhållsamhet med att exploatera jordbruksmark både vid tätortsexpansion och på landsbygden men den pekar också ut flera nyexploateringsområden som innehåller jordbruksmark eftersom dessa områden bedöms som lämpliga utifrån flera samlade aspekter. Däremot anger inte översiktsplanen när i tid de ska exploateras och kommunen kan vid sin prioritering välja bland de olika områdena.

Översiktsplanen har som mål att lösas utbyggnadsmöjligheter för ytterligare 25 000 invånare. I det perspektivet bedöms området mellan Barnarp och Tenhult som olämpligt eftersom det inte ligger i anslutning till befintlig tätortsbebyggelse och att kollektivtrafikanslutning inte är möjlig. Däremot redovisas delar av området som strategiskt för Torsviks utvidgning mot öster. Översiktsplanens genomförandeplan redovisar att ”*en analys och en ny strategi för ett mer långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter ska genomföras. Det behövs en beredskap som sträcker sig bortom denna översiktsplans tidshorisont.*” Området mellan Barnarp och Tenhult kan bedömas i den utredningen.

I översiktsplanens genomförandeplan redovisas att E4ans sträckning genom Jönköping och Huskvarna ska utredas för att tydliggöra vilken betydelse den har som nationell, regional och kommunal transportled samt den påverkan den har på stadsmiljön och möjlig ny bebyggelse.

Vänsterpartiet i Jönköpings kommun

Partiet anser att översiktsplanen inte tar ställning i tillräckligt hög grad. När olika intressen krockar ska översiktsplanen tala om vilket intresse som väger tyngst.

Klimatanpassningen är en av våra största utmaningar. De största utmaningarna är ökade regnmängder, skyfall, högre vattennivåer samt värmeböljor och då är gräsytor, grusgångar och träd i stadsmiljön betydelsefulla. Man frågar sig hur ambitionen att planera för minskad andel hårdgjorda ytor ska nås i södra Munksjöområdet.

Partiet trycker på att hela Vättern ska bli riksintresse för dricksvatten.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) är feltänkt. Landsbygden stärks istället genom att fokusera på utvecklingsåtgärder och de befintliga strukturerna.

Kommunen ska vara mycket restriktiv med bygglov i anslutning till eller på åkermark, den ska användas för livsmedelsförsörjning. Det gäller inte bara de redovisade stora, öppna jordbrukslandskapen utan i stort sett all brukningsbar jordbruksmark.

Förtätning av staden gör att mötespunkter för människor blir allt viktigare och att värna det offentliga rummet. Barnperspektivet ska beaktas med avseende på trafikmiljöer runt byggnader, gångpassager, grönytor och lekplatser.

Det är bra att det görs grönstrukturplaner för hela kommunen och att där även utreds gröna stråk och sammanhängande grönområden för rekreation-, natur- och kulturvärden. Vandringsleder och cykelleder bör utvecklas.

Vänsterpartiet konstaterar att Granbäckes gård och Björnebergs gård anges som särskilt värdefull kulturmiljö samtidigt som de pekas ut som strategiska områden för bebyggelse. Översiktsplanen ger inte besked om hur detta ska prioriteras.

Vänsterpartiet föreslår följande nya riktlinjer när det gäller nybyggnad:

- Välisolerade hus med minimal energiåtgång för uppvärmning
- Alla tak på nya byggnader ska vara förberedda för att kunna montera solceller på, i lämpliga lägen också fasader.

Man frågar sig också om det finns en plan för hur man hanterar en situation om exempelvis Hägebergs vattenverk slås ut.

Översiktsplanen är motsägelsefull när den betonar de kollektiva och hållbara transportmedlen samtidigt som den säger att mark ska reserveras utmed de stora vägarna för om- och utbyggnader.

Ambitionen att kommunen ska jobba för ett heltäckande cykelnät från bostad till målpunkt är bra men det går för långsamt. Det behövs ett ordentligt cykelprogram med en samlad strategi för hur man ska få över bilåkarna till cykel.

Kommunen har en relativt bra kollektivtrafik, men bussarnas framkomlighet måste förbättras.

Kommentar

Inom ett flertal områden tar inte översiktsplanen ställning utan redovisar att det finns flera viktiga intressen inom ett område. Beroende på vilken typ av förändring som ska bedömas kan möjligheten att samordna olika intressen vara olika vid olika tillfällen. Det viktiga är att vid det tillfället värdera de olika intressena utifrån översiktsplanens viljeinriktning och riktlinjer.

Det strategiska området Kortebo innehåller riksintressen för kulturmiljövård. Strategiska områden redovisas i översiktsplanen som områden som bedöms kunna bli intressanta för en exploatering någon gång i framtiden och därför behöver ha ett skydd som reservmark för att förhindra att de tas i anspråk på ett oplanerat sätt. Riksintressevärdena är gällande och en planläggning av området förutsätter att tillräcklig hänsyn tas till dessa värden, på samma sätt som riksintresset för vattenförsörjning vid Häggeberg. Eventuella risker för Häggebergs vattenverk är en fråga som bör utredas i en vattenförsörjningsplan.

De föreslagna riktlinjerna bedöms inte vara möjliga att införa i översiktsplanen eftersom kommunen inte har möjlighet att styra på det viset i efterföljande bygglovprövning eller planläggning.

Angående jordbruksmark: se kommentar för miljöpartiet de gröna

Grannkommuner

Vaggeryds kommun

Vaggeryds kommun anser att en väl utbyggd infrastruktur med en välutvecklad kollektivtrafik till och från regioncentrat är en förutsättning för att stärka regionen som en attraktiv arbets- och bostadsmarknad. Vaggeryds kommun ser positivt på Jönköpings kommuns aktiva arbete med att förverkliga Götalandsbanan och Europabanan samt att driva på elektrifieringen av Y:et och ny bansträckning mellan Byarum och Tenhult. Vidare ser Vaggeryds kommun positivt på att Jönköpings kommun tar ett extra stort ansvar för att driva på kollektivtrafikutbyggnaden mot Länstrafiken och Region Jönköpings län. Jönköpings mål att dubblera antalet kollektivtrafikresor från 2007 till 2020 ser Vaggeryds kommun som en möjlighet att ytterligare öka arbetspendlingen från Jönköping till arbetsplatser i Vaggeryds kommun.

Eksjö kommun

Eksjö kommun ser positivt på Jönköpings kommuns ställningstaganden kring Jönköpingsbanan. Jönköpingsbanan är ytterst viktig för att stärka arbets- och studiependlingsmöjligheterna från Eksjö kommun och hela Högländet. Eksjö kommun påpekar vikten av en större mobilitet inom regionen och ett ökat kompetensutbyte mellan bland annat regionens tre stora sjukhus i Eksjö, Värnamo och Jönköping. Eksjö kommun är angelägna om den kommande stationen för höghastighetståg placeras så att byten från regionala buss- och tågförbindelser sker inom samma stationsområde.

Mullsjö kommun

Inget ytterligare att tillägga.

Företag och organisationer

Bankeryds Business Network

När man kör 195:an ser man idag ingenting av Bankeryd mer än en infartsskylt och en korsning. Företagarföreningen föreslår att verksamhetsområden skapas vid korsningen Bankeryd norra utmed 195:an på den östra sidan samt på den södra och norra sidan av infartsvägen till Bankeryd. Andra lämpliga nya områden för verksamheter kan vara området norr om befintliga industrier på Mekanikervägen samt på Prinsforsvägen. En viktig faktor för Bankeryds tillväxtpotentialer är tillgången på bostäder. Därför bör en långsiktig bostadsplanering tas fram där tonvikten läggs på hyreslägenheter för att få igång en bra flyttkedja.

Kommentar

Översiktsplanens genomförandeplan redovisar att ”en analys och en ny strategi för ett mer långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter ska genomföras. Det behövs en beredskap som sträcker sig bortom denna översiktsplans tidshorisont.” Eftersom ett nytt verksamhetsområde längs väg 195 eller Prinsforsvägen inte föll ut som ett alternativ i analysen inför denna översiktsplan så läggs det inte in i planen. Däremot kan det området utredas inom ovan beskrivna uppdrag.

Vid Mekanikervägen finns inga ytterligare möjligheter för byggnation eftersom området är ett tätortsnära friluftsområde

Bostadsrättsföreningen HSB Yasuragi, Kålgården, Jönköping

Föreningen skriver att Kålgården genom sitt strategiska läge i Jönköping är ett attraktivt bostadsområde. Föreningen menar att den föreslagna John Bauergatan blir en ny barriär för Kålgården. De befintliga vägarna Munksjöleden och Odengatan utgör redan barriärer för bostadsområdet.

Föreningen föreslår att kommunen arbetar med infartsparkeringar, bra kollektivtrafik, höga parkeringsavgifter och att arbetsgivare inte ska erbjuda gratis parkering för att minska biltrafiken i staden. Föreningen tycker att innerstadsbornas boendemiljöer inte ska vara inpendlarnas fria tillgång och parkeringsplats. Föreningen vill följande; John Bauergatan lyfts ur översiktsplanen, infartsparkeringar anvisas i planen och att kommunen gör en specialstudie på vart inpendlarna kommer från, vart lämpliga infartsparkeringar kan anläggas samt hur kollektivtrafik bör utvecklas för att inpendlarna skall attraheras att ställa bilen från sig.

Kommentar

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden. Kommunen kommer fortsätta arbeta med frågor om inpendling, infartsparkeringar och utveckling av kollektivtrafiken.

Fastigheterna Stattutgatan 25-73

Område F204 vid Stattutgatan 25-73. Området ligger 6,4 meter över Stattutgatan. Om området bebyggs med flervåningshus kommer befintliga bostäder störas påtagligt med insyn och försämrade solvärden.

Området är det enda större kvarvarande grönområde i området och det utnyttjas idag. Man vill att området ska förbli oexploaterat och att området ska bibehållas oförändrat.

Kommentar

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

E.ON Sverige AB

Byggnation, bygglov och annan exploatering nära en elanläggning medför vissa restriktioner och därför är det viktigt att E.ON Elnät kontaktas för samråd vid exploateringar i närhet av elanläggningar som tillhör bolaget. Dessutom uppmanas kommunen att tillämpa försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält eftersom det ännu inte finns gränsvärden för begränsning av allmänhetens exponering.

E:ON yrkar på att regionnätledningarna och fördelningsstationerna ska redovisas i planen både verbalt och i kartan eftersom de har stor betydelse. Man vill också byta ut uttrycket "Nya kraftledningar ska markförläggas så långt som möjligt..." till "bör". E.ON vill redan i tidigt skede bli kontaktade för samråd då master och vindkraftverk uppförs inom 200 meter från bolagets luftburna kraftledningar. E.ON återkommer med detaljerade synpunkter i samband med att detaljplaner upprättas.

I översiktsplanen används ordet *ska* istället för *bör* eftersom det redovisar kommunens viljeinriktning. Vid senare tillfälle i planeringen kan det finnas anledning att kompromissa.

Kommentar

Kraftledningar är en del av många förutsättningar som måste tas hänsyn till vid planering. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att översiktsplanen ska redovisa sådant som kommunen tar ställning till. Möjligen skulle regionala kraftledningar kunna redovisas i Underlag, men kontoret bedömer att alltför många underlag kan innebära att kommunens ställningstagande försvinner i mängden av information. Kraftledningar är en av många förutsättningar som man måste ta reda på och ta hänsyn till vid kommande planläggning samt att följa den lagstiftning som finns kring detta. Kraftledningar finns redovisade i kommunens baskarta och kontoret bedömer att det är bättre att sådan information finns lagrat i en sådan kartdatabas.

Jönköpings Roddsällskap

Föreningen anser att de nu förmodligen har landets mest attraktiva och unika roddarena. Föreningen påvisar arenans betydelse för Jönköping med internationella tävlingar Sandagymnasiets roddutbildning mm. Föreningen vill delta och vara remissinstans i kommande diskussioner i planeringen av de områden som kan påverka roddarenan. Roddsällskapet redovisar en skiss över hur de planerar arenan i södra delen av sjön.

Kommentar

Önskemålen tas inte upp i översiktsplanen utan bör istället tas upp i samband med utvecklingsarbetet kring Munksjön.

Naturskyddsföreningen i Jönköping

Föreningen menar att ytterligare en genomfartsgata, John Bauergatan, utmed en tredje sida av Kålgårdsområdet skulle förstärka intrycket av instängdhet för de som bor i området, och avskärma dem från både Rocksjön och den fina lekparken. Naturvärdena i John Bauers park redovisas i översiktsplanen som så höga att de ska undantas från exploatering. Om skadliga ingrepp inte går att förhindra ska kompensationsåtgärder genomföras. Föreningen bedömer att det inte är möjligt att kompensera för de unika biotoper med sällsynta arter som finns i parken. Kålgården behöver en bättre kollektivtrafikförsörjning, det är nödvändigt med en busshållplats utefter Odengatan. Det är alltför långt att gå över Odengatan till Östra Torget. Kollektivtrafikstråken behöver ses över eftersom det har uppstått nya målpunkter i staden som inte nås av de gamla stråken.

Kommentar

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden.

Naturskyddsföreningen i Bankeryd

Ett helt nytt exploateringsområde för bostäder har införts i översiktsplanen, Torps gård. Föreningen anser att översiktsplanens intentioner överges om Torps gård exploateras eftersom planen säger att värdefulla naturområden inte ska exploateras. Föreningen anser att det är omöjligt att exploatera Torps gård utan att skador uppstår på natur- och friluftsvärdena. Området kommer förlora sina landskaps- och naturvärden samt bli mindre åtkomlig för allmänheten.

Föreningen påpekar att området nu består av betesmark och mark med höga naturvärden. Åker och betesmarker kan vara i farozonen eftersom det krävs ett visst avstånd mellan bebyggelse och djur, mjölkkor och hästar finns i området. En naturinventering måste göras innan ett beslut om bebyggelse tas.

Kommentar

Nedan följer ett utdrag från planbeskedet med en sammanfattning av stadsbyggnadskontorets bedömningar och slutsatser.

Trycket på att ta fram nya bostäder idag är mycket stort, vilket har gjort att allmänintresset för bostadsförsörjning har blivit allt viktigare att ta hänsyn till än vid tidigare bedömningar. I detta fall så har man tidigare valt att undanta detta område för bebyggelse på grund av att området har en dålig koppling till samhället och att det har stora friluftsvärden. Med anledning av allmänintresset bostadsförsörjning har stadsbyggnadskontoret gjort en ny bedömning att det finns möjlighet att exploatera Bankeryds-Torp 1:11. Tidigare angavs att Torps gård inte skulle tillåtas för byggnation, på grund av bland annat bevarande av landskapsbild. Med anledning av att bostadsområdet Torps Hagar, direkt söder om det ansökta planområdet, har bebyggts har denna landskapsbild dock redan börjat förändras. Ansökans gång- och cykelbro skulle dessutom tillföra en planskild möjlighet att korsa Kortebovägen, vilket skulle vara positivt även för befintliga bostäder på båda sidor om vägen.

Stadsbyggnadskontoret anser därför att planläggning av bostäder kan utredas.

Svenska kyrkan, Huskvarna pastorat

Kyrkogårdsutskottet påpekar att det finns behov av framtida utökning av begravningsområden. Tänkbart utvidgningsområde för Bråneryds kyrkogård är söder om nuvarande kyrkogård och för Hakarp väster om nuvarande kyrkogård.

Kommentar

Översiktsplanen tar inte upp expansionsplaner för någon verksamhet. Om det blir aktuellt med en förändring i området så kommer kontakt tas med närliggande verksamheter och eventuella utvidgningsbehov kommer på så vis bli uppmärksammade.

Samfälligheten Ringen

Synpunkterna berör område F:204 där samfälligheten motsätter sig alla former av bebyggelse då området betraktas som ett viktigt orört område för rekreation för de boende i området. Det finns en oro bland de boende att en framtida exploatering av området avsevärt skulle försämra boende- och livskvaliteten särskilt som en hög exploateringsgrad påstås eftersträvas. En eventuell exploatering väntas också medföra risker med ökad trafik och buller i området.

Kommentar

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

Skanska Sverige AB

Företaget vill att även deras fastigheter Röret 1:11 m fl ska redovisas i översiktsplanen som en framtida möjlighet för bostadsbyggnation.

Kommentar

Röret 1:11 m fl har tidigare prövats som nybyggnadsområde av kommunen och bedömts som olämpligt på grund av den stora höjdskillnaden till Hovslätts samhälle och ett alltför långt avstånd till kollektivtrafik.

Tenhults LRF

LRF påpekar Tenhultsdalens stora värde som jordbruksmark, landskapsspegel och kommande rekreationsområde med stödjande naturvärden till biosfärområdet.

Jönköpings Läns Museum

Länsmuseet delar kommunens syn och anser att det befintliga underlagsmaterialet i form av kulturhistoriska utredningar delvis är inaktuellt och bör revideras. Miljöerna har genomgått förändringar och ytterligare inventeringar har genomförts. Synen på kulturarvet, metoderna att identifiera kulturhistoriskt värdefulla områden har utvecklats sedan 1980-talet. Ett sätt att värna om de värdefulla miljöerna kan vara att väcka invånarnas intresse genom att skapa förutsättningar för var och ens vilja att vårda och utveckla kulturhistoriska värden.

Rocksjögruppen

Synpunktslämnarna vänder sig emot planerna på en trafikled genom John Bauers park och menar att det förutom de biologiska aspekterna finns flera andra tungt vägande skäl för att istället bevara området, dessa sammanfattas nedan:

- Parkens speciella läge. Parkens nyttjande av allmänhet, boende, skolor etc. Lekplats, utsatta kategorier i trafiken.
- Parkens kulturhistoriska värde. Nyttjande för kulturevenemang, naturguidningar etc.
- Parkens biologiska värde. Miljökvalitetsmål.
- Tillvarata parkens belägenhet och kvaliteter och utveckla dem, till trivsel och värde också för framtiden.

I yttrandet nämns även att tidigare samrådsredogörelse saknat aspekter som synpunktslämnaren tidigare anfört och att dessa bör rättas till i kommande samrådsredogörelse:

- *Att lövlundsmiljön vid John Bauer park är den enda vid Rocksjön och för många djurarter behövs som komplement till andra naturtyper i Rocksjöreservatet*
- *Att lövlundsmiljön med sin blandning av både torra och fuktiga partier är speciell också i sig självt och innehåller en mängd småbiotoper, som många djurarter med mycket speciella levnadsbetingelser är beroende av*
- *Att en vägdragnin g genom området inte bara kraftigt skulle försämra, utan också utplåna sådana biotoper*
- *Att en inventering enligt ovan pågår för området och att denna kan påvisa flera högst anmärkningsvärda fynd av både land- och vattenlevande djur, där några ytor är nya för länet, andra med ytterst få lokaler i landet*
- *Att förekomst av såväl rödlistade som hotade arter framhålls, även fridlysta och skyddade enligt EU:s art- och habitatdirektiv*
- *Att gruppen anser en reservatsbildning för hela området vara högst påkallande och att någon kompromiss vad gäller ytan ej är möjlig, då biotoper med artförekomst som nämnts, är i samma område som vägdragningen*
- *Att ÖP bör lägga till Enita (NT) i sin områdesbeskrivning för John Bauers park*
- *Att John Bauers park av många uppskattas för sin fågelsång och sin rofylldhet och är på större avstånd av de frekventa trafikljud, som övriga delar av Rocksjöområdet domineras av*
- *Att gruppen anser fågelguidningar: John Bauerdagsarrangemang etc blir svårkombinerade med en genomfartsled i samma miljö. Gruppen framhåller av samma anledning att parken utgör ett komplement till intilliggande lekplats, för spontanlek och picnic*

- *Att gruppen anser en John Bauerled, såsom genväg mellan två rondeller, skulle komma att generera mer trafik än vad den skulle avlasta andra gator ifrån och därmed vara stick i stäv mot kommunens övriga trafikpolicy*

Yttranden från privatpersoner rörande allmänna synpunkter

Sandra Henningsson

Bygg höghastighetsbanorna för järnväg väster om Jönköping enligt den södra linjedragningen och inte enligt den norra linjedragningen i översiktsplanen.

Kommentar

Sträckningarna för höghastighetsbanan som anges i översiktsplanen är framtagna i tidigare utredningar för ett antal år sedan och längre fram kommer dessa alternativ att utredas ytterligare för att få fram det alternativ som är bäst lämpat. Därför kommer samtliga alternativ ligga kvar i översiktsplanen till dess.

Stefan Högström

Ett markerat område över Pershult, Rydet, Berghem, Kullen, Ekeberg, Jordanstorp, Rytterns mosse och Pustan på en bifoga karta visar synpunktslämnarens förslag på lämpligt område för exploatering i form av bostadsområden, handel och lättare industri. Området är centralt och på cykelavstånd från Jönköping i förhållande till andra utpekade bebyggelseområden i översiktsplanen. Områdets värde som friluftsområde lär också minska ifall höghastighetsbanan byggs.

Kommentar

Området har inte kommit fram i utbyggnadsstrategin och med de faktorer som använts där. Nyexploateringsområden för bostäder bör ligga intill eller kunna anslutas till befintlig bebyggelse för att kunna få en samlad bebyggelse med god service och utbyggd kollektivtrafik. Men området kan vara intressant som ett strategiskt område i framtiden och kan utredas vidare i kommande utredning för långsiktigt markbehov för bostäder och verksamheter.

Robert Hällstorp och Sture Hällstorp

Önskemål om att del av Stora Spånshult 1:5 (bifogad kartbild) ska bli tillgängligt som framtida exploateringsområde och lyftas in som detta i översiktsplanen.

Kommentar

Området har inte kommit fram i utbyggnadsstrategin och med de faktorer som använts där. Nyexploateringsområden för bostäder bör ligga intill eller kunna anslutas till befintlig bebyggelse för att kunna få en samlad bebyggelse med god service och utbyggd kollektivtrafik. Förutsättningarna för att ansluta ett framtida bostadsområde med goda kollektivförbindelser på angiven plats är inte så bra som det bör vara när ett nytt bostadsområde planeras och är i nuläget därför inte aktuellt för exploatering.

Rolf och Birgitta Forsum

Bygg inte på området mellan Carlforsvägen och Benvedsvägen/Lönnvägen i Jöransberg. Detta är ett grönområde som uppskattas mycket av de närboende. Grönområdet fungerar också som en skärm för den tunga trafiken på Carlforsvägen.

Kommentar

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

Ann-Carin Andersson och Sverker Moberg

Den föreslagna John Bauergatan utgör en barriär mellan bostäderna på Kålgården och en av Jönköpings större lekplatser samt naturreservatet Rocksjön. Förslaget visar hur man inte ställer upp på sina egna deviser om: *Människan går först – Kollektivtrafik och cykel – Natur och rekreation – Barnperspektiv*.

- Vi kräver att John Bauergatan helt slopas från översiktsplanen
- Att man verkar för att infartsparkeringar anvisas i planen
- Att kollektivtrafik och GC-vägar prioriteras
- Att kommunen samverkar med grannkommuner och stora arbetsgivare för att underlätta för bättre kollektivtrafik och inte erbjuda gratis parkering.
- Att de medel som avsatts för John Bauerleden istället används för att förbättra kollektivtrafik, infartsparkeringar och bättre cykelinfrastruktur.
- Planera för framtidens stad och inte gårdagens.

Kommentar

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden. Kommunen kommer fortsätta arbeta med frågor om inpendling, infartsparkeringar och utveckling av kollektivtrafiken.

Helena Forsum och Anders Ryvallius

Bygg inte på grönområden mellan Carlforsvägen och Benvedsvägen. Området används idag som lekyta för barnen i området och området utgör också ett naturligt gångstråk för motionärer i bostadsområdet Jöransberg. Området fungerar också som en avgränsning mellan villområdet och Carlforsvägen.

Kommentar

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir

aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

Mari-Ann Josefsson med 56 namnunderskrifter

Man hemställer att förtättningsområde F505 Lustigkulle/Gröna kulle intill Liljeholmsparken undantas från förtättningsförslaget i översiktsplanen. Argumenten är att det är ett parkområde, och dessa små gröna ytor behövs för en bra livsmiljö och bra luftkvalitet. Det är förödande att bygga bort parker för all framtid. Dessutom är det ett fornminne som består av en bronsåldershöj och även om ett skyddsavstånd respekteras är det viktigt att bevara siktlinjerna från både öster och väster. Platsen är inte lämplig för höga huskroppar eftersom omgivande bebyggelse är låg. Om parken ändå ska bebyggas ska det ske med en låg bebyggelse som passar in i områdets villabebyggelse. Trafiksituationen och parkeringsmöjligheterna är redan svår i området.

Kommentar

Förtätning- och omvandlingsområden ska ses som exempel på områden som kan ges en annan användning. De kan användas för byggnation eller också för idrott, parkanläggning, dagvattenanläggning eller odlingslotter som också är viktiga för stadens struktur. Om det blir aktuellt med exploatering kommer en prövning att göras där sakägare och närboende får möjlighet att yttra sig. Detta område bedöms vara möjligt för en förändring och därför ligger området kvar i översiktsplanen.

Dan Johansson

Angående småskalig bebyggelse. Synpunktslämnaren föreslår att byggrätt i dessa områden sätts som i övriga villaområden, 25% av byggytan. Om dessa områden uppgraderas så att det blir möjligt att bygga vanliga bostäder i dem så skapas fler bra bostäder. Bristen på villatomter är stor och det finns människor som gärna bor lite perifert men begränsningen av byggrätt gör livet krångligare om man ska bo på en mindre yta än vad man oftast vill. Därför borde inte byggrätten begränsas. Det är brist på både kommunala villatomter och bostadsrätter i centrala delar.

Kommentar

Nedan följer utdrag från översiktsplanen där de olika typerna av småskalig bebyggelse definieras och motivering till riktlinjerna bevara/förändra:

- Småskalig bebyggelse- bevara: Områdenas karaktär och småskalighet ska bevaras.
- Småskalig bebyggelse- bevara: Beträffande byggrätt för småskalig bebyggelse se illustration nedan. Behov av detaljplan aktualiseras i samband med bygglovansökan, som överskrider den illustrerade byggrätten.
- Småskalig bebyggelse- förändra: Områden som inte ska utvecklas för mer bebyggelse eftersom de utsätts för betydande störningar från flyg, tåg eller biltrafik. Detta gäller bebyggelsen väster om Västersjön, nordväst om Granarpasjön, vid Lomsjön norr om riksväg 40 samt Skärstads-Ed intill E4. Det gäller även bebyggelsen vid Granbäck och

Målskog som ligger inom strategiskt område där det finns intresse för framtida tätortsutveckling. På sikt kan en nyexploatering bli aktuell.

Motivering

Småskalig bebyggelse- bevara: Dessa bebyggelseområden har en småskalig karaktär. Med det menas att bebyggelsen är låg, området och många byggnader har en enklare standard, smala grusvägar finns bevarade och området har ett naturnära läge. Områdena har framför allt betydelse för att tillgodose invånarnas behov av ett naturnära och enkelt fritidsboende. Kommunens ambition är att dessa bebyggelseområden ska bevaras och även ha en viss möjlighet till utveckling eftersom de erbjuder invånarna ett enklare sommarboende till en måttlig kostnad samtidigt som de har ett kulturellt värde.

Yvonne Frank Ljungberg och Peter Ljungberg

Synpunktslämnarna protesterar mot ett verksamhetsområde som finns utritat i översiktsplanen över Stigamo 1:16. Synpunktslämnarna menar att detta strider mot EU:s direktiv gällande att bevara och värna om jordbruksmark och att planerna utgör ett stort hot mot den biologiska mångfalden och bevarandet av genetiskt viktiga djur som finns på de gårdar i närheten som väntas bli drabbade. De är inte intresserade av att få ännu mer av sin mark inlöst eller uppköpt av kommunen.

Kommentar

Jordbruksmarken värden tas upp i flera yttrande. I översiktsplanen genomförandeplan redovisas att en utredning om jordbruksmarkens värden ska genomföras och den har redan påbörjats. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är angeläget att denna plan antas utan fördröjning för att lägga fast kommunens viljeinriktning i övriga frågor och inte vänta in resultatet av den utredningen. Översiktsplanen redovisar en återhållsamhet med att exploatera jordbruksmark både vid tätortsexpansion och på landsbygden men den pekar också ut flera nyexploateringsområden som innehåller jordbruksmark eftersom dessa områden bedöms som lämpliga utifrån flera samlade aspekter. Däremot anger inte översiktsplanen när i tid de bör exploateras och det finns möjlighet för kommunen att vid prioritering lyfta fram vissa områden.

Per Olof Hakeman, Lillemor Hakeman och Eva Johnsson

Synpunktslämnarna är positiva till att staten och kommunen ska samarbeta kring riksintresset kulturmiljövård och att ett nytt kulturmiljöprogram ska tas fram. De vill betona att Hakarps kyrkby har goda grunder för att kunna utses till ett område som ska omfattas av kulturmiljövård. Bifogat skrivelsen finns en mängd punkter med kultur- och naturvärden utöver det som redan finns i översiktsplanen som föreslås dokumenteras. Dessa punkter anser synpunktslämnarna bör beaktas vid en kulturinventering.

Kommentar

Det kommer inte att föras in några nya dokumentationer gällande Hakarps kultur- och naturvärden i översiktsplanen i nuläget. Däremot kommer detta föras med till kommande kultur- och naturinventeringar.

Bengt Lundgren

Gällande Herrgårdsgärdet i Tenhult lämnas följande yttrande:

- Att området inte bör bebyggas pga det natursköna läget och att det får anses som jordbruksmark
- Om bebyggelse sker, att den anpassas till närliggande natur och byggnader
- Att inte uppföra byggnader på 5-6 våningar, vilket var planerna som presenterades för flera år sedan
- Att områdets tillgänglighet sker antingen via bro vid Tenhults Möbler eller genom en förlängning av Stationsvägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är dessa alternativ de bästa
- Att man istället för Herrgårdsgärdet bebygger marken nedanför Naturbruksgymnasiet och Uppegården.

Kommentar

Gällande område ligger inom tätortszonen och översiktsplanens riktlinjer för denna zon anger bland annat att nya exploateringsområden ska ligga i direkt anslutning till befintlig tätortsbebyggelse och där det finns förutsättningar för välutvecklad kollektivtrafik. Området som är utpekad ligger intill befintlig bebyggelse och har goda möjligheter till kollektivtrafik. Infrastrukturen i det föreslagna området löses i ett senare detaljplaneskede där berörda har möjlighet att lämna synpunkter på mer konkreta förslag.

Magnus Strömberg

Synpunktslämnaren hänvisar till fakta från Trafikforum – Persontrafik & kollektivtrafik, där konstateras bland annat att biltrafiken fortsätter öka trots att målet länge varit att minska bilismen och förbättra kollektivtrafiken och att bensindrivna bilar fortfarande är det som körs mest.

Kommentar

Kommunen eftersträvar en hållbar utveckling med välutvecklade och tillgängliga kollektivtrafikstråk. Utdragna punkter från planstrategin som kommunen eftersträvar:

- Den regionala arbets- och bostadsmarknaden stärks genom en utvecklad kollektivtrafik. Målpunkter som är viktiga för kommunen och regionen ska utvecklas och ha en bra tillgänglighet.
- Nybyggnation görs i första hand genom förtätning och omvandling inom befintliga tätortsområden. Nya bostadsområden byggs i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. Där kollektivtrafikförsörjningen är, eller kan bli bra, ska en hög exploatering tillämpas.
- Götalandsbanan och Europabanan ska förverkligas med en station söder om Munksjön. Hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik ska utvecklas. Mer gods ska överföras från väg till järnväg och befintliga järnvägar ska utvecklas för ökad kapacitet för både gods och persontrafik.

Marianne och Håkan Orestig

Synpunktslämnaren önskar att fortsatt planarbete tar hänsyn till grundvattenförutsättningarna och påverkan på omgivande fastigheter kring Tahe Gård.

Kommentar

För att slå vakt om den centrala tätortens långsiktiga intressen ska bebyggelseutveckling inom den tätortsnära zonen främst ske genom planläggning. Detta innebär att om/när området blir aktuellt att planlägga kommer det via planprocessen gå igenom närmare utredningar och samråd för både sakägare och kommunens olika förvaltningar som då kan lämna synpunkter gällande bland annat hantering av befintliga dricksvattenbrunnar och grundvattenförutsättningarna och hur ny bebyggelse kan anpassas till befintlig.

Tomas Bolin m.fl.

Två åtgärder föreslås i yttrandet:

- ”Mariebolänken” lyfts ur översiktsplanen
- Berört skogsområde (väst samt nord/väst om Spettgatan) klassas som ”värdefull natur” i översiktsplanen

Motiveringarna till detta är i huvudsak följande:

- Boendemiljön försämras väsentligt både direkt och indirekt för boende i området väster om Klockarpsvägen/norr om Åsensvägen i och med att nuvarande naturnära boende och länk till naturen tillintetgörs på flera områden.
- Antalet boende som påverkas i någon mån *direkt* positivt av föreslagen väg i förhållande till dem som påverkas *direkt* negativt är inte stort nog för att motivera den kostnad som byggnationen medför. Inkluderas även de som påverkas *indirekt* negativt i jämförelsen, så är andelen negativt påverkade till och med ansenligt större än de som påverkas positivt.
- Det finns flera alternativ till förslagen, som samtliga är mer kostnadseffektiva och bidrar mer positivt till boende i Mariebo:
 - En ny avfart från Åsensvägen till Klockarpsvägen norr om cykelbron
 - Vägdragning över Samset
 - Omledning och försvärning för trafik att välja Åsensvägen.

Huvudpunkten är sammantaget att definitionen av ”Mariebolänken” bör vara den högst uppskattade naturliga länk som idag finns mellan boende på Mariebo och det natur- och djurliv som erbjuds i Samsetskogen, istället för namnet på en vägsträckning som skulle radera hela detta samspel och i högsta grad påverka boendemiljön negativt. Därmed bör det övervägas i Översiktsplanen att utöver borttagning av vägsträckningen även ge berört skogsområde klassificering som ”värdefull natur”.

Kommentar

Översiktsplanens riktlinjer för Mariebolänken:

- Vid detaljpanelläggning och annan kommunal planering ska hänsyn tas till planerad väg för att säkerställa dess utvecklingsmöjligheter.

- Innan beslut om eventuell vägutbyggnad tas ska fördjupad utredning göras om vägens nytta och konsekvenser

Med hänvisning till översiktsplanens riktlinjer ovan kommer detta att utredas närmare i senare skede. Översiktsplanens syfte är att reservera marken om sträckningen i framtiden kan bli aktuell.

Carl-Johan Lundberg

Vid ett medborgarmöte i Bankeryd i november i fjol kring bostadsbyggande och exploatering i Bankeryd så lyftes frågan om möjliga andra områden för exploatering utöver redan markerade. De restriktioner som kommunen satt för industriområdet på väg mot Sjöåkra utmed Lillån att inga bostäder kan byggas i dessa områden p.g.a. förgiftad mark är alltför omfattande och en ny utvärdering av marken bör göras (kan man bygga bostäder i södra Munksjön, så går det här). Det var flera gamla Bankerydsbor som visste hur industrier och utsläpp påverkat området som bestämt hävdade att zonen var minst tio gånger för stor. Vad som är rätt eller fel får utvärderas men marken ligger mycket bra till för bostäder och i dessa tider ska alla stenar vändas på.

Kommentar

I Bankeryd anges bland annat ett område (F:901) längs med Lillån mot Sjöåkra som möjligt förtätningsområde. Ett sådant centrumnära område är värdefullt för framtida exploatering av bostäder, med hänsyn till områdets förutsättningar och omkringliggande verksamheter och bebyggelse.

Mats och Marika Petersson

Exploatering av Torps Gård är olämplig då det är ett rekreationsområde för boende i närområdet och att Torps Hagar redan är bebyggt. Området är viktig för livskvaliteten för boende i området och även de djur som vistas i naturområdena vid Torps Gård. Istället föreslås Häggeberg som en mer lämplig plats för exploatering.

Kommentar

Nedan följer ett utdrag från planbeskedet med en sammanfattning av stadsbyggnadskontorets bedömningar och slutsatser.

Trycket på att ta fram nya bostäder idag är mycket stort, vilket har gjort att allmänintresset för bostadsförsörjning har blivit allt viktigare att ta hänsyn till än vid tidigare bedömningar. I detta fall så har man tidigare valt att undanta detta område för bebyggelse på grund av att området har en dålig koppling till samhället och att det har stora friluftsvärden. Med anledning av allmänintresset bostadsförsörjning har stadsbyggnadskontoret gjort en ny bedömning att det finns möjlighet att exploatera Bankeryds-Torp 1:11. Tidigare angavs att Torps gård inte skulle tillåtas för byggnation, på grund av bland annat bevarande av landskapsbild. Med anledning av att bostadsområdet Torps Hagar, direkt söder om det ansökta planområdet, har bebyggts har denna landskapsbild dock redan börjat förändras. Ansökans gång- och cykelbro skulle dessutom tillföra en planskild möjlighet att korsa Kortebovägen, vilket skulle vara positivt även för befintliga bostäder på båda sidor om vägen.

Stadsbyggnadskontoret anser därför att planläggning av bostäder kan utredas.

Johan Wahlgren m.fl.

En framtida exploatering av Torps Gård kommer att försämra möjligheten till friluftsliv för de boende i närområdet och för skolan i området. En framtida exploatering kommer även att öka trafiken med planerna att bygga 61 hus och påverka hästgårdarna och ridskolornas aktiviteter i området negativt. I yttrandet hänvisas även till översiktsplanen från år 2002 där planer på att bebygga Torps Gård avstyrkts med hänsyn till landskapsbild och rekreationsintressen men även för att undvika nyexploatering väster om Kortebovägen på grund av hög trafikbelastning.

Kommentar

Se ovanstående kommentar.

Madeleine Axelsson m.fl.

En framtida exploatering av Torps Gård kommer att försämra möjligheten till friluftsliv för de boende i närområdet och för skolan i området. En framtida exploatering kommer även att öka trafiken med planerna att bygga 61 hus och påverka hästgårdarna och ridskolornas aktiviteter i området negativt. I yttrandet hänvisas även till översiktsplanen från år 2002 där planer på att bebygga Torps Gård avstyrkts med hänsyn till landskapsbild och rekreationsintressen men även för att undvika nyexploatering väster om Kortebovägen på grund av hög trafikbelastning.

Kommentar

Se ovanstående kommentar.

Peter Tudén

Det planerade bostadsområdet B:935 i Lekeryd är på aktiv åkermark. Att bevara åkermark är viktigt för den biologiska mångfalden. Försvinner åkermarken så försvinner betesmarken. För sex år sedan var det ett annat område som var planlagt. Jönköping är bland de sämsta kommunerna i landet när det kommer till att bevara åkermark.

Kommentar

Jordbruksmarken värden tas upp i flera yttrande. I översiktsplanen genomförandeplan redovisas att en utredning om jordbruksmarkens värden ska genomföras och den har redan påbörjats. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är angeläget att denna plan antas utan fördröjning för att lägga fast kommunens viljeinriktning i övriga frågor och inte vänta in resultatet av den utredningen. Översiktsplanen redovisar en återhållsamhet med att exploatera jordbruksmark både vid tätortsexpansion och på landsbygden men den pekar också ut flera nyexploateringsområden som innehåller jordbruksmark eftersom dessa områden bedöms som lämpliga utifrån flera samlade aspekter. Däremot anger inte översiktsplanen när i tid de bör exploateras och det finns möjlighet för kommunen att vid prioritering lyfta fram vissa områden.

Tommy Andersson

Synpunkterna berör riksintresseområdet för vindbruk norr om Örserum. Synpunktslämnaren anser att området i första hand bör avföras som ett projektområde för vindindustri, alternativt ska de begränsningar som demokratiskt fattas framgå i en fördjupad översiktsplan. Det hänvisas även till ett beslut som Jönköpings kommun tidigare har fattat då projektet stoppades och ingen utbyggnad skulle ske.

Kommentar

Kommunfullmäktige har avstyrkt den vindkraftspark som EON Wind ansökte om. Eftersom området ligger inom kommunens enda riksintresse för vindkraft och området endast innehåller en begränsad mängd motstående intressen så bedömer stadsbyggnadskontoret att en ny ansökan om en annan utformning av vindkraftspark eventuellt skulle kunna accepteras vid en kommande prövning. Därför finns det området kvar i översiktsplanen.

Elias Madsen m.fl.

Synpunktslämnarna vill instämma som privatpersoner i det yttrande som ingivits av Rocksjögruppen över översiktsplanen och motsätter sig planerna på en John Bauerled och menar istället att den värdefulla naturen vid John Bauers park i sin helhet snarast måste skyddas genom reservatsbestämmelser.

Kommentar

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden. Kommunens ambition är att det ska vara möjligt att bygga vägen med endast ett mindre och godtagbart intrång i John Bauerparken och att naturreservatet ska bildas då sträckningen för vägen är fastlagd.

Bengt Lundgren

Synpunktslämnaren motsätter sig anläggandet av den trafikled som planeras byggas mellan John Bauergatan och Kålgårdsrondellen. Rocksjöreservatet har höga naturvärden och borde utökas till den delen som sträcker sig upp till John Bauergatan. Är den tänkta leden en ersättning för de båda körfält, en i vardera riktning, som planeras försvinna?

Kommentar

John Bauergatan ligger kvar i översiktsplanen eftersom den kan behövas i framtiden. Kommunen kommer fortsätta arbeta med frågor om inpendling, infartsparkeringar och utveckling av kollektivtrafiken.

Henrik Svensson

Önskemål om att Torps Gård (B:910) tillsammans med övrig åkermark i Bankeryd och Jönköpings kommun lämnas orörd i största möjliga mån. Framtida byggnation på åkermark försvårar för att ha kvar tätortsnära lantbruk i framtiden. Efter samrådet har tre områden lagts till som på sikt leder till att mer åkermark tas ur produktion medan inga områden innehållande bete eller åkermark har tagits bort. Torps Gård som är ett område som lagts till efter samrådet ligger till stora delar inom 500 meter från Labbarps Gård. Enligt PBL ska kommunen beakta förhållandena som råder på en gård med djurhållning och inte genomföra planläggning så att omgivningen utsätts för oacceptabel påverkan, så som buller, lukt. Området anses även medföra negativ påverkan på trafikflödet i Bankeryd.

Kommentar

Jordbruksmarkens värden tas upp i flera yttrande. I översiktsplanen genomförandeplan redovisas att en utredning om jordbruksmarkens värden ska genomföras och den har redan påbörjats. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är angeläget att denna plan antas utan fördröjning för att lägga fast kommunens viljeinriktning i övriga frågor och inte vänta in resultatet av den utredningen. Översiktsplanen redovisar en återhållsamhet med att exploatera jordbruksmark

både vid tätortsexpansion och på landsbygden men den pekar också ut flera nyexploateringsområden som innehåller jordbruksmark eftersom dessa områden bedöms som lämpliga utifrån flera samlade aspekter. Däremot anger inte översiktsplanen när i tid de bör exploateras och det finns möjlighet för kommunen att vid prioritering lyfta fram vissa områden.

Yttranden rörande Hedenstorp

233 yttranden och 125 namnunderskrifter har kommit in som handlar om Hedenstorp. Inledningsvis följer en kommentar från kommunen avseende dessa yttranden. Därefter följer sammanfattningar av de inkomna yttrandena.

Kommentar

Kommunen bedömer att expansionen av Hedenstorps verksamhetsområde är mycket angelägen eftersom det finns ett stort behov av nya tomter för företag. Hedenstorp ligger väl till med korta reseavstånd för personal och kunder. Området har också god kontakt till det övergripande vägnätet.

Kommunens ambition är att växa på ett hållbart sätt. Det innebär bland annat att nya bostäder, arbetsplatser och verksamheter i första hand ska byggas intill befintliga eller framtida kollektivtrafikstråk och nya strukturer ska möjliggöra gång- och cykelavstånd till arbete. Hänsyn ska också tas till natur- kultur och rekreationsvärden. Verksamhetsområdet har i översiktsplanen därför avgränsats så att Vattenledningsområdet kan bevaras med anledning av dess höga natur- och rekreationsvärden. Även terrängen kring Axamo och Hallby bevaras eftersom det är ett tätortsnära rekreationsområde. Dunkehallaån har naturvärden som i detaljplanearbetet kommer att tas hänsyn till vid avgränsningen av verksamhetsområdet. Förutsättningarna här är bättre än i andra alternativa områden.

Torsvik är inte ett alternativ till Hedenstorp. Båda områdena behövs och Torsvik är lämpligt för de stora logistikföretagen, med möjlighet till järnvägsanslutning, medan Hedenstorp är lämpligt för mindre fastigheter och företag med större personaltäthet och närhet för kunder.

Kommunen har också ambitionen att hushålla med jordbruksmarken. Jönköping omges av jordbruksmark och det är inte alltid möjligt att undvika att exploatera på jordbruksmark om övriga faktorer talar för en exploatering. En sammanvägning av alla faktorer talar för att samhällsintresset för exploatering är starkt. Detaljplanearbetet för Hedenstorp har påbörjats och därför har kommunen inlett markförhandlingar med berörda. Områdets avgränsning och anpassning till omgivande områden kommer att utredas inom detaljplaneprocessen där sakägare och allmänhet kommer få möjlighet att delta.

Flygplatsen har ett tillstånd för sin verksamhet och viljeinriktningen är för närvarande att den ska finnas kvar, där finns ingen möjlighet att planera för nya verksamheter utöver de som redovisas i översiktsplanen.

Det påpekas också att V:204 endast kommer att ge 15 ha industrimark och att det inte är en rimlig avvägning mot de stora nackdelarna. Översiktsplanen bedömer att området har goda förutsättningar som verksamhetsområde på en strategisk nivå. Pågående markförhandlingar och detaljplanearbetet kommer utreda vidare om och hur ett genomförande är möjligt och rimligt.

Det stämmer att område V:206 efter samrådet har preciserats som ett verksamhetsområde. Detta med anledning av att detaljplanearbete pågår och att det bedöms att det är mer angeläget att få

till verksamhetsytor än bostäder på den platsen. Verksamhetsområdet begränsas något med hänsyn till den privata tomten i antagandehandlingen. Översiktsplanen redovisar endast schematiska gränser och gränsen kommer att studeras vidare i pågående detaljplanearbete.

Kritik har framförts att samrådsyttrandena har sammanfattats alltför kortfattat och att politiker inte har fått ta del av de enskilda yttrandena. Samrådsredogörelsen innehåller en sammanfattning av inkomna yttranden och den har funnits tillgänglig på kommunens hemsida. Alla yttranden i sin helhet har förmedlats till beslutande politiker och de finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, men på grund av personuppgiftslagen har de inte lagts ut på kommunens hemsida.

Fredrik Lind

Det är sorgligt och oroväckande att ta så fin skog och mark vid Åsen och Hulukvarn. Vi som bor där har valt att bosätta oss där av en anledning och satsat allt på våra boenden. Här bor närmare 70 personer. Många människor kommer få ekonomiska svårigheter.

Martin Werning

Kommer även vi att tvingas flytta eller bli omgivna av stora verksamheter? I samrådsversionen gränsade vår tomt till ett strategiskt område som nu i utställningsversionen istället betecknas som verksamhetsområde.

Mikael Svensson

Att exploatera V204 och V203 förstör för så många, i Hulukvarn finns ett 40-tal hushåll. Även boende i Samset använder detta område. Att exploatera marken för industrier istället för att låta staden växa västerut med bostäder är ett stort misstag. Kommunen kan istället bygga verksamheter i området söder om Rv 40 och väster om flygplatsen.

Anders och Inger Brynne, sammanlagt sex yttranden

Det nya verksamhetsområdet V204 innebär att tätortsnära grönytor som är värdefulla för Mariebo och Åsens gård försvinner. Att ersätta detta med industrier skulle kraftigt försämra boendemiljön. Karaktären av fritidsbebyggelse vid Hulukvarn och Axamo påverkas så att rekreativvärdena minskar. Naturvärdena vid Dunkehallaån förstörs. Att bevara V204 är nödvändigt med tanke på de störande verksamheter som redan finns i närliggande områden. För långsiktig planering av kommunens utbyggnad bör områdena V203 och V204 reserveras för detaljplanering av bostäder. Att skapa ett sammanhängande tätortsnära grönområde intill Dunkehallaån, Hallbyskogen och Axamoområdet skulle göra en sådan expansion mycket attraktiv. Axamo, Hallby, Hulukvarn och Dunkehallaåns dalgång med V203 och V204, Klämmestorps ridanläggning och därtill hörande ridstigar föreslås utvecklas till en naturpark med Axamosjön som badsjö. Då skulle Jönköping bli rankad som etta som friluftskommun.

Ett alternativ är att lägga ner flygplatsen och använda området för nya verksamheter. Flygplatsen är inte försvarbar när vi får en höghastighetsbana som stannar vid Jönköpings centrum och Landvetter. Kommunens kostnad för flygplatsen skulle istället kunna läggas på en shuttletrafik med buss mellan Jönköping och Landvetter.

Lars Strandheim och Strandheims Argenturer AB

Kommunen har ett storhetsvansinne som låter kommunen växa i raketfart, markkonfiskering sätter jönköpingsbor i stora problem. Här finns åkermark, fridlysta växter och ett rikt fågelliv. Området används som fritids- och rekreationsområde. V204 är ett mycket känsligt område ur vattensynpunkt, området är känt för sina vattenådror.

Rv 40 och väg 195 tål inte mer trafik, och den lilla vägen som går genom V204 är också hårt belastad.

Fasighetsägaren äger både en bostadsfastighet och en industrifastighet där han driver sitt företag och kommer inte sälja sin fastighet. Kommunens sätt att hantera planen borde granskas, eftersom de boende har fått alltför lite information. Det är grovt kränkande att kommunen vill konfiskera mark och på det sätt det utförs.

37 personer har lämnat in följande likadana yttranden:

Birgitta Aringsjö, Anna-Lena Sjöström, Gun Croneheim, Ulrika Frödemy, Maria Bybro, Christina Leo, Helena Lundqvist, Karin Bybro, Daniel Äng, Jenny Wall, Göran Engdahl, Mikael Frodemyr, Kristina Wendel, Stefan Svensson, Ulla-Britta Törnquist, Anna Lilja, Hans Pettersson, Britt-Marie Fasth, Rolf Högberg, Ulrik Fredén, Inga-Lill Karlsson Gunilla Brewitz, Lise-Lott Thelander, Björn Sjöström, Anne Christine Karlsson, Margareta Kellberg, Ann-Charlotte Nilsson, De Doung, Christina Landén, Elenore Lindqvist, Elin Lindqvist, Emma Dahl, Hanna Svahn, Karin Markström, Malin Herbestam, Lars Berglund, Carina Johansson,

Yttrande gällande v204 i översiktsplanen.

Jag motsätter mig:

- att kommunen vill köpa ut och köra bort sju familjer från sina hem till förmån för verksamhetsområde (industrier). Det strider mot grundskyddslagen!
- att man tar bort bördig jordbruksmark i samma område. Det strider mot kommunens egna dokument och FN's rekommendationer. Dessutom gränsar v204 till ett kulturvårdsområde.
- att man vill ta bort den fina skogen mellan Mariebo, Åsen, Hulukvarn och Samset. Den är ett bullerskydd mot flygplatsen och riksväg 40 för Samset & Mariebo samt mot trafikbruset från väg 26 för Hulukvarn med omnejd. Den används även i rekreationssyfte för människor som bor i närheten. Att exploatera ut v 204 innebär en större risk för ohälsa för de boende i områdena runtomkring.
- att ett så litet område som ger ca 15 ha industrimark kan få kosta skattebetalarna så mycket pengar i inköp och uppbyggnad. Det är slöseri! Självklart ska fastighetsägare kompenseras om de tvingas bort från sina hem, men i det här området blir inte kostnaderna rimliga om man ser till den lilla ytan som blir kvar att bygga industrier på.

Jag yrkar på att:

- det finns andra rimliga områden att lägga detta verksamhetsområde på, t ex logpoint på Torsvik, utmed riksväg 40, utmed trafikerade vägar förbi små samhällen som behöver väckas till liv som t ex Bottnaryd eller utmed den nya sträckningen där höghastighetsbanan kommer att gå.

- man inte kan ta det lilla området (v204) i anspråk eftersom det berör alldeles för många människor i närområdet. Bara i Hulukvarn bor cirka 100 personer, tvärs över gatan ett tjugotal för att inte tala om alla de som bor i Mariebo och Samset som kommer få ökat buller rakt ner till sina bostäder.
- kommunen inte har utrett andra rimliga marker tillräckligt och att de har alldeles för bråttom vad gäller att exploatera v 204. Varför så bråttom? Ha lite is i magen och finn bättre områden där människor inte bor. Tänk inför framtiden – ta inte bort de få gröna områdena som finns kvar stadsnära.
- man utreder flygplatsens vara eller inte vara innan man beslutar om v204. Vad händer om flygplatsen läggs ned? Massor med bra utrymme för industrier öppnas där. Kanske kan man redan nu lägga industrier under bullermattan där människor ändå inte får bo?

Kommentar

29 personer har lämnat in följande likadana yttranden:

Patricia Flodmark, Erik Sundelin, Silvia Gesher, Victoria Grander Berglund, Åsa Johnsson, Emmelie Nygren, Emilia Waerland, Håkan Brahesjö, Bo-Göran Landvall, Göte Persson, Marianne Persson, Robin Johansson, Carina Landvall, Anne-Sophie T Zackrisson, Tobias Härdstedt, Rickard Stridh, Kenny Stridh, Anders Svensson, Mats Wilhelmsson, Thomas Palmér, Anders Grahn, Maria Bergman, Therese Wibergh, Annika Sporrang, Annika Elmeke, Hans-Åke Jonasson, Julia Berglund, Cathrina Andersson, Camilla Grander

Yttrande gällande v 204 och v 203 i översiktsplanen.

Jag motsätter mig:

- att kommunen vill tvångsinlösa och köra bort familjer från sina hem till förmån för ett verksamhetsområde (industrier). Det strider mot grundskyddslagen!
- att man tar bort bördig jordbruksmark i samma område. Det strider mot kommunens egna dokument och FN's rekommendationer. Dessutom gränsar områdena till ett kulturvårdsområde där landskapet bör bevaras.
- att man vill ta bort skogarna i v 204. De utgör ett bullerskydd mot flygverksamhet, riksväg 40 och väg 195 för området samt Samset och Mariebo. Skogarna används även i rekreationssyfte för människor som bor i närheten och till ridstigar. Det innebär en större risk för ohälsa för boende i närområdena om skogen tas bort och ersätts med industrier.
- att ett så litet område industrimark kan få kosta skattebetalarna så mycket pengar i inköp och uppbyggnad. Det är slöseri! Självklart ska fastighetsägare kompenseras om de tvingas bort från sina hem, men i det här området blir inte kostnaderna rimliga om man ser till den lilla ytan som blir kvar att bygga industrier på.

Jag yrkar på att:

- det finns andra rimliga områden att lägga detta verksamhetsområde på, t ex logpoint på Torsvik, utmed riksväg 40, utmed trafikerade vägar förbi små samhällen som behöver

väckas till liv som t ex Habo & Bottnaryd eller utmed den nya sträckningen där höghastighetsbanan kommer att gå.

- man inte kan ta detta lilla område i anspråk eftersom det berör alldeles för många människor i närområdena. Ett hundratal personers hälsa, livsstandard och livskvalité måste väga mer än ett fåtal industrier! Tar man med nybyggnationen i de västra delarna kommer tusentals familjer påverkas i framtiden.
- kommunen inte har utrett andra rimliga marker tillräckligt och att de har alldeles för bråttom vad gäller att exploatera v 204. Ha lite is i magen och finn bättre områden där människor inte bor. Tänk inför framtiden – ta inte bort de få gröna områdena som finns kvar stadsnära. Tar vi bort landsbygden i v 204 så kan vi aldrig kompensera tillbaka ett sådant ingrepp i landskapet.
- man utreder flygplatsens vara eller inte vara innan man beslutar om v204. Vad händer om flygplatsen läggs ned? Massor med utrymme för industrier möjliggörs där då. Vid en eventuell satsning och förlängning av banan medför det en ny bullerzon i hela västra delen av Jönköping. En mer södergående bana skulle medföra mindre buller i de tätortsnära bostadsområdena och ge mer mark för industrier vid flygbanan. Stambanans intrång söder om flygplatsen möjliggör nya infarts- och genomfartsvägar mot Torsviks industriområde i framtiden och även eventuella godstågsförbindelser.

10 personer har lämnat in samma yttrande som ovan med tillägg av en avslutande mening.

Joakim Staberg, Carmine Celozzi, Jeanette Ahlbom, Johan Andersson, Samer El Kari, Fredrik Olsson, Pernilla Bergentoft, Mattias Bergström, Joacim och Sandra Svensson

Yttrande gällande v 204 och v 203 i översiktsplanen

Den tillagda meningen lyder enligt följande: ”En utveckling söder över skulle medföra en mer samlad bullerzon för alla medborgare från tåg, flyg, godstransporter, pendlingstrafik och industriverksamheter.”

144 personer har lämnat in följande likadana yttranden:

Anna Pehrsson, Eva Josefsson, Inger Svahn, Margreth Stregnell, Jan Johansson, Lillemor Johansson, Britt Strehlow, Emil Brahesjö, Malin Björnell, Mattias Björnell, Tommy Jonasson, Helene Brahesjö, Erica Rosander, A-S Huber – Jonasson, Cecilia Dittschlaug, Marie-Louise Ling, Anders Elm, Alma Huric, Katarina Lundmark, Gunilla Lundmark, Catrin Åkerlund, Inger Lans, Steve Lundmark, AnnLouise Ejebring, Therese Saltin, Jörgen Karlsson, Carin Artursson, Chatarina Lindström, Angelica Styf, Carin Jacobsson, Sofia Törneblad, Carina Edman, Pernilla Lundahl, Nathalic Zackrisson, Ylva Höög, Charlotte Palmer, Sussie Tanriver, Jakob Gesher, Gabriella Grander, Kenneth Danielsson, Mona Fransson, Viktor Noren, Ellen Fransson, Kenneth Bergqvist, Jennie Danielsson, Emma Wallin, Stefan Zackrisson, Frank Jonasson, Carolina Petersson, Stefan Kennethson, Magnus Edefjäll, Jens Lundkvist, Joakim Roos, Ricky Karlqvist, Fredrik Jörgenson, Anna Brewitz, Andreas Sörman, Ingemar Henrickson, Kim Hubert, Nedim Ramic, Patrik Härdstedt, Pontus Andersson, Martin Nero, Mats Svensson, Marita Greverius, Peter Johansson, Tord Eidering; Åsa Stavåker, Britt-Marie Zanden, Christian Berggren, Marita Norden, Lena Gärskog Lindsjö, Ann Pettersson, Ola Engbring, Annika Gustafsson, Anna Franklin, Margit Grander, Kent Grander, Monica

Grander, Linda Bergström, Bengt Allan Svenningsson, Birgitta Larsson, Mikael Östmo, Rebecka Grander, Mikael Mattlin, Petter Viborgh, Linn Johansson, Anders el Masri, Kristina Green, Andreas Johansson, Bo Green, Anna Sjödin, Jonas Sjödin, Stefan Nyman, Daniel Nilsson, Peter Silver, Annelie Dalberg, Kerstin Bergstrand, Helen Sjöman, Kristina Brewitz, Rita Rafail, Sofia Hildingsson, Andrijana Ignjatovic, Eva Maitz, Elisabeth Aceby, Malin Zahrisson, Malin Tidlund, Bosse Thörn, Stefan Sundling, Ann Angshed, Alexandra Grander Nero, Jonas Nero, Anders Klasson, Carl-Johan Andersson, Rosita Vestlund Årevall, Thomas Blomkvist, Stefan Borst, Helen Svensson, Jakob Danielsson, Lillian Mukiibi, Agneta Gilén, Annika Svedenklint, Susanne Simonsson, Emma Forsman, Helen Svärd m.fl. Tonje Moskav, Hanna Danielsson, A-L Gross, Siv Nilsson, Maria Ljungkvist, Anna Josefsson, Gunilla Jonasson, Yvonne Gustafsson, Ulrika Storsjö, Kari Islann, Mona Malm Blomfeldt, Ulrika Lindblad, Ulrika Gustafsson, Barbro Toth, Imre Toth, Jörgen Bengström, Elisabeth Wilhelmsson, Leif Wilhelmsson och Susanne Karlsson, Lotta von Schantz.

Yttrande gällande v 204 och v 203 i översiktsplanen

Jag protesterar mot:

- att människor ska behöva flytta från sina hem för att industrier ska byggas för vinnings skull.
- att skog ska huggas ner och skövlas. Skogen i v 204 är viktig eftersom den dämpar buller från flyg och trafik för boende. Dessutom promenerar, joggar och strövar de närboende i den. Den borde ses som en framtida investering för daglig motion och hälsa.
- att man tar bort bördig åkermark som brukas. Det finns alltför få sådana marker kvar i världen och de som finns måste bevaras! Industrier förstör landskapets kulturvärden.
- att kommunen slösar med skattepengar. V 204 är ett litet område som genererar en liten byggnation av verksamheter till ett alldeles för högt pris. Det påverkar även ett hundratal nära boende i dagsläget och ännu fler i framtiden då de nya områdena är färdigbyggda.
- att kommunen inte kan hitta mer rimliga marker. Om v 204 tas i bruk så förhindrar man stadsutvecklingen i de västra delarna av Jönköping eftersom det blir en barriär av industrier. Dessutom får barn och vuxna cykla genom hårt trafikerade vägar till bad och motion.

Namnlista med 125 namn, Matilda Hubbe m.fl. Yttrande gällande v204 och v203 i översiktsplanen

Jag protesterar mot:

- att människor ska behöva flytta från sina hem för att industrier ska byggas för vinnings skull.
- att skog ska huggas ner och skövlas. Skogen i v 204 är viktig eftersom den dämpar buller från flyg och trafik för boende. Dessutom promenerar, joggar och strövar de närboende i den. Den borde ses som en framtida investering för daglig motion och hälsa.

- att man tar bort bördig åkermark som brukas. Det finns alltför få sådana marker kvar i världen och de som finns måste bevaras! Industrier förstör landskapets kulturvärden.
- att kommunen slösar med skattepengar. V 204 är ett litet område som genererar en liten byggnation av verksamheter till ett alldeles för högt pris. Det påverkar även ett hundratal nära boende i dagsläget och ännu fler i framtiden då de nya områdena är färdigbyggda.
- att kommunen inte kan hitta mer rimliga marker. Om v 204 tas i bruk så förhindrar man stadsutvecklingen i de västra delarna av Jönköping eftersom det blir en barriär av industrier. Dessutom får barn och vuxna cykla genom hårt trafikerade vägar till bad och motion.

Kenneth Bergqvist

Jag vill inte flytta härifrån. Jag har bott här länge och det finns inget annat ställe som kan mäta sig med hur jag bor här. Om skogen tas bort förstörs miljön för många som bor runtomkring. Tänk ordentligt på vilka konsekvenser dessa planer får för de boende.

Frank Jonasson

Politiker och näringsliv behöver ta ett större ansvar för oss alla. Vi måste flytta för att kommunen ska bygga en station vid södra Munksjön och behöver ny industrimark för den flytten i framtiden. Vi är runt ett hundratal som bor och lever i området idag men endast sju fastigheter blir berörda av uppköpen. Tomter köps in utan att samrådtiden ens är slut i översiktsplanen. Enligt grundlagsskyddet får man inte ta folks mark för industriers vinning och ännu mindre när andra lika rimliga marker finns. Längs de nya stambanorna kan man bygga nya industrier. Att exploatera v204 och v203 innebär barriärer av industribyggnader som tar våra gröna områden och nära skogspromenader. Öppna landskapsbilder tas bort och åkermark försvinner. Detta stoppar nästa generations framtid för bostadsutveckling i stadsnära miljöer och bevarande av landskap och kulturarv med dess flora. Om flygplatsen flyttas mot söder kan staden växa med bostäder och grönområden närmast staden och nya verksamhetsområden längre ut. Översiktsplanen ger inte den bild som är bäst för en hållbara utveckling.

Stefan och BrittMari Johansson

Man motsätter sig att kommunen flyttar verksamheter till jordbruksmarken på Hedenstorp. Området är nu ren jordbruksmark som kommer förorenas och aldrig kan återskapas efter ett sådant intrång. Kommunen äger inte rätt att flytta bort befintlig verksamhet till förmån för annan verksamhet. Trafikbullret bör utredas och trafiksituationen är kaos med ständiga olyckor och köer på 195:an och Rv 40. Den lilla vägen genom V204 används för genomfartstrafik.

Gunilla och Hans Jonasson

Angående V204 och V203. Vad har kommunen för tanke när man vill tvångsflytta människor och riva deras hem och dessutom förstöra skog och fina naturområden. Att leva med denna ovisshet förstör människors hälsa och det är inte rimligt att behandla människor på detta sätt. Det finns andra områden att lägga industrier på. Lagg industrier istället längs med stora hårt trafikerade vägar och utmed den kommande höghastighetsbanan.

Camilla Grander

Hur kan kommunen få tvinga bort medborgare från sina hem? Ni tar bort vår grundtrygghet. Familjen och släkten har bott här i många år och det finns så många minnen som är förknippade med huset. Området är mycket vackert, all åkermark brukas, det är ett rekreationsområde och skogen används för promenader och svamp- och bärplockning. Skogen och området är sankt och det kan inte vara ekonomiskt försvarbart att exploatera. Det blir mycket höga expropriationskostnader för så många fastigheter för en så liten yta som man kan bygga på. Om det byggs industrier här så hindrar det fortsatt tillväxt av staden.

Man är mycket besviken på att samrådsyttrandena sammanfattades alltför summariskt och att politiker inte fick ta del av de enskilda yttrandena.

Vi ger inte upp våra hus och vi kommer kämpa vidare.

Yttranden rörande Karlavägen

129 yttranden har kommit in som handlar om Karlavägen. Inledningsvis följer en kommentar från kommunen avseende dessa yttranden. Därefter följer sammanfattningar av de inkomna yttrandena.

Kommentar

I utställningsversionen av Digital översiktsplan 2015 under avsnittet Kommunikationer och under rubriken Väg finns Karlavägen utmarkerad som en framtida väg. Föreslagen sträckning för Karlavägen går via Karlavägen/Dalagatan/Hemstigen. I översiktsplanen står det bland annat att Karlavägen syftar till att fördela trafiken bättre väster om Munksjön. I de inkomna yttrandena benämns Karlavägen ofta som Torpaleden. Men då föreslagen sträckning benämns som Karlavägen i översiktsplanen har vi för enkelhetens skull valt att konsekvent skriva Karlavägen när vi pratar om sträckningen Karlavägen/Dalagatan/Hemstigen i översiktsplanen och i texten nedan.

Många synpunkter handlar om Karlavägen. Medborgarnas engagemang är viktigt för kommunen i dess arbete med samhällsplanering. Generellt sett handlar god samhällsplanering mycket om att väga olika intressen mot varandra för att sedan kunna ta ställning i en mängd olika frågor. Kommunen vill i översiktsplanen visa allmänhet och övriga intresserade sin ambition med den framtida markanvändningen. Vilka naturområden ska bevaras? Var ska nya bostäder byggas? Hur ska kommunens olika tätorter växa? Detta är exempel på några frågor för kommunen att besvara i översiktsplanen. Översiktsplanen visar också hur ett och samma område kan beröras av många intressen. Kommunen ska i översiktsplanen utgå från de allmänna intressena och inte de enskildas intressen. I översiktsplanen ska även kommunen redovisa hur hänsyn tas till statens intressen, så kallade riksintressen. Att ett objekt finns med i översiktsplanen betyder inte att objektet är beslutat och ska genomföras. En översiktsplan är inte bindande.

Det finns strategier och tidigare utredningar bakom många av kommunens ställningstaganden i översiktsplanen. När det till exempel gäller nya bostäder så handlar en av kommunens strategier om att förtäta och utveckla bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk.

I en växande kommun med en expansiv centralort är det naturligt att efterfrågan på mark är stor. Konkurrensen kan vara stor mellan olika intressen om samma mark. Här finns en stor utmaning

inom samhällsplaneringen att göra kloka avvägningar och finna goda lösningar som bidrar till det hållbara och attraktiva samhället.

Kommunen har under många år arbetet med strategisk utveckling för hela kommunen och inte minst för centralorten. I detta arbete handlar det delvis om att arbeta med framtidens samhällsplanering. Att genom strategier och planer ligga ett steg före och tidigt skapa förutsättningar så att kommunen och centralorten kan utvecklas på ett positivt och hållbart sätt. Förutom utmaningen i sig att skapa en hållbar och attraktiv stad så har centralorten utmaningar i form av naturliga barriärer som sjöar, vattendrag och stora höjdskillnader i topografin.

Områden kring Karlavägen har fått ett centralare läge i staden i och med planerna på en ny stadsdel och en eventuell station för höghastighetståg i södra Munksjön. Samtidigt möts nationell, regional och lokal trafik där E4:an och riksväg 40 går ihop strax söder om södra Munksjön. Kommunen är tvungen att bemöta ovan beskrivna utveckling utifrån ett helhetsperspektiv. Därför har Karlavägen funnits som en del i kommunens tankar om hur ett framtida trafiksystem ska fungera i ett växande Jönköping. Karlavägen innebär ett scenario för hur utvecklingen kan se ut.

Karlavägen finns med i översiktsplanen för att redovisa en möjlighet för en utbyggnad och dessa sträckningar ska beaktas vid kommunala beslut som berör området. Detta gäller även för flera andra vägsträckningar i översiktsplanen. Att Karlavägen finns med i översiktsplanen betyder inte att det finns beslut om att den ska byggas.

Det finns många frågor kring Karlavägen som behöver studeras mer för att kommunen ska kunna bedöma om Karlavägen är en del av det framtida trafiksystemet i Jönköping. Kommunen behöver studera och utreda mycket av det som påtalas i yttrandena, till exempel konsekvenser till följd av trafikbuller, utsläpp till luft, konsekvenser för naturmiljön, konsekvenser för rekreations- och friluftsvärden, trafik- och barnsäkerhet och långsiktigt hållbart resande.

Cecilia Hallström

Bygg inte Karlavägen. Förstör inte miljön utmed Dalagatan.

Madeleine Hallström

Bygg inte Karlavägen. Förstör inte den natursköna miljön i Torpa och runt Dalagatan och Karlavägen. Tänk på barnens säkerhet. De ska växa upp i området.

Kristoffer Schröter

Jönköpings kommun för en inkonsekvent politik för stadsplanering. Å ena sidan är det svårt att röra sig i centrum så att centrumhandeln missgynnas i förhållande till externhandeln på A6. Å andra sidan planeras en stor trafikled med Karlavägen som förstör miljön på Torpa.

E.Söderberg

Bygg inte Karlavägen. Villorna är inte byggda för att klara bullernivåer som vägen kommer att ge. Det är fel att flytta trafikproblemen från Barnarpsgatan till Karlavägen. Karlavägen skulle sänka värdet på villorna i ett område som idag är lugnt och barnkärt. Att bygga Karlavägen skulle gå helt emot politikernas vilja att få mer kollektivtrafik och mindre biltrafik i vår stad. Miljön i området kommer förstöras om 11 000 bilar ska gå på Karlavägen. Hur tänker kommunen kring den nya arenan och Karlavägen?

Niclas Svedberg

Protesterar mot Karlavägen. Detta är emot kommunens alla beslut om att minska biltrafiken och öka gång- och cykelmöjligheterna. Vägen blir en barriär, ökar luftföroreningarna och höjer bullernivåerna. Detta kommer ha stor negativ inverkan på natur och parkområden och ökar risken för olyckor.

Anki Franchini

Karlavägen kommer öka biltrafiken i hela staden. Kommunen borde satsa på en ringled i stället för ett icke utrett alternativ som Karlavägen. Med Karlavägen kommer trafiken från väg 195 ledas in i Torpa istället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Livskvaliten för människor som bor i området kommer att försämrats avsevärt och kvalitén på stadsdelen kommer att sjunka avsevärt. Löser Karlavägen trafikproblemen på Barnarpsgatan eller flyttas problemen bara till Karlavägen?

Rädda Karlavägen

Synpunktslämnarna vill förstärka vilka miljöaspekter som anses behöva studeras specifikt för Karlavägen. Karlavägen gör ett mycket stort intrång i både boendemiljön och i naturmiljön. Därför krävs det att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken upprättas. Redan innan Jönköpings kommun kan besluta om en ny översiktsplan. Jönköpings kommun har också lämnat vilseledande information i frågan. Därför kommer här en mer rättvis bild av Karlavägen.

Konsekvenser till följd av trafikbuller

Avsteg från huvudregeln om riktvärden för buller kan endast göras i områden av stadskaraktär, till exempel områden med ordnad kvartersstruktur. Området Karlavägen/Dalagatan/Hemstigen kan omöjligt betraktas som ett "område av stadskaraktär". Jönköpings kommuns utredning om buller för Karlavägen, Sweco 2011-11-10, känns oseriös och innehåller rena sakfel och felaktiga slutsatser. Exempel på felaktigheter som hittats i utredningen redovisas. Jönköpings kommun måste göra en utredning av bullerexponering.

Utsläpp till luft

Karlavägen leder till kraftigt ökande luftföroreningar i en grön dalgång. Trafiken är en av de viktigaste källorna till luftföroreningar. Dalagatan utgörs av en dalgång vilket kommer förvärra luftföroreningarna. Eftersom genomfartsleden troligtvis kommer medföra betydande miljöpåverkan krävs att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken upprättas.

Konsekvensen för naturmiljöer

Växt- och djurlivet i området kring Karlavägen kommer att påverkas dramatiskt av Karlavägen. En miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för att utvärdera vilken påverkan Karlavägen får på den känsliga naturmiljön i området. Karlavägen kommer att skära av två värdefulla gröna stråk; Junebäcken och Tabergså. Karlavägen kommer gå i ett av de få grönområden som finns kvar i Jönköpings centrala delar. Kommunens *Grönstrukturplan* påtalar vikten av Junebäcken som ett grönt rekreativområde. Även inom ramen för kommunens *Program för hållbar utveckling* ska program tas fram som handlar om att stärka Junebäcken som ett grönt stråk i staden.

Konsekvenser för rekreativ- och friluftsvärden

Karlavägen blir en barriär i grönstrukturen som försvårar för det tätortsnära friluftslivet. Grönmiljöer som erbjuds för tätortsnära närrekreation har stor betydelse för människors välbefinnande. Karlavägen kommer försämra barnens möjligheter till lek- och fritidsaktiviteter i området. En noggrann inventering behöver göras av den föreslagna genomfartsledens inverkan på det tätortsnära friluftslivet och barnens fritidsaktiviteter och barnens skolvägar utmed dess sträckning.

Trafik och barnsäkerhet

Det är oansvarigt och farligt att lägga en så hårt trafikerad genomfartsled som Karlavägen genom ett barntätt område.

Långsiktigt hållbar resande

Ur ett hållbarhetsperspektiv handlar det om att minimera transporternas resursförbrukning och negativa påverkan på människor och miljö. Nya vägar genererar alltid mer trafik. Översiktsplanen behöver tydligare beskriva planerad bebyggelse, arbetspendling och andra resvanor för att bättre kunna värdera alternativa kommunikationslösningar. Detta inte minst mot bakgrund av Karlavägens syfte. Utifrån beräknade trafikmängder och skrivningar i kommunikationsstrategin är det svårt att bedöma hur långsiktig den föreslagna genomfartsleden egentligen är.

Den enda vägen fram?

Jönköpings kommun hävdar att den allmänna nyttan överstiger den enskildes angelägenhet avseende Karlavägen. Kommunen har varken specificerat den allmänna nyttan eller gjort tillräckliga utredningar kring hur stora den enskildes olägenheter blir. En miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas för trafikbuller, naturmiljöer, rekreations- och friluftsvärden, trafik- och barnsäkerhet, långsiktigt hållbart resande och utsläpp till luft.

Anki Franchini

Synpunktslämnaren ställer flera frågor i sitt yttrande. Vad händer med alla tidigare synpunkter? Varför blev det ingen förändring i översiktsplanen? Vad krävs för medborgararrangemang för att få till förändring? Hur kan man ta beslut om att lägga in en väg i översiktsplanen när inga andra alternativ har lagts fram? Synpunktslämnaren skriver att det upplevs som uppenbart att politiker och tjänstemän har med Karlavägen i översiktsplanen för att vid ett senare tillfälle kunna hävda att "Karlavägen alltid har funnits med".

Mikael Lindgren

Genomförandet av Karlavägen skulle utsätta Torpa för en trafikbelastning som den inte skulle klara av. Inte minst mot bakgrund av en ny fotbollsarena i området och en ny station för höghastighetståg samt redan buller från bilarna där E4:an och riksväg 40 möts i närheten. Särskilt kommer östra Torpa inte klara av denna belastning. Synpunktslämnaren skriver att det vore bättre om en ny bro över Munksjön byggs för att leda om/bort trafik från stadsdelen och de belastade vägarna. Samtidigt som buss och cykelstråk prioriteras före biltrafik.

Silvio Franchini

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället

för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Rickard Franchini

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Ingrid Delefeldt

Att bygga Karlavägen är som att fördärva ett av stadens äldre och vackra bostadsområde. Varför förstöra för alla som bor i området? Husen på Torpa är inte byggda för att ligga vid en genomfartsled. Det känns som kommunen flyttar trafikproblemen från Barnarpsgatan till Torpa.

Libertad Rodriguez

Synpunktslämnaren undrar vad som hände med alla synpunkter om Karlavägen som lämnades in under samrådet? Varför blev det ingen förändring avseende Karlavägen i Översiktsplanen? Känslan är att politiker och tjänstemän försöker få med Karlavägen i översiktsplanen för att senare kunna hävda att ”Karlavägen alltid har funnits med i planeringen”. Synpunktslämnaren undrar vad för medborgarengagemang som krävs för att få till en förändring. Synpunktslämnaren undrar också hur en väg kan läggas in i översiktsplanen när inga andra alternativ har lagts fram. Förslaget som är framlagt flyttar bara problemet från ett område i staden till ett annat. Genomförandet av Karlavägen skulle förstöra stadsdelens kvalitet.

Maria Söderberg

Synpunktslämnaren motsätter sig att Karlavägen byggs. Den ökade trafiken kommer medföra höga bullernivåer och risk för trafikolyckor. Luftföroreningar förstör uteplatser och vibrationerna från trafiken kan ge sättningar i villorna.

Lisa Söderberg

Karlavägen, en flerfilig väg, skulle förändra hela stadsdelen. Bland annat skulle vägen innebära en fara för alla barn som bor där och det skulle begränsa barnens frihet att röra sig i stadsdelen. Vägen skulle bli en barriär som delar upp stadsdelen på ett negativt sätt. Karlavägen skulle förstöra livskvaliten för alla som bor i stadsdelen. Villorna från 1940-talet skulle inte klara av bullret som vägens trafik skulle medföra. Bullernivåerna, nedskräpningen och luftföroreningen skulle påverka hälsan negativt hos de boende i området. Kommunen borde undersöka andra alternativ till Karlavägen. Om vägen byggs så skulle det bli väldigt svårt för husägare i närheten av Karlavägen att sälja sina hus.

Eskil Håkansson

Synpunktslämnaren invänder sig mot att Karlavägen är med i översiktsplanen som en genomfartsled. Att dra en genomfartsled rakt genom ett villaområde är illa. Barn är idag vana vid att röra sig fritt i området och om vägen skulle byggas så är det tänkbart att barn blir inblandade i trafikolyckor. Vägen kommer innebära en stor inskränkning för de boende i området. De boende kommer känna en ständig oro för sina barn. Har kommunen med risker för olyckor mellan barn och bilar i sin planering?

Trafikverkets regler för nybyggnationer intill vägar finns med i översiktsplanen. Dessa regler stämmer inte överens med planerna för Karlavägen. Detta visar olämpligheten och konsekvensen vägen skulle få för de boende i området. Dalagatan och Junebäcken har höga natur- och djurvärden. Tänker kommunen fylla igen Junebäcken för att bli av med djurlivet utmed vägen?

Synpunktslämnaren kan inte se någonstans vad gränserna för hur mycket trafik på vägarna som är ok och rimligt. Kommunen borde bygga en fungerande ringled i stället för Karlavägen.

Krister Engvall

Hur tänker kommunen kring Karlavägen och om att säkra upp hus angående bullernivåer och gång- och cykelvägar till Torpaskolan? En ökad trafikmängd med Karlavägen skulle försämra säkerheten för barn. Buller och luftföroreningar kan ge upphov till långsiktiga hälsoproblem. Varför planerar inte kommunen mer långsiktigt avseende Jönköpings behov av att växa? Kommer kommunen att ekonomiskt stötta boende för ombyggnationer för anpassning av hus och trädgårdar i form av bullerskydd?

Annette Hilliges

Karlavägen kommer inte att vara anpassad för den trafikmängd som kommer trafikera gatan eller för de bullernivåer som trafiken kommer medföra. Det är inte rimligt att 11 000 bilar ska passera på Karlavägen i jämförelse med dagens 360 bilar. Karlavägen kommer innebära att livskvaliten kommer minska för alla som bor i området. Framförallt för alla barnfamiljer. Flytta inte problemen från Barnarpsgatan till Torpa.

Lena Callisen

Den planerade Karlavägen är ett ogenomtänkt och dåligt förslag. Förslaget är inte tillräckligt utrett och inga alternativa förslag har tagits fram. Ingen konsekvensutredning har gjorts. Varför struntar kommunen i Länsstyrelsens och medborgarnas synpunkter? Ytterligare en genomfartsled ökar trafiken totalt sett i staden. Det finns uppenbara trafiksäkerhetsrisker med Karlavägen då många barn rör sig i området. Bullerstörningar och luftföroreningar blir för höga. I ett nybyggt område skulle aldrig denna typ av genomfartsled tillåtas så nära bostäder. Området där genomfartsleden ska gå är utpekad som ett grönstrukturområde. Detta kommer att förstöras.

Lars Blomgren

Karlavägen leder bara till ökad trafik genom området. Följderna blir höga bullernivåer och luftföroreningar. Dessutom kommer kollektivtrafiken att försämrats. Trafiken från 195:an kommer att ledas genom staden i stället för runt den.

Gunnar Gunnarsson

Det är fel att bygga en trafikled genom centrala Jönköping då det är kollektivtrafik och cyklar som tillhör framtidens större städer. Inte bilar. I andra städer byggs ringleder. Detta borde man satsa på även i Jönköping. Jönköpings kommun verkar ha svårt att hålla ihop planeringsidéerna. En led till ger ökad trafik och istället för lösa ett trafikproblem på Barnarpsgatan så skulle vi få två problem; trafikproblem på Karlavägen och trafikproblem på Barnarpsgatan. Stor ökning av partikelmängd och ökat buller är inte försvarligt i denna villabebyggelse. Naturstråken i stadsdele förstörs om Karlavägen byggs.

Martin Abellsson

Varför finns Karlavägen med i översiktsplanen när det i samrådsredogörelsen står följande: ”Att utreda Karlavägen och John Bauergatan har inte funnits med som uppdrag inom ramen för arbetet med översiktsplanen.” Karlavägen redovisas som en möjlighet för utbyggnad. Det är dumt att gå i tron att Karlavägen ska byggas. Risken är att man planerar och bygger bort alternativa lösningar. Det är viktigt att alternativ till Karlavägens sträckning utreds.

Hans Olsson

Bygg inte Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Bygg en ringled i stället.

Fabian Wärn

Att bygga Karlavägen genom ett bostadsområde med mycket grönska och barnfamiljer kommer inte avlasta trafiken i staden. I stället behöver kommunen satsa på mer smarta och innovativa lösningar inom kollektivtrafiken. Skapa möjligheter att lämna bilen hemma.

Erik Sandahl

Synpunktslämnaren hänvisar till sitt yttrande som gällde att Karlavägen inte bör byggas och som synpunktslämnaren lämnade under samrådet. Det är olyckligt att kommunen väljer att sammanfatta cirka 1/3 av samtliga inkomna yttranden under samrådet i ett kort stycke text och utan att det påverkat den nya versionen av översiktsplanen. I mångas ögon uppfattas det som att kommunen döljer och undanhåller sin egentliga agenda och att planeringen kommit längre än vad kommunen vill ge sken av. Det viktigaste för synpunktslämnaren och många andra i denna fråga är att dialogen med kommunen är öppen.

Hanna K Sjölin

Vad händer med alla tidigare synpunkter och varför blev det ingen förändring i översiktsplanen? Det känns uppenbart att politiker och tjänstemän försöker få in Karlavägen i översiktsplanen för att senare kunna hävda att den har varit med i den demokratiska processen. Vad krävs för medborgarengagemang för att få till en förändring? Hur kan man ta beslut om att lägga in en väg i översiktsplanen utan att andra alternativ har studerats? Karlavägen ökar trafiken i staden. Bygg en ringled istället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna i området kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Ingegerd Ekberg

Det finns inget positivt med att bygga Karlavägen. Karlavägen kommer bidra till buller och mer avgaser och trafikfara för barnen i området. Bygg en ringled istället. Varför har inga alternativ till Karlavägen presenterats?

Ramesh Javadi

Karlavägen skapar mer trafik och därmed skapas en ökad otrygghet för människor i området. Föräldrar ska inte behöva vara oroliga när deras barn ska ta sig till och från skolan eller när de är ute och leker. Att bygga Karlavägen är inte motiverat eftersom så många människor kommer ta skada av den.

Josef Borneling

Ta bort Karlavägen från översiktsplanen. Karlavägen drevs igenom i kommunikationsstrategin med ett undermåligt underlag. Konsekvensbeskrivningar saknades och kommunen struntade helt i protesterna som kom in. Kommunens strategi verkar vara att helt uppenbart ignorera alla protester och smyga igenom Karlavägen ända fram till detaljplanerna och där hävda att den har varit med i alla instanser. Synpunktslämnaren är starkt kritisk till hur kommunen skött hela processen kring Karlavägen. Den har inte varit demokratisk.

Robert Karlsson

Kommunens planer på att bygga Karlavägen känns inte väl strukturerade. Kommun motsäger sig själva genom att kommunen vill minska trafik i kommunen drastiskt till år 2030. Detta i enlighet med direktiv från Trafikverket. Kommunen vill öka trafiken i staden genom att göra det enklare att ta sig igenom Jönköping med hjälp av Karlavägen. Karlavägen kommer resultera i höjda bullernivåer och en högre miljöpåverkan.

Lös nutida och framtida trafikproblem väster om Munksjön genom att förhindra trafikanter från E4:an att köra in i Jordbrorondellen. Gör om Barnarpsgatan till fyrfilig väg och sätt upp fler rödljus vid jordbron. Karlavägen är ingen långsiktig lösning. Tänk på miljön och förstör inte fina grönområden för att bygga Karlavägen.

Martin Callisen

Området är inte anpassat för Karlavägens genomfartstrafik. Karlavägen kommer öka trafiken i Jönköping och detta är tvärtemot kommunens ambition med att minska trafiken. Trots att många synpunkter om Karlavägen skickades in under samrådet så har inga förändringar skett. Trafiken från väg 195 kommer att välja köra genom Torpa istället. Kommunen borde titta på möjligheten att utveckla en ringled istället.

Martin Wikström

Låt bli att bygga en genomfartsled över Karlavägen.

Carolina Eurenus

Bygg inte en genomfartsled genom Torpa. Alla boende i området skulle påverkas negativt av Karlavägen. Genomfartsleden skulle vara negativ för barnens skolvägar och barnens möjligheter till aktiviteter. Det är motsägelsefullt att kommunen satsar mycket pengar på att till exempel

rusta upp området kring Junebäcken som ett rekreationsområde samtidigt som kommunen presenterar planer på en genomfartsled i samma område. Kommunens förslag enligt Karlavägen är inte tillräckligt utrett. Kommunen borde istället utreda ett förslag om ringled och ett förslag om ”silning” av trafik istället för en genomfartsled. Många hus i området kommer tappa i värde om Karlavägen byggs. Höga bullernivåer och mycket avgaser kommer göra att livskvaliten kommer försämrats för många boende i området.

Britten Wren

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Flytta inte trafikproblemen från Barnarpsgatan till Karlavägen. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Annelie Wennberg

Bygg inte Karlavägen. Den skulle öka trafiken i staden. Utred en ringled istället. Gatorna är ej anpassade för 11 000 bilar. Promenadmöjligheterna i området påverkas negativt. Försämrade luftkvalité i området. Förhöjd bullernivå som kommer påverka de boendes möjligheter att vistas utomhus. Kan kommunen garantera att husen i området inte får sättningar i husen?

Gun Demitz-Helin

Varför vill kommunen förstöra ett grönt och fungerande bostadsområde genom att bygga Karlavägen? Behåll istället den trafik vi faktiskt har på de leder som redan är utsatta för utsläpp och inför trängselavgifter. Bygg en ringled som kringgår stadens gröna lungor.

Johanna Leufven

Bygg inte Karlavägen. Karlavägen skulle förstöra något som är unikt i Jönköping; ett centralt och grönt rekreations- och villaområde. Karlavägen kommer skapa bullernivåer som inte är godkända för många hus, vibrationer och ökade luftföroreningar. Många barn kommer behöva korsa en starkt trafikerad led för att komma till skolan.

Evelina Stigestad

Vad krävs för medborgararrangemang för att få till en förändring? Hur kan man ta beslut om att lägga in en väg i översiktsplanen när inga andra alternativ har lagts fram? Karlavägen ökar trafiken i staden. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Vad händer med alla tidigare synpunkter och varför ledde dessa inte till någon förändring i översiktsplanen?

Petrus Stigestad

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Martin Hammarström

Många av husen längs med den planerade genomfartsleden har infarter mot vägen. Det kommer inte bli säkert för ägarna att backa in och ut på en genomfartsled. Vidare är det inte enkelt att flytta infarterna utmed leden. Området är inte byggt för den ökade mängd utsläpp och de höjda bullernivåer som genomfartsleden kommer medföra. Istället för att bygga Karlavägen borde kommunens fokus vara att få ned partikkelkoncentrationen på Barnarpsgatan och låta trafiken även i fortsättningen gå där. Kanske att stoppet vid rondellen på Torpagatan borde göras om till en tvplanskorsning.

Christin Powell

Ställer sig negativ och frågande till Karlavägen. Många grönområden kommer att påverkas negativt av Karlavägen. Karlavägen skulle leda till höjda bullernivåer, stora avgasutsläpp och försämrad trafiksäkerhet för gångtrafikanter och cyklister. Karlavägen skulle medföra att de boende i området skulle känna sig instängda. Särskilt kommer satsningar som har gjorts i Friaredalen påverkas negativt av Karlavägen.

Jonas Powell

Synpunktslämnaren har bott i området i 30 år och anser att genomfartsleden skulle förändra området totalt. Lugnet i området och områdets gröna kvalitéer skulle försvinna. Synpunktslämnaren bor i ett gammalt hus som inte är anpassat för de bullernivåer, avgaser och vibrationer som genomfartsleden skulle bidra till. Hur ska husägare som påverkas negativt av genomfartsleden kompenseras? Varför har inga andra alternativ till Karlavägen presenterats? Finns det inga möjligheter att utreda ringledsalternativet? Kommunen är motsägelsefull när man höjer parkeringsavgifterna och bygger pendlarparkeringar samtidigt som man planerar en led rakt igenom ett av Jönköpings villaområden.

William Powell

Synpunktslämnaren har under många år bott på Torpa och blir förvånad och upprörd över kommunens planer med Karlavägen. Hur är det tänkt att de boende vid genomfartsleden ska ta sig in och ut från sina garageuppfarter? Hur kommer trafiksäkerheten vara för de barn som ska ta sig till och från Torpaskolan? Vad händer med parkeringsmöjligheter i anslutning till Friaredalen och vad kommer hända med sidogatorna till Karlavägen. Med vilken säkerhet kommer sopbil, post och räddningstjänst kunna ta sig fram?

Julia Powell

Hur kan kommunen se Karlavägen som en lösning på Barnarpsgatans trafikproblem?
Kommunen borde ta hänsyn till det kulturhistoriska värdet som finns i området och till de grönområden som finns i området. Kommunen borde titta på andra alternativ till Karlavägen.

Pär Wennberg

Synpunktslämnaren motsätter sig Karlavägen. Belastning avseende höjda bullernivåer, ökade luftföroreningar och störningar på grund av ökad trafikbelastning för de boende i området är inte försvarligt. Fler alternativ måste studeras och beaktas. I en demokrati studeras flera alternativ och politiker bör få förnuftiga alternativ att ta ställning till.

Taslim Brand

Bygg inte Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. De ökade vibrationerna från tung trafik kommer orsaka sättningar och sprickor i husen på området. Trafiken kommer också medföra höjda bullernivåer och luftföroreningar. Hur mycket trafik kommer området att tåla och hur kommer barnen påverkas av all genomfartstrafik?

Stellan Hagman

Synpunktslämnaren motsätter sig planen på Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Satsa på en ringled istället för mer tätortstrafik. Området påverkas negativt på många olika sätt, inte minst ur ett miljöperspektiv och utifrån ett olycksriskperspektiv. Området har många skolor med barn och ungdomar som kommer påverkas negativt av Karlavägen. Kommunen borde tänka om angående Karlavägen och utreda andra alternativ istället.

Kristina Davoust

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Åsa Ljungman

Synpunktslämnaren menar att boende utmed den så kallade Karlavägen upplevt ökad trafik i takt med att ny bebyggelse tillkommit i Gräshagen. Trafiken borde ledas utanför staden istället för genom den. Vilka måste åka på Karlavägen genom stadsdelen som inte skulle kunna åka på en ringled. Många hus i området är gamla och kan kommunen garantera att ökade vibrationer från trafiken inte kommer orsaka sättningar och sprickor i husen? Synpunktslämnaren känner oro för att Karlavägen kommer minska livskvaliteten och begränsa vardagen för de boende i området.

Nice Popov

Flyttas inte bara problemen från ett ställe till ett annat genom att bygga Karlavägen? Karlavägen kommer minska de boendes möjligheter att nyttja områdets grönområden. De gamla husen

kommer inte klara de ökade vibrationerna från trafiken. Varför inte utreda en ringled eller studera andra alternativ?

Ulla Ebbers

Bygg inte Karlavägen. Att bygga en genomfartsled för 11 000 bilar genom området är ett väldigt dumt förslag.

Marianne Werthen

Bygg inte Karlavägen. Lyft ur den ur översiktsplanen. Vägen skulle innebära ett stort negativt ingrepp i områdets boendemiljö. Det måste gå att hitta andra lösningar än Karlavägen.

Emma Hörberg

Bygg inte Karlavägen. Det känns omotiverat att dra en genomfartsled genom ett bostadsområde. Att dessutom göra detta utan att ha studerat andra alternativ är inte ok. Många hus i området kommer ta skada av den ökade trafikmängden och trädgårdar kommer inte att kunna utnyttjas och barnens säkerhet kommer också att försämrats. Kommer vissa fastigheter att behöva rivras? Karlavägen kommer innebära att trafiken i staden kommer att öka och trafikproblemen på Barnarpsgatan flyttas från ett ställe till ett annat.

Marie och Bo Ejdebäck

Bygg inte Karlavägen. Varför öka möjligheten för biltrafik och tung trafik i vissa villaområden när man vill minska bilåkandet i staden. Bygg en ringled utanför staden istället. Bygg parkeringar i anslutning till ringleden och möjliggör för kollektivtrafik istället. Gamla banvallen utnyttjas flitigt idag av gående och cyklister och många djurägare. Vad ska dessa ta vägen om Karlavägen byggs? Hur ska kommunen handskas med trafiken i Jordbrorondellen? Rondellen är redan idag hårt ansatt vid rusningstid.

Mikael Kågebäck

Vad hände med alla synpunkter angående Karlavägen som kom in under samrådet? Varför ledde dessa inte till någon förändring i Översiktsplanen?

Lennart Lindeberg

Bygg inte Karlavägen. Öka kapaciteten på Barnarpsgatan och över Munksjön.

Helen Henriksson

Bygg inte Karlavägen. Varför finns vägen med i Översiktsplanen? Varför har inte andra alternativ utretts? Det är inte rätt att välja ett alternativ som drabbar flera hundra människor.

Lotta Hörndahl

Bygg inte Karlavägen. Kommunen bör studera möjligheten till att bygga en ringled i staden. Syftet med ringleder är att så långt som möjligt befria stadens centrum från genomfartstrafik. Ringleder finns i många större städer. Ringled med infartsparkering samt utökad kollektivtrafik och cykelvägar och cykelparkeringar med mera skulle göra det möjligt att behålla befintlig väg från Stadsparken ner till Torparondellen för att där förlänga med planerad ny bro över Munksjön för den trafik som behöver ta sig igenom Jönköping från västra till östra sidan. Med utökad

kollektivtrafik och cykelvägar och cykelparkeringar skulle flertalet av de som har sin arbetsplats inne i centrala Jönköping ställa bilen vid en infartsparkering och välja andra alternativ in till centrala Jönköping. Beroende på vart ifrån bilisterna kommer så ombeds de välja olika pendlarparkeringar. Vidare skulle leasing och hyrning av cyklar som hämtas och lämnas vid dessa infartsparkeringar vara en möjlighet.

Patrik Franklin

Bygg inte Karlavägen. Karlavägen innebär bara att trafikproblemen från Barnarpsgatan flyttas hit. Utred flera alternativ istället och gör ordentliga miljöanalyser och riskbedömningar. Tänk ringled. Vidare riskeras trafiken från väg 195 att med Karlavägen ledas in på Torpa.

Emma

Bygg inte Karlavägen. Husen i området skulle inte klara av bullernivåerna som Karlavägen skulle medföra. Synpunktslämnaren valde att flytta hit för att barnen skulle få en lugn och trygg uppväxtmiljö. Förstör inte området med att bygga Karlavägen. Visst finns det andra vägar att gå?

Magnus Carlsson

Varför dra en bilväg med 11 000 bilar genom ett gammalt villaområde? Karlavägen skulle innebära en bullernivå som inte ens godkänns vid nybyggnation, skolvägar som korsas och avgaser som ökar. Uteplatser och trädgårdar som mister sin användbarhet. Visst finns det bättre lösningar än Karlavägen. Led trafiken utanför staden.

Erik Unosson

Synpunktslämnaren undrar hur kommunen kan se Karlavägen som lösningen på stadens trafikproblem. Att försöka slussa trafiken genom ett bostadsområde där det finns mycket barnfamiljer och många barn i rörelse låter inte rimligt. Tvinga istället ut trafiken från centrum och minska genomfartstrafiken. Nyttja riksväg 40 och väg 195 och belägg de centrala delarna med biltullar eller liknande åtgärder.

Wictoria Wennberg

Bygg inte Karlavägen. Den är inte rimlig med tanke på alla barnfamiljer som bor i området. Risken är stor att ett barn skulle komma till skada i den trafik som Karlavägen skulle medföra. Det är heller inte rimligt att acceptera alla avgaser som Karlavägen skulle medföra.

Kerstin Beckne

Bygg inte Karlavägen. Hur går tankarna när det funderas på att dra en genomfartsled genom ett villakvarter? Karlavägen skulle medföra försämrade luft, höga bullernivåer och osäkra skolvägar.

Bo Tjäder

Bygg inte Karlavägen. Detta är bara en nödlösning som bara flyttar problemen några hundra meter västerut. Utred andra alternativ. Ett alternativ är att dra ned Klockarpsleden söderut vid Mariebo och anslut mot E4:an. Detta kan åstadkommas via en tunnel.

Eva Tjäder

Bygg inte Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för en genomfartsled.

Christel Törnskog

Kommunen negligerade de inkomna yttranden avseende Karlavägen under samrådet och kommunen tiger ihjäl problematiken kring Karlavägen. Förslaget med Karlavägen belyser inte konsekvenserna för närliggande områden som Haga, Gräshagen, Söder och Torpa. Förvaltningsrätten har i Mål 1353-12 prövat lagligheten men inte lämpligheten av aktuell dragning av väg. Därför hänvisar synpunktslämnaren till i målet redovisade argument mot framtaget förslag ännu en gång. Det är anmärkningsvärt att kommunen inte redan 2011/2012 reflekterade över de förslag som kom in från medborgarna inför antagandet av Ramprogrammet Södra Munksjön mars 2012. Synpunktslämnaren lyfter fram argument som buller och trafikstörande effekter, kollektivtrafik, trottoarer och skolvägar och natur mot att inte bygga Karlavägen. utifrån Slutligen ställer sig synpunktslämnaren frågan om vilken stad som idag drar en genomfartsled genom tätbebyggt område. Varför har inte alternativ till Karlavägen presenterats? Ärendet bör återkallas tills Karlavägens ekonomiska och miljömässiga effekter till fullo utretts. Andra alternativ till Karlavägen bör också utredas.

Pehr Hörberg

Bygga inte Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för genomfarts trafik. Karlavägen är inte tillräckligt utrett och inga alternativa sträckningar har studerats. Tung trafik kommer orsaka sättningar och sprickor i husen i området. Trädgårdar kommer inte att kunna utnyttjas och barnens säkerhet kommer att försämrats. Kommer vissa fastigheter att behöva rivas? Med Karlavägen kommer trafiken i staden att öka och de boende kommer att få sämre luft och en sämre utemiljö. Tryggheten för barnen på Torpaskolan kommer att försvinna. Trafikproblemen på Barnarpsgatan kommer inte att lösas utan flyttas till Karlavägen. .

Kristian och Sara Grimsbo

Enligt kommunens hemsida så gäller tidigare inlämnade synpunkter. Därmed räknar synpunktslämnarna med att även dessa tas med vid en ny sammanställning av inkomna synpunkter. Det är mycket oroande att översiktsplanen inte ändras när över 100 yttranden om Karlavägen kom in under samrådet. Dessutom är det oroande att 100 yttranden endast leder till en sammanställning på knappt en halv sida. Det är oroande att Karlavägen inte nämns en enda gång i samband med informationsmöte inför utställningsversionen av översiktsplanen. Det känns oroande att kommunens politiker och tjänstemän i framtiden kommer hänvisa till att ”det har funnits med i planen så länge”. Detta för att sedan gå vidare med Karlavägen som enda alternativ i detaljplan. Det är oroande att inte fler utredningar kring alternativa vägar har gjorts och att Karlavägen presenteras som enda lösningen. Det är oroväckande att de stora alternativen som förändrad dragning av E4:an inte diskuteras och utretts innan frågor som Karlavägen utretts. Det är oroväckande att en genomfartsled som Karlavägen planeras när kommunen vill minska trafiken i staden och leda trafiken runt staden. Alternativa dragningar till Karlavägen redovisas med hjälp av kartor i yttrandet.

Hans-Eric Beckne

Hur kan kommunen ta fram ett förslag på en ny genomfartsled i ett trivsamt och väl fungerande villaområde utan att först göra en miljökonsekvensbeskrivning som tar hänsyn till nuvarande

miljö? Karlavägen skulle innebära en stor höjning av bullernivåerna, ökade utsläpp, sämre framkomlighet och dålig livsmiljö.

Anna Borneling

Kommunen borde stryka Karlavägen från översiktsplanen. Hur kan mark i översiktsplanen reserveras för Karlavägen utan att några alternativa utredningar har gjorts? Länsstyrelsen kritiserade att det saknades en konsekvensutredning för Karlavägen i översiktsplanen och att kommunen reserverade mark för Karlavägen när kommunen inte har kunnat visa nyttan med vägen. Det är märkligt att Karlavägen är kvar i översiktsplanen trots att över hundra yttranden avseende Karlavägen kom in under samrådet.

Ulla-britt Blom

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden kommer öka trafiken i staden. Bygg en ringled istället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa istället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttas bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Anders Forsander

Synpunktslämnaren kan inte förstå att kommunen planerar en genomfartsled 2016 när ambitionen är att minska biltrafiken i stadens centrala delar. Stadsdelen är inte anpassad för en genomfartsled. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa istället för utanför staden. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Boo Henriksson

Stryk Karlavägen ur översiktsplanen. Det finns bättre alternativ som inte har utretts. Öppna upp och filtrera trafiken på fler gator genom Söder och Torpa istället. Det är inte acceptabelt att koncentrera all trafik till en enda gata. Karlavägen kommer bli den gata med sämst luft i Jönköping. Även bullernivåerna kommer bli oacceptabla när all trafik koncentreras till en enda gata. Ett alternativ som borde utredas är att bygga en ringled från McDonalds via Hagaleden, passera Gräshagen via Mercuriusgatan, vidare upp i utkanten av vattenledningsparken och ansluta vid Mariebo. Varför har inget annat alternativ än Karlavägen utretts?

Birgitta von Malmborg

Synpunktslämnaren oroas över om Karlavägen kommer innebära att områdets lugna karaktär kommer att försvinna. Området präglas idag av ren luft, trevliga promenad- och cykelvägar och grönska. Stadsdelen är inte anpassad för en genomfartsled. Bygg en ringled istället för en genomfartsled. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer

att försämras. Löser Karlavägen trafikproblemen på Barnarpsgatan eller flyttar kommunen bara på problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka. Låt E4:an bli stadens ringled istället för att mer trafik ska ledas in i tätbebyggt område.

Niklas

Karlavägen skulle innebära att problemen bara flyttas. Karlavägen skulle förstöra lugnet och naturen i området.

Filip Paepke

Med Karlavägen kommer trafikproblemen på Barnarpsgatan flyttas till Karlavägen. Detta skulle leda till få drastiska konsekvenser för ett av Jönköpings populära villaområden. Leden skulle utgöra en barriär för de boende i området. Luft i området skulle försämras, fastigheterna skulle minska i värde och kvaliteten för de boende skulle försämras. Vad ger er rätten att utsätta kommunens skattebetalare för denna skada? Särskilt när kommunen arbetar för ett hållbarare samhälle med mer kollektivtrafik och minskad biltrafik.

Karin Grahn

Kommer Karlavägen verkligen att avlasta Barnarpsgatan? Finns det utredningar som bevisar detta? Det känns svårt att förstå hur Karlavägen ska leda till mindre biltrafik i staden. Karlavägen skulle förstöra hela områdets fina boendemiljö. Många boende skulle inte kunna vistas i sina trädgårdar på grund av trafikbuller och luftföroreningar. Skolbarnen på Gräshagsskolan och Torpaskolan skulle få en farlig trafikmiljö att vistas i. Rekreativmöjligheterna på Torpa och Gräshagen skulle försämras avsevärt. Med tanke på miljökonsekvenserna känns denna åtgärd mer som bakåtsträvande. Att bygga leder talar emot översiktsplanens viljeinriktning för kommunikationer i kommunen.

Erik Ydren

Förslaget om Karlavägen måste övervägas mot andra möjliga alternativ. Att leda mer trafik genom känsliga områden istället för att försöka minska trafik generellt känns knappast som en trafikplanering i tiden. Var är förslagen om ringleder? Karlavägen kommer få stora konsekvenser i form av buller och luftföroreningar för de boende i området. Många av husen kommer ta skada med konsekvenser för livskvalitet, hälsa och ekonomi. Gör en långsiktig lösning och flytta inte bara problemen från Barnarpsgatan.

Lena Folkesson

Ringled är ett alternativ för genomfartsled. Detta alternativ är ännu inte utrett. Karlavägen skulle öka trafiken i staden och stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik.

Gunnel Jonasson

Bygg inte Karlavägen. Den skulle försämma miljön. Gör en ringled runt centrum. Det skulle vara en mer långsiktig lösning.

Jeff Sixtensson

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden kommer öka trafiken i staden. Bygg en ringled istället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa istället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Lisa Demitz-Helin

Kommunen måste tänka långsiktigt och hållbart. Att bygga Karlavägen är inte att tänka långsiktigt och hållbart. Kommunen borde inte lägga miljontals kronor på att bygga nya vägar där biltrafik ökar och växthusgaser frodas.

Kerstin Nordström

Hur har planeringen och utredningen angående Karlavägen skötts? Tankarna med Karlavägen känns ostrukturerade. Vid ett möte på Ida skola sades att omdragning av trafik i gammal bebyggelse har gjorts i andra städer. Går det att få veta vilka synpunkter som kommer fram efter trafikomläggningarna i dessa städer? Även om kommunen arbetare med förtätning av staden så måste väl kommunen också räkna med att staden utvidgas?

S.Hagman

Bygg inte Karlavägen. Varför utreds inte möjligheterna med en ringled? Varför har kommunen lagt ned tid och pengar på fina gångvägar i området som inte kommer kunna användas? Varför bygga Karlavägen och samtidigt utreda trådbussar i Jönköping. Karlavägen och trådbussar kommer inte fungera bra tillsammans.

Lars-Åke Johansson

Förslaget med Karlavägen är inget genomtänkt förslag och ingen hänsyn har tagits till de som lever, bor och utnyttjar området idag. Genom att bygga Karlavägen skulle höga djur- och naturvärden i Tabergsån, Junebäcken och i våtmarken mellan Munksjön och Jordbrovallen förstöras. Livskvaliteten kommer att påverkas negativt med ökad trafik, föroreningar, höjda bullernivåer samt troliga intrång på fastigheter från kommunen. Stryk förslaget från översiktsplanen och utred alternativ istället.

Inga Isaksson

Karlavägen upplevs som en paniklösning som inte är tillräckligt genomtänkt. Flytta inte problemen från Barnarpsgatan till Karlavägen. Avgaserna och höjda bullernivåer innebär olämpligt boende i bostadsområdet. Stäng av inte av klostergatan. Tänk före inte efter.

Jan Alebjer

Vill kommunen minska biltrafiken i Jönköping så bör alternativet ringleder undersökas. Karlavägen är inte lämplig som genomfartsled. Det är hastighetsbegränsning på 30 km på vissa ställen på Karlavägen idag.

Jörgen Christensson

Hur kan kommunen ens fundera på att dra en matarled som Karlavägen rakt igenom villaområden? Karlavägen skulle leda till dålig luft och höga bullernivåer. Tung trafik kommer att åka genom staden istället för runt den. Att flytta problemen från en gata (Barnarpsgatan) till en annan är ingen lösning. Den enda riktiga lösningen är en ringled.

Karin och Gunnar Sandin

Varför flytta ett problem till annan plats med boende på båda sidor vägen? Barnarpsgatans boende finns ju bara på västra sidan. Inga boende på östra sidan. Hur ska de boende komma in och ut med bil från fastigheterna med den enorma trafikökning som kommer med Karlavägen. Risker för sättningsproblem på fastigheter är också uppenbara. Varför förstöra ett fungerande villa- och naturområde? Kommunen borde tänka om och tänka alternativt.

Sanna Wetterbring Geidenmark

Jönköpings kommuns resonemang om ett hållbarare samhälle med klimat smartare lösningar får sig törn i och med frågan om Karlavägen som genomfartsled. De boende längs Karlavägen ska offras till följd av de boende vid Munksjöstaden. Detta är ej förenligt med Europakonventionen. Där står att var och en har rätt till respekt för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens. En offentlig myndighet får inte inskränka åtnjutande av denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välstånd eller till förebyggande av oordning eller brott eller till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter. Synpunktslämnaren kan inte se att en inskränkning av Europakonventionen skulle vara lämplig här. Både vuxna och barns psykiska hälsa har påverkats av kommunens hemlighetsmakeri i frågan. Den ständiga oron för om hem kommer gå förlorade och hur livssituationen kommer påverkas om Karlavägen byggs. Karlavägen kan inte vara förenlig med barnkonventionen. Kommunen bör genast lägga ned sina planer på Karlavägen som genomfartsled.

Pia Lindgren

Bygg inte Karlavägen. Karlavägen skulle medföra mer avgaser och höjda bullernivåer. Karlavägen skulle förstöra villaområdets uppskattade och tysta grönområden. Familjer i området skulle drabbas av hemlöshet då vissa hus måste rivas. Frågan är varför kommunen vill leda in mer trafik i tätbebyggt område. En till bro över Munksjön skulle lösa mycket av stadens trafikproblem.

Birger Johansson

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreationsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämrats. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningsproblem och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Magnus Demitz-Helin

Bygg inte Karlavägen. Att dra en genomfartsled genom så centrala, gröna och vackra stadsdelar måste betraktas som otidsenligt. Dessutom rimmar Karlavägen inte med kommunens förslag om trådbussar i andra delar av staden. Hur kan kommunen arbeta vidare med Karlavägsförslaget om man själva tycker att förslaget innehåller olika brister? Att få en bred genomfartsled utanför sitt köksfönster är en kränkning som inte är ok. Dessutom borde Karlavägen inte byggas för att bevara några av stadens få kvarvarande grönområden.

Jonas Berneron

Under samrådet för översiktsplanen sammanfattade Jönköpings kommun 106 synpunkter om Karlavägen på 1,5 sidor. Sammanfattningen har utförts av samma tjänstemän som sammanställer synpunkter och presenterar för kommunledningen. Hur objektivt är detta egentligen? Kommunen har tidigare beställt en utredning av ett konsultföretag för att beräkna trafikflöden i området som berörs av Karlavägen. I den ursprungliga rapporten står det att 15 000 fordon per dygn beräknas trafikera leden. Nu innehåller rapporten exakt samma beräkningsunderlag men istället för 15 000 bilar står det 10 000 bilar. Den ursprungliga rapportens bullerberäkningar har också ändrats under tiden och efter tjänstemännens instruerade korrigeringar.

Ansvariga tjänstemän på Jönköpings kommun väljer att bortse från att inga alternativ till Karlavägen har studerats. Många genomförbara förslag och alternativ till Karlavägen inkom även under samrådstitiden. Kommunen har dock valt att inte beakta detta i den av kommunen gjorda sammanställningen över inkomna svar. Varför har ändringar skett av en extern framtagen rapport som ligger till underlag för framtida bedömningar? Varför kommenterar inte kommunen de tidigare inlämnade synpunkterna avseende buller och trafikmängd som daterats 2015-06-14 och är på cirka 33 sidor? Varför har kommunen inte räknat utifrån korrekta trafikflöden, det vill säga även trafik på Lovisagatan/Södergatan? En utredning ska ju ta hänsyn till samtliga kända fakta och inte bara av kommunens valda delar. Varför är kommunen så selektiv i sin sammanfattning av medborgarnas respons på översiktsplanen för 2015?

Maud Olander Blom

Den planerade vägen genom villaområdet Torpa innebär oacceptabla olägenheter för boende i området. Karlavägen skulle bland annat innebära att trädgårdars användbarhet minskar, sömnen försämras för det boende, barriäreffekter skapas i stadsdelen och luftkvaliteten blir avsevärt mycket sämre. Vidare skulle Karlavägen innebära höga bullernivåer, att områdets karaktär skulle gå förlorad, många i närområdet förlorar sina rekreativstråk med Friardalen och Karlparken och att trafik från 195:an kommer använda leden. Med Karlavägen väljer kommunen ett kortsiktigt alternativ. Torpa är en gammal stadsdel med unik karaktär. Karlavägen skulle innebära ett väldigt negativt intrång i stadsdelen. Orden om Jönköping som en hållbar stad med goda livsmiljöer och mindre trafik måste även omfatta äldre villaområden. En modernare lösning än Karlavägen är en ringled runt centrum. Karlavägen skulle innebära att trafiken i staden ökar. Karlavägen skulle strida mot flera av regeringens miljömål samt miljöbalken. Utkastet till översiktsplan uppfyller inte lagens krav. Det saknas uppgift om hur gällande miljö kvalitetsnormer ska tillgodoses och hur miljön kring den föreslagna sträckningen ska bevaras. Översiktsplanen informerar inte heller om konsekvenserna av leden. Något som planen enligt plan- och bygglagen ska innehålla.

Åsa Carlström

Ur miljösynpunkt är det förkastligt att dra en genomfartsled genom ett bostadsområde. Karlavägen kommer bidra till att trafiken i staden ökar. Detta kommer leda till höjda bullernivåer och kraftigt försämrad luft för alla boende i området. Karlavägen kommer påverka områdets rekreatiomsområden negativt och barnens skolvägar försämras då de måste korsa genomfartsleden. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan och har alternativ, som till exempel ringled, utretts?

Magnus Carlström

Karlavägen är ett mycket ogenomtänkt förslag. Det är inte genomtänkt att dra en genomfartsled genom ett villaområde. Livskvaliten för de boende i området och tryggheten för barnen i området kommer försämras. Karlavägen känns som en "panikåtgärd" för att lösa trafiksituationen.

Håkan Ohlsson

Synpunktslämnaren vill inte att Karlavägen byggs. Leden ökar trafiken i staden. Bygg en ringled i stället för en genomfartsled. Trafiken från väg 195 kommer ledas in på Torpa i stället för utanför staden. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Områdets gröna rekreatiomsområden kommer att påverkas negativt. Kollektivtrafiken och cykelvägarna kommer att försämras. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan eller flyttar man bara problemen? Uteplatser, odlingar och trädgårdar mister sin användbarhet. De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Buller och luftföroreningar kommer att öka.

Ingegerd Ekberg

Bygg inte Karlavägen. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. I stadsdelen finns gammal bebyggelse och gamla ekar som inte tål ökad trafik. Vibrationer från trafiken kommer att orsaka sättningar i marken och kanske ras i dalgången. Vart ska de 11 000 bilarna ta vägen när leden angör Åsensvägen? Ska också Bäckalyckan förstöras? Tänk om och tänk nytt.

Kristina och Göran Löfqvist

Bygg inte Karlavägen. Trafiken borde ledas ut ur staden och inte genom ett villaområde. Leden skär av en låg- och mellanstadieskola med tung trafik som barnen måste passera på sin väg till och från skolan. Man uppmuntrar trafik till och från Habo/Bankeryd att köra igenom staden istället för runt. Det blir en trafikfara när en del hus har uppfarter i direkt anslutning till den föreslagna sträckningen. Byggnationen i området är inte byggd för närhet till trafik. Led trafiken ut mot en ringled istället.

Kristina Engvall

Bygg inte Karlavägen. Ökad trafik genom ett barnrikt villakvarter som Torpa bör undvikas helt. Det aktuella området är också ett grönområde för södra Jönköping och de nya kvarteren runt Munksjön. Dessa grönområden är viktiga för människors välmående. Mycket trafik längst ned i en dalgång som utmed Dalagatan kommer att leda till försämrad luft och höjda bullernivåer.

Birgitta Havert

Varför bygga Karlavägen när kommunen vill minska biltrafiken? Satsa på en ringled istället. Löser Karlavägen verkligen trafikproblemen på Barnarpsgatan eller skaffar sig kommunen bara

nya problem? Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Trädgårdar och uteplatser kommer förlora sin användbarhet.

Marcel Assaf

Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan? Varför vill kommunen leda trafik in i staden och inte ut ur den? Varför har kommunen inte studerat alternativ till Karlavägen? Tänker kommunen på Junebäcken och de höga djur- och naturvärden som finns där?

Madelene Krans

Att flytta trafiken från en stadsdel till en annan stadsdel är endast att flytta problemet och inte att lösa det. Stadsdelen består av många äldre hus som redan har sättningar i husen. Med Karlavägen kommer bilköerna öka avsevärt och detta kommer också medföra att luftföroreningarna ökar. Karlavägen kommer gå igenom ett naturkänsligt område och det är också ett område med många barn.

Robert Dusic

Karlavägen innebär att trafikproblemen flyttas från en stadsdel till en annan. Torpa är inte anpassad för genomfartstrafik. Det är en stadsdel med många äldre hus som redan har sättningar i husen. Den tunga trafiken som Karlavägen skulle medföra skulle ge ytterligare sättningar och sprickor i husen. Hur tänker kommunen kring trafiken från Åsenvägen – Humlevägen? Redan idag står trafiken stilla där. Med Karlavägen kommer biltrafiken och luftföroreningarna att öka. Karlavägen kommer gå igenom ett känsligt område och i ett område som många barn vistas i.

Kamil Haddad

Karlavägen är inte bästa lösningen för att lösa trafikproblemen på Barnarpsgatan. Vad händer med alla tidigare synpunkter, varför blev det ingen ändring i översiktsplanen? Varför vill kommunens politiker leda in trafiken i staden istället för runt den? De ökade vibrationerna från den tunga trafiken kommer att orsaka sättningar och sprickor i husen i området. Vad krävs för medborgararrangemang för en ändring? Har kommunen tänkt på barnens säkerhet? Barn och trafik hör inte ihop.

Claes Claesson

Bygg inte Karlavägen. Karlavägen leder till försämrad luft och begränsning i användandet av uteplatser och trädgårdar. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. De ökade vibrationerna från trafiken kommer orsaka sättningar och sprickor i husen. Kommunen borde satsa på en ringled istället för att leda trafiken genom staden.

Andreas Alm

Varför vill kommunen förstöra en idyll som Torpa genom att bygga Karlavägen? Karlavägen talar emot de resonemang i översiktsplanen som handlar om att minska biltrafiken, bevara grönområden och att främja människors hälsa. Karlavägen kommer innebära att människors hem ödeläggs, populära grönområden förstörs och områdets djurliv utsätts för stor åverkan. I vilken annan stad skulle man komma på tanken att dra en genomfartsled för 11 000 bilar genom bostadsområden och grönområden? Varför har inte kommunen gjort noggranna undersökningar om andra lösningar? Varför har kommunen undanhållit information för alla berörda? Stryk

Karlavägen från översiktsplanen. Fortsätt inte att utreda Karlavägsalternativet. Utred istället alternativ till Karlavägen.

Johan Junelind

Det är ett väldigt dåligt förslag att vilja göra en genomfartsled som påverkar hela Friaredalen negativt. Friaredalen är ett grönt område som används av väldigt många människor. Eftersom Karlavägen till stora delar kommer gå i en dalgång så är risken stor för ansamling av avfall från avgaser. Detta kommer påverka människors hälsa negativt. Har kommunen utrett alternativa lösningar? Vill kommunen minska bilåkande i staden så är inte lösningen att förenkla bilåkandet genom att bygga Karlavägen.

Jan och Monica Karlsson

Bygg inte Karlavägen. Det kan inte vara genomtänkt att flytta bekymren från ett ställe till ett annat. Där det är tänkt att Karlavägen ska gå finns lekplatser, skolor, fotbollsplan och det rör sig mycket barn i området.

Inger Johansson

Bygg inte Karlavägen. Kommunens planer på Karlavägen tar inte hänsyn till de som lever, bor och nyttjar området idag. Djurlivet i Junebäcken, i Tabergsås och dess biflöden och i våtmarken som finns mellan Munksjön och Jordbrovallen kommer att påverkas negativt av Karlavägen. Ökad trafik, föroreningar, buller och intrång på fastigheten från kommunen kommer märkbart påverka livssituationen. Lyft ur Karlavägen ur översiktsplanen. Kommunen bör arbeta med att minska biltrafiken och inte gynna den.

Wolfgang Oelkers

Bygg inte Karlavägen. Att flytta trafikproblemen från en stadsdel till en annan är ingen lösning. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Karlavägen fördärvar livskvaliteten för flera hundra människor.

Anneli Hagenfjärd

Bygg inte Karlavägen. Varför finns inga alternativ till Karlavägen utredda? Karlavägen låter som en farlig och kortsiktig lösning. Stadsdelen är inte anpassad för genomfartstrafik. Vägen kommer ha en väldigt negativ inverkan på barnens vardag. Kommer kommunen kompensera de boende i området för sämre hälsa, otrygghet att ta sig fram, svårare att ta sig till skola, sämre möjligheter till fritidsaktiviteter med mera? Har kommunen gjort någon barnkonsekvensanalys?

Carina Hammarström

Bygg inte Karlavägen. Flytta inte trafikproblemen från Barnarpsgatan till Karlavägen. Hur ska Friaredalen bevaras som rekreationsplats med Karlavägen?

Elsa Hammarström

Bygg inte Karlavägen. Förstör inte stadsdelen genom att bygga Karlavägen. Delen i översiktsplanen som hanterar Karlavägen är väldigt märklig. Det finns andra lösningar än Karlavägen.

Per Geidenmark

Kommunen måste göra en barnkonsekvensanalys för den tilltänkta Karlavägen. Läs på barnombudsmannens hemsida. Barn är oroliga över ifall de ska behöva flytta från sina hus. Kommunen borde föregå med gott exempel och inte skapa ohälsa bland barnen.

Margareta Andersson och Bengt Eklund

Karlavägen flyttar trafik- och miljöproblemen från ett område till ett annat. Friaredalen är idag ett populärt område för människor att vistas i. Kommunen har också satsat mycket pengar för att utveckla detta område. Karlavägen kommer ha negativ inverkan på Friaredalen. Hur tänker kommunen kring detta? Har kommunen vägt in barnkonventionen i arbetet med Karlavägen? Stadsdelen är inte anpassad för den trafikmängd som Karlavägen kommer medföra. Fastigheterna riskerar sättningar och sprickor. Höjda bullernivåer och luftföroreningar kommer begränsa möjligheten att vistas ute som rekreation. Vad händer med alla tidigare synpunkter? Varför har inga andra alternativ tagits fram? Kommunen borde satsa på ringleder och infartsparkeringar med tät kollektivtrafik.

Carolin Sandström

Avser kommunen att flytta problemen på Barnarpsgatan till Karlavägen? Karlavägen skulle ha stor negativ inverkan på ett gammalt grönt villaområde. Hur påverkas barnens skolväg och lekmiljö av förslaget? En ordentlig konsekvensanalys efterfrågas. Flytta inte trafiken till gamla bostadsområden för att anpassa trafiken i nya bostadsområden. Utred andra lösningar på en växande stads trafikproblem. Karlavägen kan inte ligga i linje med kommunens vision om minskad trafik i stadskärnan. Kommunen förväntas agera ansvarsfullt i frågan om Karlavägen. Karlavägen är inte en lösning på den växande stadskärnans trafikproblem.

Ingela Wetterbring

En genomfartsled som Karlavägen genom naturområden och villabebyggelse måste vara ett av de allra mest ogenomtänkta förslagen som någonsin tagits fram. Karlavägen går emot allt resonemang i översiktsplanen om miljötänk, minskad biltrafik och bevarande av grönytor. De boende i området runt Karlavägen kommer att offras till förmån för de boende i Munksjöstaden. Detta är förvirrande då varje person har rätt till sitt hem enligt Europakonventionen. Hur ska Jönköpings kommun ta fram likvärdiga bostäder till de som tvingas flytta på grund av Karlavägen? Kommunen har i denna fråga inte redovisat hur vi boende på Karlavägen ska få behålla en acceptabel livssituation. Kommunen har själva uttryckt att lösningen med Karlavägen kanske inte är den bästa. Kommer kommunen tvinga barnen i området att lämna sina hem eller utsättas för en ohållbar livssituation? Detta skulle inte bara bryta mot Europakonventionen utan även barnkonventionen och den svenska socialtjänstlagen. Kommunen måste stryka förslaget om Karlavägen. Vad anser Jönköpings kommun att Karlavägen och Junebäcken är för typ av område?

Martin Dahlgren

Bygg inte Karlavägen. Den skulle bjuda in till mer trafik genom stadskärnan. Vilket strider mot kommunens vision om minskad biltrafik. Bilister som till exempelvis ska till Bymarken, Kortebo och Bankeryd kommer välja Karlavägen istället för riksväg 40 och väg 195. Karlavägen skulle förstöra en fin del av Jönköping.

Daniel Ström

Jönköpings trafiklösningar blir mer och mer egendomliga. Kommunens tjänstemän och politiker borde studera andra och bättre lösningar än Karlavägen. Med Karlavägen så flyttas bara trafikproblemen från Barnarpsgatan till Karlavägen.

Bertil Juhlin

Bygg inte Karlavägen. Karlavägen skulle få konsekvenser som är oöverblickbara på det miljömässiga, personliga och mänskliga planet. Hur kan en kommun som Jönköping i en demokrati som Sverige försämra människors hälsa och utsätta barn och vuxna för fara och ökad risk för liv och ohälsa? Karlavägen måste strida mot svensk lagstiftning och mot allmänt sunt förnuft och förstånd. Det finns andra lösningar.

Linda Sandgren Gustavsson

Hur tänker kommunen när trafikproblemen flyttas från ett ställe till ett annat? Det låter inte genomtänkt att dra 11 000 bilar rakt genom ett idylliskt villaområde med fina rekreationsområden. Ett område med flera skolor.

Peter Nopp

Karlavägen är ett ogenomtänkt förslag och skulle bara leda till mer biltrafik i staden. Karlavägen skulle förstöra ett lugn och idylliskt område där många barnfamiljer bor. Trafiken skulle leda till ökat buller, mer luftföroreningar, ökade olycksrisker och sänkt livskvalitet för dem som bo där. Karlavägen rimmar dåligt med modern trafikplanering. Karlavägen skulle förstöra ett attraktivt område i Jönköping. Detta skulle i sin tur bidra till att Jönköping upplevs som en mindre attraktiv stad att bo i. Att leda in bilar mot centrala Jönköping kommer att förstöra staden.

Doro Pinko

Karlavägen skulle bidra till att skapa en otrygg miljö för alla barn i området. Karlavägen skulle innebära många miljöproblem. En ringled vore ett bättre alternativ än Karlavägen. En åtgärd som skulle bidra till att trafiksituationen i Jönköping skulle förbättras är att bygga ut väg 195 mellan Habo och Axamorondellen. Fungerar 195:an bättre så kommer till exempel Bankerydsborna välja denna väg istället för att köra genom staden. Denna väg skulle även bli intressant för boenden i andra områden.

Malin Pinko

Karlavägen skulle bidra till att skapa en otrygg miljö för alla barn i området. Karlavägen skulle innebära många miljöproblem. En ringled vore ett bättre alternativ än Karlavägen. En åtgärd som skulle bidra till att trafiksituationen i Jönköping skulle förbättras är att bygga ut väg 195 mellan Habo och Axamorondellen. Fungerar 195:an bättre så kommer till exempel Bankerydsborna välja denna väg istället för att köra genom staden. Denna väg skulle även bli intressant för boenden i andra områden.

Kent Selander

Hur har hänsyn tagits till de tidigare yttrandena och synpunkterna om Karlavägen? Hur påverkas natur- och djurlivet i grönområdena utmed Karlavägen? Karlavägen kommer medföra

stora föroreningar på grund av den stora trafikmängden och att Karlavägen dels kommer gå i en dalgång. Andra alternativ måste utredas och presenteras. Hur löser Karlavägen trafikproblemen på Barnarpsgatan? Förslaget skrämmer iväg folk från ett populärt bostadsområde.

Linda Vernersson

Det logiska vore att försöka minska trafiken i staden och inte tvärtom. Inga alternativ till Karlavägen är utredda. Löser Karlavägen problemen på Barnarpsgatan? Barnens skolvägar till och från Torpaskolan försämras.

Leif Andrèll

Synpunktslämnaren redovisar många citat från översiktsplanen. Citaten handlar bland annat om Jönköpings kommuns ambition om att minska bilberoendet i kommunen. Med 11 000 bilar per dygn som ska färdas på Karlavägen kommer husägare få svårt att ta sig in och ut från sina fastigheter. Fotgängare och cyklister kommer ha svårt att kunna korsa vägen på ett säkert sätt. Kommer bussarna på linje 3 som går på Lovisagatan bidra till att det blir många stopp för trafiken på Karlavägen. Detta kommer i så fall medföra till stillastående köer och mer avgaser.