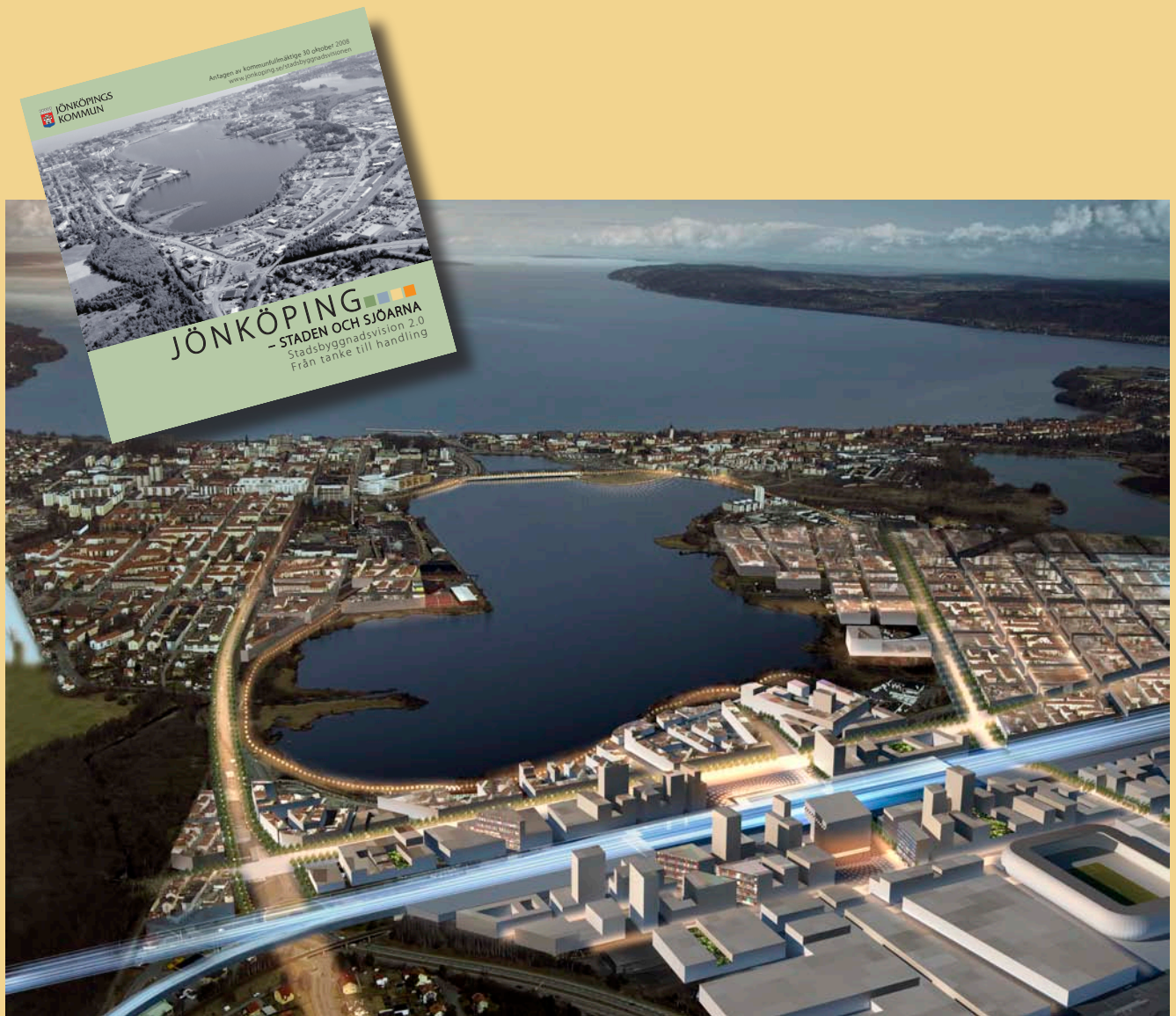




Idéutredning stationsområde
söder om Munksjön
inom Stadsbyggnadsvision 2.0



Jönköpings kommun

Helena Agerman

Jospehine Nellerup

2009-06-26



White arkitekter AB

Krister Lindstedt, ansvarig

Dirk Noack, handläggare

Kristina Philipson

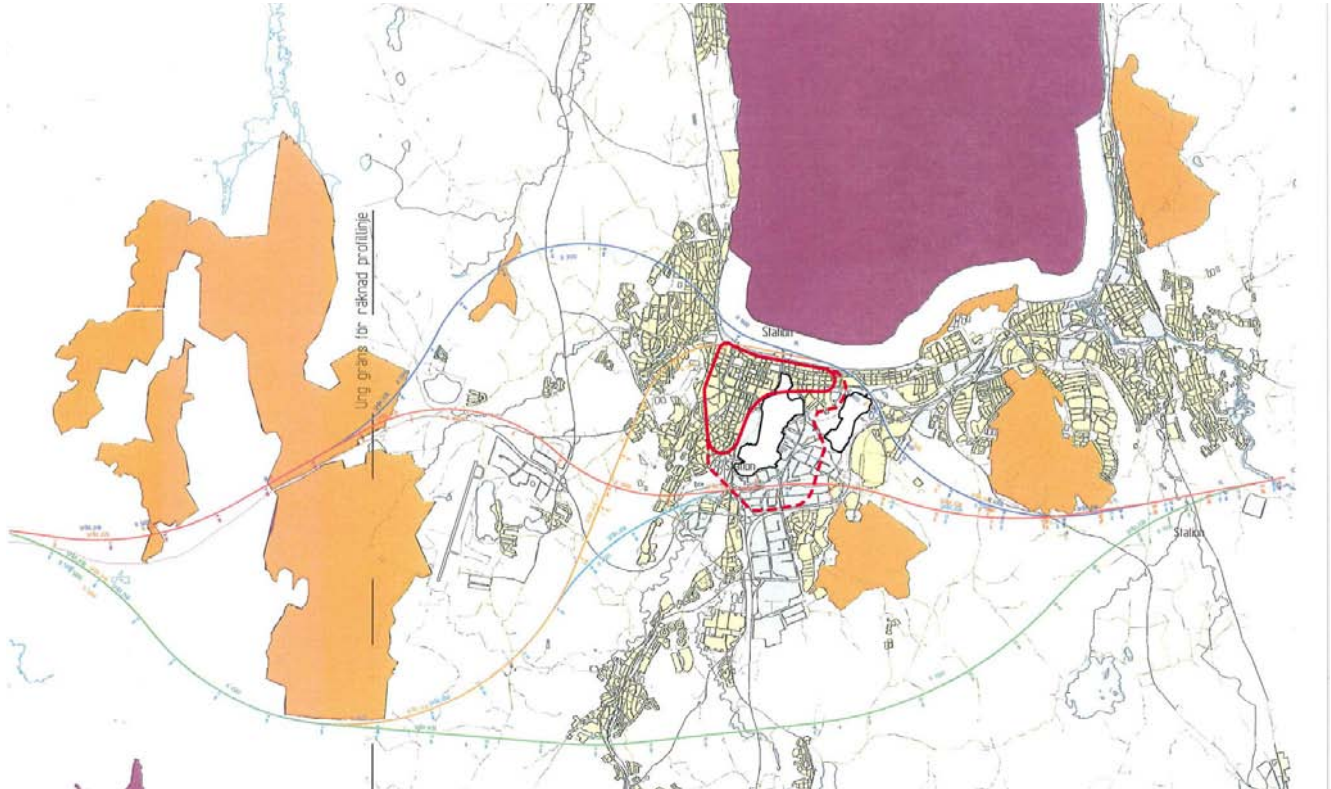
2009-06-26

Innehåll

Bakgrund.....	4
Prioritering 1-8.....	6
Jämförelse av spåralternativ.....	17
Förslag: Spår i upphöjt läge.....	27
 Bilaga: Stadsrumsanalyser.....	 43



Bakgrund



Stadens planering för Göta-landsbanan – en höghastighetsbana

I det pågående arbetet med stadsbyggnadsvision 2.0 planerar kommunen för en långsiktigt hållbar stadsutveckling kring Munksjön. Flera områden står inför omvandling för att skapa en fortsatt positiv stadsutveckling.

En betydelsefull förutsättning för den framtida utvecklingen är om en ny station för Göta-landsbanan/Europabanan lokaliseras till området. För närvarande pågår en förstudie för Göta-landsbanan mellan Borås och Linköping med en delutredning kring stadspassagen av Jönköping. Den senare har hittills visat att ett läge för stationsområdet kan vara möjlig söder om Munksjön mellan Södra infarten och Herkulesvägen.

I den studie som två forskare vid Internationella Handelshögskolan utför framhålls särskilt betydelsen av användningen av området inom en 500-meterszon kring stationen för att till fullo utnyttja fördelarna med den tillförda infrastrukturen. För att stationen ska fungera som ett nav krävs också goda anslutande lokala och regionala kommunikationer och stationen ska utformas så att den ger enkla och smidiga byten mellan olika transportslag.

Att utreda

Uppdragsbeskrivning

Utredningen är ett underlag till ramprogrammet för södra Munksjön. Utredningen ska analysera och illustrera stadsstruktur, stationsutformning och lämplig markanvändning kring en ny station söder om Munksjön för två olika spåralternativ: ett med spåren i markplan och ett med spåren i upphöjt läge. Uppdraget koncentreras på området mellan Munksjön i norr och E4:an i söder. För att förstå olika samband ingår ett större område i studien men redovisas endast översiktligt.

Följande aspekter studeras:

1. Stationens roll i staden. Kopplingar till omgivande stadsstruktur.

2. Stationen och platsen, torg, omgivande bebyggelse (innehåll och skala) och gångflöden.

3. Stationen som byggnad, under perrongen och vid sidan om.

4. De olika sidorna av stationen. Baksida och framsida eller två framsidor?

5. Angöring och parkering.

6. Anslutande kollektivtrafik (buss och spårpendel) till Jönköpings centrum.

7. Influens på omgivande markanvändning. Strategi för bebyggelse i avvaktan på stationen.



Prioritering 1

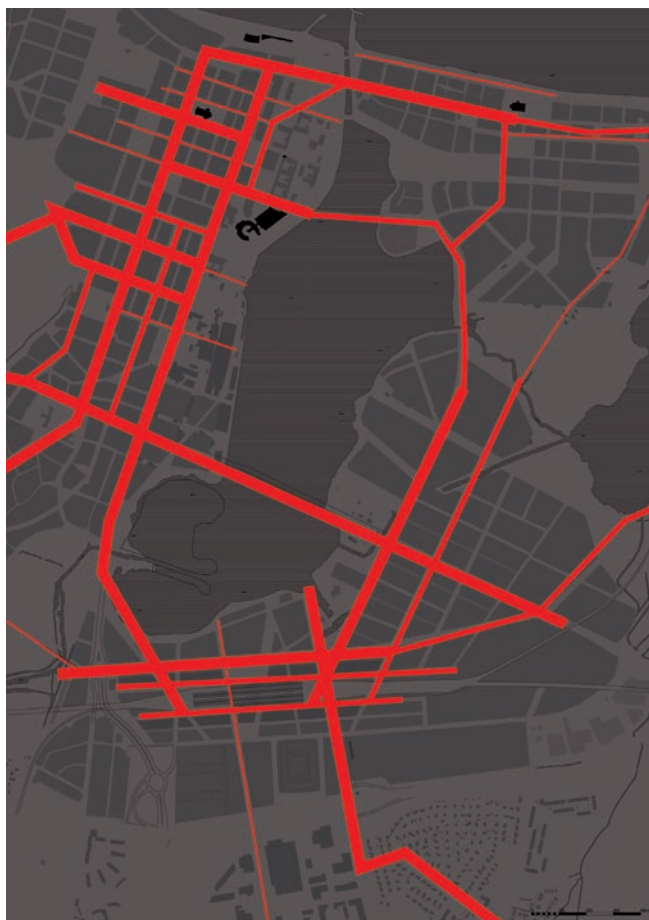
Låt stadsutvecklingen utgå från stadslivet i stadskärnan...



Jönköping idag

Stadsutvecklingen söder om Munksjön ska utgå från stadslivet i stadskärnan. Idag finns den tätare staden norr och väster om Munksjön. Ett begynnande lokalt stadsliv kan skönjas kring Herkulesvägen. Men det hänger inte ihop med omgivande stadsdelar. Bildens röda streck representerar de stråk för gående som är viktigast för stadslivet i Jönköping av idag. Bilden bygger på en överlagring av rumsanalyser för olika typer av stadsliv.

...så att höghastighetsstationen blir del av en stadsdel i Jönköping



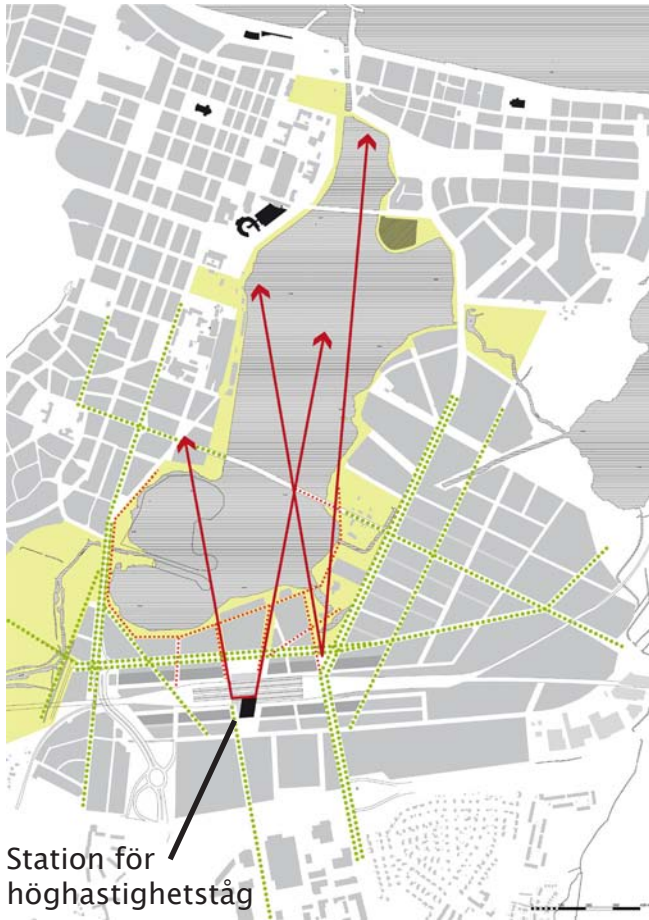
- Se det nuvarande stadslivet som en motor i stadsutvecklingen i Jönköping.
- Knyt stationen maximalt till stadskärnan med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förlägg nya stationen mitt i stadslivet – nära stadskärnan – mitt i en ny stadsdel.
- Skapa potential för en levande "promenadstadsdel" kring stationen.
- Låt promenaden/gator även nå den nya stadsdelen söder om Gö-talandsbanan.

Jönköping i morgon

Stadsutvecklingen har nått runt hela Munksjön. Mitt i stadsdelen söder om Munksjön ligger stationen för höghastighetståg. Stadsdelen är en levande "promenadstadsdel" med gator och promenader till övriga stadsdelar. Bildens röda streck representerar de stråk för gående som kan vara viktigast för stadslivet i Jönköping av i morgon. Bilden bygger på en överlagring av rumsanalyser för olika typer av stadsliv.

Prioritering 2

Gör Munksjön till ett parkrum som förenar hela Jönköping



- Gör Munksjön och dess stränder till ett parkrum.
- Skapa sammanhängande promenader mellan stadsdelarna runt Munksjön – med urbana huvudstråk, strandpromenad och gröna stråk.
- Låt promenader/gator från stationen gå fram till vattnet.
- Skapa större parkrum i "glappen" där stadsdelarna möts vid stationen som ger utblickar över sjön mot stadskärnan.
- Identitet – Se stationen som en entré till Jönköping där inte minst vyn över sjön mot stadskärnan ger överblick och sammanhang.

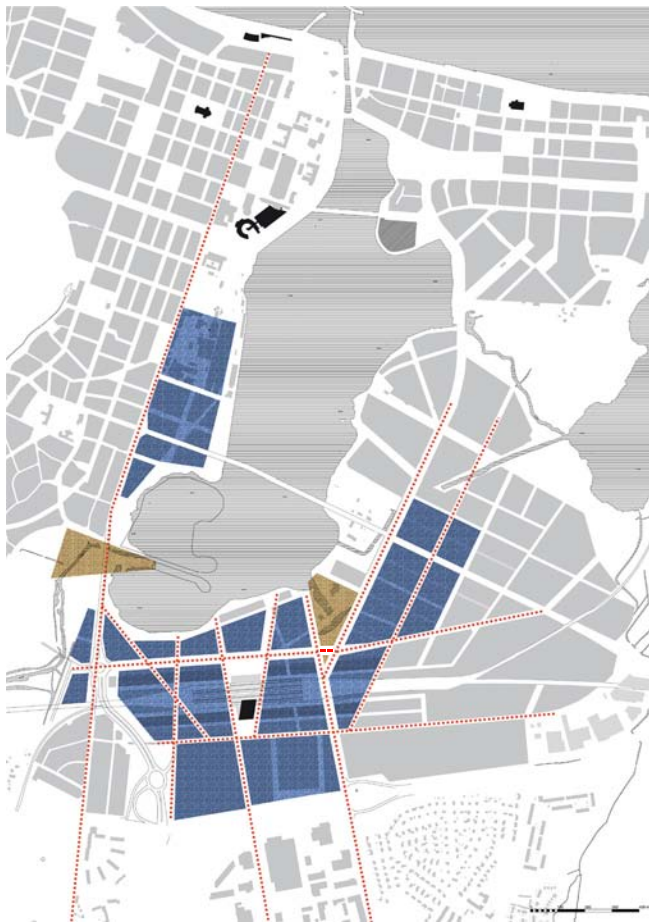
Staden kring sjöarna

Stadsutvecklingen söder om Munksjön kommer att utgå från Munksjön som ett parkrum gemensamt för hela Jönköping. Målet är att placera stationen i stadslivet, nära stadskärnan men också mitt i en ny stadsdel. Det ska vara en promenadstadsdel – som det är lätt att röra sig i till fots eller med cykel. Det görs genom att skapa sammanhängande promenader mellan stadsdelarna runt Munksjön, med trädbevuxna urbana huvudstråk och med en grön strandpromenad.

Både huvudstråk och strandpromenad ska knyta an till ett i stadsdelen centralt beläget stationstorg. Redan från stationstorget kan finnas en visuell kontakt med stadskärnan som ger inbördes sammanhang och bygger upp en gemensam bild och identitet för staden mellan sjöarna.

Prioritering 3

Bygg vidare på befintligt där det går
och bygg nytt där det behövs



- Bygg vidare på befintlig struktur från omgivande stadsdelar där det går.
- Gör enkla, raka gator – som ger bra överblick över hela staden. Lätt att hitta. Lätt att gå (urbana huvudstråk).
- Skilj på urbana huvudstråk 38m för kollektivtrafiken från urbana stråk 18-24m, lokalgator 12m och gröna stråk.
- Möjliggör ett mer finmaskigt nät av gröna, lugna gator (lokalgator).
- Gör enkla, regelbundna kvarter där det går. För generalitetens skull.

Staden kring sjöarna

Stadsdelen ska bygga vidare på befintliga gator från omgivande stadsdelar, där det går, med enkla raka gator och kvarter som ger bra överblick och gör det lätt att hitta på gatorna och lätt att bygga på kvarteren.

Prioritering 4

Placera stationen för höghastighetståg så en stadsutveckling är möjlig



- Placera stationens huvudentré så att den är nära gator och utvecklingsbar mark. Det ger stor potential till stadsutveckling.
- Placera också entréer vid perrongändarna. Så nås ett större område. Det är bra för stadsutvecklingen.
- De röda cirkelarna visar utvecklingsbar mark som nås inom ett vardagligt gångavstånd – 500 meter (300–800m).
- De röda linjerna visar gator som nås med ett vardagligt gångbeteende – ett (heldraget) resp två (prickat) riktingsförändringar/axialsteg.

Sveriges närmaste plats

Jönköpings station kommer vara en av regionens närmaste platser, efter stadskärnan. Och på sitt sätt kommer stationen vara Sveriges allra närmaste plats. Hur utnyttjas det läget bäst för stadsutvecklingen?

Med stationstorget mitt i den nya stadsdelen och med entréer vid perrongändarna så kommer många kunna välja att gå. Diagrammet med röda cirkel visar att en vardagspromenad med en övre gräns på 500 meter når nästan hela stadsdelen.

Det gör i sin tur att ett stort område är nära stationen och kan dra nytta av läget kring Götalandsbanan. Det är en stadsdel i Jönköping med en egen karaktär. Med kontor, högskola, forskning, kultur, nöje, konferens, mässor och evenemang. En stadsdel för möten för hela regionen och hela landet.

Prioritering 5

Ge chans till stadsutveckling OCH ett vitalt lokalt stadsliv



- Skapa flera öst-västliga gator från stationen som möjliggör ett stråk av "nära" kvarter som kan utnyttja stationsläget mitt i Sverige och i regionen maximalt. Se det **blåa**!
- Det möjliggör en blandad stadsmiljö med bostäder kring Munksjön. Se det **gröna**!
- Det möjliggör stora publika evenemang och handel söder om stationen. Se det **gula**!

En stadsdel med blandat innehåll

Men i en trygg och livaktig stadsdel finns också människor som bor och lever och har gator, parker och torg som sin vardagsmiljö. Det är så stadsdelen blir trevlig och trygg att vistas i på dagar, kvällar och nätter. Det är så förutsättningar skapas för en mer varierad service, handel och kultur.

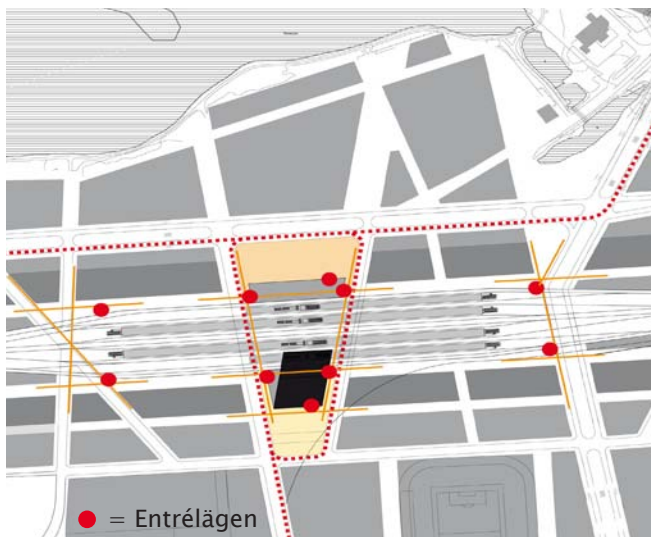
Genom att skapa flera öst-västliga gator från stationen skapas ett stråk av nära kvarter som utnyttjar stationsläget maximalt (kvarter som för övrigt ur bullersynpunkt är mindre lämpade för bostäder). Det möjliggör i sin tur en blandad stadsmiljö med bostäder kring Munksjöns stränder som också når fram till nya Kämpevägen och Stationstorget. Men det möjliggör även lokaler för stora publika evenemang söder om Barnhemsgatan mot motorvägen.

Prioritering 6

Knyt all lokal kollektivtrafik till en stationsentré vid stationens mitt – för det enklaste och mest effektiva resandet



- Se resandet som en del av vardagen.
- Knyt all lokal kollektivtrafik till en stationsentré vid stationens mitt – för det enklaste och mest effektiva resandet.
- Placera stations-entréerna vid gatorna. Till en stadsdel som är inbjudande att gå i.
- Skapa maximalt goda förutsättningar för gående med en bilfri zon, med buss- och cykelangöring norr om stationen och en taxi- och bilangöring åt söder.

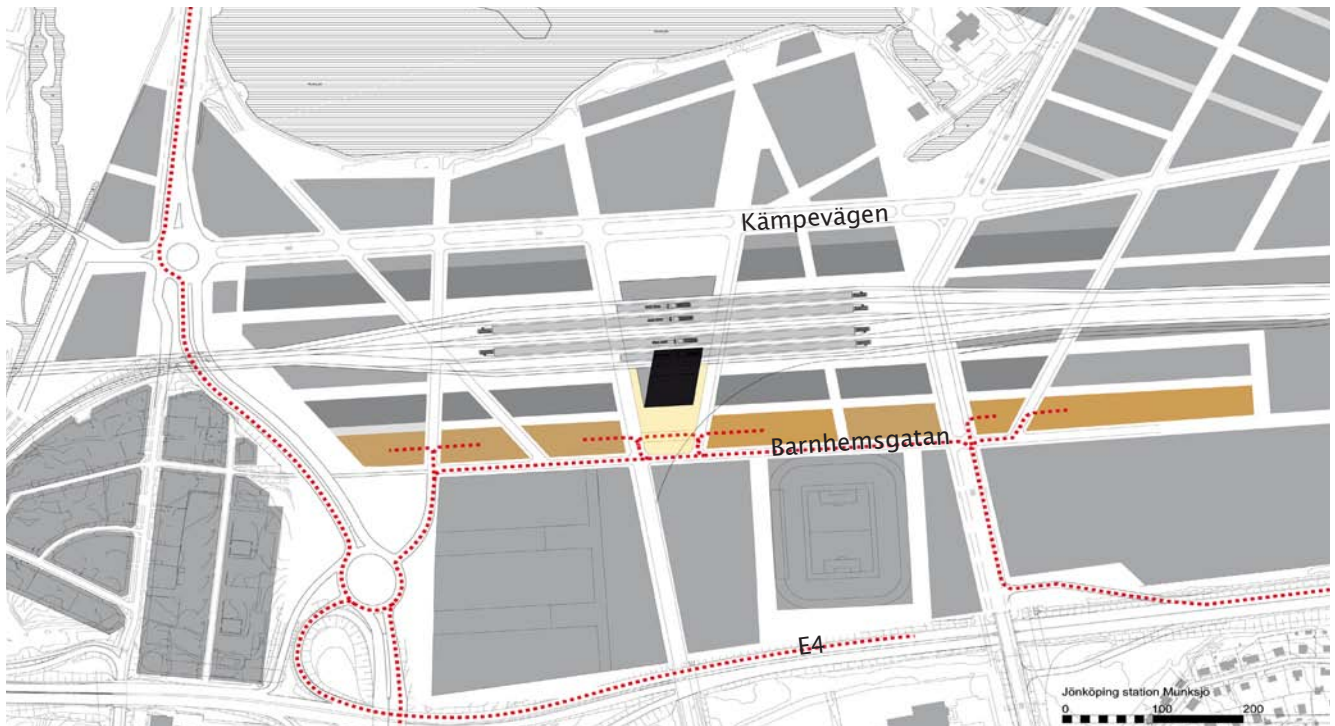


En station för vardagligt resande

Genom att knyta all lokal kollektivtrafik till ett bilfritt busstorg vid perrongens mitt underlättas det vardagliga resandets omstigningar. På så sätt skapas grundförutsättningen för ett enkelt och effektivt resande som främjar kollektivtrafiken och som skapar närhet till stadskärnan respektive omvärlden. Genom stationsentréer direkt mot trottoaren nås de trädbevuxna urbana huvudstråken och strandpromenaden längs sjön. På så sätt skapas en stadsdel som är inbjudande att gå i.

Prioritering 7

Avlasta stadsdelen från biltrafik till stationen.



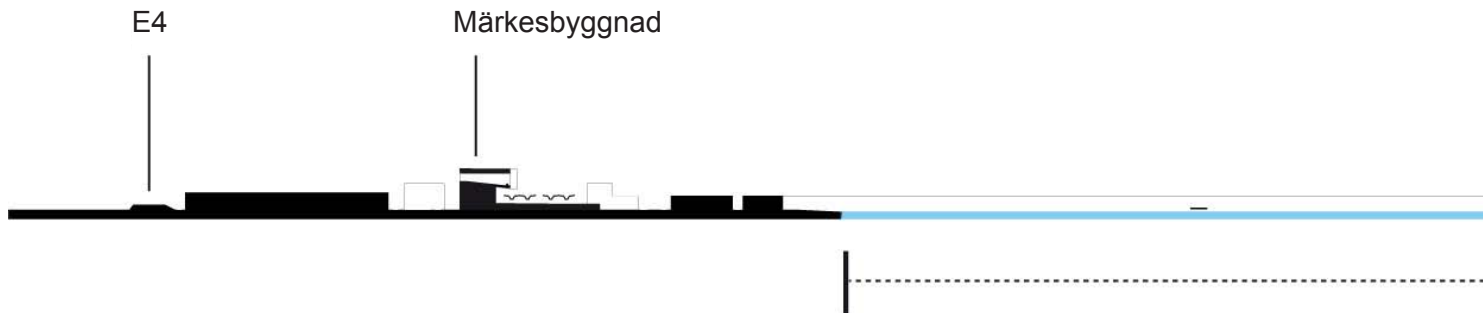
Biltrafik

För de som ändå måste använda bil skapas en angränsning mot stationstorget vid Barnhemsgatan med två nya direkta tillfarter från motorvägen. På så sätt avlastas också nya Kämpevägen från biltrafik. En kvarterszon öster och väster om stationstorget ger långtidsparkering för pendlare som är lätt att hitta och som går att dubbelutnyttja mellan resande och de som är här för handel och evenemang.

- Skapa två nya direkta biltillfarter till stationen söderifrån. Så minskas trafiken kring stationen.
- Skapa zon för långtidsparkering söder om stationen som är lätt att hitta till och från stationstorget.
- Dubbelutnyttja p-platser mellan resande och handel/evenemang.

Prioritering 8

Låt stationen för höghastighetståg
vara en del i ett identitetsbygge...



- OM stationen skall vara en märkesbyggnad - "bygg upp" dess identitet. Se den som något som ska stödja visionen med stadsutvecklingen i Jönköping.
- Ställ byggnaden på torget. (men - skugga inte torget).
- Låt den stödja möten.
- Låt den stödja bilden av staden kring sjöarna.
- Låt den stödja bilden av en stad på Götalands- och Europabanan - ge hisnande visuell kontakt med snabbtåg såväl som hela dalgången från stationen.



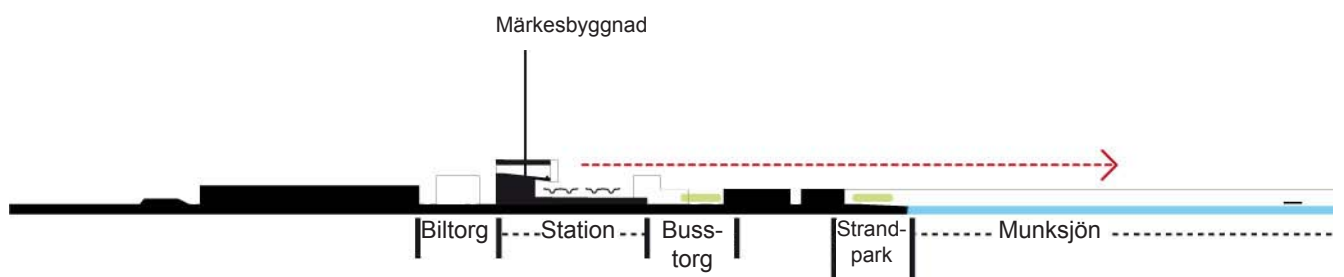
Vy över märkesbyggnaden
och stationsområdet

...en märkesbyggnad!



I stationsbyggnaden kan stadsdelen få en märkesbyggnad som utvecklar stadsdelens identitet. Stationsbyggnaden kan stödja en stad och en stadsdel för möten – sociala, ekonomiska och kulturella. Den kan stödja bilden av staden kring sjöarna genom att byggnaden sätts i relation till sjöarna och stadskärnan. Den kan stödja bilden av en stad på Götalands- och Europabanan – en stad som är en spelare i Sverige och Norden – med en hisnande utsikt över dalgången såväl som över snabbtågen.

Märkesbyggnaden skulle kunna ställas på torget – rakt ovanför de resandes omstigningar. Den skulle kunna ges en svindlande utsikt över dalgången, järnvägen, stadskärnan och Vättern. Den skulle kunna synas vida omkring.



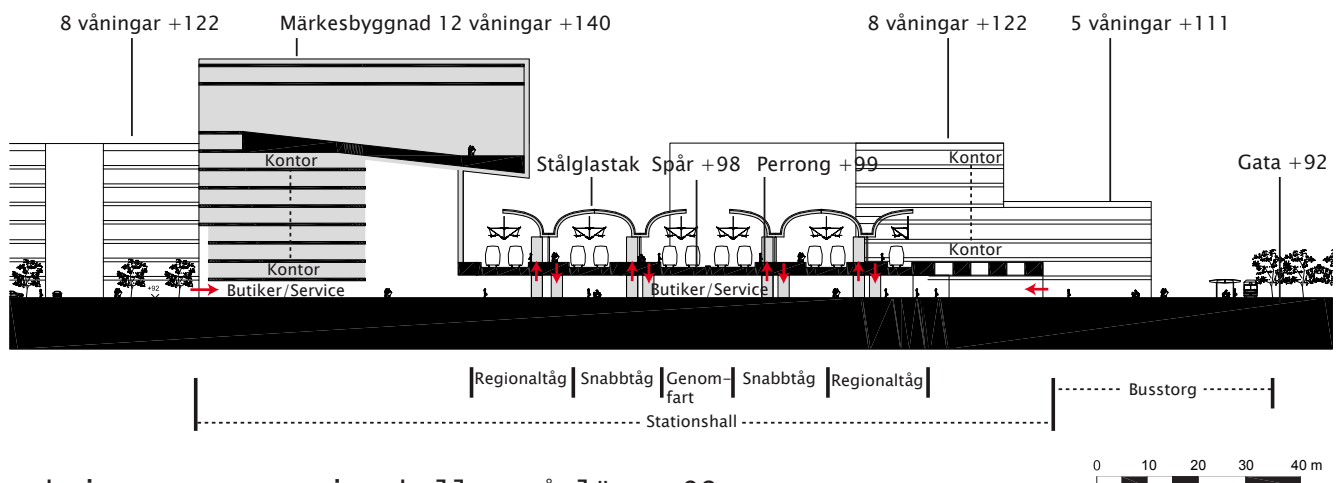
Jämförelse av spåralternativ

I följande utredning analyseras och illustreras stadsomgivningen kring den nya stationen för höghastighetståg för två olika spåralternativ: ett med spåren i markplan (+93 meter över havet) och ett med spåren i upphöjt läge (+98 meter över havet).

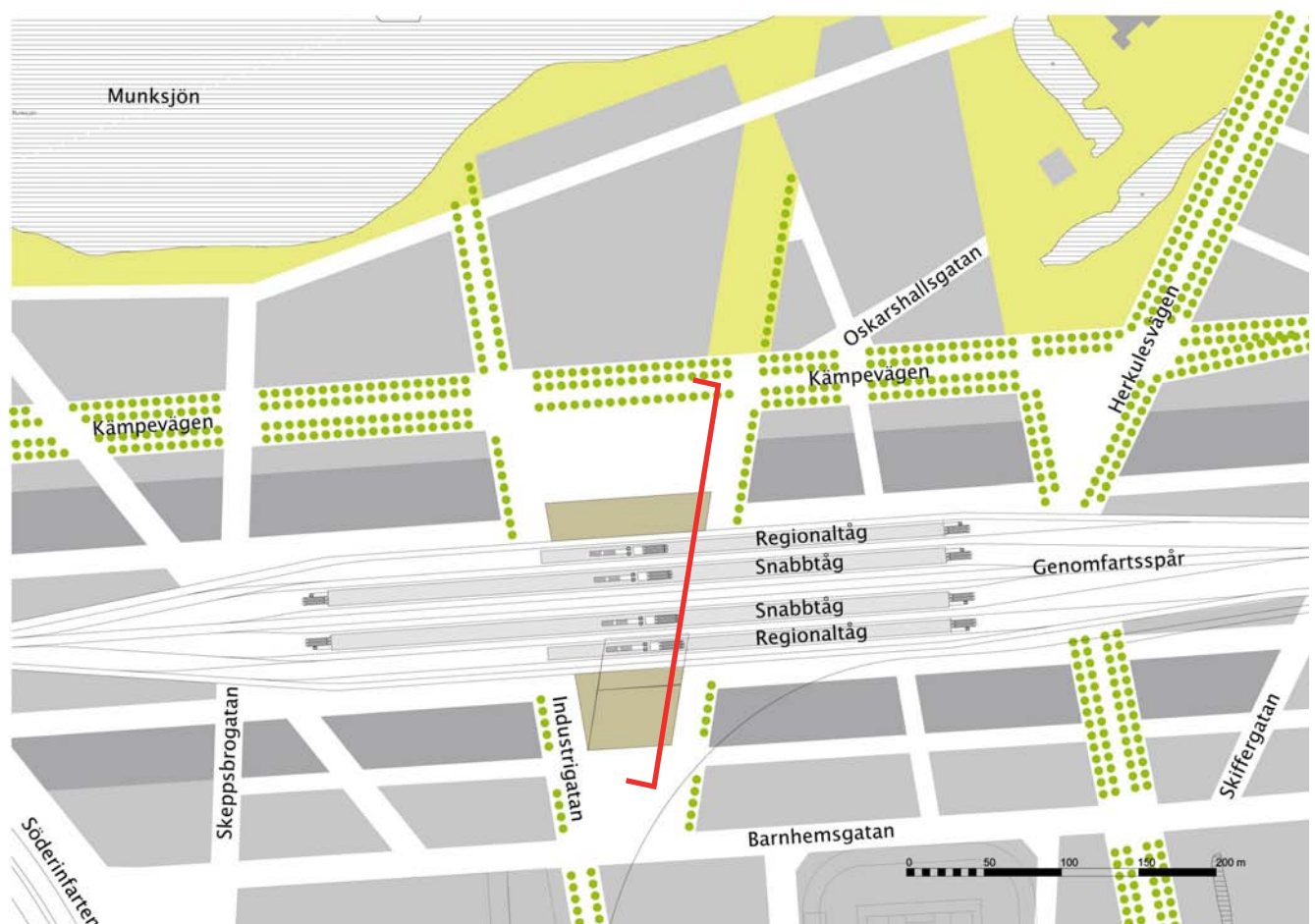
De spårtekniska förutsättningarna för dessa alternativ har tagits fram av Lars Hansson på Sweco i Göteborg.

För att tydliggöra likheter och skillnader redovisas i detta kapitel de båda förslagen parallellt.

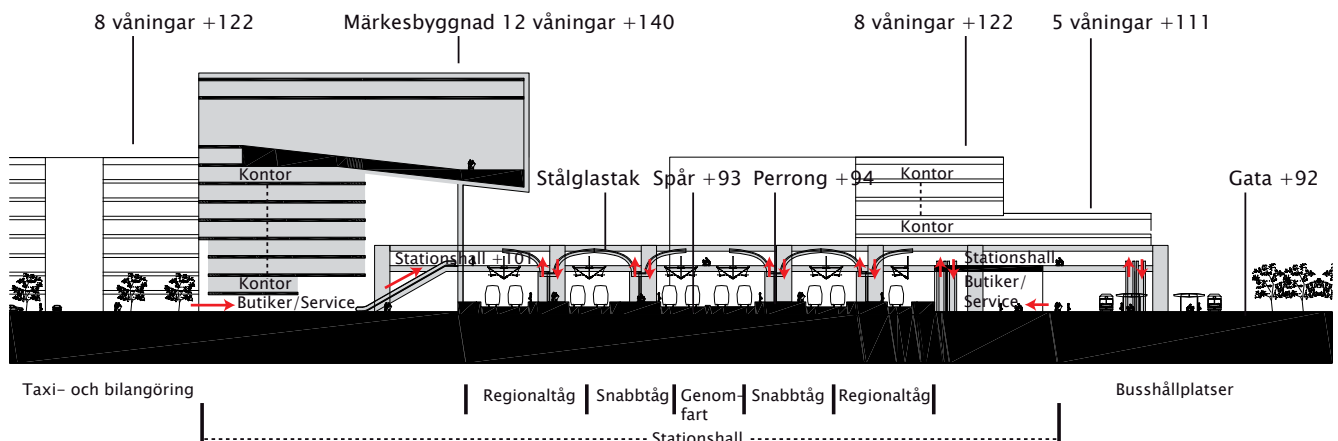
Alt. spår i upphöjt läge (+98)



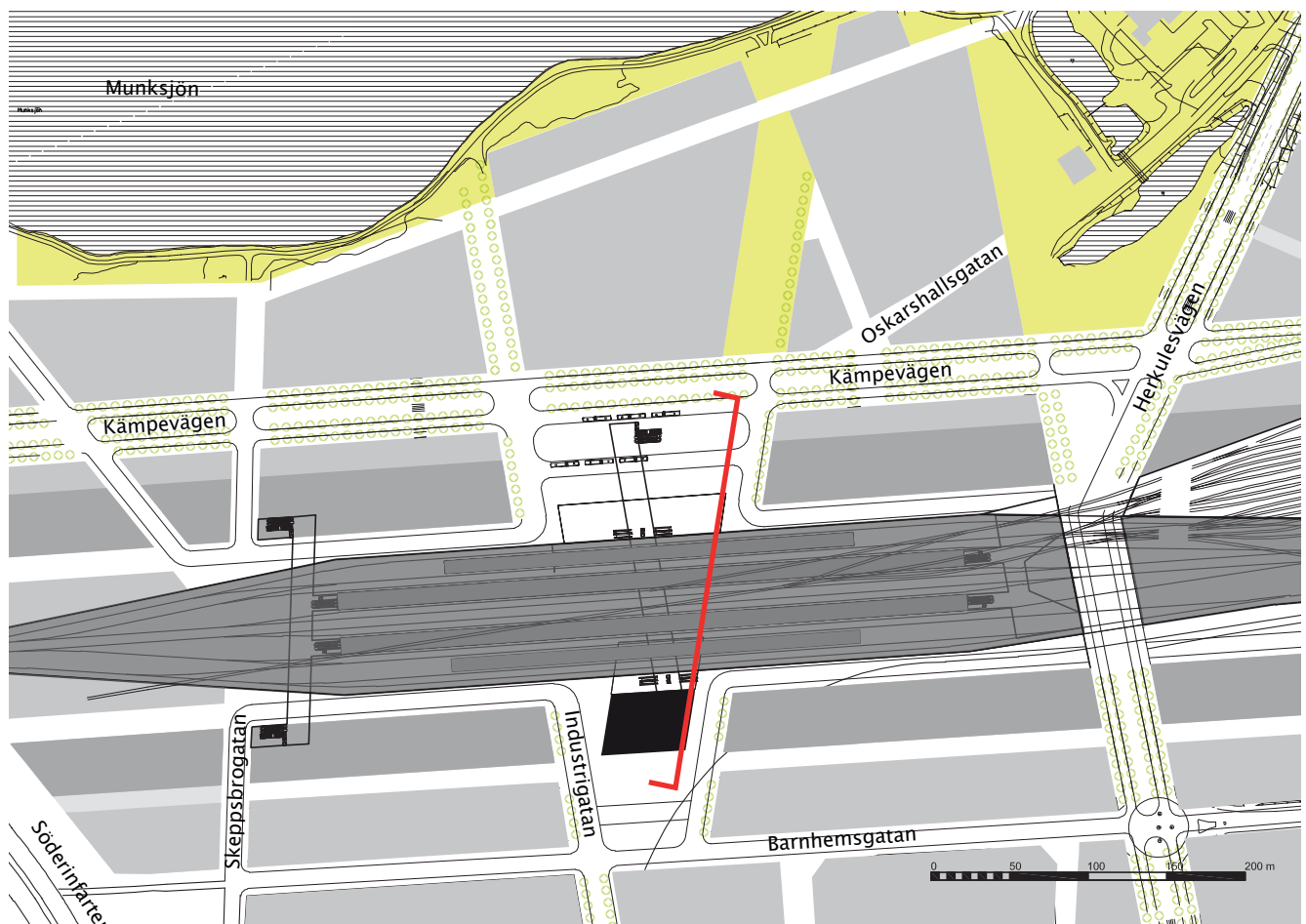
sektion genom stationshall, spårläge +98



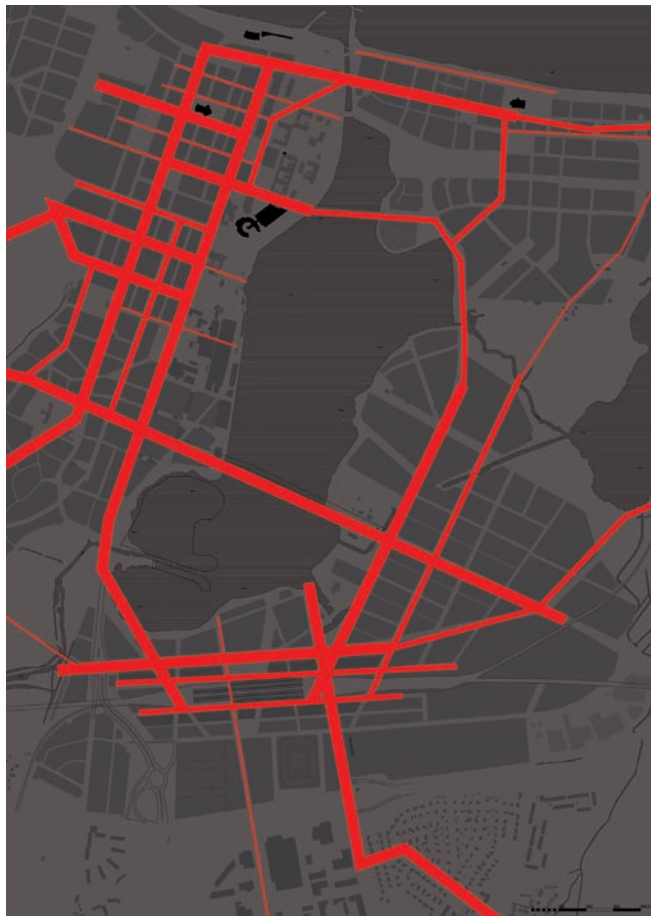
Alt. spår i markplan (+93)



sektion genom stationshall, spårläge +93



Alt. spår i upphöjt läge (+98)



Stadsutvecklingen har nått runt hela Munksjön. Mitt i stadsdelen söder om Munksjön ligger stationen för höghastighetståg. Stadsdelen är en levande "promenadstadsdel" med gator och promenader till övriga stadsdelar.

Bildernas röda streck representerar de stråk för gående som kan vara viktigast för stadslivet i Jönköping av i morgon. Bilderna bygger på en överlagring av rumsanalyser för olika typer av stadsliv.

Alt. spår i markplan (+93)



Stadsutvecklingen har nått runt hela Munksjön. Stadslivet når endast norr om stationen för höghastighetståg.

Alt. Spår i upphöjt läge (+98)

Spåren ligger i detta alternativ upphöjt från marken, ömsom på brokonstruktion och ömsom på en banvallskonstruktion (en sluten betongkasun med fyllnadsmaterial). Brokonstruktionen medger att stationen och gator, gångstråk inryms under spåren men också butiker och service längs gatorna för att göra dem livfulla och trygga. Banvallskonstruktionen är konstruktivt enklare och sannolikt billigare. Ett senare skede avgör omfattningen av bro- respektive banvallskonstruktion i en avvägning mellan nytta och ekonomi.

Herkulesbron rivs, Herkulesvägen förläggs i markplan. Framkomligheten förenklas.

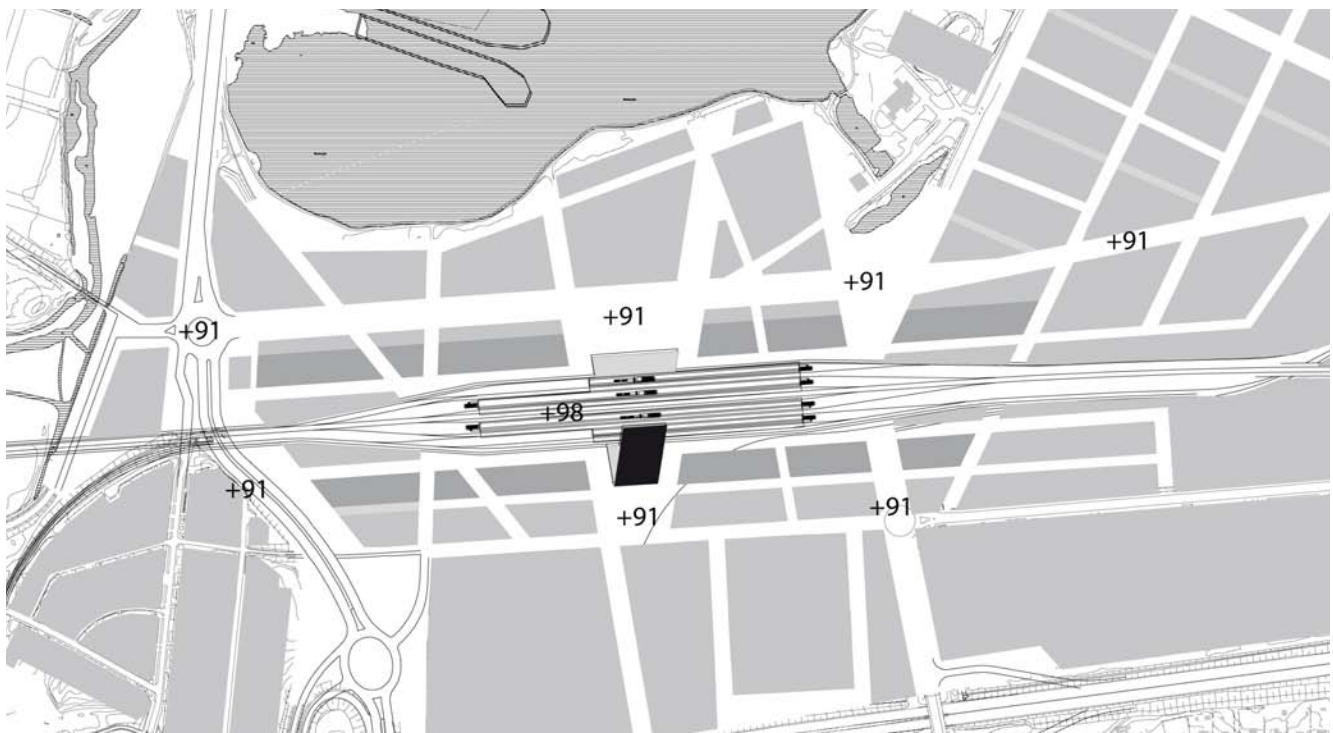
Gatorna kring stationen dras fram under järnvägen. Den fria höjden för gator är 4,6m. Staden söder och norr om stationen förbinds på det viset både funktionellt och visuellt. Stadens gatunät fortsätter söderut. Lokalgatorna kring stationen kan användas för handel. Staden fylls med liv.

Stationstorget blir länken mellan Kämpevägen och Barnhemsgatan. Det ger plats för ett torg med bil- och taxiängöring i söder och ett större busstorg i norr med direkt anknytning till en kollektivtrafiklinje i Industrigatans förlängning.

De centrala uppgångarna till spåren ligger mitt på torget. Uppgångarna i öster når Herkulesvägen under ett skyddande tak av järnvägsbron. I väster når man lokalgatorna som snabbt leder de gående in mot staden.

Perrongerna kan förskjutas för att optimalt ansluta till olika lokalgator/torg. De något kortare perrongerna för regional- och lokaltågen förläggs mot öster. De ligger mellan Herkulesvägen och stationsbyggnaden.

Resenärer når stadsdelen och busstorget via en trappa nedåt från perrongen.



Alt. spår i markplan (+93)

Spåren förläggs i markplan. Vaggerydsbanan sänks och korsar under Götalandsbanan. Södra Infarten sänks. Vall och bro för Herkulesvägen måste rivas på grund av ett något förändrat spåråläge, ny bro byggs. Den fria höjden för tåg är 6,5m.

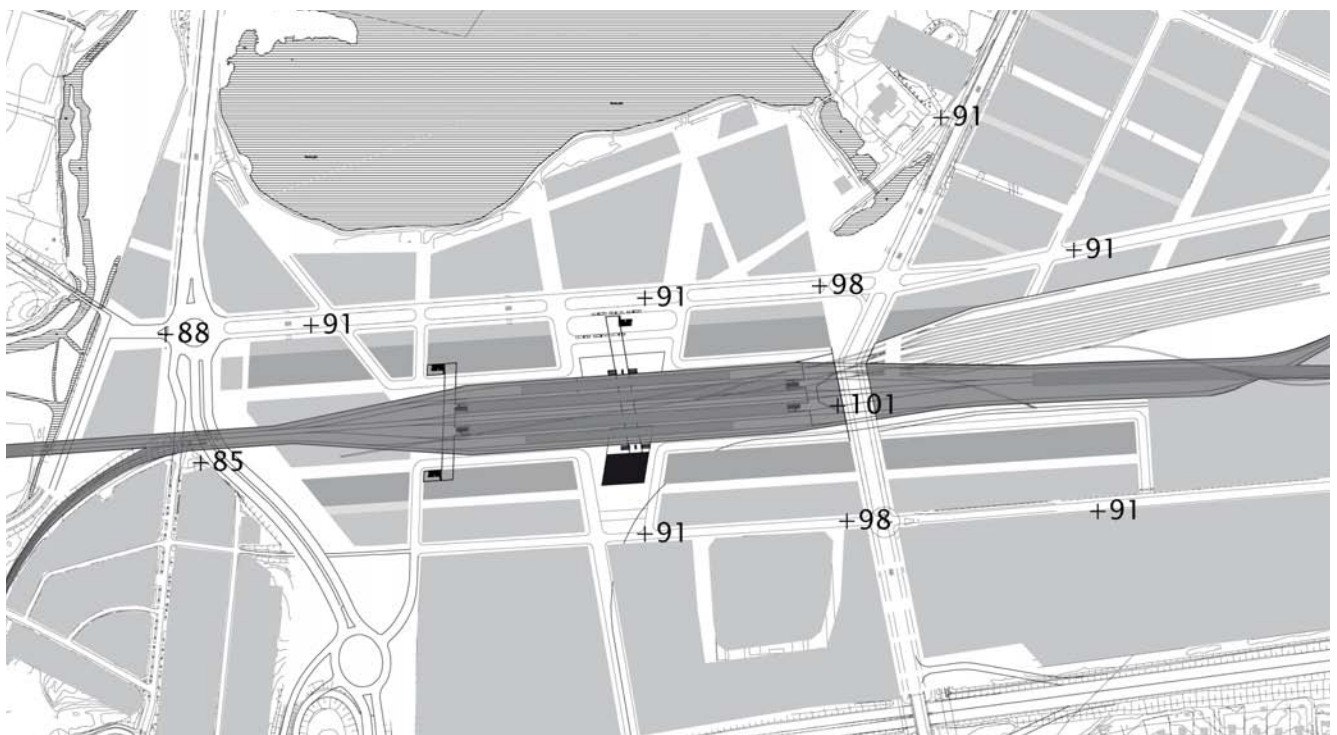
Lokalgatorna i nord-sydlig riktning skärs av och järnvägen blir fortsatt en barriär i området. Stadsdelarna norr och söder om järnvägen är separerade från varandra, med Herkulesvägen och Södra Infarten som enda förbindelse för bilar. Gående tar sig mellan stadsdelarna via stationens gångbro.

Kämpevägen och Barnhemsgatan måste höjas och sänkas för att nå upp resp ner till länkarna över järnvägen. Det innebär visuell avskärmning även i öst-västlig riktning.

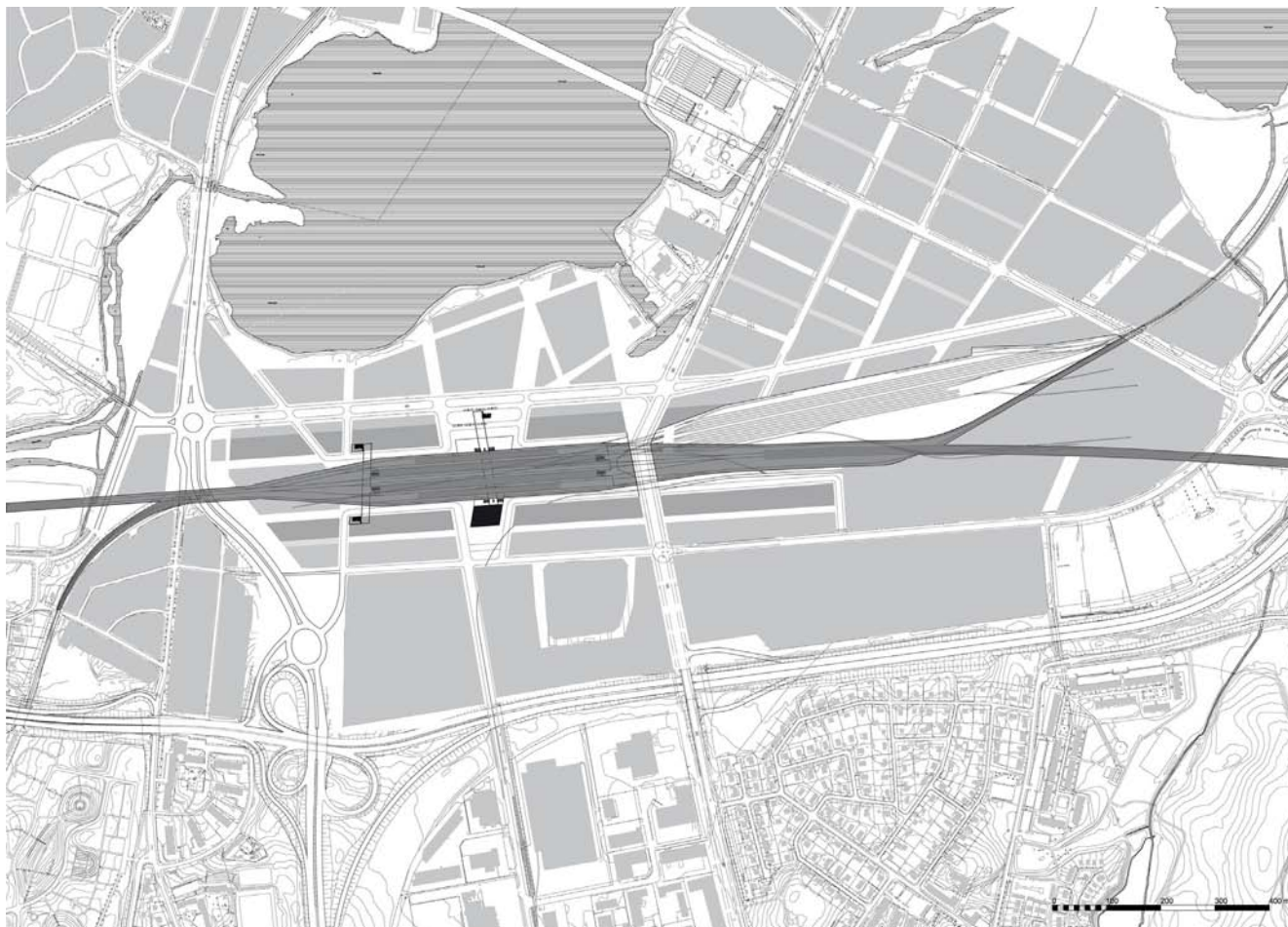
Torget delas upp i två olika torg, angöringstorget i söder och busstorget i norr. Ett centralt placerat nord-sydligt kollektivtrafikstråk blir inte möjligt.

Huvuduppgångarna för stationen finns centralt. Götalandsbanan får dessutom uppgångar i öst och väst som kan knytas till Herkulesvägen resp lokalgator.

Resenärer når stadsdelarna och busstorget via en trappa upp från perrongen och sedan nedåt.

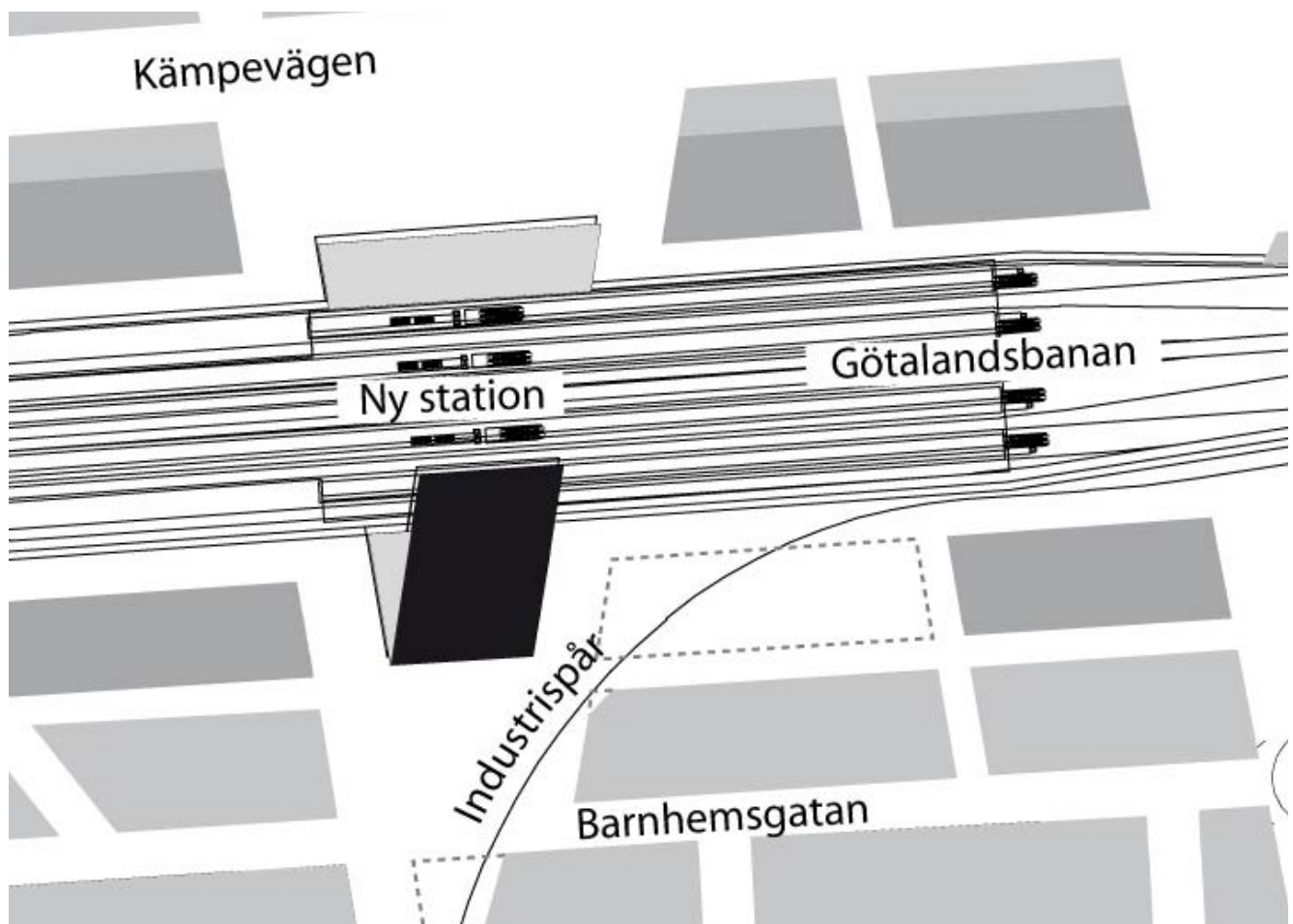


Alternativ:
Bevarad godsbangård
(endast aktuellt med spår i markplan)



I alternativet med spår i markplan kan delar av godsbangården bibehållas, men medför begränsningar för stadsutvecklingen i övrigt i området.

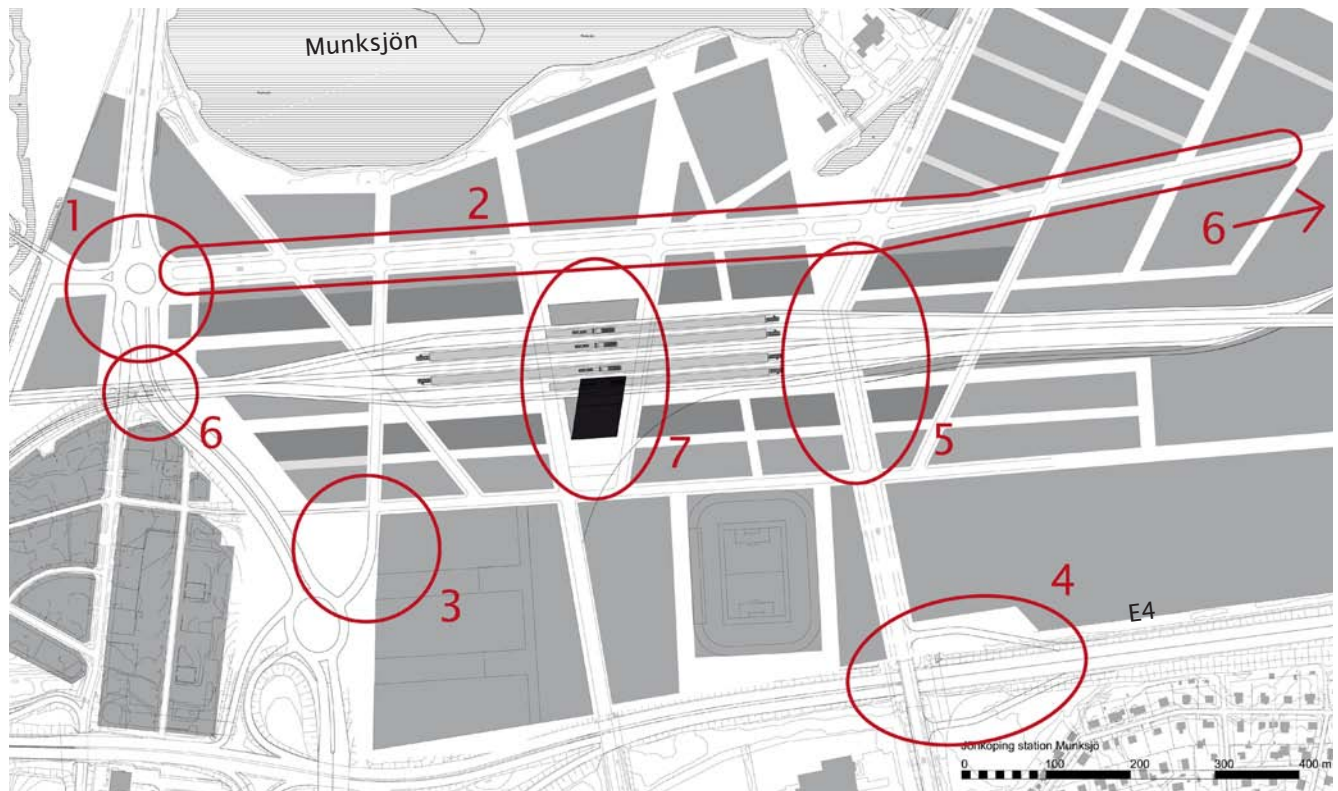
Alternativ:
Med läge för bevarat industrispår från
Ljungarum.



Industrispåret kan finnas kvar under en övergångsperiod. Ett av kvarteren (streckat i bilden) byggs ut först när industrispåret plockats bort.

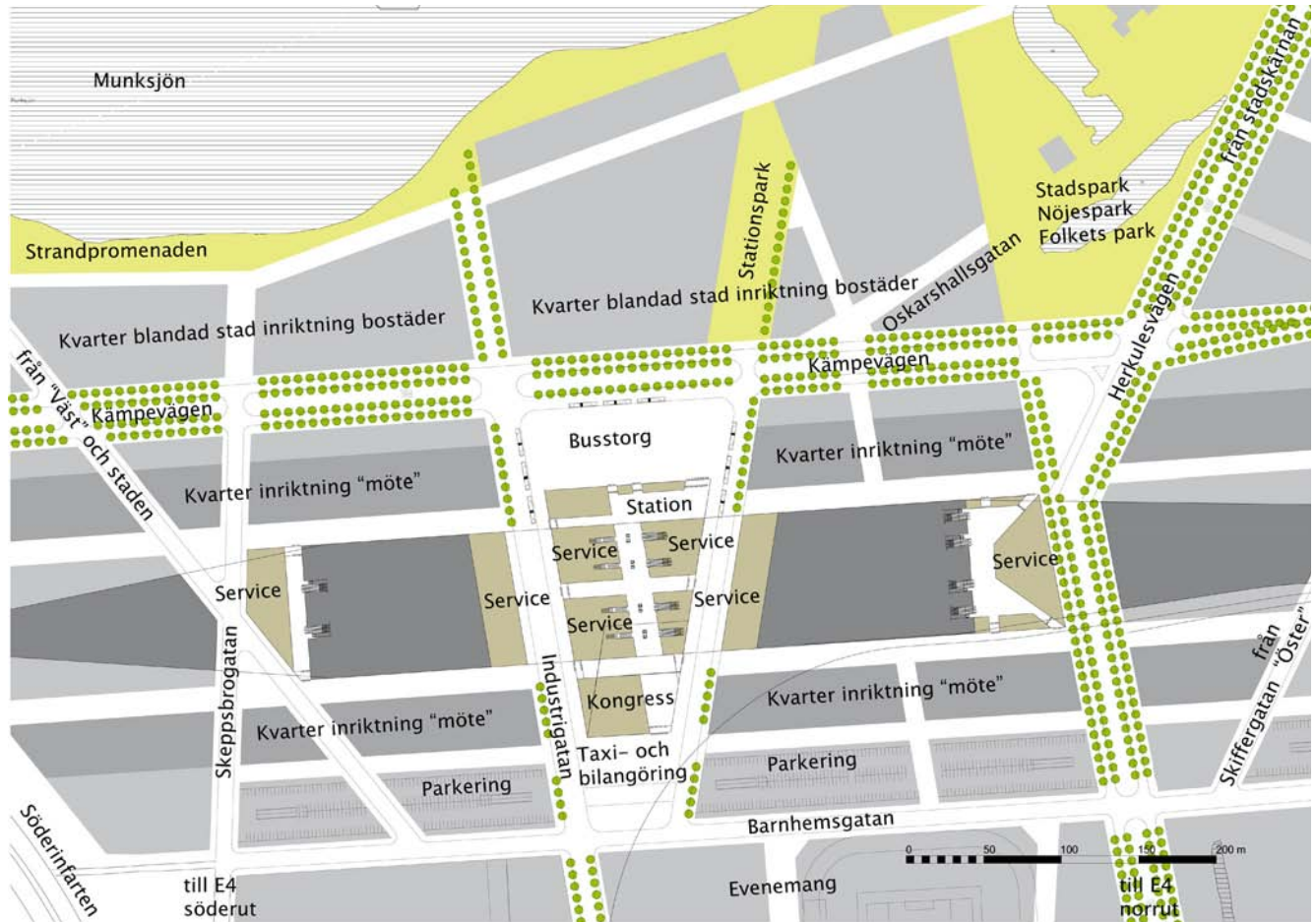
Förslag: Spår i upphöjt läge Ny lokal infrastruktur

Alternativet med spår i upphöjt läge har visat sig ha flera fördelar och har därför studerats vidare. Förslaget redovisas på följande sidor.

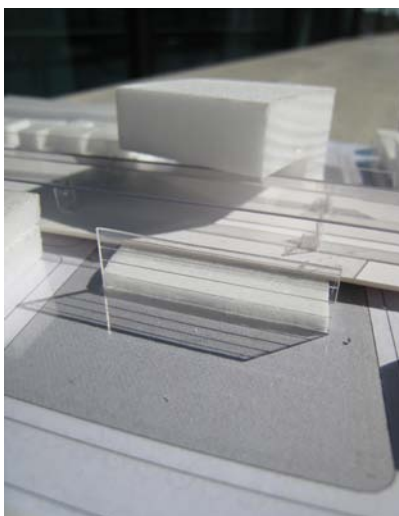


1. Ombyggnad av Södra Infarten till korsning för urbana huvudstråk med blandad trafikmiljö.
2. Nya Kämpevägen
3. Ny påfart till Barnhemsgatan från E4 söderifrån
4. Ny påfart till Herkulesvägen från E4 österifrån
5. Bron över järnvägen vid Herkulesvägen rivs. Ombyggnad av Herkulesvägen.
6. Järnvägsbroarna vid Södra Infarten och Bangårdsgatan i princip kvar.
7. Station och märkesbyggnad
8. Nya lokalgator byggs ut norr och söder om stationsområdet. Lokalgator längs stationen avgränsar torget mot omkringliggande kvarter. Genom att spåren är upphöjda möjliggörs ett nät av lokalgator som är genomgående i markplan.

Gatuplan, +92 m.ö.h.



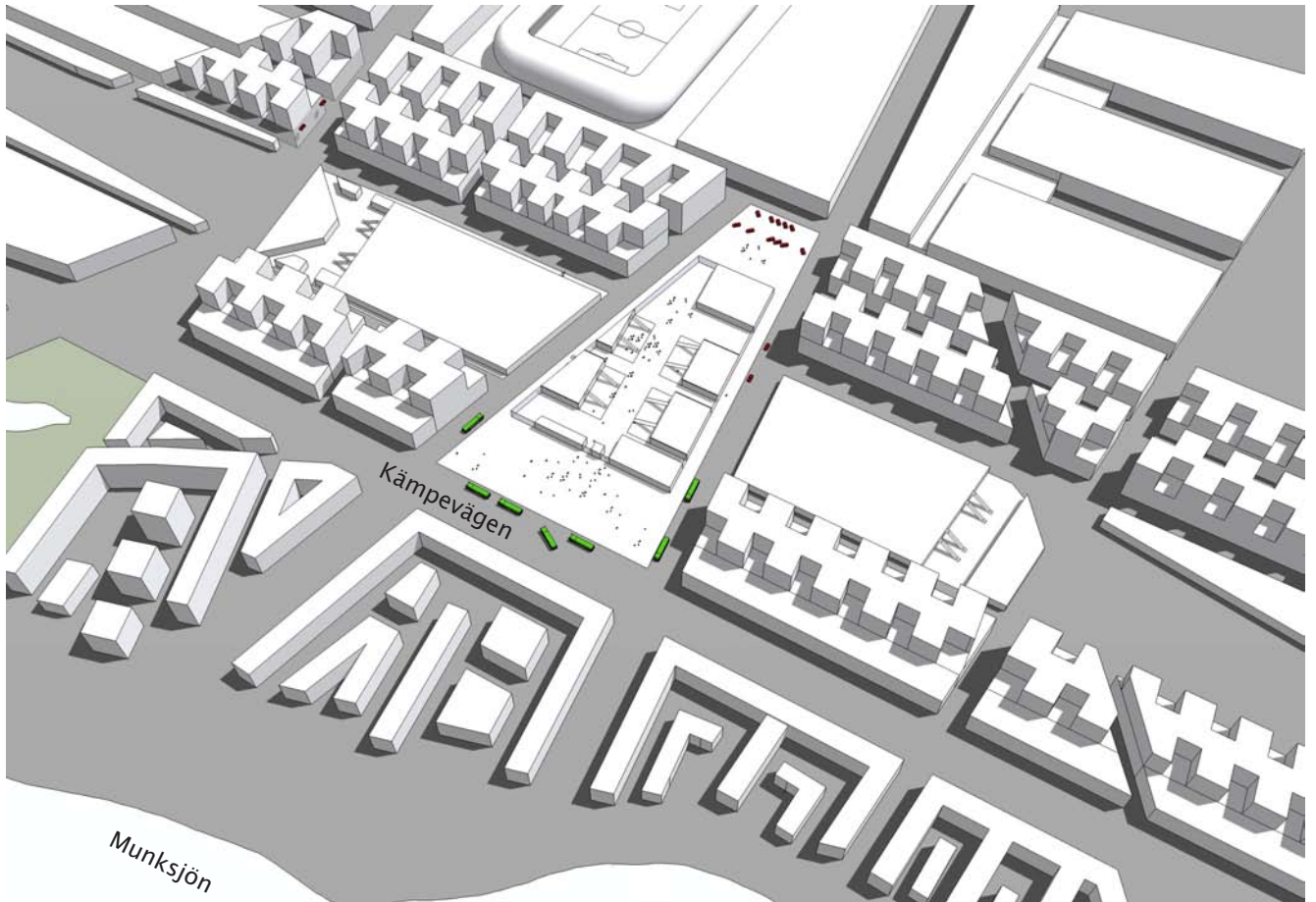
Plan +92 m.ö.h.



Märkesbyggnaden/
stationsbyggnaden
från busstorget

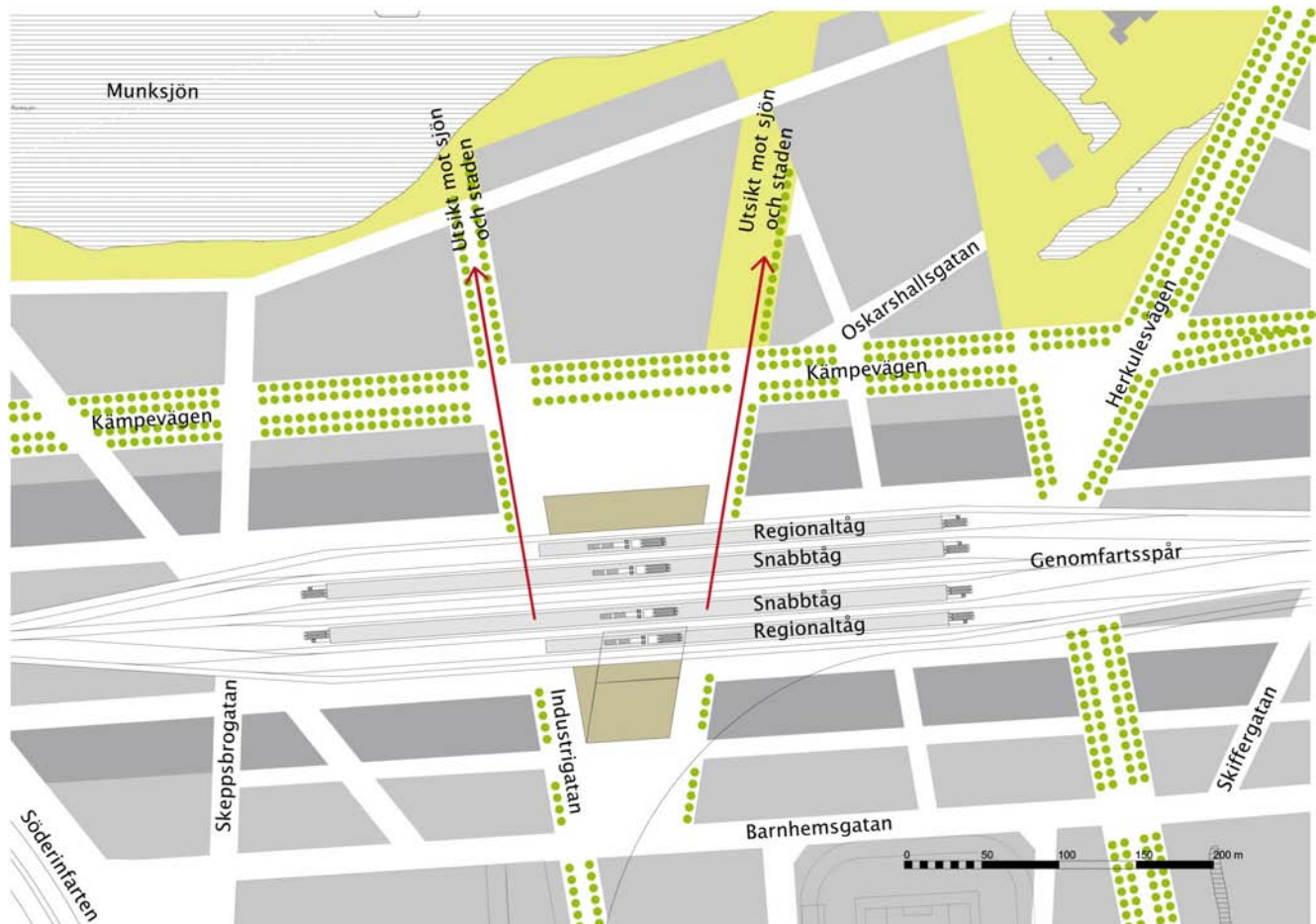


Vy från Kampevägen mot stationen över busstorget

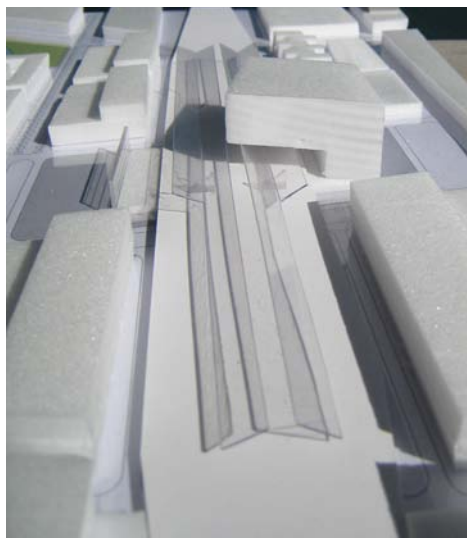


vy med snitt genom stationshall och gatuplan

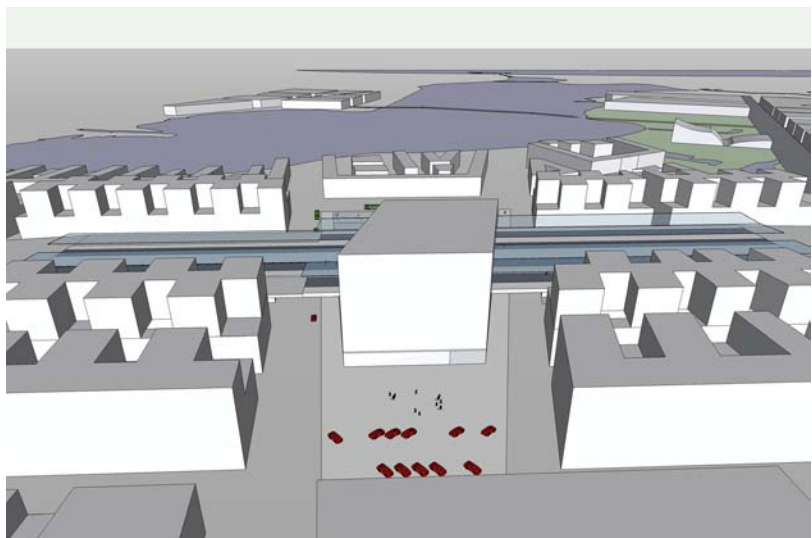
Spår- och perrongplan, snitt +98 m.ö.h.



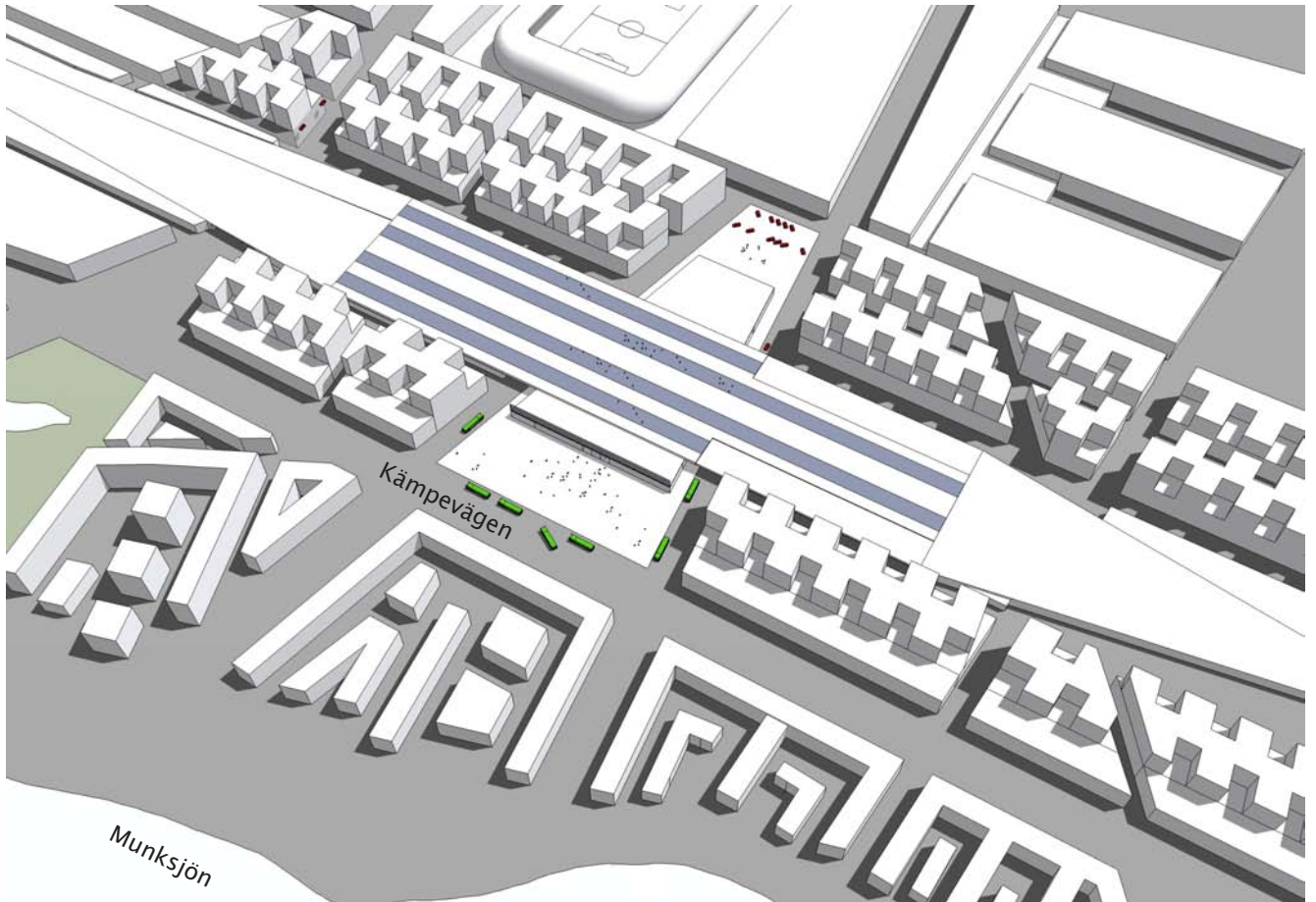
Plan +98 m.ö.h.



Vy över spårområdet och stationen

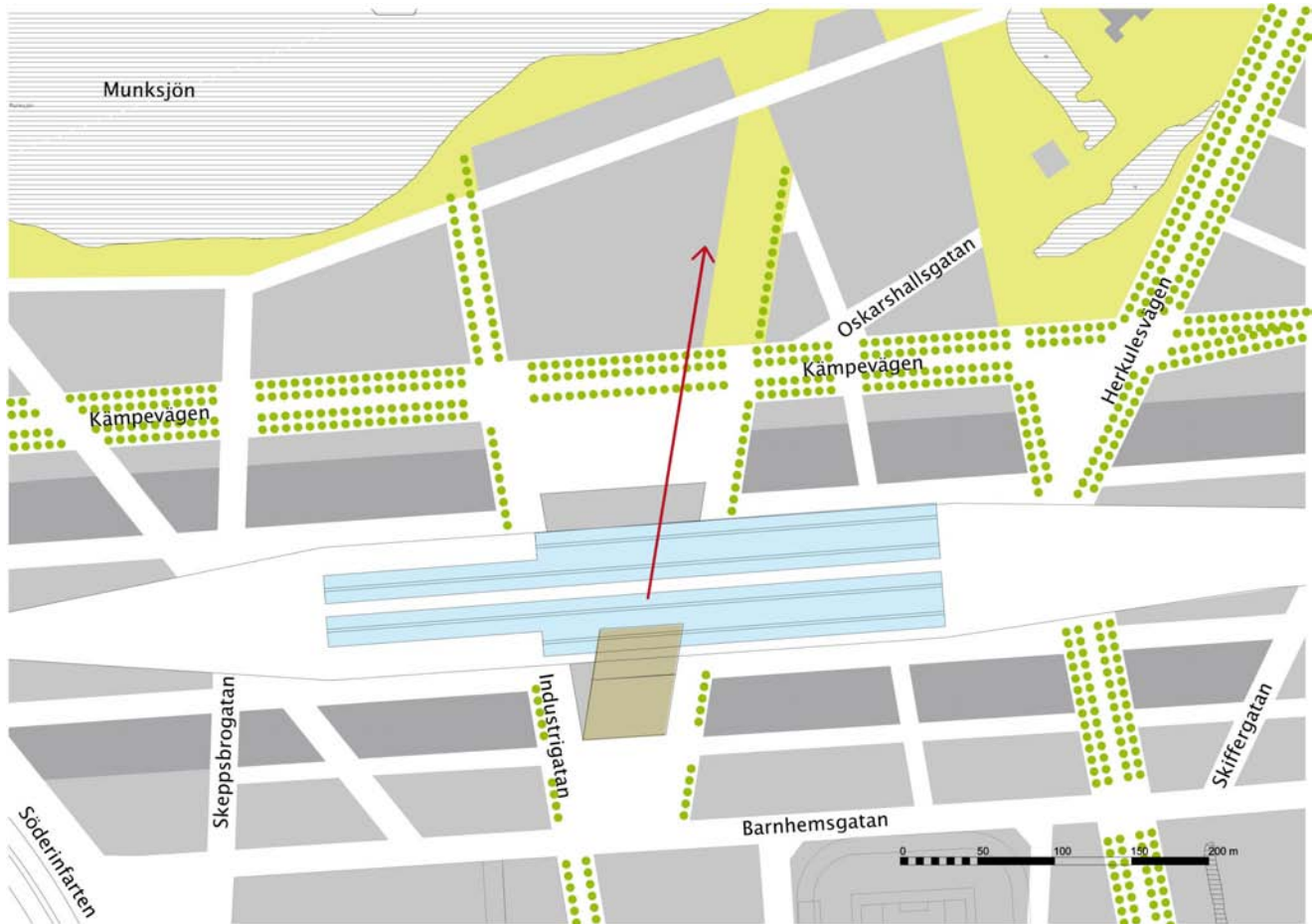


Vy söderifrån över bil- och taxiangöring mot Munksjön



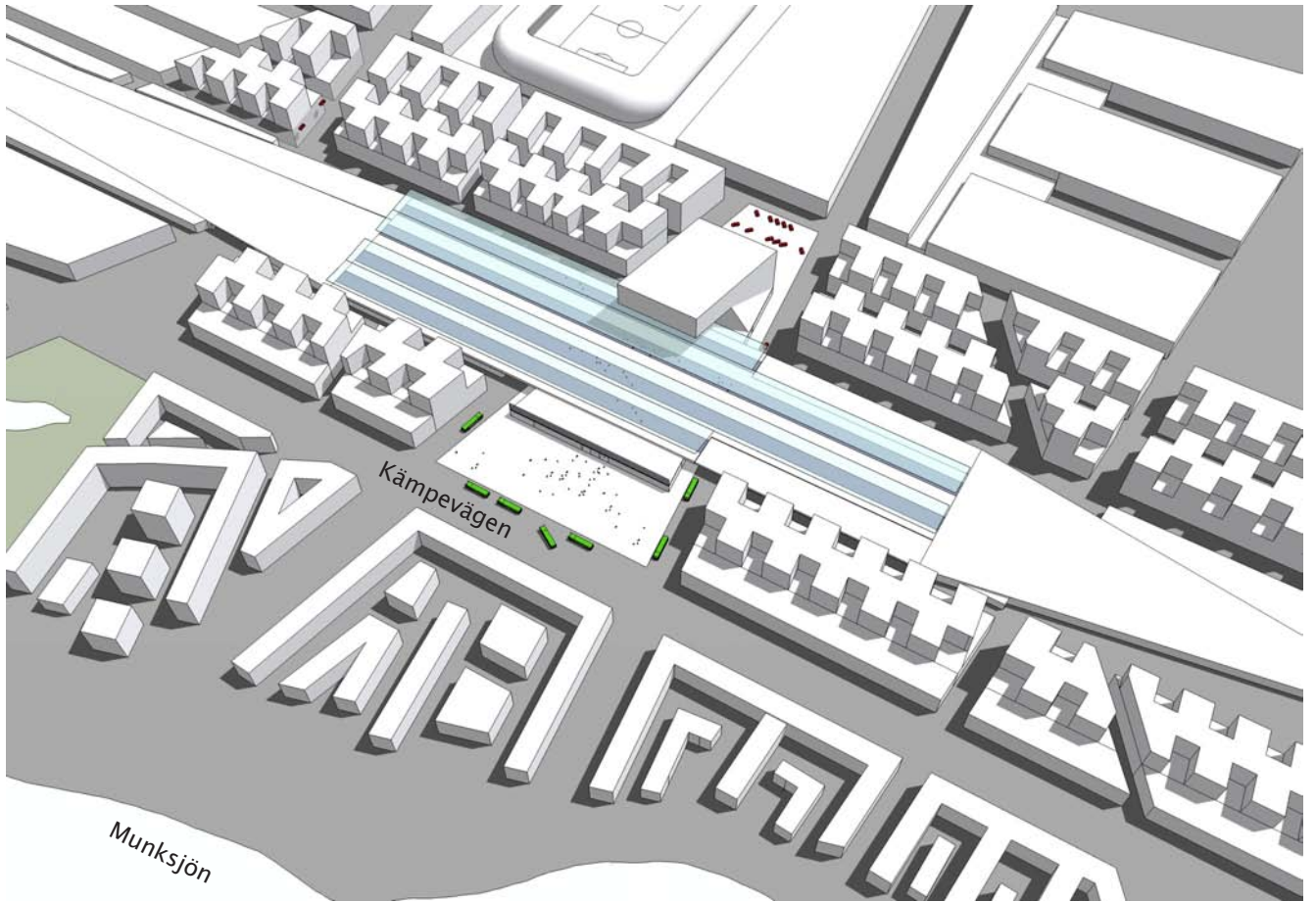
vy med snitt genom perrongplan

Övre offentligt plan i märkesbyggnad



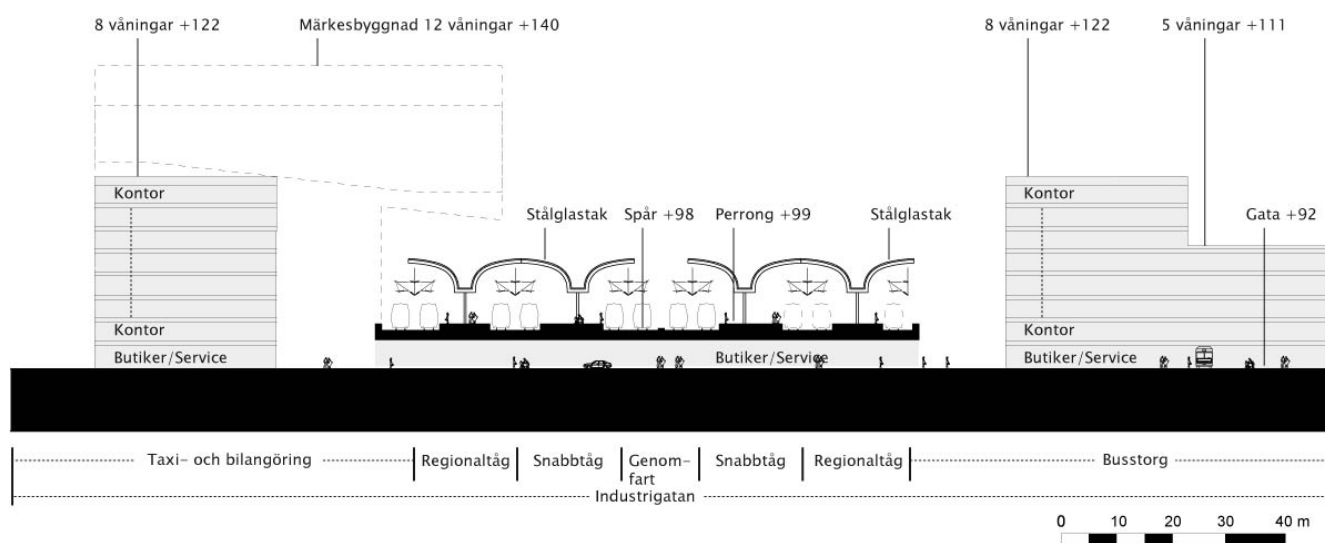
Märkesbyggnad med vy mot staden och vättern



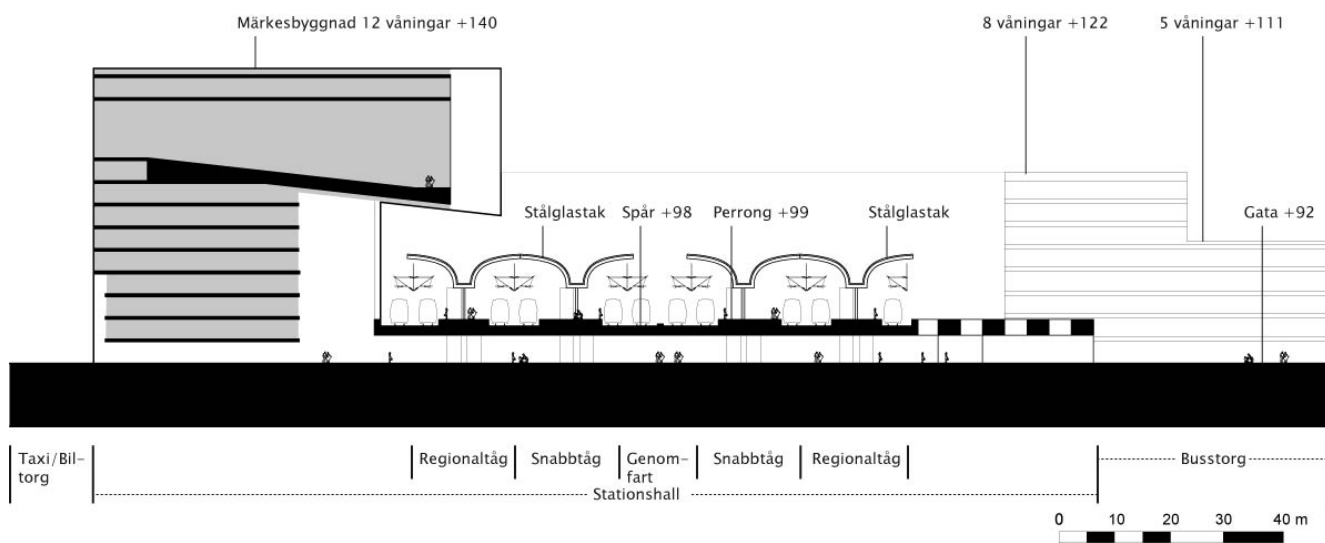


Takvy

Tvärsektion genom Industrigatan



Tvärsektion genom stationshallen



En station för höghastighetståg - en del av stadsbyggnadsvisionen



Stadsdelen söder om Munksjön med stationen för höghastighetståg och stationstorget i förgrunden.

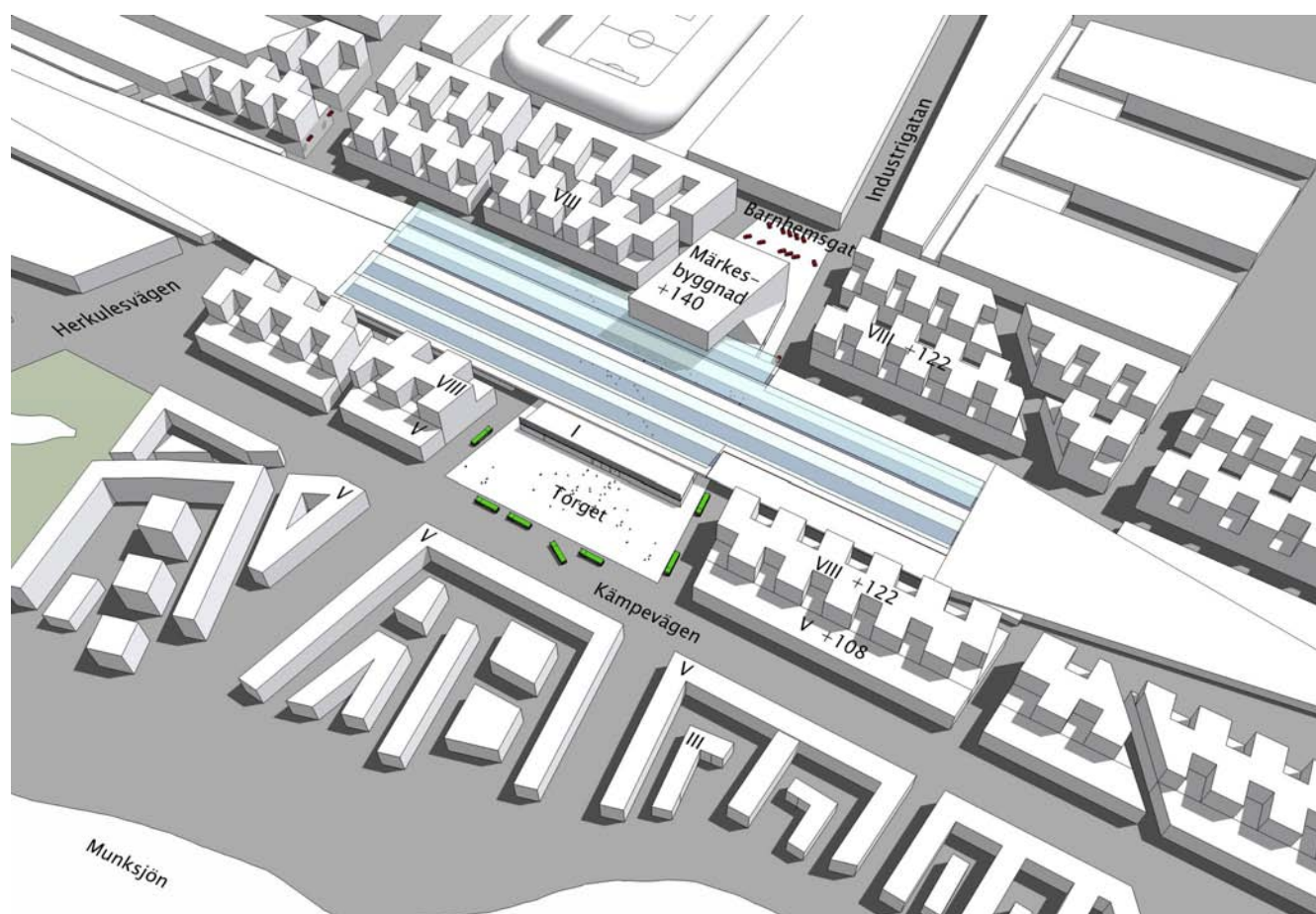
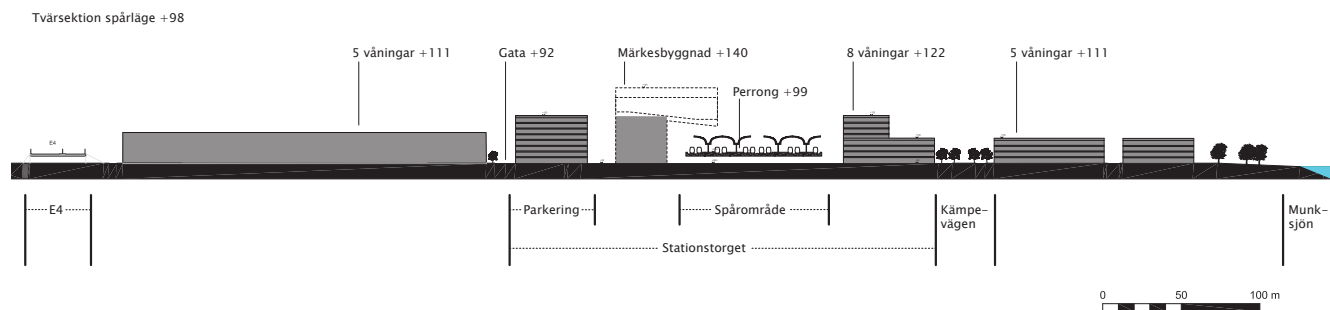


Ett enkelt och effektivt resande som främjar kollektivtrafiken och skapar närhet mellan stadsdelen, stadskärnan och omvärlden. Märkesbyggnaden, stationen för höghastighetståg och stationstorget.



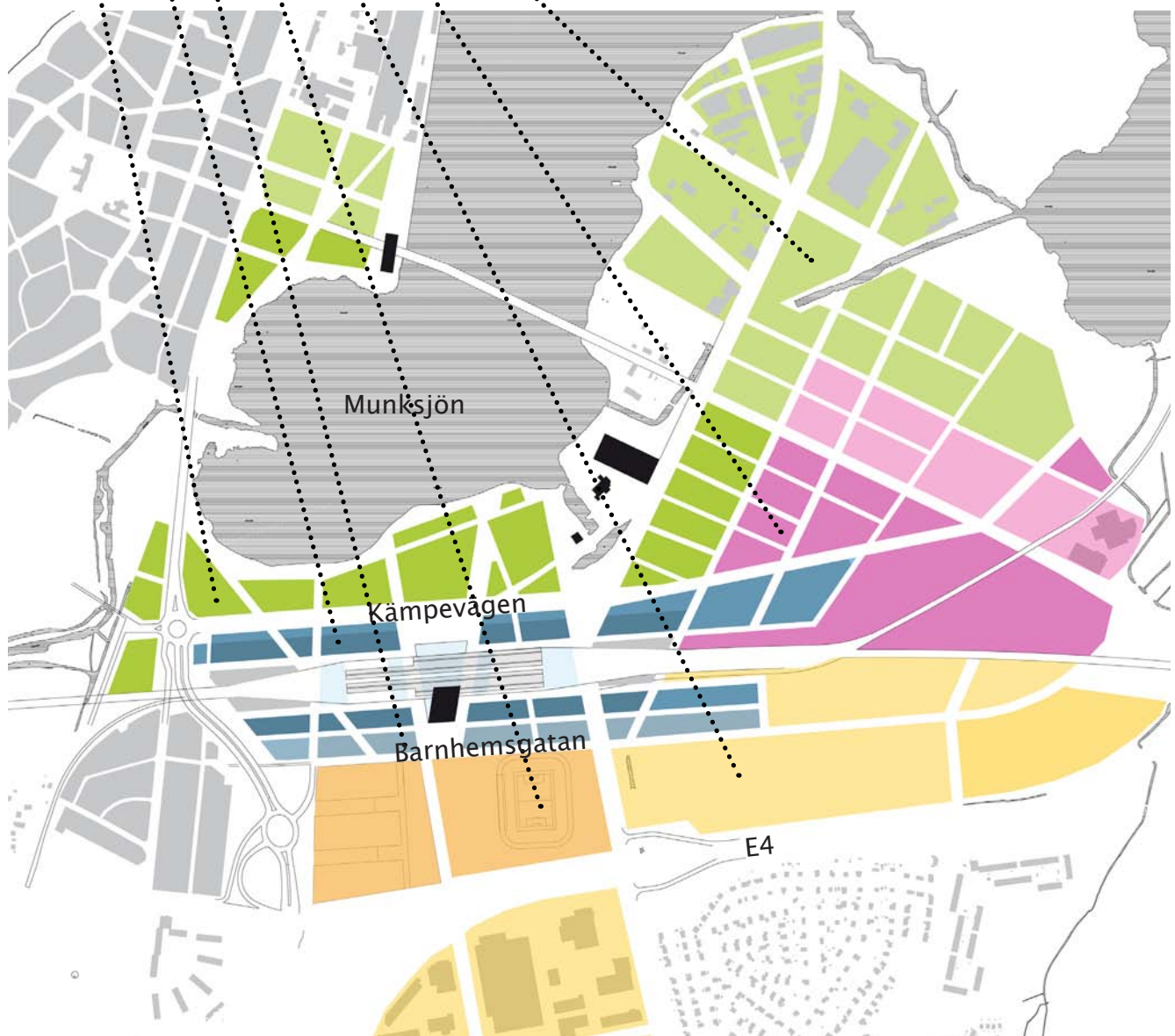
I en trygg och livaktig stadsdel finns också människor som bor och lever och har gator, parker och torg som sin vardagsmiljö. Märkesbyggnaden, stationen för höghastighetståg och stationstorget i bakgrunden. Stationsparken i förgrunden.

Byggnadshöjder i stadsdelen

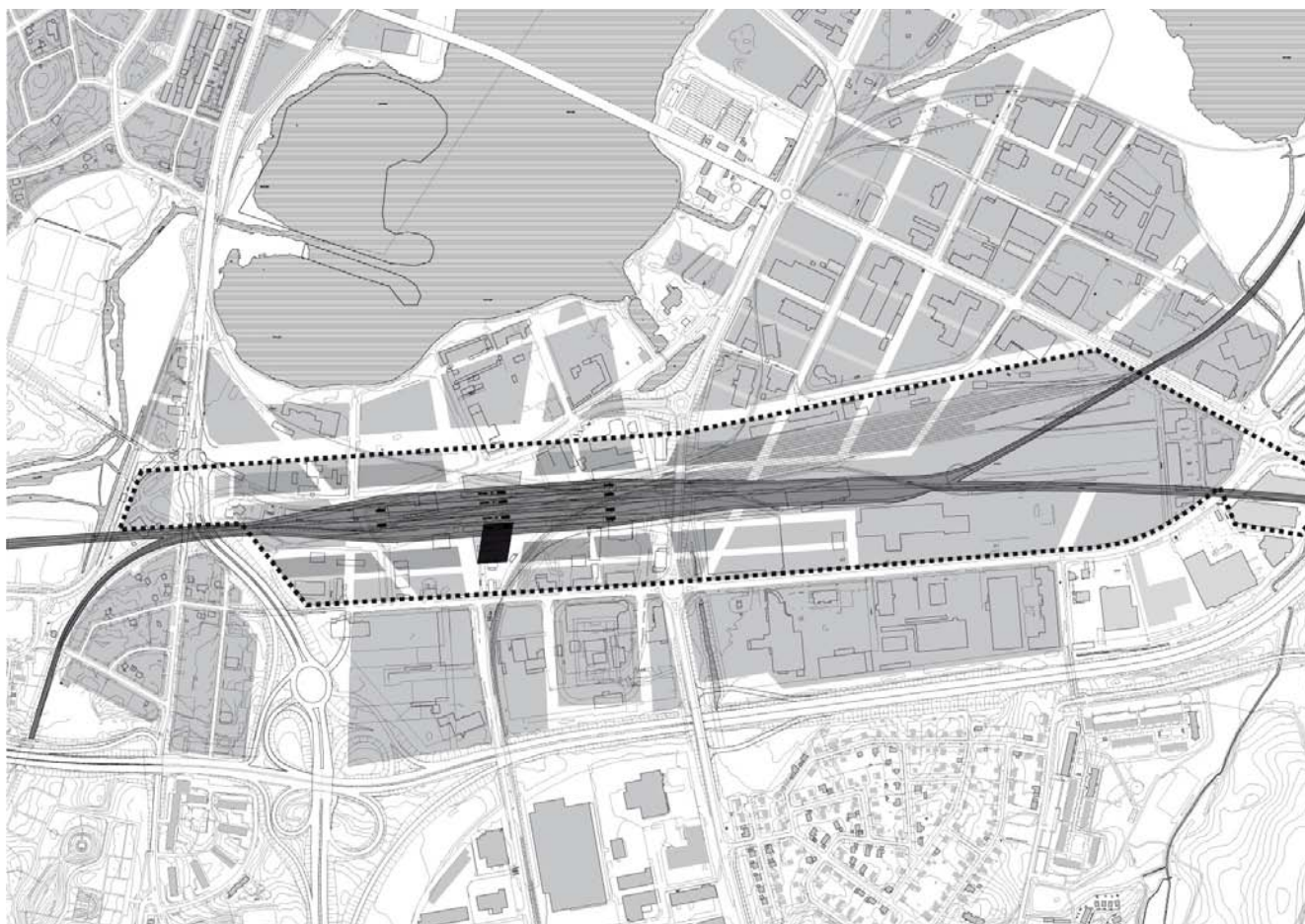


Inriktning för stadsutvecklingen

- Blandad stadsbebyggelse inriktning bostäder inom 500 m från station
 - Stadsbebyggelse inriktning MÖTEN kontor, utbild, forskn, konferens o service.
 - Zon för parkering - i övrigt som ovan.
 - Evenemang; utrymmeskrävande som lockar många momentant.
 - Handel. Utveckling av befintligt.
 - Blandad stadsbebyggelse inom 500 m från station
 - Blandad stadsbebyggelse med inriktning mot bostäder

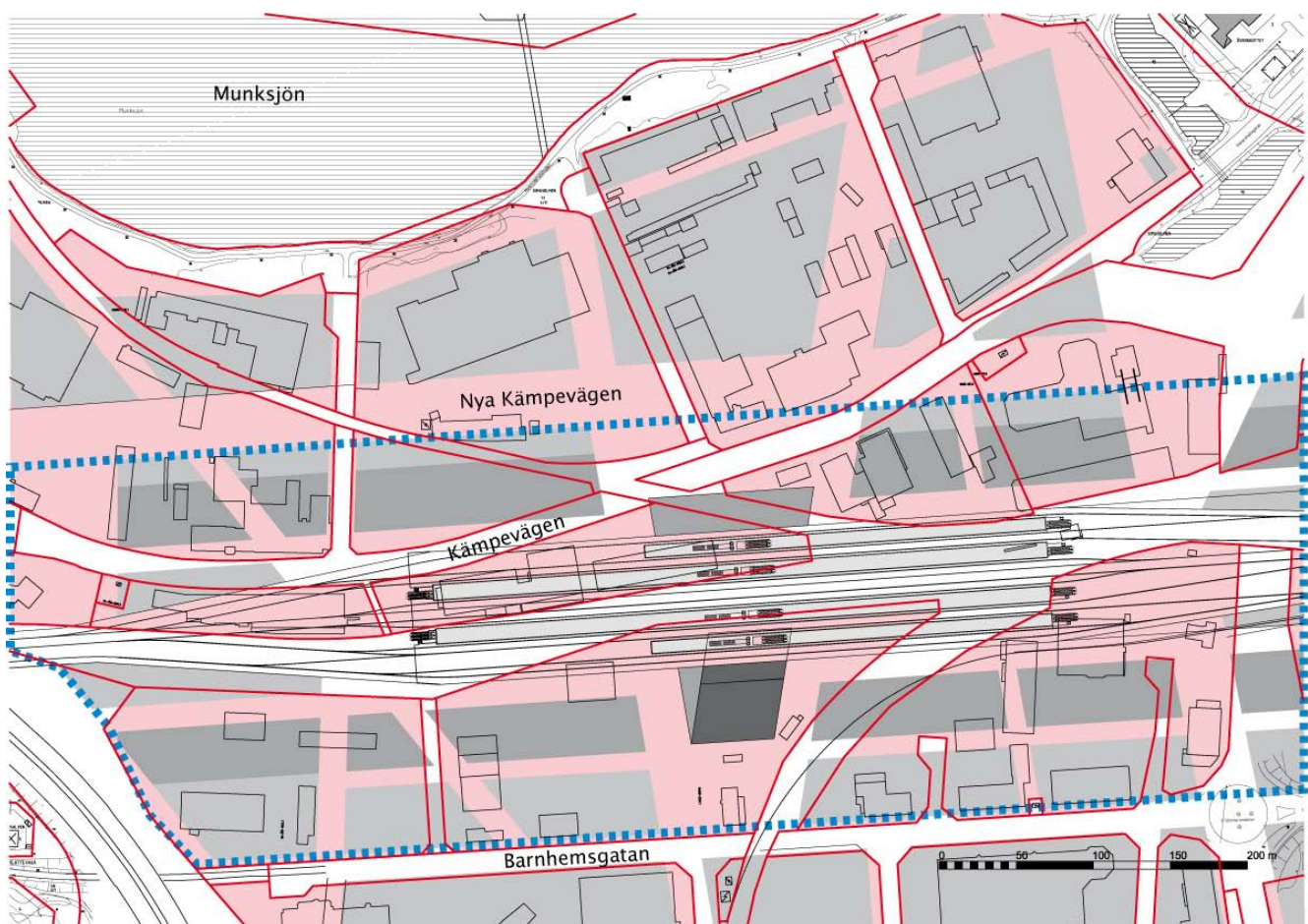


Förslagets kvartersstruktur redovisat som överlagrat på befintlig struktur



Grå = nya kvarter

Inom svartprickning = mark som utvecklas när Götalandsbanan byggs



Överlagrad plan med befintlig och ny kvartersstruktur

Röda linjer = Bef. fastighetsgränser

Inom blåprickning = Mark som utvecklas när Götalandsbanan byggs

Utanför blåprickning = Mark som kan utvecklas nu (efter att nya Kämpevägen byggs)

Rosa = Nya gator, torg och parker

Bilaga:

Stadsrumsanalyser

Space syntax

Space syntax är en uppsättning rumsanalytiska metoder utvecklade av den engelske arkitekturforskaren Bill Hillier och hans kollegor på University College London.

Det speciella är att man fokuserar på den konfigurativa rumsuppbyggnaden i bebyggelse, det vill säga att man snarare försöker beskriva rumsliga relationer än enskilda rum.

Här har vad man kallar den rumsliga integrationen visat sig vara av avgörande betydelse. Utifrån sådana beskrivningar har man funnit betydande samband mellan bebyggelsens rumsliga struktur och hur den används, framför allt när det gäller förflyttningar.

Mer information och utförligare beskrivning av metodiken finns på spacescapes hemsida: <http://www.spacescape.se>

Terminologi

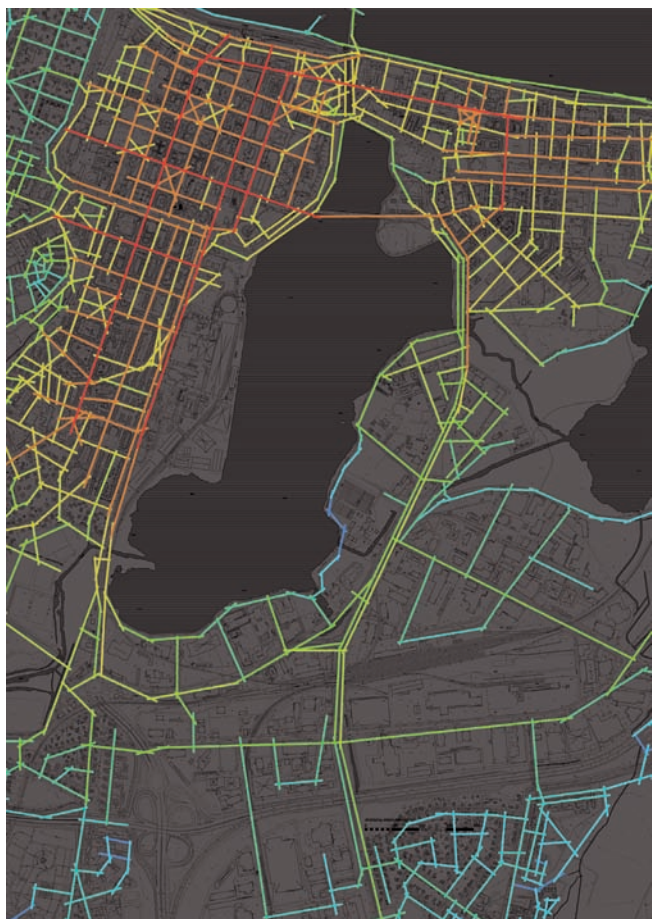
– *Stråkanalys* beskriver vilka gatu- och gångvägssegment som ingår i flest av de möjliga "resorna" (trips) inom det analyserade området (sk Choice-analys). Resultatet visar var sammanbindande stråk kan återfinnas inom området. I den redovisade analysen är radierna för analysen 1500m respektive 3000m, det tidigare kan sägas vara ett stadsdelsövergripande mått och det senare ett stadsövergripande mått.

– *Integrationsanalys* beskriver hur nära en viss gatu- eller gångvägsträckning befinner sig andra gatu- och gångvägssträckningar. Resultatet visar tyngdpunkter eller centralitet i gatunätet. I den redovisade analysen är radien för analysen tre axiellinjer respektive hela systemet, det tidigare är ett mått på lokal centralitet på stadsdels nivå och det senare av mer regional centralitet på stadsnivå.

Färgnyckel

I space syntax-analyserna representeras tillgängligheten för aktuella gatu- respektive gångvägssegment enligt följande färgskala:



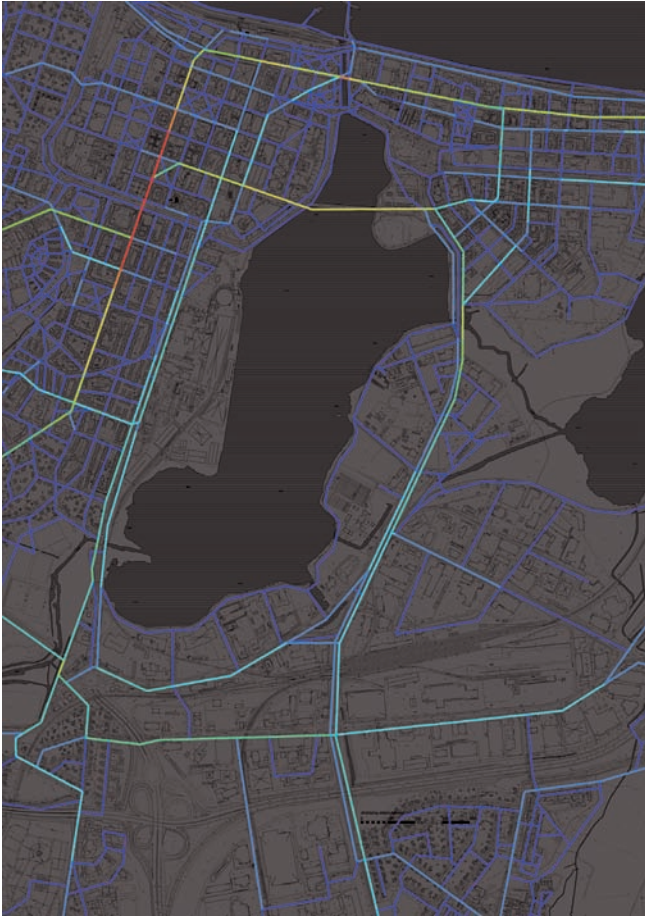


Befintlig situation
Integrationsanalys
Regional centralitet

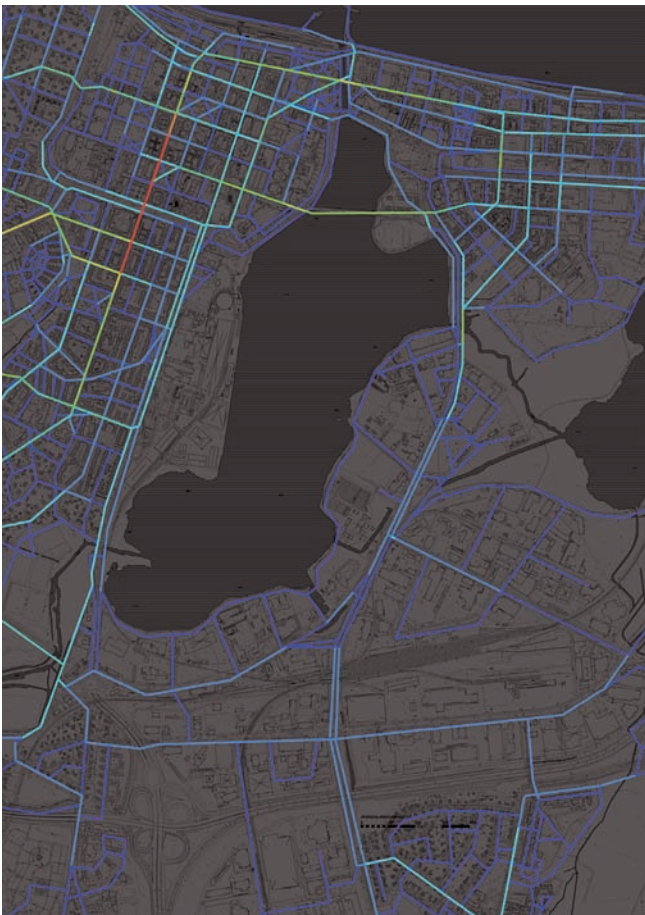


Befintlig situation
Integrationsanalys
Lokal centralitet

SPACESCAPE



Befintlig situation
Stråkanalys
Radius 3000 m



Befintlig situation
Stråkanalys
Radius 1500 m

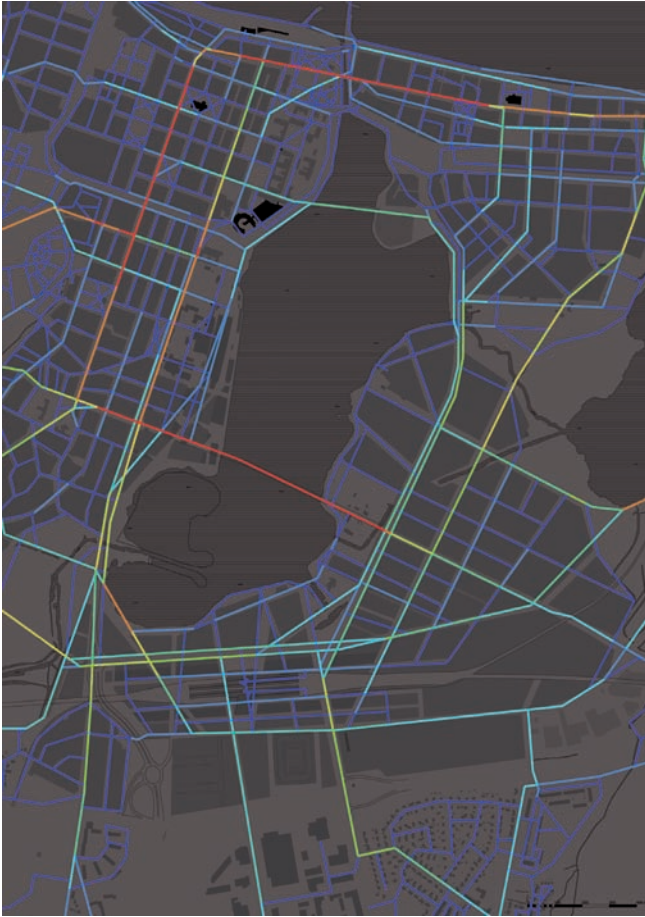


Förslag +98
Integrationsanalys
Regional centralitet

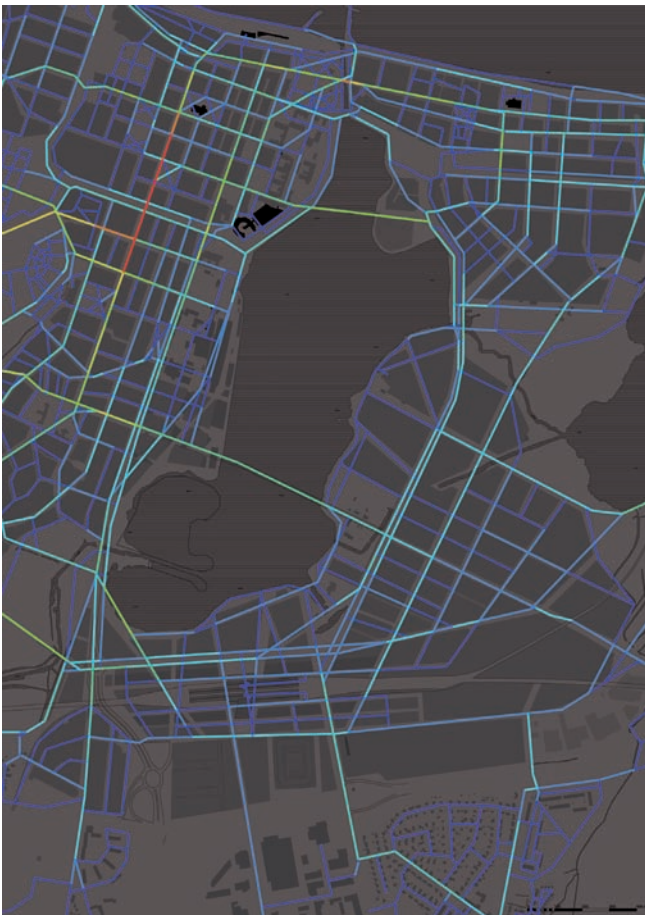


Förslag +98
Integrationsanalys
Lokal centralitet

SPACESCAPE



Förslag +98
Stråkanalys
Radius 3000 m



Förslag +98
Stråkanalys
Radius 1500 m

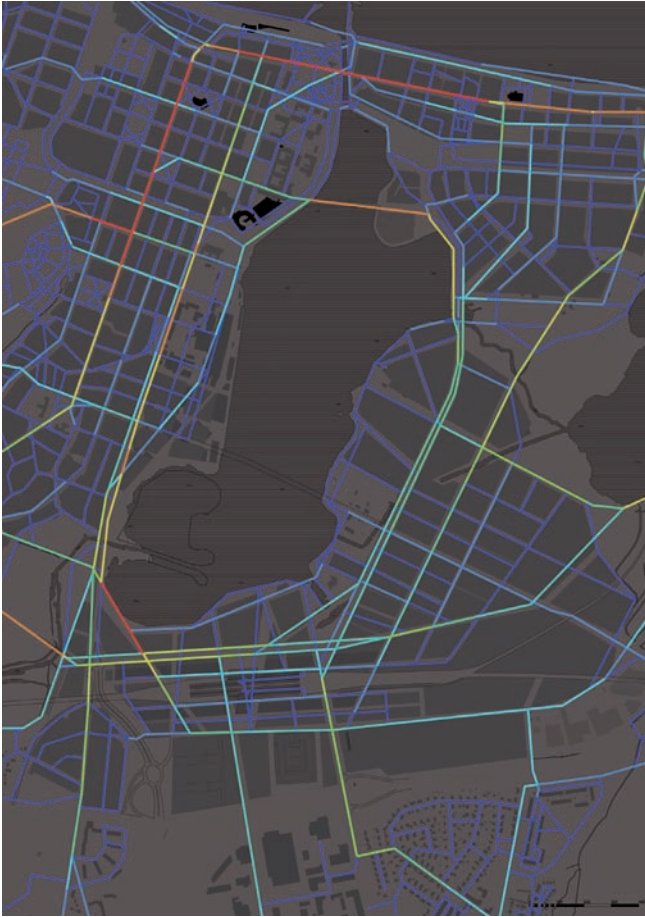


Förslag +98 UTAN BRO
Integrationsanalys
Regional centralitet

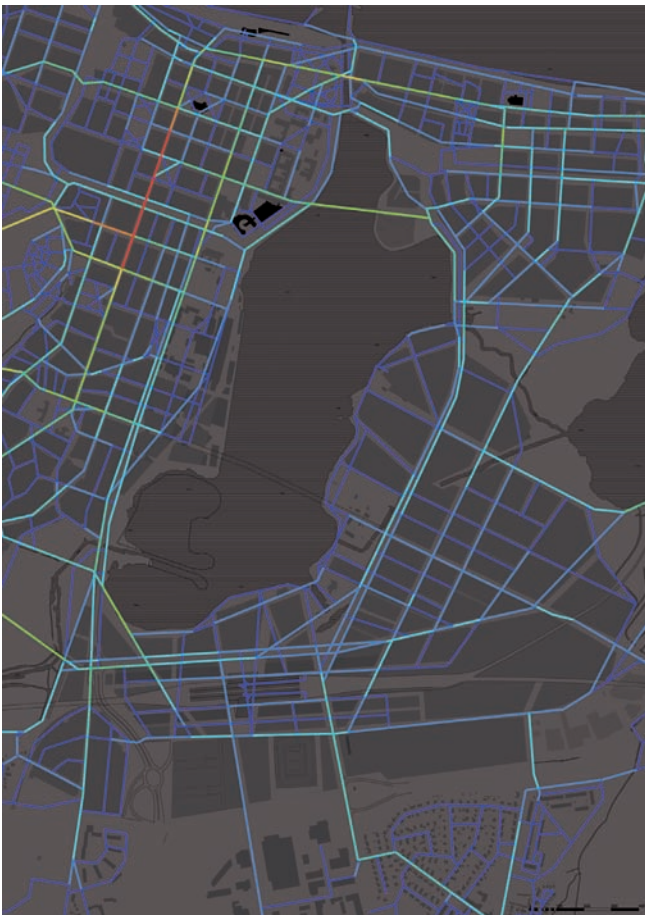


Förslag +98 UTAN BRO
Integrationsanalys
Lokal centralitet

SPACESCAPE



Förslag +98 UTAN BRO
Stråkanalys
Radius 3000 m



Förslag +98 UTAN BRO
Stråkanalys
Radius 1500 m

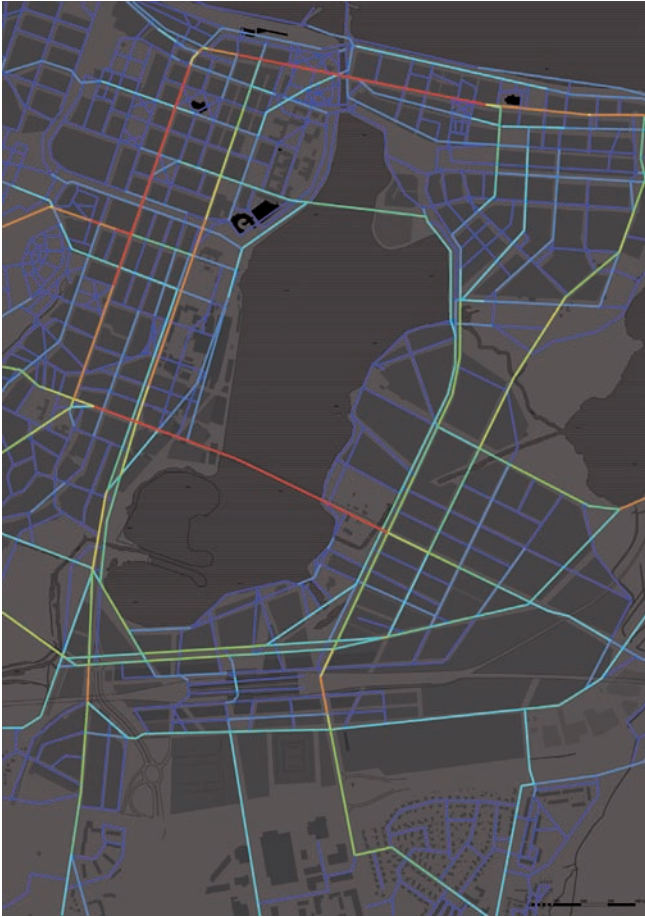


Förslag +93
Integrationsanalys
Regional centralitet

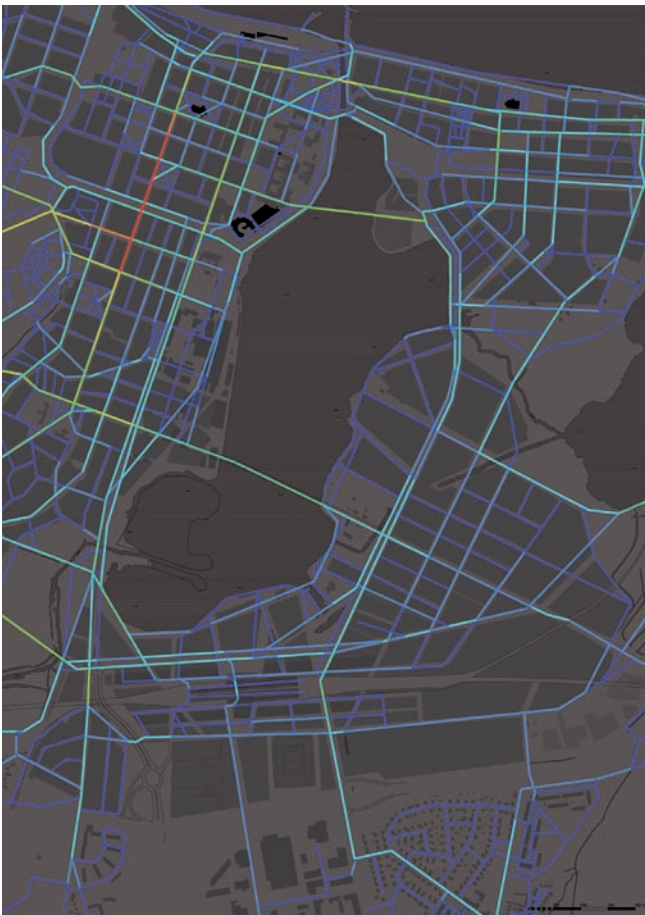


Förslag +93
Integrationsanalys
Lokal centralitet

SPACESCAPE



Förslag +93
Stråkanalys
Radius 3000 m



Förslag +93
Stråkanalys
Radius 1500 m

STADSKONTORET
Idéutredning stationsområde söder om Munksjön
inom Stadsbyggnadsvision 2.0
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern