

- Kommunfullmäktige
- Kommunstyrelsen
- Övriga nämnder
- Förvaltning

## Stadsbyggnadsvisionen 2.0

---

Fastställt av kommunfullmäktige 2008-10-20 § 345



JÖNKÖPINGS  
KOMMUN

Antagen av kommunfullmäktige 30 oktober 2008  
[www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen](http://www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen)



# JÖNKÖPING

– STADEN OCH SJÖARNA

Stadsbyggnadsvision 2.0  
Från tanke till handling



STADSBYGGNADSVISION 1.0 **STADSKÄRNAN**

STADSBYGGNADSVISION 2.0 **KÄRNAN**

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 JÖNKÖPING – STADEN OCH SJÖARNA

Vårt mål är att Jönköpings stadskärna ska bli **Skandinaviens mest attraktiva** i sin storlek.

Nu planerar vi för framtiden i Jönköping! Vi vill skapa en vision av hur vår stad ska utvecklas – en stadsbyggnadsvision!

Vi vill ha en levande stad, en stadskärna med tilltalande innehåll och som är välkomnande för besökare och för oss som invånare. Vi vill utveckla vår stad att bli ännu bättre, med goda boendemiljöer, bra offentlig service och ännu rikare på upplevelser och utbud, kommersiellt och kulturellt.

Vår stad ska vara en plats för alla och vi har goda förutsättningar att möta framtiden eftersom Jönköping redan nu är ett viktigt centrum i vår region, har ett bra och vackert läge med fantastiska omgivningar.

Vi vet att de beslut vi fattar idag kan påverka utvecklingen under lång tid och vi måste planera noggrant, klokt och inte minst klimatsmart. Vi vill därför att vår stadsbyggnadsvision ska växa fram i gemensam dialog där många deltar och i en öppen process. Det är viktigt att så många aspekter som möjligt kan bli belysta och olika perspektiv kan lyftas fram.

Välkommen att delta i utvecklingen av vår stadsbyggnadsvision! Målsättningen är att Jönköpings stadskärna ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek och för vår del är vi övertygade om att detta mål är möjligt att nå!

  
ANN-MARI NILSSON  
KOMMUNALRÅD (C)

  
ELIN LAGERQVIST  
KOMMUNALRÅD (S)

### Från tanke till handling

#### Stadsbyggnadsvision 1.0

Arbetet med Stadsbyggnadsvision 1.0 har i hög grad koncentrerat sig på att föreslå olika sätt att stärka stadskärnan. Här handlar det om ett flertal projekt kring tillgänglighet, utbud och innehåll, stadsmiljö och arkitektur, organisation och skötsel. Det framgångsrika arbetssättet under devisen ”Från tanke till handling” som denna process har bedrivits med - från idé till genomförande - har utgått från ett helhetstänkande och god samverkan med alla berörda aktörer. Ett stort samråds- och informationsarbete har skett under hela processen.

### Stadskärnan

#### Bärande idéer

De bärande idéerna som kommunfullmäktige ställde sig bakom år 2000 ska fortsatt gälla för utvecklingen i stadskärnan.

- Stadskärnan ska vara socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar
- Stadskärnan ska vara den självklara mötesplatsen och ”vardagsrummet” för alla människor oavsett kön, ålder eller ursprung. Den ska vara trygg och säker att vistas i under alla tider på dygnet
- Stadskärnan ska ha en mångfald i fråga om boende, arbetsplatser, utbildning, kultur, handel, nöjen och andra verksamheter
- Stadskärnan ska ha en hög kvalitet på arkitektur och utformning av de offentliga rummen
- Stadskärnan ska ha en god tillgänglighet för alla
- Stadskärnan ska ge långsiktigt hållbara och lönsamma förutsättningar för utveckling och drift av olika verksamheter

#### Åtgärder

Ett fortsatt förnyelsearbete krävs för att utveckla och höja attraktiviteten i stadskärnan. Olika projekt i Östra och Västra centrum kommer att inrymmas inom utvecklingsområdet Förnyelse i stadskärnan.

### Nya tankar och frågeställningar

En fortsatt positiv utveckling av Jönköping kräver en rad ställningstaganden kring en hållbar förtätning av staden, vilka tillsammans ger behov av en fortsatt stadsbyggnadsvision: Var ska utvecklingen av bostäder, verksamheter, handel mm ske efter 2010 när nuvarande planer och projekt är genomförda? Vilka är de infrastrukturella förändringar som ska utgöra stommen i stadsstrukturen i framtiden? Hur kan den unika resurs som Munksjön utgör utnyttjas på bästa sätt?

### Staden och sjöarna

#### Stadsbyggnadsvision 2.0

Stadsbyggnadsvision 2.0 innebär ett sammanhållet arbete, som med helhetsperspektiv behandlar en rad olika aspekter av Jönköpings fortsatta stadsutveckling. Visionen omfattar hela området runt Munksjön mellan Vättern och E4 - kallat Kärnan och formar utvecklingen under kommande årtionden. De olika delarna handlar inte bara om den fysiska miljön, med nya bostäder och arbetsplatser, utan också om dess skötsel, tillgänglighet och stadens liv och innehåll. Många olika aktörer är berörda och blir viktiga samarbetspartners i det fortsatta arbetet. Detta för att vi tillsammans ska lyckas genomföra olika åtgärder som främjar en gynnsam utveckling för Jönköping.

### Kärnan i den växande staden

#### Bärande idéer

- Kärnan ska ha en långsiktigt hållbar stadsutveckling – socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Barnperspektivet och god tillgänglighet ska särskilt beaktas
- Kärnan ska utvecklas med en attraktiv stadsbebyggelse som innehåller både bostäder, service och arbetsplatser
- För att Kärnan ska få maximal attraktivitet krävs ett samspel mellan innehållet i dess södra del och stadskärnan samt med övriga stadsdelar i kommunen och med omlandet
- Stadens liv och innehåll ska präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans
- Stadsstrukturen ska utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk samt ge plats för rekreation och grönska
- En urban stadsstruktur som ger förutsättningar för hållbara kommunikationer ska utformas

#### Åtgärder

För att med helhetssyn skapa ett framgångsrikt utvecklingsarbete krävs insatser inom fyra huvudsakliga utvecklingsområden:

- Stadens liv och innehåll
- Förnyelse i stadskärnan
- Förnyelse kring Munksjön
- Stadens hållbara kommunikationer

Visionens bärande idéer och handlingsinriktade punkter ger en tydlig inriktning för det fortsatta arbetet och de olika delprojekt, stora som små, som behöver genomföras. Allt i enlighet med visionens devis ”Från tanke till handling”. Det är viktigt att se Stadsbyggnadsvision 2.0 – inte som ett förslag eller en utredning – utan som ett arbetssätt där vi i projektform fortsätter att utveckla staden.

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 GRUNDLÄGGANDE UTGÅNGSPUNKTER



### Staden som utvecklingsfaktor

Jönköping är ett regioncentrum och dess utveckling påverkar hela regionen. Städer av vår storlek konkurrerar om boende och verksamma, studenter och turister m.fl. Vi konkurrerar också om att näringsliv, förvaltningar och utbildningar ska välja att förlägga nya verksamheter hit eller att expandera redan existerande verksamheter. Denna konkurrens kommer att öka. Ett viktigt konkurrensmedel är stadsmiljön och stadens liv och innehåll.

Professor Börje Johansson och Ek.Dr. Lars Petterson vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har utvecklat och belyst detta. Jönköping har goda förutsättningar att utvecklas i en positiv riktning tack vare sin storlek, det geografiska läget, högskolan, det aktiva näringslivet och de vackra omgivningarna. Stadsmiljön och livet i staden framstår alltmer som viktiga för livskvalitet, utveckling och hållbarhet.

### Urbanisering ger ekonomisk utveckling

En viktig utgångspunkt för modern planering är kopplingen mellan ekonomisk utveckling och urbanisering. I tjänste- och servicesamhället blir det allt tydligare att befolkningsutveckling och den regionala attraktiviteten i stor utsträckning förklarar ekonomisk tillväxt. Jane Jacobs konstaterar redan i slutet av 1960-talet att jobben växer fram i spåren efter människorna. Drivkraften till denna utveckling förklaras av service och tjänstenäringarnas framväxt som dominerar sysselsättningen (75% av alla arbeten).



### Den attraktiva staden

Stadskärnan måste fyllas med människor. Folkvimlet skapar sin egen attraktivitet och ger samtidigt kundunderlag för stadens utbud av varor och tjänster. I täta miljöer finns en större rikedom av möjligheter i form av arbetsmöjligheter, inköp och fritidsaktiviteter. Det stadsmässiga skapas genom att kombinera närhet och mångfald med hjälp av täthet och infrastruktur. Brännpunkten för sådan mångfald är stadskärnan. När täthet kombineras med infrastruktur (kvarter, gator och torg mm) uppstår ömsesidig tillgänglighet för många aktörer - hushåll, företag och offentlig verksamhet. Denna resurs kan utvecklas fullt ut när regioncentrumet är en gemensam tillgång för alla kommuner i en region. Viktiga faktorer för hela regionens utveckling är tillgången till attraktiva boendemiljöer, utvecklade utbildningsinstitutioner och en attraktiv stadskärna i regionens centrum.

Befolkningsstillväxt och/eller förtätning ger möjlighet för nya arbetstillfällen att växa fram. Ett mer diversifierat utbud av varor, tjänster och service är attraktiva egenskaper som lockar till sig hushåll. I ett nästa steg har marknaden ytterligare förstärkts med avseende på förutsättningar för nya företag att etablera sig och så vidare. En positiv utveckling är inte något givet tillstånd utan bygger på att en positiv utvecklingsspiral kan fortsätta. Det är därför betydelsefullt att strategier för stadsutveckling utgår från starka tillväxtplattformar som kan ta vara på och aktivt bemöta de livsmönster som uppväxande generationer uppvisar och som kräver strategier för utbudet av omsorg, undervisning, kultur, fritid och service.

Det blir allt viktigare att åstadkomma mångfald och ett rikare stadsliv. Staden som levande miljö förutsätter att trafiksystemen kan utvecklas så att de fungerar på stadens villkor. Ny transportteknik och nya fordon kan bättre tillgodose krav på ren miljö, säkerhet och tillgänglighet som är förutsättningar för att bibehålla stadens attraktivitet. En annan nödvändig förutsättning för en levande stad är en integration av olika funktioner (boende, arbete etc) i stället för funktionsseparering/ zoner. Den tillfällige besökaren upplever staden främst genom de offentliga rummen, gator, torg och andra allmänna platser, parker och offentliga inomhusmiljöer. De offentliga kommunikationerna är också ett viktigt inslag i den offentliga miljön. Ska städer i landet kunna bli attraktiva besöksstäder krävs omsorg om det offentliga rummet. Omsorgen om besökaren i den fysiska miljön gäller såväl helheten som detaljerna. Lyckas man med detta får besökaren i staden ut mer av besöket och får en positiv attityd till staden. Då besöksnäringen blir en viktig del i både stadens och landets ekonomi är det nödvändigt att dessa frågor får stor uppmärksamhet.

### Den tillgängliga staden

Idag präglas urbaniseringsprocessen av flyttmönster från mindre orter till större städer. Områdena omkring landets starka stadsregioner, varav Jönköping är en, uppvisar på många platser en stark utveckling. En viktig utvecklingsfaktor är tillgänglighet till större städer och stadsregioner med täta och diversifierade ekonomier. Förbättrade vägar, järnvägar och övrig infrastruktur för transporter bidrar till denna utveckling som också präglas av självförstärkande utvecklingsförlopp. De stora vinnarna är framförallt de större stadsregionerna i landet och de städer som förmår att förstärka sin tillgänglighet, förtäta och diversifiera sin ekonomi.

Tillverkningsindustrin är en styrka och utvecklingsfaktor för regionen. Infrastrukturen för transporter och kommunikationer framstår som central för industrins utvecklingsmöjligheter. Det är i detta avseende viktigt att de geografiska fördelar som Jönköping har ur ett lägesperspektiv kan stödjas av kommunikationer och infrastruktur för transporter. Logistiksektorn har utvecklats starkt i Jönköping och bedöms ha fortsatt goda möjligheter att hävda sig. Emellertid är dessa beroende av infrastrukturkapitalet i regionen och den konkurrens som finns från andra liknande logistiknoder.

### När Götalandsbanan och Europabanan kommer

Service- och tjänstesektorerna bör växa sig starkare. Andelen starka kunskapsintensiva arbeten behöver också öka i regionen. Att planera för en fortsatt utveckling av det postindustriella samhället är därför viktigt. Det är också dessa yrkeskategorier som främst har en hög pendlingsbenägenhet och som lockas av förbättrad infrastruktur, som exempelvis Götalandsbanan och Europabanan kan innebära. Höghastighetsbanorna ger nya förutsättningar för integration med andra kommuner som också kommer att vara viktig för planeringen. De innebär en mycket stark utvecklingsfaktor och kommer på ett nytt sätt att ställa krav på integrerad planering med grannkommuner där Jönköping ska axla rollen som ledande centralort. Götalandsbanekorridoren kommer t.ex att bilda ett pärlband av städer mellan Stockholm och Göteborg som både ger nya förutsättningar för regional konkurrens och samverkan.



### Viktiga utgångspunkter

- **Jönköping är ett regioncentrum som bestämmer utvecklingen i hela regionen**
- **Götalandsbanan och Europabanan, med ett gemensamt stationsläge inom Kärnan, är angelägna att få till stånd för en attraktiv och hållbar regionförstoring**
- **Stadens storlek, täthet och mångfald av människor, varor och tjänster ger ekonomisk utveckling**
- **Stadskärnan måste fyllas med människor som skapar ett livfullt innehåll**
- **Stadens tillgänglighet är en viktig utvecklingsfaktor**
- **Att attrahera många olika människor till staden och regionen är viktigt för näringslivet**
- **Diversitet/mångfald, skapar fler kombinationer av nya idéer som kan tas tillvara**





### Kreativitet som utvecklingsfaktor

En levande stad med en vital stadskärna är en betydelsefull attraktivitetsfaktor. Hur staden fungerar, vilket innehåll och karaktär den förmedlar kommer att bli allt viktigare i konkurrensen mellan städer. Staden rymmer en mångfald av aktiviteter där direktkontakter mellan personer är väsentlig.

Forskare Charlotta Mellander vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har vidareutvecklat och belyst detta. Att kreativitet spelar en roll för stadens utveckling är inget nytt påfund. Traditionellt sett finns dock tendensen att enbart fokusera på staden som en plats för produktion, där mycket energi läggs på att skapa attraktivitet för företag. Men idag då den största tillväxten sker inom service- och tjänstesektorn bör också fokus läggas på att skapa attraktivitet för människor.

Servicesektorn karaktäriseras av att köpare och säljare måste mötas för att konsumtion och produktion ska kunna ske. Närheten till marknaden och köparna blir därmed av större vikt för dessa företag. Kännetecknande för företagen är att den största tillgången i produktionen är medarbetarna. Att attrahera olika individer till regionen blir därmed allt viktigare.

Människor väljer platser med stor diversitet - variation. Det gäller därför att skapa utrymmen för möten i staden. Den ska också kunna erbjuda kultur och andra typer av upplevelser. En stad som dessutom lever större delen av dygnet är mycket mer attraktiv, än en stad med liv och rörelse enbart under affärernas öppettider.

En stor variation av människor bidrar också till diversitet. Statistik visar att vi är benägna att flytta betydligt mer i unga år, innan dess att vi slagit oss ner och bildat familj. Staden ska då också kunna erbjuda möjliga framtida livspartners, för att framstå som attraktiv. För att attrahera denna unga grupp behöver den också kunna erbjuda kultur och nöjen där man har möjlighet att träffa andra. En hög grad av diversitet signalerar också öppenhet och tolerans för denna grupp, något som fokuserats mer på inom forskningen senare år. En tolerant och öppen stad ses som något positivt för kreativa individer. Diversiteten skapar fler kombinationer av nya idéer som kan tas tillvara. Toleransen och öppenheten gör att fler vågar säga vad de tycker och tänker. Sammantaget skapas betydligt många fler tillfällen för innovationer och stadsutveckling.

### Livsmönster förändras

Samhället utvecklas och förändras kontinuerligt. Undersökningen Jönköpingsungdomars värderingar och framtidsplaner som Internationella handelshögskolan i Jönköping gjort 2006, tillsammans med D Andersson och I Holmberg, visar att livsmönster förändras och nya uppväxande generationer har delvis nya värderingar. Befolkningssammansättningen förändras, med bl.a. en större grupp människor med utländsk härkomst och fler äldre. Bland 70- och 80-taliserna har brytningar i livsmönster och värderingar uppmärksammats i olika studier. Synen på arbete och karriär skiljer sig en del – de yngre generationerna sätter ett högt värde på sin egna personliga utveckling och förverkligande av livsdrömmar. Detta innebär högre åldrar för hushållsbildning, fler mindre hushåll, större efterfrågan på rörlighet mm. Den genomsnittliga arbetstiden för en typisk individ minskar successivt, samtidigt som en del individer arbetar väldigt mycket. Av den genomsnittlige individens samlade tidsbudget över hela livet används knappt 10% till arbete samtidigt som nästan hälften av livet används som fritid. Fritid och tid för studier är de två områden för tidsanvändning som växer snabbast som andelar av tidens användning.

Demografiska förändringar och nya framväxande livsmönster innebär nya sätt att använda tiden. Detta är också viktiga grundläggande förutsättningar för samhällsplaneringen och inte minst marknaden för tjänster och service som finns i städerna.

### Jönköpingsbor om Jönköping

Jönköpingsungdomarna har i olika enkäter uttryckt att tillgång till en rik och diversifierad stadsmiljö är något som de värdesätter högt. I samband med frågor om framtiden har de också svarat att boende med närhet till grön miljö är betydelsefull. Samma ungdomsstudier visar också att utbudet inom handel och servicesektorn är viktiga konkurrensfaktorer för staden, liksom Jönköpings läge, utbudet av kultur och idrottsevenemang. Stadskärnans utformning och att den upplevs som trygg och säker framhålls också som viktigt.

Högskolans expansion, som tog fart i mitten av 1990-talet har inneburit att Jönköping idag har blivit något av en "ungdomsstad" på ett annat sätt än tidigare. Utbud av utbildning är tillsammans med exempelvis kreativa mötesplatser, flexibla kommunikationer, marknader med upplevelseinnehåll mm viktiga för att attrahera ungdomar.

Enligt ungdomsenkäten 2006 är det bästa med Jönköping närheten till Vättern, ortens läge i landet samt stadens storlek. Det som anses vara dåligt med Jönköping är den religiösa andan, bostads- och marknadsutbudet samt nöjeslivet. Orsakerna till att ungdomar flyttar från Jönköping är relaterade till arbete och önskan om miljöbyte.

Stadsbyggnadskontorets utvecklings- och trafikavdelningen utförde en enkät om Jönköpings centrum under sommaren 2007. Enligt denna använder många bussen för att ta sig till centrum, därefter är det bil och cykel som är de vanligaste färdmedlen. De flesta anser att den utveckling som har skett med butiksutbud och förändringar i den fysiska miljön etc. är positiv. Närheten är den främsta anledningen till varför man väljer att handla i Jönköpings centrum. Klädinköp görs av de flesta i Östra centrum, därefter på A6 köpcentrum.

Under 2007 gjorde På Stan i Jönköping AB, nuvarande Jönköping City AB, också en Centrumundersökning. Följande är en sammanfattning av intervjuerna med dem som besökt Jönköpings centrum under de senaste 12 månaderna. När det gäller tillgängligheten är det framförallt problem med att hitta lediga parkeringsplatser som tas upp och man anser att p-avgiften är för dyr. Den stökiga trafiksituationen kommenteras. Även i denna undersökning framkom att det som är speciellt med Jönköpings centrum är framförallt närheten till vattnet – Vättern, Munksjön och Rocksjön. Man tycker att det är en vacker stad med vackra omgivningar. Det som är mindre bra med Jönköpings centrum handlar framförallt om trafiksituationen – järnvägen och biltrafiken. Det som både får ris och ros är stadskärnan. Flera anser att det är en samlad stadskärna där det är lätt att nå det mesta, medan andra anser att stadskärnan är för långsträckt och att Östra och Västra centrum inte riktigt hänger ihop. Detsamma gäller utbudet av affärer och serveringar, som några tycker är dåligt medan andra tycker att det är bra. Det som skulle få de svarande att tillbringa mer tid i Jönköpings centrum är bl.a. bättre tillgång till parkering, gratis parkering, bättre utbud av specialbutiker, fler evenemang samt längre öppettider, men även bättre förbindelser till och från Jönköping.

## Principer för kreativitet i staden

**Richard Florida, professor vid University of Toronto, har formulerat ett antal punkter för att stödja regioner i sin strävan efter att ta vill vara den kreativa kraften till fullo:**

### 1. Odlas och belöna kreativitet

Alla är en del av kreativitetens värdekedja. Kreativitet kan finnas när som helst och var som helst, och den finns i ditt samhälle just nu. Lägg märke till den!

### 2. Investera i ett kreativt ekosystem

Det kreativa ekosystemet inkluderar artistiska och kulturella aktiviteter, nattliv, musik, restauranger, artister och designers, innovatörer, entreprenörer, möjlighet till boende som man har råd med, levande kvarter, autentiska platser, utbildning, densitet, offentliga ytor och tredje rum.

### 3. Välkomna mångfald

Det föder kreativitet, innovationer och har en positiv påverkan på ekonomin. Människor med olika bakgrund och erfarenheter bidrar till en variation av idéer, uttryck, talanger och perspektiv som berikar samhället. Det är så nya idéer kommer till stånd och hjälper till att skapa ett levande samhälle.

### 4. Vårda de kreativa

Stötta kopplingar mellan individer, organisationer och stadsdelar. Samarbeta på ett sätt som gör alla delaktiga.

### 5. Värdesätt risktagande

Vänd ett "nej"-klimat till ett "ja"-klimat. Skapa förutsättningar för möjligheter, inte bara problemlösningar. Ta tillvara kreativa talanger, teknologi och energi i ditt samhälle. Utmana den vedertagna sanningen.

### 6. Var autentisk

Identifiera de värden du kan tillföra och fokusera på i vilket sammanhang du kan tillföra något unikt. Våga vara annorlunda och försök inte att skapa ett samhälle som är en kopia av ett annat. Undvik att skapa en ensidig och homogen samhällskultur. Varje samhälle kan vara det rätta samhället!

### 7. Investera i platskvalitet

Trots att vissa faktorer kan vara svåra att ändra på såsom klimat, naturresurser och nuvarande storlek, så går det fortfarande att stärka och bygga upp andra saker: artistiska och kulturella miljöer, öppna och gröna platser, en levande stadskärna och platser där vi kan lära. Detta ger samhället en starkare konkurrenskraft, eftersom det skapar fler möjligheter för nya idéer som kan vara med att påverka.

### 8. Försök avlägsna det som begränsar kreativitet, såsom bromsklossar och intolerans

Ta bort barriärer som hindrar kreativitet, såsom slätstrukenhet, brist på tolerans, brist på förbindelser mellan människor, fattigdom, dåliga skolor, faktorer som utestänger, social och miljömässig degradering.

### 9. Ta ansvar för förändringar i ditt samhälle. Få saker att hända!

Improviserar. Få saker att hända. Förlita dig inte på att någon annan ska göra det åt dig.

### 10. Se att alla människor kan vara kreativa!

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 **STADENS LIV OCH INNEHÅLL**

Jönköping är sjöarnas stad. Våra omgivningar kännetecknar vår stad på många sätt, sjöarna – särskilt den storslagna Vättern, den kuperade terrängen, utblickarna och vyerna. För att utvecklas behöver vi ta tillvara stadens unika värden och tillgångar som redan finns idag, både fysiskt, socialt och kulturellt. Jönköping ska uppfattas som en storstad, vad gäller utbud som idrott, mötesplatser, kultur, föreningsliv, handel och kommunikationer, men med en småskalighet som ger invånare och besökare känslan av trygghet och delaktighet. För att bli ”Skandinaviens mest attraktiva stadskärna i vår storlek” behöver vi också bli mer öppna och toleranta mot nya företeelser och idéer. Tolerans gör att människors kreativa sida kommer fram och vi får fler idéer, innovationer och entreprenörskap. Vi behöver också vara goda ambassadörer för vår stad och locka fler besökare. Det behövs också fler, större och mer spännande upplevelser, gärna med internationell lyskraft.

### **Destinationsutveckling**

Staden ska vara attraktiv för såväl boende som besökare. Då krävs en stadsmiljö som är trygg och tolerant, men också innehåller företeelser som lockar nyfikenheten och gör Jönköpingsborna stolta över sin stad. Det krävs en profil som väcker intresse och även lockar långväga besökare. Den nya byggnaden för Smålands Musik och Teater är ett exempel på en sådan anläggning. Fler intressanta aktiviteter och anläggningar kring Munksjön i framtiden gör staden mer upplevelselik och lockande som destination. Hur staden marknadsför sig mot E4 och hur våra besökare kan orientera sig till stadskärnan är viktiga frågor att arbeta vidare med. För att göra staden känd behövs en tydlig marknadsföring. Place Marketing är ett samlande begrepp för allt som gör en plats/ort/stad känd för omvärlden. En samordning av krafterna som lokalt arbetar för Place Marketing av Jönköping ska genomföras. En enhet för aktivt uppsökande av kongresser och konferenser, som kan passa i Jönköping och där vi har specifika fördelar, ska bildas – en så kallad Convention Bureau. Finansieringen av den samordnande organisationen och dess verksamhet ska ske av såväl kommunen som näringslivet.

### **Kulturvitalisering**

Kulturaktiviteter utgör en viktig del i en vital stad. Kulturinstitutionerna har därför en självklar roll i staden, både på grund av sitt innehåll och som del av den fysiska stadsmiljön. Dessa bildar tillsammans med konserter och dansföreställningar, festivaler och andra arrangemang på gator och torg en helhet, som bidrar till människors upplevelse av staden. En mångfald av aktiviteter

och evenemang med hög kvalitet gör Jönköping till en internationell upplevelsedestination. För att stärka vitaliseringen av staden behövs fler kulturella aktiviteter, exempelvis fler utomhusevenemang av olika karaktär och med en mångfald av aktörer. En tillåtande hållning till nya idéer och förslag till aktiviteter i olika delar av stadsrummet ger också en upplevelse av kreativitet och tolerans. Varje torg, plats eller bredare stråk i staden utgör en möjlighet för vitaliserande kulturaktiviteter. Det är därför av stor betydelse att sådana ytor får utrymme också i den framtida stadsstrukturen kring Munksjön.

### **Trygghet**

Känslan av trygghet – att kunna, vilja och våga vistas och röra sig fritt i staden under dygnets alla timmar – är av stor betydelse för stadens attraktionskraft och utveckling. Trygghet upplevs olika av olika grupper och individer, vilket behöver beaktas. Genom att möta varandra med tolerans och respekt skapas också en trygghet. Närvaro av människor i stadsmiljön är av betydelse för tryggheten. En tät stadsstruktur med korta kvarter ökar förutsättningarna. För att få människor att vistas i staden under dygnets alla timmar oavsett årstid behöver olika verksamheter och funktioner i staden blandas mer. Utökade öppettider innebär ökade förutsättningar för närvaro och rörelse i staden över dygnet. Det behövs också alternativa färdvägar och transportsätt till olika målpunkter i staden – inte minst säkra skolvägar – liksom attraktiva miljöer utmed stråken. Belysningen är viktig och ska utformas så att miljöerna känns trygga att vistas i.

### **Sjöarna**

Vi har unika möjligheter att utveckla våra tre sjöar i stadskärnan, var och en på sitt sätt. Vättern lockar besökare från när och fjärran. Vi kan förstärka känslan av innanhav genom att utöka småbåtshamnen och få till stånd ett kallbadhus nära stadskärnan. Piren kan utvecklas ytterligare med ett utbud riktat till en bredare publik bl.a. ungdomar, genom glassbarer och caféer. Munksjön ska bli vår stadssjö och vara en spännande arena för en mängd olika aktiviteter som bad, båtliv, tävlingar för bl.a. rodd, festivaler och kulturevenemang. Vi ser framför oss bryggsservering, bryggdansen och småbåtsmässa på sommaren och kanske konstfrysning av någon del skulle möjliggöra skridskoåkning på vintern. Strandpromenaden runt sjön - Hälsans stig - bör i framtiden ligga utmed sjökanten hela vägen och spännande, estetisk belysning kan koppla samman stadsdelarna runt sjön. En båtförbindelse, båtskyttel, skulle knyta ihop västra och östra sidan och ge liv och rörelse. En förbin-

delse som möjliggör båtförbindelse mellan Munksjön och Rocksjön ökar tillgängligheten ytterligare. Rocksjön med sin speciella omgivning kan i framtiden bli den naturliga platsen för det stadsnära friluftslivet med kanotning, promenader och fiske. Ett nytt vandrarhem vid östra stranden blir en tillgång i området med servering, offentliga toaletter och omklädningsrum för badande.

### **Kärnans innehåll**

Bebyggelsen i kärnan ska från start ses som flerfunktionella noder (knutpunkter) i en kommande stadsväv. De kommer efter hand att generera mer bebyggelse. Boende i de centrala delarna är viktigt för att skapa liv och rörelse också när affärerna har stängt. Olika upplåtelseformer främjar mötet mellan olika grupper av människor och bidrar till en ökad öppenhet och tolerans. I varje bebyggelsenod ska ett stråk anläggas som kan växa till en ”huvudgata” länkad till stadskärnans befintliga gatunät och därmed skapas en sammanhängande ny gatustruktur runt sjön. Blanda därför byggnader för boende och verksamheter. Eftersträva att minst 50% av bottenvåningarna i de viktiga stråken ska utgöras av lokaler för offentlig, kommersiell eller gemensam verksamhet. Detta kräver nytänkande hos exploatörer, som kan föredra att inte blanda funktioner. Kommunen måste också själv ta initiativ till att publik verksamhet och samhällsservice lokaliseras till lämpliga noder i den nya stadsstrukturen kring Munksjön. När Simsholmen reningsverk överdäckas finns det möjlighet att åstadkomma något som höjer attraktiviteten i hela området, t.ex. en ny multiarena för utomshusidrott och events. Strukturen ska också innehålla mötesplatser och gröna ytor för bl.a. spontanidrott. Föreningsliv och ideella organisationer kan engageras för att skapa aktiviteter som ytterligare vitaliserar stadskärnan.

### **Staden och välfärden**

Hur stat och kommun väljer att placera sina offentliga verksamheter kan avgöra stadsdelarnas utveckling. För att säkra att nya områden blir funktionsblandade och får det folkliv som behövs för att ge etablerade näringar ekonomisk bärkraft, behövs strategisk lokalisering av offentliga verksamheter som drar till sig människor. Den omvandling av staden som ska ske kring Munksjön kräver att frågan om offentlig verksamhet och service i detta område utreds. Det kan röra sig om service som uppsöks nödvändigt men också attraktioner som uppsöks frivilligt. Vilka behov finns i framtiden i Kärnan av ungdomslokaler, utställningsytor, förskolor, skolor, vårdinrättningar, äldreboende mm?

### Att implementera kreativitet i en kommun

Mycket forskning har gjorts på städers attraktivitetskraft. Frågan är hur man får till stånd en förändring. En bra start är att identifiera läget och jämföra hur man ligger till med andra städer. En grundläggande förutsättning för att få till stånd en förändring är att den är väl förankrad. Ett koncept som används på flera platser i USA, där den grundläggande tanken varit att arbeta för att skapa en större delaktighet och få många intressentgrupper att arbeta åt samma mål, är sk Community projects. Den grundläggande idén är att alla ska vara med och säga sitt och få möjlighet att påverka utvecklingen i kommunen. Community projects har idag genomförts på en rad ställen i USA, men även i Australien. Jönköping kan bli den första kommunen i Europa som gör ett projekt av det här slaget för att förbättra det kreativa läget. Men det kräver en entusiastisk insats från flera håll, inte minst en driven projektledare - en eldsjäl.

### Projekt "Öka kreativiteten i staden" (sk Community project) – ungefärligt tillvägagångssätt:

**1.** Engagera en eldsjäl, som tycker att kommunens framtid är av stor vikt och som är villig att satsa ett år på att göra den bättre. Denna person bör tro på att kommunen går att förändra och ska ha ett stort nätverk i kommunen.

**2.** Utse tio till femton personer i nyckelpositioner som träffas för att diskutera kommunens situation. Dessa ska representera politiker, företag, kulturliv m.fl. och ha ett väl förankrat nätverk inom sin egen grupp. Tillsammans diskuterar de sin bild av kommunen och vad de anser behöver åtgärdas. Efter att utbytt idéer med varandra tar de med sig den sammanfattande bilden hem för diskussion och återkoppling i sina egna nätverk.

**3.** Nästa gång de träffas har de med sig information från de nätverk som de representerar och gemensamt sammanställs den upplevda bilden av kommunen. Gruppen utökas då med fler representanter från varje intressegrupp och närmare femtio personer deltar. I samband med detta utförs statistisk benchmarking rörande faktorer som kan vara av stor betydelse för att föra kommunen framåt.

**4.** Vid detta möte presenteras allt sammanställt material – svagheter och styrkor. Nu tas också en handlingsplan med åtgärder och aktiviteter fram, som kan förbättra kommunens kreativa läge. Dessa åtgärder ska genomföras inom de närmaste åren. Här identifieras också vem eller vilken grupp som ansvarar för genomförandet.

**5.** Stort uppföljningsmöte, där kommuninvånarna bjuds in att delta. Här presenteras arbetet som gjorts under det senaste året och vilka åtgärder och aktiviteter som kommunen har arbetat med. Tanken är att man vid detta tillfälle engagerar så många som möjligt i den framtida processen.

### Viktiga arbetsuppgifter

- **Ta fram en handlingsplan för hur vi aktivt kan arbeta med trygghetsfrågor i Kärnan**
- **Ta fram en strategi över vilka ytterligare funktioner, evenemang och aktiviteter som kan vitalisera Kärnan, och läggas bl.a. på och runt Munksjön och Rocksjön**
- **Utred behovet av offentlig verksamhet och service inom omvandlingsområdet kring Munksjön. Ta fram en strategi över deras lokalisering kring Munksjön så att dessa etableras på bästa sätt i den nya stadsstrukturen**
- **Stimulera privata initiativ för att skapa publika verksamheter i Kärnan**
- **Ta inom ramprogrammet kring Munksjön fram förslag på hur strandlinjen och stråket runt Munksjön kan gestaltas**
- **Stimulera den internationella besöksnäringen, bl.a. genom att starta en Convention Bureau i samfinansiering med näringslivet, som aktivt söker upp kongresser, konferenser och större evenemang lämpliga att placera i Jönköping**
- **Driva ett projekt "Öka kreativiteten i staden" under drygt ett års tid för att förbättra det kreativa läget och genomföra den handlingsplan av åtgärder och aktiviteter som då konkretiseras**



## Stadsbyggnadsvision 1.0

Jönköpings kommun har aktivt arbetat med stadskärneförnyelse sedan mitten av 80-talet. För att bibehålla och stärka Jönköpings stadskärna krävs en återupptagen och ännu mer framåtsyftande stadskärneförnyelse, baserad på helhetssyn och samverkan mellan kommunen, stadens fastighetsägare, handeln och övriga intressenter. Olika projekt i Östra och Västra centrum kommer att inrymmas inom utvecklingsområdet Förnyelse i stadskärnan.

## Genomförda projekt

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 1.0 har följande projekt genomförts från 2000 till idag:

### Science park

Jönköpings Science park erbjuder entreprenörer en kunskapsintensiv plattform med syfte att nya affärsområden och näringslivsverksamheter ska skapas. Invigdes 2001.

### Piren

Piren renoverades och fick den bredd den har idag. Ytan med stenblock belades med betongplattor och en torgyta i smågatan skapades i södra delen. Detta blev grunden för utbyggnaden av sommarrestaurangerna som några av restaurangerna i staden tog initiativ till. Färdigställdes 2000.

### Hamnkanalen – norra delen

Projektet syftade till att göra kanalen mer tillgänglig och vara en mötesplats. I norra delen (Hotellplan) har de parkerade bilarna fått flytta och träbryggor anlagts. Trappor på västra sidan har gjort att man kan röra sig längs kanalen. Färdigställt 2004.

### Resecentrum

Projektets syfte var att höja attraktiviteten i kollektivtrafiken och omfattade bron över Järnväggsgatan, stationen, bussterminalen och ny bro över till Vätterstranden. En fysisk upprustning genomfördes under 2000-2001 som resulterade i ny bussangöring, parkeringsytor, vänthall samt ny förbindelse från stationen till Vätterstranden. Färdigställt 2001.

### Hamnparken

Syftet var att skapa en attraktiv, trygg och central mötesplats samt förbättra länken mellan Östra och Västra centrum. Färdigställt 2001.

### Smedjan

För att stadskärnan ska kunna vara konkurrenskraftig och fungera på ett bra sätt krävs parkeringsplatser. Smedjans parkeringshus ger Östra centrum knappt 500 nya parkeringsplatser som ersättning för motsvarande antal platser på ”rivnings-tomter” som idag bebyggs. Färdigställt 2005.

### Lantmätargränd

Lantmätargränd har under många år på grund av brand eller rivningar haft obebyggda ytor. Under 2004-2007 har en ny bebyggelse uppförts med butiker i markplanet och bostäder i de övre våningarna, vilket skapat ett välfrekventerat stråk i Östra centrum som är väl anpassat till omgivande kulturmiljö.

### Munksjöbron

Invigdes i juni 2006 och gav nya möjligheter att stärka stadskärnan och utveckla norra Munksjöns stränder för nya ändamål på tidigare 120 000 kvm trafikytor.

### Ljusets stad

Ett antal delprojekt har genomförts för att förbättra ljusmiljön i stadskärnan, både i gatumiljöer, parker och torg. Som exempel på de största delprojekten kan nämnas Rådhusparken, Hovrättstorget, Lasarettsparken m.fl. Färdigställdes 2007.

### Rådhusparken

För att öka attraktiviteten och öka trygghetsfaktorn i parken genomfördes en ombyggnation 2006-2007. Flera storvuxna buskar och häckar togs bort. De viktigaste stråken poängterades och belysningen anpassades. Intilliggande fasader fasadbelestes och parkens fontän och större träd belystes.

### Filmstaden

Filmstadens tillkomst och arkitektur skapade en ny regional mötesplats på Väster. Färdigställdes 2007.

## Pågående projekt

### Östra centrum

Genom gemensamma insatser, kommun, fastighetsägare och handel, med fokus på helhet och samverkan stärker projektet attraktionskraften och konkurrensmöjligheterna för Jönköpings som regionstad och för Östra centrum, så att en stark och attraktiv stadskärna skapas. Innehåller delprojekt kring destinationsutveckling, kultur och upplevelser, hållbara kommunikationer, varudistribution, enkelt avhjälpna hinder, samordningsfrågor, trygghet, verksamhetsmix och fysisk utformning. Planeras färdigställas under 2010.

### Kv Ansvaret

Detta kvarter har länge varit en rivningstomt som använts som parkering. Nu bebyggs det med galleria och kontor, vilket ger en attraktivare stadsbild och ökar Östra centrumets attraktionskraft och konkurrensmöjligheter. Planeras färdigställas under 2010.

### Kv Diplomaten

I kv Diplomaten vid Östra torget planeras ett nytt Arkivhus med tillhörande parkeringshus med ca 360 platser. Arkivhuset blir en gemensam resurs för såväl Stadsbiblioteket och Stadsarkivet som Läns museet med lokaler för bl.a. stadsarkivets verksamhet och museets stadshistoriska utställning. Planeras färdigställas 2009.

### Hamnkanalen – södra delen

Kanalen kommer i detta snitt att bli mycket mer tillgänglig då bussarna flyttas bort och de parkerade bilarna läggs längre från kanalkanten. Allmänheten kommer att kunna njuta mer av kanalen och dess vattenspegel på ett helt annat sätt även här. Planeras färdigställas under 2008.

### Bauers brygga

I ett solläge i norra delen av Munksjön kommer en brygga att anläggas med bakomliggande gångytor. Som rygg kommer tre sjömagasiner att byggas, med mötesintensiv, mestadels kommersiell, verksamhet. Planeras färdigställas under 2009.

### Kv Atollen

Detta kvarter ska innehålla funktioner som gör stadskärnan än mer attraktiv och konkurrenskraftig. Innehåller bl.a. en ca 14000 kvm stor galleria men också kontor och bostäder. Planeras färdigställas under 2012.

### Östra kajen

Östra kajen kommer att bebyggas med ca 200 lägenheter i hyresrätts- och bostadsrättsform. Bostäderna uppförs i U-formade kvarter som öppnar sig mot vattnet för att ge maximal kontakt med Munksjön. Planeras färdigställas under 2013.



Kv. Diplomaten. SWECO FFNS

### Kålgården och Kålgårdsparken

En helt ny stadsdel är under byggnation. Totalt kommer ca 1200 lägenheter i blandade bostadsformer att inrymmas. En stor stadsdelspark planeras också att skapas inom området för närrecreation. Planeras färdigställas under 2013.

### Södra kajen

På Södra kajen planeras en ny byggnad för Smålands Musik och Teater. Den beräknas vara färdigställd 2011. Här finns också utrymme för en ytterligare byggnad för något kulturellt eller fritidsändamål.

### Västra kajen

Västra kajen kommer att innehålla en blandning av kontor (rättscentrum) och bostäder i både hyresrätts- och bostadsrättsform. Bebyggelsen förläggs på sådant sätt att både den nya och bakomliggande får vy över Munksjön. Västra kajen får också två allmänna platser, Magnus Ladulås plats i norr och ytterligare en framför gamla Hamnstationen. Planeras färdigställas under 2011.

### Magnus Ladulås plats

Ytan framför gamla Lantmäteriet kommer att göras om till en mötesplats. Där kommer att finnas en central fontän/ bassäng omgiven av gradänger. Tanken är att denna bassäng även ska fungera som skridskobana vintertid. Planeras färdigställas under 2009.

### Lundströms plats och Juneporten

Projektet syftar till att utforma Lundströms plats till stadens entré och ett prominent torgrum. Även Skolgatan och FE Elm-grens gata samt del av Trädgårdsgatan omvandlas och utvecklas till attraktiva stråk i samband med detta. Juneporten byggs också om för att stärka kopplingen mellan Resecentrum och Lundströms plats. De sociala frågorna i detta stråk behandlas på bred front. Planeras färdigställas under 2008.

### Järnvägsgatan

Barriären mellan Västra centrum och Tändsticksområdet i form av Västra Storgatan och dess höga trafikflöden skärmar av Tändsticksområdet från övriga Västers funktioner och liv. Genom att förlägga Järnvägsgatan norr om området minimeras denna barriär. Planeras färdigställas under 2010.

### Tändsticksområdet och dess entré

Tändsticksområdet är en värdefull kulturmiljö som behöver ges ett vidgat innehåll för att utvecklas som mötesplats. Knytningen till Västra centrum förbättras när Järnvägsgatan får ny sträckning och entrén till området görs om. Mellan Tändsticksområdet och kv Hoven planeras en hotell- och parkeringsanläggning, som ger puls och ökad tillgänglighet. Planeras färdigställas under 2011.



Hamnkanalen – norra delen



Smedjan



Piren



Hamnparken



Lantmätargränd



Resecentrum



Ljusets stad – Rådhuset



Munksjöbron

## En strategi för regionens centrala kärna

Jönköpingsregionen har förutsättningar att fortsatt utvecklas som en av landets starka stadsregioner. En sådan utveckling sker dock inte av sig själv. Den måste bäras av en vision och ett målmedvetet arbete, där stora och små utvecklingssteg tas i en samverkan mellan offentliga och privata intressen. Stadsbyggnadsvision 2.0 innebär i än högre grad än Stadsbyggnadsvision 1.0 att forma en strategi för stadens och regionens utveckling, från tanke till handling. En vision för genomförande där regionens centrala kärna får en framträdande roll.

Med resultat och erfarenheter från Stadsbyggnadsvision 1.0 är det nu aktuellt att sätta nya mål och ramar i Stadsbyggnadsvision 2.0. Kunskaper inhämtade genom seminarium och parallella uppdrag bildar en bas tillsammans med de allt tydligare målen kring hållbart stadsbyggande och hållbara kommunikationer som kommunen har anslutit sig till genom att skriva under Ålborg-åtagandena i oktober 2007. Det handlar inte om att välja mellan olika framtidsbilder i parallella uppdrag utan mer om att ur denna samlade kunskap beskriva en långsiktig vision samt ta nödvändiga beslut och genomföra åtgärder på vägen mot denna vision.

## Kärnan är strategisk i ett uthålligt stadsbyggande

Ett stadsbyggande som ska bidra till ekologisk hållbarhet på nationell och global nivå måste ges ny inriktning på den lokala och regionala nivån. Städer måste bli tätare och mindre uppdelade i åtskilda områden med olika funktioner. Olika delar av staden ska präglas av en hög tillgänglighet. En tillgänglighet som stimulerar förflyttningar till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

I en hållbar stadsregion som växer stimuleras en växande och attraktiv kärna. En tillväxtstrategi för Jönköpingsregionen måste grundas på Kärnans roll och dess samspel med hela regionen. Kärnan är den främsta bäraren av kollektiva – gemensamma – värden för hushåll och företag i hela regionen. Den regiongemensamma Kärnan är den mest hållbara och samhällsekonomiskt bästa platsen för i princip alla företag och verksamheter som kan hushålla med utrymme – mark och lokaler. Kärnan blir den bästa platsen därför att den är den genomsnittligt närmaste platsen till hushållen i hela regionen. Den blir därför bästa platsen för regiongemensamma verksamheter och resurser. För företag är Kärnan den genomsnittligt närmaste platsen till hela regionens arbetsmarknad.

Ska Jönköpingsregionen växa, bli mer integrerad och hävda en betydelsefull roll i ett nationellt nätverk av stadsregioner måste Kärnan få fler arbetsplatser och kvalificerad utbildning. Kärnan i sig är samtidigt den livsmiljö som tenderar att stimulera till korta lokala förflyttningar mellan bostäder, arbetsplatser och ett rikt utbud av kultur

och handel. Kärnan bör därför ges ett betydande utrymme för boende som kan utnyttja dessa möjligheter.

Jönköping har mycket goda förutsättningar att utveckla en stark och attraktiv kärna. En sådan kärna är något mer än den traditionella stadskärnan med sin begränsade utbredning och intensitet. Stadsbyggnadsvision 2.0 innebär att Jönköpings nuvarande stadskärna – med Västra och Östra centrum – ingår i ett större urbant sammanhang – Staden och Sjöarna – som bildar kärna i Jönköpingsregionen.

Den större Kärnan kan inte grundas på en utveckling och upprepning av den traditionella kvartersstaden. Den består av olika delar med egna urbana värden. Dessa delar förenas genom starka och tydliga urbana kopplingar.

## Kärnan runt Munksjön

Kärnan runt Munksjön består i framtiden av en mångfald av urbana miljöer som är sammanlänkade runt och tvärs sjön. Metoden att skapa denna helhet är inte att likt de gamla stadsbyggarna lägga ut en idealstadsplan med runätskvarter över hela området. Nu handlar det om att definiera vissa urbana huvudstråk som kan binda samman områden av olika karaktär och innehåll.

Kärnan runt Munksjön kommer på detta sätt att innefatta den befintliga stadskärnan med Västra och Östra centrum. Östra centrum utvecklas vidare som Kärnans starkaste plats för shopping bl.a. genom nya gallerior: kv Atollen och kv Ansvaret. Västra centrum befäster sin ställning som plats för administration, nöjen och högskola. Inom båda områdena stärks kulturinslaget bl.a. genom Filmstaden och Smålands Musik och Teater (SMOT).

På västra sidan om Munksjön utvecklas den urbana strukturen på Söder vidare och stärks genom att staden successivt kommer fram till Munksjön.

På den östra sidan om Munksjön utvecklas bostäder, handel, evenemang och verksamheter utefter Herkulesvägen och mot Munksjön. Reningsverksområdet utnyttjas för någon offentlig verksamhet t.ex. arena. Flygfältsområdet omvandlas successivt med betydande inslag av bostäder. Kopplingarna till stadskärnan och Östra centrum stärks.

Söder om Munksjön utvecklas boende med höga kvaliteter i kontakt med Munksjön.

Kärnans möte med omgivande stadsområden studeras särskilt. Entréerna till Kärnan ska utvecklas. Förutsättningarna för att ta emot en dragning av Götalandsbanan och Europabanan, med en gemensam station inom Kärnan, ska studeras.



## Staden och Sjöarna

### VÄTTERN – stadens stora utblick och stadsregionens identitet

Jönköping har ett komplext förhållande till Vättern. Regionen och bandstaden Jönköping-Huskvarna har en stark övergripande relation till Vättern. De reella kopplingarna mellan stadsbygden och den stora sjön är dock mestadels svaga. Bland annat beror detta på järnvägens barriärverkan.

Stadsbyggnadsvision 2.0 innefattar ambitionen om tydligare relationer mellan staden och Vättern. Sannolikheten att behovet av järnväg i nuvarande sträckning utefter Vättern skulle upphöra är liten. Detta gäller även om Götalandsbanan och Europabanan skulle få en annan sträckning genom staden. En vitalisering av mötet mellan staden och Vättern bör således eftersträvas även med järnvägen kvar i nuvarande sträckning. Olika trafikupplägg, tidsperspektiv och tekniska lösningar för järnvägen bör studeras med avseende på att Vättern får en tydligare roll i Kärnans utveckling. Vätterns strandområden studeras vidare med avseende på avvägning mellan urban och naturorienterad utformning. I vissa delar bör anläggningar kunna utvecklas inom det som idag är vattenområde.

### MUNKSJÖN – ger urban vattenkvalitet och förenar Kärnans olika delar

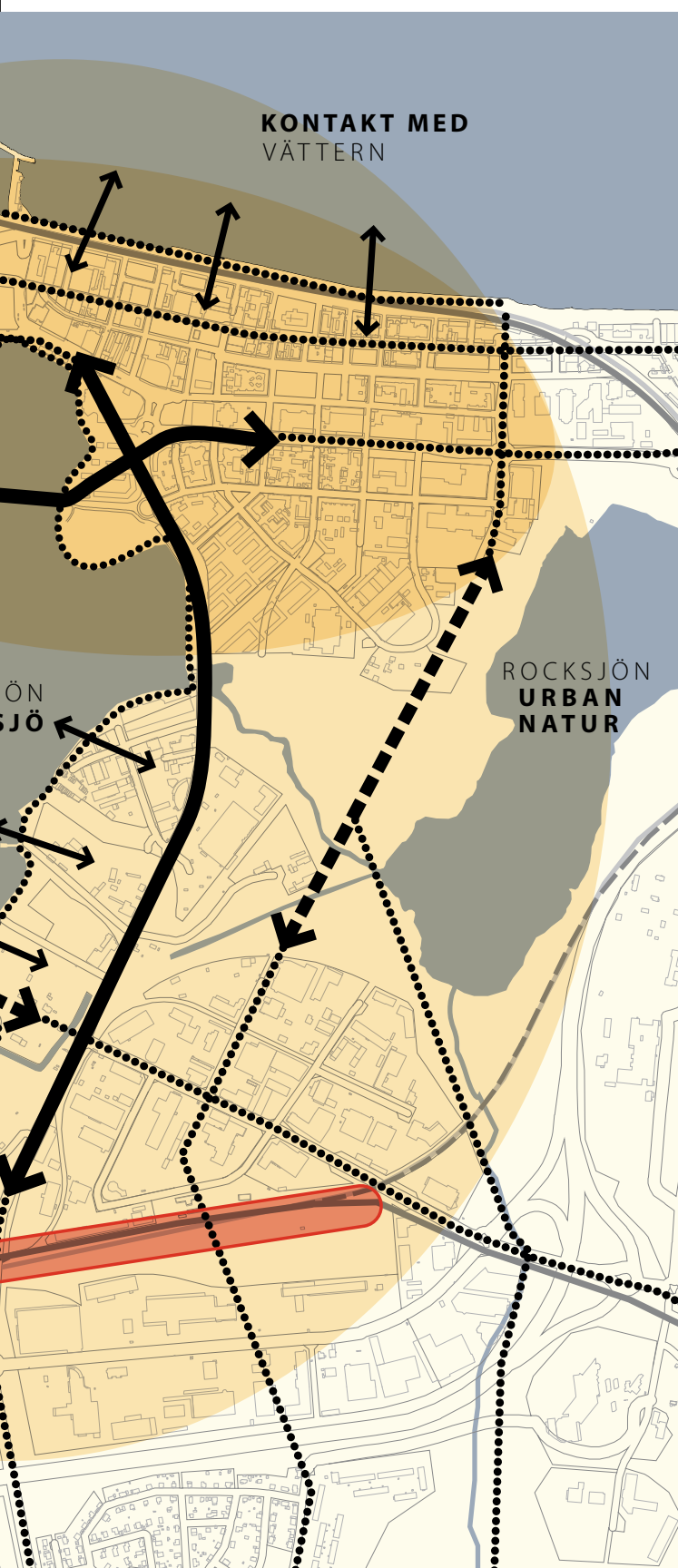
I Stadsbyggnadsvision 2.0 fortsätter arbetet från Stadsbyggnadsvision 1.0 med att omvandla Munksjön från baksida och recipient till framsida och stadssjö. Nu tas steget fullt ut. Munksjön blir en samlande faktor i Kärnan istället för att vara barriär. Vid Munksjön möter stadens bebyggelse och anläggningar vattnet. Med olika vattenaktiviteter och eventuell framtida persontrafik på Munksjön binds Kärnans olika delar samman på ett attraktivt och miljövänligt sätt. Munksjön blir en aktiv del av stadslivet kopplat till boende, arbete och fritidsaktiviteter.

Stadsbyggnadsvision 2.0 betyder att åtgärder måste vidtas för att Munksjöns vatten ska få tillfredställande kvalitet som stadssjö. Åtgärder behöver också ske på verksamheter och anläggningar runt sjön så att de kan samverka med en mer kvalitativ stadsutveckling med en betydande andel bostäder.

### ROCKSJÖN – ger urban ekologi- och naturkvalitet

Rocksjön har en god vattenkvalitet och omges av strandområden med höga naturvärden. Denna resurs har stor betydelse för livet i Kärnan. Parker och naturområden i Kärnan är en del av den uthålliga staden. Boende och arbetande i Kärnan ska kunna ha tillgång till dessa kvaliteter utan att behöva söka sig utanför Kärnan. Detta är inte minst viktigt för att Kärnan ska ge goda uppväxtvillkor och vardagsmiljöer för de barn som bor där.

En välstuderad avvägning mellan park, urban natur och strikt bevarande av områdena kring Rocksjön samt mellan Rocksjön och Munksjön är en betydelsefull del i arbetet med Stadsbyggnadsvision 2.0. För Rocksjöområdet ska ett kommunalt naturreservat bildas.



## Urbana livsmiljöer

En övergripande och sammanhållen vision av hur staden kring Munksjön ska struktureras och gestaltas är utomordentligt viktig, särskilt då omvandlingen troligen kommer att ske successivt under lång tid. Thomas Hellquist, professor i arkitektur och gestaltning vid Blekinge Tekniska Högskola har belyst följande angelägna strategier för realiserandet av Stadsbyggnadsvision 2.0.

### 1. Bygg ihop staden

#### – i stället för att sprida ut den

Identifiera revorna i stadsväven. Studera särskilt skarven mellan gammal/nyare/planerad bebyggelse. Sätt in alla krafter på att reparera skador och skapa kontakt. Inför varje utbyggnad bör första frågan gälla den nya bebyggelsens direkta fysiska sammankoppling med befintlig stadsstruktur – från stadskärnan räknat och utåt. Nära, täta och naturliga kontakter ska eftersträvas.

### 2. Bygg flerfunktionella noder (knutpunkter)

#### – i stället för bostadsområden

Bebyggelsen ska från start ses som flerfunktionella noder (knutpunkter) i en kommande stadsväv. De kommer efter hand att generera mer bebyggelse. Blanda byggnader för boende och verksamheter. Eftersträva att minst 50% av bottenvåningarna i viktiga stråk ska utgöras av lokaler för offentlig, kommersiell eller gemensam verksamhet. I varje bebyggelsenod ska ett stråk anläggas som kan växa till en ”huvudgata” länkad till stadskärnans befintliga gatunät och därmed ge en sammanhängande ny gatustruktur runt Munksjön. Kommunala initiativ krävs för att publik verksamhet och samhällsservice lokaliseras till den aktuella noden.

### 3. Bygg stadsrum

#### – i stället för byggobjekt

Varken vår folkmängd eller våra utomhusvanor kräver att rummen mellan husen görs jättestora. Med en tätare stad växer behovet av omsorgsfull gestaltning, vilket ger en ökande nyttjandegrad. Undersökningar visar att stadsrum används mer om det har en tydligt definierad form. Eftersträva mindre, väl avgränsade stadsrum som följer på varandra i en varierad sekvens. Den traditionella stadens huvudsakliga rumskategorier var gata, gård, torg och park. De kan användas även i framtidens Jönköping.

### 4. Bygg tätare för hållbarhet

#### – i stället för resursslösande

Hållbarhet talar för en tätare stadsbyggnad. Bygg korta kvarter. Det ger ett intimare stadslandskap vilket gynnar gång- och cykeltrafik som i sin tur ökar interaktionen mellan stadsdelar och därmed folkliv som ger verksamheter kundunderlag. Dra ner stadsrummens – gatans, torgens, platsernas, mellanrummens skala. I befintlig miljö, återställ mänsklig skala med breddning av trottoarer, plantering av trädader eller förtätning med nya byggnader. I nya miljöer, välj minsta tillåtna mått, undvik yta ”för säkerhets skull”.

### 5. Bygg ut kollektivtrafik och gång- och cykelstråk – i stället för bilism

För att i tidigt skede stärka en gemensam stadsbygd kring Munksjön krävs att de nya moderna förbinds på olika sätt. Sjöns storlek gör att särskilda satsningar behövs för att upprätthålla kvaliteten ”närlighet” i staden, exempelvis turtät spårbunden kollektivtrafik runt Munksjön, båtskyttelförbindelse tvärs och diagonalt sjön under sommarhalvåret, ett attraktivt sammanhållet gång- och cykelstråk i strandkanten runt sjön.

### 6. Sprid offentliga verksamheter strategiskt – i stället för centralisering

För att säkra att nya områden verkligen blir funktionsblandade och får det folkliv som krävs för att ge etablerade näringar ekonomisk bärkraft, behövs en strategisk lokalisering av offentlig verksamhet som drar till sig människor utöver den nära lokalbefolkningen, exempelvis vårdcentral, försäkringskassa, skattekontor, skola, arbetsförmedling, simhall, bibliotek, museum, musikscen osv.



Jönköping växer – från stadskärnan och utåt



Urbant stråk med spårväg och verksamheter i bottenvåningarna  
Foto: Hammarby sjöstad



Bygg tätt för hållbarhet; korta kvarter och definierade stadsrum  
Foto: Malmö Bo 01

## 7. Bevara gamla byggnader i nya områden – i stället för ensartade miljöer

Ålders- och typmässigt blandad bebyggelse gynnar funktionsblandning, motverkar segregation och ger varierad miljö. Därför bör befintliga byggnader – kanske industrilokaler, båthus, äldre bostadshus – i möjligaste mån bevaras och integreras i nya planer. Varierad hyresnivå och ”informella” lokaler med olika standard ger fler chans att etablera verksamheter som ger mångfald och kan få ekonomin att växa.

## 8. Gestalta Munksjöns stränder

Munksjöns stränder kommer att utgöra viktiga och vitala delar av Jönköpings offentliga stadsrum. Det betyder att stor omsorg ska läggas på deras gestaltning.

## 9. Gröna rum i sekvens

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk ska finnas runt Munksjön. Det är viktigt att längs stråket skapa gröna stads- och parkrum som komplement till kommande bebyggelse, så att detta kan gå omväxlande genom gröna strandparker och bebyggda kajer. Stråket bör länkas till kringliggande grönområden, som t.ex Gräshagen, Rocksjön och Strömsbergs naturreservat. Rocksjön ska skyddas från exploatering genom bildande av kommunalt naturreservat. Mer grönska ska föras in i stadskärnan.



Gestaltade stränder vid Munksjöns fabriksområde  
Förslag: Creacon/Trivector

## Täthet och offentlighet i Kärnan

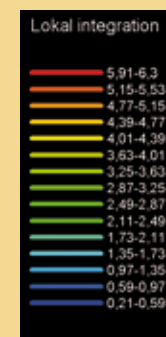
Urbaniteten i Kärnan skapas genom en tät bebyggelse och tydlig offentlig struktur. Läget i Kärnan motiverar en hög exploatering för att rymma många boende och arbetande i denna centrala del av regionen. Kontakten med Munksjön gestaltas så att den i alla delar tillhör hela regionen – inte blir del av ett bostadsområde eller arbetsområde. Stadens offentlighet ska råda här och vid urbana huvudstråk och platser i Kärnan.

Tillsammans bildar olika delar i Kärnan en ny stadsväv som ger tydlig identitet inom Kärnan och som annonserar en stark regiongemensam resurs.

Spacesyntaxkartorna över Jönköping visar hur det nya nätverket av urbana huvudstråk, för gående och cyklister, kan utvecklas över tid, stärka den befintliga stadskärnan och utvidga innerstaden. Öster, med Munksjön och Rocksjön, får möjlighet att utvecklas som innerstad.

Spacesyntaxanalyserna är grafiska presentationer av ”integrationsgrad”. Röd linje markerar ett högt integrationsvärde – det är lätt för gående och cyklister att orientera sig på en röd gata. Är linjen däremot blå är förhållandet det motsatta. Gatan är då inte integrerad utan mer isolerad i förhållande till andra gaturum.

Ett stadsrum som är väl integrerat både i sin näromgivning och i staden som helhet ger en god potential för exempelvis ett mer varierat utbud av handel och trygghet, då både hemmahörande och besökare från stadsdelen naturligt rör sig där.



Jönköping före stadsbyggnadsvisionen –  
spacesyntaxanalys



Exempel på urban stadsväv –  
spacesyntaxanalys



Exempel Herkulesvägen – lågt integrationsvärde



Exempel Klostergatan – högt integrationsvärde

# STADSBYGGNADSVISION 2.0 **FÖRNYELSE KRING MUNKSJÖN**

## Parallella uppdrag

De tre parallella uppdrag som har genomförts inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0 kan tjäna som inspiration och illustration till en urban utveckling av Kärnan. Förslagen skiljer sig i olika avseenden men ger samtliga uttryck för en stark ambition att ta vara på de speciella möjligheter som finns att utveckla Kärnan som regiongemensam resurs. Urbana kvaliteter, stråk och kopplingar framhålls som avgörande för framgång.



Staden och sjöarna, perspektiv



Munksjöstaden, perspektiv



Stadsbyggnadsvision 2.0 håller på att genomföras

### LAG **CREACON/TRIVECTOR**

#### VISION

- Ett nytt stationsläge för Götalandsbanan bildar knutpunkt och blir ”motor” i en ny stadsdel – Södra Munksjön
- Sjöarnas stränder ska bli tillgängliga och integreras i stadsmiljön

#### BÄRANDE IDÉER

- Utveckla Munksjön och Rocksjön till ”stadssjöar” med vattenaktiviteter och attraktioner
- Ett nytt nord-sydligt stråk – Herkulesstråket – med tillräcklig trafikkapacitet integrerar områden söderut med stadskärnan och stärker på så sätt Jönköpings centrum
- Bebyggelsen bidrar tillsammans med gator och platser till en medveten gestaltad stadsmiljö med gator istället för trafikleder, byggnader i liv med gator och entréer mot gatorna.

#### STRATEGI

- Skapa naturnära bebyggelse
- Bebyggelse i anslutning till kommunikationer
- Skapa ett stadsmässigt stråk som knyter ytterområden till stadskärnan

### LAG **SWECO FFNS**

#### VISION

- Att förstärka Jönköpings roll som regional kärna och som ”motor” för sitt omland
- Att i Jönköping skapa en nationell och internationell mötesplats för näringsliv, utbildning, forskning och utveckling

#### BÄRANDE IDÉER

- Värna nätverk och utveckla goda mötesplatser och en attraktiv stad som kan erbjuda invånarna god livsmiljö

#### ALTERNATIVA STRATEGIER

##### Alt. Vätterstaden

- Förtätning av stadskärnan och i befintligt läge station för Götalandsbanan
- Utbyggnad i Vättern för att rymma nationella/internationella funktioner med hög tillgänglighet
- Ny bebyggelse utmed Munksjöns stränder

##### Alt. Munksjöstaden

- Förtätning invid nytt stationsläge för Götalandsbanan
- Förtätning i stråk mot nuvarande stadskärna
- Ny bebyggelse utmed Munksjöns stränder

### LAG **WHITE/TEMAPLAN/ RAMBÖLL/SPACESCAPE**

#### VISION

- Ta vara på den befintliga staden och bygg vidare inifrån stadskärnan och ut
- Bygg stad i staden – inte bostadsområden och verksamhetsområden
- Götalandsbanan utvecklar stadens möte med Vättern
- Storhandel och verksamheter utvecklas utefter motorvägen – i god kontakt med staden

#### BÄRANDE IDÉER

- Skapa ett ”nytt söder på öster”
- Urbana sjöstränder och parker i staden
- Stadslandskapet med sjöar, parker och gröna stråk samverkar med omgivande stora grönområden

#### STRATEGI

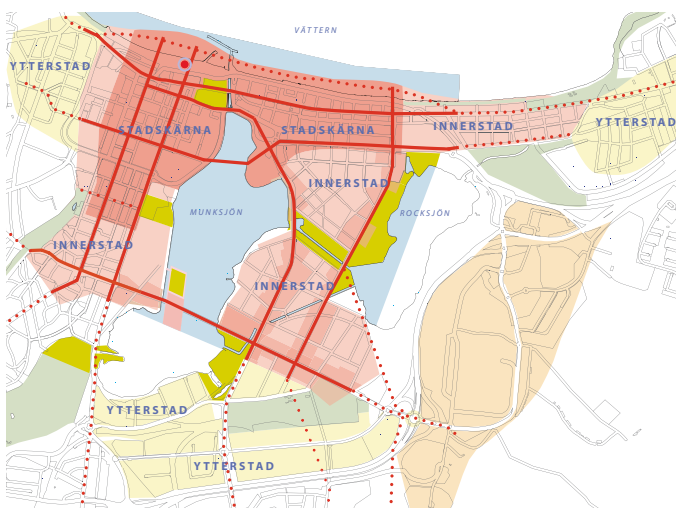
- Staden växer i staden; skapa ett nätverk av urbana huvudstråk som ryggrad i stadens förnyelse
- En spelplan för staden. Det går inte att bestämma hur staden ska se ut om 20-30 år. Spelet om staden pågår hela tiden. Med tydliga spelregler kan staden bli en vinnare.



Creacon/Trivector. Från Götalandsbanans stationscafé möter resenären Munkjöns vattenspegel med den karaktäristiska centrumsiluetten i fonden.



SWECO FFNS. Munkjöns södra strand, föreslagen utbyggnad.



White/Templan/Ramböll/Spacescape. En spelplan för staden.

## Ålborg-åtagandena

Europeiska städer och kommuner som samverkar i Europeiska städernas kampanj för en hållbar stadsutveckling har formulerat en vision om en hållbar framtid. Visionen handlar om välmående, kreativa och hållbara städer för alla och som skapar en god livsmiljö för alla sina medborgare och ger möjlighet att delta i alla delar av livet i staden. För att nå visionen har 10 huvudåtaganden definierats som vardera innehåller 5 delåtaganden. Jönköpings kommun undertecknade Ålborg-åtagandena i oktober 2007 och dessa ger ramen för den fortsatta utvecklingen av staden. Stadsutvecklingen berörs främst av **Åtagande 5 – Planering och stadsbyggnad** och **Åtagande 6 – Bättre framkomlighet, mindre trafik**.

**Åtagande 5** innebär att vi åtar oss att till förmån för alla ge stadsplanering och stadsbyggnad en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor och med sociala, ekonomiska och kulturella frågor.

Vi kommer därför att arbeta för att:

- **återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden**
- **undvika stadsutbredning genom att uppnå lämpliga bebyggelsetätheter i staden och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter**
- **se till att ha en blandning av olika användningar och verksamheter i byggnader och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar**
- **se till att vårt urbana kulturarv bevaras, upprustas och används/ återanvänds på lämpligt sätt**
- **tillämpa krav för hållbar stadsbyggnad och byggande och främja arkitektur och byggteknik av hög kvalitet**

**Åtagande 6** innebär att vi är medvetna om det ömsesidiga beroendet mellan transporter, hälsa och miljö, och vi åtar oss att starkt främja hållbara alternativ för framkomlighet.

Vi kommer därför att arbeta för att:

- **minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla**
- **öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel**
- **uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp**
- **utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomlighet i staden**
- **minska transporternas konsekvenser för miljön och folkhälsan**

För att detta ska bli verklighet krävs åtgärder som stödjer denna utveckling. Nyckelordet för det framtida arbetet med stadens transportsystem är tillgänglighet. Kärnan måste vara tillgänglig ur nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Med tillgänglighet menas "möjlighet att nå någonting önskvärt". Sedan Ålborg-åtagandena skrevs har tillgänglighet blivit det ord som beskriver det hållbara sättet att bygga ett trafiksystem.

Forskningen har visat att tillgänglighet och rörlighet är planeringens motsatser. Hög tillgänglighet förutsätter lägre rörlighet och vice versa. Detta betyder att tätheten är en viktig faktor eftersom den gynnar mindre trafik totalt, och ökande andel gång och cykeltrafik. Stadens planering, var vi lokaliserar olika verksamheter i förhållande till varandra har stor betydelse för behovet av motortrafik.

### **Kärnans tillgänglighet i nationellt perspektiv**

Jönköpings läge söder om Vättern har gjort att staden sedan lång tid tillbaka är en naturlig nod för såväl person- som godstransporter. Vägnätet har utvecklats och gjort Jönköping till en viktig knutpunkt, vilket idag inte minst visar sig i det logistikcentrum som finns på Torsvik. Utvecklingen av den nationella landsvägstrafiken har bl.a. inneburit att E4 genom Jönköping successivt byggts ut. Idag är E4 motorväg, vilket även inneburit att staden idag har en högvärdig förbindelse för den lokala trafiken. Den genomgående nationella trafiken på E4 utgör idag endast ca 20%.

Den lokala trafiken påverkar tidvis framkomligheten för den genomgående nationella trafiken. Om Jönköping ska leva upp till målen i Ålborg-åtagandena gäller det att minska det lokala bilåkandet räknat per person.

På sikt kommer även Jönköpings roll i det nationella järnvägsnätet att stärkas. För godstrafiken sker detta genom utbyggnad av en ny strategisk kombiterminal och ett logistikcentrum LogPoint South Sweden, med en ny järnvägsförbindelse till Torsvik. För persontrafiken innebär Götalandsbanan och Europabanan (hög-hastighetsbanor för persontrafik mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Helsingborg) att Jönköping även blir en stark knutpunkt i det nationella järnvägsnätet. En viktig fråga att lösa i Jönköping är placeringen av den nya stationen för Götalandsbanan/Europabanan. Placeringen kommer med all säkerhet att ligga i Kärnan, frågan är om den placeras i den norra eller södra delen.

### **Kärnans tillgänglighet i regionalt perspektiv**

Jönköping som regionalt centrum ger nya utmaningar även i trafiksystemet. E4:ans anslutningar har i vissa punkter tidvis kapacitetsproblem beroende på att den har en så viktig lokal roll. Att bygga ut vägkapaciteten kan inte ses som en hållbar lösning eftersom detta kommer att förstärka problemet genom att ny trafik genereras i tätorten. Att nya vägar genererar ny trafik är idag ett välkänt faktum, belagt genom internationella forskningsresultat. I stället krävs andra lösningar.

För att höja attraktionskraften och tillgängligheten i kollektivtrafiken krävs väsentligt förbättrad standard och kapacitet, vilket ofta innebär någon form av spårtrafiklösning. Men ett fortsatt arbete med Smart Trafikant (Mobility Management), dvs. mjuka åtgärder för att påverka resan innan den startat, spelar också en stor roll. Mobility Management är idag en etablerad arbetsmodell i alla större kommuner och kostnadseffektiviteten är väldokumenterad.

En stor del av arbetsplatser och service ligger, och kommer att ligga, i Östra och Västra centrum. Det är därför av stor vikt att den regionala kollektivtrafiken har goda anslutningar till den norra delen av Kärnan. Detta innebär att såväl den regionala busstrafiken som den regionala tågtrafiken även i framtiden ska ha huvudnod vid nuvarande järnvägsstation. Detta gäller oavsett placering av Götalandsbanans/Europabanas station. Götalandsbanan och Europabanan innebär ökad tillgänglighet till en större region runt Jönköping. Denna tillgänglighet stärks genom att den regionala tågtrafiken så långt möjligt kan angöra flera av järnvägsstationerna i kommunen.

Den regionala kollektivtrafiken, främst på spår, är mycket viktig för Jönköpings framtida tillväxt. Ska spårtrafiken kunna utvecklas och bidra till att biltrafiken inte ökar måste bl.a. turutbudet ökas. Detta innebär ökat tryck på järnvägsnätet och utbyggnader till dubbelspår på delar av nätet blir nödvändiga. Detta gäller inte minst sträckan mellan Jönköping C och A6. Ska den regionala spårtrafiken kunna utvecklas måste Jönköping ha en planberedskap för utbyggnad av järnvägen till dubbelspår.

### **Tillgänglighet i ett kommunalt perspektiv**

Kapaciteten i kollektivtrafiken kan öka med spårburna lösningar. Jönköpings geografiska bandstadsform ger också goda förutsättningar för effektiva upptagningsområden. ”Tänk spårvagn – Kör buss” devisen gäller redan i dagens stomlinjesystem i busstrafiken genom att busstrafiken där är prioriterad före biltrafiken.

Det är viktigt att skapa goda förbindelser mellan Kärnan och stråket mot Bankeryd, östra Jönköping och Huskvarna. I den östra korridoren måste det ges förutsättningar för ett ökat kollektivresande som därmed kan avlasta bl.a. E4 från lokal biltrafik och öka tillgängligheten för den nationella biltrafiken.

Med utbyggnaden av den nya godsjärnvägen mellan Torsvik och Tenhult ges nya förutsättningar för en förbättrad spårburna persontrafik i Tabergsdalen med en eventuell fortsättning till Bankeryd och kanske även på sikt till Habo och Mullsjö. Järnvägen kan här förändras till en förortsspårväg som ofta och snabbt erbjuder boende och verksamma en attraktiv förbindelse med Kärnan. Genom att leda om spåren kan fler bostadsområden anslutas till en attraktiv spårburna trafik, vilket leder till en ökad tillgänglighet till Kärnan.

En satsning på förbättrad infrastruktur för gång och cykel, och en ökad satsning på Mobility Management, kan ge ytterligare synergieffekter tillsammans med en utvecklad kollektivtrafik. Om fler resor görs med kollektivtrafik, cykel eller gång kommer gatunätet att få minskad trängsel vilket är till nytta för den kvarvarande biltrafiken.

### **Tillgänglighet inom Kärnan**

En attraktiv Kärna måste ha ett trafiksystem som stödjer attraktiviteten och inte ger problem med buller, trängsel och luftföroreningar.

Jönköping växer vilket ställer nya krav även på stadskärnan. För att klara framtidens utmaningar måste stadskärnan fortsatt ha hög tillgänglighet för samtliga trafikslag (bil, kollektivtrafik, gång och cykel).

Detta innebär dock att framkomligheten kommer att behöva begränsas för biltrafiken för att detta ska vara möjligt. För att kunna ta del av centrums breda utbud måste kollektivtrafik, gång och cykel få en utökad roll om inte stadens attraktivitet ska drabbas negativt.

När det gäller biltrafiken handlar det om att skapa möjligheter för parkering utanför själva centrum, och därifrån skapa attraktiva förbindelser för gående. Den tillväxt av arbetstillfällen som sker i stadens mer centrala delar handlar till stor del om kunskapsintensiva näringar och serviceyrken. Dessa företag har inte behov av hög biltillgänglighet på samma sätt som industri och liknande. De stora handelsetableringar som lokaliserats till bl.a. Herkulesvägen och Solåsvägen är däremot stora trafikstrare.

Det är väsentligt att fortsätta arbetet med att stärka handeln och servicen i Kärnan för att behålla attraktiviteten. Med stigande priser på bränslen kommer detta att bli en konkurrensfaktor för staden.

Den framtida trafikstrukturen berörs i hög grad av var höghastighetsbanornas nya station placeras. Om placeringen blir i södra delen av Kärnan kan stråket mellan de båda stationerna utgöra en attraktiv nord-sydlig huvudaxel för boende, arbete och handel, där de båda stationerna utgör tydliga ändpunkter. Den stora utmaningen för en väl fungerande kärna blir att klara kon-takterna i öst-västlig riktning där Munksjön idag utgör en barriär. Behovet av en koppling över Munksjön påverkas inte av var den nya stationen placeras. Däremot kan den södra delen av Kärnan bli något svagare som målpunkt om den nya stationen samlokaliseras med den befintliga järnvägsstationen.

Det arbete som bedrivs inom Smart Trafikant är väsentligt för att få bästa effekt av satsningarna på kollektivtrafik och gång och cykel, och är en förutsättning för många av de satsningar som planeras. En tydlig koppling till dessa satsningar ger också möjlighet för Smart Trafikant att gå från projekt till process.

### Så går vi vidare

Ett effektivt sätt att arbeta med att skapa det framtida attraktiva hållbara transportsystemet är att ta fram en kommunikationsstrategi, så som det påpekas i Ålborg-åtagandena. Den europeiska benämningen för denna typ av plan är SUTP – Sustainable Urban Transport Plan – och ett stort antal svenska städer har tagit fram en sådan.

En kommunikationsstrategi ger riktningen för det framtida trafiksystemet i Jönköping. Den ger möjlighet att koppla ihop intentionerna om tillväxt och hållbarhet i mer konkreta åtgärder. Erfarenheten visar att en kommunikationsstrategi spelar stor roll som vägvisare för framtiden.

Planen bör ta upp frågor som invånarnas resbehov och färdmedelsval, principer för framtida kollektivtrafik, utbyggnader av infrastruktur för bil, kollektivtrafik och gång och cykel.

Parallellt med kommunikationsstrategin måste en utredning påbörjas om var den nya stationen för höghastighetsbanorna ska ligga i Jönköping. Resultatet av denna utredning är en viktig utgångspunkt för det fortsatta arbetet med såväl kommunikationsstrategi som stadens utveckling kring Munksjön.

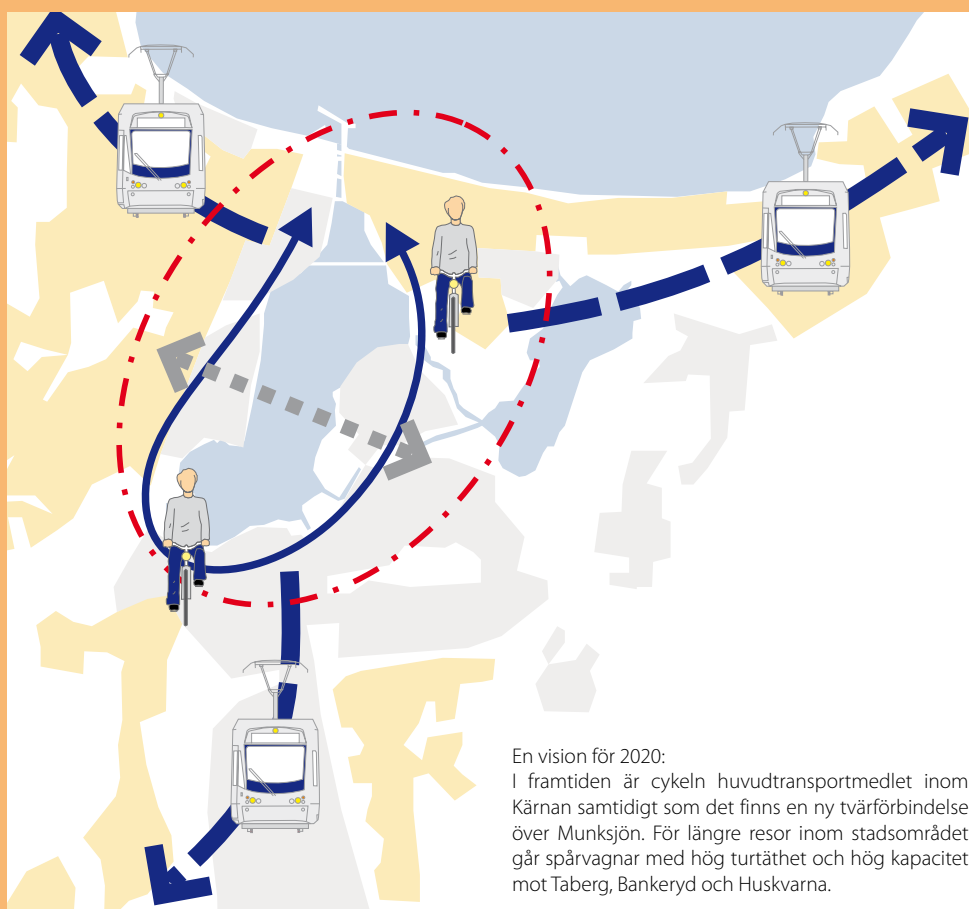
E4:ans kapacitet och roll kopplat till stadens expansion ska också utredas. En förbättrad spårburen kollektivtrafik mellan Huskvarna och Jönköping kan troligen avlasta lokaltrafik från E4. För att stärka regionens utveckling ska hållbara kommunikationer främjas genom att vidareutveckla den regionala tågtrafiken. Tillskapandet av ett dubbelspår på sträckan Jönköping C och A6 är då mycket angeläget.

## Viktiga arbetsuppgifter:

- **Utred Götalandsbanans/Europabanans stationsläge**
- **Utred E4:ans kapacitet och roll**
- **Vidareutveckla den regionala tågtrafiken**
- **Ta fram en kommunikationsstrategi för att hitta en hållbar trafiklösning i Kärnan.**

### Strategin innehåller:

- nulägesbeskrivning
- målbeskrivning
- analys av spårburen och andra typer av hållbar kollektivtrafik
- analys av gång- och cykelsystem
- analys av parkeringsbehov och parkeringstillgång
- hur ökar vi effektiviteten i biltrafiksystemet genom åtgärder i strategiska punkter
- analys av förbindelse i öst-västlig riktning över Munksjön
- "Mobility management" – fortsättning av beteende- och påverkansarbetet
- åtgärdsprogram för fortsatt arbete



En vision för 2020:

I framtiden är cykeln huvudtransportmedlet inom Kärnan samtidigt som det finns en ny tvärförbindelse över Munksjön. För längre resor inom stadsområdet går spårvagnar med hög turtäthet och hög kapacitet mot Taberg, Bankeryd och Huskvarna.

## Några förebilder

Det finns många städer i världen som sedan länge arbetar med att göra staden, stadsbyggandet och trafiken långsiktigt hållbar. Nedan redovisas några exempel på städer i olika storlekar som kan vara förebilder för Jönköping.

I Europa finns många exempel på städer där stadskärnan mer och mer utarmats, men där man genom målmedvetna stadsförnyelseprojekt skapat attraktiva innehållsrika stadskärnor. I många fall har denna stadsförnyelse stöttats av en medveten upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken. Det senare har ansetts viktigt då en vital del i stadsförnyelsen varit att skapa mer plats för människor i stadens centrum. Vill man skapa mer ytor för fotgängare och cyklister måste man minska ytorna för biltrafik. Vitaliseringen av stadskärnan kräver att tillgängligheten är hög och det kan endast skapas genom att knyta ytterstaden och förorterna till stadskärnan med en högvärdig kollektivtrafik. Detta recept ser vi flera exempel på, särskilt i Frankrike där Grenoble var först 1987. Bland de mer kända efterföljarna är Strasbourg (1994), Valenciennes (2006) och Mulhouse (2006).

I projekten ingår vanligen ny infrastruktur för vatten och avlopp, trafikomläggningar som ger fler gågator i centrum, parkeringshus i kanten av innerstaden samt, inte minst, renovering av samtliga hus längs kollektivtrafikstråken. Resultaten låter inte vänta på sig – stadskärnor blommar upp och det kollektiva resandet ökar dramatiskt.



Parla

Trenden har nu spritt sig och i spanska Parla (100 000 inv, 20 km söder om Madrid) öppnades den första delen av en 10 km lång spårvägslinje 2007. Ledorden i Parla har varit: stadsutveckling, skapande av gröna zoner i staden, prioriterad och utrymmeseffektiv kollektivtrafik, nya gågator i centrum samt en nyordning för alla trafikslag i stadens centrum. Valet föll på spårvagn med motivet att den är snabb, bekväm, miljövänlig, tillgänglig, punktlig och intermodal (matar pendeltåget på ett attraktivt sätt).

Det finns även exempel där stadsförnyelsen backats upp av en högvärdig busstrafik. Exempel hittar vi t ex i Oberhausen (Tyskland), Rouen (Frankrike) och Nantes (Frankrike). Även i nederländska Utrecht har den prioriterade busstrafiken i centrum varit en del i att vitalisera centrum.



Karlsruhe

I tyska Karlsruhe har man sedan början av 1980-talet arbetat med målet att hela trafikökningen i staden ska försörjas av kollektivtrafik, cykel och gång. Detta innebar att man från mitten av 1980-talet har byggt ut kollektivtrafiken och då främst stadens spårvägsnät, kraftigt. Samtliga bostadsområden ska ha tillgång till en högvärdig spårvägstrafik. Satsningen på spårvägsnätet gav omedelbart resultat och mellan 1985 och 2006 har resandet ökat med 100%. Under samma tid har befolkningen i staden ökat med 7%. Än mer intressant är att bilinnehavet under samma period ökat från 495 till 630 bilar per tusen invånare. Under perioden 1990 till 2002 ökade trafikarbetet på stadens gator med endast 2%. Exemplet Karlsruhe visar att man med en målmedveten planering kan klara att bygga en stad baserat på Ålborg-åtagandena där kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik är de trafikslag som ökar tillgängligheten.

Det är viktigt att den framtida kollektivtrafiken i Jönköping får en strukturerande effekt. Transportmedel som uppfyller detta önskemål är:

- **Spårväg**, som är sinnebilden för ett lätt och kapacitetsstarkt kollektivtransportsystem med strukturerande egenskaper i staden
- **Duospårväg**, som genom kombinationen av spårvägsfordon delvis på järnvägsspår för in lätta egenskaper i det annars tunga järnvägssystemet
- **Systemstyrda bussar**, (t ex Citybussarna) där bussar körs helt eller delvis på egen bana, skild från annan trafik, d.v.s. med helt eller delvis strukturerande egenskaper
- **Trådbuss**, som innebär elektriskt drivna bussar med energi som tillförs efter hand genom kontaktledning, d.v.s. en buss med fullt strukturerande egenskaper
- **Spårtaxi**, spårbilar på lätta automatbanor ger strukturerande egenskaper så länge systemet inte blir yttäckande



FOTO: (C) PG ANDERSSON TRIVECTOR

## Lund

Ett svenskt exempel på en stad som arbetat framgångsrikt för ett hållbart transportsystem är Lund. Sedan tio år tillbaka arbetar man enligt sin hållbara trafikstrategi LundaMaTs. Den innehåller såväl en stor mängd fysiska åtgärder inom kollektivtrafik och cykel, som ett omfattande arbete med Mobility Management. Resultaten är mycket positiva. Lund är den procentuellt snabbast växande staden i Sverige idag, men biltrafiktransporterna per person har minskat på grund av LundaMaTs, samtidigt som cykel och kollektivtrafik ökat.

## HyrCykelsystem

HyrCykelsystem, som nu växer fram på många håll i världen är en idé värd att prova. Hyrcyklar kan t.ex. finnas dels vid kollektivtrafikens huvudnoder, dels vid parkeringar i kanten av Kärran. Goda förebilder finns bl.a. i Lund, Köpenhamn, Lyon, Zürich, Paris och Stockholm.



FOTO: (C) PG ANDERSSON TRIVECTOR



## Jönköping – den goda kollektivtrafikstaden

Den Goda Staden är ett nationellt projekt där tre utvalda städer, Jönköping, Uppsala och Norrköping, driver egna projekt i samverkan med Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Inom projektet arbetar man gemensamt med stadsutveckling och trafikplanering för att skapa goda förutsättningar för städerna att utvecklas och växa i takt med människors behov.

Inom det nationella projektet har fyra övergripande teman definierats:

- Övergripande stadsutveckling
- Kollektivtrafik
- Hållbart resande
- Stadskärneutveckling

Jönköping – den goda kollektivtrafikstaden är ett delprojektet inom ramen för projektet Den Goda Staden. Arbetet har resulterat i en skrift: en vision och tillämpning för Jönköping för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Särskilda tillämpningar görs inom projektet även för Norrköping och Uppsala.

### Vision för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik

Jönköping står inför stora förändringar tack vare en positiv utveckling. Fler företag visar intresse för att etablera sig i kommunen, mycket tack vare stadskärnans strategiskt goda läge för de flesta slag av kommunikationer. Men för att kunna motsvara behoven och skapa bra framtida livsmiljöer i Jönköping måste stadens trafiksystem utvecklas.

# STADSBYGGNADSVISION 2.0 SPELPLAN FÖR KÄRNANS UTVECKLING

## Övergripande struktur och sammanhållen vision

Stadsutveckling i Kärnan kommer att ske över lång tid och inom olika delområden. Många olika aktörer kommer att vara engagerade. Befintliga verksamheter kommer att bestå i området under kortare och längre tid. Med dessa förutsättningar är det inte möjligt eller lämpligt att lägga fast en slutbild av hur området ska se ut. Istället föreslås utvecklingen ske inom ramen för en spelplan som garanterar de avgörande urbana kvaliteter som har lagts fast tidigare under rubriken Förnyelse kring Munksjön.

Kommunen har ansvar för att offentliga stadsrum och stråk etableras. Kommunen har möjlighet att planera för och genomföra kollektivtrafik och offentliga funktioner samt påverka etablering av handel som stödjer Kärnans liv och innehåll. Kommunen kommer att redovisa ett ramprogram som utgår från den övergripande strukturen i Stadsbyggnadsvision 2.0. Programmet blir den ryggrad som ger möjlighet för utveckling av olika delområden och etapper samtidigt som grundläggande urbana kvaliteter garanteras.

Grunden i strukturen utgörs av att Munksjön utvecklas som stadssjö med olika inslag av rekreation, kultur och förbindelser över vattnet. Munksjön blir samlade funktion och stadsrum i Kärnan. Vidare byggs strukturen upp av några tydliga urbana stråk och gaturum som kopplar ihop olika delar kring Munksjön och med Östra och Västra centrum. Dessa gaturum ska utformas och ges innehåll som markerar deras offentlighet och gör dem till attraktiva och gena förbindelser i staden.

Inom ramen för de riktlinjer som anges i spelplanen och i kommunens ramprogram kan privata intressenter i samverkan med kommunen utveckla delområden i Kärnan. Utvecklingen i olika delområden kan ske samtidigt eller var för sig på kortare och längre sikt.

### 1. Västra centrum

Västers karaktär är idag mångfacetterad. Här finns ett kommunikationscentrum för buss- och tågresenärer, ett centrum för högskola och statliga verk samt ett café-, restaurang-, krog och nöjesintensivt område som har stärkts genom Filmstadens tillkomst. Tändsticksområdet med sin värdefulla kulturmiljö kan ge ytterligare kvaliteter till Västra centrum, när dess innehåll utvecklas. Kopplingen till Västra centrum förbättras när Järnvägsgatan får en ny sträckning och entrén till Tändsticksområdet görs om. Mellan Tändsticksområdet och Kv Hoven planeras en hotell- och parke-

ringsanläggning som ger puls och ökad tillgänglighet. Ambitionen ska vara att fortsatt stärka attraktiviteten och konkurrenskraften i hela Västra centrum.

### 2. Östra centrum

Öster har med sina gågatustråk en tydlig handelsprofil. Denna inriktning stärks bl.a. genom nya gallerior i kv Ansvaret och i kv Atollen. En samlad överblick och en affärsplan för Östra centrum är aktuell för att ge ytterligare attraktivitet och konkurrenskraft. Handelsinriktningen i Östra centrum kompletteras vidare genom kultur i form av Smålands Musik och Teater samt offentliga mötesplatser vid det nya kajstråket vid Munksjön.

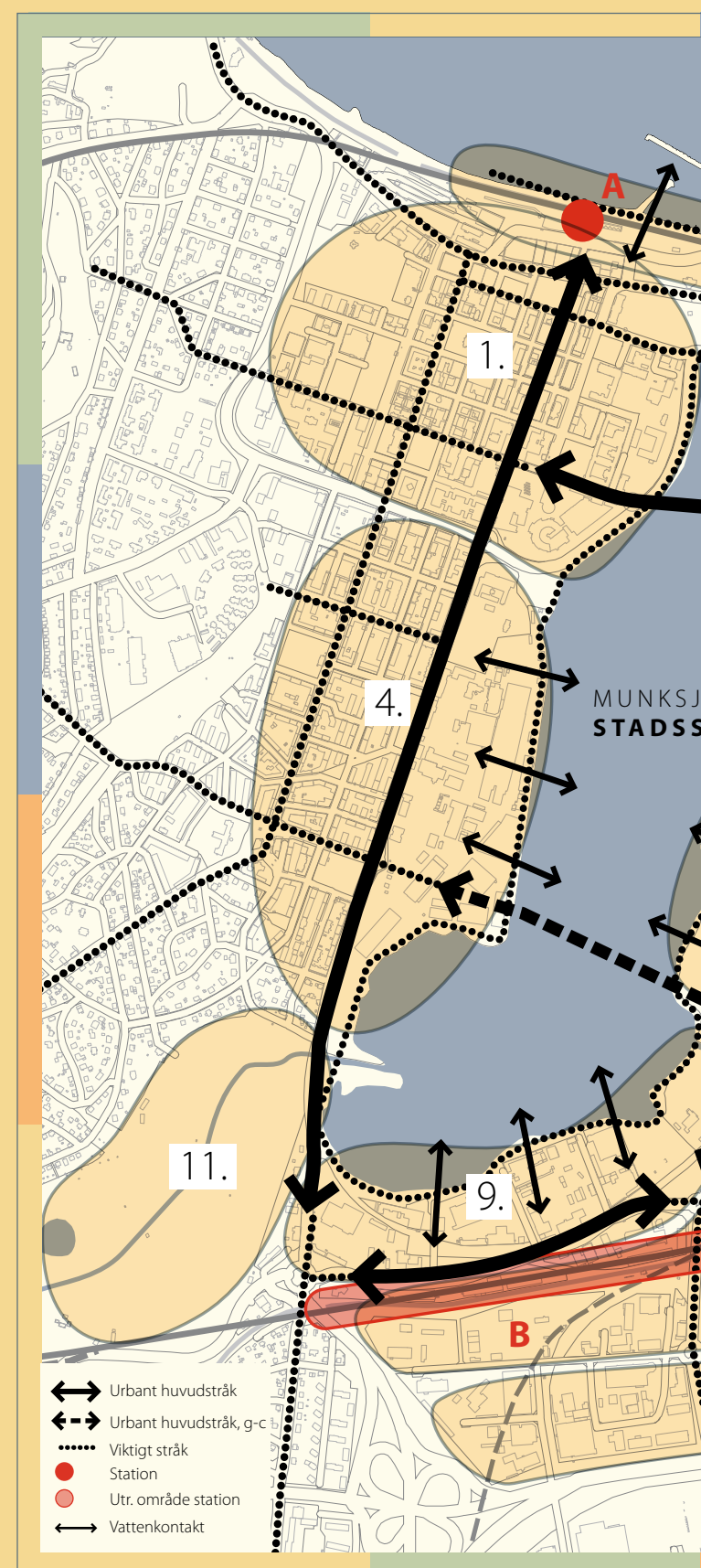
### 3. Kålgården

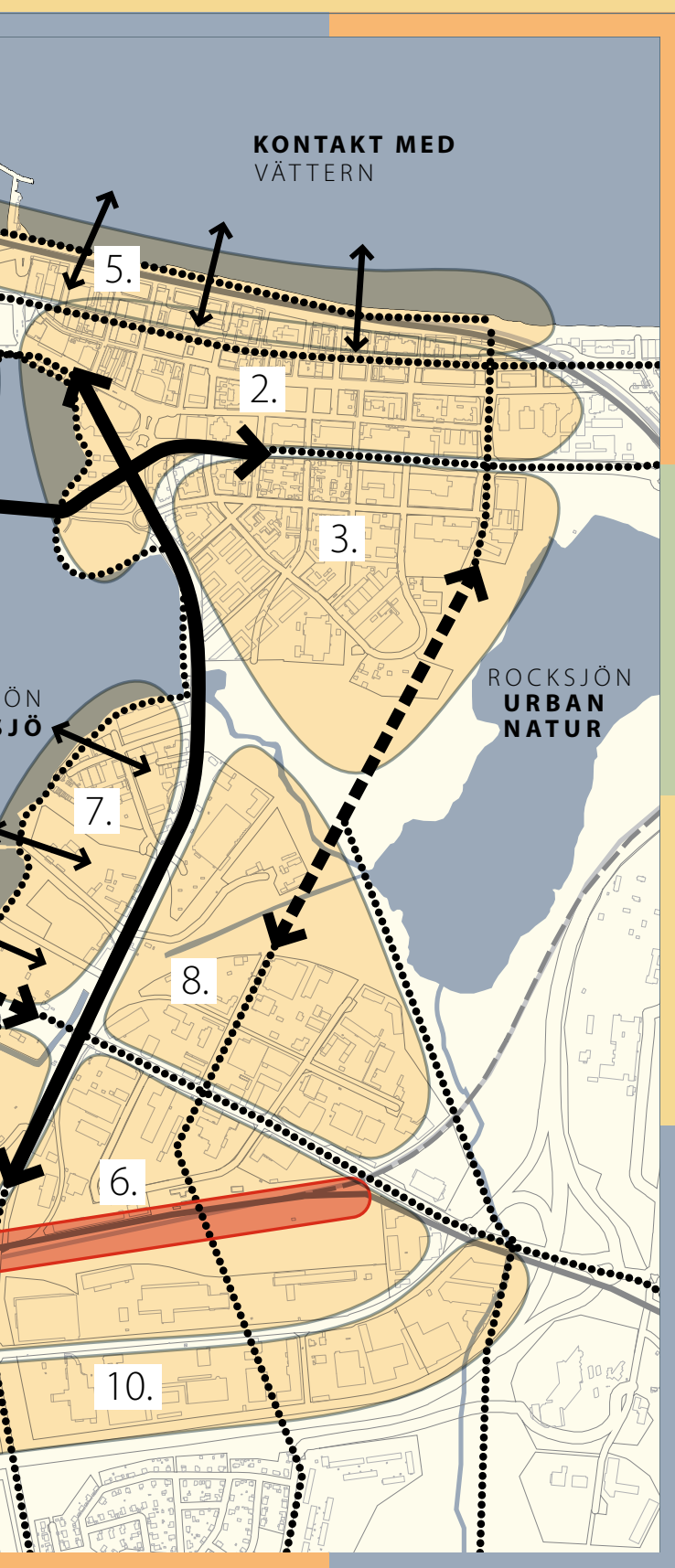
Områdets struktur innebär att den västra delen i huvudsak innehåller bostäder medan den östra innehåller verksamheter, i stor utsträckning bilhandel. Med det centrala läge som området har är det angeläget att få ett mer blandat innehåll i båda delarna.

I den södra delen anläggs en park som även inkluderar naturområdet kring Rocksjön. Området närmast park- och naturområdet bör bebyggas med bostäder och/eller publik verksamhet för att bidra till trygghet samtidigt som naturområdet skyddas från exploatering. För att stärka sambandet mellan Östra centrum och Kålgårdsområdet med gamla flygfältsområdet och den stadsutveckling som kan ske där föreslås ett tydligt och gent norr – södergående gång- och cykelstråk.

### 4. Söder/Torpa

Söder är idag en tät stadsdel med ett stort inslag av boende med därtill hörande handel och service. En framtida omvandling av industriområdet ger Söder möjlighet att expandera åt öster mot Munksjön. En sådan utveckling ska ges ett varierat innehåll med stort inslag av bostäder i vattennära lägen. Äldre bebyggelse omvandlas och ger speciell karaktär åt området. Genom öst-västliga stråk förenas det gamla och nya Söder samtidigt som kontakten med Munksjön blir tydlig och närvarande för hela stadsdelen. Omvandlingen av industriområdet ger möjlighet till gång- och cykelstråk längs vattnet. Möjligheten för en framtida broförbindelse över Munksjön ska säkerställas. Vidare ska stadsdelen utformas så att nya kollektivtrafiklösningar är möjliga att genomföra.





### 5. Station för Götalandsbanan/Europabanen, Alternativ A – Nuvarande stationsläge

För att utveckla den regionala spårtrafiken krävs en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Jönköping C–A6. Om även Götalandsbanan och Europabanen ska angöra nuvarande stationsläge krävs sannolikt ytterligare åtgärder. Ambitionerna att stärka kontakten mellan stadskärnan och Vätterstranden och att utveckla detta område måste prövas i en utredning som beaktar olika trafikeringsalternativ och tekniska lösningar. Anläggningar för rekreation och fritid som båthamn och kallbadhus diskuteras. Nya spår och utvecklade stationsfunktioner kan ge både möjligheter och restriktioner för framtida utveckling av Vätterstranden.

### 6. Station för Götalandsbanan/Europabanen, Alternativ B – Söder om Munksjön

Vid en alternativ spårdragning för Götalandsbanan och Europabanen söder om Munksjön bör ett stationsläge i ett stråk mellan gamla flygfältet och Kabe Sommarland prövas. Inom denna zon prövas olika lägen för en station och hur en framtida utveckling kring dessa stationslägen lämpligen kan utformas. Ambitionen är att skapa handlingsutrymme för en eventuell stationsetablering och en kraftfull stadsutveckling i stationens närhet. Utveckling av bebyggelse och anläggningar i områden som berör denna zon bör avvakta resultat av utredningen och de strategier som denna kan ge.

### 7. Simsholmen

Området innehåller idag flera omgivningspåverkande anläggningar som innebär restriktioner för ny användning. Simsholmen har ett centralt och attraktivt läge i Kärnan och bör därför genom en successiv omvandling få urban stadskaraktär med ett varierat innehåll. Vidare bör gälla restriktioner mot volymhandel. De vattennära delarna av området bör ges ett huvudsakligt innehåll av bostäder. Reningsverket ska byggas om för att ge möjlighet till ny exploatering på och/eller i anslutning till denna anläggning.

### 8. Söder om Rocksjön

Detta område som är del av det gamla flygfältet är idag ett utpräglat verksamhetsområde. Befintlig gatustruktur kan kompletteras och markanvändningen kan successivt få ett blandat innehåll och ökad täthet. De norra delarna närmast Rocksjön och naturvårdsområdet bör med fördel få ett huvudsakligt innehåll av bostäder samtidigt som naturområdet skyddas från exploatering.

### 9. Söder om Munksjön

Detta område är en del av Kärnan som ligger långt från centrum men som ändå har en särskild relation genom läget vid Munksjön och vyn in mot stadskärnan. Området är attraktivt för bostäder i sjönära läge. Strukturen och tätheten i den framtida användningen beror på ställningstaganden till Götalandsbanans och Europabanans dragning och stationsläge. Planering och utbyggnad av området bör därför avvakta ställningstaganden avseende

stationen. Såväl med som utan station bör området utformas så att strandområdet får en hög grad av offentlighet och att hela området får kontakt med och utblickar mot Munksjön och stadskärnan.

### 10. Solåsen/Fridhem

Det är idag ett större handelsområde för i huvudsak volymhandel. Läget i Kärnans utkant mot E4 motiverar en fortsatt utveckling av volymhandel. Trafikfrågor behöver studeras vidare bl.a. Barnhemsgatans förlängning och anslutningarna till E4/Rv40. Större och mycket trafikallstrande etableringar bör lokaliseras i ett stråk närmast E4. Kapacitetsfrågorna måste lösas för att kunna möjliggöra denna utveckling.

Områdets inriktning och utveckling bör belysas i kommunens handelsutredning. Härvid bör beaktas att en utveckling av sällanköpshandel inte till sortiment och profil riskerar att skada stadskärnans handel. När det gäller dagligvaror bör en balans uppnås mellan storhandel i detta område och den handel och närservice som eftersträvas i olika delområden i Kärnan och i kommunens övriga delar.

### 11. Utredningsområde, Kabe Sommarland

Delen norr om Tabergsån har i översiktsplanen föreslagits för bostadsutbyggnad. Områdets läge i Kärnan motiverar att hela området ses som ett potentiellt utvecklingsområde, där förutsättningarna för framtida användning i olika delar måste utredas.

## Viktiga arbetsuppgifter

- **Genomför fortsatt stadskärneförnyelse, med helhet och samverkan av Östra och Västra centrum. Arbetet syftar till att förtäta stadskärnan med bostäder, handel och arbetsplatser samt bredda utbudet så att attraktiviteten och mångfalden blir konkurrenskraftig**
- **Ta fram ett ramprogram för den långsiktiga utvecklingen av områdena kring Munksjön. Där ska sammanhållande stråk och en övergripande rumslig struktur beskrivas. Denna ska ligga till grund för kommande detaljplaner**
- **Utred alternativa lägen för Götalandsbanans/Europabanans station och analysera förutsättningarna för stadsutveckling i anslutning till dessa.**
- **Se över gällande handelspolicy med bl.a. konsekvensanalys av olika utbyggnadsscenarier**
- **Utred möjligheterna att sanera Munksjön**
- **Fullfölj utredningsarbetet och ombyggnad av Simsholmens reningsverk**

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 **UTVECKLINGSSOMRÅDEN: HANDLINGSINRIKTADE PUNKTER**

### Stadens liv och innehåll

#### **Utveckla trygghetsupplevelsen i staden:**

Ta fram en handlingsplan för hur vi aktivt kan arbeta med trygghetsfrågor i Kärnan. Arbeta kontinuerligt utifrån denna med ett genomförande av trygghetsåtgärder.

#### **Utveckla Munksjön till en "stadssjö" med vattenkvaliteter och attraktioner:**

Ta fram en strategi över vilka ytterligare funktioner, evenemang och aktiviteter som kan vitalisera Kärnan och läggas bl.a. på och runt Munksjön och Rocksjön. Utveckla promenadstråken Vättern – Munksjön – Rocksjön samt vattenvägen Munksjön – Rocksjön.

#### **Utveckla stadens liv och innehåll så att ytterligare mångfald blir möjlig:**

Eftersträva en stor blandning av innehåll, som utbildning och forskning, handel och service, kultur, nöjen och turism, bostäder och arbetsplatser. Utred behovet och lokalisering av offentlig verksamhet och service, "Stadens välfärd" (samhällsservice, förskolor, skolor, äldreboende, vårdcentral osv), inom omvandlingsområdet kring Munksjön så att dessa etableras på bästa sätt i den nya stadsstrukturen. Ett nyckeltal för behovet av kommunala lokaler är 5kvm BRA/boende fördelat på skola 40%, förskola 10%, fritid 10%, äldreomsorg 20%, övrigt boende 20%. Stimulera och utveckla privata initiativ för att skapa publika verksamheter i Kärnan. Utveckla aktiviteter som stärker kreativitet, öppenhet och tolerans. Driv ett projekt "Öka kreativiteten i staden" under drygt ett års tid för att förbättra det kreativa läget och genomför den handlingsplan av åtgärder och aktiviteter som då konkretiseras.

#### **Ta vara på stadens speciella karaktär och unikheter:**

Öka invånarnas och besökarnas kunskaper om staden, bl.a. genom att samordna eller skapa samverkan med de funktioner som skapar bilden av Jönköping, exempelvis FMJ och Jönköping City AB. Stimulera och utveckla den internationella besöksnäringen, bl.a. genom att starta en "Convention Bureau" i samfinansiering med näringslivet, som aktivt söker upp kongresser, konferenser och större evenemang lämpliga att placera i Jönköping.



### Förnyelse i stadskärnan

#### **Genomför fortsatt stadskärneförnyelse, med helhet och samverkan av Östra och Västra centrum:**

Förstärk och utveckla kvarterstadens struktur och stadsrum. Sträva efter att kvarteren i stadskärnan får ett allsidigt innehåll. Förtäta stadskärnan med bostäder, handel och arbetsplatser. Bredda utbudet så att attraktiviteten och mångfalden blir konkurrenskraftig. Förstärk och utveckla intressanta mötesplatser och stråk.

#### **Fortsätt skapa utvecklingsmöjligheter för högskolan och studentlivet:**

Vidareutveckla idéerna kring bl.a. "Inspirationscentrum", inkl upprätning av Munksjögatan.

#### **Vidareutveckla effektiva och samordnade organisationer för stadskärnans utveckling respektive förvaltning och nyttjande:**

Stärk bl.a. samarbetet med Jönköping City AB.

#### **Öka stadskärnans tillgänglighet:**

Förbättra framkomligheten och användbarheten av stadskärnan, i samarbete med bl.a. pensionärsföreningarna och HSO.

#### **Fortsätt arbetet med att belysa stadens landmärken och mötesplatser – Ljusets stad:**

Høj kvaliteten på den yttre miljön och upplevelsen av staden genom ljus och belysning.

#### **Fullfölj genomförandet av delprojekten inom Stadsbyggnadsvision 1.0, se sid 11.**

#### **Mötesplatser och stråk:**

Ett antal platser och stråk har identifierats och idéer till utformning och innehåll har i vissa fall både diskuterats och skisserats. Fler kan bli aktuella. Flera av projekten kräver medverkan och samfinansiering av andra parter:

- Vätterhamnen: utveckla småbåtshamnen och dess möjligheter.
- Vätterstranden: utveckla Vätterstranden som attraktivt och tryggt upplevelsestråk.
- Norra Strandgatan: Ombyggnationen till dubbelspår ger möjlighet för en stadsboulevard och ökad kontakt med Vätterstranden.
- Östra Storgatan, öster om Hovrättstorget: Förbättra gatumiljön och minska hastigheterna.
- Västra Storgatan, från Kapellgatan till Hamnkanalen: skapa ett trivsamt vistelsestråk utmed gatan med uteserveringar och parkmiljöer. Vissa förbättringar för kollektivtrafiken och varudistribution behöver ske.
- Klostergatan: skapa en tydligare och lugnare gatumiljö, främst för gående som vill korsa gatan. Vissa förbättringar för kollektivtrafiken behöver ske.
- Västra centrum: genomför en affärsplan innehållande handelsutredning, parkeringsutredning, trafikanalys. Skapa en mer urban stadsmiljö kring bl.a. Barnarpsgatan, Trädgårdsgatan, Sofiaparken.

## Förnyelse kring Munksjön

### Förtäta staden och stärk regioncentrumet genom förtätning i områdena runt Munksjöns södra del:

Ta fram ett ramprogram för den långsiktiga utvecklingen av områdena kring Munksjön. Där ska sammanhållande stråk och en övergripande rumslig urban stadsstruktur beskrivas. Detta ska bl.a. fungera som planprogram och ligga till grund för kommande detaljplaner. Ramprogrammet ska samordnas med kommunikationsstrategin för att hitta en hållbar trafiklösning i omvandlingsområdet. Ramprogrammet omfattar även:

- **Kvalitetsprogram:** Ta fram ett tillhörande kvalitetsprogram för att säkerställa efterlevnaden av stadsbyggnadsvisionens strategier kring urbana livsmiljöer.
- **Grönstruktur och områden för rekreation:** Ta bl.a. fram förslag på hur strandlinjen och stråket runt Munksjön kan gestaltas. Målet är att skapa intressanta och varierande miljöer, gröna rum, parker och värdefull natur, med plats för gång- och cykelstråk men också för rekreation och motion.
- **Kulturmiljöer:** Kartlägg värdefull bebyggelse inom omvandlingsområdet.
- **Genomförandeanalys:** Utred hanteringen av befintliga och kommande detaljplaner, avtal och ekonomi, markägförhållanden, utvecklingstakt och etapper. Som villkor för exploateringen ställs vid behov krav på lokaler i bottenvåningar och bevarande av befintliga byggnader för att säkra arkitektonisk kvalitet, goda livsmiljöer och kommersiell konkurrenskraft.
- **Hållbar utveckling:** Kartlägg miljösituationen med markföroreningar, grundvatten, buller, luftkvalitet, översvämningrisk, hållbart byggande och byggteknik.

### Handel:

Se över gällande handelspolicy med bl.a. konsekvensanalys av olika utbyggnadsscenarier.

### Simsholmen:

Fullfölj utredningsarbetet och ombyggnad av Simsholmens reningsverk. Utveckla möjligheterna som överdäckning av Simsholmens reningsverk.

### Munksjöns framtid som stadssjö:

Kommunens ambition är att Munksjön ska saneras. Fullfölj utredningsarbetet kring möjligheterna att sanera sjön. Utveckla möjligheterna som Munksjön som stadssjö kan ge.

### Rocksjön:

Utred naturreservat vid Rocksjön med stråk norr-söder för rekreation och koppling mellan stadsdelar. Stärk även andra samband med omgivningen.

## Stadens hållbara kommunikationer

### Utveckla möjligheterna som Götalandsbanan och Europabanan ger:

Utred alternativa lägen för Götalandsbanans/Europabananens station – förstudie och konsekvensanalys. Analysera förutsättningarna för stadsutveckling i anslutning till dessa alternativ. Resultatet av denna utredning är en viktig utgångspunkt för det fortsatta arbetet med såväl kommunikationsstrategin som stadens utveckling kring Munksjön.

### Vidareutveckla den regionala tågtrafiken:

Fullfölj utredningsarbetet och genomför en järnvägsplan för dubbelspåret. Vidareutveckla arbetet med Logpoint South Sweden, inkl den strategiska kombiterminalen. Öka kapaciteten för regionaltåg Jönköping - Nässjö och Jönköping - Värnamo.

### Utveckla stadens hållbara kommunikationer:

För att hitta en hållbar trafiklösning i omvandlingsområdet ska en kommunikationsstrategi tas fram, som ligger till grund för förbättringar av transportsystemet i Kärnan. Denna ska samordnas med ramprogrammet där en övergripande rumslig urban stadsstruktur beskrivs. Strategin ger möjlighet att koppla ihop intentionerna om tillväxt och hållbarhet i mer konkreta åtgärder. Planen bör ta upp frågor om invånarnas resbehov och färdmedelsval, principer för framtida kollektivtrafik (buss, spårvagn, tåg), utbyggnader av infrastruktur för bil, kollektivtrafik och gång och cykel. Detta ska resultera i ett åtgärdsprogram för det fortsatta arbetet.

För att öka kollektivtrafikresandet och få en förbättrad miljöpåverkan ska ett handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun tas fram.

Utveckla spårtrafik genom Tabergsdalen.

Utred E4 kapacitet och roll kopplat till stadens expansion.

Vidareutveckla arbetet med ”Mobility management” - beteende och påverkansprojektet.

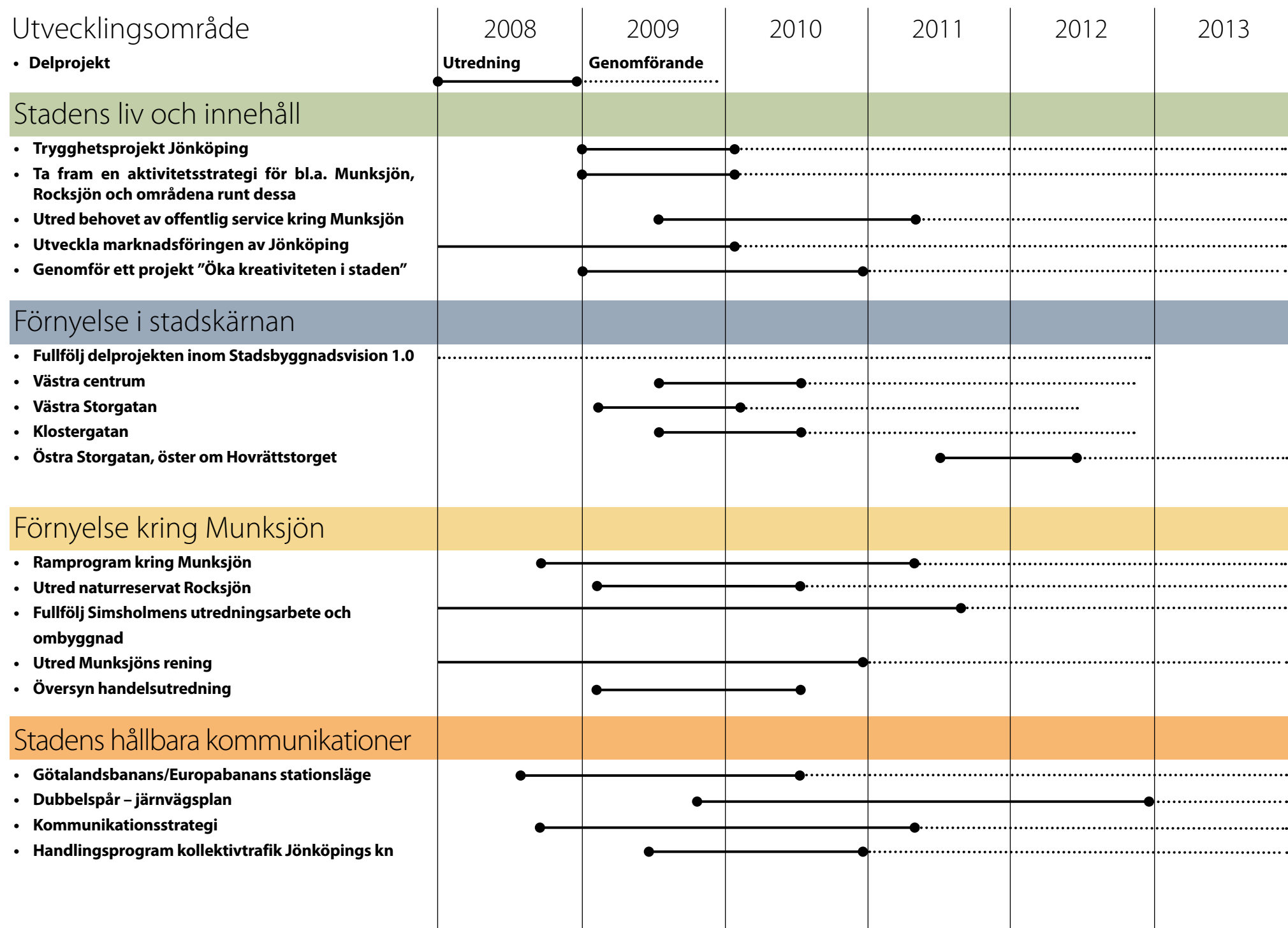
Medverka i det nationellt stadsutvecklingsprojekt ”Den goda staden”.



FOTO: GÖRAN ANDERSSON TRVEC FOR

# STADSBYGGNADSVISION 2.0 UTVECKLINGSOMRÅDEN: TIDS- OCH AKTIVITETSPLAN

För att utveckla staden i den riktning stadsbyggnadsvisionen anger – ”Från tanke till handling” – är avsikten att påbörja ett antal utredningar och projekt.



Att utveckla en urban Kärna är en fortlöpande process. Det gäller att utgå från de förutsättningar och det liv som finns i området. Med en grundstruktur av urbana stråk och målpunkter kan förnyelsen ske successivt men ändå målinriktat. De olika delprojekten ska kännetecknas av hållbar utveckling.

Det är viktigt att delprojekten hålls samman och skapar en gemensam helhet. I detta arbete har kommunen ett stort ansvar för helheten och genomförandet. Redan idag pågår ett antal projekt. Det kan också bli aktuellt med nya projekt i stadsbyggnadsvisionens anda som inte finns klarlagda idag, eftersom utvecklingen påverkas och förändras kontinuerligt, inte minst av vår omvärld.

Många delfrågor behöver fördjupas och lösas i samverkan. Utredningar och projekt genomförs därför, inom stadsbyggnadsvisionens utvecklingsområden, ibland med utomstående samarbetspartners. Arbetet sker i många små steg parallellt med stora strategiska steg i syfte att stärka stadskärnan och regionkärnan och höja dess attraktivitet.



ILLUSTRATION WINGÅRDH



FOTO HENRIK TRIVSGÅRDH



FOTO BERT LEANDERSSON



FOTO WHITE

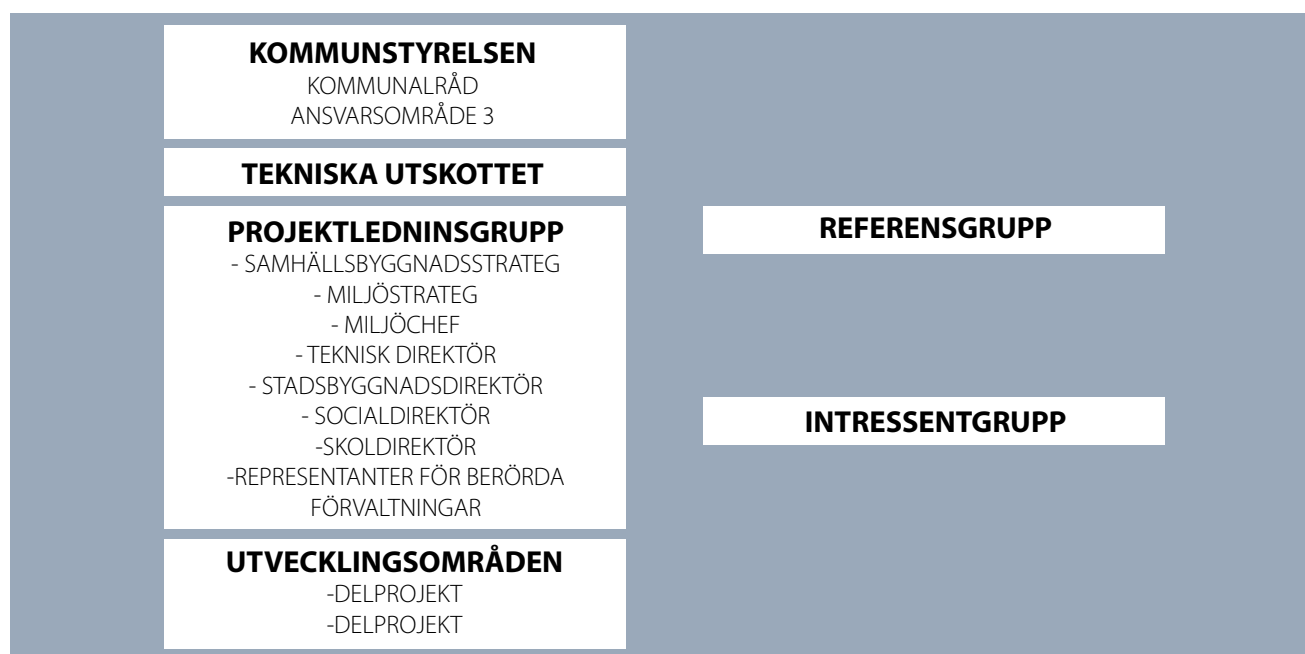


FOTO BRAD FEINKNOFF



FOTO BERT LEANDERSSON

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 ARBETSSÄTT OCH ORGANISATION



### Process- och projektinriktat arbetssätt

Stadsutveckling är ett långsiktigt och kvalificerat arbete som kräver helhetssyn och samverkan. Den sammanhållna helheten är större än de enskilda delarna tillsammans och ger en stark handlingskraft och skapar förtroende hos investerare och andra parter i samhället. För planering och genomförande av stadsbyggnadsvisionen i sin helhet behöver kommunen ha en samordnande roll så långt möjligt i samråd med näringslivets parter. Ett projekt- och processinriktat arbetssätt är nödvändigt.

Kommunstyrelsen beslutade 2007-12-05 om organisation och arbetssätt för det fortsatta arbetet med Stadsbyggnadsvision 2.0. De strategiska samhällsbyggnadsfrågorna är kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens ansvar. Eftersom många frågor till sin karaktär är nämndsövergripande ställs krav på långtgående samordning mellan olika kommunala verksamheter. Den kompetens som krävs för att genomföra utredningar och delprojekt inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0 finns spridd på flera olika förvaltningar. Denna kunskap kommer att behövas för att leda projekt och processer. Samhällsbyggnadsstrategens roll blir att initiera, koordinera och driva strategiska frågor avseende samhällsbyggnad, infrastruktur och kommunikationer som stöd åt kommunstyrelsen. Tanken bakom detta arbetssätt är att ge ett helhetsperspektiv på utvecklingsfrågorna från idégenerering, planering till genomförande. Samhällsbyggnadsstrategen är direkt underställd stadsdirektören. Vid de sammanträden i tekniska utskottet där stadsbyggnadsvisionen diskuteras, deltar stadsdirektören.

Vilka utredningar och delprojekt som startar inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0 beslutas av tekniska utskottet. Avsikten är att arbetet i hög grad bedrivs i den ordinarie förvaltningsorganisationen med ett brett perspektiv där de tekniska förvaltningarna och förvaltningarna inom välfärdsområdet har ett gemensamt ansvar att förverkliga och driva processer. Tekniska utskottet kommer, i det fortsatta arbetet med stadsbyggnadsvisionen, ha ett antal gemensamma överläggningar med Välfärdsutskottet för att belysa helhetsperspektivet. För varje utredning och delprojekt görs en projektbeskrivning där arbetet och bemanningen beskrivs. Regelbunden återrapportering av hur arbetet fortskrider i projekten sker till projektledningsgruppen. Styrning, ansvarsfördelning, investerings- och utredningsmedel för dessa frågor ligger hos kommunstyrelsen.

För att kunna använda stadsbyggnadsvisionens spelplan i verksamheten redan idag är det viktigt att vi alla har samma målbild. Därför föreslås, som stödfunktion till samhällsbyggnadsstrategen, att en mindre samordningsgrupp med nyckelpersoner från berörda förvaltningar bildas för att där kunna lyfta delprojekt, övriga kommunala projekt och yttre intressenters projekt som berör spelplanen för Kärnan. Detta för att få kännedom om de händelser som dyker upp i omvandlingsområdet och kunna lyfta principfrågor till projektledningsgruppen och tekniska utskottet så att vi i varje steg kan gå i den riktning som gagnar helheten.

I samband med de fortsatta utredningarna och projektarbetena kommer kostnader för de olika projekten att tas fram. Finansieringen måste utgöras av så väl exploateringsintäkter och kommunala skattemedel som samfinansiering via andra intressen.

### Samverkan med stadens aktörer

För att skapa den attraktiva staden krävs också stabila, idérika och kompetenta samverkansorganisationer för vidareutveckling och skötsel. Det fortsatta arbetet förutsätter därför en nära samverkan mellan kommunen och stadens aktörer. För stadskärnans del är bolaget Jönköping City AB som ägs av kommunen, fastighetsägare och köpmän en viktig organisation. För genomförande av delprojekten i stadskärnan är olika samverkansformer med berörda aktörer viktiga, bl.a. för samsyn och samfinansiering.

För utvecklingen söderut kring Munksjön krävs samverkan i andra former för ett kraftfullt handlingsinriktat stadsutvecklingsarbete. Det arbetssätt som startade inom ramen för Stadsbyggnadsvision 1.0 genom olika samarbetsformer med aktörer i samhället och med andra myndigheter och organisationer blir allt viktigare för möjligheterna att lyckas genomföra önskade åtgärder. Det behövs därför en långsiktig och förtroendefull samverkan mellan kommunen, landstinget, fastighetsägare och verksamhetsidkare. Även stadens näringsliv i övrigt bör medverka. Samverkan kan dock ske på olika sätt i olika skeden och omfatta alltifrån idéer och planering till finansiering och genomförande.

Utifrån stadsbyggnadsvisionens intentioner ska bl.a. ett ramprogram tas fram för den långsiktiga utvecklingen av områdena kring Munksjön. Ramprogrammet ska ligga till grund för de kommande detaljplanerna. Samverkan med berörda fastighetsägare föreslås i detta skede ske genom en intressentgrupp. Under arbetets gång, vartefter det fördjupas, kan parallella utredningsuppdrag och idéutredningar bli aktuella för olika delområden inom ramprogrammet. Då detta blir aktuellt skrivs samarbetsavtal med de närmast berörda fastighetsägarna. När ramprogrammet antagits av kommunfullmäktige och processen går in i detaljplaneskede skrivs ramavtal med exploatörerna kring samverkan i de olika detaljplanerna som ska upprättas. I samband med respektive detaljplans antagande skrivs exploateringsavtal med berörda parter.

## Informationsplan

### Medborgarinflytande

Öppenhet och tydlighet är basen för all kommunal information. Dialogen mellan kommunen och dess invånare är en viktig del både i beslutsprocessen och i utförandet av stadsbyggnadsvisionen. Information och diskussion är en förutsättning för att invånarna ska känna delaktighet och engagemang i de förändringar som görs i staden. Medborgardialogen bör ske genom de olika stegen fram till ett genomförande av de olika delprojekten. Kommuninvånarna ska ges påverkansmöjligheter, men det handlar också om att ge en rättvisande information där helheten i stadsbyggnadsvisionen är grundläggande och mot vilken varje utredning och delprojekt ska ses.

### Målgrupper och informationskanaler

#### Invånare

En bred målgrupp vars åsikter och delaktighet är viktig. Ett antal olika kanaler behövs för att informera på bästa sätt.

- Öppna möten

För att skapa en dialog och delaktighet kommer allmänheten vid olika tillfällen bjudas in till olika former av informationsmöten, föreläsningar och seminarier.

- Medverkan på större evenemang/aktiviteter

Kan exempelvis innebära deltagande på mässor eller större arrangemang. Här finns möjligheter att nå en mer specifik grupp, beroende på inriktningen.

- Enkätundersökningar och idélådor

För att öka delaktigheten och möjligheten att lämna synpunkter ska enkätundersökningar genomföras. Det ger också en bra inblick i hur invånarna uppfattar genomförandet av stadsbyggnadsvisionen och resultatet kan användas som underlag till framtida åtgärder. Vid lämpliga tillfällen kan man även använda sig av idélådor och möjlighet att lämna synpunkter på hemsidan.

- Utställning

En kontinuerlig utställning av stadsbyggnadsvisionen ska finnas i kommunens utställningslokal.

- Hemsida

För att kunna hålla informationen levande och uppdaterad är hemsidan ett viktigt verktyg. Nya sidor skapas och utvecklas kontinuerligt med information kring stadsbyggnadsvisionen och dess delprojekt.

[www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen](http://www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen)

- Trycksaker

En kortversion av detta dokument trycks och delas ut till allmänheten vid olika tillfällen och i utställningslokalen. Fler informationsbroschyrer kring visionens olika delar tas fram efter hand och någon form av nyhetsblad kan bli aktuellt.

- Invigningsarrangemang

Vid invigningar finns stor möjlighet att skapa uppmärksamhet i media och bland allmänheten kring stadsbyggnadsvisionen och dess delprojekt. Budskapet får anpassas beroende på situationen.

- Media

Media är viktiga kanaler för att snabbt och effektivt nå breda målgrupper. Genom att aktivt ta initiativ till kontakter med massmedia når informationen ut snabbare. Det minskar även risken för missförstånd och felaktigheter i händelseförloppet. Kontakter med media är aktuellt vid bl.a. byggstart, invigningar, presentation av projekt m.m. De planerade kontakterna bör ske via pressmeddelanden eller presskonferenser.

### Intressegrupper och organisationer

Denna målgrupp kan exempelvis representeras genom medverkan i fokus- och referensgrupper. Olika fokusgrupper som barn, ungdomar, seniorer, handikapporganisationer m.fl. ska engageras som idégivare i arbetet med olika frågor och projekt. Efterfrågan får delvis styra när, var och hur informationsinsatserna ska äga rum.

Parallella utredningsuppdrag, som arbetssätt, kan användas för att belysa olika möjliga tillvägagångssätt för att nå en lyckad stadsutveckling, både för större delområden och mer avgränsade delar. Seminarier kring ett antal angelägna ämnen kan användas för att ange inriktningen och ge handlingskraft åt olika processer och projekt. Väsentliga frågor kan då belysas och ett stort antal synpunkter samlas in från inbjudna representanter för kommunala förvaltningar, myndigheter, näringsliv, handel, organisationer och föreningar. Andra viktiga metoder kan vara provbelysningar, trygghets- och stadsvandringar.

### Kommunala förvaltningar och politiker

Även medarbetare som inte är direkt involverade i stadsbyggnadsvisionen bör informeras om vad som händer. Detta görs exempelvis via kommunens hemsida och personaltidning. Nämnder och förvaltningar kan även få riktad information om så önskas. Genom att ha god kunskap om stadsbyggnadsvisionen blir anställda och förtroendevalda ambassadörer för visionen.

### Informationsplaner

Mer detaljerade informationsplaner tas fram efterhand för respektive större utredning och delprojekt och beskriver konkret vilka informationsinsatser som ska göras, när de ska ske och vem som är ansvarig.

## STADSBYGGNADSVISION 2.0 **MEDVERKANDE**



STADSKONTORET

STADSBYGGNADSKONTORET

TEKNISKA KONTORET

MILJÖKONTORET

FRITID JÖNKÖPING

KULTUR JÖNKÖPING KOMMUN

SOCIALTJÄNSTEN

SKOL- OCH BARNOMSORGS-  
FÖRVALTNINGEN

FMJ



**Josephine Nellerup**, samhällsbyggnadsstrateg stadskontoret  
Huvudansvarig för Stadsbyggnadsvision 2.0

Sten Norinder, näringslivschef  
Christer Centerhed, säkerhetssamordnare

Katarina Bröms, stadsbyggnadsdirektör  
Helena Agerman, bitr stadsbyggnadsdirektör  
Ronny Steen, planchef  
Christina Stenberg, utvecklings- och trafikchef  
Linda Tubbin, översiktsplanerare

Lars Åke Holmkvist, teknisk direktör  
Ewert Friberg, avdelningschef affärsutveckling

Rolf Erlandsson, Miljöchef

Ylva Millback, fritidsdirektör

Claes Rydberg, kulturchef

Elisabeth Mejersjö, socialdirektör

Stephan Rapp, skoldirektör

Emil Danielsson, VD

Owe Swanson  
Britta Holmblad

P-G Andersson  
Christer Ljungberg

Lars Pettersson  
Börje Johansson  
Charlotta Mellander

Janne Sandahl

Thomas Hellquist

Cristina Prather-Persson

## Underlagsrapporter

### **"FRÅN TANKE TILL HANDLING" EN STADSBYGGNADSVISION** (jan 2000)

Stadsbyggnadskontoret Jönköpings kommun

### **PROGRAM FÖR PARALLELLA UPPDRAG** (jan 2006)

#### **PARALLELLA UPPDRAG** (maj 2006)

Staden och sjöarna - parallella uppdrag

Creacon, Trivector maj 2006

Stadsbyggnadsvision Staden och sjöarna

parallellt uppdrag 2006-05-11 rev 2006-06-09, SWECO FFNS

Jönköping – en riktig stad

WHITE i samarbete med Temaplan, Ramböll och SpaceScape, maj 2006

#### **STADSBYGGNADSVISIONEN – STADEN OCH SJÖARNA** (sept 2007)

Utvärdering av parallella uppdrag, Jönköpings kommun

#### **JÖNKÖPINGUNGDOMARS VÄRDERINGAR OCH FRAMTIDSPLANER – ENKÄTUNDERSÖKNING 2006**

David Andersson, Leader University och Ingvar Holmberg, Göteborgs Universitet

#### **CENTRUMUNDERSÖKNING PÅ STAN** (juni 2007)

På Stan i Jönköping AB

#### **ENKÄT JÖNKÖPINGS CENTRUM 2007**

Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun

#### **"DEN GODA STADEN": STADEN OCH SJÖARNA.**

#### **Stadsutvecklingens betydelse för staden och regionen: En omvärlds- och framtidsanalys för Jönköpingsregionen** (sept 2006)

Åke E Andersson, Börje Johansson, Charlie Karlsson, Lars Pettersson, Internationella Handelshögskolan 2006-09-20

#### **SLUTRAPPORT SIMSHOLMENS AVLOPPSRENINGSVERK** (våren 2007)

#### **JÖNKÖPING – DEN GODA KOLLEKTIVTRAFIKSTADEN** (2007)

Den Goda Staden: tillämpning för Jönköping, Thomas Johansson, Thomas Lange



STADSKONTORET  
Antagen av kommunfullmäktige  
30 oktober 2008



**JÖNKÖPINGS  
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern