



Samrådsyttrande över Översiktsplan för mindre tätorter och landsbygden- Utbyggnadsstrategi 200 000 invånare

Naturskyddsföreningen i Jönköping vill framföra följande synpunkter på förslaget till översiktsplan för mindre tätorter och landsbygden:

Disposition

Upplägget med uppdelning av översiktsplanen i två delar är positivt och ger en mer fullständig bild av kommunen och möjligheterna till utbyggnad. Naturskyddsföreningen uppskattar också att flera utomstående konsultföretag anlitas för att göra en hållbarhetsbedömning av planen. Många värdefulla synpunkter förs fram och delas i flertalet fall av föreningen. Plankartan är dock mycket ohanterlig och svåröverskådlig med få geografiska namn. Det krävs en ingående kännedom om kommunens olika delar för att kunna orientera sig och få en överblick.

Visioner och strategier

Översiktsplanen innehåller mycket information och gedigna genomgångar av de komplexa och omfattande uppgifter kommunen måste hantera. Hänvisningarna till antagna planer på en mängd områden både underlättar och komplicerar textläsningen. Visioner och strategier upplevs som väl genomtänkta och hållbarhetsaspekter har fått ett större genomslag än tidigare. Merparten skulle Naturskyddsföreningen kunna ställa sig bakom. Trots detta blir det emellanåt svårt att se vad kommunens vilja är och hur välvilliga önsknings ska bli verklighet. Speciellt gäller detta infrastruktur och transporter.

Det går inte att bortse ifrån att kommunens vision om att Jönköping år 2030 är södra Sveriges nav och en knutpunkt med goda kommunikationer i sig skapar många problem som i dagsläget är svårlösta och osäkerheten om bättre lösningar i framtiden är mycket stor. Det strategiska läget lyfts som grundbulten i framtidsutvecklingen, och viljan är tydlig att vara företagen behjälpliga i att etablera sig eller utveckla sin verksamhet i kommunen. Att tillgodose näringslivets behov är prioriterat.

Naturskyddsföreningen menar att det är tveksamt om kommunen fortsatt ska hålla fast i visionen om kommunen som logistikcentrum. För stort fokus läggs på en ständig markberedskap för att kunna tillgodose befintliga företags expansion och speciellt att ta emot nya företagsetableringar i form av logistiketableringar. En stor efterfrågan på mark med bra logistikläge behöver inte tillgodoses enbart av Jönköpings kommun. Bakom det svepande uttrycket logistiketableringar döljer sig oftast enormt stora, markkrävande, lagerlokaler. Det finns redan väldigt många sådana etablerade i kommunen. Få har anslutning till järnväg och strategin att överföra gods till järnväg är inte tillämplig i de flesta fall. Alla dessa etableringar skapar mängder av transporter av främst lastbilstrafik, men också persontransporter med bil. Trots strategier om gynnande av de hållbara färdmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik, så finns stora brister i genomförandet. Etableringen av för många lagerlokaler medför också



olägenheter för arbetsmarknaden med ensidighet i utbudet av arbete. Med den snabba utvecklingen av artificiell intelligens, som debatteras flitigt i medierna just nu, kommer med all säkerhet allt fler arbetsuppgifter att övertas av robotar.

Sammantaget rimmar inte översiktsplanens skisserade utveckling särskilt väl med uttalandet om att Jönköping år 2030 är ett hållbart och klimatsmart föredöme.

Utbyggnadsstrategier

Kommunens val av orter för utbyggnadsåtgärder tycks till stor del ligga i linje med strategin att förse näringslivet med expansionsutrymme, även om det finns andra argument för de utvalda huvudorterna. Inom landsbygden och de mindre tätorterna pekas både större och mindre verksamhetsområden ut som ska kunna erbjuda bland annat större tomter för stora logistiketableringar och mark för verksamhetsområden i de enskilda orterna. Mellan Bottnaryd och Jönköping föreslås ett verksamhetsområde, Västra Jära, med inriktning på stora logistikverksamheter blandat med vanlig industri. Det föreslagna området är dubbelt så stort som Torsvik. I östra delen av kommunen föreslås ett motsvarande, men betydligt mindre, verksamhetsområde i Öggestorp. Med utgångspunkt från dessa två områden är det lätt att förstå logiken i att satsa på Bottnaryd respektive Tenhult som utbyggnadsorter. Båda ligger på relativt sett kort avstånd från verksamhetsområdena.

Naturskyddsföreningen har inga invändningar mot Bottnaryd och Tenhult som huvudorter för utbyggnad och förbättrad service. Tvärtom kan det vara bra att få goda kopplingar mellan boende och arbetsplatser och underlätta pendling utan att öka trycket på transporter genom kommunens centrala delar. Lite svårare är att acceptera en utbyggnad av Gränna. Gränna är idag lite av huvudort i den nordligaste kommundelen. Tillkomsten av biosfärområdet Östra Vätterbranterna har också stärkt Gränna som huvudort. Dock är serviceunderlaget vintertid för svagt för att exempelvis vissa butiker ska hålla öppet alla dagar. En utbyggnad av Gränna kräver dock anpassning till historisk miljö och tidigare bebyggelse. Förutom den pågående detaljplanläggningen pekas inga områden ut i översiktsplanen. Kanske är det motiverat i denna nordliga kommundel att i stället förordas en försiktig utbyggnad av andra större tätorter än Gränna. Det finns dock många hänsyn att ta, då kommundelen hyser kommunens bästa jordbruksmark, landskapsbilden är skyddsvärd och framför allt finns här många höga naturvärden att skydda.

Verksamhetsområdena

I **Västra Jära** föreslås ett verksamhetsområde två gånger så stort som Torsvik.

Naturskyddsföreningen menar att det blir ett alldeles för stort och dominerande område. Föreningen förordar att endast området norr om riksväg 40 exploateras, och då med ett antal bibehållna grönstråk av ursprunglig vegetation och ett rejält avstånd till naturreservatet Dumme mosse. Någon möjlighet till järnvägsanslutning finns inte här. Den nedlagda Ulricehamnsbanan är idag delvis cykelväg. Verksamhetsområdet kommer att alstra stora mängder lastbilstrafik och spä på bekymren med kapacitetsbrist på befintliga huvudvägar. Att skapa fler bostäder i Bottnaryd för bättre närhet till nya arbetsplatser är i sammanhanget klok planering, liksom att möjliggöra säker och bekväm pendling med cykel och kollektivtrafik både till Bottnaryd och Jönköping.



Området söder om riksvägen har en mängd kvaliteter som bör skyddas och området är olämpligt för exploatering. Särskilt skyddsvärt är Nissans sträckning i söder, Västra Jära by med omgivande jordbruks/betesmark och gårdar, Getaryggsmossen ingående i det lågexploaterade och tysta området Gagnaryd - Getaryggen (utpekad i naturvårdsprogrammet). En sträcka på 10 km av Nissans källflöden flyter genom området. Här finns intressanta fågellokal, lugna och fridfulla platser samt en stig längs den unika 10 m höga åsen Getaryggen som också är historiskt intressant. Södra Vätterleden går också genom området. Naturskyddsföreningen förordar att det södra området utgår ur översiktsplanen.

Öggestorp

Föreslaget verksamhetsområde ligger inom Stensjöåns avrinningsområde. I närheten finns Rävlamossen som har naturvärdesklass 1. I övrigt tycks området mest bestå av skogsmark. Naturskyddsföreningen i Jönköping är dåligt bevandrad i denna del av kommunen som gränsar till Nässjö kommun och närmaste tätorten Forserum. Området ligger i anslutning till Öggestorps tätort, gränsar till järnvägen Falköping-Nässjö och riksväg 40. Jönköpingsbanan passerar relativt nära, men översiktsplanen nämner inget om eventuella stickspår eller att på annat sätt möjliggöra godstransporter på järnväg. De tillkommande arbetsplatserna behöver förses med cykelvägar och förbättrad kollektivtrafik. Närheten till Tenhult och Huskvarna kan innebära pendling från dessa orter, vilket skulle vara önskvärt.

Huvudorterna

Bottnaryd föreslås få nya attraktiva, sjönära, bostadsområden. Naturskyddsföreningen motsätter sig att strandskyddet upphävs vid berörda sjöar. Det går att åstadkomma attraktiva områden 100 meter från strandkanten. Nära den centrala delen av Bottnaryd finns naturreservatet Bottnaryds urskog. Även om reservatet inte direkt berörs av utbyggnaden, så finns det en risk för ökat slitage och ovarsam hantering. Reservatet avgränsas av den gamla banvallen/cykelvägen, men det finns höga naturvärden även på andra sidan cykelvägen, t.ex. lunglav i ett aspbestånd. Det kanske finns anledning att se över gränserna för reservatet och eventuellt överväga en utvidgning.

Gränna föreslås få en ny infart från Galgen och nya bostäder i området från infarten diagonalt ner mot hamnen. Detaljplanearbetet pågår. Naturskyddsföreningen delar den oro som finns i hållbarhetsbedömningen om risken för negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Det är även av vikt att få en god anslutning mot Röttle och det omgivande jordbrukslandskapet. Det utpekade verksamhetsområdet utmed Tranåsvägen ligger i ett utsatt läge och exponeras särskilt vid utfart från Tranåsvägen mot Gränna. Det är fantastiskt att uppleva hur panoramat vidgas och utsikten mot Vättern och Visingsö öppnar sig. Då skulle det vara förödande med exempelvis en ful och tråkig lagerlokal i siktlinjen.

Tenhult

I Tenhult beräknas de 600 nya bostäderna på Herrgårdsgärdet täcka 50 % av bostadsbehovet. Detaljplanen har överklagats till högsta instans, men väntas få laga kraft inom kort. I översiktsplanen nämns att principerna för trädgårdsstäder ska tillämpas för att få en tätare och grönare bebyggelse, vilket låter lovande med tanke på det naturnära läget. I övrigt vill kommunen uppmuntra omvandlings- och utvecklingsinitiativ med relativ hög exploatering i de allra mest centrala delarna av tätorten. Detta med hänsyn till Tenhults goda kommunikationsförutsättningar med möjlighet till resande med tåg och buss.



Service och handel ska i första hand lokaliseras utmed Centrumvägen.

På samrådsmöte i Tenhult om översiktsplanen nämns behovet av flera cykelvägar runt Tenhult i det som översiktsplanen kallar östra mosaikbygden. Det rör sig om cykelväg till Öggestorp, Jönköping, Huskvarna och Barnarp. Ingen av dem verkar vara nära ett förverkligande, trots att utpendlingen från Tenhult är stor och hållbara färdmedel ska prioriteras. Naturskyddsföreningen anser att cykelväg till Jönköping borde prioriteras, åtminstone delen Rogberga-Jönköping. Delar av cykelväg finns redan färdigställd i höjd med Järabacken och kompletteringar borde ske åtminstone fram till Rogbergasjön med sin omfattande fritidsbebyggelse. Den gamla vägen Rogberga-Tenhult är glest trafikerad och behovet inte lika stort, utom möjligen inne i Tenhult.

Tenhult har brist på grönområden, vilket ska tas i beaktande när nya bostadsområden planeras, enligt översiktsplanen. Ett av de mest frekventerade grönområdena för invånarna i Tenhult är naturreservatet Ingaryds gård, som ägs av Naturskyddsföreningens kretsar i Jönköping och Huskvarna. Hela gården är inte avsatt till reservat, eftersom Jönköpings kommun velat ha handlingsfrihet för en framtida järnväg i området, en ny och effektiv förbindelse mellan Torsviks industriområde och stambanan i Nässjö. Nu är denna framtid en realitet, men i översiktsplanen hänvisas till Trafikverkets utredningsarbete och någon kommunal vilja syns inte till.

Trafikverkets utredningsarbete har hunnit så långt att man har konstaterat att alla alternativa sträckningar berör Ingaryd, stryker utmed reservatsgränsen, tar en mindre del i anspråk och skapar en barriär till det populära friluftsområdet. Trafikverkets utredare uttrycker bekymmer över detta faktum, men något förslag till lösning syns ännu inte.

Översiktsplanen innehåller heller inte någon information om förbifart Tenhult-Barnarp. I regionens planering finns en kommunikationsstrategi och en Regional plan där det framgår att väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede. Efter fråga på samrådsmöte i Tenhult omtalas att förbifarten redan finns med i den nationella planen och att pengar finns avsatta. Några sådana uppgifter går inte att finna på Trafikverkets webbsidor.

Naturskyddsföreningen finner det märkligt att översiktsplanen saknar uppgifter om nyttillkommande infrastruktur i Tenhult. Det borde ligga i kommunens intresse att lyfta behovet av bättre förbindelse för gods på järnväg från exempelvis kombiterminalen vid Torsvik, och få en mer positiv inställning till järnvägsdragningen från invånarna i Tenhult. I dagsläget trycker Trafikverket mest på förkortad restid för persontrafiken, vilket väcker en viss irritation eftersom persontågen inte kommer att stanna i Tenhult. Naturskyddsföreningen menar att det med tanke på utbyggnadssatsningen i Tenhult och framhävandet av goda kommunikationer borde utredas om inte ett stopp i Tenhult skulle gynna arbetspendlingen.



Övrigt

Föreningen instämmer i behovet av kompletterande utredningar och anpassningar som föreslås i hållbarhetsbedömningen. Speciellt intressant vore en utredning av hur de större tätorterna kan byggas ut i attraktiva naturnära lägen samtidigt som de gröna värdena värnas och utvecklas. Hållbara transporter, möjligheter att förverkliga överföring av gods på järnväg och tydliggörande av hur pendlingsmöjligheterna ska förbättras är andra angelägna områden att utreda.

För Naturskyddsföreningen i Jönköping

Anna-Karin Holmér
ordförande

Pia Larsson
kontaktperson planfrågor