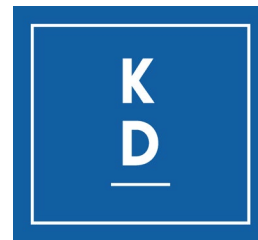


Jönköping 2021-09-01



Motion till Jönköpings Kommunfullmäktige:

## En fungerande trafik i en växande kommun

När en stad växer från att vara en stor småstad till en liten storstad utmanas trafiklösningarna. På tidigare välfungerande vägar där de olika trafikslagen har kunnat samspela uppstår nu intressekonflikter då fler behöver samsas på samma yta.

Jönköping är en stor kommun med många boendes på landsbygden eller i mindre tätorter. Detta måste vi ta hänsyn till. Även den regionala inpendlingen till Jönköping behöver beaktas. För att Jönköping ska klara att växa och fungera krävs ett rejält omtag i trafikplaneringen för ett välfungerande samspel mellan de olika trafikslagen.

Målsättningen om att bilresandet i centrala Jönköping inte ska överstiga nivån vi hade vid 2012 är utopisk. Bilen är och kommer vara ett viktigt transportmedel. Fler och fler bilar kommer dessutom att drivas med utsläppsfria drivmedel eller gå på el. Därför kommer bilen snart att betraktas som ett miljömässigt hållbart alternativ jämte kollektivtrafik och cykel.

### Bilen – en frihet

Bilen har sedan den uppfanns varit en del av människors frihet. I vardagslivet är bilen för många en förutsättning för att få ihop familjelivet eller möjlighet jobba på en plats och bo på en annan plats samt att kunna utöva fritidsaktiviteter. Detta oavsett om man valt att bo centralt eller på landsbygden. Bilen är också en förutsättning för många att skapa ett mervärde i livet. Det kan vara en tur till ett naturskönt område, havet, eller skapa ett utbyte genom möten i en annan stad. Bilen berikar människor men innebär en utmaning i en stad som växer.

När Jönköping växer är det viktigt att trafiklösningarna anpassas och balanseras. När vissa gator och stråk behöver prioriteras för kollektivtrafik och cykel är det viktigt att andra gator och stråk stärks för att prioritera biltrafiken. Den trend vi sett med att skapa trafiklösningar som endast syftar till att göra det svårt för biltrafiken utan att det ökar tillgängligheten för de

andra trafikslagen måste upphöra. Satsningar behöver ske även för att gynna biltrafiken på väl utvalda sträckor. Det kan vara genom att bygga en förbifart eller prioritera upp flödet på genomfartsleder. Därmed minskar också trängseln och konflikterna med andra trafikslag.

## **Kollektivtrafiken är ett smart sätt att resa tillsammans**

För att en kollektivtrafik ska fungera bra behöver den inte bara vara väl utbyggd i de områden människor bor och jobbar. Den ska också trafikera de sträckor människor vill förflytta sig. Hur kollektivtrafiken är uppbyggd är kanske största kännetecknet för om det är en småstad eller storstad man befinner sig i. Kollektivtrafiken i centrala Jönköping är byggd kring de centrala delarna med Juneporten, Rådhusparken och Östra centrum som de hållplatser i princip alla busslinjer passerar. Ett typiskt kännetecken för en småstad.

En storstad kännetecknas av noder dit busslinjerna går och ett nätverk mellan noderna. Ett annat kännetecken är också direktbusslinjer mellan stadsdelar och verksamhetsområden under de tider på dygnet då flest människor reser. En kombination av tydliga noder med en högfrekvent trafik som passerar dessa kan det kollektiva resandet öka och restiden för den enskilde förkortas. Östra Torget är ett exempel som bör prövas som nod för kollektivtrafik.

För en attraktiv kollektivtrafik är det viktigt att titta på alternativa kollektivtrafiklösningar och vara öppen för nya lösningar och ny teknik. Kristdemokraternas uppfattning är att kollektivtrafiklösningarna ska vara flexibla och enkla att ändra och anpassa till var behoven uppstår och finns. Möjligheten att nyttja Vättern för kollektivtrafik bör utredas då det finns en stor potential med båtar som går mellan Bankeryd och Huskvarna med några stopp på vägen, bland annat vid piren i Jönköping. Detta förutsatt att trafiken kan bedrivas på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt.

## **Cykel och gång, framgång genom egen kraft**

Den växande trenden med att allt fler cyklar är mycket positiv. Dock saknas en väl utbyggd cykelinfrastruktur. Vissa avsnitt är bra men med avsaknaden av sammanhängande infrastruktur för cyklister skapar onödiga konfliktsituationer med andra trafikanter. Smala gång- och cykelvägar kan leda till att både fotgängare och funktionsnedsatta upplever en otrygghet då många olika trafikanter ska samsas på en begränsad yta. Undermåliga cykelvägar leder också till att många cyklister väljer att cykla på vägbanan då det upplevs säkrare, bekvämare och smidigare vilket kan skapa onödiga konfliktsituationer med bilister, yrkestrafikanter och kollektivtrafiken.

Kristdemokraterna vill se ett sammanhängande och väl utbyggt cykelnät där cykelvägar och gångbanorna är fysiskt separerade från varandra. Vid större vägar med mer trafik och högre hastighet ser vi gärna planskilda korsningar för att separera cyklister från övrig fordonstrafik. I de fall cykelvägar och bilvägar ändå korsar varandra på samma nivå ska cykelvägarna tydligt markeras så det klart framgår för båda trafikantgrupperna vad som gäller vid varje given plats. Kristdemokraterna är positiva till att låta cyklister cykla mot enkelriktat på gator där en cykelbana i riktning mot övrig trafik kan anläggas och förses med tydliga skyltar.

Kristdemokraterna menar att med en bra cykelinfrastruktur, i stora delar separerad från fotgängare, kommer cyklister anpassa sig till fotgängares villkor där en gemensam gång- och cykelväg passar bättre eller där utrymmet inte finns för separerade banor.

Som ett alternativ till sopsaltning bör kommunen utreda möjligheten att investera i värmeslingor i de stora gång och cykelstråken i samband med nybyggnation eller restaurering av befintliga gång och cykelvägar.

## **Centrumnära parkering**

Centrala Jönköping genomgår en omvandling där trenden är att handelslokaler byts ut mot caféer och arbetsplatser. En effekt av förändringen är att parkeringsbehovet förändras och därför behöver ses över. Nästan alla centrala gatuparkeringar erbjuder möjlighet att stå i en timme eller mer. Detta skapar låg rotation av lediga parkeringsplatser. Genom att tidsbegränsa fler centrala gatuparkeringar till 30 eller 60 minuter gynnas handeln då rotationen ökar och de som har korta ärenden har möjlighet att parkera nära sina målpunkter. De som har längre ärenden har möjlighet att parkera i parkeringshusen. De nedre parkeringsplanen bör prioriteras för de som parkerar max tre timmar medan de övre våningsplanen prioriteras för de som parkerar längre tid, har månadskort eller boendeparkering. Den nyligen införda differentieringen av centrala och yttre parkeringshus bör fortsatt finnas kvar men kan differentieras ytterligare för att få fler att välja de yttre parkeringshusen.

## **Parkeringstal för Jönköpings kommun**

Nuvarande parkeringstal för bilplatser vid bostadsproduktion har visat sig vara alldeles för lågt. Parkeringsplatserna tar i regel slut innan alla lägenheterna är uthyrda. Gatuparkeringen

ökar dessutom i redan befintliga bostadsområden, vilket medför problem vid drift och underhåll av våra vägar. Inte minst vintertid. För att Jönköping ska kunna växa genom förtätning krävs ett större ansvar för att parkeringsbehovet tillgodoses inom fastigheten oavsett om det är för bostäder eller verksamheter behovet föreligger. Detta ansvar regleras bäst genom att Parkeringstal för Jönköping kommun uppdateras och anpassas till verkliga behov.

## **Folklig förankring**

Trafikfrågan är en av de frågor som engagerar kommuninnevanorna mest. Det finns ett betydande inslag av irritation över hur trafiken planeras och organiseras. Människor upplever att trafiklösningarna inte utgår ifrån hur människors liv och vardag ser ut. Att de inte tar hänsyn till att människors livspussel ser olika ut, i olika perioder av livet. Jönköpings kommun bör genomföra en genomgripande genomlysning för att utröna om de åtgärder som vidtagits för att begränsa biltrafiken verkligen medfört ett ökat kollektivt resande eller om det endast försvårat människors vardag. Vidare bör genomlysningen studera om de trafiksäkerhetsåtgärder som vidtagits verkligen haft en reell effekt eller om de kan ha bidragit till ett ökat utsläpp av växthusgaser.

## **Kommunen är större än staden**

En stor del av kommunens befolkning är bosatt utanför den centrala stadskärnan. Detta bör tydligt beaktas i all trafikplanering. Kristdemokraterna har tillsammans med Moderaterna motsatt sig förslaget om ett nytt centralt "stadshus" och istället förordat att kommunen ska etablera förvaltningslokaler, sk "hubbar, på andra platser i kommunen. Om vårt förslag realiserar bör detta medföra ett minskat inresande till den centrala stadskärnan och samtidigt bidra till ökad tillväxt utanför densamma.

En stor andel av kommunens befolkning pendlar idag in till den centrala staden. För en del kan kollektivtrafik utgöra ett bra alternativ till bilen förutsatt att priser, linjesträckning och turtäthet är ändamålsenlig och konkurrenskraftig. För andra är bilen det enda alternativet. Ska bilpendlarna i ökad utsträckning förmås parkera på infartsparkeringar måste konceptet utvecklas. Antalet infartsparkeringar måste ökas, vara avgiftsfria och sannolikt kompletteras med avgiftsfri kollektivtrafik in till stadens centrala delar. Därigenom ökar attraktiviteten att inte ta bilen hela vägen till den centrala staden.

## Med ovanstående som grund yrkar vi

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att vid all planering av nyanläggning av gatunät samt vid ombyggnation av befintligt gatunät planera för att de olika trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik separeras i syfte att skapa så få konfliktytor som möjligt.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att planera för ett samspel mellan de olika trafikslagen i de situationer de är hänvisade till samma yta.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att optimera trafikljussignalernas funktion genom att de sammankopplas och bli smarta i sin trafikreglering i syfte att skapa så smidiga flöden som möjligt för gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik utan att onödiga väntetider uppstår.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att verka för att i samverkan med Region Jönköping planera för att kollektivtrafikens struktur förändras och byggs upp med noder.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för en vattenburen kollektivtrafik i de södra delarna av Vättern.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att bygga ut en välfungerande och sammanhängande infrastruktur för gång och cykel.

Att ge Tekniska nämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för att anlägga värmeslingor i gång och cykelvägar.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden och Tekniska nämnden i uppdrag att ta fram förslag på reviderade regler för parkering i centrala Jönköping i syfte att skapa större rotation på gatuparkeringen för att gynna handeln och differentiera parkeringsplatserna i parkeringshusen i syfte att möta en större efterfrågan för arbetsplats- och boendeparkering.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att se över Parkeringsstal för Jönköpings kommun i syfte att parkeringsbehov ska tillgodoses inom den egna fastigheten vid nyproduktion.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att genomföra en genomgripande genomlysning för att utröna om de åtgärder som vidtagits för att begränsa biltrafiken verkligen medfört ett ökat kollektivt resande eller om det endast försvårat människors vardag.

Att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att studera om de trafiksäkerhetsåtgärder som vidtagits verkligen haft en reell effekt eller om de kan ha bidragit till ett ökat utsläpp av växthusgaser.

Att all kommunens trafikplanering ska utgå ifrån att en betydande andel av kommunens innevånare är bosatta utanför den centrala stadskärnan.

---

Andreas Stureson (KD)

---

Cecilia Hjort-Attefall (KD)

---

Hanns Boris (KD)