



## Författningssamling

<b>Dokumenttyp</b> Strategi	<b>Beslutsinstans</b> Kommunfullmäktige	<b>Beslutsdatum</b> 2020-06-11	<b>§</b> 127
<b>Dokumentansvarig</b> Tekniska serviceförvaltningen och utvecklingsenheten			
<b>Gäller för</b> Nässjö kommun		<b>Senast reviderad</b> 2020-06-11 § 127	

---

## Trafikstrategi i Nässjö kommun 2020–2023

### Innehåll

Inledning.....	3
Styrande dokument och mål .....	3
Vision 2030 .....	3
Översiktsplan och fördjupade översiktsplaner .....	3
Nässjö stadskärna vision 3.0.....	4
Strategi för god tillgänglighet i och i anslutning till stadskärnan.....	5
Regionala planer .....	5
Nationella och globala mål .....	6
Avgränsning.....	8
Framtagandet av trafikstrategin.....	8
Mål och ställningstaganden .....	9
Mål.....	9
Ställningstaganden.....	9
Målkonflikter och konsekvenser .....	10
Uppföljning och revidering.....	11
Genomförande.....	12
Nuläge .....	13
Infrastruktur och trafikflöden .....	13
Pendlingsströmmar och resvanor .....	14

Tillgång till kollektivtrafik .....	15
Olyckor .....	16
Luftkvalitet och trafik.....	17
Bristkartläggning.....	19
Brister.....	19
Åtgärder .....	23
1. Övergripande åtgärder .....	24
2. Utpekade gång- och cykelstråk i Nässjö stad.....	25
3. Prioriterade åtgärder kommunalt vägnät.....	29
4. Prioriterade gång- och cykelvägar längs statlig väg.....	31
Bilaga 1 Prioriterad projektlista kommunalt vägnät	
Bilaga 2 Begreppslista	

## **Inledning**

Nässjö kommuns befolkning växer och i hela Nässjö kommun pågår det flera samhällsbyggnadsprojekt. Då trafiken blir en naturlig del i de flesta av dessa projekt är det av stor vikt att ha en genomtänkt strategi för hur trafiken ska utvecklas och hur olika trafikslag ska prioriteras. Nässjö kommuns trafikplanering hänger till mångt och mycket samman med samhällsplaneringen i stort. Trafikstrategin anger dels den strategiska inriktningen men också vilka åtgärder som ska prioriteras de närmsta 10 åren.

Goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik är viktigt för att skapa ett hållbart trafiksystem idag och i framtiden. Trafikstrategin fokuserar därför särskilt på åtgärder som förbättrar för gående, cyklister och resenärer med kollektivtrafik. Genom att fokusera på dessa trafikslag skapas bättre förutsättningar för att minska trafikens miljöpåverkan och förbättra den lokala miljön. Minskad biltrafik ger också mervärden för social hållbarhet då allmänna platser och andra utemiljöer blir trevligare att vistas i.

Till strategin finns en begreppslista, se bilaga 2, där trafikrelaterade begrepp som förekommer i dokumentet förklaras.

## **Styrande dokument och mål**

Trafikstrategin har koppling till flera andra styrande dokument, framför allt på kommunal nivå men även till regionala och nationella dokument och beslut. Det finns även tydliga kopplingar till flera av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Trafikstrategin ersätter gång- och cykelvägsplanen för Nässjö kommun från 2016. Både den och tidigare plan har dock använts som underlag när trafikstrategin har arbetats fram.

## **Vision 2030**

Trafikstrategin ska medverka till att kommunen uppnår sin vision: Nu hjärnvägars! Med glädje och fiffighet vässar vi Smålands höjdpunkt. Nässjö 2030, världens rum för människor och möten. För att uppnå visionen har fyra strategiskt viktiga utvecklingsområden definierats: attraktivitet, kommunikationer, näringsliv och kompetens samt välfärd. Förutom att trafikstrategin har en självklar koppling till kommunikationer påverkar trafikplaneringen även förutsättningarna för hur kommunen kan utvecklas inom övriga områden.

## **Översiktsplan och fördjupade översiktsplaner**

Nässjö kommuns gällande översiktsplan antogs 2013. Vad gäller transporter pekas ett antal viktiga vägar och järnvägar ut som bör utvecklas och förbättras för att öka möjligheterna till goda transporter. Översiktsplanen anger att det är viktigt för Nässjö kommun att ha ett fungerande vägnät och att standardhöjningar och förbättringar behövs generellt på vägnätet.

I översiktsplanen fastslås också kommunens övergripande inriktning för en hållbar stadsmiljö som sammanfattningsvis innebär att:

- Tätorterna bör utvecklas genom förtätning samt nybyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse.
- Bebyggelsemiljöer ska hålla en hög standard med god arkitektur anpassad till platsen och med hänsyn till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

- I tätorterna ska en blandning av verksamheter och boendeformer eftersträvas.
- En levande och fungerande stadskärna är en viktig faktor för att attrahera medborgare, företag och arbetskraft till kommun.
- Vid planering av nya områden ska kommunen särskilt ta hänsyn till möjligheterna till gång, cykel- och kollektivtrafik.

Nässjö kommun har valt att fördjupa sin översiktsplan och därmed ge en mer detaljerad vägledning om rekommenderad markanvändning för Nässjö stad och Forserum.

### **Fördjupad översiktsplan för Nässjö stad**

Den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad antogs av kommunfullmäktige 2016. I planen anges att gångtrafiken ska prioriteras inom stadskärnan och det ska finnas säkra gång- och cykelförbindelser in till stadskärnan. En åtgärd för att förbättra trafiksituationen är ett genomförande av Södra vägen mellan Sörängsrondellen och Kvarntorpsrondellen.

I planen behandlas ur ett flertal perspektiv en hållbar stadsutveckling. Ur trafiksynpunkt ska handeln koncentreras till centrum tillsammans med större allmänna målpunkter. Stadskärnan förtätas och nybyggnation lokaliseras i första hand så att befintlig infrastruktur såsom skola, service och vård kan nyttjas. Särskilt fokus har lagts på att utveckla det stationsnära området i Nässjö i syfte att övergå från transporter med bil till tåg. Området väster om stationen pekas ut för denna typ av utveckling.

Flera strategier syftar till att gång- och cykelvägnätet byggs ut och befintliga gång- och cykelvägar förbättras för ökad trafiksäkerhet och trygghet. Det ska också bli enklare att ta sig till, från och inom stadskärnan genom att cykla och gå. Det ska även vara tryggt för fotgängare och cyklister att passera järnvägen.

Vidare ska trafiken fördelas om i syfte att minska bilismen inom stadskärnan. Parkeringsplatser lokaliseras till stadskärnans ytterkanter i så stor utsträckning som möjligt. En omstigningsplats vid Sörängen för att enkelt kunna kombinera bil/cykel och buss nämns. Den kommer att färdigställas under 2020.

### **Fördjupad översiktsplan för Forserums samhälle**

I den fördjupade översiktsplanen för Forserums samhälle som antogs av kommunfullmäktige 2011 anges att Forserum generellt har väldigt bra kommunikationsmöjligheter med både Jönköping och Nässjö. Planen beskriver att tätorten har väl utbyggda gång- och cykelvägar men också att många lokalgator används för gång och cykel. Dock påpekas att det saknas goda förutsättningar för att ta sig från tätortens norra till södra delar med gång- och cykel. Vidare föreslås att Storgatan förses med gång- och cykelbana för att koppla ihop området vid näridrottsplatsen med stationen i Forserum.

### **Nässjö stadskärna vision 3.0**

Sedan 2010 har Nässjö kommun arbetat strategiskt med att utveckla Nässjö stadskärna till en levande och attraktiv plats för invånare och besökare. 2019 antogs den tredje versionen av stadskärnevisionen, ett strategidokument som innehåller målsättningar och beskrivning av utvecklingsområden med konkreta åtgärdsförslag. Hållbara kommunikationer och tillgänglighet är ett av utvecklingsområdena. Vikten av att bygga sammanhängande och trafiksäkra cykelstråk lyfts fram. Visionen slår fast att för att

stadskärnan ska upplevas tillgänglig ska det vara lätt att ta sig in till kärnan och därifrån. Förflyttningar i kärnan ska ske på de gåendes och cyklisternas villkor. För att hålla nere tempot i trafiken och skapa en trafikmiljö som upplevs trygg och säker är det viktigt att det finns gågator i kombination med gångfartsområde och enkelriktade gator. I stadskärnevisionen lyfts trafiksäkerhets-bristerna på Mariagatan speciellt fram och då särskilt behovet av en förbättrad övergång/passage i korsningen Mariagatan-Karlagatan.

Ett annat utvecklingsområde är stadens utseende med en framtidsbild om hur gaturummen och staden ska användas. Särskilt den fysiska utformningen av axeln Resecentrum – Stadsparken, stortorget, Rådhusgatan, Storgatan, Köpmansgatan, Järnväggsgatan och Köpmansgatan som tas upp i dokumentet har koppling till trafikstrategin. Åtgärdsförslagen för dessa platser har tagits med i arbetet med den prioriterade projektlistan som finns i bilaga 1.

När det gäller varutransporter finns det i stadskärnevisionen ett antal stråk där förändringar bör övervägas för att minska konfliktytorna mellan varutransporter och övriga trafikanter. Dessa är Storgatan mellan Postgatan och ”Myggans plats” där leverans sker av varor till gågatans butiker, Storgatans korsning med Postgatan där in- och utlämning av paket till butiken Direkten är betydande samt Mariagatan där Konsum har sin varumottagning. Samtidigt ökar e-handeln och marknaden ökar för verksamheter som hanterar paket till privatpersoner. Stadskärnevisionen slår fast att det är önskvärt att det finns bra förutsättningar för lastning vid dessa för att undvika konfliktpunkter mellan trafikanter.

## **Strategi för god tillgänglighet i och i anslutning till stadskärnan**

Som en fördjupning av den första stadskärnevisionen togs en strategi med fokus på tillgänglighet i stadskärnan fram. Den antogs 2013 vilket innebär att en del av de föreslagna åtgärderna har blivit genomförda och en del inte längre är relevanta. I strategin beskrivs behovet av att knyta ihop gång- och cykelvägnätet till och inom stadskärnan, vilket är högst relevant och fortfarande kvarstår.

## **Regionala planer**

Flera regionala planer påverkar den kommunala trafikplaneringen. De mest relevanta är regional transportplan som påverkar finansieringen av infrastrukturåtgärder, och regionalt trafikförsörjningsprogram som påverkar kollektivtrafikens utformning och omfattning.

## **Regional transportplan Jönköpings län 2018–2029**

I den regionala transportplanen anges vilka åtgärder i infrastrukturen som Region Jönköpings län planerar att investera i under perioden 2018 fram till 2029. Planen har tre fokusområden: en utvecklad tågtrafik, trafiksäkerhet och framkomlighet längs funktionella stråk och hållbarhet genom fokus på cykelvägar och kollektivtrafik. Ingen av de större väginvesteringarna som föreslås i planen är lokaliserade i Nässjö kommun, däremot finns ombyggnad av väg 40 Nässjö – Eksjö med i tidigare plan.

240 miljoner kronor avsätts till gång- och cykelåtgärder varav hälften ska gå till utbyggnad längs statlig väg och hälften till statlig medfinansiering till gång- och cykelåtgärder på det kommunala vägnätet i länet, pengar som Nässjö kommun ansöker om årligen med möjlighet till 50-procentig medfinansiering. Längs statligt vägnät är

Barnarp – Tenhult – Forserum – Nässjö ett av tre utpekade regionala stråk som skulle utredas vidare, något som blev klart våren 2019.

120 miljoner kronor avsätts till kollektivtrafikåtgärder, varav hälften till åtgärder längs statlig väg och hälften till medfinansiering för åtgärder längs kommunalt vägnät. Även dessa pengar ansöker Nässjö kommun om årligen.

## **Regionalt trafikförsörjningsprogram**

Det är Länstrafiken i Jönköpings län som ansvarar för att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet och nuvarande program antogs 2016 av regionfullmäktige. Syftet är att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Utvärdering och förnyelse av programmet gjordes 2016. I programmet finns fem målsättningar till 2025:

- Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka med 60 procent.
- 65 procent (av alla tillfrågade länsinvånare) ska vara nöjda eller mycket nöjda, 80 procent av resenärerna samt 92 procent av färdtjänst- och sjukresenärerna.
- Fler ska kunna resa med allmän kollektivtrafik genom tillgänglighetshöjande åtgärder.
- Den upphandlade trafiken är självfinansierad till cirka 50 procent.
- All kollektivtrafik drivs med förnyelsebara drivmedel och trafikens totala energiförbrukning/km minskar med minst 20 procent.

Programmet beskriver fyra olika nivåer på trafikutbud där en målsättning på turutbud beskrivs för varje nivå. Från högsta nivå 1 som betecknas storregionala stråk via nivå 2 regionala stråk och nivå 3 stadstrafik till nivå 4 närtrafik.

## **Klimat- och energistrategi för Jönköpings län**

Länsstyrelsen på uppdrag av regeringen tagit fram en ny regional klimat- och energistrategi 2019 som ska ange en gemensam strategisk inriktning för klimat- och energiarbetet i Jönköpings län med sikte på 2050. Strategin innehåller sju fokusområden och de områden som är mest relevanta för trafikplaneringen är Transporter och resor och Samhällsplanering. Målen inom dessa områden är följande:

- År 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn minst 75 procent lägre jämfört med år 2010.
- År 2030 är andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång minst 30 procent.
- Senast 2030 ska en större andel av befolkningen, kvinnor och män, inom tätorter bo inom 400 meter från hållplats och utanför tätorter inom 2 000 meter från hållplats jämfört med 2015.
- Senast 2030 finns det trygga och sammanhängande vägar för cykel mellan bostadsområden och målpunkter i tätorter och i prioriterade stråk (utpekade i Regional transportplan).

## **Nationella och globala mål**

### **Nollvisionen**

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen skadas svårt eller dödas i trafiken. Människor gör ibland misstag, därför går det inte att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan minskas genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare. Ansvaret för

trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet men det är utformarna som har det yttersta säkerhetsansvaret.

### **Transportpolitiska mål**

Den nationella transportpolitikens övergripande mål är att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett tillgänglighetsmål. Funktionsmålet handlar om att transportsystemet ska medverka till en grundläggande tillgänglighet för både medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt men även bidra till att uppnå miljömålen och ökad hälsa.

### **Generationsmålet och nationella miljömål**

Det övergripande målet för miljöpolitiken i Sverige är det så kallade generationsmålet som innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Det finns 16 nationella miljö kvalitetsmål som preciserar vad som måste uppnås för att nå generationsmålet. De mål som är relevanta för trafikstrategin är:

- Begränsad klimatpåverkan: Koldioxidutsläppen från transporter och resor står för en stor andel av de totala utsläppen.
- Frisk luft: Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter.
- Bara naturlig försurning: Utsläpp från framförallt väg- och sjötrafik bidrar till försurning.
- Ingen övergödning: Utsläpp av exempelvis kväveoxider från biltrafik och sjöfart är en bidragande orsak till övergödning.
- Grundvatten av god kvalitet: Vägsaltet när vägarna saltas på vintern kommer ut i grundvattnet.
- God bebyggd miljö: Utformningen av den fysiska miljön påverkar behovet av transporter, förutsättningarna för olika färdmedel, buller, markanvändning m.m.

### **Globala mål i Agenda 2030**

Agenda 2030 antogs av FN:s medlemsländer 2015 och innehåller 17 globala mål för social, ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling. De mål som har direkt koppling till trafikplanering och väginfrastruktur i Nässjö kommun är:

- Mål 3.6: Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen.
- Mål 3.9: Till 2030 väsentligt minska antalet döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark.
- Mål 9.1: Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.
- Mål 11.2: Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.
- Mål 11.6: Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall.

- Mål 13: Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

De globala mål som trafikstrategins innehåll påverkar mer indirekt, till exempel genom att skapa förutsättningar för människor att ta sig till och från arbete och fritidsaktiviteter, är följande:

- Mål 1.4: Lika rätt till egendom, grundläggande tjänster, teknologi och ekonomiska resurser
- Mål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa
- Mål 11.3: Inkluderande och hållbar urbanisering
- Mål 12.8: Öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar
- Mål 10.2: Främja social, ekonomisk och politisk inkludering

## **Avgränsning**

Trafikstrategin handlar om den fysiska kommunala infrastrukturen för bil-, gång- och cykeltrafik samt vägburen kollektivtrafik i Nässjö stad och kransorter, med extra fokus på Nässjö stad och Forserum. En liten del handlar också om brister och behov av åtgärder längs statligt vägnät trots att kommunen saknar rådighet över den infrastrukturen.

Planen omfattar inte parkering för varken bil eller cykel. Parkering behandlas delvis i ”Strategi för tillgänglighet i och i anslutning till stadskärnan” och för parkeringsfrågan i sin helhet hänvisas till Nässjö kommuns parkeringsstrategi som tas fram 2019-2020.

## **Framtagandet av trafikstrategin**

Trafikstrategin har arbetats fram av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från tekniska serviceförvaltningen, samhällsplaneringskontoret och kommunledningskontoret. Gruppen har haft en styrgrupp till sin hjälp där tekniska servicenämndens presidium har ingått tillsammans med samhällsbyggnadschef, utvecklingschef och samordnare för plan- och byggenheten. Under arbetets gång har arbetsgruppen tagit del av tidigare insamlat och sammanställt material som rör trafiken i kommunen. Som en del i framtagandet genomfördes också en medborgardialog om trafiksituationen för gång och cykel under oktober 2018. Det som kom fram i medborgardialogen har använts som underlag till bristkartläggningen. Mer om hur bristkartläggningen gick till finns på sidan 18. Bristanalys och åtgärdsprioritering har genomförts med konsult hjälp från Ramboll.

Trafikstrategin har varit på remiss, då under namnet Trafikplan, under hösten 2019. Remisstiden pågick från 2 september till 30 november 2019. Remissen skickas ut till politiska partier som är representerade i fullmäktige, kultur- och fritidsnämnden, socialnämnden, samhällsplaneringsnämnden, barn- och utbildningsnämnden, Nässjö Affärsverk AB, kommunala pensionärsrådet, kommunala funktionshinderrådet, Räddningstjänsten, samtliga samhällsföreningar och byalag, Trafikverket, Polisen och Region Jönköpings län inklusive länstrafiken. Remissversionen fanns också tillgänglig på [nassjo.se](http://nassjo.se) med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter och remissvar har besvarats och sammanställt i ett gemensamt dokument. Där framgår också vilka ändringar som har gjorts efter remissen.



## Mål och ställningstaganden

Den övergripande målbilden för trafiksystemet i Nässjö kommun är att det ska vara långsiktigt hållbart. Mer konkret innebär det att vi ska arbeta för att uppnå fem mål som handlar om att minska andelen resor med bil till förmån för gång- cykel- och kollektivtrafik men målen rör också trafiksäkerhet, luftkvalitet och framkomlighet för gång- cykel och kollektivtrafik. Till målen finns också ställningstaganden som anger på vilket sätt vi ska uppnå målen. Sammanfattningsvis ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltrafiken i trafikplaneringen. Genom att fokusera på dessa trafikslag skapas bättre förutsättningar för att minska miljöpåverkan och förbättra den lokala miljön. Minskad biltrafik ger också mervärden då allmänna platser och utemiljöer blir trevligare att vistas i.

### Mål

Målen för Nässjö kommuns trafikplanering är:

1. Andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik inom, till och från Nässjö stad ska öka medan andelen resor med bil ska minska.
2. Trafikmiljöer där barn och unga rör sig i stor utsträckning ska vara trafiksäkra.
3. Det ska vara enkelt och säkert att gå och cykla till angelägna målpunkter i Nässjö stad och de större kransorterna.
4. Väg bunden kollektivtrafik ska vara robust, tidtabellen ska kunna hållas.
5. Halterna av bensen, kvävedioxid och partiklar (PM10) ska inte överskrida riktvärdena i miljömålet Frisk luft.

### Ställningstaganden

Utöver de mer övergripande ställningstaganden för hållbar stadsplanering som finns i översiktsplanen (se sidan 2), har Nässjö kommun gjort följande ställningstaganden för att uppnå trafikstrategins mål:

- **Goda villkor som främjar gång-och cykeltrafik**

Utformning av gång- och cykelvägar ska utgå från riktlinjerna i ”Vägars och gators utformning i tätort” (VGU) och med hänsyn till omgivande trafikmiljö.

Vid utbyggnad av nya bostads- och verksamhetsområden ska möjligheten att cykla och gå på ett säkert och gent sätt till/från området säkerställas, till exempel genom att bygga separat gång- och cykelväg.

Nya gång- och cykelvägar ska utformas för att passa även elcykeltrafik, till exempel när det gäller bredd och separering från gångtrafik.

Gång- och cykelpassager, cykelöverfarter och övergångsställen ska vara säkra och tillgängliga för personer med funktionshinder.

En underhållsplan för samtliga kommunala gator, vägar, gång- och cykelvägar och trottoarer ska tas fram.

- **Gång- och cykeltrafikens framkomlighet ska prioriteras före biltrafiken**

Gång- och cykelvägnätet i Nässjö stad ska utvecklas med hjälp av utpekade gång- och cykelstråk som binder ihop viktiga målpunkter enligt kartorna på sidorna 25 och 27. Stråken ska vara gena, säkra och lätta att hitta.

Vid vinterväghållning prioriteras utpekade gång- och cykelstråk, se huvud- och mellanstråk samt snabbspår och blandspår på kartorna på sidorna 25 och 27.

- **Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och tillgänglig**

Samtliga busshållplatser ska vara säkra och tillgängliga och utformningen ska utgå från riktlinjerna i VGU.

Busstrafikens framkomlighet ska prioriteras före biltrafiken.

Framkomligheten ska vara god till bytespunkter mellan olika trafikslag.

- **Stads- och tätortsmiljön ska vara trivsamt**

Stads- och tätortsmiljöer ska ha god framkomlighet för personer med funktionshinder.

Stads- och tätortsmiljön ska upplevas som trygg och säker för de som cyklar och går.

- **Säkerhet och trygghet prioriteras för samtliga trafikslag med fokus på gående, cyklister och kollektivtrafik**

Generella riktlinjer för trafiksäkerhetshöjande åtgärder:

- För att dämpa hastigheten för biltrafik bör åtgärder som avsmalningar, avvikande beläggning och färg, upphöjda sektioner och grönstruktur etc. användas. Solida gupp bör inte användas. Forskning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) visar att upphöjda farthinder (gupp) resulterar i kraftiga variationer i hastigheten vilket orsakar ökade buller- och utsläppsnivåer.
- Gång- och cykelpassage ska finnas där gång- och cykelväg korsar bilväg/gata. Övergångsställen och cykelöverfarter används där det bedöms vara lämpligt i anslutning till utpekade cykelstråk och skolvägar.
- Bilspärrar på cykelbanor ska användas restriktivt.

## Målkonflikter och konsekvenser

Syftet med trafikstrategin är att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem. För Nässjös del betyder det bland annat att andelen bilresor behöver minska. En av strategierna för att nå dit är att det behöver bli enklare och säkrare för gång- cykel och kollektivtrafiken och att dessa åtgärder prioriteras framför åtgärder som endast underlättar för biltrafiken. Det innebär att framkomligheten för biltrafiken inte prioriteras förutom i de fall där

framkomlighetsåtgärderna också bidrar till ökad trafiksäkerhet, bättre luftkvalitet och/eller minskat buller. Byggandet av Södra vägen är ett sådant exempel, likaså åtgärder på Brogatan. Dessa åtgärder ökar bilens framkomlighet samtidigt som de bidrar till att nå mål 2, 4 och 5.

Trafikstrategin bidrar inte till någon generell försämring för bilen jämfört med dagens situation men inte heller väsentliga förbättringar, med undantag för Södra vägen. Lyckas vi nå mål 1, att minska andelen bilresor till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik, medför det dock att många av de framkomlighetsproblem som biltrafiken upplever idag kommer att minska och trafiksituationen förbättras även för biltrafiken.

I arbetet med att prioritera vilka åtgärder som ska genomföras har åtgärdernas möjlighet att uppfylla målen analyserats. Åtgärdsförslag som förväntas motverka något av målen har strukits. Ett sådant exempel är korsningen Karlagatan – Mariagatan i Nässjö där det vid vissa tidpunkter på dagen uppstår väntetider för biltrafik som ska svänga vänster. Samtidigt upplever cyklister och fotgängare att korsningen inte är tillräckligt trafiksäker. Åtgärdsförslag som innebär att *endast* bilarnas framkomlighet förbättras men som inte bidrar till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister (mål 2 och 3) har därför prioriterats bort.

Trafikstrategin är framför allt ett redskap för att planera strategiskt vilka infrastrukturatgärder som ska genomföras inom befintlig budget. Prioriteringarna i planen kan innebära att pengar omfördelas inom den avsatta budgeten jämfört med tidigare år så att exempelvis en större andel av pengarna används till gång- och cykelåtgärder.

## Uppföljning och revidering

För att veta att vi är på rätt väg behöver målen följas upp. Uppföljningen ska ske dels två år efter att strategin har blivit antagen, dels i samband med att strategin ska revideras efter fyra år. Hur målen ska följas upp anges nedan.

### **Mål 1: Andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka inom, till och från Nässjö stad medan andelen resor med bil ska minska.**

Uppföljning: Målet följs upp genom trafikmätningar på utvalda platser. Nollmätningar genomförs 2019.

### **Mål 2: Trafikmiljöer där barn och unga rör sig i stor utsträckning ska vara trafiksäkra.**

Uppföljning: Genomförda åtgärder utvärderas utifrån 1.) i vilken mån åtgärden bidragit till att uppnå målet, 2.) i vilken mån brister kvarstår som motverkar att målet uppnås.

### **Mål 3: Det ska vara enkelt och säkert att gå och cykla till angelägna målpunkter i Nässjö stad och de större kransorterna.**

Uppföljning: Genomförda åtgärder utvärderas utifrån 1.) i vilken mån åtgärden bidragit till att uppnå målet, i synnerhet att det är enkelt och säkert för funktionshindrade och äldre, 2.) i vilken mån brister kvarstår som motverkar att målet uppnås, 3.) antal meter cykelväg totalt och kommunal, meter/invånare.

#### **Mål 4: Väg bunden kollektivtrafik ska vara robust, tidtabellen ska kunna hållas**

Uppföljning: Mätning av hur stor andel av turerna på en viss busslinje som är i tid. Mätningen genomförs före och efter genomförande av åtgärder.

#### **Mål 5: Halterna av bensen, kvävedioxid och partiklar (PM<sub>10</sub>) ska inte överskrida riktvärdena i miljömålet Frisk luft.**

Uppföljning: Mätning av aktuella parametrar och/eller genom trafikmätningar. Nollmätning genomförs under 2019.

### **Genomförande**

Trafikstrategin ska användas av samhällsbyggnadsavdelningen på tekniska serviceförvaltningen för att styra planeringen av projekt och åtgärder. Den ska på ett lätt och överskådligt sätt vara del i den årliga planeringen av projekt på gator och vägar. Den prioriterade projektlistan ligger till grund för nästkommande års projektplanering och vid årets slut följs genomförda åtgärder upp.

För att trafikplaneringen ska bli en del av samhällsplaneringen krävs samverkan. Vid större åtgärder, till exempel vid byggnation av skolor och särskilda boenden, bör samverkan ske mellan berörda förvaltningar, råd och intresseorganisation i frågor som rör trafik.

När övriga markanvändare har behov av att göra något i gatunätet, till exempel vatten- och avloppsåtgärder, samordnas åtgärderna med åtgärder som finns med i den prioriterade projektlistan. Av ekonomiska skäl kan samordningen innebära att projektlistans prioriteringsordning och tid för genomförande ändras eftersom genomförandet då är beroende av andra projekt.

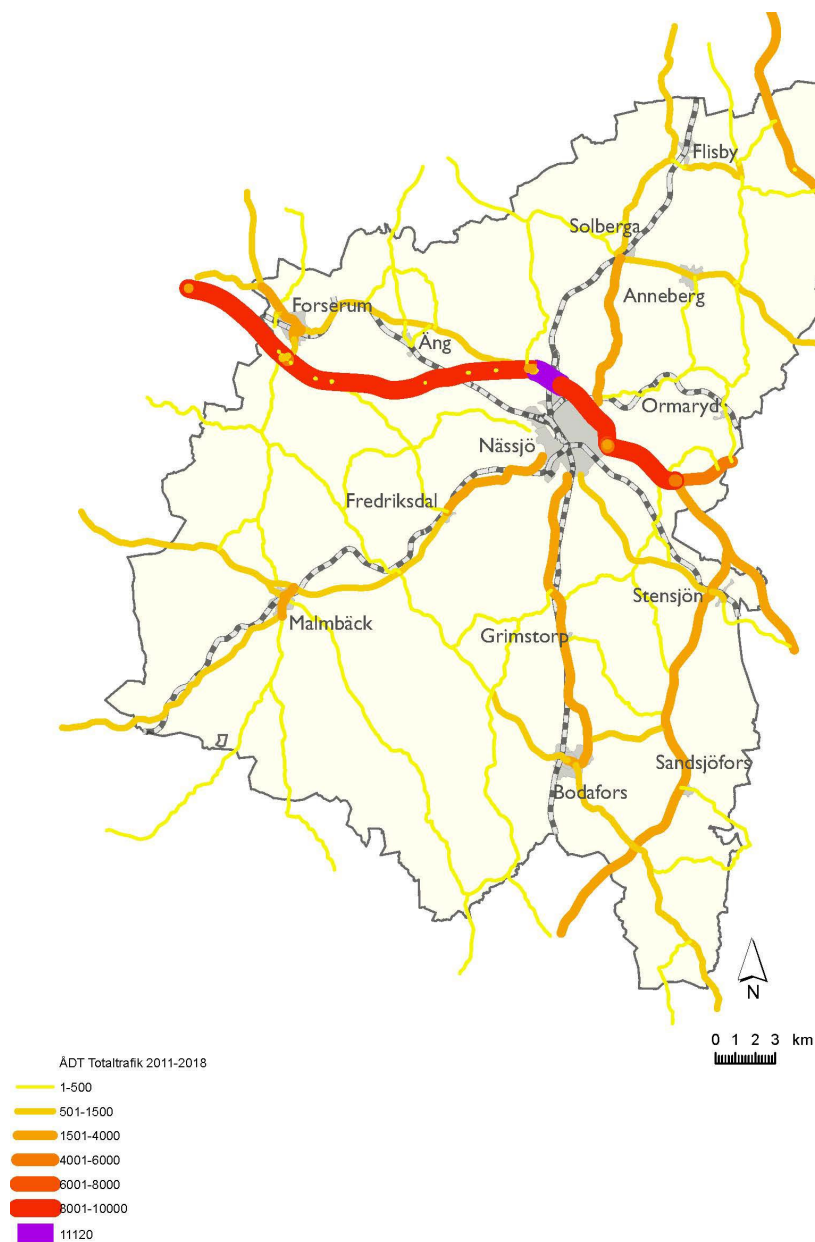
I det fall nya brister skulle uppkomma efter att trafikstrategin är antagen, hanteras dessa inom ramen för den förvaltningsövergripande trafiksäkerhetsgruppen. Nya brister behandlas utifrån samma bedömningsgrunder som vid framtagandet av den prioriterade projektlistan.

## Nuläge

Nedan beskrivs nuläget för trafiken i Nässjö kommun utifrån olika aspekter.

### Infrastruktur och trafikflöden

Nässjö har en viktig roll som kollektivtrafiknod i södra Sverige. Via Nässjö resecentrum går också sex olika tågförbindelser där den största, Södra stambanan knyter ihop Sverige med övriga Europa. I kommunen finns riksväg 40/31/47 som knyter ihop öst- med västkusten, från Västervik/Kalmar/Oskarshamn till Göteborg. Kartan nedan visar järnvägslinjerna och större statliga vägar samt mängden fordonstrafik mätt i årsdygnstrafik på dessa vägar. Med sitt geografiska läge är Nässjö en nod för godstrafik på väg. Tunga fordon utgör en sjättedel av den totala trafiken på de statliga vägarna i kommunen.



Figur 1. Järnvägar och statliga vägar samt vägnas trafikflöden (2011 - 2018) Källa: Trafikverket

Nya mätningar från 2018 visar på kraftig ökade trafikmängder på väg 31/40/47. Mellan trafikplats Östra (avfart Hunseberg) och trafikplats Sörängen har ÅDT ökat från 6 620 till 8 230 fordon per dygn från 2014 till 2018 vilket motsvarar en ökning med 24 %.

Nässjö kommun har 80,1 km bilväg per invånare (2017) varav 7,2 km är kommunal bilväg. Längden cykelväg är 2,5 km per invånare, varav 2,3 km består av kommunal cykelväg och resterande del statlig cykelväg.

Trafikmätningar i Nässjö stad visar på ökad biltrafik. En konsekvens av det är att halterna av luftföroreningar också har ökat, se avsnitt Luftkvalitet och trafik nedan. Tabell 1 visar årsmedeldygnstrafik vid mätpunkter i Nässjö 2003, 2007, 2010 och 2019.

År	Jönköpingsvägen	Isåsavägen	Sörängsvägen	Anneforsvägen	Brogatan	Mariagatan
2003	5875	2724	8628	3574	--	5786
2007	4215	1691	6630	6920	11173	9024
2010	5308	2393	8162	5798	10109	9561
2019	--	1956	8185	5335	9823	9343

Tabell 1. Trafikflöden i Nässjö stad, årsmedeldygnstrafik (ÅDT)

Regelbundna mätningar av cykeltrafiken saknas men siffror för maj/juni 2019 finns i tabell 2. Det låga antalet cyklister på Badhusvägen kan förklaras med att det är svårt för cyklister att ta sig genom gångtunneln under järnvägen vid Adela Udde.

Gata	ÅDT
Badhusvägen	48
Handskerydsvägen	308
Brinellgatan	524
Brogatan	214

Tabell 2. Cyklister, årsmedeldygnstrafik (ÅDT) 2019

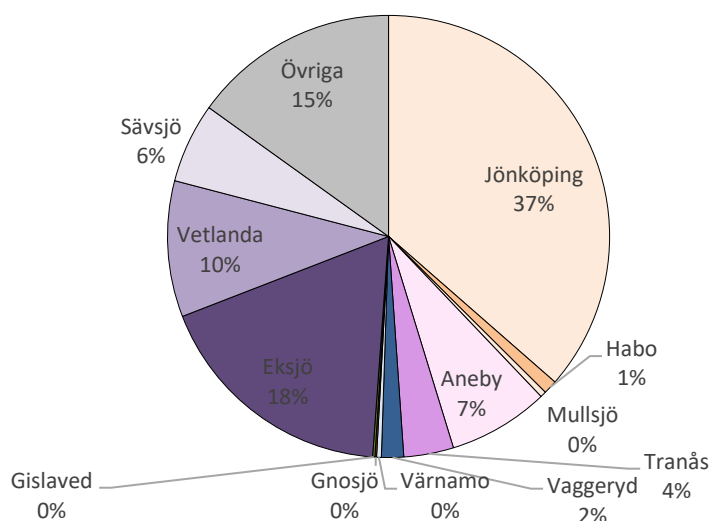
## Pendlingsströmmar och resvanor

Tack vare den välutbyggda infrastrukturen är Nässjö en del i en större regional och nationell arbetsmarknad. Nässjö har en nettoutpendling. Det innebär att det är fler som pendlar ut från kommunen än som pendlar in i kommunen. År 2017 pendlade i snitt 3458 personer in i kommunen varje dag medan 4806 personer pendlade ut från kommunen.

10 033 personer både arbetade och bodde i kommunen.

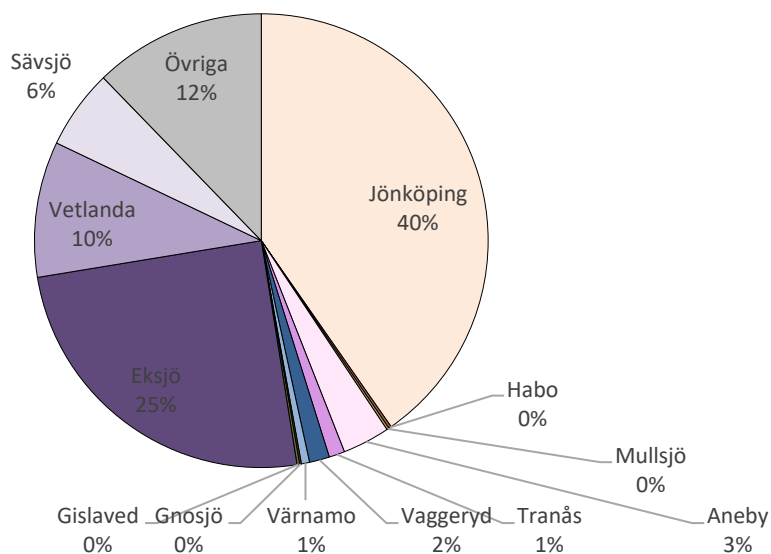
Figur 2 och 3 nedan visar in- och utpendlingen 2017. Vanligaste kommunen att pendla från är Jönköping. Om man istället ser till pendlingen ut från kommunen så är det även i det fallet Jönköping som flest pendlar till, följt av Eksjö.

### Inpendling, förvärvsarbetande



Figur 2. Fördelning av förvärvsarbetande som pendlar till Nässjö kommun (2017). Källa: SCB

### Utpendling, förvärvsarbetande

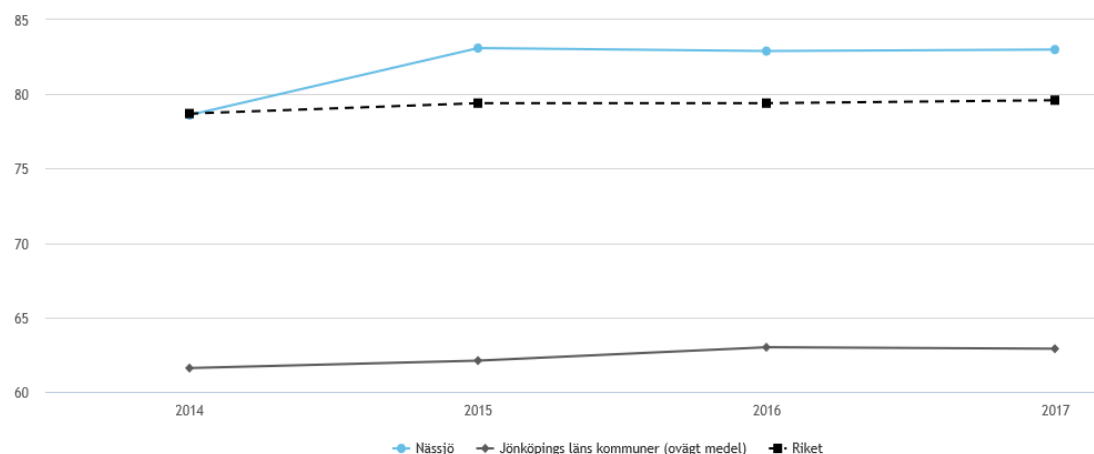


Figur 3. Fördelning av förvärvsarbetande som pendlar från Nässjö kommun (2017). Källa: SCB

2012 genomförde Trafikverket en resvaneundersökning i sydöstra Sverige där bland annat Nässjö kommun ingick. Den visar att 70% av kommuninvånarnas resor genomförs med bil. 12 % av resorna görs till fots, 11 % med cykel och 5% med buss och tåg. Bland de som har mindre än 5 km till sitt arbete görs 67% av resorna med bil medan 19% görs med cykel. För arbetsresor mellan 5 och 10 km görs 86% med bil, 4% med kollektivtrafik och 9% med cykel.

### Tillgång till kollektivtrafik

Boende i Nässjö kommun har generellt god tillgänglighet till kollektivtrafik. 83 % (2017) av befolkningen har en trafikerad hållplats inom 500 meter fågelvägen från sin folkbokföringsadress. Med trafikerad hållplats menas en hållplats som trafikeras av kollektivtrafik med minst en avgång per timme vardagar mellan kl. 06 och 20. Det är en högre andel än både länet och riket, som figur 4 visar.



Figur 4. Befolkning i kollektivtrafikenära läge, andel (%), 2014-2017. Källa: SCB

Att ha nära till en hållplats är dock inte allt. Trafikeringen av hållplatsen är minst lika viktig men även utformningen av hållplatsen så att den är tillgänglig, säker och trygg.

## Olyckor

En genomgång av olycksstatistiken för Nässjö kommun visar på att det i kommunen under åren 2014-2018 skett 6 stycken dödsolyckor i vägtrafiken, se tabell 3. Av dessa skedde 5 olyckor på det statliga vägnätet och en på det kommunala, se tabell 4.

År	Dödsolyckor	Svåra olyckor	Lindriga olyckor	Osäker eller okänd svårhetsgrad*	Ej personskadeolyckor*	Totalt
2014	1	5	65	0	0	71
2015	1	11	50	1	0	63
2016	2	6	42	5	0	55
2017	1	5	40	5	0	51
2018	1	4	46	6	0	57
Totalt	6	31	243	17	0	297



*\*Ingår ej i statistiken i tabell 3 nedan.*

*Tabell 3. Antal olyckor efter svårighetsgrad och år i Nässjö kommun, 2014-2018. Källa: NTF*

<b>Väghållartyp</b>	<b>Dödsolyckor</b>	<b>Svåra olyckor</b>	<b>Lindriga olyckor</b>	<b>Totalt</b>
Statlig	5	19	135	159
Kommunal	1	10	95	106
Enskild	0	2	6	8
Okänd	0	0	7	7
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>243</b>	<b>280</b>

*Tabell 4. Antal olyckor efter svårighetsgrad och väghållare i Nässjö kommun, 2014-2018. Källa: NTF*

Den absolut vanligaste olyckstypen i Nässjö kommun är motorfordon i singelolycka. Mellan 2014 och 2018 varierande antalet sådana olyckor mellan 21 som lägst (2018) och 30 som högst (2015). Näst vanligaste olyckorna är olyckor mellan cykel/moped och motorfordon, mellan fotgängare och motorfordon samt mellan korsande och mötande motorfordon. Antalet olyckor under perioden för dessa kategorier låg mellan 2 och 9 olyckor per kategori.

Trafiksäkerheten för cyklister och gående är till största delen beroende av motorfordonens hastighet vid en kollision. Genom att anpassa trafikmiljön och konfliktpunkter med hastighetsdämpande åtgärder kan risken för att dö eller skadas svårt i trafiken minimeras för gående och cyklister. En stor del av olyckorna med gående och cyklister utgörs även av singelolyckor. Bra halkbekämpning och en hög cykelhjälmsanvändning är viktiga faktorer för att minimera skadorna från sådana olyckor.

### **Luftkvalitet och trafik**

Bilresandet påverkar vår luft och dess kvalitet. Stora förbättringar har sedan 1970- och 80-talen skett när det gäller luftkvaliteten i tätorterna. Trafiken har ökat samtidigt som luften i de flesta svenska städer och tätorter har blivit bättre, till stor del på grund av att fordonsflottans miljöegenskaper har förbättrats.

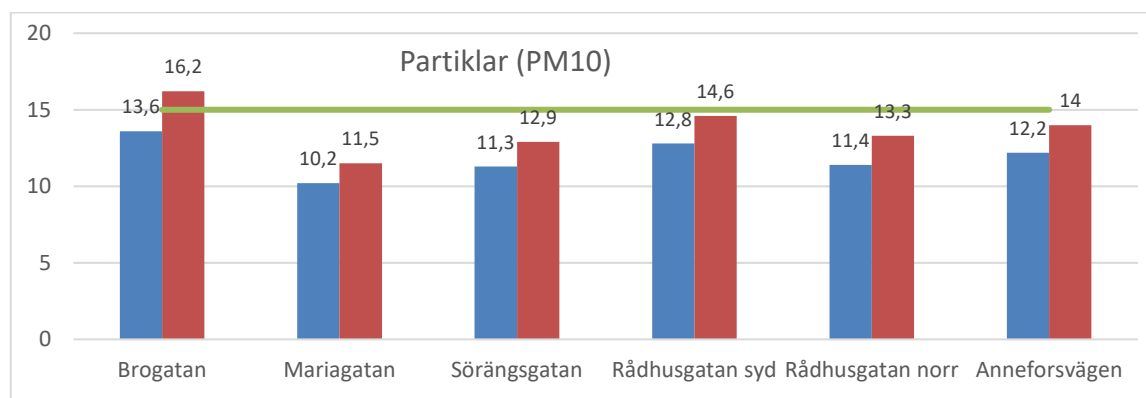
Dock påverkas människors hälsa fortfarande av trafikens luftföroreningar i stor utsträckning, föroreningar som uppskattas orsaka omkring totalt 3 000 förtida dödsfall i Sverige på ett år. Partiklar är den luftförorening som skapar störst hälsoproblem i Sverige. De stora partiklarna som mäts i simuleringarna i Nässjö kommer främst från slitage på vägbanan. Kväveoxid är i första hand skadligt för andningsorganen.

Kväveoxid och små partiklar kommer främst från förbränningsprocesser såsom biltrafik och energiproduktion medan utsläpp av bensen har sitt ursprung från biltrafiken och vedeldning. De mest utsatta för negativa effekter av luftföroreningar är barn, äldre och personer med astma, lung- eller hjärt- kärlsjukdom.

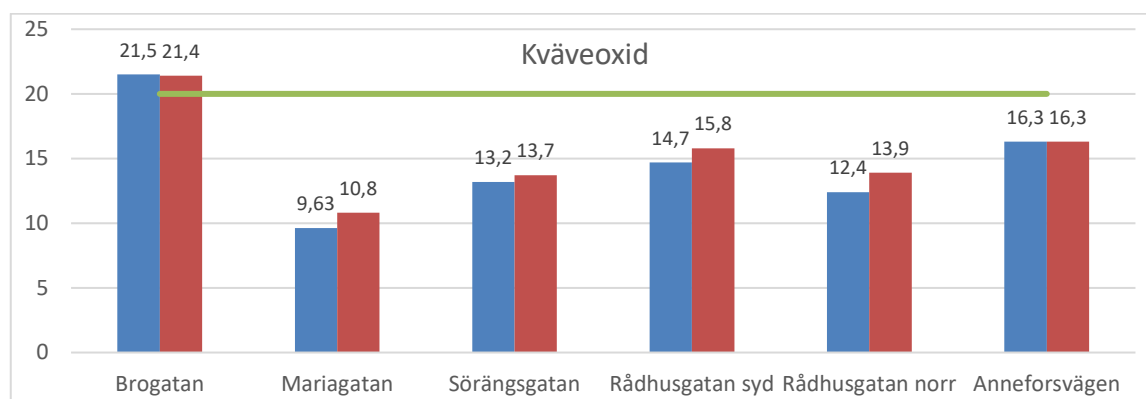
Utöver hälsoproblem och ökade kostnader för sjukvården kan även luftföroreningar skada skogens träd och jordbrukets grödor. Luftföroreningarna kan genom korrosion även skada byggnadsmaterial som har en negativ påverkan på byggnader såväl som kulturhistoriskt värdefulla föremål. Det innebär att luftföroreningar från bland annat biltrafiken leder till omfattande kostnader för samhället.

I Nässjö har mätningar av luftkvaliteten gjorts genom simuleringar. Dessa simuleringar bedöms vara ett tillförlitligt tillvägagångssätt för att få fram mått på luftkvaliteten och tar hänsyn till klimat, antal passerande bilar med mera.

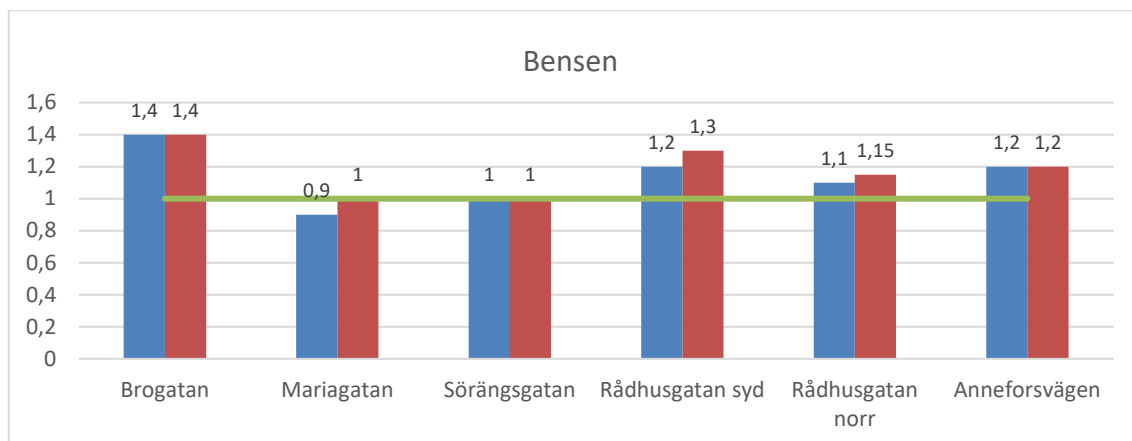
Som framgår av diagrammen är det främst halterna av bensen som överstiger riktvärdet enligt miljömålet Frisk luft. Riktvärdet sätts med hänsyn till känsliga grupper. Halter som överskrider gränsvärdet innebär att lågrisknivåerna för cancer eller värdena för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål överskrids. Framför allt är det på Brogatan som halterna ligger över riktvärdet. Detta gäller för samtliga föroreningar som mättes under 2018. Diagrammen visar också på att halten av partiklar (PM10), kväveoxid och bensen har ökat mellan åren 2017 och 2018.



Figur 5. Partiklar i Nässjö stad, 2017 (blå) och 2018 (orange) samt riktvärde (grå)



Figur 6. Kväveoxid i Nässjö stad, 2017 (blå) och 2018 (orange) samt riktvärde (grå)



Figur 7. Bensen i Nässjö stad, 2017 (blå) och 2018 (orange) samt riktvärde (grå)

## Bristkartläggning

För att komma fram till vilka åtgärder som ska prioriteras genomfördes en bristkartläggning av trafiksystemet under vinter 2018/19. Fokus var när det gäller bil- och busstrafik framförallt på Nässjö stad medan hela kommunen togs med när det gäller gång- och cykeltrafik.

Bristkartläggningen bestod av följande underlag:

- Digital medborgardialog om gång och cykel, hösten 2018
- Insamling av brister från rektorer på skolor och förskolor
- Tidigare kartläggningar i cykelplaner, stadskärnevisionen och tillgänglighetsstrategin
- Planeringsunderlag från samhällsbyggnadsavdelningen på tekniska serviceförvaltningen.
- Cykelinventering i Nässjö stad och Forserum
- Insamling av synpunkter från Trafikverket, Jönköpings Länstrafik, Sönebus, Taxi Nässjö, Polisen och Räddningstjänsten.
- Utpekade brister i fördjupad översiktsplan för Nässjö stad och Forserum

Bristerna sammanställdes och varje brist bedömdes efter i vilken utsträckning bristen försämrade möjligheterna att uppnå vart och ett av trafikstrategins fem mål. Det resulterade i ett urval av brister som är mest angelägna att åtgärda för att uppnå trafikstrategins mål.

## Brister

De brister som kom fram i bristkartläggningen kan sammanfattas i följande kategorier:

### A. Trafiksäkerhet skolor och barn

Det finns trafiksäkerhetsbrister både när det gäller att ta sig från bostaden till skolan men även mellan skolorna och idrottsanläggningar när undervisningen är geografiskt spridd. De vanligaste bristerna som framkommit är att det inte på ett säkert sätt går att ta sig över gator och att det saknas gång- och cykelvägar. En säkrare skolväg kan göra att fler barn cyklar eller går till skolan vilket i sin tur skulle minska fordonstrafiken till våra skolor och leda till en ännu säkrare trafikmiljö.

## **B. Brogatan-Stadsparksrondellen**

Brogatan och Stadsparksrondellen i Nässjö är två hårt trafikbelastade platser. Här finns brister för alla trafikslag. För biltrafiken bildas det köer med ökade utsläpp som följd och för gång- och cykeltrafiken finns det flera osäkra överfarter. Korsningen Storgatan-Brogatan där det i dag är trafikljus har en stoppande effekt vilket inte gynnar något trafikslags framkomlighet och också ger ökade utsläpp.

## **C. Stråk Pigalle – Resecentrum (Mariagatan-Karlagatan-Resecentrum)**

Att från Nässjö stadspark ta sig med cykel eller till fots till Resecentrum på ett säkert och gent sätt är svårt. Avsaknad av cykelväg till Resecentrum längs den här sträckan är en brist och det är otydligt var det är tänkt att man ska cykla. Det rör sig mycket människor kring Mariagatan där Kulturhuset Pigalle, biblioteket och Stadsparken med aktiviteter för både barn och äldre finns och många upplever att det är svårt som oskyddad trafikant att ta sig över Mariagatan på ett trafiksäkert sätt. Vid övergångsstället vid Resecentrum upplevs trafiksituationen som betydligt lugnare och säkrare.

## **D. Rådhusgatan**

Cykelbanan längs med Rådhusgatan slutar i höjd med Prästgatan. Det saknas ett säkert sätt att cykla in till stadskärnan längs med Rådhusgatan, även säker passage genom korsningarna med Prästgatan och Bangårdsgatan. Det är också en otydlig infart för cyklister in till centrum då Rådhusgatan är enkelriktad för bilar men inte för cyklister. Felplicerat trafikljus i korsningen gör att bilar måste köra fram förbi trafikljuset för att få tillräcklig sikt. Bilisterna håller för hög hastighet i gångfartsområdet eftersom körbanan är rak och saknar hastighetsdämpande åtgärder. Parkering på vänster sida ger konfliktsituationer mot mötande cyklister så att de väljer att cykla på det som fungerar som trottoar, och kommer då i konflikt med gående istället. Bilister respekterar inte att det är parkeringsförbud på högra sidan av gångfartsgatan.

## **E. Mariagatan**

Att som gående eller cyklist korsa Mariagatan till/från Skolgatan, Nygatan, Karlagatan och Köpmansgatan är en genomgående brist eftersom det saknas säkra och självklara korsningspunkter en genomgående brist på Mariagatan. Avsaknad av gång- och cykelbana på båda sidor är också en brist. Även för biltrafiken uppstår ofta osäkra trafiksituationer på sträckan, exempelvis i korsningen Mariagatan – Köpmansgatan. Det krävs en utredning för att få det att fungera bra för samtliga trafikslag.

## **F. Bangårdsgatan/Anneforsvägen**

Vid och runt Anneforsvägen finns viktiga målpunkter i form av Norråsaskolan, sim- och sporthallen och nya aktivitetsfältet som innebär att många barn- och ungdomar behöver ta sig över vägen på ett säkert sätt. Bangårdsgatan mellan Storgatan och Kyrkogatan saknar gång- och cykelbana.

Kring hållplats Tullgatan är trafiksäkerheten inte bra för elever som stiger av/på bussen och sedan ska ta sig till/från Norråsaskolan. Bilister kör om stillastående bussar trots dålig sikt och många barn, speciellt gäller detta på morgonen.

## **G. Storgatan**

Längs Storgatan idag är den stora bristen framför allt korsningen Storgatan – Skolgatan. Trafiksituation är otydlig för alla trafikslag och speciellt fotgängare upplever korsningen som osäker. Det är även otydligt för fotgängare och cyklister på Storgatan vid Centralskolan.

## **H. City övrigt gång- och cykeltrafik**

Övriga brister för fotgängare och cyklister i city är dels avsaknaden av en cykelbro över järnvägen vid Resecentrum, dels gång- och cykelbanan på Gjutaregatan som saknar koppling till närliggande gång- och cykelbana på Brogatan.

## **I. Framkomlighet buss**

De brister som finns för busstrafiken handlar framför allt om framkomlighet. Vid tidpunkter med intensivare trafik tar det för lång tid för bussarna att ta sig ut på Bangårdsgatan, Järnväggsgatan och Sörängsvägen vilket påverkar möjligheterna att hålla tidtabellen. Stadsbusstrafiken är extra sårbar eftersom systemet med halvtimmastrafik bygger på att varje busslinje måste hinna tillbaka till resecentrum på mindre än 30 min. Övriga brister som framkommit är bristande snöröjning och obehörig trafik som parkerar på hållplatser.

## **J. Huvudstråk för gång och cykel utanför city**

Bristerna längs gång- och cykelstråken utanför stadskärnan handlar om dålig skyltning, höga trottoarkanter, dålig beläggning, trafikfarliga korsningar och sträckor samt dålig framkomlighet. En längre sträcka med bristande trafiksäkerhet är Handskerydsvägen där det saknas gång- och cykelväg idag. Ett exempel på bristande framkomlighet är gångtunneln under Södra Stambanan vid Adele udde.

## **K. Bristande framkomlighet för cykel Forserum**

De viktigaste trafikbristerna i Forserum handlar om dålig framkomlighet för cyklister.

## **L. Brister längs statlig väg**

I medborgardialogen om gång- och cykeltrafiken kom det in många synpunkter (67 st) om att det finns trafiksäkerhetsbrister för cyklister och fotgängare längs statlig väg. Detta är också ett återkommande tema när kommunen träffar samhällsföreningar och byalag i kransorterna. Viktigaste sträckorna för separerad gång- och cykeltrafik mellan tätorter är:

### Fredriksdal – Nässjö (Skogsvallen), ca 5,5 km

I Fredriksdal bor ca 300 personer. Vägen är hårt trafikerad (2 010 ÅDT år 2011), smal och saknar vägren. 200 tunga fordon kör per dygn. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 80 km/h år 2011.

### Solberga – Anneberg, ca 3,5 km

Anneberg har ca 830 invånare och Solberga ca 400 invånare. Barnen i Solberga går i skolan i Anneberg. I Anneberg finns matvarubutik, bibliotek och en stor arbetsgivare (Flexator). Vägen mellan de två orterna smal, saknar vägren och är trafikerad (1 340 ÅDT år 2014). 110 tunga fordon per dygn kör där. Skyltad hastighet är 70 km/h. Medelhastigheten var 79 km/h (2014).

### Nyholm – Bodafors, ca 1,3 km

Nyholm är ett samhälle med ca 50 invånare och i Bodafors bor det ca 2 000 invånare. I Bodafors finns skola F-9, affärer, bibliotek, vårdcentral och många arbetsplatser. Vägens ÅDT var 1 430 år 2011 och 180 tunga fordon. Vägen är smal och saknar vägren. Skyltad hastighet är 70 km/h. Medelhastigheten var 81 km/h år 2011.

### Grimstorp – Nässjö (Kvarntorpsrondellen), ca 9 km

I Grimstorps tätort bor ca 330 invånare. Längs vägen till Nässjö ligger också flera byar, t.ex. Spexhult och Kvarntorp. Vägen är smal, saknar vägren och är hårt trafikerad. ÅDT var 2 640 år 2011. Antal tunga fordon var ca 170. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 87 km/h år 2011.

#### Äng – Nässjö (Gamlarp), ca 9 km

I Äng bor det ca 300 invånare. Vägen hade 1 140 ÅDT år 2011 med 90 tunga fordon. Vägrenen är mestadels smal och vägen har heldragen mittlinje större delen av sträckan. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 84 km/h.

#### Övriga sträckor med behov av separerad gång- och cykeltrafik

- Äng – Forserum
- Anneberg – Älmeshultasjön
- Solberga – Nässjö (Hunseberg)
- Bodafors – Grimstorp
- Malmbäck – Fredriksdal

#### Övriga brister längs statlig väg

- Sävövägen (väg 128) genom Stensjön: smal trottoar, svårt att mötas som gående, cykelbana saknas. ÅDT 2 400 (2017), 300 tunga fordon.
- Solavägen genom Ormaryd: Smal trottoar i dåligt skick, cykelväg saknas. ÅDT 450 (2014). Skyltad hastighet är 40 km/h, medelhastighet var 51 km/h.
- Fågelvägen genom Äng, mellan förskolan/skolan och vägen till badplatsen: vägren saknas, smal väg
- Fågelvägen genom Äng: säkra gångpassager saknas

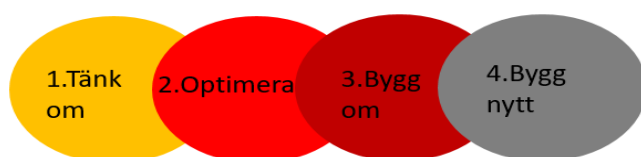
## Åtgärder

Bristkartläggningen resulterade i fyra olika grupper av åtgärder. Första gruppen är övergripande åtgärder som syftar till att dels minska trafikbelastningen i de centrala delarna av Nässjö, dels att mer generellt förbättra förutsättningarna för att fler åker kollektivt, cyklar och går. Andra gruppen är utpekandet av huvudstråk och mellanstråk i Nässjö stad. Tredje gruppen består av åtgärder på kommunalt vägnät. Dessa åtgärder är prioriterade och sammanställda i en projektlista. Fjärde och sista gruppen är åtgärder längs det statliga vägnätet som utgör ett underlag till Region Jönköpings län och Trafikverket som fördelar statliga infrastrukturmedel.

### Metod för framtagande av prioriterad projektlista

Med bristkartläggningens prioritering som grund (se ovan under Brister) har projektgruppen med konsultstöd arbetat fram prioriterade åtgärdsförslag för Nässjö stad och Forserum med hjälp av Trafikverkets fyrstegsprincip.

Kortfattat handlar fyrstegsprincipen om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.



Varje föreslagna åtgärd bedömdes först efter i vilken utsträckning den bidrar till att uppnå vart och ett av trafikstrategins fem mål. Åtgärder som bidrar till att uppfylla flera mål prioriterades före åtgärder som endast bidrar i mindre utsträckning eller till och med motverkar något av de övriga målen. Vidare bedömdes teknisk genomförbarhet (lätt, medel, svår), kostnad (låg, medel, hög, mycket hög) samt tidshorisont (kort, medellång och lång sikt). Utifrån bedömningarna ovan valdes de mest prioriterade åtgärderna ut till projektlistan.

## 1. Övergripande åtgärder

Nedan listas de övergripande åtgärder som bidrar till att uppnå trafikstrategins mål. Flera av de brister som Nässjös trafiksystem har, skulle kunna minska eller upphöra om biltrafiken, framför allt i eller genom centrum, minskade.

<i>Steg</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Tidshorisont</i>	<i>Kommentar</i>
1	Provåskort för kollektivtrafik	Medellång sikt	
1	Skylt eller liknande som visar aktuell luftkvalitet	Kort sikt	Lämplig plats: Brogatan
1	Kampanjer för att minska skjutsandet med bil till skolor	Medellång sikt	Exempel vandrande skolbuss, tävlingar för skolor
1	Ta fram detaljerad standard för huvudstråk resp mellanstråk för cykel	Kort sikt	Det behövs enhetlig standard för huvudstråk och mellanstråk gällande bredd, korsningar, separering gång- och cykeltrafik m.m.
1	Inventering av brister enligt standard för huvudstråk och mellanstråk för cykel	Kort sikt	
1	Inventera brister längs snabbspår och blandspår för ökad framkomlighet och tydlighet för cyklister	Kort sikt	
1	Ta fram en underhållsplan för samtliga kommunala gator, vägar, gång- och cykelvägar och trottoarer	Kort sikt	
1	Öka barn och ungas kunskaper om trafiksäkerhet	Kort sikt	Trafiksäkerhetsgruppen ansvarar.
2	Parkeringsstrategi	Kort sikt	Parkering är ett viktigt instrument för att påverka färdmedelsval. En parkeringsstrategi tas fram 2019-2020.
2	Översyn av kollektivtrafikutbud	Medellång sikt	Behövs nya linjer? Behövs tätare turer eller större bussar för att möta efterfrågan? Genomförs i samarbete med Länsstrafiken.
2	Översyn av skyltning och målning på GC-banor	Kort sikt	Många GC-banor saknar skyltar, är felskyltade och har bristfällig målning.



2	Åtgärda mindre brister längs snabbspår och blandspår för ökad framkomlighet och tydlighet för cyklister	Kort sikt	Större åtgärder finns med i den prioriterade projektlistan.
2	Synliggöra stråk och spår visuellt med målning och skyltning	Medellång sikt	
2-3	Åtgärda mindre brister för att uppfylla enhetlig standard på huvudstråk och mellanstråk	Kort - lång sikt	Större åtgärder finns med i den prioriterade projektlistan.
4	Byggande av Södra vägen mellan Spexhultsvägen och Sörängsvägen/väg 40	Lång sikt	Först när Södra vägen är helt utbyggd nås full effekt gällande minskad genomfartstrafik genom city.

## 2. Utpekade gång- och cykelstråk i Nässjö stad

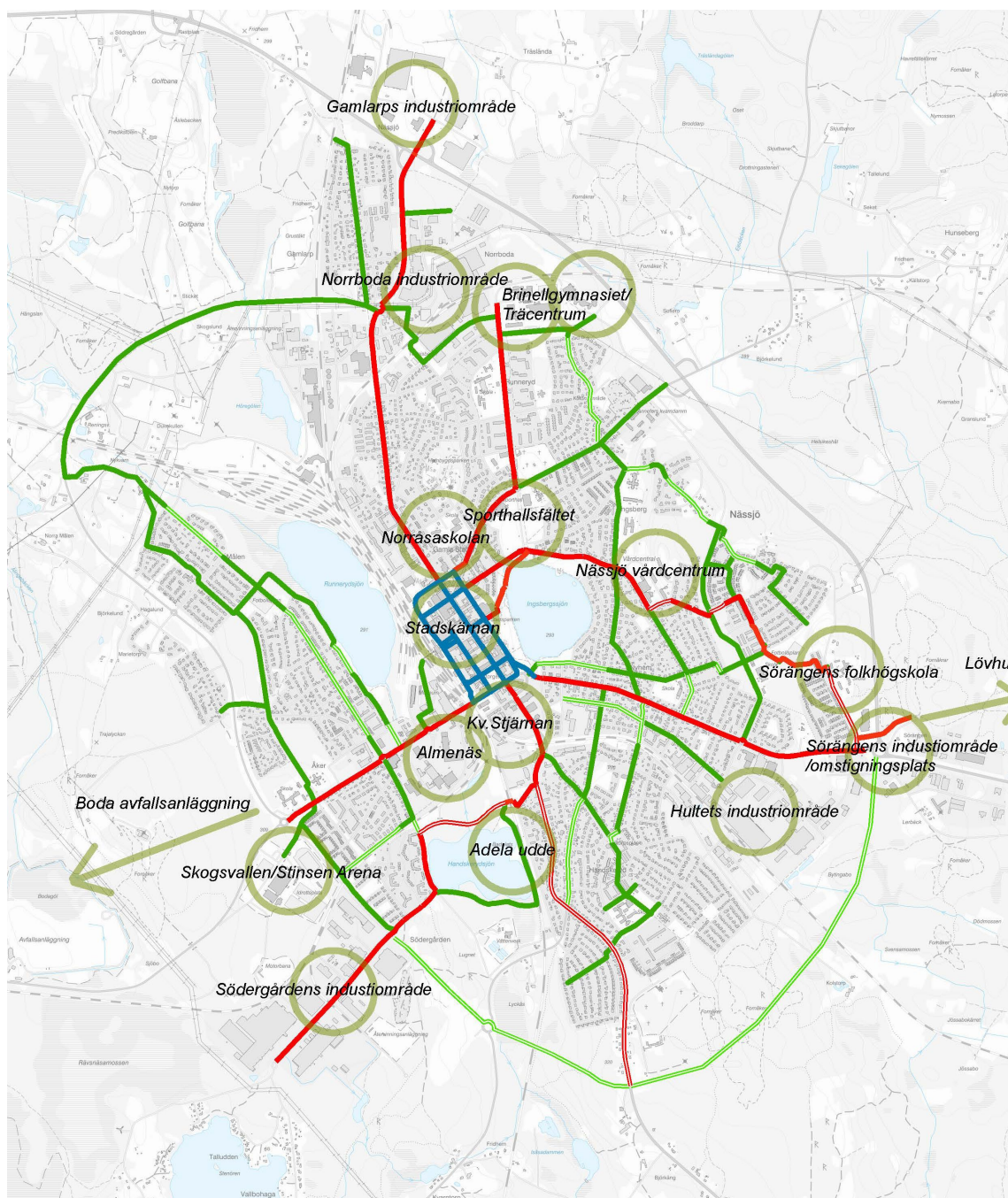
För att på ett hållbart sätt knyta ihop Nässjö stad och dess olika målpunkter har ett antal stråk för gång- och cykel pekats ut, se karta på nästa sida. Stadskärnan betraktas som en enda stor målpunkt och det ska vara enkelt att ta sig till alla delar inom stadskärnan, likväl som att passera igenom.

Utanför stadskärnan har sju huvudstråk pekats ut. För att på ett gent och enkelt sätt kunna ta sig till de olika huvudstråken har även mellanstråk pekats ut. Utöver huvud- och mellanstråk finns övriga gång- och cykelvägar som fyller sin funktion lokalt i ett område.

Syftet med att peka ut stråken är göra det enkelt och säkert att cykla och gå till olika målpunkter i Nässjö stad. I dagsläget saknas en enhetlig standard och utformning för de utpekade stråken och delar av stråken har inte gång- och cykelväg idag. Därför är två av de övergripande åtgärderna just att ta fram standard för huvudstråk och mellanstråk och att åtgärda mindre brister för att skapa gena, säkra och tydliga stråk. Med enhetlig standard menas exempelvis bredd, utformning av korsningar och separering av gång- och cykeltrafik.

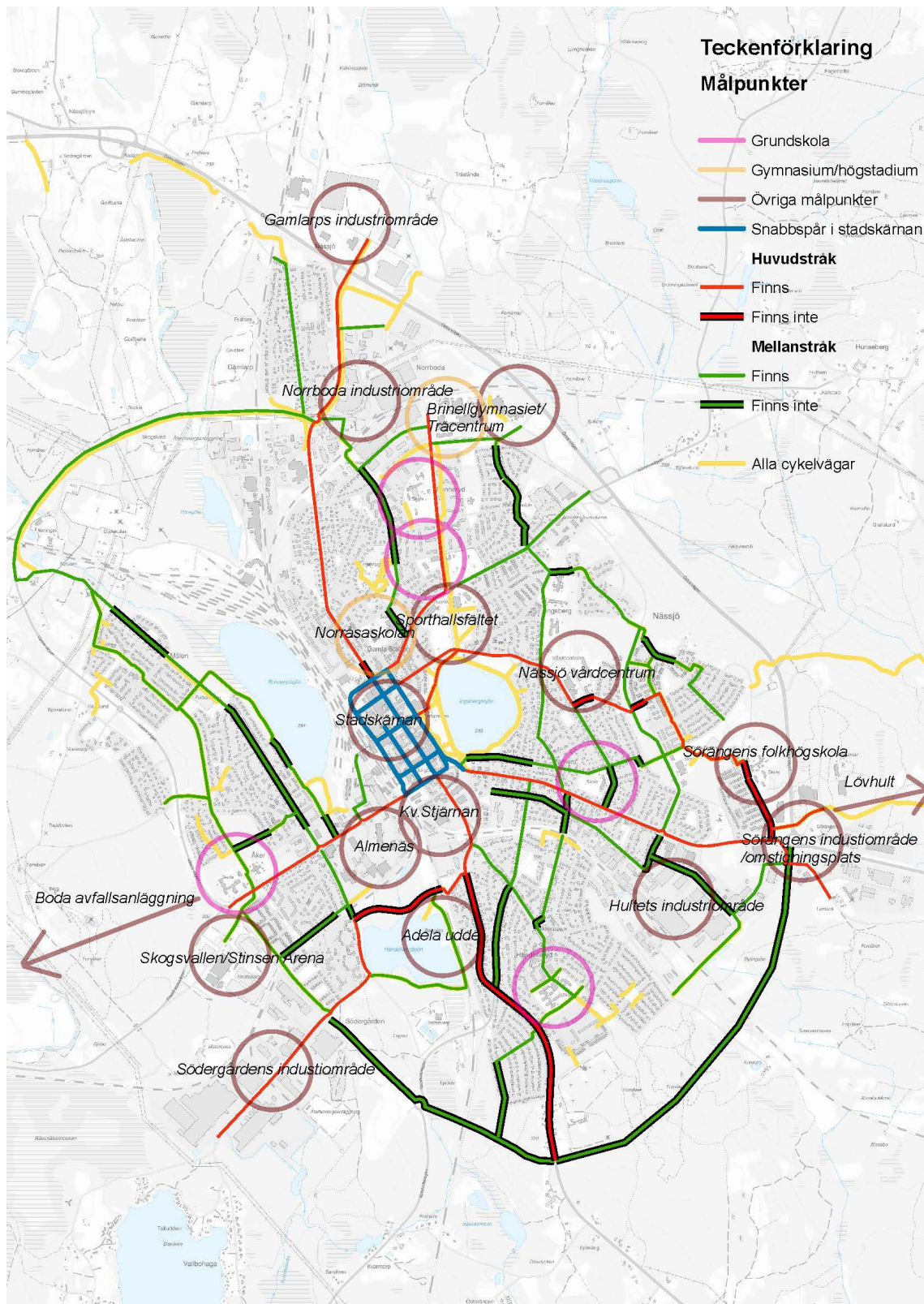
### Huvudstråk (röd)

- Sörängsstråket: Lövhult - Sörängsvägen – Brogatan – Järnvägsgatan
- Brinellstråket: Brinellgatan – Anneforsvägen – Bangårdsgatan – Järnvägsgatan
- Åkerstråket: Brogatan – (Gjutargatan)
- Södergårdsstråket: Vallgatan – Vattenverksgatan – GC-väg till tunneln vid Adela udde – Badhusvägen - Bandygatan
- Isåsastråket: Isåsavägen – Handskerydsvägen – Bandygatan – Rådhusgatan – Skolgatan – Järnvägsgatan
- Gamlarpsstråket: Gamlarps industriområde - Jönköpingsvägen – Gamlarpsvägen – Rådhusgatan – Bangårdsgatan
- Ingsbergsstråket: Sörängsvägen – GC-väg - Kråkbärsstigen - Björnbärsvägen – Skansgatan – Ingsbergsvägen – korsningen Brinellgatan uppdelat – del A Stadsparken – Kulturhuset Pigalle - del B Köpmansgatan



Figur 8. Utpekade gång- och cykelstråk. Där stråkfärgen är mörkare behöver stråket kompletteras för få till ett sammanhängande stråk. För stråk i stadskärnan, se figur 10.





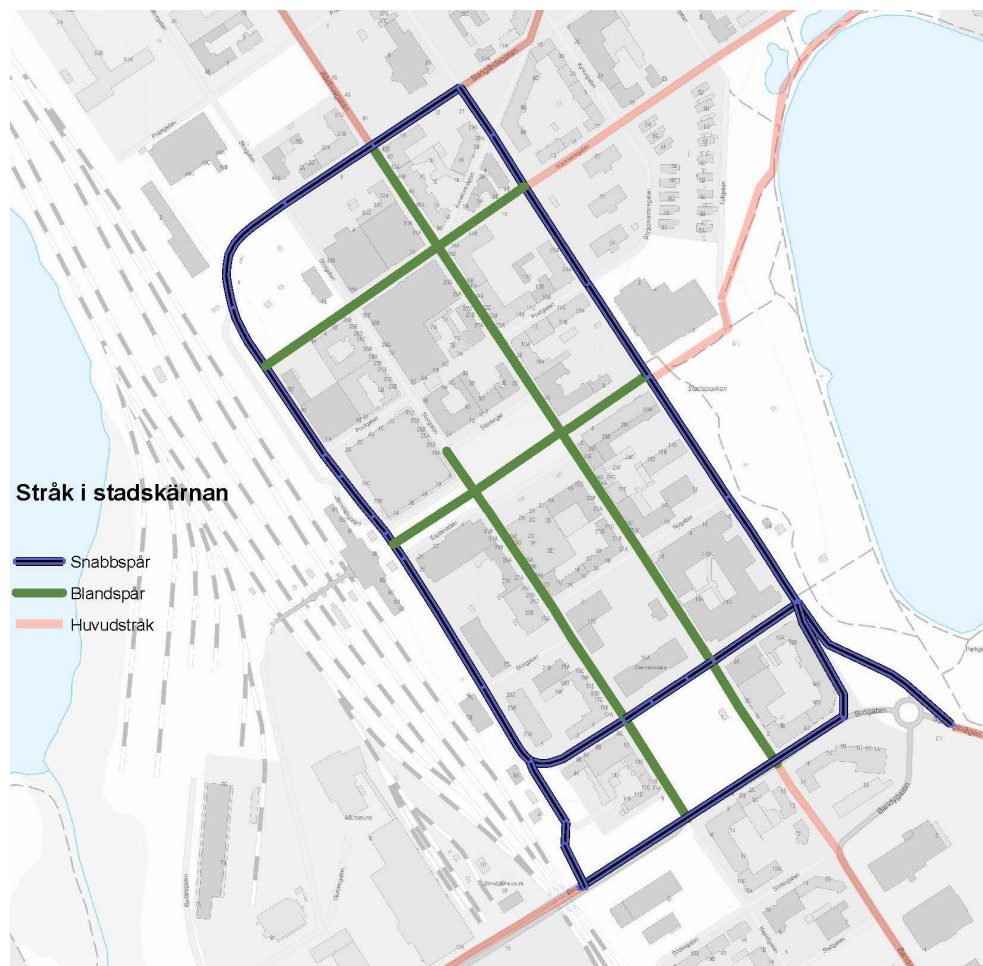
Figur 9. Utpekade gång- och cykelstråk, befintligt cykelvägnät och målpunkter. Där stråkfärgen är mörkare behöver stråket kompletteras för få till ett sammanhängande stråk.

## Stråk i stadskärnan

Utöver huvudstråk och mellanstråk har även olika stråk i stadskärnan pekats ut. Dessa stråk har delats upp i två kategorier: snabbspår och blandspår, se figur 10. Snabbspår ska koppla ihop stadskärnans yttre delar och genom sin placering koppla ihop huvudstråken.

Snabbspår i stadskärnan är Bangårdsgatan, Järnvägsgatan, Brogatan, Skolgatan och Mariagatan. Här ska det gå fort och gent att ta sig fram med cykel.

Blandspår utgörs av Rådhusgatan, Köpmansgatan, Karlagatan, Stortorget, Esplanaden och delar av Storgatan (Brogatan – Postgatan). Blandspår tillgodoser kopplingar från huvudstråken och snabbspår men här samsas cykeltrafiken med fotgängare och biltrafik vilket gör att blandspåren inte är lika snabba. Dock ska det även i blandspåren vara tydligt var man ska cykla. När det gäller sträckan Karlagatan – Stortorget – Esplanaden är exakt dragning inte fastställd utan det är en åtgärd i den prioriterade projektlistan att utreda det.



Figur 10. Utpåkade stråk i Nässjö stadskärna

### 3. Prioriterade åtgärder kommunalt vägnät

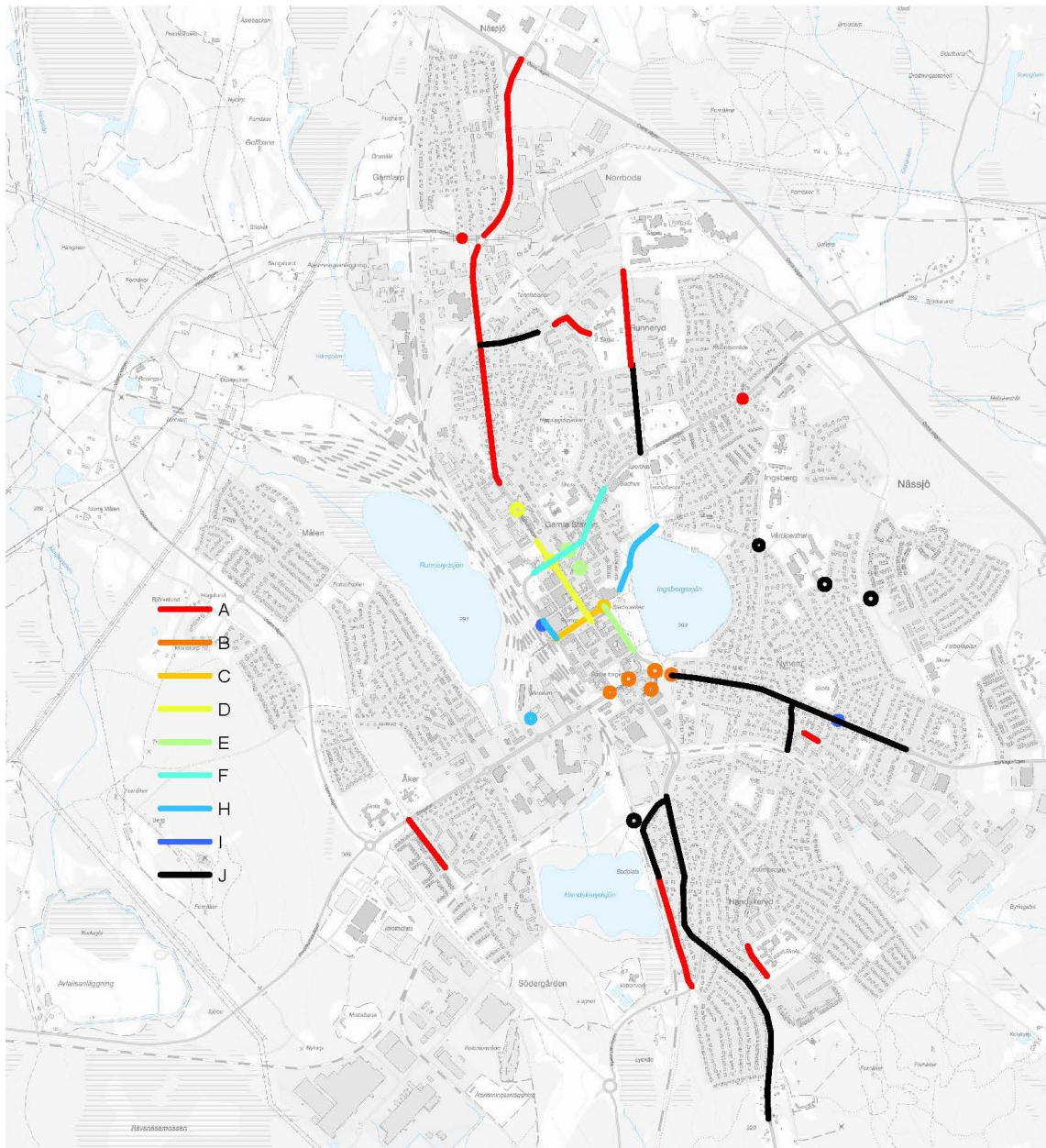
I bilaga 1 finns projektlistan som anger prioriterade åtgärder som syftar till att förbättra trafiksystemet i Nässjö stad och Forserum för att uppnå trafikstrategins fem mål. Prioritetskolumnen anger hur angelägen åtgärds-kategorin är på skalan 1-5, där 1 är högst prioriterat och 5 är lägst. Hur prioriteringen gått till beskrivs på sidan 22.

Åtgärderna är kategoriserade på samma sätt som bristerna på kommunalt vägnät, enligt följande:

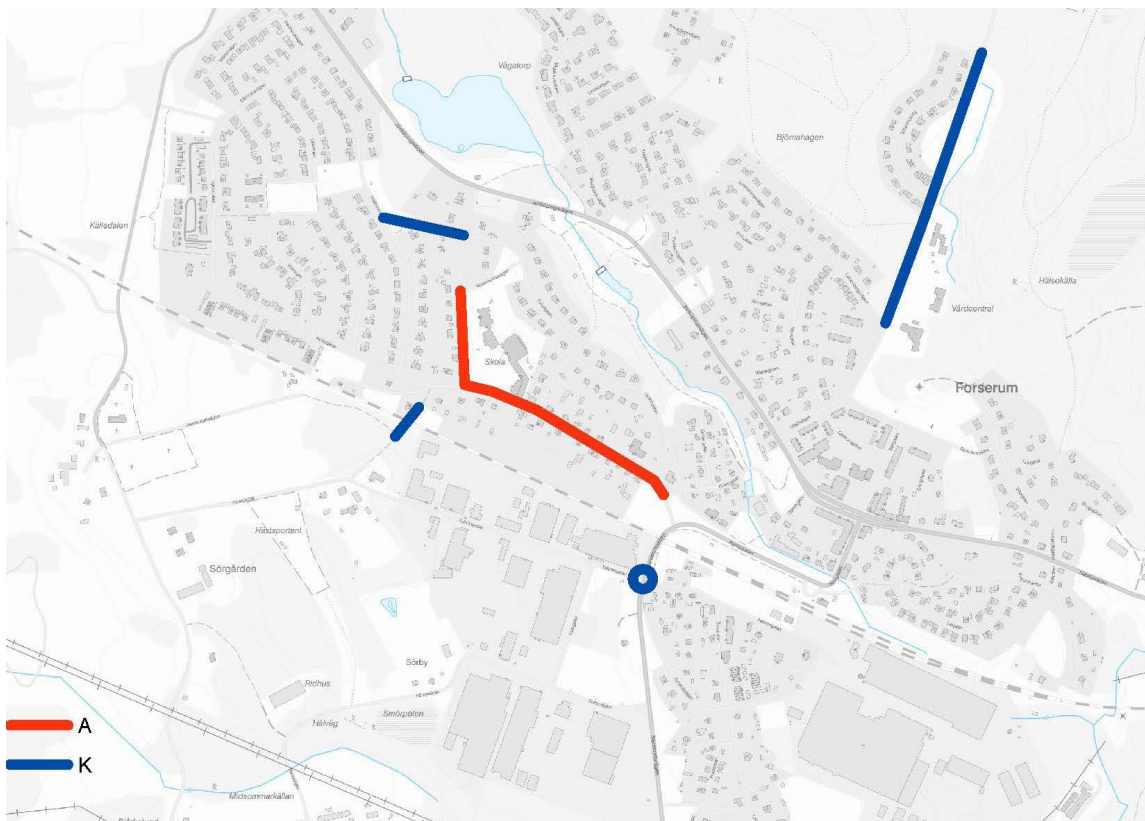
- A. Trafiksäkerhet barn och skolor
- B. Brogatan/Stadsparksrondellen
- C. Stråk Pigalle – Resecentrum
- D. Rådhusgatan
- E. Mariagatan
- F. Bangårdsgatan/Anneforsvägen
- G. Storgatan
- H. City övrigt, gång och cykel
- I. Framkomlighet buss
- J. Gång- och cykelhuvudstråk utanför city
- K. Cykel Forserum

Åtgärdernas placering finns utritade på kartorna i figur 11 och 12 och beskrivna i bilaga 1.





Figur 11. Lokalisering av åtgärder i projektlista i Näsijö stad.



Figur 12. Lokalisering av åtgärder i projektlista i Forserum.

#### 4. Prioriterade gång- och cykelvägar längs statlig väg

Kommunen har inte rådighet över statliga vägar men som ett underlag till regional plan och till dialogen med Trafikverket vill vi ändå peka ut de sträckor längs det statliga vägnätet där behovet är störst av separerad gång- och cykelväg, se avsnitt Brister, punkt L:

Fredriksdal – Nässjö (Skogsvallen)  
 Solberga – Anneberg  
 Nyholm – Bodafors  
 Grimstorp – Nässjö (Kvarntorpsrondellen)  
 Äng – Nässjö (Gamlarp)

Övriga sträckor med behov av separerad gång- och cykeltrafik

Äng – Forserum  
 Anneberg – Älmeshultasjön  
 Solberga – Nässjö (Hunseberg)  
 Bodafors – Grimstorp  
 Malmbäck – Fredriksdal