



**NÄSSJÖ
KOMMUN**

Författningssamling

Dokumenttyp Strategi (bevaras)	Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Beslutsdatum 2024-11-28	§ 145
Dokumentansvarig Trafikingenjör, tekniska serviceförvaltningen			
Gäller för Nässjö kommun		Senast reviderad	

Trafikstrategi för Nässjö kommun 2024-2027

Antagandehandling

Innehåll

Inledning	2
Styrande dokument och mål	2
Vision 2030	2
Översiktsplan och fördjupade översiktsplaner	2
Stadsvision Nässjö stadskärna 4.0	4
Parkeringsstrategi för Nässjö kommun	5
Gestaltungsprogram för Nässjö stadskärna	5
Klimat och energistrategi för Nässjö kommun 2024–2045	5
Regionala planer	6
Nationella och globala mål	8
Avgränsning.....	10
Revidering av trafikstrategin	10
Mål och ställningstaganden	11
Mål.....	11
Ställningstaganden.....	11
Målkonflikter och konsekvenser	13
Uppföljning och revidering.....	13
Genomförande.....	14
Nuläge	15
Infrastruktur och trafikflöden	15
Pendlingsströmmar och resvanor.....	16
Tillgång till kollektivtrafik	17
Cykelavstånd från bostad till arbete	18
Olyckor	18
Luftkvalitet och trafik.....	19
Bristkartläggning.....	21
Brister.....	21
Åtgärder	25
1. Övergripande åtgärder	26
2. Utpekade gång- och cykelstråk i Nässjö stad.....	27
3. Prioriterade åtgärder kommunalt vägnät.....	31
4. Prioriterade gång- och cykelvägar längs statlig väg.....	35

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, dels vilka åtgärder som ska prioriteras under perioden 2024–2027.

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.

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 2023. 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. Kommunens trafikstrategi ska följas vid åtgärder i trafiksystemet.

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 plats där människor samlas och bor kräver långsiktig planering och en attraktiv stadskärna som lockar medborgare, företag och arbetskraft.
- Kommunen ska verka för att platser som uppmuntrar till möten skapas.
- Vid planering av nya områden ska kommunen särskilt ta hänsyn till möjligheterna till gång, cykel- och kollektivtrafik.

Nässjö kommun har valt att fördjupa översiktsplanen i Nässjö stad och Forserum och därigenom ge en mer detaljerad vägledning om föreslagen markanvändning i dessa tätorter.

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 och inom stadskärnan. En åtgärd för att förbättra trafiksituationen är ett genomförande av Södra vägen mellan Sörängsrondellen och Kvarntorpsrondellen. Planläggning av den sista etappen av Södra vägen (sträckan Isåsarondellen-Sörängsrondellen) är påbörjad och bedöms kunna antas under 2024.

I planen behandlas hållbar stadsutveckling ur flera perspektiv. 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 (Västra staden) pekas ut för denna typ av utveckling.

För att pendlingsmöjligheterna fortsatt ska vara goda till och från Nässjö ska de sex järnvägarna in till Nässjö värnas. Vid planering av större bostads- eller industriområden ska en omprövning av linjesträckning för kollektivtrafiken diskuteras med Länstrafiken.

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 är färdigställd.

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. Det gäller både gods- och resandetåg. Goda kommunikationer är viktigt för Forserum för att fungera som pendlingsort.

Nya områden bör generellt planeras så att goda kommunikationer utan störningar uppnås. Detta gäller särskilt nya verksamhetsområden med tung trafik. Om möjligt ska samordning ske för att lösa befintliga trafikproblem. I planen finns förslag på nya vägsträckningar och förbättringar av gång- och cykelvägar.

Planen beskriver att tätorten har ett till viss del utbyggt gång- och cykelvägnät men att många lokalgator också 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. En gång- och cykeltunnel vid järnvägsstationen föreslås i planen för att underlätta passage förbi järnvägen.

I planen rekommenderas också att gång- och cykelvägar bör byggas ut mellan bostadsområden och verksamhetsområden och stationen. Vid planering av nya bostadsområden bör särskild vikt läggas vid att skapa säkra vägar för gång- och cykeltrafikanter till exempelvis skolan. Goda gång- och cykelförbindelser bör prioriteras till hållplatser för allmänna kommunikationer eller stationen, för att underlätta hållbara transporter. Vidare föreslås att Storgatan förses med gång- och cykelbana för att koppla ihop området vid näridrottsplatsen med stationen i Forserum.

En ny fördjupad översiktsplan för Forserums samhälle är under framtagande och bedöms färdigställas under 2024.

Stadsvision Nässjö stadskärna 4.0

Sedan 2010 har Nässjö kommun arbetat strategiskt med att utveckla Nässjö stadskärna till en levande och attraktiv plats för invånare och besökare. 2023 antogs den fjärde versionen av stadskärnevisionen, ett strategidokument som innehåller målsättningar och beskrivning av utvecklingsområden med konkreta åtgärdsförslag. Hållbara kommunikationer och tillgänglighet är ett av utvecklingsområdena.

Bra kommunikationer och god tillgänglighet är avgörande för en hållbar stadsutveckling. Vikten av att bygga sammanhängande och trafiksäkra cykelstråk in till och genom stadskärnan lyfts fram, men Nässjös flera järnvägar och sjöar utgör barriärer, vilket är en utmaning. Det har också kommit fram nya typer av fordon på marknaden, exempelvis elcyklar, elsparkcyklar och lådcyklar som cykelstråken kan behöva anpassas till. För att stadskärnan ska upplevas tillgänglig slår visionen fast att det ska vara lätt att ta sig in till stadskärnan och därifrån. Förflyttningar i stadskärnan ska ske på fotgängares och cyklisters 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 gångfartsområden och enkelriktade gator.

Visionen belyser fem olika områden med utvecklingspotential som också har koppling till trafikstrategin; Esplanaden, Stortorget, Stadsparken och korsningarna Mariagatan-Karlagatan och Mariagatan-Köpmansgatan. Åtgärder för förbättrad trafiksituation lyfts särskilt fram för de nämnda korsningarna med Mariagatan, där behov av förbättrade övergångar eller passager finns. I stort handlar flera åtgärder om den fysiska utformningen och stadens utseende, med en framtidsbild om hur gaturummen och staden ska användas. Axeln från resecentrum till Stadsparken är särskilt viktig.

Åtgärdsförslagen för dessa platser har tagits med i arbetet med den prioriterade projektlistan som finns i bilaga 1.

När det gäller varustransporter finns det i stadskärnevisionen ett antal stråk där förändringar bör övervägas för att minska konfliktytorna mellan varustransporter och övriga trafikanter.

Dessa är Storgatan mellan Postgatan och ”Myggans plats” där leverans av varor sker till gågatans butiker, Storgatans korsning med Postgatan där in- och utlämning av paket till butiken Direkten är betydande, samt Mariagatan där Coop har sin varumottagning. Samtidigt ökar e-handeln och marknaden för verksamheter som hanterar paket till privatpersoner växer. Stadskärnevisionen slår fast att det är önskvärt att det finns bra förutsättningar för lastning vid dessa för att undvika konfliktpunkter mellan trafikanter.

Parkeringsstrategi för Nässjö kommun

Parkering och trafik hänger tätt ihop och enligt forskning kan en genomtänkt parkeringsstrategi bland annat bidra till ett effektivt transportsystem och bättre tillgänglighet. Forskning visar också att det är ett av få verkligt effektiva styrmedel för att påverka människors färdmedelsval till centrumområden.

Nässjö kommuns parkeringsstrategi antogs 2022 och har fyra mål:

- medverka till god tillgänglighet för alla
- bidra till en attraktiv stadsutveckling
- skapa förutsättningar för en hållbar markanvändning och underlätta bostadsbyggandet
- stötta omställningen till ett hållbart transportsystem

Parkeringsstrategin innehåller också riktlinjer för strategiska målpunkter för parkering, prioritering mellan olika parkeringsbehov, utformning och lokalisering, pendlarparkering och så kallade friköp av parkeringsplatser. En annan viktig del är riktlinjer för parkering i plan- och byggprocessen med riktvärden för vilket antal cykel- och bilparkeringar som bör finnas för att lämna bygglov för bostäder och vissa verksamheter (parkeringstal). Delen innehåller även möjligheter att få reduktion gällande antal platser om byggherren genomför åtgärder som minskar behovet av bilparkeringar.

Gestaltningssprogram för Nässjö stadskärna

Gestaltningssprogrammet antogs under våren 2023 och är en del i arbetet med Nässjö stadskärna. Programmet har samma geografiska avgränsning som Stadsvision Nässjö stadskärna 4.0. Även om gestaltningssprogrammet till stor del berör färgsättning, materialval och utsmyckning av den gestaltade livsmiljön i Nässjö finns flera delar som står i direkt relation till trafiken och således berör kommunens trafikstrategiska arbete. Programmet anger målbilden för cykelvägar i stadskärnan och hur de ska utformas, samt ger riktlinjer för vilken beläggning som ska användas var, för att tydliggöra vilken typ av rum man befinner sig i och verka hastighetsdämpande. Vidare lyfter programmet fram de olika stråk som är särskilt viktiga för fotgängare, cyklister och motorfordon.

Klimat och energistrategi för Nässjö kommun 2024–2045

Förslag på ny klimat- och energistrategi för Nässjö kommun finns men har ännu inte antagits. Strategin innehåller fyra övergripande klimat- och energimål för Nässjö kommun. Av dessa är det två mål som har med transporter, resor och trafik att göra:

1. Utsläppen av koldioxid från Nässjö kommuns geografiska område ska årligen minska med minst 14 procent för att uppfylla vår andel av Parisavtalet.

2. Senast 2045 har användningen av fossila bränslen upphört inom Nässjö kommuns geografiska område.

Transporter och resor är den sektor som står för den största andelen av utsläppen av växthusgaser i Nässjö kommun. För att kunna minska utsläppen av växthusgaser krävs en omställning av resvanor, fordon och drivmedel. Inriktningar för åtgärdsområdet Transporter och resor innehåller bland annat åtgärder inom hållbart resande:

- Verka för attraktiv och robust tåg- och busstrafik för ett ökat pendlande med kollektivtrafiken
- Arbeta systematiskt med att minska kommunkoncernens fossilberoende resor och transporter, både resor i tjänsten och arbetspendling
- Ta tillvara digitaliseringens möjligheter för minskat resande i arbetslivet
- Göra det enkelt, attraktivt och säkert att använda cykel som transportmedel
- Bygga ut gång- och cykelvägnätet enligt trafikstrategin
- Beteendepåverkan för mer hållbara resvanor

Inom åtgärdsområdet Samhällsplanering finns åtgärder som handlar om att främja gång- och cykeltrafik:

- Prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik i gaturummet
- Utveckla och etablera ett systemtänk för gång-, cykel- och kollektivtrafik i tidiga planskeden
- Skapa planmässiga förutsättningar för minskat behov av egen bil och ökad användning av hållbara trafikslag vid ny- och ombyggnation

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 2022–2033

I den regionala transportplanen anges vilka åtgärder i infrastrukturen som Region Jönköpings län planerar att investera i under perioden 2022 fram till 2033. Fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande och innehåller järnvägsinvesteringarna Y:et (Vaggeryd – Jönköping/Nässjö), elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för ryms endast de namngivna vägobjekt som ligger i tidigare plan. Ingen av dessa ligger i Nässjö kommun.

307 miljoner kronor avsätts till gång- och cykelinvesteringar varav hälften ska gå till utbyggnad längs statlig väg (se nedan om regional cykelplan) 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.

150 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 2021–2035

Det är Länstrafiken i Jönköpings län som ansvarar för att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet och nuvarande program antogs 2021 av regionfullmäktige. Syftet är att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I programmet finns fem målsättningar till 2035:

- Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka med 78 procent.
- 25 procent av alla motorburna resor görs med kollektivtrafik
- 60 procent (av alla tillfrågade länsinvånare) ska vara nöjda eller mycket nöjda och 70 procent av resenärerna i den allmänna kollektivtrafiken ska vara nöjda eller mycket nöjda.
- Fler med olika funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken.
- 85 procent av länets befolkning ska ha närmre än 1000 meter till hållplats eller station
- All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken körs med förnyelsebara drivmedel samt att energianvändningen per körd personkilometer minskat med minst 38 procent med år 2018 som basår.

Regional cykelstrategi

Den regionala cykelstrategin togs fram 2023 är en grund för ett systematiskt länsgemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Den innebär att Region Jönköpings län har ett ökat fokus på cykling jämfört med tidigare.

Strategin innehåller en vision om att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Jönköpings län och tre övergripande mål med tillhörande strategier för att uppnå målen:

- Fler korta vardagsresor ska göras med cykel
- Sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet
- Stärkt samverkan kring cykling på länsnivå

Regional cykelplan

Den regionala cykelplanen är en konkretisering av delar av den regionala cykelstrategin samt en specificering av delar av den regionala transportplanen. Planens syfte är dels att peka ut ett regionalt cykelnät för länet, dels att prioritera gång- och cykelinvesteringar längs med regional statlig väg mellan tätorter.

Prioriteringen av brister utgår från respektive brists potential för att öka vardagscykling och skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet. Endast prioriteringar av sträckor mellan tätorter utmed regional statlig väg ingår. Det är Trafikverket som ansvarar för att prioritera åtgärder för brister längs statlig väg inom tätort.

I planen har länets 12 största brister mellan tätorter pekats ut. De utpekade bristerna har rangordnats i tre olika kategorier utifrån respektive brists sammanlagda potential för vardagscykling. För Nässjö kommuns del är sträckan Nässjö – Fredriksdal utpekad och hör till prioritet 2 av 3. För att en brist ska åtgärdas krävs såväl prioritering i cykelplanen som avtal om kommunal medfinansiering på 10%. Region Jönköpings län bedömer att de medel som inte redan är uppbokade i regionala transportplanen kommer att räcka för att åtgärda de brister som är listade som prioritet 1 fram till 2033.

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 säkerställa 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. Funktionsmålet och hänsynsmålet väger lika tungt så för att nå det övergripande transportpolitiska målet behöver funktionsmålet utvecklas i huvudsak inom hänsynsmålets ramar. För att bidra till att de transportpolitiska målen nås finns en nationell plan för transportinfrastrukturen. På EU-nivå finns det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), ett transportnät inom EU som omfattar flera olika trafikslag, vars mål ligger i linje med de nationella transportpolitiska målen i Sverige. Södra stambanan och väg 40 ingår i de stomnätsskorridorer som har inrättats inom EU.

Myndigheten Trafikanalys publicerade våren 2023 en rapport med en uppföljning av hur transportsystemet utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen.

Sammanfattningsvis gör Trafikanalys bedömningen, sett ur samtliga relevanta hållbarhetsperspektiv, att samhället inte har lyckats närma sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Generationsmålet och nationella miljö- och klimatmål

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, framför allt i tätorter.
- Bara naturlig försurning: Utsläpp från framför allt 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.

Sedan 1 januari 2018 har Sverige också en klimatlag som anger det långsiktiga målet om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Därefter ska negativa utsläpp uppnås. På vägen mot 2045 finns etappmål där etappmålet för inrikes transporter (inte inräknat inrikesflyg) är att utsläppen ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

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. Strategin omfattar inte parkering för vare sig bil eller cykel. Parkering behandlas i Nässjö kommuns parkeringsstrategi som antogs 2022.

Revidering av trafikstrategin

Nässjö kommuns första trafikstrategi togs fram 2019 för perioden 2020–2023. Trafikstrategin har reviderats inför perioden 2024–2027 men målen för Nässjö kommuns trafikplanering är oförändrade.

Trafikstrategin har arbetats fram av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från tekniska serviceförvaltningen, samhällsplaneringskontoret och kommunledningskontoret. Under arbetets gång har arbetsgruppen tagit del av tidigare insamlat och sammanställt material som rör trafiken i kommunen från förra trafikstrategin. Som en del i framtagandet genomfördes också en medborgardialog under hösten 2023 om vilka platser som behöver förbättras för gång och cykel. Synpunkter har också samlats in från andra aktörer. Resultatet av medborgardialogen och insamling av synpunkter har använts som underlag till bristkartläggningen. Mer om hur bristkartläggningen gick till finns under rubriken Brister. Metod för bristkartläggning och åtgärdsrioritering har varit densamma som i den första trafikstrategin.

Arbetsgruppen har haft en styrgrupp till sin hjälp bestående av samhällsbyggnadschef, utvecklingschef och samordnare för plan- och byggenheten. Tekniska servicenämndens presidium har utgjort referensgrupp.

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 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 nedsatt syn- eller rörelseförmåga.

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 figur 8 och 9 Stråken ska vara gena, säkra och lätta att hitta.

Vid vinterväghållning prioriteras utpekade gång- och cykelstråk, se huvud- och mellanstråk samt snabbspår och blandspår i figur 8–10.

- **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 nedsatt syn- och rörelseförmåga.

Stads- och tätortsmiljön ska upplevas 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 mycket 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 avser 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 personer med funktionshinder och äldre, 2.) i vilken mån brister kvarstår som motverkar att målet uppnås, 3.) antal meter kommunal cykelväg totalt och antal meter kommunal cykelväg per invånare.

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

Uppföljning: Genomförda åtgärder utvärderas utifrån i vilken mån åtgärden bidragit till att uppnå målet. Mätning görs genom att undersöka hur stor andel av turerna på en viss busslinje som är i tid.

Mål 5: Halterna av bensen, kvävedioxid och partiklar (PM₁₀) ska inte överskrida riktvärdena i miljömålet Frisk luft.

Uppföljning: Mätning av aktuella parametrar och/eller genom trafikmätningar. Nollmätning avser 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.

Trafikstrategin är också ett viktigt styrdokument för samhällsplaneringen och det krävs samverkan för att trafikplaneringen ska bli en del av samhällsplaneringen. 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.

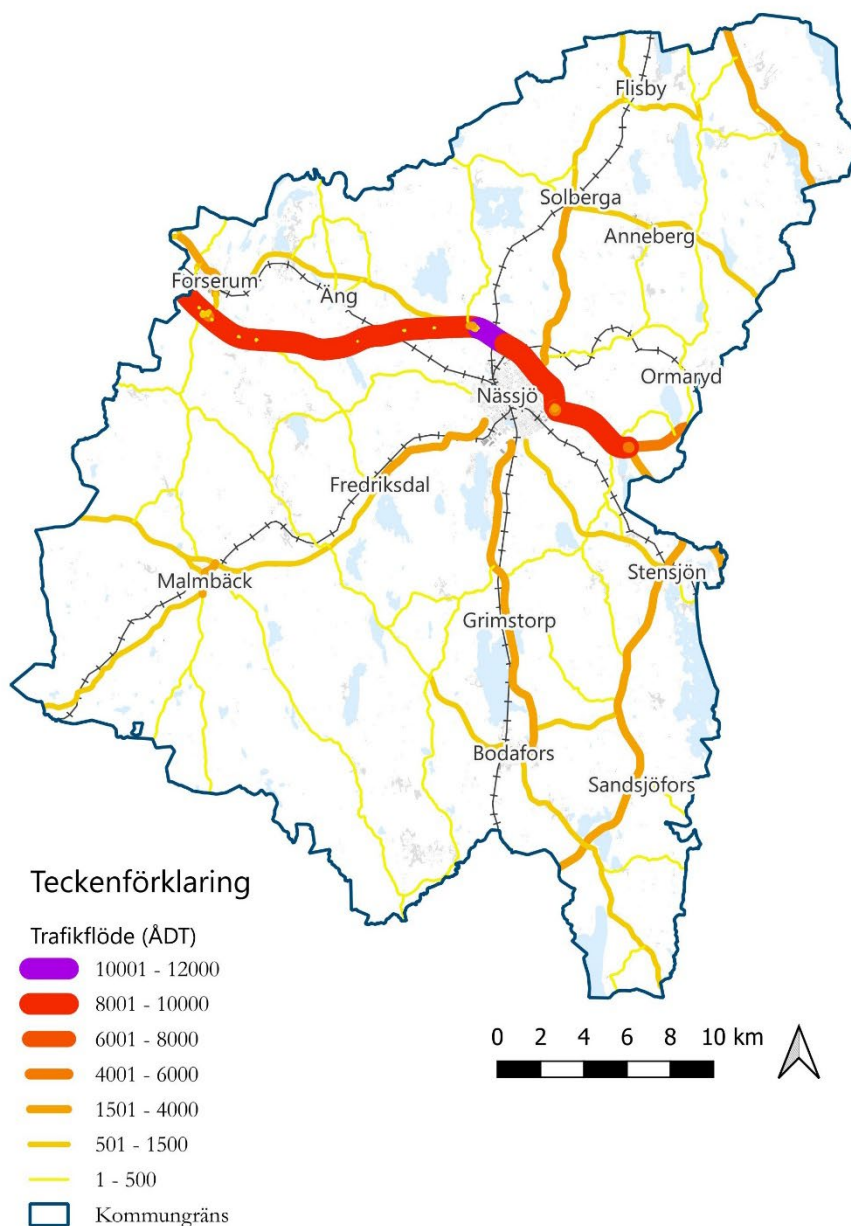
I det fall nya brister skulle uppkomma efter att trafikstrategin är antagen, hanteras dessa inom ramen för den förvaltningsövergripande trafiksäkerhetsgruppen, bestående av representanter från alla förvaltningar och en förtroendevald från tekniska servicenämnden. Nya brister behandlas utifrån samma bedömningsgrunder 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 väg 31/40/47 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.



Figur 1. Statliga järnvägar och vägar samt vägarnas trafikflöden (2011–2023) Källa: Trafikverket

Störst trafikmängder återfinns på väg 31/40/47. På den lila sträckan i kartan, mellan Trafikplats Norra och Trafikplats Nässjöbyn, uppgår trafikmängden till ca 10 900 fordon per dygn.

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. Väg 40 är tillåten för så kallade långa fordonståg (långa lastbilar) upp till 34,5 meter. För det kommunala vägnätet är Gamlaps industriområde med kombiterminalen och Södergårdens industriområde möjliga målpunkter för långa fordonståg.

Nässjö kommun har 82,0 km bilväg per invånare (2023) varav 7,2 km är kommunal bilväg. Längden cykelväg är 2,7 km per invånare, varav 2,4 km består av kommunal cykelväg och resterande del statlig cykelväg. Den totala längden cykelväg uppgår till 85,5 km.

Trafikmätningar i Nässjö stad visar att trafikflödena har minskat något i de flesta mätpunkter efter covid 19-pandemin. Tabell 1 visar årsmedeldygnstrafik vid mätpunkter i Nässjö 2003, 2007, 2010, 2019 och 2023. Mätningarna har gjorts med radar under september månad.

År	Jönköpingsv.	Isåsav.	Sörängsv.	Anneforsv.	Brogatan	Mariagatan
2003	5 875	2 724	8 628	3 574	--	5 786
2007	4 215	1 691	6 630	6 920	11 173	9 024
2010	5 308	2 393	8 162	5 798	10 109	9 561
2019	--	1 956	8 185	5 335	9 823	9 343
2023	--	1 786	8 544	3 822	6 185	7 721

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

Historiska mätningar av cykeltrafiken saknas men siffror för 2019 och 2023 finns i tabell 2. Cykelbana på Mariagatan byggdes 2022, därför saknas äldre siffror. Störst ökning har skett på Brogatan. Cykeltrafiken har minskat på Handskerydsvägen, vilket kan bero på att cyklister i stället väljer den nya cykelbanan på Södra vägen. Mätningarna sker med radar under en vecka i september månad. Osäkerheten i mätningarna är större än för biltrafiken eftersom cykeltrafiken är mer väderkänslig samt att radartechniken är mindre tillförlitlig vid mätning av cykeltrafik jämfört med biltrafik.

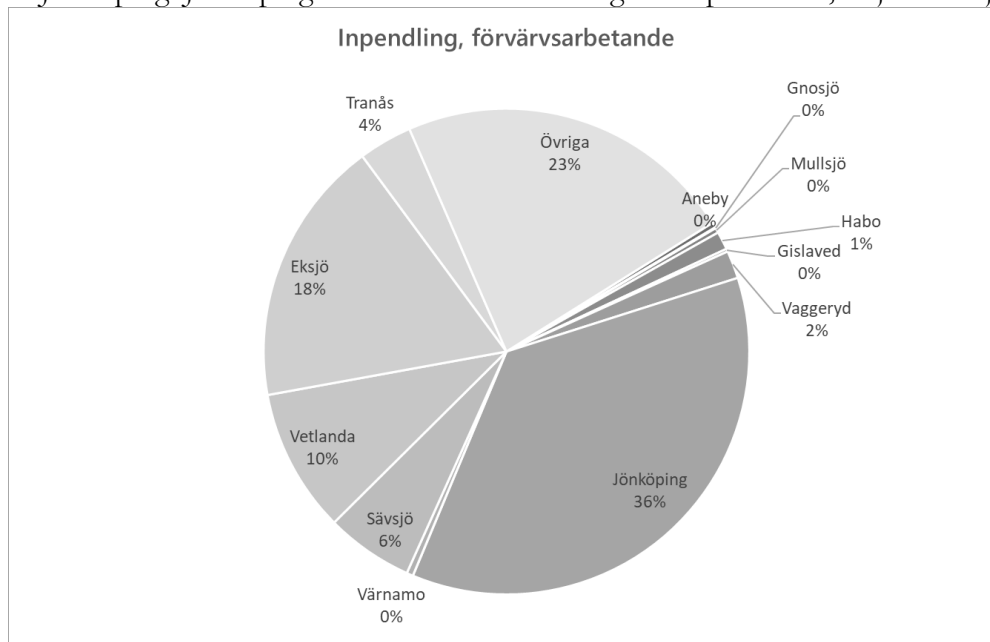
År	Mariagatan	Handskerydsvägen	Brinellgatan	Isåsavägen	Brogatan
2019	--	308	524	--	214
2023	222	101	605	59	662

Tabell 2. Cyklister, årsmedeldygnstrafik (ÅDT) 2019 och 2023.

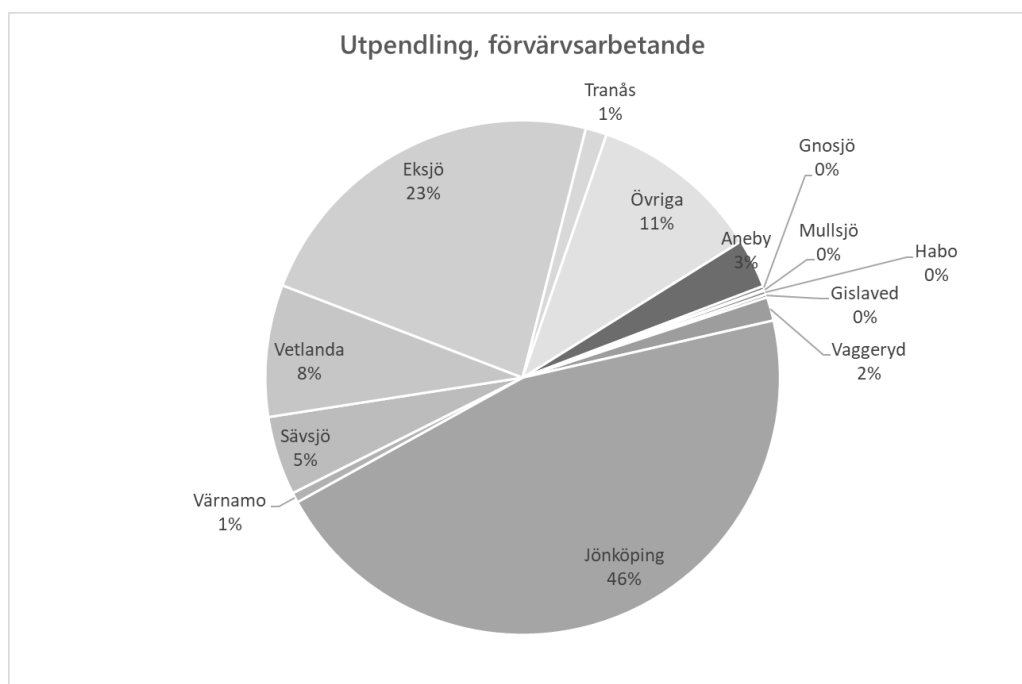
Pendlingsströmmar och resvanor

Tack vare den välutbyggda infrastrukturen är Nässjö en del i en större regional och nationell arbetsmarknad. Nässjö har en nettoutpendling vilket innebär att det är fler som pendlar ut från kommunen än som pendlar in i kommunen. År 2022 pendlade i snitt 3 668 personer in i kommunen varje dag medan 5 546 personer pendlade ut från kommunen. 10 352 personer både arbetade och bodde i kommunen.

Figur 2 och 3 nedan visar in- och utpendlingen 2022. Vanligaste kommunen att pendla från är Jönköping. Jönköpings kommun är även vanligast att pendla till, följt av Eksjö kommun.



Figur 2. Fördelning av förvärvsarbetande som pendlar till Nässjö kommun (2022). Källa: SCB



Figur 3. Fördelning av förvärvsarbetande som pendlar från Nässjö kommun (2022). Källa: SCB

Tillgång till kollektivtrafik

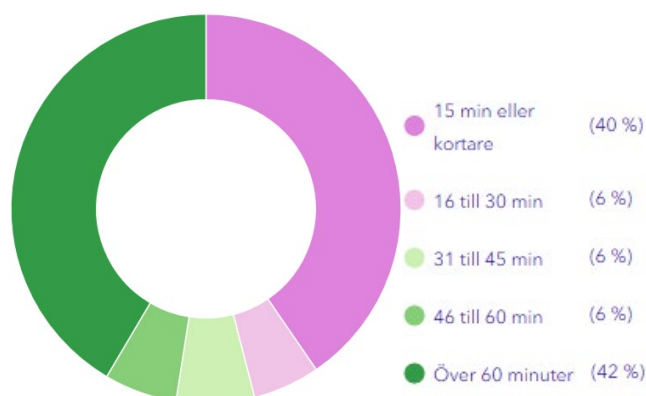
Boende i Nässjö kommun har generellt god tillgänglighet till kollektivtrafik. 82,8 % (2022) av befolkningen har en trafikerad hållplats inom 500 meter fågelvägen från sin folkbokföringsadress. Med trafikerad hållplats menas en hållplats som trafikeras av kollektivtrafik med minst en avgång per timme vardagar mellan kl. 06 och 20. Det är en högre andel än både länet (62,4%) och riket (80,8%). Andel av befolkningen med

kollektivtrafiknära läge inom tätort är så hög som 95,6% i Nässjö kommun. Motsvarande andel för befolkning utanför tätort är 15,4%. 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.

Cykelavstånd från bostad till arbete

Statistiska centralbyrån (SCB) har sammanställt hur stor andel av de anställda i Sverige som har olika cykelavstånd till arbetet, mätt i restid. Restiden är en uppskattning längs väg- och cykelvägar mellan bostad och arbetsställe. Ett statistikprogram har valt ut den snabbaste cykelrutten och beräknat restiden utifrån en antagen medelhastighet på cirka 18 kilometer i timmen, med hänsyn till exempelvis rödljus, trafik korsningar och annan trafikpåverkan. Uppgifterna gäller för år 2022 och sammanfattas nedan.

För Nässjö kommun har 40 % av de anställda ett cykelavstånd till arbetet som är 15 minuter eller kortare. 44 % av kvinnorna och 37 % männen har cykelavstånd inom 15 minuter till arbetet. Det är framför allt i Nässjö stad cykelavstånden är 15 minuter eller kortare. Jämfört med riket som helhet ligger Nässjö kommun högre. I Sverige har 31 % av de anställda ett cykelavstånd till arbetet som är 15 minuter eller kortare. 35 % av kvinnorna och 28 % av männen har cykelavstånd till arbetet inom 15 minuter.



Figur 4. Cykelavstånd till arbetet, Nässjö kommun. Källa: SCB, 2022

Olyckor

En genomgång av olycksstatistiken för Nässjö kommun visar på att det i kommunen under åren 2018–2023 skett tre stycken i vägtrafiken, se tabell 3. Av dessa skedde en olycka på det statliga vägnätet och två på det kommunala, se tabell 4.

År	Döds-olyckor	Svåra olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
2018	1	4	46	14	57
2019	0	4	22	12	23
2020	0	4	21	16	29
2021	0	4	36	32	72
2022	1	8	60	58	127
2023	1	11	64	44	120
Totalt	3	35	249	176	

Tabell 3. Antal olyckor efter svårighetsgrad och år i Nässjö kommun, 2018–2023. Källa: STRADA

Väghållartyp	Dödsolyckor	Svåra olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Statlig	1	6	40	47
Kommunal	1	19	97	117
Enskild	0	4	16	20
Okänd	1	6	23	30
Totalt	3	35	176	

Tabell 4. Antal olyckor efter svårighetsgrad och väghållare i Nässjö kommun, 2018–2023. Källa: STRADA

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 cykelhjälm användning är viktiga faktorer för att minimera skadorna från sådana olyckor.

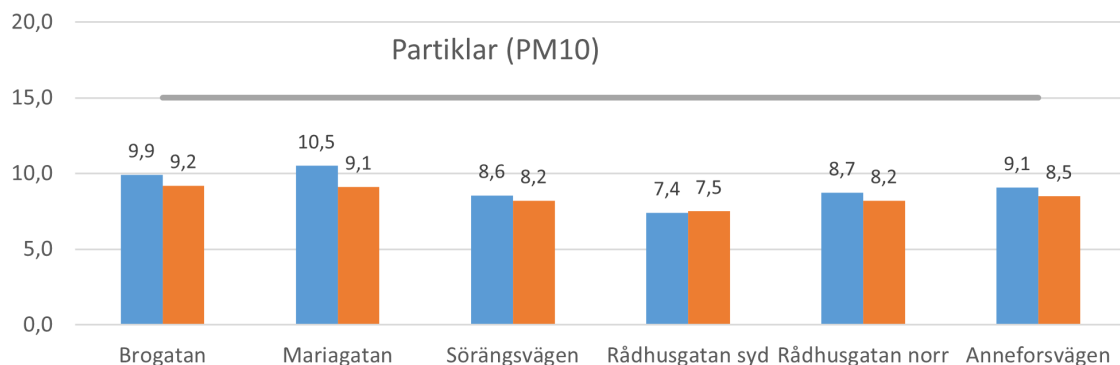
Luftkvalitet och trafik

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.

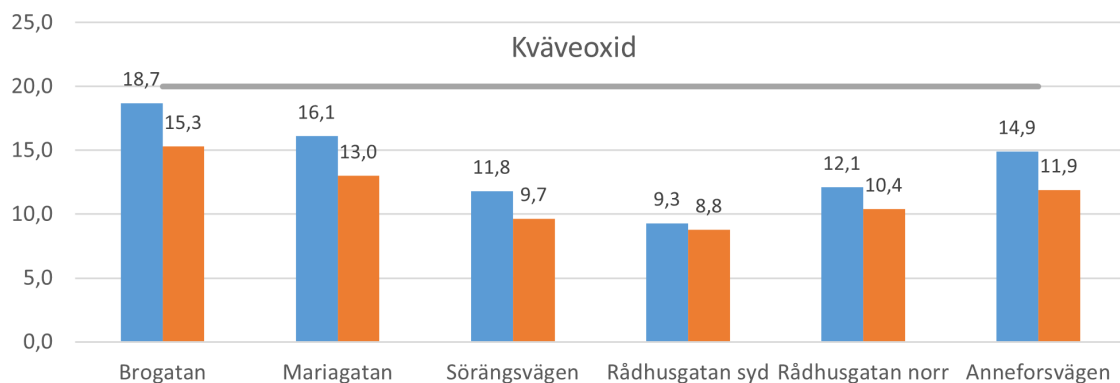
Dock påverkas människors hälsa fortfarande av trafikens luftföroreningar i stor utsträckning, föroreningar som uppskattas orsaka omkring totalt 3 000 förtida dödsfall i Sverige på ett år. Partiklar är den luftförorening som skapar störst hälsoproblem i Sverige.

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.

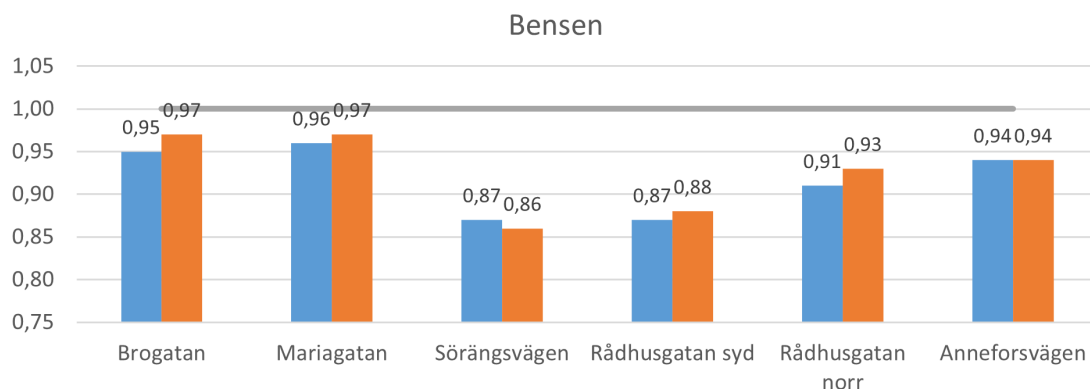
Av den senaste mätningen för år 2023 framgår att inga halter överstiger riktvärdet enligt miljömålet Frisk luft. Riktvärdet sätts med hänsyn till känsliga grupper. Ett överskridande av riktvärdet innebär att lågrisknivåerna för cancer eller värdena för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål överskrids. Historiskt sett har samtliga uppmätta halter på framför allt Brogatan legat över eller nära riktvärdet. Diagrammen nedan visar att halten av partiklar (PM10) har minskat något från 2022 till 2023, men halterna för 2023 ligger relativt nära föregående år. Halterna av bensen har i stället ökat, men det är inga stora förändringar mellan åren. För kväveoxid har halterna minskat men förändringen mellan åren är större än för övriga föroreningar.



Figur 5. Partiklar i Nässjö stad, 2022 (blå) och 2023 (orange), samt riktvärde (grå).



Figur 6. Kväveoxid i Nässjö stad, 2022 (blå) och 2023 (orange), samt riktvärde (grå).



Figur 7. Bensen i Nässjö stad, 2022 (blå) och 2023 (orange), samt riktvärde (grå).

Bristkartläggning

För att komma fram till vilka åtgärder som ska prioriteras genomfördes en bristkartläggning av det kommunala trafiksystemet under vintern 2018–2019. Denna bristkartläggning har under 2023–2024 reviderats och kompletterats med nya brister, bland annat har en medborgardialog genomförts i syfte att kartlägga vilka platser i kommunen som behöver förbättras för fotgängare och cyklister. Åtgärdade brister under perioden 2019–2023 har tagits bort från bristkartläggningen och nya har tillkommit.

Bristkartläggningen bestod av följande underlag:

- Digital medborgardialog om gång och cykel, 2018 och 2023. En sammanställning av inkomna synpunkter redovisas i separat bilaga.
- Insamling av brister från rektorer på skolor och förskolor, 2018 och 2024.
- Insamling av synpunkter från Trafikverket, Jönköpings Länstrafik, Taxi Nässjö, Polisen och Räddningstjänsten.
- Insamling av synpunkter från kommunens förvaltningar genom Nässjö kommuns trafiksäkerhetsgrupp.
- Cykelinventering i Nässjö stad och Forserum.
- 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 trafikstrategins fem mål. Det resulterade i ett urval av brister som är prioriterade att åtgärda för att uppnå målen. En majoritet av dessa prioriterade brister framfördes i medborgardialogen.

Brister

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

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 utspridd. På fritiden behöver barn kunna ta sig trafiksäkert till olika målpunkter, till exempel Skogsvallen, sim- och sporthallen med intilliggande aktivitetsfält. De vanligaste bristerna är osäker trafiksituation vid skolorna, dålig beläggning eller underhållsbehov på cykelvägar, avsaknad av gång- och cykelvägar och svårt att på ett trafiksäkert sätt korsna gator och vägar.

En säkrare skolväg kan göra att fler barn cyklar eller går till skolan vilket i sin tur skulle minska biltrafiken till skolorna och leda till en säkrare trafikmiljö.

Brogatan och Stadspark rondellen

Brogatan och Stadspark rondellen i Nässjö är två hårt trafikbelastade platser. Här finns brister för alla trafikslag. För bil- och busstrafiken bildas köer med ökade utsläpp som följd. Korsningen Storgatan-Brogatan, där det i dag är trafikljus, har en stoppande effekt vilket inte gynnar framkomligheten för något trafikslag och också ger ökade utsläpp. För fotgängare och cyklister är Brogatan en barriär som är besvärlig att korsa och hindrar framkomligheten.

Stråk Pigalle – Resecentrum (Mariagatan-Karlagatan-Resecentrum)

Det är svårt för fotgängare och cyklister att ta sig från Stadsparken till Resecentrum på ett säkert och gent sätt. Cykelväg saknas längs stråket, vilket är en brist, och det är otydligt var man ska cykla. Det rör sig mycket människor kring Kulturhuset Pigalle, biblioteket och Stadsparken, där aktiviteter för både barn och äldre finns, och många upplever att det är svårt för fotgängare och cyklister att korsa Mariagatan på ett trafiksäkert sätt.

Rådhusgatan

Cykelbanan längs med Rådhusgatan slutar i höjd med Prästgatan. Det saknas ett säkert sätt att cykla längs med Rådhusgatan i stadskärnan, 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. 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 i stället. Bilister respekterar inte att det är parkeringsförbud på högra sidan av gångfarts gatan.

Mariagatan

Många av tidigare brister har åtgärdats, men kvarstående brister finns i korsningen Mariagatan – Köpmansgatan och avsaknad av cykelbana på den sista biten av Mariagatan mot Bangårdsgatan.

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.

City övrigt gång- och cykeltrafik

I stadskärnan är det otydligt var man ska cykla vilket leder till konfliktsituationer mellan fotgängare och cyklister. 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. En annan brist är att det inte finns ett tydligt cykelstråk mellan Resecentrum och Norråsa, där det bland annat saknas cykelbana på Bangårdsgatan mellan Storgatan och Kyrkogatan.

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, Järnvägsgatan och Sörängsvägen vilket påverkar möjligheterna att hålla tidtabellen. Stadsbusstrafiken är extra sårbar eftersom systemet med halvtimmestrafik bygger på att varje busslinje måste hinna tillbaka till resecentrum på mindre än 30 min. Övriga brister som framkommit är bristande snöröjning och att det är för få hållplatslägen på Resecentrum.

Stråk 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. De senaste åren har fler stråk blivit sammanhängande, men längs vissa sträckor saknas fortfarande gång- och cykelbana för att skapa ett gent stråk, se figur 8.

Gång- och cykelåtgärder för enklare cykling i Forserum

Det finns brister i framkomligheten för framför allt cykel i Forserum. Ett exempel är att ta sig mellan stationen och torget där det både är otydligt och osäkert för cyklister.

Brister längs statlig väg

I medborgardialogen om gång- och cykeltrafiken kom det in många synpunkter (106 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. De viktigaste sträckorna där separerad gång- och cykelväg behövs är:

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

I Fredriksdal bor ca 270 personer. Barnen i Fredriksdal går i skolan i Nässjö. Vägen är hårt trafikerad (2 090 ÅDT, år 2023), smal och saknar vägren. 120 tunga fordon kör per dygn. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 77 km/h år 2023.

Solberga – Anneberg, ca 3,5 km

Anneberg har ca 860 invånare och Solberga ca 370 invånare. Barnen i Solberga går i skolan i Anneberg. I Anneberg finns bland annat matvarubutik, bibliotek. Vägen mellan de två orterna är 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 1 900 invånare. I Bodafors finns skola F-9, affärer, bibliotek, vårdcentral och många arbetsplatser. Vägens ÅDT var 1 260 år 2023 och 90 tunga fordon. Vägen är smal och saknar vägren. Skyltad hastighet är 70 km/h. Medelhastigheten var 76 km/h år 2023.

Grimstorp – Nässjö (Kvarntorpsrondellen), ca 9 km

I Grimstorps tätort bor ca 330 invånare. Längs vägen till Nässjö ligger också flera byar, till exempel Spexhult och Kvarntorp. Vägen är smal, saknar vägren och är hårt trafikerad. ÅDT var 2 480 år 2023. Antal tunga fordon var ca 70. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 85 km/h år 2023.

Äng – Nässjö (Gamlarp), ca 9 km

I Äng bor det ca 290 invånare. Vägen hade 1 240 ÅDT år 2023 med 60 tunga fordon. Vägrenen är mestadels smal och vägen har heldragen mittlinje större delen av sträckan. Skyltad hastighet är 80 km/h. Medelhastigheten var 82 km/h år 2023.

Övriga sträckor med behov av separerad gång- och cykeltrafik

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

Övriga brister längs statlig väg

- Sävövägen (väg 128) genom Stensjön: Smal trottoar, svårt att mötas som gående, cykelbana saknas, passager för gående och cyklister saknas. ÅDT ca 2 300 (2021), 200 tunga fordon.
- Björkövägen (väg 860) från rondellen till idrottsplatsen (Runeplan) i Stensjön: Saknas gång- och cykelväg. ÅDT ca 770 (2015), ca 50 tunga fordon.
- Väg 32 vid Skullaryd: Gång- och cykelväg och vägren saknas. Boende i Skullaryd har inga alternativa vägar. ÅDT ca 3 600 (2023), tunga fordon ca 550. Skyltad hastighetsgräns 70 km/h, uppgifter om medelhastighet saknas men boende utmed vägen upplever att hastigheten är hög.
- Solavägen genom Ormaryd: Smal trottoar i dåligt skick, cykelväg saknas. ÅDT ca 450 (2014). Skyltad hastighetsgräns är 40 km/h, medelhastighet var 51 km/h.
- Fågelvägen genom Äng, mellan förskolan/skolan och vägen till badplatsen: Vägren saknas, smal väg. ÅDT ca 440 (2023).
- Jönköpingsvägen-Nässjövägen genom Forserum: Behov av fler säkra passager. Trottoaren är smal och cykelväg saknas. Stråket från Forserum station till torget behöver förbättras för cyklister. Finns behov att se över skyltad hastighetsbegränsning genom samhället. ÅDT ca 2 100 (2023).

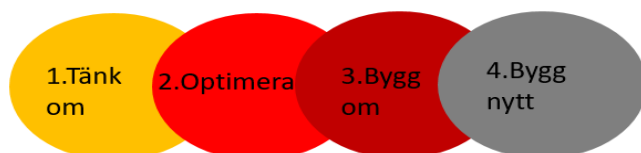
Åtgärder

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 för cykel 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 arbetat fram prioriterade åtgärdsförslag för det kommunala vägnätet.

Utgångspunkten har delvis varit fyrstegsprincipen. Övergripande åtgärder har identifierats som syftar till att tänka om och påverka behovet av transporter och resor, samt valet av transportsätt. Utöver de övergripande åtgärderna har fysiska åtgärder tagits fram för att åtgärda de utpekade bristerna. De flesta åtgärder handlar om att optimera befintlig infrastruktur, eller att genomföra begränsade ombyggnationer. På det kommunala vägnätet, särskilt i en tätortsmiljö, kan det vara begränsat med plats varför det inte alltid är möjligt att genomföra större ombyggnationer eller bygga helt nytt även om de ekonomiska resurserna skulle finnas. Därför har det i framtagandet av den prioriterade projektlistan föreslagits få åtgärder som handlar om att bygga helt nytt.



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

1. Övergripande åtgärder

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

<i>Åtgärd</i>	<i>Tidshorisont</i>	<i>Kommentar</i>
Provårkort för kollektivtrafik	Medellång sikt	
Skylt eller liknande som visar antalet cyklister	Kort sikt	Utmed något av huvudcykelstråken, exempelvis Mariagatan
Kampanjer för att minska skjutsandet med bil till skolor	Medellång sikt	Exempelvis tävlingar för skolor
Öka barn och ungas kunskaper om trafiksäkerhet	Kort sikt	
Översyn av kollektivtrafikutbud	Medellång sikt	Planeringsarbete pågår för att införa en femte stadsbusslinje
Översyn av skyltning och målning på GC-banor	Kort sikt	Många gc-banor saknar skyltar eller är felskyltade. Förstärka vissa korsningar med målning i asfalten i strategiska lägen där många går och cyklar. Se t.ex. Bankeryd
Inventering av brister enligt standard för huvudstråk och mellanstråk för cykel	Kort sikt	
Åtgärda mindre brister för att uppnå en enhetlig standard på huvudstråk och mellanstråk	Kort - lång sikt	Större åtgärder finns med i den prioriterade projektlistan
Åtgärda mindre brister längs snabbspår och blandspår för ökad tydlighet och framkomlighet för cyklister	Kort sikt	Större åtgärder finns med i den prioriterade projektlistan
Ta fram en underhållsplan för samtliga kommunala gator, vägar, gång- och cykelvägar och trottoarer	Kort sikt	

Byggnad av Södra vägen mellan Isåsavägen och Sörängsvägen/väg 40	Lång sikt	Planerad byggstart 2026
Tillämpa parkeringsstrategin	Kort sikt	

2. Utpekade gång- och cykelstråk i Nässjö stad

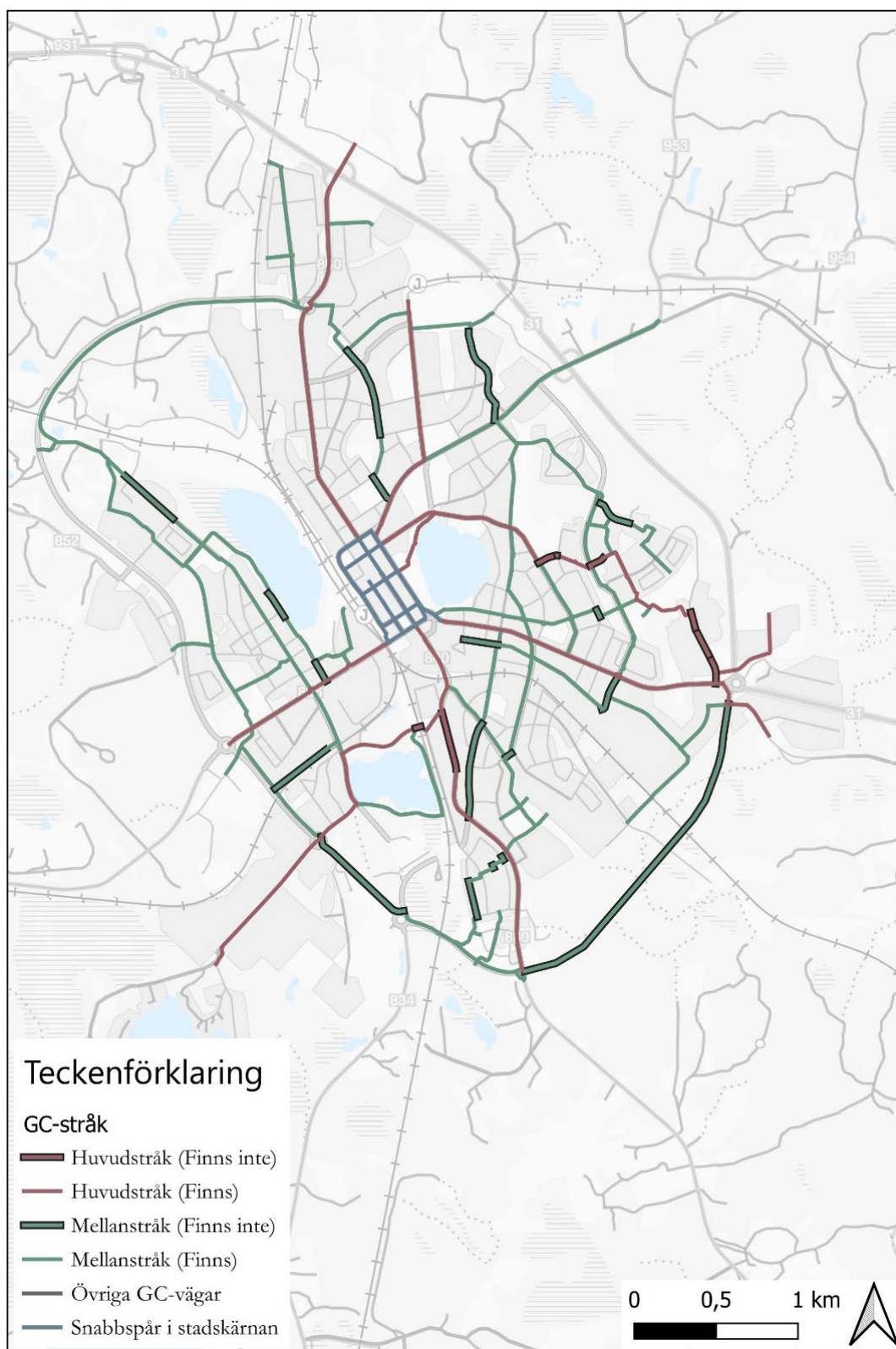
För att på ett hållbart sätt knyta ihop Nässjö stad och dess olika målpunkter har ett antal stråk för gång- och cykel pekats ut, se karta på nästa sida. Stadskärnan betraktas som en enda stor målpunkt och det ska vara enkelt att ta sig till alla delar inom stadskärnan, likväl som att passera igenom.

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.

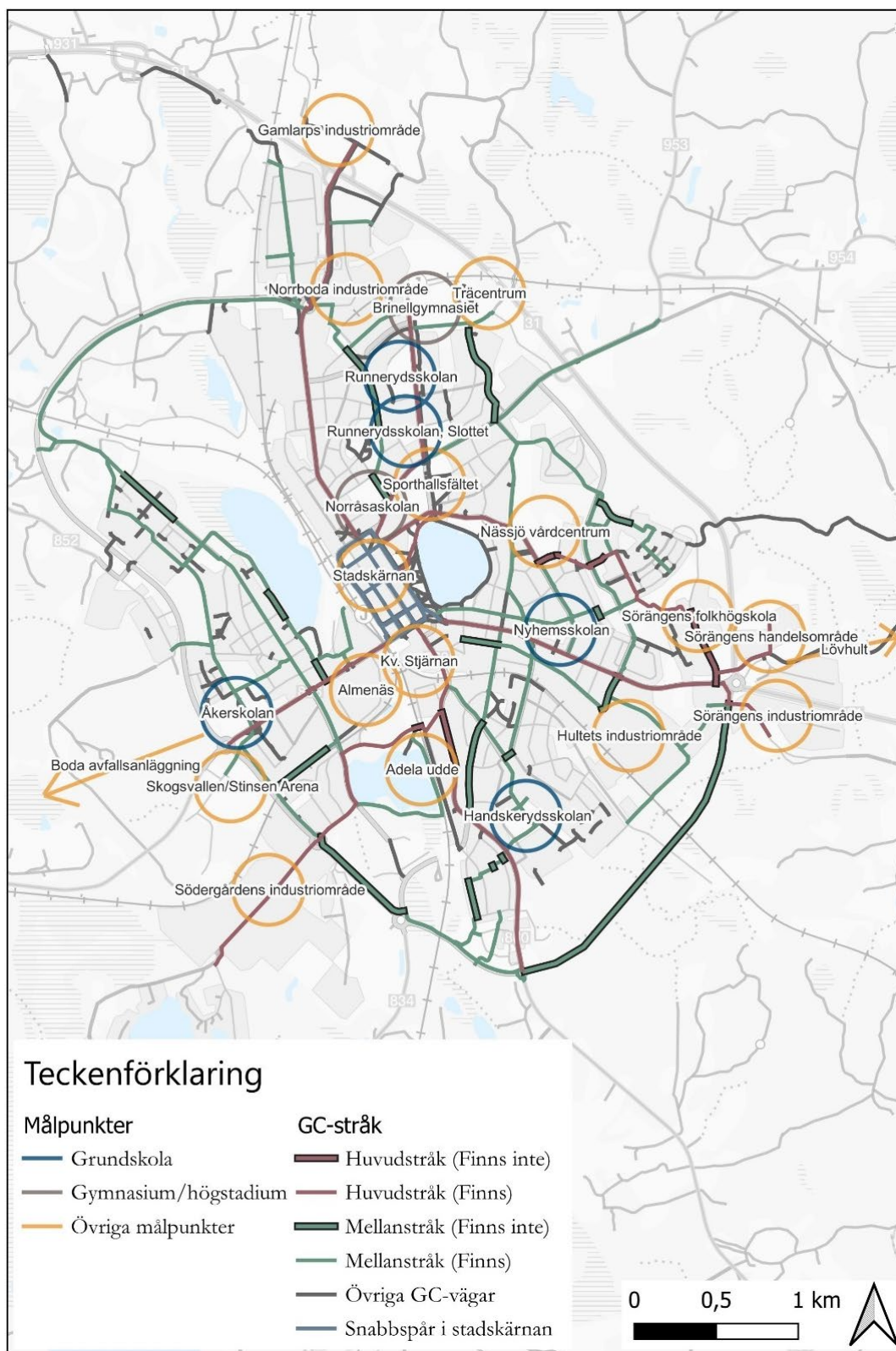
Syftet med att peka ut stråken är göra det enkelt och säkert att cykla och gå till olika målpunkter i Nässjö stad. En enhetlig standard och utformning för de utpekade stråken har arbetats fram och kommer implementeras under kommande år. Med enhetlig standard menas exempelvis bredd, utformning av korsningar, skyltning och separering av gång- och cykeltrafik. Delar av stråken har inte gång- och cykelväg idag vilket därför behöver tillkomma för att skapa ett enhetligt och sammanhängande stråk, se karta på nästa sida.

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 i Nässjö. Sträckor med svart kantlinje behöver tillkomma för få till ett sammanhängande stråk. För stråk i stadskärnan, se figur 10.



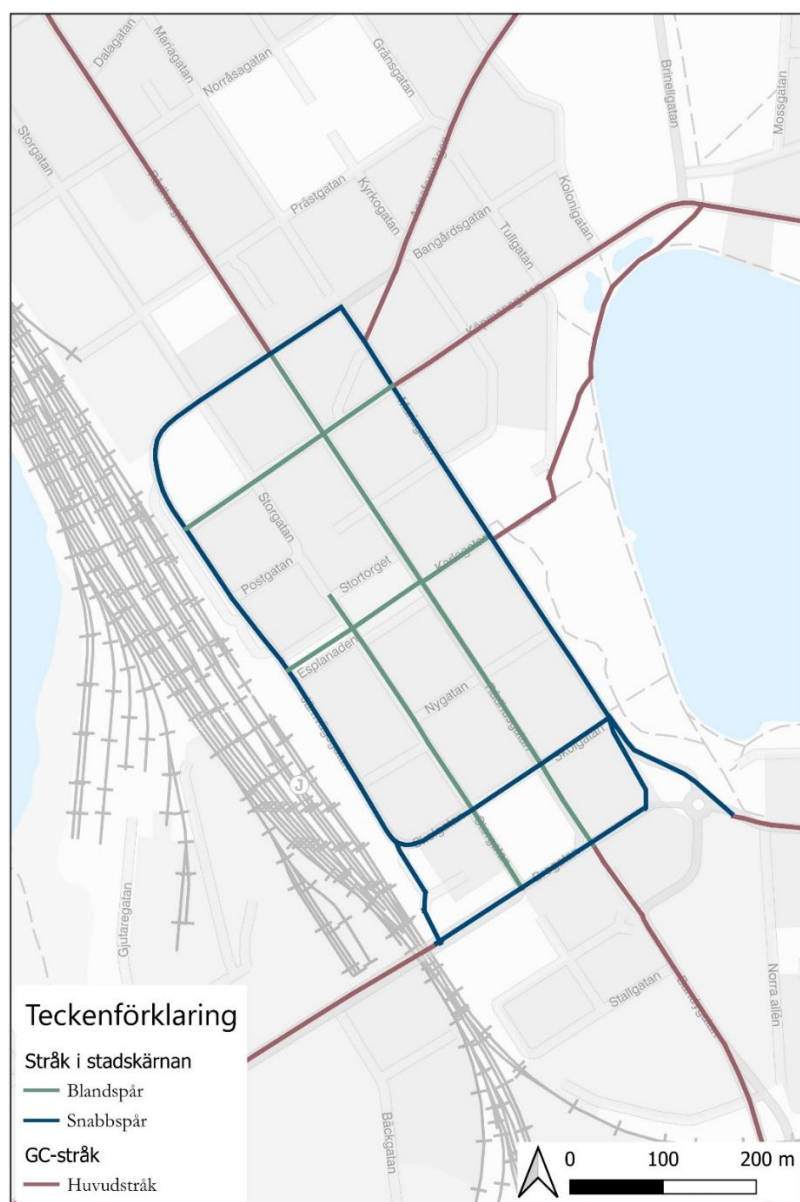
Figur 9. Utpekade gång- och cykelstråk, övrigt gång- och cykelvägnät samt målpunkter i Nässjö. Sträckor med svart kantlinje behöver tillkomma för få till ett sammanhängande stråk.

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, men det ska 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. Utpekade stråk i Nässjö stadskärna.

3. Prioriterade åtgärder kommunalt vägnät

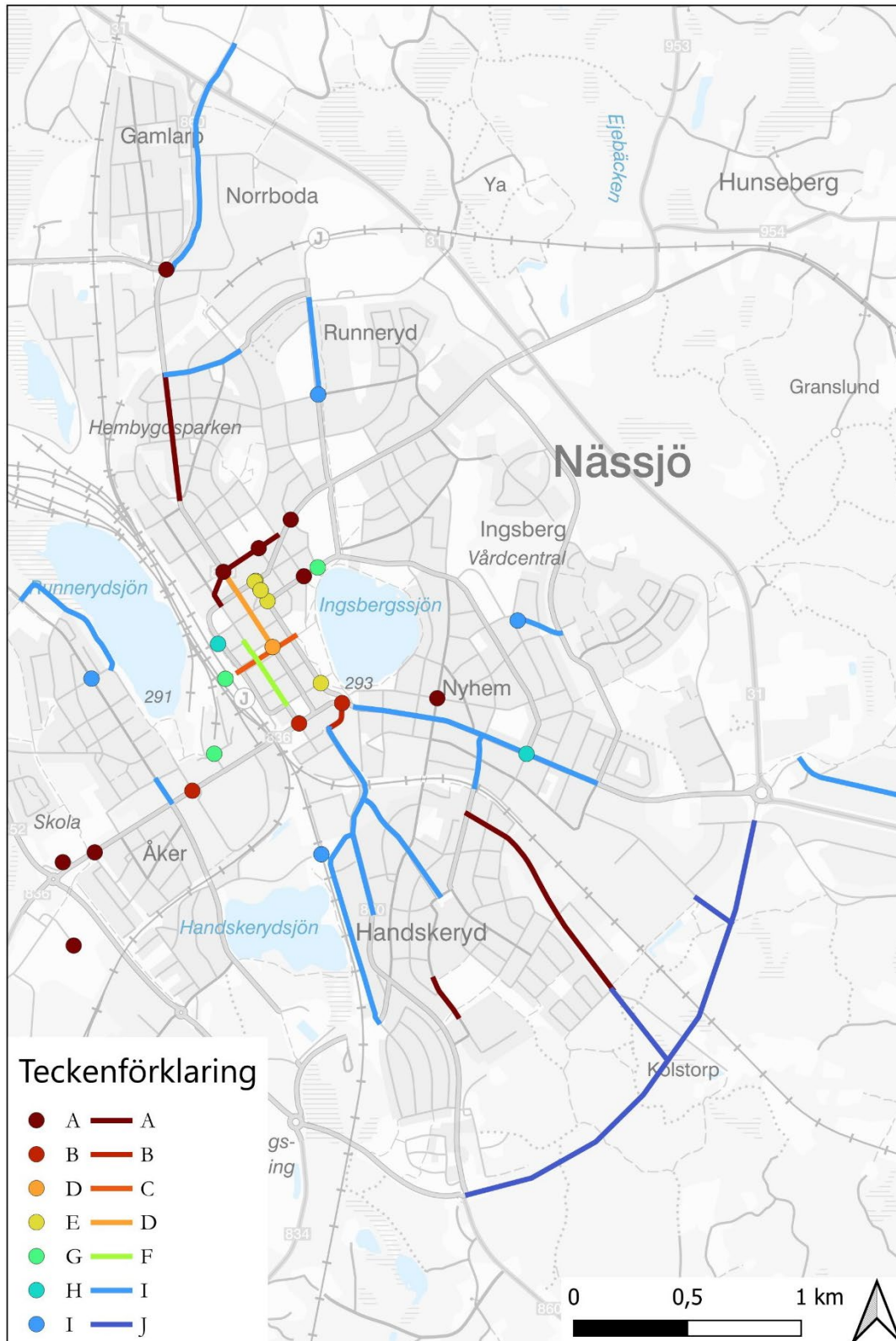
I bilaga 1 finns projektlistan som anger prioriterade åtgärder som syftar till att förbättra trafiksystemet på det kommunala vägnätet för att uppnå trafikstrategins fem mål. Prio-kolumnen anger hur angelägen åtgärds-kategorin är på skalan 1–5, där 1 är högst prioriterat och 5 är lägst. Hur prioriteringen gått till beskrivs under rubriken Åtgärder.

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

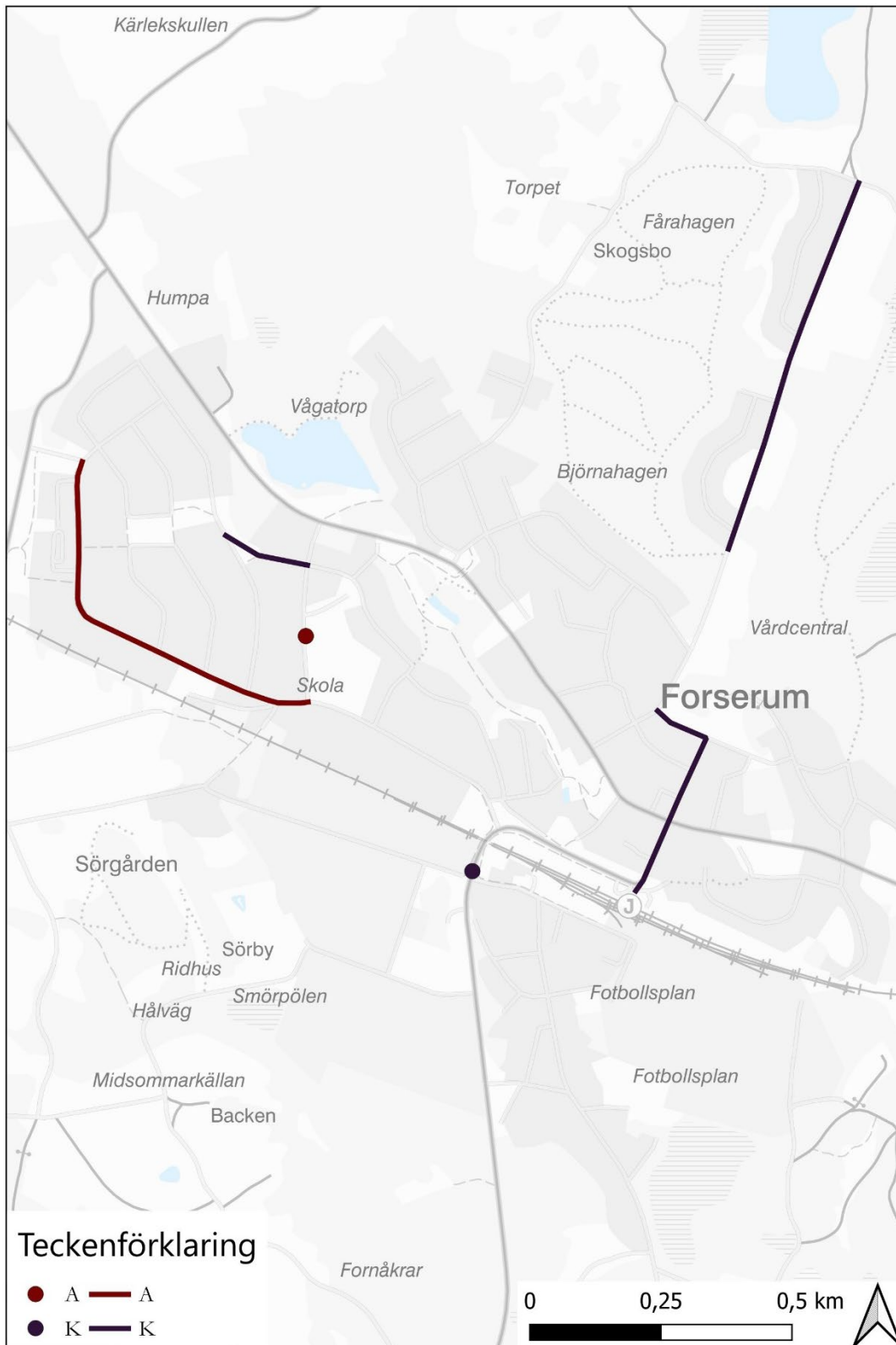
- A. Trafiksäkerhet skolor och barn
- B. Brogatan och Stadsparksrondellen
- C. Stråk Pigalle – Resecentrum
- D. Rådhusgatan
- E. Mariagatan
- F. Storgatan
- G. City övrigt, gång och cykel
- H. Framkomlighet buss
- I. Gång- och cykelstråk utanför city
- J. Södra vägen etapp 3
- K. Enklare och säkrare cykling i Forserum
- L. Åtgärder trafikflöden i stadskärnan

Åtgärdernas placering finns utritade på kartorna i figur 11, 12, 13, 14 och 15 och beskrivs i bilaga 1.

Kategori L syns inte i kartan utan är en samlingskategori för att utreda trafiksystemet och förbättra samspelet mellan trafikslagen i Nässjö stadskärna med ett helhetsperspektiv.



Figur 11. Lokalisering av åtgärder i projektlista i Nässjö 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 regionala planer och till dialogen med Trafikverket pekas de sträckor längs det statliga vägnätet ut där behovet är störst av separerad gång- och cykelväg, se avsnitt Brister under rubriken Brister längs statlig väg för en beskrivning av sträckorna.

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 – Älmeshultsjön
Solberga – Nässjö (Hunseberg)
Bodafors – Grimstorp
Malmbäck – Fredriksdal
Nässjö – Stensjön
Isåsa – Nässjö

Bilaga 1 Trafikstrategi för Nässjö kommun 2024–2027

Prioriterad projektlista kommunalt vägnät

Prio: Prioritetsordning 1-5 baserat på hur angeläget det är att åtgärda bristen, där 1 är högst prioritet.

Teknisk genomförbarhet: Bedömning av om åtgärden är lätt, medel eller svår att genomföra.

Kostnad: Grovt uppskattad kostnad för att genomföra åtgärd

låg: < 100 000 kr, medel: 100 000 – 500 000 kr, hög: 500 000 – 2 000 000 kr, mycket hög: > 2 000 000 kr

Tidshorisont: Uppskattning av hur nära i tiden från planens antagande som åtgärden kan genomföras utifrån teknisk genomförbarhet och kostnad.

kort = inom 2 år, medel = inom 2 – 5 år, lång = inom 5 – 10 år

	<i>Prio</i>	<i>Åtgärd</i>	<i>Teknisk genomförbarhet</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Tidshorisont</i>	<i>Kommentar</i>
<u>TRAFIKSÄKERHET SKOLOR/BARN</u>						
A1	2	Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid Norrboda cirkulationsplats				
		Hastighetssäkra GC-passager med upphöjning	Lätt	Medel	Medellång sikt	
A2	2	Bristande trafiksäkerhet på Södra Skogsvägen vid Handskerydsskolan				
		Hastighetssäkra övergångsställen och sträckan förbi skolan samt göra cykelöverfart	Lätt	Medel	Medellång sikt	Genomförs när ombyggnation av Handskerydsskolan är klar
		Ordnad hämta/lämna-plats för vårdnadshavare	Lätt	Medel	Medellång sikt	Genomförs när ombyggnation av Handskerydsskolan är klar
		Förbättra belysning på Södra Skogsvägen	Lätt	Medel	Medellång sikt	Genomförs när ombyggnation av Handskerydsskolan är klar

A3	2	Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i stråket längs Gamlarpsvägen mellan Sturegatan och Runnerydsgatan				
		Fler passager/övergångsställen över Gamlarpsvägen	Lätt	Medel	Medellång sikt	Även hastigheten förväntas bli lägre i och med fler passager
A4	3	Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid Rosenholmsskolan				
		Bygga hämta/lämnplatser på Rosenholmsvägen	Lätt	Medel	Kort sikt	
		Förläng påstigningsyta	Lätt	Medel	Kort sikt	
A5	2	Saknas sammanhängande GC-väg mellan Järnvägsgatan och Norråsaskolan				
		Bygga GC-väg på Prästgatan, cykelöverfart vid korsningen Rådhusgatan/Prästgatan och förbättra GC-väg genom Eosparken	Lätt	Medel	Medellång sikt	
A6	2	Trafiksäkerhetssituationen längs Anneforsvägen vid Norråsaskolan/Busshållplats/Aktivitetsfält/Sporthall				
		Bygga GC-passage vid korsningen Anneforsvägen/Kolonigatan	Lätt	Låg	Medellång sikt	
A7	2	Höga hastigheter cykeltrafik från Kyrkogatan ut på Anneforsvägen				
		Utreda bäst åtgärd		Låg	Kort sikt	Exempelvis ta bort del av staket och fasa ned/ta bort kantsten så det blir tydligare var man ska cykla (korsning Prästgatan/Kyrkogatan). Kan lösas ihop med anläggande av GC-väg och parkering på Kyrkogatan som byggs 2025
		Genomföra åtgärder		Medel	Medellång sikt	

A8	3	Höga hastigheter cykeltrafik från Tullgatan ut på Köpmangatan				
		Bygga om korsningen Tullgatan/Köpmangatan	Medel	Medel	Medellång sikt	Ska göras tillsammans med dagvattenåtgärd
A9	1	Otydlig trafiksituation på Skogsvallen-området för oskyddade trafikanter				
		Utreda bäst åtgärd tillsammans med kultur- och fritidsförvaltningen och berörda föreningar		Låg	Kort sikt	Handlar om att tydliggöra var olika trafikslag ska vistas och ge plats för oskyddade trafikanter. Koppling finns till behov av cykelparkeringar på Skogsvallen
		Genomföra åtgärder	Lätt	Medel	Medellång sikt	
A10	3	Osäker trafiksituation vid Åkerskolan för barn och föräldrar till/från fritidshem				
		Måla gångväg utmed staket för att tydliggöra var man ska gå och skylta/måla så vårdnadshavare inte parkerar fel	Lätt	Låg	Kort sikt	Föräldrar som ska hämta sina barn från fritids går bakom taxibilarna som kör till anpassad grundskola och parkerar på fel ställe
A11	1	Osäker busshållplats, barn springer över Brogatan till Åkerskolan				
		Utreda bäst åtgärd tillsammans med Jönköpings Länstrafik för				Olika alternativ: Staket, avsmalning, flytta hållplats. Nudging/kampanj - gör det roligt att välja gångtunneln.
		Genomföra åtgärder				
A12	2	Osäker passage vid korsningen Parkgatan/Queckfeldsgatan				
		Bygga passage för både gång och cykel	Lätt	Låg	Kort sikt	Skolväg till/från Nyhemsskolan

A13	3	Osäker trafiksituation vid Emåskolan				
		Förbättra och tydliggör var man ska hämta/lämna. Se över parkering	Lätt	Medel	Kort sikt	
A14	2	Rörig hämta-lämna-situation vid Annebergs skola				
		Se över trafiksituationen på Järnväggsgatan och Västerlånggatan	Lätt	Låg	Kort sikt	
A15	2	Otydligt var man ska gå och cykla på Kyrkogatan, Forserum				
		Märka upp gc-vägen tydligare med skyltar och markering i vägen. Se över avsmalningar och ta bort grindar.	Lätt	Medel	Kort sikt	
A16	4	Avsaknad gc-väg/cykelfält Poppelgatan				
		Måla cykelfält	Lätt	Medel	Kort sikt	
		Bygga GC-väg	Medel	Hög	Medellång sikt	Byggs i samband med färdigställandet av Södra vägen
A17	4	Höga hastigheter på Skärvövägen i Stensjön				
		Utreda bäst åtgärd för sänkt hastighet				
<u>BROGATAN + STADSPARKSRONDELLEN</u>						
B1	1	Korsning Brogatan/Storgatan barriär för gående och cyklister och köbildning från alla håll				
		Bygga om korsning till cirkulationsplats	Medel	Mycket hög	Medellång sikt	
		Se övergripande åtgärder				

		Se över om det går att optimera hela signalanläggningen och placering av signaler	Medel	Medel	Kort sikt	
		Bygga Södra vägen, se övergripande åtgärder				
B2	1	Stadsparksrondellen - Köbildning med höga utsläpp som följd				
		Se övergripande åtgärder				
		Bygga Södra vägen, se övergripande åtgärder				
B3	3	Framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrister vid infart till Lidl från Bandygatan				
		Se övergripande åtgärder				
		Bredda gata och anlägg vänstersvängskörfält	Lätt	Medel	Medellång sikt	Åtgärden förutsätter att infarten mot Lidl verkligen bidrar till framkomlighetsproblemen i Stadsparksrondellen. Vi behöver ta reda på hur stort problemet är.
B4	2	Saknas passage för oskyddade trafikanter vid Fiskaregatan/Brogatan				
		Bygga övergångsställe och cykelpassage	Lätt	Medel	Kort sikt	
<u>STRÅK PIGALLE-RESECENTRUM</u>						

C1	1	Framkomlighet, tydlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister				
		Korsningen Karlagatan-Mariagatan, måla befintligt övergångsställe och bygg nytt på "Coop-sidan"	Lätt	Låg	Kort sikt	Gäller stråket Pigalle-Resecentrum och utfart med bil på Mariagatan från Karlagatan
		Genomföra fördjupad studie av trafikflöden i stadskärnan				
		Genomföra åtgärder i projekt om trafikflöden i stadskärnan				
<u>RÅDHUSGATAN</u>						
D1	2	Avsaknad av cykelbana längs Rådhusgatan mellan Prästgatan och Bangårdsgatan				
		Bygga klart GC-bana längs Rådhusgatans västra sida. Bygg GC-passager över Prästgatan och Rådhusgatan. Koppla ny GC-bana även till östra sidan av Rådhusgatan	Medel	Hög	Medellång sikt	Avvakta projekt om trafikflöden i stadskärnan
D2	2	Gångfartsområde Rådhusgatan - Gatans utformning harmonierar ej med reglering som gångfartsområde				
		Genomföra fördjupad studie av trafikflöden i stadskärnan				Avvakta projekt om trafikflöden i stadskärnan
		Genomföra åtgärder i projekt om trafikflöden i stadskärnan				
D3	2	Oklart var man ska cykla på Rådhusgatan vid Stortorget				
		Genomföra fördjupad studie av trafikflöden i stadskärnan				Avvakta projekt om trafikflöden i stadskärnan

		Genomföra åtgärder i projekt om trafikflöden i stadskärnan				
MARIAGATAN						
E1	1	Avsaknad av cykelpassage över Mariagatan vid Köpmansgatan				
		Genomföra fördjupad studie av trafikflöden i stadskärnan				Avvakta projekt om trafikflöden i stadskärnan
		Genomföra åtgärder i projekt om trafikflöden i stadskärnan				
E2	3	Otydlig trafiksituation för cyklister korsningen Mariagatan/Bangårdsgatan				
		Bygga övergångsställe/passage över Bangårdsgatan	Lätt	Låg	Medellång sikt	
E3	4	Dålig framkomlighet för buss ut på Bangårdsgatan från Mariagatan				
		Se övergripande åtgärder				
		Trafiksignal med bussprioritet	Lätt	Medel	Kort sikt	
		Bygga cirkulationsplats	Medel	Mycket hög	Lång sikt	
E4	2	Övergångsställe skymms av byggnad Mariagatan/Anneforsvägen				
		Bygga upphöjd cykelöverfart	Medel	Medel		
E5	4	Dålig belysning vid övergångsställe Skolgatan/Mariagatan				

		Se över belysningen	Lätt	Låg		
STORGATAN						
F1	3	Ojämn stenbeläggning och otydligt var man ska cykla på Storgatan				
		Genomföra fördjupad studie av trafikflöden i stadskärnan				Avvakta projekt trafikflöden i stadskärnan
		Genomföra åtgärder i projekt trafikflöden i stadskärnan				
CITY ÖVRIGT GC						
G1	2	Bristande framkomlighet för cykel över järnvägen mellan västra och östra Nässjö				
		Bygga GC-bro mellan stationen och västra staden	Svårt	Mycket hög	Lång sikt	
G2	4	Gång- och cykelpassage över bilväg saknas längs Gjutaregatan mellan Brogatan och Resecentrum				
		Anordna en GC-passage	Lätt	Låg	Kort sikt	
G3	3	Saknas passage över Köpmansgatan mellan Kolonigatan och stadsparken				
		Förlänga gc-bana och bygga övergångsställe/passage	Lätt	Medel	Kort sikt	
FRAMKOMLIGHET BUSS						
H1	4	Dålig framkomlighet för buss ut på Sörängsvägen från Ingsbergsgatan				
		Trafiksignal med bussprioritet	Medel	Medel	Kort sikt	
H2	1	För få gater på resecentrum				

		Bygga fler gater för att göra plats för en femte stadsbusslinje	Medel	Hög	Medellång sikt	
GC-STRÅK UTANFÖR CITY						
I1	3	Bristande framkomlighet för cykel i huvudstråk längs Sörängsvägen				
		Måla genomgående GC-bana i korsningar	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I2	2	Cykelbana längs Brinellgatan byter sida, ger sämre framkomlighet för cyklister och upplevs otydligt				
		Anordna en cykelpassage över Brinellgatan norr om korsning och måla vägvisningspilar för cykel genom korsning	Lätt	Låg	Kort sikt	
		Bygga färdigt GC-bana längs Brinellgatan så att det är på båda sidor hela vägen	Lätt	Hög	Medellång sikt	
I3	2	Saknas ett tydligt utpekat huvudcykelstråk av god kvalitet söderut mot Handskerydsområdet				
		Bygga färdigt GC-väg i utpekat/utpekade stråk	Lätt	Hög	Medellång sikt	
		Bygga om befintliga cykelfält på Bandygatan till GC-väg	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I4	3	Trafiksäkerhetsbrister för gående och cyklister i korsning Skansgatan/Muggebogatan				
		Bredda trottoaren till GC-väg längs Skansgatan från Björnbärsvägen samt cykelöverförart i korsningen Skansgatan/Muggebogatan. Minska antal in-/utfarter från parkering.	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I5	1	Bristande framkomlighet för cykel i befintlig gångtunnel vid Adela Udde				

		Bygga ny större port under järnvägen	Svårt	Mycket hög	Medellång sikt	
I6	3	Avsaknad av cykelbana längs Skogsvägen mellan järnvägsövergång och Sörängsvägen				
		Skyltar behövs på flera ställen längs GC-väg på Skogsvägen (båda sidor)	Lätt	Låg	Kort sikt	
		Bygga ca 200 m GC-väg samt koppling mot GC-väg längs Sörängsvägen	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I7	3	Trottoar saknar beläggning längs Sturegatan mellan Gamlarpsvägen och Runnerydsgatan, trottoar saknas helt vid park				
		Asfaltera trottoarer	Lätt	Medel	Medellång sikt	
		Bygga trottoar förbi parken	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I8	3	Belysning saknas på Jönköpingsvägen mellan Norrbodarondellen och Gamlarp industriområde				
		Sätta upp belysning på gc-väg mellan Norrbodarondellen och RV 40	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I9	4	Smalt cykelfält Södra allén				
		Bygga gc-väg	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I10	3	Saknas gc-väg på Mellangatan innan Brogatan				
		Förlänga gc-väg	Lätt	Medel	Kort sikt	
I11	3	Avsaknad cykelväg Koltorpsgatan				

		Bygga gc-väg	Medel	Hög	Medellång sikt	
I12	3	Övergångsställe på fel sida korsningen Mellangatan/Gäragatan				
		Flytta övergångsstället eller bygga nytt	Lätt	Låg	Kort sikt	
I13	4	Dålig beläggning gc-väg längs Runnerydssjön				
		Rusta upp och lägga ny beläggning	Lätt	Medel	Medellång sikt	
I14	3	Saknas utpekad plats för gående och cyklister på Bockängsgatan				
		Bygga gc-väg	Lätt	Medel	Kort sikt	
SÖDRA VÄGEN ETAPP 3						
J1	1	Färdigställ ringleden Södra vägen				
		Bygga Södra vägen etapp 3 med anslutande vägar och gc-vägar Poppelgatan, Telegatan och Virkesgatan/Brånsvägen	Svårt	Hög	Lång sikt	
<u>GC-ÅTGÄRDER FÖR ENKLARE OCH SÄKRARE CYKLING I FORSERUM</u>						
K1	3	Bristande framkomlighet för cykel i Forserum				
		Komplettera med genare GC-väg mellan Hästhovsvägen och Cirkelgatan	Lätt	Medel	Medellång sikt	
		Förbättra möjligheterna att ta sig över till Lillsjövägens västra sida från gc-vägen.	Lätt	Medel	Medellång sikt	

	Märka ut gc-passagen över Stenserydsvägen vid järnvägsbron med pollare och färg	Lätt	Låg	Kort sikt	
	Utreda alternativen för att göra det enklare och säkrare att cykla mellan stationen och torget/centrumplan och ansluta till Lillsjövägen	Lätt	Låg	Medellång sikt	

ÅTGÄRDER TRAFIKFLÖDEN I STADSKÄRNAN

L1	Brister att utreda i projekt om trafikflöden i Nässjö stadskärna				
	Avsaknad av cykelbana längs Bangårdsgatan mellan Storgatan och Kyrkogatan. Stråk mellan exempelvis Åker - stationen/centrum - Norråsa.				
	Korsning Brogatan/Storgatan barriär för gående och cyklister och köbildning från alla håll.				
	Stadsparksrondellen - Köbildning med höga utsläpp som följd				
	Avsaknad cykelbana längs Rådhusgatan mellan Prästgatan och Bangårdsgatan				
	Gångfartsområde Rådhusgatan - Gatans utformning harmonierar ej med reglering som gångfartsområde				
	Oklart var man ska cykla på Rådhusgatan vid Stortorget				
	Avsaknad av cykelpassage över Mariagatan vid Köpmansgatan				
	Otydlig trafiksituation för cyklister korsningen Mariagatan/Bangårdsgatan				
	Dålig framkomlighet för buss ut på Bangårdsgatan från Mariagatan				
	Tillämpa standard för snabbspår och blandspår för cykel				

Bilaga 2 Trafikstrategi för Nässjö kommun 2024-2027

Begreppslista

- **Bilspärr:** En grind som ska hindra andra fordon än cykel att köra på gång- och cykelvägarna.
- **GC:** Gång- och cykel
- **Cykelpassage:** En del av en väg som är avsedd att användas av cyklister för att korsa en vägbana och är utmärkt med vägmarkering.
- **Cykelöverfart:** En del av en väg som är byggd och anpassad till cykeltrafik för att korsa en vägbana där cyklisten har företräde. Ska vara upphöjd och byggd så att hastigheten för biltrafiken inte överstiger 30 km/h.
- **Gent:** Att ett gång- och cykelvägsstråk ska vara gent betyder att det ska gå närmaste vägen utan omvägar.
- **Gångpassage:** En del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en vägbana och utmärkt med pollare.
- **Kommunalt vägnät:** Vägnätet i Sverige som ägs av kommunerna och som kommunen också sköter. Vid om- och tillbyggnad av det kommunala vägnätet så är det kommunen som bygger och finansierar. Det kommunala vägnätet ligger vanligtvis i tätort.
- **Robust:** Att kollektivtrafiken ska vara robust betyder att den ska vara stabil och inte känslig för störningar på grund av exempelvis trafiksituationen.
- **Statligt vägnät:** Vägnätet i Sverige som ägs av staten. Trafikverket har i uppgift från staten att sköta det statliga vägnätet. Vid om- och tillbyggnad är det Trafikverket som bygger och finansierar.
- **VGU:** Vägar och gators utformning, ett dokument som beskriver utformning av gator och vägar för att få en likriktning av t. ex. övergångsställen.
- **VTI:** Statens väg- och transportforskningsinstitut, ett oberoende internationellt forskningsinstitut inom transportsektorn.