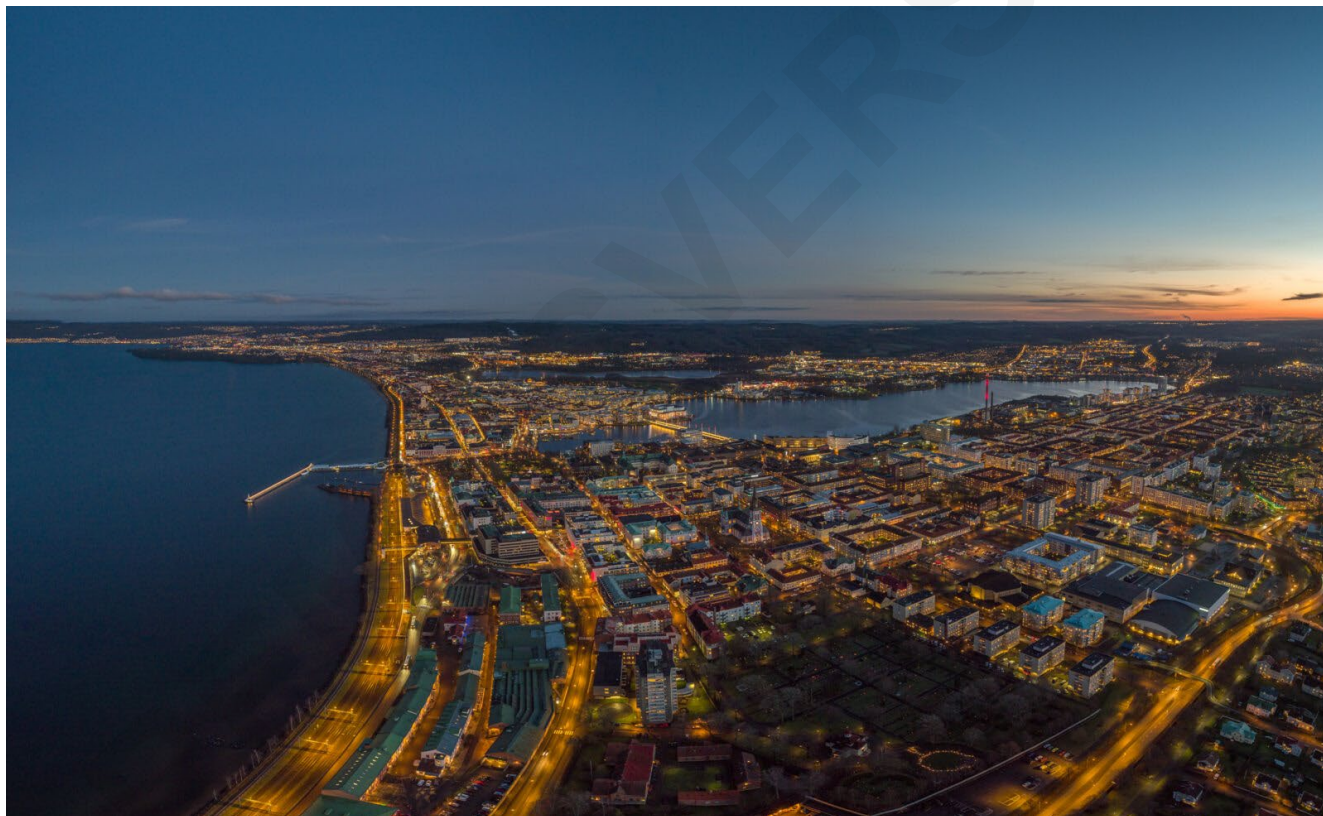


Kommunfullmäktige ☐
Kommunstyrelsen ☐
Övriga nämnder ☐
Förvaltning ☐

Trafikstrategi

Fastställt av Fastställt av, Instans, Ange datum



Förord

REMISSVERSION

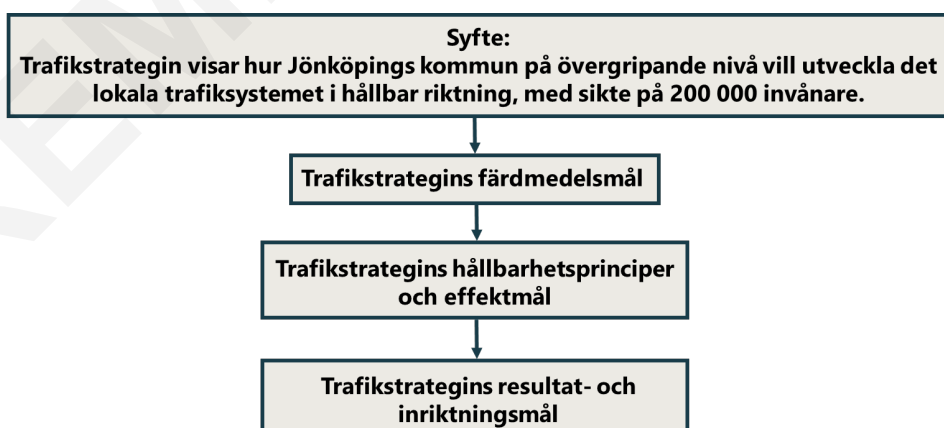
Sammanfattning

Trafikstrategin visar hur Jönköpings kommun på övergripande nivå vill utveckla det lokala trafiksystemet i hållbar riktning, med sikte på 200 000 invånare.

Som regional huvudort har Jönköping en central roll i arbetsmarknadsregionen. Jönköpings kommun är även en viktig logistiknod samt en viktig målpunkt för både besökare och invånare i hela länet. För att säkerställa att det är tillgängligt och enkelt att ta sig fram i hela kommunen, samtidigt som vi utvecklas i en hållbar riktning, måste trafiksystemet effektiviseras och fler behöver välja färdssätt som tar mindre plats. Det ger utrymme för att utveckla en tillförlitlig transportinfrastruktur för olika färdssätt i hela kommunen. Då skapas en god balans mellan stad och landsbygd.

Trafikstrategin omfattar hela kommunen men berör också resandet utanför kommunens gränser och många frågor som berör Jönköpings kommuns trafiksystem ägs och hanteras av andra aktörer. Trafiken påverkar dessutom flera delar av samhället – till exempel människors hälsa och trygghet, miljön och klimatet. Därför behöver vi se trafiksystemets roll i de utmaningar samhället står inför, både lokalt och globalt. För att lösa gemensamma utmaningar i de frågor vi själva inte har rådighet över behöver vi utveckla vår samverkan med andra.

Trafikstrategin blir grunden för framtida handlingsplaner, som ska visa vilka konkreta åtgärder som behöver genomföras för att nå trafikstrategins mål.



Figur 1 Trafikstrategins målhierarki.

Begreppsförklaring

Aktiva transporter: Färdsätt som sker med fysisk aktivitet, som att gå eller cykla.

Framkomlighet: Hur enkelt det är att ta sig fram på gator och vägar, beroende på trafik, hinder och vägars utformning.

Färdsätt: Hur människor förflyttar sig med cykel, kollektivtrafik, bil eller till fots.

Hållbara transporter: Färdsätt som långsiktigt minskar belastningen för både ekonomi, samhälle och miljö. Hållbara transporter är ofta både aktiva och yteffektiva.

Jämlikhet: Alla människor har lika värde och rättigheter oavsett kön, ålder, etnicitet, religion, socioekonomisk status eller andra faktorer och ska erbjudas lika möjligheter i samhället.

Jämställdhet: Lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter för kvinnor och män i alla samhällsområden.

Mikroleveranser: Små, lätta fordon som framförs med låg hastighet, ofta omkring 25 km/h.

Mobilitet: Människors och gods möjlighet att förflytta sig.

Motorfordon: Ett fordon med motor som delas in i tre grupper: bilar (personbilar, lastbilar och bussar)¹, motorcyklar och mopeder.² Elcyklar omfattas inte av definitionen.

Nyttotrafik: Trafik som gör nytta för samhället, till exempel varutransporter, polis eller sjukvårdstransporter.

Samordningsanläggning för parkering: En byggnad eller mångfunktionell nod som samlar olika transportformer och funktioner. Begreppet kan exempelvis avse parkeringshus eller mobilitetshus.

¹ Trafikstrategins mål mäts utifrån definitionen på motorfordon från begreppslistan men betyder inte att busstrafiken ska minska, eftersom de utgör en liten andel av den totala motorfordonstrafiken i mätningarna kan de öka när övrig motorfordonstrafik minskar.

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559/

Skolgata: Avser i trafikstrategin gågata, gångfartsområde eller trafiksäkerhetshöjande åtgärder i direkt anslutning till skola.

SUMP: *Sustainable Sustainable Urban Mobility Planning and Monitoring* och är ett EU-krav för städer som ingår i TEN-T-nätverket. TEN-T är ett transeuropeiskt transportnät som länkar samman Europa med vägar, järnvägar och sjöfart.

Jönköping är en av 431 städer inom EU som räknas som en urban knutpunkt. Genom att följa SKR:s handbok för att förbättra framkomligheten för hållbara trafikslag uppfyller Jönköpings kommun EU:s krav på hur arbetet med SUMP ska tas fram.³⁴

Tillgänglighet: I trafikstrategin syftar tillgänglighet på hur enkelt det är att förflytta sig och nå olika platser och funktioner i samhället, oavsett färdssätt eller individuella förutsättningar.

Tillgänglighetsanpassning: Möjligheten för alla människor att använda en tjänst, plats eller infrastruktur, särskilt för personer med funktionsnedsättning.

Universell utformning: Princip för att utforma fysiska miljöer som så många som möjligt kan använda och som inte behöver anpassas i efterhand.⁵

Yteffektiva transporter: Färdssätt som tar upp lite plats jämfört med hur många personer eller varor som transporteras, som tåg, buss, cykel och gång.

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en

⁴ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/87adaa0c-cd13-4ce0-9a15-d138ea31bb2c_en?filename=sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf

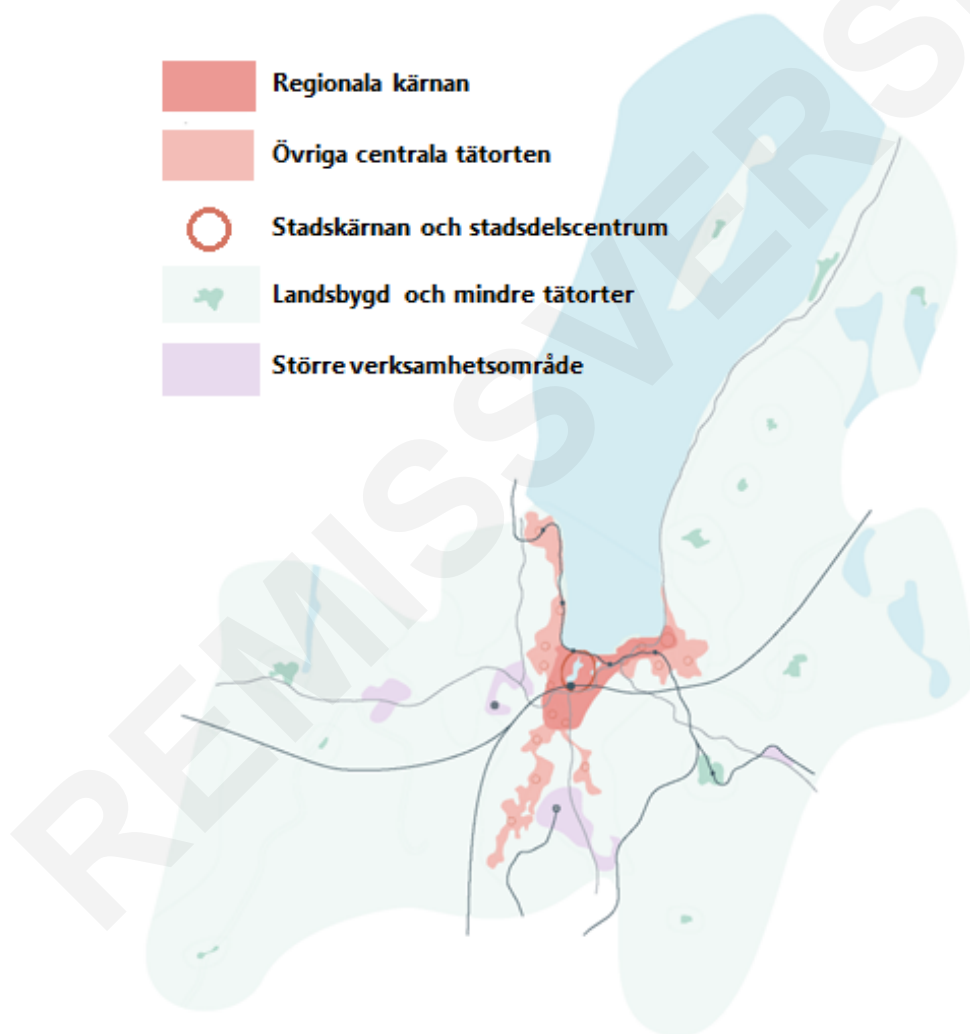
⁵ <https://www.mfd.se/samhallsomraden/utformning-av-fysisk-miljo/utga-fran-universell-utformning/>

Geografisk indelning av Jönköpings kommun

Trafikstrategin är geografiskt indelad utifrån översiktsplanen.

Stadskärnan utgörs av de mest centrala delarna av staden. Den *regionala kärnan* omfattar utbyggnadsområden som i framtiden kommer ha liknande förutsättningar att förflytta sig som i stadskärnan. *Övrig central tätort* utgörs av övriga staden samt tätbebyggda områden som enligt översiktsplanen bedöms växa samman med staden, såsom Bankeryd och orterna i Tabergsdalen. *Mindre tätorter och landsbygd* omfattar resten av kommunen.

-  **Regionala kärnan**
-  **Övriga centrala tätorten**
-  **Stadskärnan och stadsdelscentrum**
-  **Landsbygd och mindre tätorter**
-  **Större verksamhetsområde**



Figur 2 Färdmedelsmålen indelning utifrån olika transportförutsättningar.

Innehåll

Förord.....	2
Sammanfattning	3
Begreppsförklaring.....	4
Geografisk indelning av Jönköpings kommun.....	6
1. Inledning	8
1.1 Syfte	8
1.2 Vad är en trafikstrategi?	8
1.3 Övergripande utmaningar i Jönköpings kommun	8
1.4 Trafikstrategins relation till andra styrdokument	10
1.5 Avgränsningar	10
2. Mål för trafiken i Jönköpings kommun	11
2.1 Resor och transporter i vårt framtida Jönköping.....	12
2.2 Trafikstrategins färdmedelsmål.....	15
2.3 Trafikstrategins hållbarhetsprinciper	17
2.4 Trafikstrategins resultat- och inriktningsmål	20
3. Fortsatt arbete	24

1. Inledning

1.1 Syfte

Trafikstrategin visar hur Jönköpings kommun på övergripande nivå vill utveckla det lokala trafiksystemet i hållbar riktning, med sikte på 200 000 invånare.

1.2 Vad är en trafikstrategi?

Trafikstrategin är ett strategiskt styrdokument för Jönköping kommuns trafikplanering. Strategin visar på en övergripande nivå vilken riktning kommunen ska ta för att hantera framtida utmaningar genom god trafikplanering.

När kommunen utvecklas enligt översiktsplanen behöver trafiksystemet planeras med ett långsiktigt perspektiv. Trafikstrategin visar vilken utveckling Jönköpings kommun strävar efter lokalt, regionalt och nationellt. Många frågor som påverkar Jönköpings kommuns trafiksystem ägs och hanteras av andra kommuner, regioner och nationella aktörer. För att lösa gemensamma utmaningar behövs tydliga ställningstaganden från Jönköpings kommun och ett bättre samarbete med andra aktörer och myndigheter, särskilt i de frågor kommunen inte har rådighet över.

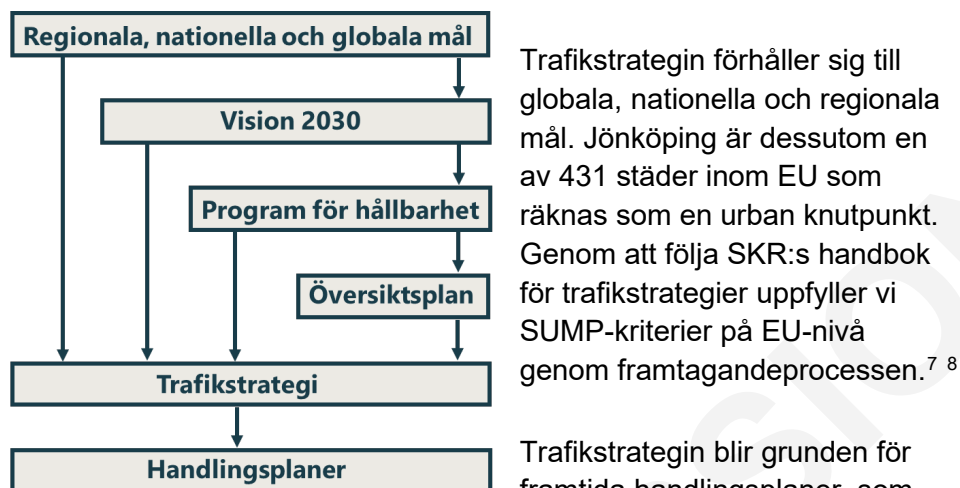
1.3 Övergripande utmaningar i Jönköpings kommun

Ambitionen är att skapa *framkomlighet*, *tillgänglighet* och *balans* i trafiksystemet. Det innebär att det ska vara enkelt att transportera människor och gods till olika målpunkter i kommunen, genom att fler väljer yteffektiva färdssätt som tar mindre plats. Det ska vara attraktivt att bo i hela Jönköpings kommun. Balansen mellan stad och landsbygd ligger till grund för hur olika områden ska bidra till att nå våra mål.

1.3.1 Ökat transportbehov på begränsad yta

Vi blir fler som ska bo, arbeta och förflytta oss på en begränsad yta. Som regional huvudort är Jönköping dessutom en målpunkt för besökare och boende i hela länet. Med flera sjöar, höjdskillnader och befolkningstillväxt är konkurrensen om ytan stor, särskilt i den regionala kärnan och i övrig central tätort. Att kommunen växer innebär också utmaningar för att säkerställa en god framkomlighet och tillgänglighet för alla grupper i samhället och oavsett bostadens läge. Vad god framkomlighet och tillgänglighet innebär kan variera beroende på personliga omständigheter och här får inte behoven hos en äldre befolkning eller bland boende på landsbygden utelämnas.

1.4 Trafikstrategins relation till andra styrdokument



Figur 3 Illustration över hur trafikstrategin förhåller sig till andra styrdokument.

Trafikstrategin ersätter *Kommunikationsstrategin* som antogs 2012.

1.5 Avgränsningar

Trafikstrategin visar vad Jönköpings kommun vill uppnå med strategisk trafikplanering av trafiksystemet. Den omfattar hela kommunen men berörs också av resandet utanför kommunens gränser. Strategin avgränsar sig till kommunens trafiksystem med fokus på infrastruktur för kollektivtrafik, bil, cykel och gång. På lokal nivå behandlas gods i stadsmiljön. Nationell och regional flyg- och godstrafik omfattas inte av strategin. I frågor där kommunen inte har mandat att fatta beslut tydliggörs trafikstrategin Jönköpings kommuns strategiska ställningstaganden vid samverkan med andra aktörer.

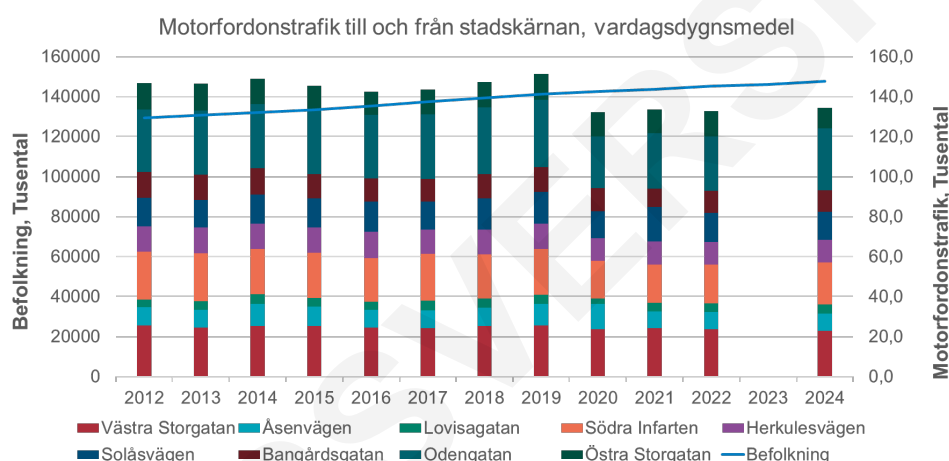
Frågor som kommunen inte har egen rådighet att hantera kan till exempel vara att bygga cykelvägar på statliga vägar inom kommunens gränser. Det kan också handla om biljettpreiser, tidtabeller och linjedragning för kollektivtrafik. Jönköpings kommun kan bidra till att öka kollektivtrafikens framkomlighet på det kommunala vägnätet, men i övriga frågor krävs samarbete med exempelvis Jönköpings Länstrafik, Trafikverket eller Region Jönköpings Län.

⁷ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>

⁸ Se bilaga kapitel 4. Arbetsprocess

2. Mål för trafiken i Jönköpings kommun

Trafikstrategins syftar till att visa hur Jönköpings kommun på övergripande nivå vill utveckla det lokala trafiksystemet i hållbar riktning, med sikte på 200 000 invånare. Infrastrukturen för kollektivtrafik, cykel och gång måste förbättras, för att göra det enklare för fler att använda dessa färdssätt. Det innebär att motorfordonstrafikens utrymme måste minska även när befolkningen ökar, utan att påverka funktionen på riksintresset E4:an. När motorfordonstrafiken minskar blir det också bättre framkomlighet för både nyttotrafik och andra som behöver resa med bil.

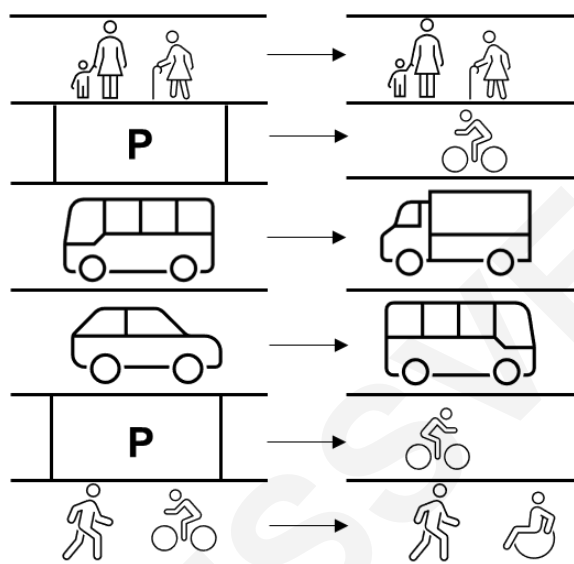


Figur 4 Diagrammet visar hur motorfordonstrafiken till och från stadskärnan har förändrats sedan 2012.

2012 hade Jönköpings kommun 129 000 invånare och 142 000 motorfordonsrörelser per dag. År 2024 hade befolkningen ökat till 147 000 invånare, medan motorfordonstrafiken hade minskat till 137 000 rörelser.

2.1 Resor och transporter i vårt framtida Jönköping

I framtiden är Jönköpings kommun mer tätbefolkad än idag. Vi har blivit fler kommuninvånare och staden har blivit tätare och mer levande. Samtidigt ser möjligheterna att resa olika ut beroende på var i kommunen människor bor och arbetar. Avstånd, invånarantal och transportmöjligheter varierar – särskilt mellan den regionala kärnan och övrig central tätort, jämfört med mindre tätorter och landsbygden. Variationen ger olika förutsättningar för hur olika områden kan bidra till kommunens mål för på vilket sätt vi ska resa i framtiden. Målbilder beskriver framtidens resande i kommunens olika områden.



Figur 5 Illustrationen visar hur omfördelning av ytor ger plats för fler funktioner.
(uppdateras)

2.1.1 Målbild för resor och transporter i den regionala kärnan

Den regionala kärnan är en levande målpunkt där människor bor, arbetar och möts. Här är det enkelt att ta sig fram till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Den regionala kärnan definieras av närhet och de flesta som bor och vistas här kan resa aktivt i sin vardag. Färre motorfordon tar plats på gatorna, vilket skapar bättre framkomlighet för samhällsviktig trafik som räddningstjänst, sjukvårdstransporter och godstransporter.



Figur 6 Karta över stadskärnan och den regionala kärnan.

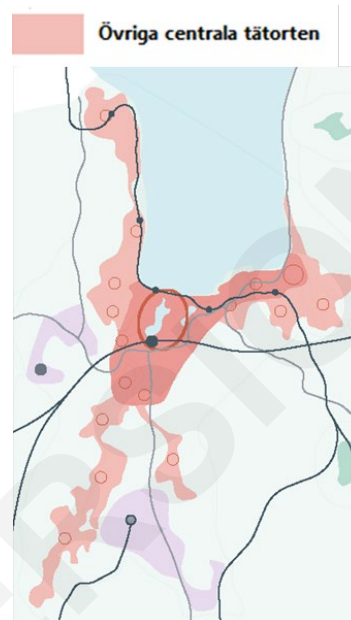
Gatunätet formas med människan i centrum. Mer utrymme ges till gång, cykel, grönska, kollektivtrafik och tillfällig handel. Det blir enklare att ta sig fram på ett yteffektivt sätt. Fler ställer sina bilar i parkeringshus, så att ytor som använts för gatuparkering kan nyttjas till annat. För de som behöver finns korttidsparkering för ärenden som att besöka en butik eller vårdinrättning. Gatunätet är utformat så att alla, oavsett rörlighet, tryggt och säkert kan ta sig till och från sin bil, sin cykel eller en hållplats.

Fler reser aktivt i vardagen, vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa och personligt välbefinnande. Gröna gator gör det trevligare att gå och cykla, samtidigt som växtlighet skyddar mot extremväder.

Alla ska kunna ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt, oavsett förutsättningar. Med universell utformning blir gatumiljön trygg och tillgänglighetsanpassad för såväl barn, äldre och personer med synnedsättning eller rörelsehinder. Både till, från och inom den regionala kärnan samspelar många funktioner på ett begränsat utrymme, och just därför måste varje yta fungera för alla.

2.1.2 Målbild för resor och transporter i övrig central tätort

I den övriga centrala tätorten bor många människor. Här finns det också gott om arbetsplatser, skolor, butiker och andra viktiga målpunkter. I närområdet är det enkelt att gå eller cykla för att nå lokal service, och det är också så de flesta väljer att ta sig fram för sina korta resor. Cykelvägar och effektiva kollektivtrafikstråk håller hög kvalitet och har gjort det både attraktivt och bekvämt att resa hållbart, även när avstånden blir längre. Till den regionala kärnan går det ofta att ta sig lika snabbt med cykel eller kollektivtrafik som med bil, särskilt under rusningstid. Bilresandet har minskat i området, men bilen är fortfarande det oftast använda färdmedlet vid invånarnas resor, särskilt för resor till platser som är svåra att nå med cykel eller kollektivtrafik. För de som behöver bilen är framkomligheten bra, även för nyttotrafik som leveranser och samhällsviktiga transporter.



Figur 7 Karta över övriga centrala tätorten.

2.1.3 Målbild för resor och transporter på landsbygd och i mindre tätorter

Att bo på landsbygden eller i någon av kommunens mindre tätorter är attraktivt. På landsbygden, där lokal service saknas, är bilen viktig för vardagens ärenden. I de mindre tätorterna sker de flesta korta resorna till skola, affär eller fritidsaktiviteter till fots eller med cykel. Bilen är även i framtiden det vanligast förekommande färdssättet för resor bland boende i mindre tätorter och på landsbygden.

För att transportera sig längre sträckor och ta sig till den regionala kärnan är bilen det vanligaste färdssättet. De som behöver ta bilen kan parkera på pendel- eller infartsparkering för byte till annat färdssätt, ställa bilen i ett parkeringshus eller använda korttidsparkering i den regionala kärnan. Det finns goda möjligheter att byta färdssätt, så att fler kan resa utan bil. Gång-, och cykelstråk till hållplatser, och pendel- och infartsparkeringar är viktiga för boende på landsbygd och i mindre tätorter.

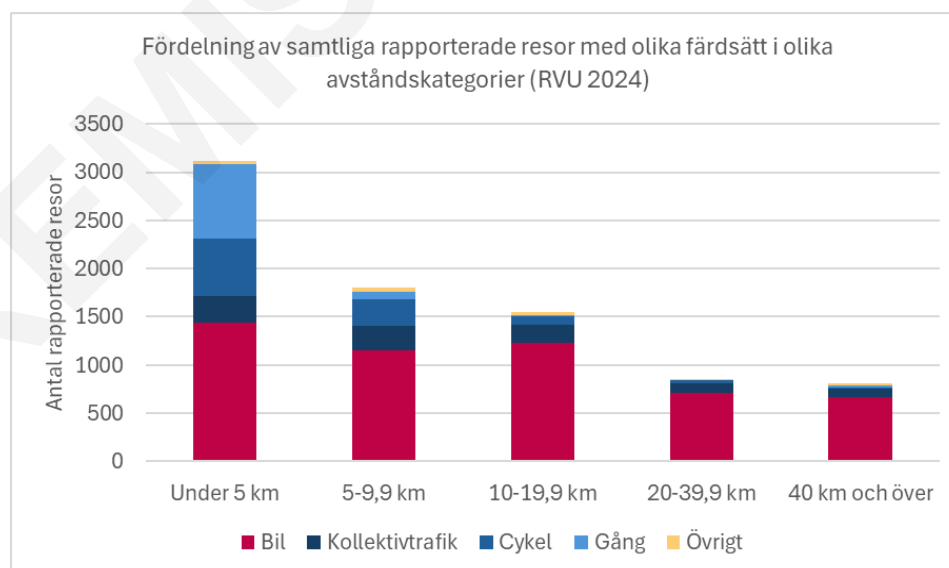
2.2 Trafikstrategins färdmedelsmål

När befolkningen växer innebär det fler antal resor. För att öka tillgängligheten och framkomligheten i hela kommunen måste trafiksystemet effektiviseras genom att ändra hur vi reser jämfört med idag. Färdmedelsmålet visar hur den framtida förändringen ser ut.

De övergripande utmaningarna är att vi blir fler som ska transportera oss på en begränsad yta, att funktionen på E4:an behöver säkerställas utan en ökad motorfordonstrafik och att vi behöver minska trafikens påverkan på hälsa, miljö och klimat. Målet innebär att antalet hållbara resor ökar medan motorfordonstrafiken minskar i absoluta tal jämfört med 2024. För att lösa våra utmaningar är målet för trafiken att:

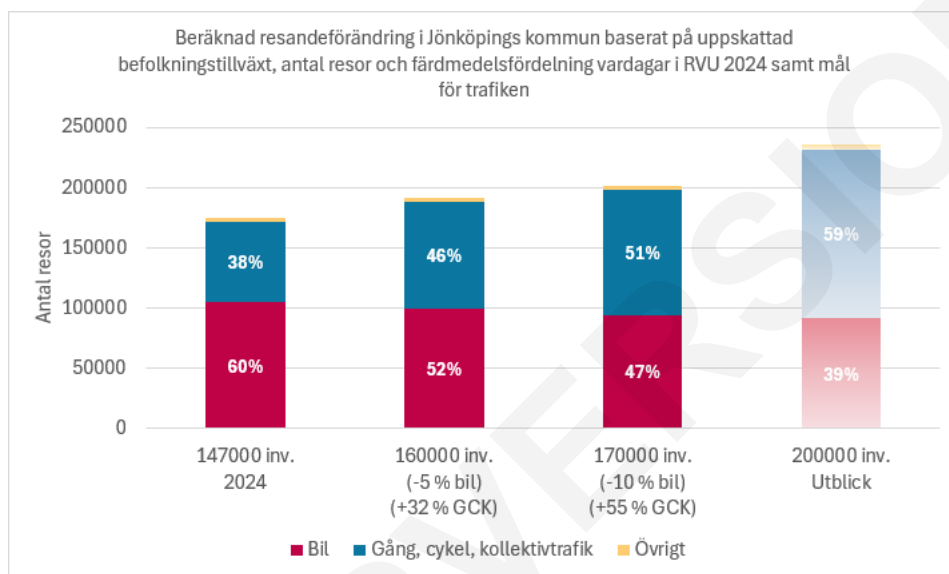
Motorfordonstrafiken i Jönköpings kommun ska minska med 10 % och de hållbara färdmedlen ska öka med 55% från 2024 års nivå, i takt med att befolkningen växer till 170 000 invånare

Tillgängligheten i kommunen ska vara ändamålsenlig utifrån förutsättningar, behov och framtida utveckling. Färdmedelsmålet tar därför hänsyn till att vissa geografiska områden bidrar mer än andra för att skapa en god framkomlighet, tillgänglighet och balans mellan regional kärna, övrig central tätort samt landsbygd och mindre tätorter i kommunen. Det innebär att den stora förändringen behöver ske i den regionala kärnan, där fler bilresor kan göras på annat sätt.

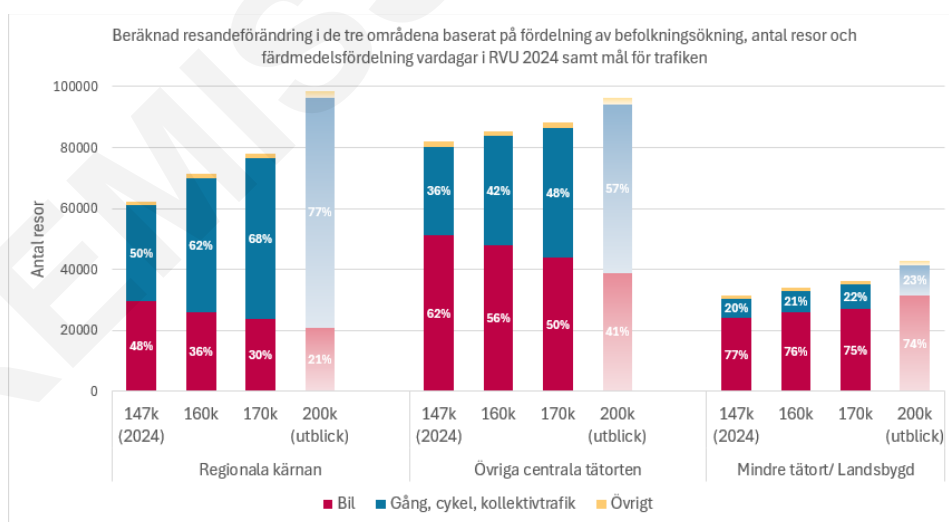


Figur 8 Avstånd för genomförda resor enligt resvaneundersökningen 2024.

Målet innebär att antalet resor ökar i takt med befolkningen. Bland kommunens invånare gjordes 2024 fyra av tio resor med gång, cykel eller kollektivtrafik. När vi blir fler som ska bo, arbeta och förflytta oss på en begränsad yta ökar det totala resandet. Resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar med 55% medan motorfordonstrafiken minskar med 10% till 170 000 invånare jämfört med 2024 års nivå.



Figur 9 Diagram som visar färdmedelsmålet för hela kommunen.



Figur 10 Diagram som visar färdmedelsmålets geografiska indelning.

2.3 Trafikstrategins hållbarhetsprinciper

Trafikstrategin ska bidra till att skapa ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart trafiksystem. Bland de 17 globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 är särskilt *mål 3: god hälsa och välbefinnande* samt *mål 11: hållbara städer och samhällen* aktuella för trafikstrategin.

För att stärka kopplingen mot hållbarhetsmålen i trafikstrategin har fem *hållbarhetsprinciper* tagits fram. De berör trafiksystemet med utgångspunkt i *Program för hållbar utveckling i Jönköpings kommun*. Principerna omfattar hållbar tillgänglighet i vardagen, hälsa, trygghet och säkerhet, miljö och klimat samt jämställdhet och jämlikhet.

Hållbarhetsprinciperna för trafikstrategin är styrande i utvecklingen av trafiksystemet och genomsyrar i olika grad trafikstrategins mål. Hållbarhetsprinciperna ska beaktas i beslut om nyexploatering när kommunen växer, och i enskilda projekt. Genom att arbeta för principerna bidrar Jönköpings trafiksystem till att målen nås på fler områden. För varje princip finns en beskrivning med tillhörande *effektmål* som visar vilken önskad effekt vi vill uppnå med principen. Genom att analysera dessa effekter kommer hållbarhetsprinciperna att ligga till grund för uppföljningen av strategin.

Illustrationen nedan visar hur *Principen om en fungerande vardag* integreras av övriga hållbarhetsprinciper, för att uppnå en god framkomlighet, tillgänglighet och balans mellan stad och landsbygd i hela kommunens trafiksystem.



Figur 11 Hållbarhetsprincipernas relation till de tre hållbarhetsdimensionerna i trafikstrategin. (uppdateras)

1. Ett trafiksystem för en fungerande vardag (FV)

Trafiksystemet i och i anslutning till Jönköpings kommun ger god framkomlighet och tillgänglighet för människor och nyttotrafik. Det underlättar en fungerande vardag med fokus på hållbara färdssätt.

Effektmål 1: Att göra det enkelt att nå önskad destination oavsett ärende, där det hållbara färdssättet är det smidigaste valet. Gång-, cykel och kollektivtrafik är norm i samhälls- och stadsplaneringen. Universell utformning av gatenätet gör det också enklare att ta sig till och från sitt fordon för den som har svårt att gå. Det ska vara enkelt att nå önskad destination oavsett ärende och hållbart färdssätt är det smidigaste valet.

2. Ett jämställt och jämlikt trafiksystem (JJ)

Trafiksystemet är utformat för att ge alla likvärdig tillgång till kommunens platser och aktiviteter med gång, cykel och kollektivtrafik. När tillgängligheten ökar för alla ökar möjligheten till arbete, fritid och handel i Jönköpings kommun.

Effektmål 2: Trafiksystemet utformas utifrån olika gruppers förutsättningar, behov och möjligheter oavsett kön, ålder, etnicitet, religion, socioekonomisk status eller andra faktorer. Fler ges möjlighet att gå, cykla och åka kollektivt i Jönköpings kommun.

3. Ett trafiksystem för minskad miljö- och klimatpåverkan (MK)

Jönköpings kommuns trafiksystem bidrar till att nå klimat- och miljöpolitiska mål genom minskad påverkan från trafiken. Det bidrar till att skapa en hälsosammare miljö för alla som vistas i kommunen.

Effektmål 3: Miljö- och klimatpåverkande utsläpp från trafiken minskar för att miljö- och klimatmål ska nås.

4. Ett trafiksystem för god hälsa (H)

Trafiksystemet ger alla möjlighet att leva ett hälsosammare liv, uppmuntrar till fysisk aktivitet och aktiva transporter, med särskilt fokus på barn och unga.

Effektmål 4: Fler får tillgång till en bra utomhusmiljö som uppmuntrar till att välja aktiva transportsätt. Barn och ungas rätt till utveckling, lek, vila

och god hälsa i enlighet med barnkonventionen prioriteras i planering och utformning av trafiksystemet.

5. Ett tryggt och säkert trafiksystem (TS)

Trafiksystemet är säkert och bidrar till att alla människor känner sig trygga i Jönköpings kommun.

Effektmål 5: Ökad säkerhet och trygghet i trafiken för alla i Jönköpings kommun. Ingen ska omkomma eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor som orsakas av utformning och vägunderhåll som kommunen ansvarar för.

2.4 Trafikstrategins resultat- och inriktningsmål

Trafikstrategins mål visar vad vi behöver uppnå för att utveckla vårt trafiksystem i hållbar riktning när vi växer och blir fler invånare, för att skapa en god framkomlighet, tillgänglighet och balans i hela kommunen.

Under varje mål anges vilka hållbarhetsprinciper och globala hållbarhetsmål i Agenda 2030 målet bidrar till att uppnå.⁹ Samtliga mål omfattar hela Jönköpings kommun om inget annat specificeras. För att säkerställa en god resurshållning i arbetet mot en hållbar samhällsutveckling tillämpas fyrstegsprincipen i arbetet för att nå målen.

2.4.1 Resultatmål

Resultatmålen är kvantifierbara och visar vad som krävs för att lösa de utmaningar kopplade till trafiken som Jönköpings kommun står inför.

Yta

Ökad andel gatumark för gång, cykel, kollektivtrafik och grönska med fler separerade och breda ytor för dessa funktioner.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2, 15.9

Restid

Stärkt restidskvot för kollektivtrafik och cykel mot bil till viktiga målpunkter.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Regional tillgänglighet

Ökad andel av den regionala in- och utpendlingen till Jönköpings kommun sker med kollektivtrafik.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2

Närhet

A) Ökad andel start- och målpunkter som har direkt tillgång till gång- och cykelnätet.

⁹ Se bilaga kapitel 2. Hållbarhet

B) Minst 90% av nya bostäder ska ligga antingen i den regionala kärnan eller inom 1000m från ett stadsdelscentrum med god kollektivtrafik (med minst 900 avgångar i veckan).

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Miljö och klimat

A) De nationella miljökvalitetsmålen för frisk luft ska nås.

B) Bullernivåerna ska inte överskrida Naturvårdsverkets riktlinjer. Ambitionen ska alltid vara att skapa en bättre ljudmiljö än den lägstanivå som regleras i lagstiftningen.

C) Koldioxidutsläpp från trafiken ska minska enligt nationella och globala mål.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2

Trygghet och säkerhet

A) Minskat antal trafikolyckor.

B) Minskat antal trafikolyckor med oskyddade trafikanter.

C) Ökad andel gående och cyklister känner sig trygga när de korsar en gata.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Skolresor

A) Ökad andel barn som går och cyklar till skolan.

B) Ökad andel barn som känner sig trygga på väg till och från skolan.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Parkering

A) Ökad nyttjandegrad i samordningsanläggningar för parkering.

B) Ökad andel korttidsparkeringar för bil av det totala antalet parkeringsplatser på gatumark i anslutning till service, handel och verksamheter.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A,

2.4.2 Inriktningsmål

Inriktningsmålen visar hur vi behöver arbeta för att utveckla vårt trafiksystem i hållbar riktning i takt med att vi blir fler invånare.

Bytespunkter

- A) Fler bytesmöjligheter mellan cykel, bil och kollektivtrafik i strategiska lägen.
- B) Fler sammanhängande och tydliga gång- och cykelstråk, särskilt i anslutning till kollektivtrafik.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Parkering

Fler cykelparkeringar för olika slags cyklar och vid viktiga målpunkter.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Godstrafik

Fler säkra och tillgängliga lastplatser för angöring och nyttotrafik som främjar mindre fordon och mikroleveranser.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 8.3, 9.1, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Framkomlighet

Minskat antal gatuparkeringar längs prioriterade kollektivtrafik- och cykelstråk.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Hastighet

- A) Fler vägar utformas och skyltas med maxhastighet 30 km/h för motorfordon i bostadsområden och tätbebyggda områden.
- B) Fler gågator och gångfartsområden.
- C) Fler cykeltgator och cykelfartsområden.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Hållplatser

A) Fler tydliga, säkra och väl gestaltade gång- respektive cykelstråk samt fler cykelparkeringar i direkt anslutning till hållplatser.

B) Hållplatser anläggs utifrån principer om universell utformning.^[3]

C) Fler hållplatser upplevs som trygga.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Skolresor

Fler zoner med skolgator¹⁰ - som har hämta- och lämnplatser utanför dessa zoner.

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Tillgänglighetsanpassning

Öka möjligheten för fler att röra sig i trafikmiljöer genom att planera utifrån barnperspektiv samt principer om universell utformning.¹¹

Hållbarhetsprinciper: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

¹⁰ Se begreppsförklaring

¹¹ Se begreppsförklaring

3. Fortsatt arbete

Trafikstrategin har ett långsiktigt perspektiv i planeringen av trafiksystemet. För att nå målen i trafikstrategin behöver vi planera för konkreta åtgärder. Dessa åtgärder kommer i nästa steg att tas fram i handlingsplaner som behöver uppdateras allteftersom åtgärder genomförs eller blir utdaterade. Behov av fortsatt arbete bedöms utifrån trafikstrategins mål och kan vara separata eller gemensamma handlingsplaner inom följande områden;

- Framkomlighet
- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Bil
- Stadsmiljö
- Skolvägar
- Gods
- Parkering
- Samverkan