



JÖNKÖPINGS
KOMMUN



KOMMUNIKATIONS- STRATEGI

ÅTGÄRDER FÖR ETT HÅLLBART TRAFIKSYSTEM

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 23 FEBRUARI 2012

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen

Medverkande

Stadskontoret

Josephine Nellerup, samhällsbyggnadsstrateg, uppdragsgivare
Annelie Wiklund, miljöstrateg

Stadsbyggnadskontoret

Henrik Zetterholm, projektledare strategisk infrastruktur, projektansvarig
Christina Stenberg, trafikchef
Karin Grahn, projektledare hållbart resande
Helena Agerman, bitr stadsbyggnadsdirektör

Miljökontoret

Monica Ryttman, miljöinspektör
Maria Westlund, miljöinspektör

Jönköpings Länstrafik AB

Jan-Peter Petersson, planeringschef
Thomas Adelöf, trafikplanerare

Konsult; Sweco Infrastructure AB

Stefan Andersson
Sverker Hanson
Joakim Swahn

Kartor, diagram och illustrationer
(Om inget annat anges): SWECO

Foto omslag, sid 52: Smålandsbilder

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	4
1 INLEDNING	8
2 BAKGRUND OCH SYFTE	10
2.1 Ålborgåtagandena	13
2.2 Målarbete för ett hållbart trafiksystem	13
2.3 Transportpolitiska nationella mål	14
2.4 Höghastighetsstation	14
3 NULÄGESBESKRIVNING OCH BRISTANALYS	16
3.1 Jönköping och Kärnan	16
3.2 Gång- och cykelvägnät	18
3.3 Kollektivtrafik	20
3.4 Biltrafik	23
3.5 Parkering	29
3.6 Trygghet	30
3.7 Trafiksäkerhet	30
3.8 Miljö och klimatpåverkan	30
4 FÖRSLAG TILL TRAFIKSYSTEM.....	34
4.1 Ny hållbar trafikstruktur	34
4.2 Gångtrafik	35
4.3 Cykeltrafik	35
4.4 Kollektivtrafik	39
4.5 Biltrafik	43
4.6 Varudistribution	49
4.7 Parkering	49
4.8 Hållbart resande	52
5 KONSEKVENSBEDÖMNING	54
5.1 Nytt gatunät på systemnivå	54
5.2 Resor och trafik	54
5.3 Nätanalyser	55
5.4 Konsekvenser av utbyggd spårväg	59
5.5 Tillgänglighet	59
5.6 Miljö	60
6 ETAPPINDELNING	62
6.1 Åtgärder i gång- och cykelvägnätet	63
6.2 Åtgärder i kollektivtrafiknätet	65
6.3 Åtgärder i biltrafiknätet	66
6.4 Parkering	68
6.5 Hållbart resande	69
7 UPPFÖLJNING	70

Sammanfattning

Kommunikationsstrategin tar ett samlat grepp på hela transportsystemet i den centrala delen av Jönköping – Kärnan. Den har också funktionen av handlingsprogram för biltrafiksystemet, som komplement till de separata handlingsplaner och -program som tagits fram för kollektivtrafik, cykeltrafik och hållbart resande.

Genomförandetiden för de olika etapperna är beroende av olika omgivningsfaktorer som t.ex. befolkningstillväxt, vilka områden som nyexploateras och konjunkturläge. För att kunna visa åtgärdernas inbördes ordning är samtliga åtgärder indelade i tre olika etapper. Årliga prioriteringsbeslut om planens genomförandetakt antas i samband med beslut om investeringsplan. De kostnader som redovisas för att genomföra åtgärderna i Kommunikationsstrategin är indikativa och fungerar enbart som en vägledning avseende vad föreslagna åtgärder beräknas kosta. Det nya trafiksystemet i Kommunikationsstrategin är framtagen på systemnivå, vilket innebär att åtgärderna samt dess effekter och konsekvenser inte är beskrivna i detalj. Samtliga åtgärder behöver därför analyseras och beskrivas mer detaljerat innan de kan verkställas, t.ex. i projekterings- och detaljplaneskedet.

Syftet är att utveckla trafiksystemet i harmoni med den pågående kommun- och stadsutvecklingen och att säkerställa fungerande kommunikationer och en god miljö för det framtida Jönköping. Utifrån kommunens Utbyggnadsstrategi om utvecklingen fram till 150 000 invånare och Ramprogram för södra Munksjön har Kommunikationsstrategin behandlat de framtida transportbehoven och formulerat en övergripande strategi för hur trafiksystemet ska utformas och hur olika trafikslag ska ges plats och prioriteras i olika delar av staden. I *kap 2* beskrivs visioner och mål för arbetet samt styrande förutsättningar. Strategin bygger till stor del på den omfattande kunskap som byggts upp kring dagens resande och transporter. Ett viktigt underlag är den resvaneundersökning som genomfördes 2009. I *kap 3* redovisas kortfattat den nuläges- och bristanalys som ligger till grund för arbetet.

Jönköping är regionhuvudstad i Jönköpingsregionen som omfattar länets samtliga 13 kommuner vilka sammantaget har en befolkning om cirka 336 000 personer och cirka 170 000 arbetstillfällen. Av dessa återfinns omkring 65 000 i Jönköpings kommun vilket utgör ca 40 % av samtliga arbetstillfällen i regionen. Kommunens resvaneundersökning från 2009 visar att varje invånare i kommunen i genomsnitt utför cirka 3 resor ett normalt vardagsdygn. Undersökningen visar tydligt att invånarna i Kärnan går och cyklar i betydligt större utsträckning jämfört med invånarna övriga kommundelar. De som bor på landsbygden använder bilen i nästan dubbel så stor omfattning som de som bor i Kärnan.

Inom Kärnan finns ett stort antal arbetstillfällen, hög- och gymnasieskoleplatser och statliga myndigheter. Dessutom finns ett stort utbud av handel, caféer, restauranger och fritidsverksamhet. Arbetsplatserna samt det övriga utbudet innebär att Kärnan har en mycket stor betydelse som målpunkt, främst lokalt och regionalt men också nationellt. Samtidigt är Kärnan hem för ca 14 000 boende. Detta innebär att en stor andel av de som arbetar i Jönköpings centrala delar har goda förutsättningar att gå och cykla till arbetet.

Dagens cykelvägnät i Jönköpings stadskärna är glest och uppvisar ett antal brister, jämfört med motsvarande nät för gående och bilister. För att ett huvudvägnät för cykel ska vara attraktivt bör det minst ha samma masktäthet som bilvägnätet. Cyklisterna i stadskärnan är på många håll hänvisade till cykling i blandtrafik eller måste ta långa omvägar för att följa cykelvägarna. Brister finns i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning för alla cyklister med start- eller målpunkt i stadskärnan. Det finns också ett behov av bättre cykelparkeringar i form av fler cykelställ på befintliga cykelparkeringar och att fler platser behöver förses med ställ.

Sammanfattning

Jönköpings kollektivtrafik är sedan den stora linjeomläggningen år 1996 uppbyggt kring tre stomlinjer med tät trafik och högt resande. De tyngsta stråken i dagens kollektivtrafik är Centrum – A6/Ryhov, Centrum - Huskvarna, Centrum - Råslätt, Råslätt – A6/Ryhov och Huskvarna – A6/Ryhov. Dessa stråk trafikeras av stombusslinjerna 1,2,3 samt tätortslinje 13 som sammantaget har 70 procent av resandet med tätortstrafiken. Förutom tätortslinjerna trafikeras Jönköpings kommun av ett antal länsbusslinjer.

På många sträckor och punkter har busstrafiken i olika omfattning och på olika sätt har framkomlighetsproblem. Främst handlar det om konflikter med biltrafik men det finns även problem med konflikter med varutransportfordon samt att det finns delar i bussvägnätet där utrymmesstandarden är låg.

Jönköping är en knutpunkt där flertalet nationella vägar sammanstrålar. E4 genom Jönköping har, förutom sin roll som genomfartsled för den långväga trafiken, stor betydelse för den regionala och lokala trafiken. För att nå Jönköpings centrala delar från söder och öster är E4 och trafikplatserna Ljungarum, Ryhov och A6 mycket betydelsefulla. Från väster är Rv 47, Lv195 och Rv 40 viktiga förbindelser som via Kortebovägen/Juneleden och Klockarpsvägen/Åsensvägen leder till staden.

I stort är huvudnätet i Kärnan vad gäller kapacitet på sträckor anpassat för befintliga trafikmängder. Dock finns det flera korsningspunkter som bedöms ligga nära kapacitetstaket eller där kapaciteteten t.o.m. överskrids. Dessa är bl.a. korsningen Junegatan/Västra Storgatan, Museirondellen, Teaterrondellen, Torparondellen, Solåsrondellen och Högsökerondellen.

I *kap 4* beskrivs förslaget till framtida trafiksystem för staden – ett hållbart trafiksystem där kollektivtrafik och gång- och cykel är norm. Generellt gäller att de olika trafikslagen ska erbjuda god tillgänglighet för alla trafikanter och för alla typer av ärenden. Trafiknäten ska hålla hög standard avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Tät maskvidd och kontinuerliga stråk i en begriplig bebyggelse- och gatustruktur bidrar till god orienterbarhet, trygghet och effektivitet.

Det övergripande transportbehovet inom Kärnan tillfredställs genom att tydliga och attraktiva resmöjligheter i flera olika alternativ erbjuds. Genom att anlägga kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk samt tydliga gång- och cykelstråk erbjuds attraktiva alternativ till bilen. Även utvecklingen mot blandstad i stadsbebyggelsen stärker, samverkar och skapar underlag, för nyttjandet av olika transportmedel.

Genom anläggandet och införandet av olika transportmedel skapas även ett robust trafiksystem som bättre klarar störningar och då kan svara upp mot de resbehov som föreligger. Detta bidrar till en ökad attraktivitet såväl i stadsdelen som staden som helhet.

Förslaget till trafiksystemet utgår från kommunens målsättning att resbehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka. De hållbara färdmedlen ska ges förutsättningar att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen. Biltrafiksystemet ska anpassas efter de hållbara färdmedlens krav på framkomlighet och säkerhet. Förslaget bygger också på de övergripande målen för transportsystemet som helhet, att skapa god funktion i form av hög tillgänglighet samtidigt som hänsyn tas till säkerhet, miljö och hälsa. Trafiksystemet ska utvecklas i harmoni med staden i övrigt.

Stadens gator ska vara platser där människor rör sig och där det känns tryggt. Därför ska cykel- och promenadstråk skapa en sammanhängande stad, kontinuerligt omgiven av bebyggelse. Gatorna ska utformas på de gåendes villkor. En stad för gående förutsätter att det är enkelt för gående och cyklister att passera gator och korsningar.

Sammanfattning

Kollektivtrafikens resenärer kommer att behöva ett ökat utrymme jämfört med idag medan biltrafiken inte kan breda ut sig på samma sätt som tidigare. Tillräckligt utrymme måste därför reserveras för att möjliggöra att ett effektivt trafiknät ska få plats. När nya gator skapas eller byggs om i de framtida kollektivtrafikstråken ställs krav på körbanebredder, svängradier, fri höjd under bro och plats för hållplatser.

Framtidens resande innebär ett delvis nytt sätt att se på bilarnas utbredning i staden. Vissa huvudgators roll som genomfart för bilar kommer att tonas ned. Biltrafiken ska färdas i ett gatunät på de gåendes villkor där flera trafikslag samsas och trafikrytmen är lugnare. Utsläpp och buller minskar samtidigt som trafiksäkerheten ökar. Huvudgatorna i staden kommer att ha en hastighetsbegränsning på 40-60 km/h.

En nyckelfaktor handlar om främja utvecklingen av ett hållbart resande genom olika påverkansåtgärder. Hållbart resande handlar om att förändra attityder och beteenden och få folk att välja hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför bil. Trafikanten är i centrum i detta arbete och utifrån dennes behov utvecklas ett system som gör det möjligt att leva i Jönköping utan bil.

Kap 5 beskriver trafikkonsekvenser av det föreslagna nätet. Med ett förändrat gatunät på systemnivå, med tydligare uppdelning och funktioner för olika gator kommer trafiken att fördela sig på ett annat sätt, vilken påverkar kapaciteten i olika avsnitt.

Utseendet på de centrala huvudgatorna som Herkulesvägen, Barnarpsgatan och Odengatan kommer att ändras. Generellt tillkommer fler gröna inslag i gatumiljön samt att oskyddade trafikanter, dvs gång- och cykel, och kollektivtrafiken kommer ges mer utrymme och synas tydligare jämfört med idag. Genom en tydligare fysisk form och funktion samt nya länkar kommer trafiken att fördela sig annorlunda jämfört med dagens situation. Gatornas utformning får en tydligare fördelning mellan de olika trafikslagen.

På systemnivå kommer miljösituationen att förbättras, främst genom den fysiska utformningen som premierar kollektivtrafiken samt gång och cykel. Förhoppningen är att mer tydliga fysiska prioriteringar ska omfördela resenärer från bil till kollektivtrafiken, vilket tydligt påverkar miljösituationen till det bättre.

I *kap 6* redovisas alla de åtgärder som krävs för att skapa det föreslagna trafiknätet. För att nå ambitionen i Ålborg-åtagandena och kommunens miljömål i Program för hållbar utveckling – miljö samt för att klara en god framkomlighet och tillgänglighet i trafiksystemet krävs att åtgärderna genomförs minst i takt med kommunens befolkningstillväxt. Åtgärderna inom de olika trafikslagen måste samverka och ske samordnat, så att överföringseffekten blir så stor som möjligt till de mer hållbara färdssätten.

Åtgärderna indelas efter trafikslag (cykel, kollektivtrafik, bilvägar och parkering samt åtgärder för hållbart resande) och efter tre etapper; 2012-2015, 2015-2020, 2020-2030.

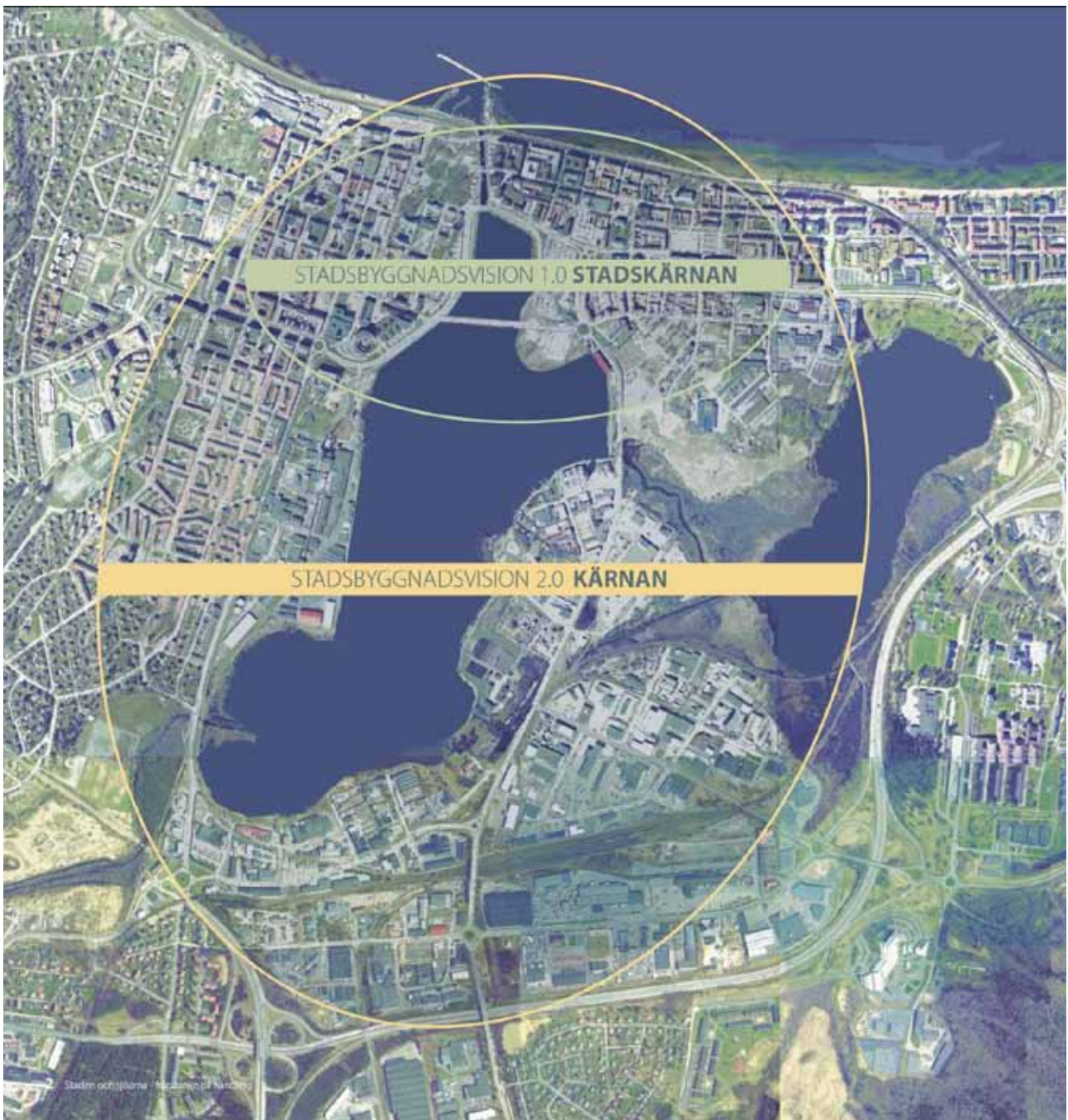
I *kap 7* tas frågor upp kring successiv uppföljning av den pågående planeringen för att verifiera att eftersträvarade effekter uppnås av de åtgärder som genomförs.



1 INLEDNING

Jönköpings kommun arbetar aktivt med att förnya och förtäta staden. För att hitta en hållbar trafiklösning för staden med en växande befolkning har Kommunikationsstrategin tagits fram inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0. Åtgärderna i Kommunikationsstrategin är baserade på att kollektivtrafik, gång- och cykel ska prioriteras före bilen, i enlighet med Ålborg-åtagandena som Jönköpings kommun skrev på 2007.

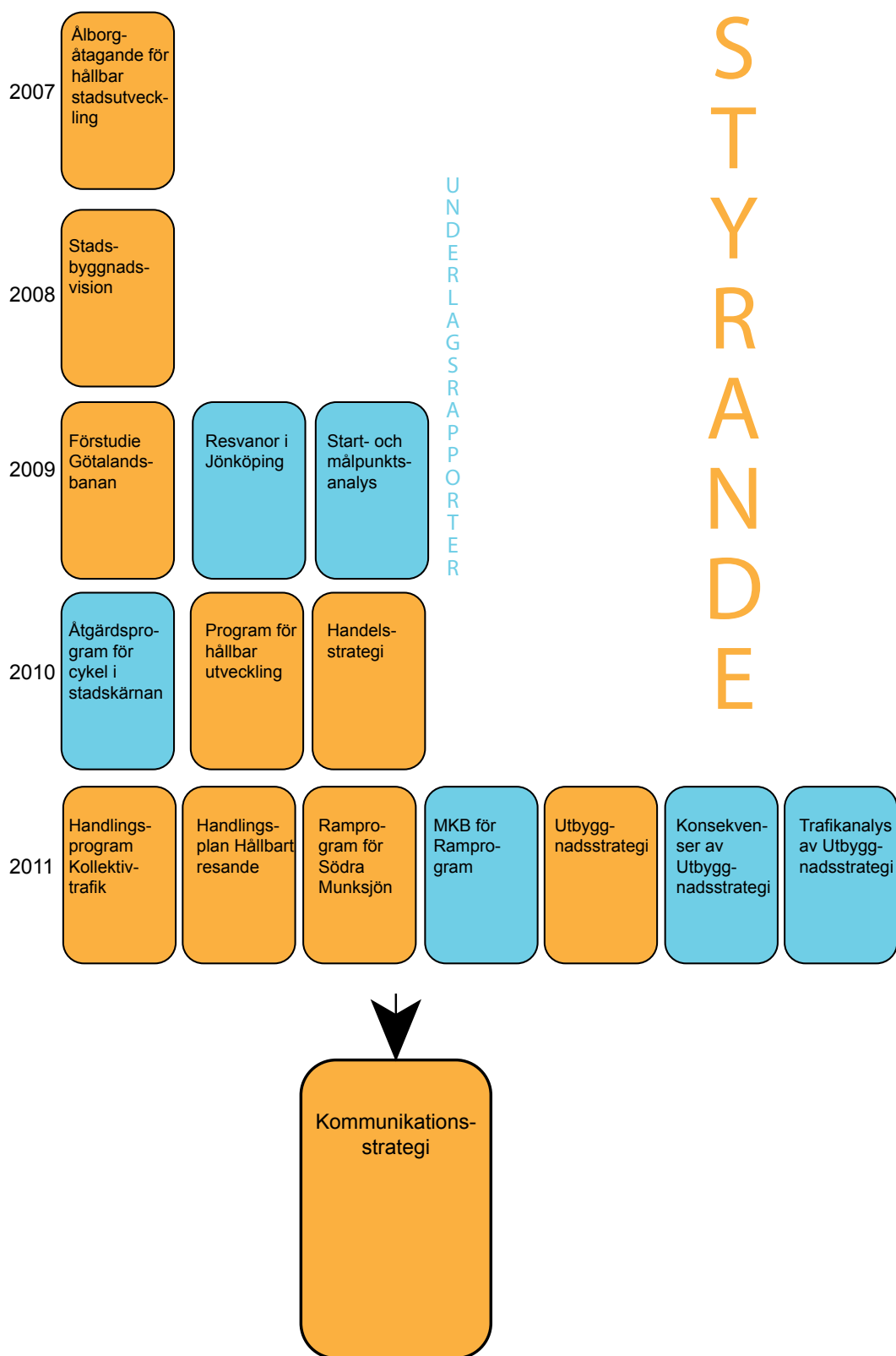
Kommunens mål är att antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30% ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare, år. Till år 2015 ska cyklandet till och från Jönköpings centrum öka med 30% (jämfört med 2010). Målen är antagna i kommunfullmäktige i samband med behandling av Program för hållbar utveckling – miljö.



Figur 1 Kärnan och stadskärnans förhållande till varandra.

1 Inledning

Följande dokument är styrande för arbetet med Kommunikationsstrategin och påverkar stadens hållbara kommunikationer:

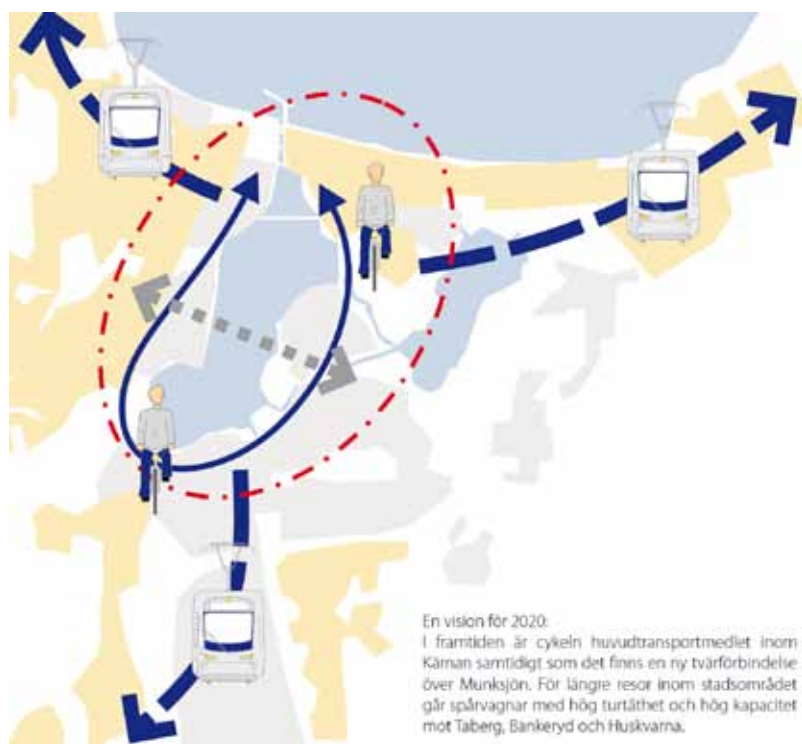


De orange rutorna visar styrdokument antagna i kommunfullmäktige och de blå rutorna visar underlagsrapporter.

2 BAKGRUND OCH SYFTE

Jönköping är en växande kommun med drygt 127 000 invånare. För att Jönköping också i framtiden ska vara en attraktiv stad ökar behovet av åtgärder för bättre tillgänglighet och minskad miljöbelastning från trafiksystemet.

Trafiksystemet i Kärnan utgår från målsättningen att resebehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka. De hållbara färdmedlen ska ges förutsättningar att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen. Biltrafiksystemet ska anpassas efter de hållbara färdmedlens krav på framkomlighet och säkerhet. Dagens trafikstruktur i Jönköpings centrala delar behöver kompletteras för att klara de utrymmesbehov som krävs för ett hållbart trafiksystem, där kollektivtrafik och gång- och cykel är norm. Kommunikationsstrategin ska beskriva vilka åtgärder som krävs, i samtliga trafikslag, för att uppnå kommunens mål med trafiken i staden.



Figur 2 Principskiss över kommunikationer både inom som till/från Kärnan

Ett huvudnät för kollektivtrafiken, citybusslinjer, tätorts- och förortslinjer samt regionala linjer, har beslutats av kommunfullmäktige i Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun. Kommunfullmäktige har också beslutat om ett huvudnät för cykeltrafiken inom stadskärnan i åtgärdsplanen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan. Kommunfullmäktige har även antagit Handlingsplan för hållbart resande i Jönköpings kommun. Handlingsplanens informationsarbete avser att påverka resvalen så att resandet med kollektivtrafik och cykel ökar. Även effektivare bilanvändning, bilpool och samåkning räknas som hållbart resande. Marknadsföring sker i områden där, enligt Resvaneundersökningen 2009, många sägs vilja cykla eller åka kollektivtrafik mer. Den sker också i samband med förbättringsåtgärder i kollektivtrafiken eller cykelvägnätet, i samband med byte av bostad, eftersom det kan ge nya möjligheter till hållbara resval, samt till bilister i områden med god kollektivtrafik eller cykelvägnät.

2 Bakgrund och syfte

Befolkningen i Jönköpings kommun har på senare år vuxit med omkring 1 000 invånare per år. Inom Kärnan bor idag nästan 14 000 personer, cirka 19 000 personer har sitt arbete där och närmare 14 000 personer studerar vid högskola eller gymnasium. Omvandlingsområdet kring södra Munksjön planeras för både bostäder och ytterligare verksamheter varför det i framtiden kan komma att bo ytterligare cirka 12 000 personer och ytterligare cirka 6000 sysselsatta. Kommunen verkar också för att Götalandsbanan och Europabанans höghastighetsstation ska lokaliseras söder om Munksjön. Stadskärnan kommer i överskådlig tid att vara den starkaste kommunala och regionala målpunkten.

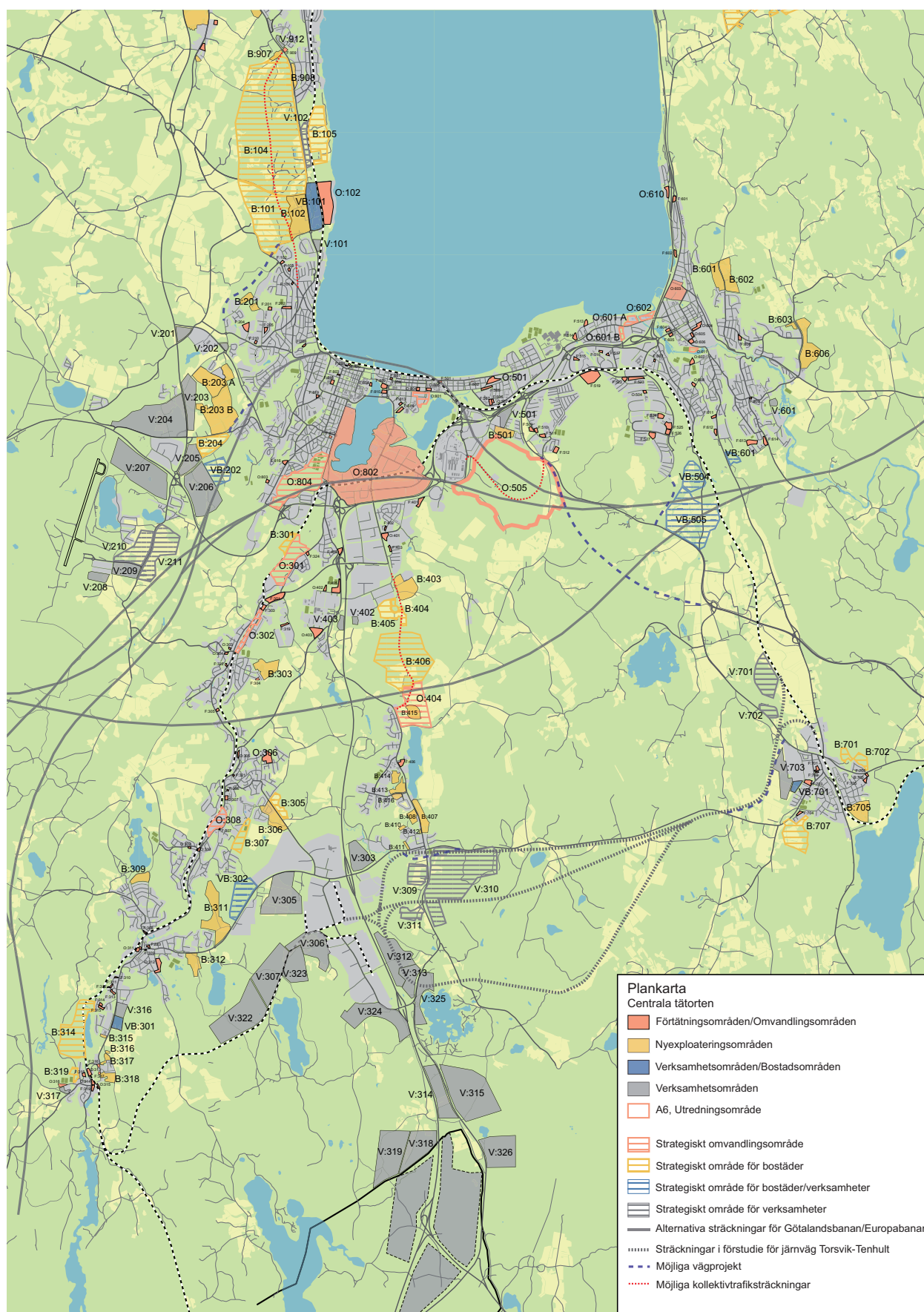
Fördelningen av nya bostäder mellan stadens centrala delar, övriga delar av Jönköping och kommunen i övrigt påverkar i hög grad resbehoven, hur dessa kan tillgodoses och därmed det framtida trafiksystemet. Oavsett lokalisering kommer det att behövas betydande insatser i trafiksystemet för att tillgodose de framtida resbehoven i staden på ett hållbart sätt.

Den fördjupande översiktsplanen Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare visar var i kommunen utbyggnad av bostäder och verksamheter kan komma att ske om kommunen växer från 125 000 till 150 000 invånare. En sådan befolkningsökning motsvarar ett behov av ca 15000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser. Området kring södra Munksjön är det största omvandlingsområdet i Utbyggnadsstrategin och ingår också i Stadsbyggnadsvision 2.0. Den fördjupande översiktsplanen Ramprogram för södra Munksjön hanterar utvecklingen av detta område. Den framtida markanvändningen inom kommunen och regionen påverkar också resbehoven i staden och möjligheterna att utforma ett hållbart trafiksystem.



Figur 3 Ramprogram för södra Munksjön - samrådshandling, plankarta över omvandlingsområdet

2 Bakgrund och syfte



Figur 4 Utbyggnadsstrategi – 150 000 invånare, antagen av kommunfullmäktige 2011, plankarta över centrala tätorten

2 Bakgrund och syfte

Transportsystemet svarar för ungefär 30 % av det totala koldioxidutsläppet i Sverige. Åtgärderna för att minska utsläppen från transportsystemet kan ses på kort och längre sikt. Kortsiktigt kan vi se till att skapa attraktiva och hållbara transportalternativ genom exempelvis utvecklad kollektivtrafik eller biltullar. På längre sikt har vi möjlighet att påverka resbehoven genom att förtäta och bygga nytt så att målpunkterna ligger inom gång- och cykelavstånd från bostäderna samt komplettera gång- och cykelstråk. Även goda kollektivtrafikförbindelser bör planeras i ett tidigt skede och ges en central roll. Genom att integrera transport- och bebyggelseplaneringen skapas grundläggande förutsättningar att skapa en långsiktigt hållbar utveckling med lägre klimatpåverkan.

2.1 Ålborgåtagandena

Ett antal europeiska städer och kommuner har formulerat en vision om en hållbar framtid. Visionen handlar om hur man ska åstadkomma välmående, kreativa och hållbara städer som skapar en god livsmiljö för alla sina medborgare och ger möjlighet att delta i alla delar av livet i staden. För att nå visionen har 10 huvudåtaganden definierats som vardera innehåller 5 delåtaganden. Jönköpings kommun undertecknade dessa Ålborg-åtaganden i oktober 2007 vilka ger ramen för den fortsatta utvecklingen av staden. Kollektivtrafiken berörs främst av Åtagande 5 – Planering och stadsbyggnad och Åtagande 6 - Bättre framkomlighet, mindre trafik. Av åtagande 5 är det främst punkt 2 – att undvika stadsutbredning – som har inverkan på kollektivtrafikens marknad. I Åtagande 6 ingår följande punkter:

- minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva resalternativ som är tillgängliga för alla
- öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel
- uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp
- utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomlighet i staden
- minska transporternas konsekvenser för miljön och folkhälsan

2.2 Målarbete för ett hållbart trafiksystem

Svensk kollektivtrafik arbetar, tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, aktivt med målsättningen att kollektivtrafikresandet skall fördubblas till år 2020 jämfört resandet år 2006, ”fördubbling.se”. Visionen är att kollektivtrafiken skall vara en självklar del av det hållbara resandet i framtidens samhälle.

Jönköpings kommuns Program för hållbar utveckling - miljö 2012-2020

- Utsläpp av växthusgaser i kommunen som geografiskt område ska minska med minst 40% från 1990 till 2020.
- Utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 15% från 1990 till 2012.
- Det totala koldioxidutsläppet till följd av uppvärmning, el samt transporter ska minska med minst 40% till 2020. Som delmål ska gälla minst 15% till 2012. Basår 2009.
- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål skall gälla minst 30% ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 skall cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.

2.3 Transportpolitiska nationella mål

Transportpolitikens övergripande nationella mål är att säkerställa en samhällsekonomisk och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta skall uppnås genom *funktionsmål* och *hänsynsmål*.

Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Dessa nationella mål har direkt bäring på den kommunala och regionala nivån. En viktig aspekt är att funktionsmålet fokuserar på *tillgänglighet* och inte på *rörlighet* eller *framkomlighet*. Tillgänglighet handlar om att uppfylla ett behov och kan uppnås på flera sätt än att genomföra en resa.

För att uppnå högsta möjliga måluppfyllelse krävs det en balanserad optimering mellan funktionsmål och hänsynsmål. Det är då viktigt att identifiera områden där olika mål står i konflikt med varandra och att göra medvetna avvägningar mellan dem. Det kan exempelvis röra olika anspråk i gataumiljön mellan framkomlighet för bil- och kollektivtrafik kontra trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och fotgängare. Lika viktigt är att identifiera områden där olika mål stödjer varandra och där specifika åtgärder ökar måluppfyllelsen inom flera områden.

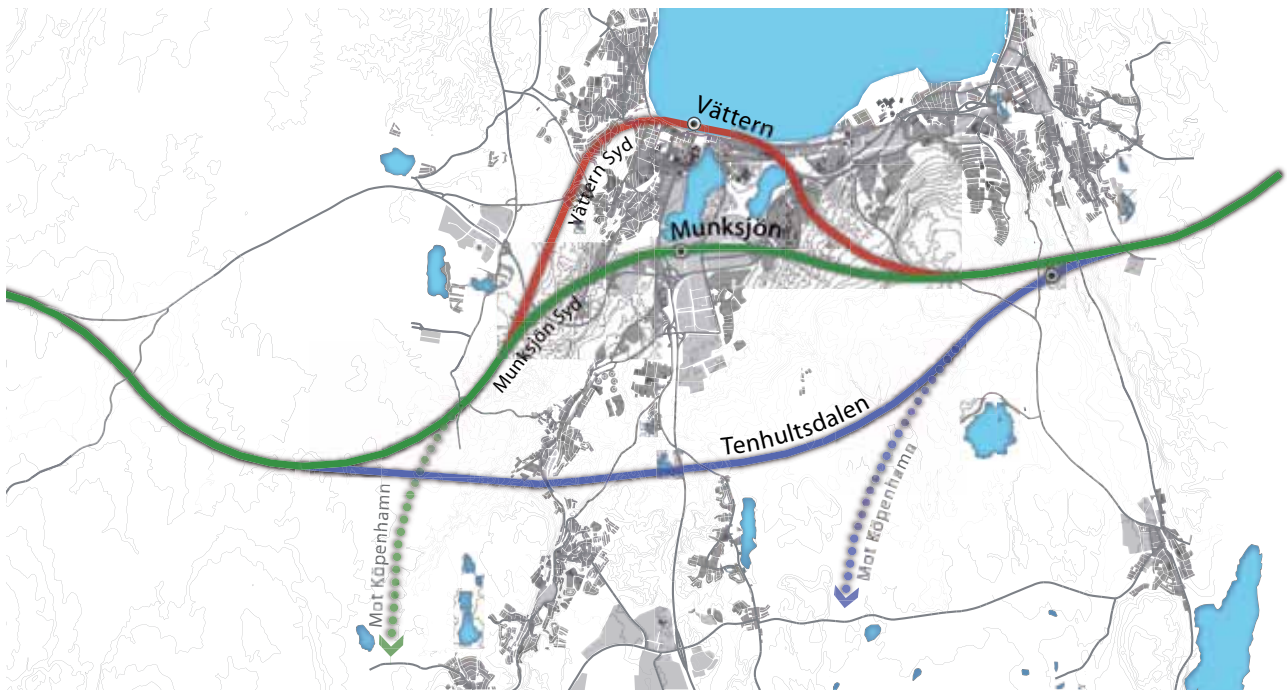
2.4 Höghastighetsstation

Banverket, nuvarande Trafikverket, och regionerna har gemensamt tagit fram Förstudie för Götalandsbanan (höghastighetsbana för persontrafik mellan Stockholm och Göteborg), delen Borås – Linköping, vilken antogs av Banverket i mars 2010. Stadspassagen genom Jönköping studerades särskilt, tillsammans med Jönköpings kommun. Ett antal olika sträckningsalternativ och tre alternativa stationslägen Vättern, söder om Munksjön samt i Tenhultsdalen togs fram i arbetet.

Av de studerade stationslägena har läget söder om Munksjön visat sig ha de sammantaget bästa förutsättningarna för både järnväg och en fortsatt positiv utveckling av staden och regionen. Eftersom ett av de möjliga stationslägena i Jönköping ligger inom omvandlingsområdet söder om Munksjön behöver det eventuella stationsområdet integreras i den kringliggande stadsutvecklingen. Jönköpings kommun förordar, enligt beslut i kommunfullmäktige, detta läge.

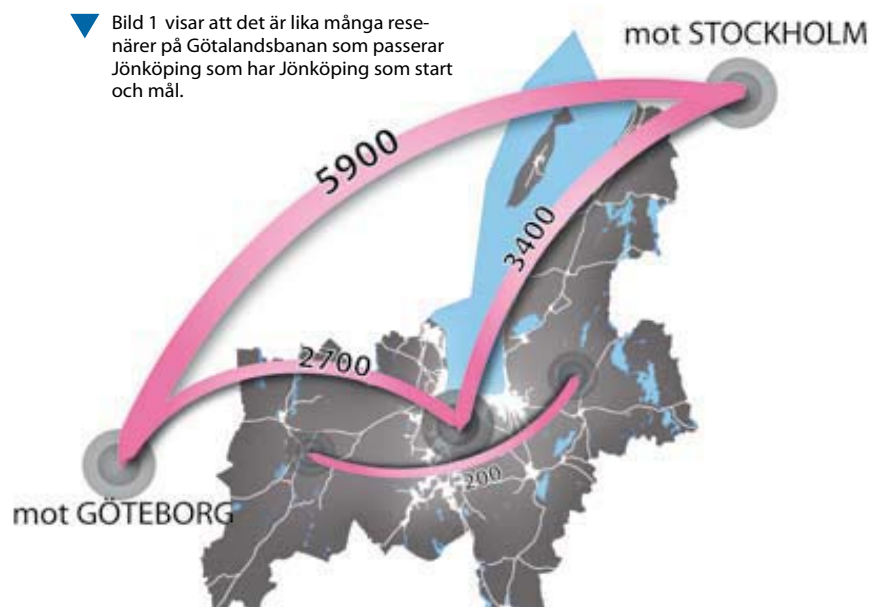
Alternativ	Stationsläge
Vättern	Intill befintlig station
Munksjön	Södra Munksjön
Tenhultsdalen	Vid Bråneryd, cirka två kilometer söder om Huskvarna

2 Bakgrund och syfte



Figur 5 Alternativa linjesträckningar för Götalandsbanan genom Jönköping enligt trafikverkets beslutade Förstudie Borås-Linköping

Antalet på- och avstigande vid en framtida höghastighetsstation har prognosticerats till cirka 6 000 personer/dag, vilket ungefär motsvarar resandet vid Jönköping resecentrum. Dessa fördelar sig med cirka 3 400 mot norr och 2 700 mot väster. Cirka 5 900 resenärer/dag kommer endast att passera genom Jönköping enligt prognosen.



Figur 6 Prognosticerade resandeströmmar för Götalandsbanan

3 NULÄGESBESKRIVNING OCH BRISTANALYS

En resa uttrycker människors behov av att förflytta sig i syfte att uppfylla ett annat behov, såsom social kontakt, inköp, arbete etc. Det är detta övergripande behov transportsystemet skall stödja och svara upp mot.

Resbehovet är mångfacetterat där olika resor ser olika ut och har olika syften. En stor del av resorna är återkommande resor där resmönstret ser likadant ut under långa perioder. Det handlar t.ex. om resor mellan bostaden och arbetet/skolan eller till/från olika fritidsaktiviteter. Andra resor sker mer sällan eller mer oregelbundet, som t.ex. semesterresor eller besöksresor. Oavsett typ av resa är det viktigt att resan kan företas så att behovet av förflyttning kan tillfredställas.

För att möta det kraftigt varierande resbehovet måste transportsystemet inom Kärnan byggas upp, anpassas och utvecklas. Detta medför att transportsystemet måste vara mångfacetterat och inte endast förlita sig på ett transportslag, då endast ett transportslag omöjligen kan tillfredställa det samlade resbehovet.

Det övergripande resbehovet inom Kärnan tillfredställs genom att tydliga och attraktiva resmöjligheter i flera olika alternativ erbjuds. Genom att anlägga kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk samt tydliga gång- och cykelstråk erbjuds attraktiva alternativ till bilen. Även utvecklingen mot blandstad i stadsbebyggelsen stärker, samverkar och skapar underlag, för nyttjandet av olika transportmedel.

Utformningen av de urbana huvudstråken med dess kapacitetsstarka kollektivtrafik svarar inte bara upp mot resbehoven lokalt inom Kärnan, utan även regionalt inom Jönköpings kommun. Detta sker främst genom de tydliga kopplingar mot olika mål- och bytespunkter som anläggs inom stadsdelen. Denna regionala koppling är lika viktig att tillfredsställa som den lokala då den funktionella regionen som människan idag nyttjar omfattar flera kilometer.

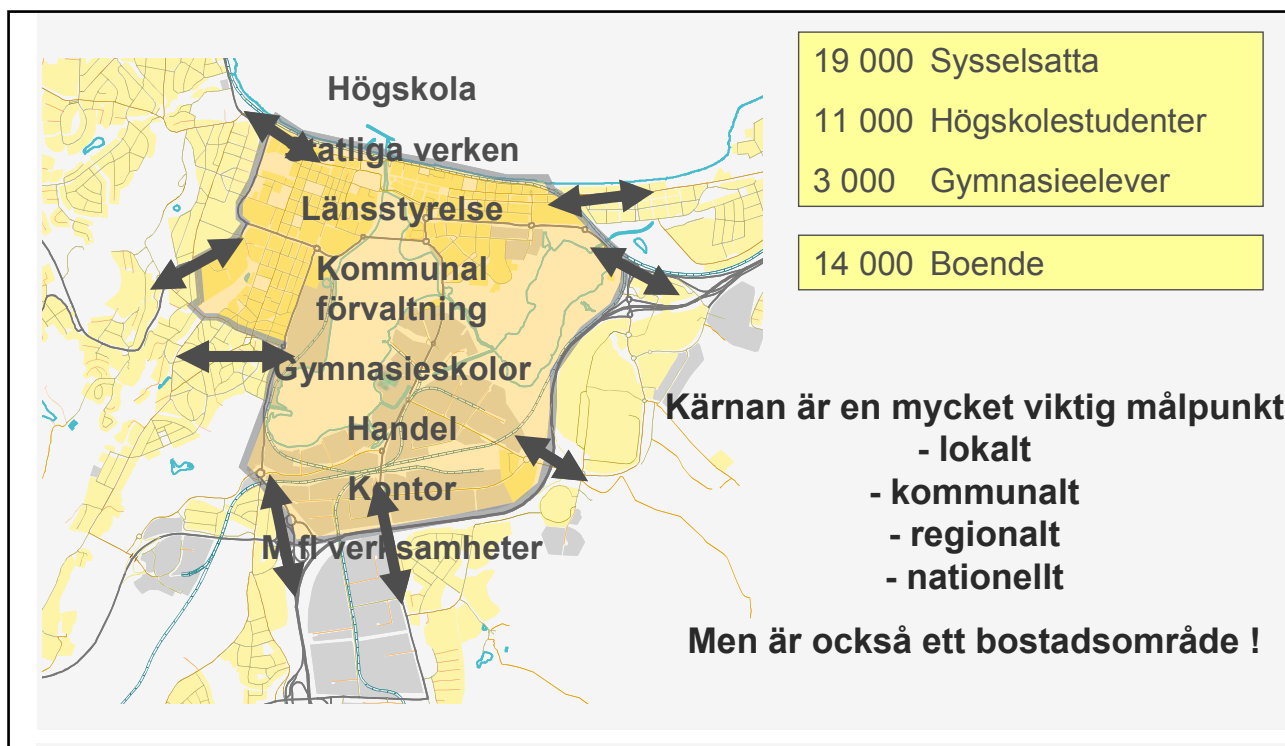
Genom anläggandet och införandet av olika transportmedel skapas även ett robust trafiksystem som bättre klarar störningar och då kan svara upp mot de resbehov som föreligger. Detta bidrar till en ökad attraktivitet såväl i stadsdelen som staden som helhet.

Som underlag till arbetet med Kommunikationsstrategin har en ”Nuläge och bristanalys för transportsystemet i Kärnan” genomförts. Nedan redovisas de viktigaste delarna av denna analys.

3.1 Jönköping och Kärnan

Jönköping är regionhuvudstad i Jönköpingsregionen som omfattar länets samtliga 13 kommuner vilka sammantaget har en befolkning om cirka 336 000 personer och cirka 170 000 arbetstillfällen. Av dessa återfinns omkring 65 000 i Jönköpings kommun vilket utgör ca 40 % av samtliga arbetstillfällen i regionen.

Inom Kärnan finns ett stort antal arbetstillfällen, hög- och gymnasieskoleplatser och statliga myndigheter. Dessutom finns ett stort utbud av handel, caféer, restauranger och fritidsverksamhet. Arbetsplatserna samt det övriga utbudet innebär att Kärnan har en mycket stor betydelse som målpunkt, främst lokalt och regionalt men också nationellt. Samtidigt är Kärnan hem för ca 14 000 boende.

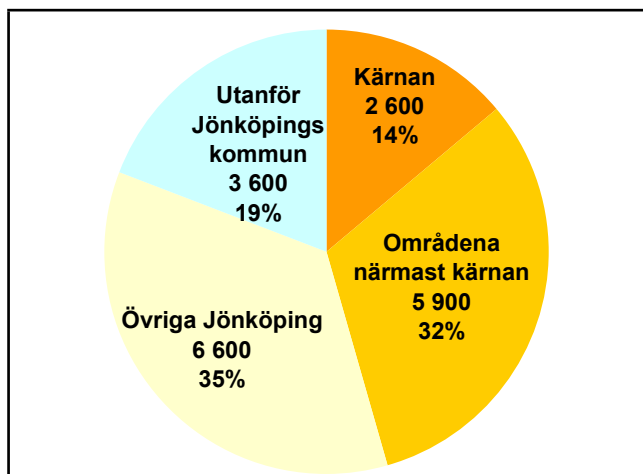


Figur 7 Jönköpings centrala delar, främst stadskärnan, utgör en stor och viktig målpunkt för många i både regionen och kommun. Den innehåller också ett stort antal bostäder som på senare år blivit fler och kommer öka ytterligare när staden förtätas.

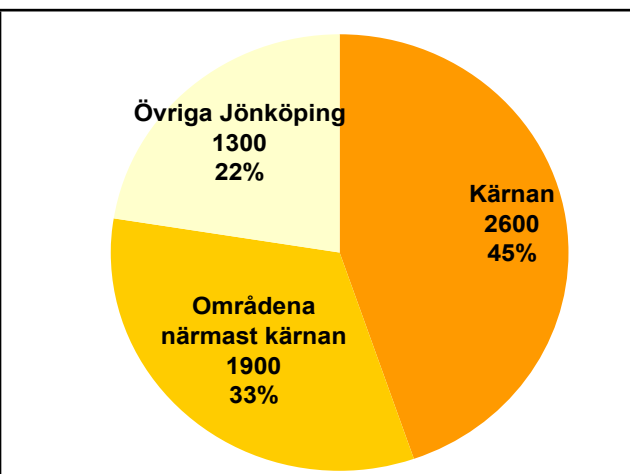
3.1.1 Arbetspendling

Arbetsinpendlingen till/från Jönköpings kommun år 2008 var ca 18 000 personer, varav ca 10 800 pendlade in till Jönköping och ca 7 300 som pendlade ut. Störst utbyte sker mellan Habo och Jönköping med sammanlagt ca 3 400 personer. Habo är också den kommun som har flest inpendlare till Jönköping medan de flesta utpendlarna från Jönköpings kommun har sitt arbete i Nässjö. Både in- och utpendlingen har under de senaste tio åren ökat med ca 30%.

Inom Kärnan är fördelningen arbetsplatser - boende enligt bilden nedan. Detta innebär att en stor andel av de som arbetar i Jönköpings centrala delar har goda förutsättningar att gå och cykla till arbetet.



Figur 8 Fördelning av var de arbetande inom Kärnan har sin bostad. (Källa: SCB/Jönköpings kommun)



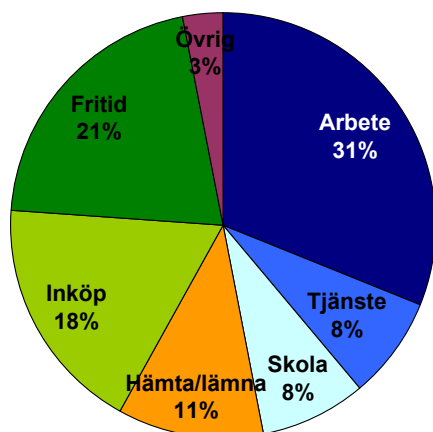
Figur 9 Fördelning av var de boende i Kärnan har sitt arbete.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

3.1.2 Resvanor

Kommunens resvaneundersökning från 2009 visar att varje invånare i kommunen i genomsnitt utför cirka 3 resor ett normalt vardagsdygn vilket stämmer väl om man jämför resultat från andra kommuner som gjort liknande undersökningar. Undersökningen visar tydligt att invånarna i Kärnan går och cyklar i betydligt större utsträckning jämfört med invånarna övriga kommundelar. De som bor på landsbygden använder bilen i nästan dubbel så stor omfattning som de som bor i Kärnan.

	Kärnan	Övriga Jönköping	Huskvarna	Bankeryd, Tenhult m fl	Landsbygd
Restal per individ för alla färdmedel (Antal resor/ vardagsdygn)	2,9	2,7	3,0	2,9	3,2
Kollektivtrafikandel av resor med bil och kollektivtrafik					
Färdmedelsfördelning mellan Gång/cykel, kollektivtrafik, bil och annat					



Figur 10 Ärendefördelning, exklusive hemresor, för alla resor under ett normalt vardagsdygn

Av alla resor som utförs under en normal vardag utgör 38% hemresan till bostaden. Om dessa resor exkluderas och alla andra ärenden utgör 100% blir ärendefördelning enligt figuren nedan. Det vanligaste ärendet är att åka till arbetet (31%).

3.2 Gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings stadskärna är glest och uppvisar ett antal brister, jämfört med motsvarande nät för gående och bilister. För att ett huvudvägnät för cykel ska vara attraktivt bör det minst ha samma masktäthet som bilvägnätet. Cyklisterna i stadskärnan är på många håll hänvisade till cykling i blandtrafik eller måste ta långa omvägar för att följa cykelvägarna. Brister finns i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning för alla cyklister med start- eller målpunkt i stadskärnan. Det finns också ett behov av bättre cykelparkeringar i form av fler cykelställ på befintliga cykelparkeringar och att fler platser behöver förses med ställ.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Ett åtgärdsprogram ”Cykelstråk och Cykelparkering i stadskärnan” har tagits fram, vilket antogs av kommunfullmäktige 2010-03-25. Åtgärderna genomförs 2010-2012 med syfte att öka cyklandet till och från Jönköpings centrum i enlighet med kommunens mål. Detta åtgärdsprogram utgör också ett underlag till Kommunikationsstrategin. Cykelplanen för Jönköpings kommun, som antogs av kommunfullmäktige 2008 hanterar utvecklingen av huvudnätet för cykeltrafiken i kommunen i stort.

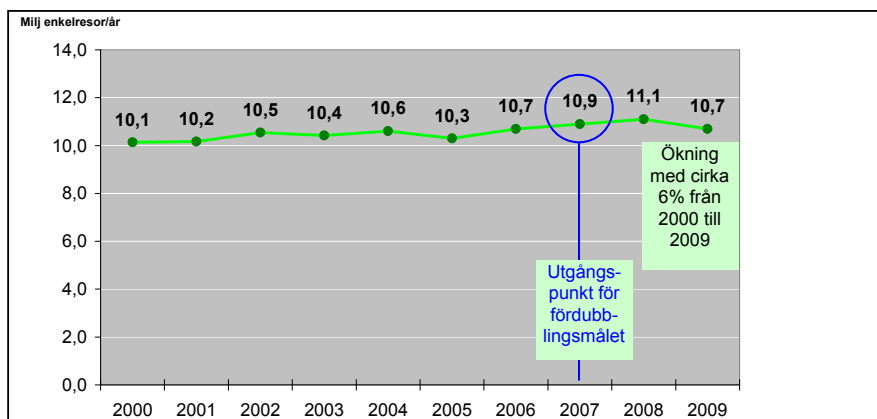
I åtgärdsprogrammet för cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan konstateras att det finns ett stort behov av att uppgradera och bygga ut gång- och cykelsystemet i Jönköpings stadskärna. Kring södra delen av Munksjön kommer den successiva stadsomvandlingen att kräva stor utbyggnad av både ett huvudnät och lokalnät för gång- och cykel. Förutom behoven av utbyggnad krävs ett helhetsgrepp avseende cykelvägvisning samt att behoven av cykelparkering tillgodoses. Brister finns även vad gäller drift- och underhåll, såväl avseende snöröjning och halkbekämpning som sopning av sand under våren, och måste prioriteras på gång- och cykelvägar. God fungerande belysning och efterhållen vegetation är också angelägna drift- och underhållsåtgärder för att skapa trygga och attraktiva stråk.



Figur 11 Dagens huvudnät för cykeltrafik

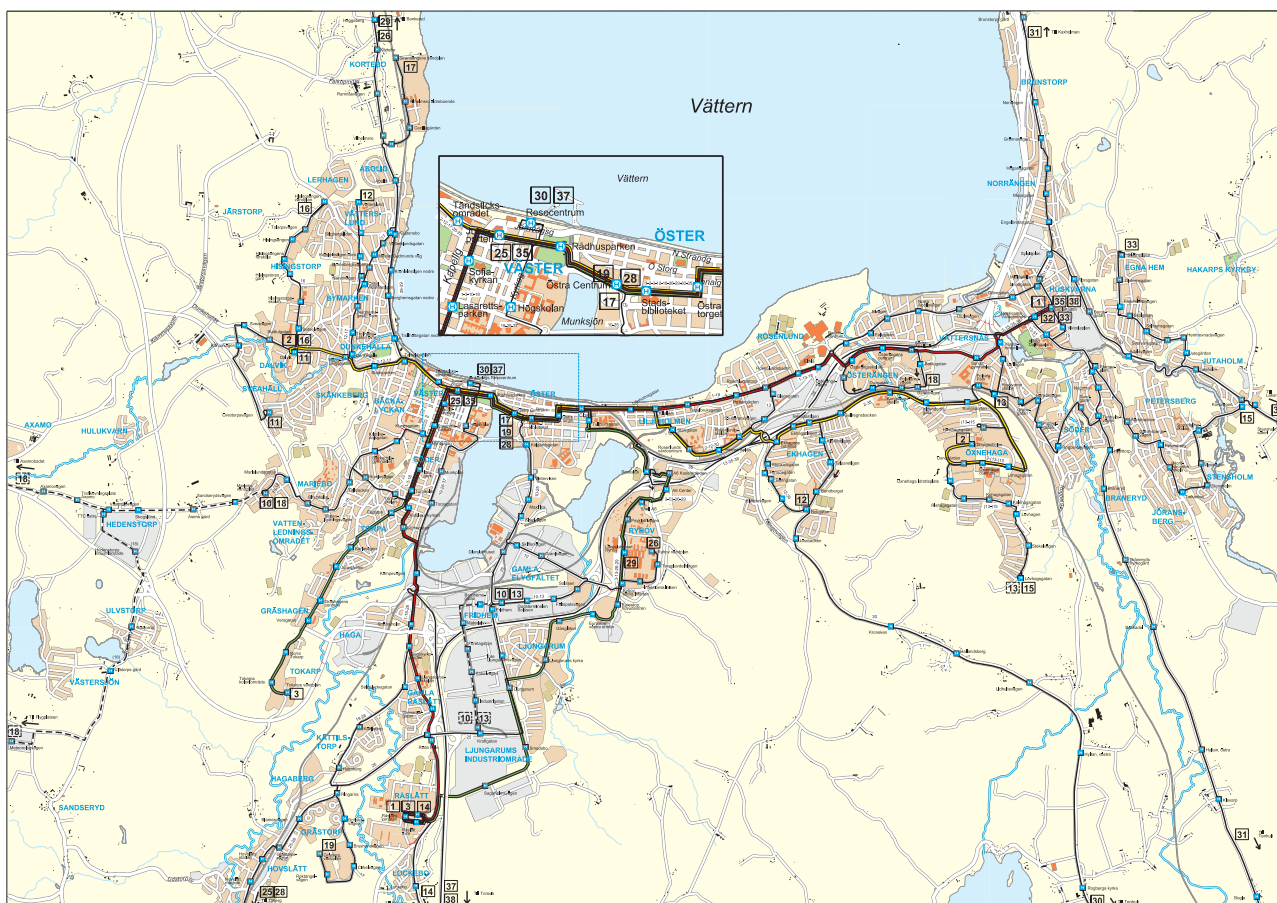
3.3 Kollektivtrafik

Ett Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun tagits fram i syfte att öka kollektivtrafikresandet som ett led i att uppnå kommunens mål att fördubbla antalet kollektivtrafikresor/invånare. Handlingsprogrammet omfattar ett antal åtgärder både vad gäller ökad turtäthet, linjedragningar, framkomlighet och tillgänglighet samt beteende- och påverkansarbete. Handlingsprogrammet antogs i kommunfullmäktige 2011-01-27. Handlingsprogrammet utgår från resandet år 2007, vilket uppgick till 10,9 miljoner resor. Detta motsvarar 85 resor per invånare och år och det är detta år som är utgångspunkt för fördubblingsmålet av antalet resor med kollektivtrafiken.



Figur 12 Antal påstigande med lokaltrafiken i Jönköping (miljard enkelresor/år)

3.3.1 Bussar: Linjenät tätortstrafik

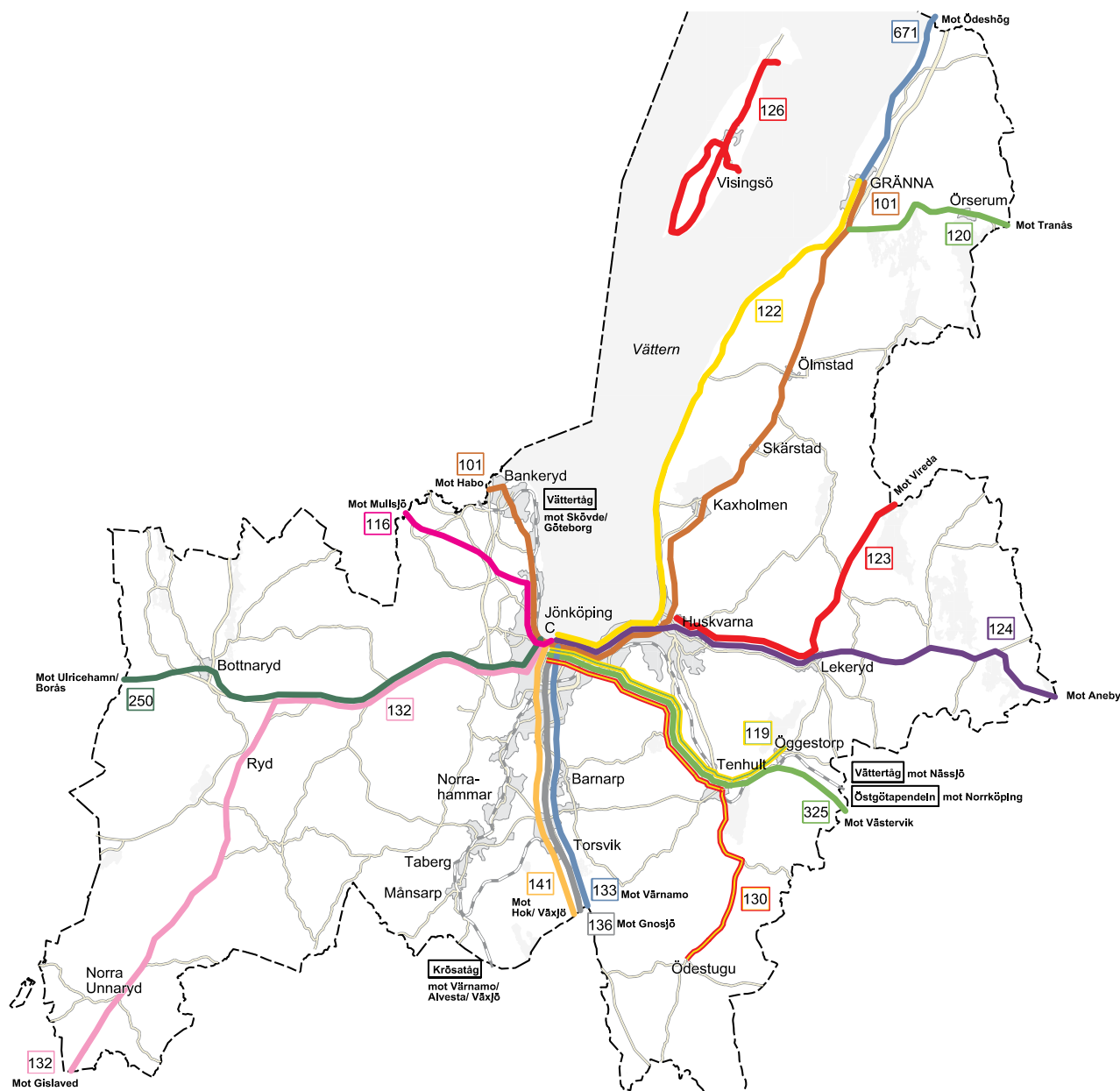


Figur 13 Linjenät för tätortstrafiken, 2011.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Jönköpings kollektivtrafik är sedan den stora linjeomläggningen år 1996 uppbyggt kring tre stamlinjer med tät trafik och högt resande. De tyngsta stråken i dagens kollektivtrafik är Centrum – A6/Ryhov, Centrum - Huskvarna, Centrum - Råslätt, Råslätt – A6/Ryhov och Huskvarna – A6/Ryhov. Dessa stråk trafikeras av stombusslinjerna 1,2,3 samt tätortslinje 13 som sammantaget har 70 procent av resandet med tätortstrafiken.

Förutom tätortslinjerna trafikeras Jönköpings kommun av ett antal länsbusslinjer – de viktigaste är linje 101 Habo – Gränna, 116 mot Habo/Mullsjö, 122 mot Gränna, 123 mot Lekeryd, 124 mot Aneby, 132 mot Gislaved, 133 mot Värnamo, 136 mot Gnosjö, 141 mot Växjö, 250 mot Ulricehamn och 325 mot Västervik (se figur 12).



Figur 14 Länsbusslinjer i Jönköpings kommun 2011.

Den regionala trafiken knyts samman i resecentrum där ett stort utbud av regionala tåg- och bussförbindelser sammanstrålar. Koppling till den lokala busstrafiken sker via hållplatsen Juneporten som förbinds med Resecentrum via en gångbro över Järnvägsgatan. Övriga stora bytespunkter är Rådhusparken, Östra Torget, Ekhagens Centrum, Esplanaden i Huskvarna samt Råslätts Centrum.

3.3.2 Framkomlighetsproblem kollektivtrafiken

Figuren nedan visar de sträckor och punkter där busstrafiken i olika omfattning och på olika sätt har framkomlighetsproblem. Främst handlar det om konflikter med biltrafik men det finns även problem med konflikter med varutransportfordon samt att det finns delar i bussvägnätet där utrymmesstandarden är låg.



Figur 15 Framkomlighetsproblem för busstrafik enligt Handlingsprogrammet för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun.

Problematiken med konflikter med biltrafiken är störst i stråket Östra Strandgatan - Herkulesvägen med Musei-, Teater- och Bangårdsrondellerna samt utmed Solåsvägen - Bangårdsgårdsgatan med Solåsrondellen. Dessutom finns problem längs Kortebovägen norr om de befintliga busskörfälten.

Utmed Södra Strandgatan och Västra Storgatan har busstrafiken egna körfält vilka dock även får användas av lastbilar som har dispens för varuleveranser. Genom att busstrafiken är koncentrerad till detta stråk blir busstrafikflödet så stort att bussarna ofta måste vänta bakom uppställda lastbilar i busskörfälten.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Det finns även problem i själva bussvägnätet. Vid Juneporten är busstrafiken så omfattande att den ligger nära hållplatsens angöringskapacitet, vilket leder till stor trängsel. Vid Slottsbron innebär den smala gatusektionen i kombination med små svängradier att bussarna inte kan mötas i svängen.

3.3.3 Tåg

Jönköpings trafikeras idag av tre regionala tågtrafiksystem samt av dagliga direktförbindelser mot Stockholm och Göteborg. De regionala tågsystemen är Västtåg (Nässjö – Jönköping – Falköping – Skövde), Östgötapendeln (Jönköping – Nässjö – Linköping – Norrköping) samt Krösatåg (Jönköping – Värnamo – Växjö). Västtåg och Östgötapendeln trafikeras av moderna eldrivna tåg. Krösatågen trafikeras av moderna dieseldrivna tåg.

På vardagar reser runt 2 500 resenärer/dag till och från Jönköping med Krösatågen medan c:a 600 reser inom kommunen med dessa tåg. För Västtågen finns bara statistik tillgänglig för JLTs biljetter och c:a 3 000 påstigningar registrerades av JLT per dag under hösten 2009. Östgötapendeln startade i december 2010 varför ingen statistik finns tillgänglig ännu.

Antalet påstigande har ökat med ungefär 6% under tioårsperioden 2000-2009 vilket motsvarar en årlig ökning på ca 0,8 %. Ökningstakten motsvarar ungefär ökningen av Jönköpings befolkning vilket betyder att kollektivtrafikens andel av samtliga resor är konstant.

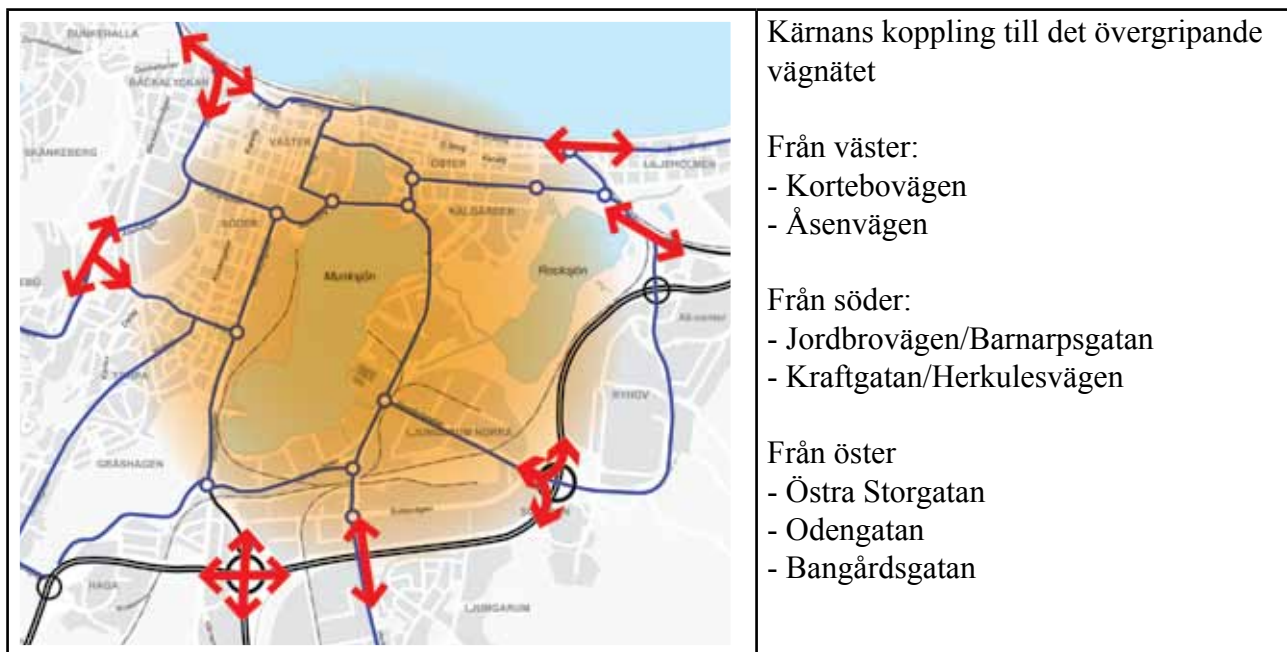
3.4 Biltrafik

3.4.1 Övergripande vägnät

Jönköping är en knutpunkt där flertalet nationella vägar sammanstrålar. E4 genom Jönköping har, förutom sin roll som genomfartsled för den långväga trafiken, stor betydelse för den regionala och lokala trafiken. För att nå Jönköpings centrala delar från söder och öster är E4 och trafikplatserna Ljungarum, Ryhov och A6 mycket betydelsefulla. Från väster är Rv 47, Lv195 och Rv 40 viktiga förbindelser som via Kortebovägen/Juneleden och Klockarpsvägen/Åsensvägen leder till staden.

De huvudgator som förbinder Kärnan med övriga stadsdelar och med det övergripande vägnätet framgår av figuren nedan.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys



Figur 16 Kärnans kopplingar till omgivande vägnät. Kapacitetsstarkt stråk i form av E4 finns längs Kärnans östra sida.



Figur 17 Dagens huvudnät för biltrafiken där kapacitetsstarka regionala stråk visas i svart färg och övriga huvudgator i blå färg.

3.4.2 Trafikmängder

Nedan redovisas uppmätta trafikmängder för de punkter som finns i, eller i anslutning till, Kärnan. Trafikmängderna avser vardagsmedeldygn, dvs. medelvärde för trafikmängderna på en normal vardag.



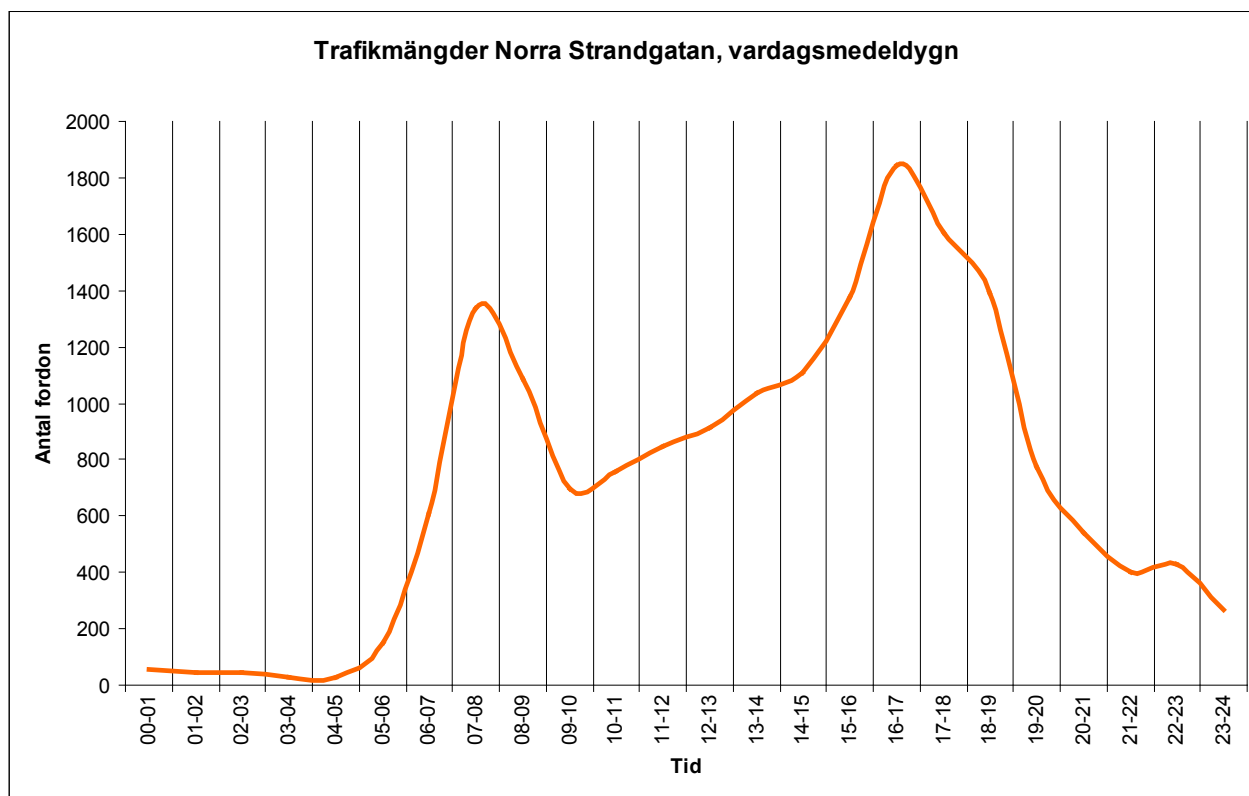
Figur 18 Uppmätta trafikmängder från i huvudsak år 2008 (fordon/dygn, vardagsmedeldygn)

E4 har mellan Ljungarums- och A6- trafikplats ca 45 000 fordon/dygn. 75 % av denna trafik bedöms vara av lokal karaktär. De största trafikmängderna i Kärnan, 20 000 - 30 000 fordon/ vardagsmedeldygn, återfinns i stråket Kungsgatan - Munksjöbron - Odengatan. Även Kortebovägen, delen mellan Dunkehalla och Västra Storgatan, har en trafikmängd som ligger i intervallet 20 - 25 000 fordon/ vardagsmedeldygn.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Infarten från söder, Jordbrovägen, har en trafikmängd som ligger strax över 20 000 fordon/vardagsmedeldygn. Vid Torparondellen fördelas trafiken mellan Torpagatan och Barnarpsgatan där trafikmängden på Barnarpsgatan ligger strax över 16 000 fordon/vardagsmedeldygn.

På huvudnätet inom Fridhem och Gamla Flygfältet varierar i allmänhet trafikmängderna mellan 10 000 - 13 000 fordon/vardagsmedeldygn. Undantag är Herkulesvägen som vid Rocksjöån ligger på knappt 18 000 fordon/vardagsmedeldygn.



Grafen visar hur trafikfördelningen ser ut över ett vardagsmedeldygn i Jönköpings stadskärna, exempel Norra Strandgatan. Trafikarbetet är störst ungefär mellan kl 07.00 – 08.30 och kl 15.30 – 18.30, vilket sammanfaller med många arbetstider. Trafikarbetet på eftermiddagarna är större och utdraget under längre tid. Många av stadens gator har dock kapacitet för att hantera dessa trafikmängder. En ökad flexibilitet i arbetstidernas förläggning kan positivt påverka hur trafikarbetet fördelas över dagen.

I stort är huvudnätet i Kärnan vad gäller kapacitet på sträckor anpassat för befintliga trafikmängder. Dock finns det flera korsningspunkter som bedöms ligga nära kapacitetstaket eller där kapaciteteten t.o.m. överskrids. Dessa är bl.a. korsningen Junegatan/Västra Storgatan, Museirondellen, Teaterrondellen, Torparondellen, Solåsrondellen och Högsökerondellen.

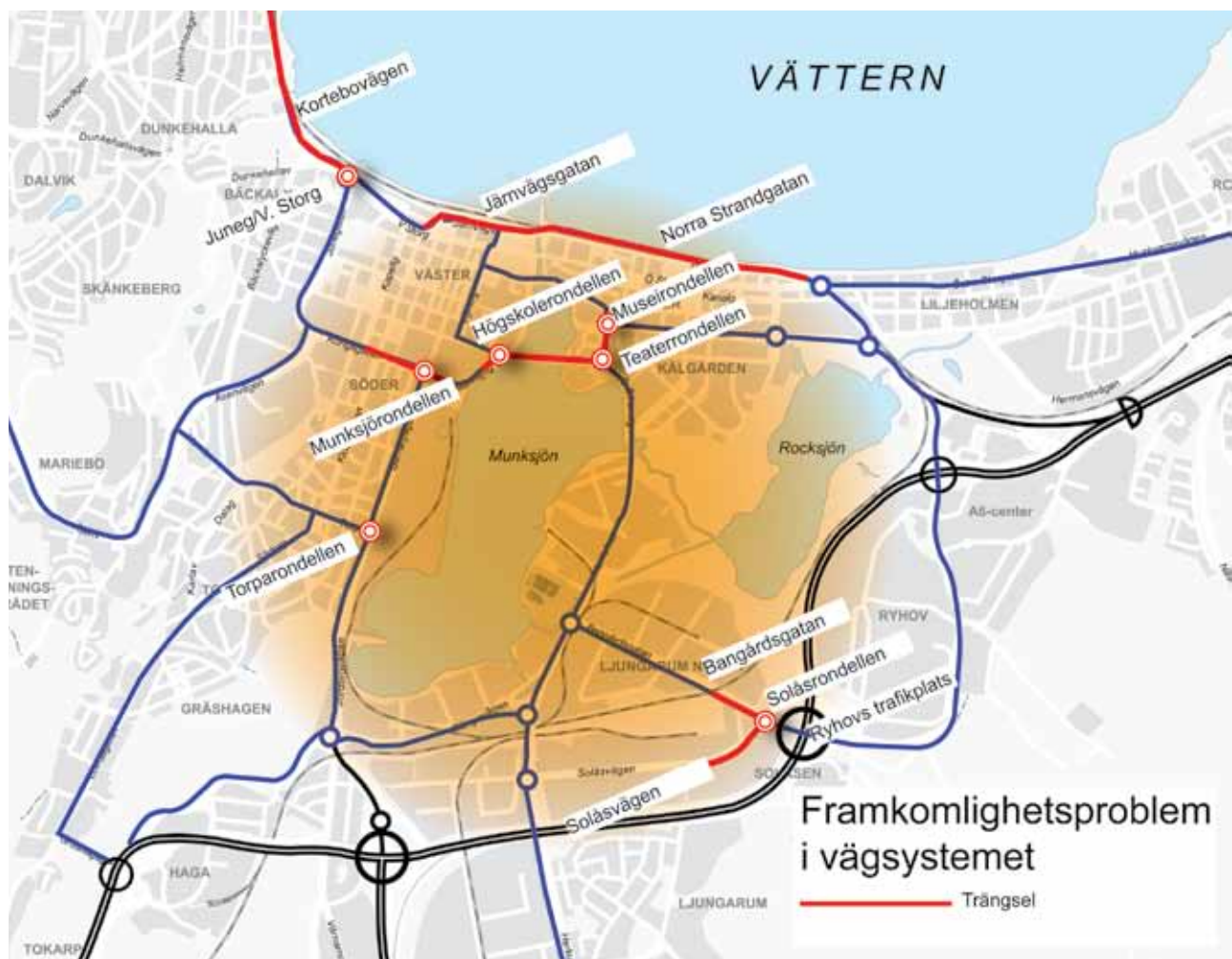
Musei- och Teaterrondellerna på Östra Strandgatan har framkomlighetsproblem. Främst gäller problemen tillfarten från söder i Teaterrondellen samt tillfarten från öster i Museirondellen. Dessutom har växlingssträckan i Teaterrondellen otillräcklig kapacitet.

Munksjörondellen bedöms i sig ha tillräcklig kapacitet. Dock påverkas funktionen genom gångsignal på Kungsgatans östra del. Vid grönt ljus för gångtrafikanter under högtrafik uppstår kö som kan sträcka sig in i Munksjörondellen vilken blockerar övrig trafik. Torparondellen har otillräcklig kapacitet i tillfarten på Barnarpsgatan från norr. Detta beror på att under högtrafik på eftermiddagen är trafikströmmen från söder mot Torpagatan så stor att det inte skapas tillräckligt många luckor för södergående trafik på Barnarpsgatan.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Rampsystemet vid Ryhovs trafikplats har byggts om för att öka kapaciteten samt minska de trängsel- och framkomlighetsproblem som förekom. Framkomlighetsproblemen var särskilt angelägna att åtgärda då trafikplatsen är länken till det övergripande vägnätet för ambulans trafik till och från Ryhovs sjukhus. På trafikplatsens västra sida med Solås rondellen finns dock en trängselproblematik kvar som är kopplad till utformningen av Solåsvägens östra del. På denna del finns ett stort antal in-/och utfarter vilket innebär många korsande trafikrörelser, vilket minskar framkomligheten.

Figuren nedan visar de punkter och sträckor i dagens biltrafiksystem där det uppstår trängsel. De olika punkterna och sträckorna kommenteras kortfattat nedan.



Figur 19 Trängsel, med tillhörande framkomlighetsproblem, i dagens vägtrafiksystem

3.4.3 Utryckningstrafik

Räddningstjänsten har identifierat ett utryckningsvägnät där full framkomlighet behövs i samband med utryckning. Räddningstjänsten har problem att klara de krav på insatstider som finns, främst under högtrafikperioderna. Figuren nedan redovisar de vägar och gator som i nuläget fungerar som utryckningsvägnät och ska vara framkomliga för utryckningsfordon. Den viktigaste utryckningsvägen för räddningstjänsten genom kärnan är Odengatan, Munksjögatan, Kungsgatan och Junegatan. Stråket Museirondellen, Teaterrondellen och Höskolerondellen är särskilt problematiska. För ambulanssjukvården är Ryhovs trafikplats, Solås rondellen, Bangårdsgatan och Herkulesvägen särskilt viktiga utryckningsvägar.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys



Figur 20 Utryckningsvägnet i Kärnan och i anslutning till denna

Under 2010 genomförde man försök med prioritering för utryckningsfordon vid trafiksignaler utmed Odengatan, Kungsgatan och Juneleden. Dessa gator är de mest väsentliga av utryckningsvägnet för att nå de västra stadsdelarna. Genom att utnyttja samma teknik som Citybusslinjerna använder för att få prioritet i korsningar får Räddningstjänsten bättre förutsättningar för att klara sina insatstider även under högtrafikperioderna. Räddningstjänsten har byggt ut systemet till att omfatta de mest frekvent använda utryckningsfordonen i Jönköping och alla nya signalanläggningar byggs med denna teknik.

I samband med planering av framtida gatunät är Räddningstjänsten angelägen om att behov av framkomlighet för utryckningsfordon beaktas. Dels bör trafiksignaler inom kärnan förses med teknik för trafikljusprioritet samt att de viktigaste utryckningsvägarna måste vara utformade på ett sätt som möjliggör för utryckningsfordon att köra om annan trafik.

Etablering av ny brandstation

Räddningstjänsten har genomfört en utredning ”Framtida alternativ placering av operativa enheter – rapport oktober 2010”. Denna utredning visar behov på sikt av ytterligare en brandstation i central-ortens södra delar. Ett första steg kan vara en etappvis uppbyggnad med en mindre enhet de första åren som är bemannad del av dygnet. I utredningen finns flera lokaliseringsförslag som särskilt påverkas av kommunikationsstrategin. Föreslagna lägen invid Munksjöområdet samt Jordbrorondellen förutsätter utryckningsmöjlighet in i centrum via Barnarpsgatan. Den föreslagna leden från Jordbrorondellen till Karlavägen/Hemstigen bedöms öka framkomligheten för utryckningsfordon. Vägnetet runt Jordbrorondellen kommer att vara primära utryckningsvägar oavsett vilket brandstationsläge som beslutas.

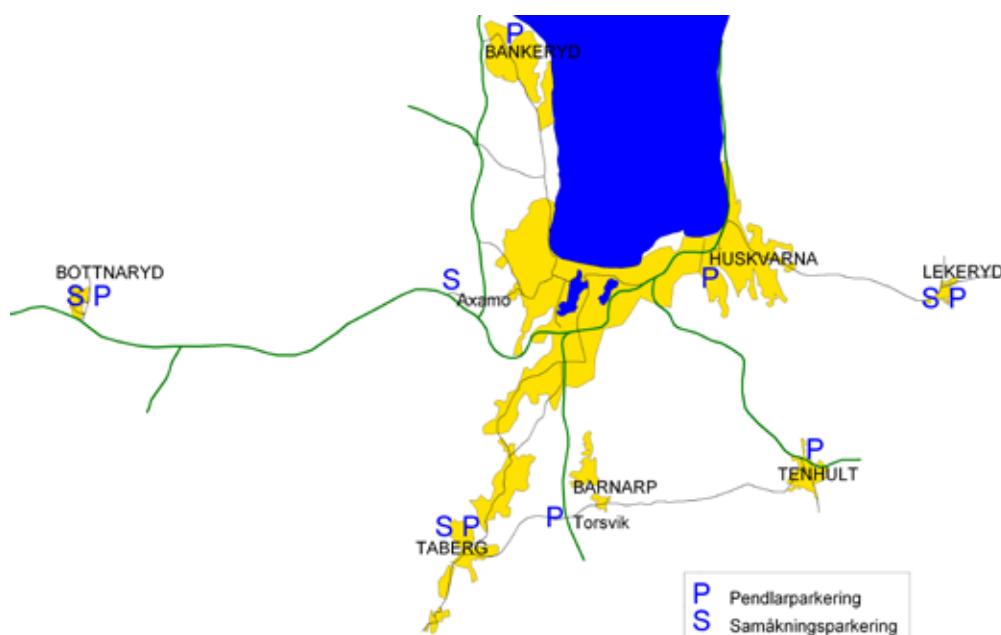
3.5 Parkering

Stadskärnan i Jönköping är under utveckling och förtätas, varför flera tidigare markparkeringar ersatts med parkeringshus. Totalt finns det inom Stadskärnan nästan 4000 bilplatser varav 930 är kantstensparkering. För Västra centrum är systemet idag måttligt belastat men med anledning av byggnationer på väster kan en brist tillfälligt uppstå på ett par års sikt. För Östra centrum bedöms parkeringsbehovet uppfyllas när beslutade byggnationer är genomförda.

Av den aktuella parkeringsnorm för Jönköping (från år 1989) framgår att behovstalet för bostäder i Jönköpings centrala delar är 7 bilplatser/1 000 kvm BTA. Arbete med att ta fram en ny parkeringsnorm, som utgår från att främja ett hållbart resande, pågår och i denna ska även norm för cykelparkering ingå. Den nya parkeringsnormen planeras antas av kommunfullmäktige under 2012. Genom en medveten policy i bland annat parkeringsfrågan, taxor och uppställningstider finns det stora möjligheter att påverka biltrafiken inom centrala staden.

3.5.1 Samåknings- och pendelparkeringar

Samåknings- och pendlingsparkeringar med byte till kollektivtrafik ska finnas så nära bostaden som möjligt så att så stor del av resan sker via samåkning eller kollektivtrafik. Detta eftersom det skapar störst acceptans, tidsvinst och är mest lämpligt ur energi- och klimatsynpunkt. Goda exempel på större samåkningsparkeringar är vid Bottnaryd och vid Axamo/Rv40. Goda exempel på större pendlingsparkeringar med byte till kollektivtrafik är Bankeyd, Huskvarna och Tenhults stationsparkeringar.



Figur 21 Befintliga samåknings- och pendelparkeringar runt Jönköping

3.6 Trygghet

Känslan av trygghet - att kunna, vilja och våga vistas och röra sig fritt i staden under dygnets alla timmar - är av stor betydelse för stadens attraktionskraft och utveckling. En tät stadsstruktur med korta kvarter ökar förutsättningarna för ökad trygghetskänsla. Det behövs också alternativa färdvägar och transportsätt till olika målpunkter. Med anledning av detta har ett åtgärdsprogram "Trygghetsåtgärder för Jönköpings Kärna tagits fram inom Stadsbyggnadsvisionen, vilken antogs av kommunfullmäktige 2010-06-23. De kortsiktiga åtgärderna ska genomföras under 2010-2012.

Enligt den Nationella TrygghetsUndersökningen (NTU) från 2009 är 20 % otrygga i den offentliga miljön i Jönköping. Målet är att fler människor ska vilja och våga vistas utomhus i området under dygnets alla timmar. Därför har det inom trygghetsprojektet genomförts en analys av stadens fysiska miljö "Trygghetsanalys av den fysiska miljön, mars 2010" för att ringa in de problem som finns idag och se vilka särskilda områden och åtgärder som ska prioriteras. Dessa platser är exempelvis gång- och cykeltunnlar, viktiga gång- och cykelstråk samt busshållplatser.

3.7 Trafiksäkerhet

Jönköpings kommun bedriver ett aktivt samarbete med olika organisationer och externa aktörer. "Skydd mot olyckor – Trafiksäkerhetsgruppen" är en väl fungerande arbetsgrupp bestående av ett antal förvaltningar och myndigheter som verkar för att förebygga olyckor på grund av den fysiska miljön. För att kunna hitta förebyggande åtgärder genomför Räddningstjänsten, Tekniska kontoret och Stadsbyggnadskontoret regelbundna besiktningar av olycksdrabbade platser. Enligt Räddningstjänstens statistik har antalet trafikolyckor med personskada inom Jönköpings kommun de senaste fem åren gått från cirka 220 till cirka 200 olyckor/år.

I Jönköpings kommun pågår trafikssäkerhetsarbete med åtgärder kring bl.a: trafik- och miljömedveten skola, trafiksituationen runt kommunens skolor, skolskjutsutbildning, reflexaktivitet, cykelhjelmsaktivitet. Ett trafiksäkerhetsprogram för Jönköpings kommun 2011-2015 har arbetats fram och planeras antas av stadsbyggnadsnämnden under 2012. Programmet utgår från nollvisionen och strävar efter en vägtrafik där ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhetsprogram ,del 1, ger en aktuell bild av trafikolycksläget på det kommunala vägnätet. Del 2 innehåller åtgärdsförslag för att förbättra trafiksäkerheten i Jönköping.

3.8 Miljö och klimatpåverkan

När det gäller transportsystemet är det främst buller och luftkvalitet som påverkar vår miljö och hälsa. Andra effekter såsom vibrationer, ljusstörningar och lokalklimat kan även dessa ge viss påverkan.

3.8.1 Bullerpåverkan

Den mest trafikerade vägen i Jönköping är E4. På sträckan mellan trafikplatserna Ljungarum och A6 har E4 ca 41 000 fordon/dygn. Trafikverket har under 2010 lagt tyst asfalt på E4 utmed Huskvarna/Norrängen. Detta efter regeringsdirektiv då bullerutbredningen utmed E4 på sträckan vid Norrängen och Vätternäs visade att ljudnivåerna överskrider gällande gränsvärden. Trafikmängden på det aktuella avsnittet av E4 uppgår till cirka 18 000 fordon/årsmedeldygn och trafikmängden ökar ytterligare mot Jönköpings centrala delar. Jönköpings kommun har under 2009 lagt tyst asfalt på Norra Strandgatan.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Under 2011 kommer Jönköpings kommun att genomföra en kommunomfattande bullerinventering. Inventeringen utförs inom ramen för EU:s miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller. Syftet med kartläggningen är att senast 2013 upprätta ett åtgärdsprogram om hur kommunens bullerproblem ska hanteras. Arbetet kommer att genomföras i samarbete med bl.a. Trafikverket.

Riktvärden för trafikbuller finns angivna i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Dessa bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till ovanstående nivåer bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Det kan dock i vissa fall finnas skäl att göra avsteg från huvudregeln, exempelvis i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär. Inriktningen är dock att huvudregeln ska gälla, men att avsteg kan bli nödvändiga i vissa utsatta lägen samt i delar där pågående verksamhet alstrar mycket trafik under en övergångsperiod. Att göra avsteg innebär att en högre bullernivå kan accepteras vid fasad mot gata förutsatt att lägenheterna är genomgående och att minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats (eller balkong) bör vara vända mot en tyst eller ljuddämpad sida.

3.8.2 Luftkvalitet

Den dominerande källan till partiklar i Jönköping är biltrafik. Jönköpings kommun har sedan vinterhalvåret 2005/2006 genomfört mätningar av PM₁₀ på Barnarpsgatans södra del. Fram till 2008 överskrider uppmätta värden normvärdet 50 g/m³ vid nära 35 ggr per år, vilket är det högsta antal överskridanden som gällande miljökvalitetsnormer tillåter (se Luftkvalitetsförordningen (2010:477)).

Under 2009 och 2010 var antalet överskridanden lägre (22 st respektive 14 st). Det skulle kunna förklaras av att 2010 var en speciell vinter med rikliga mängder snö och fukt på vägbanan, vilket binder partiklar bättre till vägbanan. Under 2010 förkortades även säsongen för dubbdäck från den 30 april till den 15 april genom nya regler, vilket kan ha bidragit till minskade utsläpp av partiklar. Miljökontoret bedömer att normen framöver kommer att klaras om inte trafiken ökar.

Jönköpings kommun har upprättat ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormer för partiklar. Vid framtagande av lämpliga åtgärder har kommunen använt simuleringar av partikelemissioner. Simuleringarna har använts för att urskilja vilka stråk som kan vara i riskzonen för överskridande. De har också använts för att pröva vilken trafikmängd som de aktuella stråken klarar och för att utvärdera åtgärdernas effekt. Genom simuleringarna har t.ex. framkommit att trafikmängden på exempelvis Kämpevägen, Bangårdsgatan och Solåsgatan i dagsläget klarar av en kraftigt ökad trafikmängd. En framtida förtätning av gaturummet kräver dock nya simuleringar.

3 Nulägesbeskrivning och bristanalys

Miljökontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret har under 2011 genomfört modellberäkningar, för att fastställa PM₁₀, kvävedioxid och bensen, för samtliga gator i Jönköpings kommun med en årsvardagsdygnstrafik (åvdt) över 5000, se rapporten Beräknade halter av luftföroreningar i tätorter i Jönköpings kommun. Enligt beräkningarna överskrids inte miljökvalitetsnormerna på någon gata i Jönköpings kommun. Dock tangerar den beräknade halten på del av Norra Strandgatan gränsvärdet för dygnsmedelvärden av NO₂ och ett flertal gator ligger över den övre utvärderingsgränsskelen. Det gäller t ex Östra Strandgatan mellan brofästet och Museirondellen, som är ett starkt trafikerat vägnät.

För E4 har Trafikverket gjort beräkningar. Dessa visar att normen för PM₁₀ inte överskrids i dagsläget. Däremot överskrids den övre utvärderingsgränsskelen av dygnsmedelvärdet (35 µg/m³) vilket innebär att mätningar enligt Luftförordningen måste göras en gång per år.

Mätningar avseende PM_{2,5} har inte utförts men kommer att genomföras vid Barnarpsgatan under hela 2011. Det största bidraget till fina partiklar (PM_{2,5}) härstammar från långväga transporter. Enligt miljökvalitetsnormen får halten PM_{2,5} inte överstiga 25 µg/m³ som årsmedelvärde från och med 1 januari 2015. Fram till dess ska det eftersträvas att angivna halt ej överskrids. Det bedöms inte finnas någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormen.

Kvävedioxid har mätts kontinuerligt vid Kungsgatan i Jönköping sedan 2002. Fram till och med 2009 uppmättes inga överskridanden av miljökvalitetsnormen. Risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid finns på ytterligare några gator.

Under 2010 överskreds normen för både dygnsmedelvärden och timmedelvärden. Kommunen lämnade då en underrättelse till Naturvårdsverket och länsstyrelsen. Naturvårdsverket har i ett yttrande gjort bedömningen att ett åtgärdsprogram inte behöver tas fram för kvävedioxid i nuläget. Om kommande mätningar visar att normen kan antas komma att överskridas även under följande år kan det bli aktuellt att ta fram ett åtgärdsprogram. Naturvårdsverket framhåller att det är viktigt att berörda aktörer i trafik och bebyggelseplanering, vid väghållning och via tillsyn enligt miljöbalken fortsätter verka för att halterna av kvävedioxid och andra luftföroreningar begränsas.

3.8.3 Klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser är ett av de mest allvarliga hoten för samhällsutvecklingen. Framtida extrema väderhändelser och dess följd effekter kan ha stor inverkan på viktiga samhällsfunktioner, kommunikationer och inte minst på människors hälsa. Transportsystemet svarar för ungefär 30% av det totala koldioxidutsläppet i Sverige.

En tät och blandad stad är bra ur ett hushållnings- och hållbarhetsperspektiv. Detta konstateras bl.a. i Brundtland-rapporten från 1987. Att "bygga staden inåt", d.v.s. förtäta och nyttja redan exploaterad mark, är att skapa levande och varierade stadsområden genom att integrera bostäder och arbetsplatser och samtidigt spara grönmark. Detta innebär generellt att man bygger resurssnålt, hushåller med energi och naturmark, effektiviserar befintliga anläggningar för rening av vatten och avlopp samt sophantering etc. Dessa intentioner återkommer i Ålborg-åtagandena som Jönköpings kommun undertecknade 2007.

Ur ett klimatperspektiv bedöms utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i enlighet med Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare, dvs i nära anslutning till varandra liksom kollektivtrafik, verkar generellt reducerande på bilresandet. Centralt belägna bostäder innebär också att boende ges närhet till såväl service och handel som god kollektivtrafikförsörjning samt gång- och cykelstråk, vilket bedöms ge förutsättningar till att minimera transportbehovet och utsläppen av föroreningar och växthusgaser (CO₂) bedöms då minska.

Slutsatser

- Cykeltrafiksystemet är ofullständigt. Här finns brister med avseende på låg trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningspunkter, saknade länkar, cykelparkeringar och driftsåtgärder.
- Busstrafiken har framkomlighetsproblem till följd av konflikter med biltrafik, att det finns avsnitt i bussvägnätet som har låg utrymmesstandard samt konflikter på de delar på bussvägnätet där varutransportfordon förekommer. Störst problem finns i stråket Juneporten - Herkulesvägen, området kring Solåsvägen och Bangårdsgatan samt längs Kortebovägen.
- Biltrafiksystemet har trängselproblematik i samband med högtrafikperioderna, främst i stråket Kungsgatan - Munksjöleden - Östra Strandgatan med koncentration till anslutningarna till Munksjöbron. Därutöver förekommer problem även i andra korsningar och avsnitt, bland annat på Norra Strandgatan, Ryhovs trafikplats och Solåsvägen samt Torparondellen.
- Utryckningsvägnätet är till vissa delar hårt belastat av biltrafik som leder till att de stipulerade insatstiderna kan vara svåra att klara.
- En ny parkeringsnorm för bil och cykel inom Jönköpings kommun är under framtagande.
- Samåknings- och pendelparkeringar finns utmed de stora huvudstråken in mot Jönköping samt i anslutning till järnvägsstationerna. För att stimulera till samåkning och byte till kollektivtrafik behövs en översyn av detta koncept för ytterligare utveckling, vilket ska ske inom kommunens arbete med Hållbart resande.
- Det finns konstaterade brister år 2008 på dålig luftkvalitet med avseende på partikelhalter (PM10) på Barnarpsgatans norra del.
- Bullerinventering ska genomföras enligt EU-direktiven.

4 FÖRSLAG TILL TRAFIKSYSTEM

Förslaget till trafiksystemet utgår från kommunens målsättning att resbehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka. De hållbara färdmedlen ska ges förutsättningar att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen. Biltrafiksystemet ska anpassas efter de hållbara färdmedlens krav på framkomlighet och säkerhet. Förslaget bygger också på de övergripande målen för transportsystemet som helhet, att skapa god funktion i form av hög tillgänglighet samtidigt som hänsyn tas till säkerhet, miljö och hälsa. Trafiksystemet ska utvecklas i harmoni med staden i övrigt.

Förslaget innehåller en mängd åtgärder för att öka systemets kapacitet, säkerhet och attraktivitet. Samtidigt ska åtgärderna bidra till en omställning av resandemönstren i riktning mot ett hållbart resande.

Åtgärder i gång- och cykelsystemet, och framförallt i kollektivtrafiksystemet, görs så att de ska bli mer konkurrensmässiga gentemot bilresandet. Kollektivtrafik ska erbjudas i ett väl utbyggt nät med hög turtäthet. Det innebär också en mycket hög kapacitet som kommer att räcka till för stadens framtida tillväxt. Investeringar i infrastruktur måste sedan kombineras med styrande åtgärder och information.

Kollektivtrafik ska vara det naturliga valet för längre resor inom centrala tätorten: Bankeryd/Jönköping/Huskvarna/Tabergsdalen. Resor till tätorten från omlandet kan inledas med bil, men omstigning ska ske till kollektivtrafik när man nått lämplig kollektivtrafiklinje.

Åtgärder i biltrafiksystemet görs för att bibehålla dess funktion. Biltrafik innehåller i sig många olika trafikslag och ärendetyper. Flera är vitala för samhällsfunktionerna; exv räddningsfordon, service, sophantering, färdtjänst och taxi. Andra är förutsättningar för byggande, handel och annan näringsverksamhet.

4.1 Ny hållbar trafikstruktur

Stadens gator ska vara platser där människor rör sig och där det känns tryggt. Därför ska cykel- och promenadstråk skapa en sammanhängande stad, kontinuerligt omgiven av bebyggelse. Gatorna ska utformas på de gåendes villkor. En stad för gående förutsätter att det är enkelt för gående och cyklister att passera gator och korsningar. Tunnlar, gångbroar och rondeller undviks.

Kollektivtrafikens resenärer kommer att behöva ett ökat utrymme jämfört med idag medan biltrafiken inte kan breda ut sig på samma sätt som tidigare. Tillräckligt utrymme måste därför reserveras för att möjliggöra att ett effektivt trafiknät ska få plats. Vi vet idag inte exakt hur framtidens kollektivtrafikfordon kommer att se ut, men vi ska ha beredskap för såväl ledbussar som för spårbunden trafik. När nya gator skapas eller byggs om i de framtida kollektivtrafikstråken ställs krav på körbanbredder, svängradier, fri höjd under bro och plats för hållplatser.

Framtidens resande innebär ett delvis nytt sätt att se på bilarnas utbredning i staden. Vissa huvudgators roll som genomfart för bilar kommer att tonas ned. Biltrafiken ska färdas i ett gatunät på de gåendes villkor där flera trafikslag samsas och trafikrytmen är lugnare. Utsläpp och buller minskar samtidigt som trafiksäkerheten ökar. Huvudgatorna i staden kommer att ha en hastighetsbegränsning på 40-60 km/h.



Figur 22 Förslag till hållbart trafiksystem för staden där kollektivtrafik och gång- och cykel är norm.

4.2 Gångtrafik

Attraktiviteten för gångtorna är av stor betydelse för att transportsystemet skall kunna stödja den önskade stadsutvecklingen. Oavsett färdssätt så börjar eller avslutas en resa med en gångförflyttning. Gångtornas standard, attraktivitet, genhet och prioritet före andra färdssätt behöver lyftas fram. En stad där det myllrar av gående är en levande stad.

4.3 Cykeltrafik

Huvudnätet för cykeltrafik är för de cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. Dess funktion är att binda samman stadsdelar och viktigare målpunkter. Till allra största delen skall detta nät bestå av separerade cykelvägar. Jämfört bilvägnätet ska huvudnätet för cykeltrafik vara minst lika gent.

4 Förslag till trafiksystem

Utmärkande egenskaper för nätet sammanfattas i nedanstående lista.

- Separerat till allra största delen
- Binder ihop stadsdelar och viktigare målpunkter
- Gent med mindre maskvidd än huvudnätet för bil
- Lätt att hitta till målpunkter (Vägvisning)
- Prioriterat vad gäller drift- och underhåll (ex vis sopning och snöröjning)



Figur 23 Förslag till framtida principiellt huvudnät för cykeltrafik inom Kärnan

Till stora delar är det föreslagna huvudnätet redan utbyggt men det kommer att krävas en allmän översyn för att nå den goda standard som ger ett attraktivt cykelvägnät. I översynen ligger åtgärder av felande länkar samt mer punktvisa åtgärder som ökar trafiksäkerhet och framkomlighet. För att upprätthålla ett attraktivt cykelsystem måste även göras en kraftfull uppgradering av drift- och underhåll samt vägvisning. Förutom uppbyggnaden av själva cykelvägnätet måste även andra funktioner såsom goda parkeringsmöjligheter ses över.

4 Förslag till trafiksystem

Åtgärder för ett hållbart gång- och cykelvägnet

Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan: Samtliga beslutade åtgärder i stadskärnan ska genomföras, i enlighet med åtgärdsprogrammet Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan, vilka antogs i kommunfullmäktige 2010-03-25.

Västra Storgatan, delen Klostergatan – Junegatan: För att skapa bättre tillgänglighet mellan Tändsticksområdet och Västra centrum ska Västra Storgatans genomfartstrafik flyttas norr om Tändsticksområdet via en förlängning av Järnväggsgatan till Junegatan. Västra Storgatan ska då, inom befintlig bredd, få en ändrad sektion som rymmer en längsgående dubbelriktad gång- och cykelväg.

Torpagatan: I samband med att stadsdelen på Munksjö fabriksområdets södra del bebyggs kommer Torpagatan, öster om Barnarpsgatan, att förlängas till Munksjön, öster om Barnarpsgatan. I gatans förlängning ska mark reserveras för en eventuell framtida broförbindelse över Munksjön. Längs gatan ska ett huvudstråk för gång- och cykel etableras.

Karlavägen: I samband med att Karlavägen förlängs från Gräshagen till Södra infarten, byggs dagens cykelväg om för att anpassas efter den nya sektionen. Cykelstråket mellan Södra infarten och Humlevägen/Åsensvägen görs komplett genom att ny cykelväg etableras på sträckan John Erikssongatan - Lovisagatan.

Hälsans stig: Stråket runt Munksjön ingår i huvudnätet för gång- och cykel. Söder om Munksjöbron ska sektionen, 5 meter, rymma både gång-, cykel- och motionsspår. Stråket ska ligga i ett vattennära läge runt hela sjön, varför ett offentligt stråk för gång- och cykel ska etableras utefter hela kajen. Icke permanenta lösningar kan bli aktuella med pappersbruket i drift och innan bebyggelse och markanläggningar har genomförts inom den södra delen av fabriksområdet.

Barnarpsgatan: I samband med att Barnarpsgatan, delen Södra infarten – Torpagatan, byggs om för att möta den stadsomvandling som sker kring gatan ska gång- och cykelvägen justeras i höjdded och i sektion. Norr om Torpagatan ska punktåtgärder ske för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter för att minska dagens barriäreffekt.

Stenhuggargatan: Korsningen Stenhuggargatan/Östra Strandgatan får en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för de oskyddade trafikanterna genom att dessa i stället vägleds under Östra Strandgatan då den befintliga bron söder om korsningen byggs om så att gång- och cykelstråket blir sammanhängande från Hälsans stig via Stenhuggargatan till Östra centrum.

G:a flygfältet - Kålgården: Ett gång- och cykelstråk ska skapas som binder samman G:a flygfältet och Kålgården till fots och med cykel, som ska gå förbi stormarknadens entré, i enlighet med gatustrukturen i Ramprogram för södra Munksjön. Gång- och cykelvägen ska anläggas i sträckningen Bangårdsgatan – Kiselvägen - V.Holmgatan - Tullportsgatan. Stråket binder då samman många olika viktiga målpunkter i stadsdelarna öster om Munksjön.

Kiselvägen: Ett gång- och cykelstråk ska skapas som binder samman G:a flygfältet och Kålgården till fots och med cykel, som ska gå förbi stormarknadens entré vilken är en viktig målpunkt för många. För att även skapa god tillgänglighet mellan de olika stadsdelarna öster om Munksjön ska i detta sammanhang även Kiselvägen justeras i läge och i sektion, 18 meter, i enlighet med gatustrukturen i Ramprogram för södra Munksjön.

4 Förslag till trafiksystem

Herkulesvägen: För att skapa god tillgänglighet för alla trafikslag ska Herkulesvägen byggas om till Urbant huvudstråk 35 meters sektion, enligt Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Generösa trottoarer ska kanta gatan som vägleds av alléträd och belysning. Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen.

Ny förbindelse över Munksjön: För att framtidssäkra trafiksystemet ska även mark reserveras för en eventuell framtida broförbindelse över Munksjön. Länken ska främst hantera gång- och cykel samt biltrafik. Bron skulle länka samman östra och västra sidan av Munksjön, vilket ökar integrationen mellan de nya stadsdelarna och staden i övrigt.

GC-bro över E4 mot Ryhov: För att öka tillgängligheten mellan olika stadsdelar och viktiga målpunkter samt skapa ett sammanhängande huvudnät för gång- och cykel i staden ska en gång- och cykelbro byggas över E4, mellan Granitvägen/Rocksjöpromenaden och Ryhov.

Porfyrvägen och Granitvägen: För att skapa stadsliv och god tillgänglighet mellan de olika stadsdelarna öster om Munksjön ska Porfyrvägen och Granitvägen byggas om till stadsstråk, sektion 24 och 18 meter. Stadsstråkens roll är att vara centrala inom vare stadsdeln och förbinda gatorna där. De har generösa trottoarer med alléträd på båda sidor och möjlighet till dubbelriktad blandtrafik. Trädzonen ger utrymme för angöringsparkering för cykel och bil eller gatu- och kafémöblering. En dagvattenkanal ska anläggas utmed Porfyrvägen och Granitvägen för att hantera dagvattnet inom G:a flygfältet. Gatan ska därför rymma en 8,5 meter bred grönblå zon mellan körbanan och trottoar på ena sidan gatan, för att där inrymma dagvattenkanalen. I detta stråket ingår också gång- och cykel, som en del i GC-huvudvägnätet.

Bangårdsgatan: För att skapa god tillgänglighet för alla trafikslag ska Bangårdsgatan byggas om till Urbant huvudstråk 35 meters sektion, enligt Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Generösa trottoarer ska kanta gatan som vägleds av alléträd och belysning. Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen.

Solåsvägen: För att hantera den befintliga trafiken och förbättra tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykel behöver Solåsvägen byggas om till ett stadsstråk, med 24 meters sektion, som också rymmer dubbelriktad gång- och cykel.

Barnhemsgatan: För att hantera den befintliga trafiken och förbättra tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykel behöver Barnhemsgatan byggas om till ett stadsstråk, med 24 meters sektion, som också rymmer dubbelriktad gång- och cykel.

Kämpevägen: I samband med höghastighetsstationen eventuella tillkomst behöver Kämpevägen på sikt flyttas. När den nya stadsdelen Skeppsbrokajen söder om Munksjön är fullt utbyggd tillsammans med höghastighetsbana och dess station kommer den nya Kämpevägen, som urbant huvudstråk med 35 meters sektion, ge stadsdelen dess fullständiga integration i staden och regionen. Vid en etappvis utbyggnad av stadsdelen ligger nuvarande Kämpevägen kvar fram tills besked kring höghastighetstågen, Götalandsbanan och Europabanan, kommer. Kollektivtrafiken ska, i enlighet med Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun, ha egna körfält. Generösa trottoarer ska kanta gatan som vägleds av alléträd och belysning. Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen.

4 Förslag till trafiksystem

Industrigatan: När en höghastighetsstation etableras söder om Kämpevägen i ett upplyft läge kommer Industrigatan att knytas samman med Nya Kämpevägen. När detta sker ska gatans sektion, 35 meter, rymma egna körfält för kollektivtrafiken och dubbelriktad gång- och cykeltrafik.

Hyrcykelsystem

Avseende hyrcykelsystem i Jönköping har marknaden, av olika privata aktörer, bedömts som för liten. Dock finns flera alternativ till ett helt reklamfinsierat hyrcykelsystem, olika lösningar som skulle kunna vara aktuella för Jönköping.

Ett alternativ vore ett samarbete mellan städerna längs den framtida Götalandsbanan och Europa-korridoren. Med ett system där samma hyrcykelkort gäller i samtliga städer längs järnvägen utvidgas marknaden betydligt. Det skulle samtidigt erbjuda en lösning på resan till och från järnvägsstationerna.

Ett annat exempel är ett system (finns i t.ex. Trollhättan) där cyklar målas i en enhetlig färg. Cyklarna parkeras i vanliga ställ och låses och låses upp via kodlås. Koderna erhålls via sms, som då blir betalningen för cykelhyran.

Viktigt är att definiera syftet med hyrcykelsystemet och till vilka målgrupper man vänder sig, exempelvis arbetspendlare, fritidsresenärer eller turister. Utifrån huvudmålgrupp kan systemet sedan utformas så att det blir smidigt och attraktivt att använda.

4.4 Kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken i Jönköpings kommun, och trafik över kommungränsen, ska utvecklas och bli mer attraktiv och konkurrenskraftig ska ett stort antal åtgärder genomföras i enlighet med Handlingsprogrammet för kollektivtrafik i Jönköpings kommun, antagen av kommunfullmäktige 2011-01-27. Åtgärderna avser framkomlighet, linjesträckningar, turutbud och turtäthet, marknadsföring och informationsinsatser.

Kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft behöver öka för att fler ska välja att resa med detta färdmedel. Viktiga faktorer för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är hög turtäthet, enkelhet, hög prioritet, punktlighet och pålitlighet. Attraktiviteten ligger också i att fordonen är i gott skick och att personal har ett trevlig bemötande. Detta tillsammans skapar en pålitlighet i systemet och ökar resenärens trygghetskänsla.

Citybusslinjerna ska ha en god framkomlighet, vilket innebär att de så långt som möjligt ska ha egna körfält och vara prioriterade i olika korsningspunkter. Utrymmesbehovet för vissa av dessa kollektivtrafikstråk – Östra Strandgatan/Herkulesvägen, Kämpevägen, Bangårdsgatan, Industrigatan – ska vara framtidssäkrade för spårvagnstrafik. På så sätt finns handlingsutrymme för såväl buss som spårvagnstrafik i framtiden i stomlinjenätet. Det är viktigt att placeringen av förtätnings-, omvandlings- och nyetableringsområden för bostäder och verksamheter sker i nära anslutning av goda kollektivtrafikstråk och hållplatser med hög turtäthet. Områdenas kompakthet påverkar också möjligheten till ett fungerande resandeunderlag. I Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare är detta en förutsättning för att få en hållbar bebyggelseutveckling i kommunen.

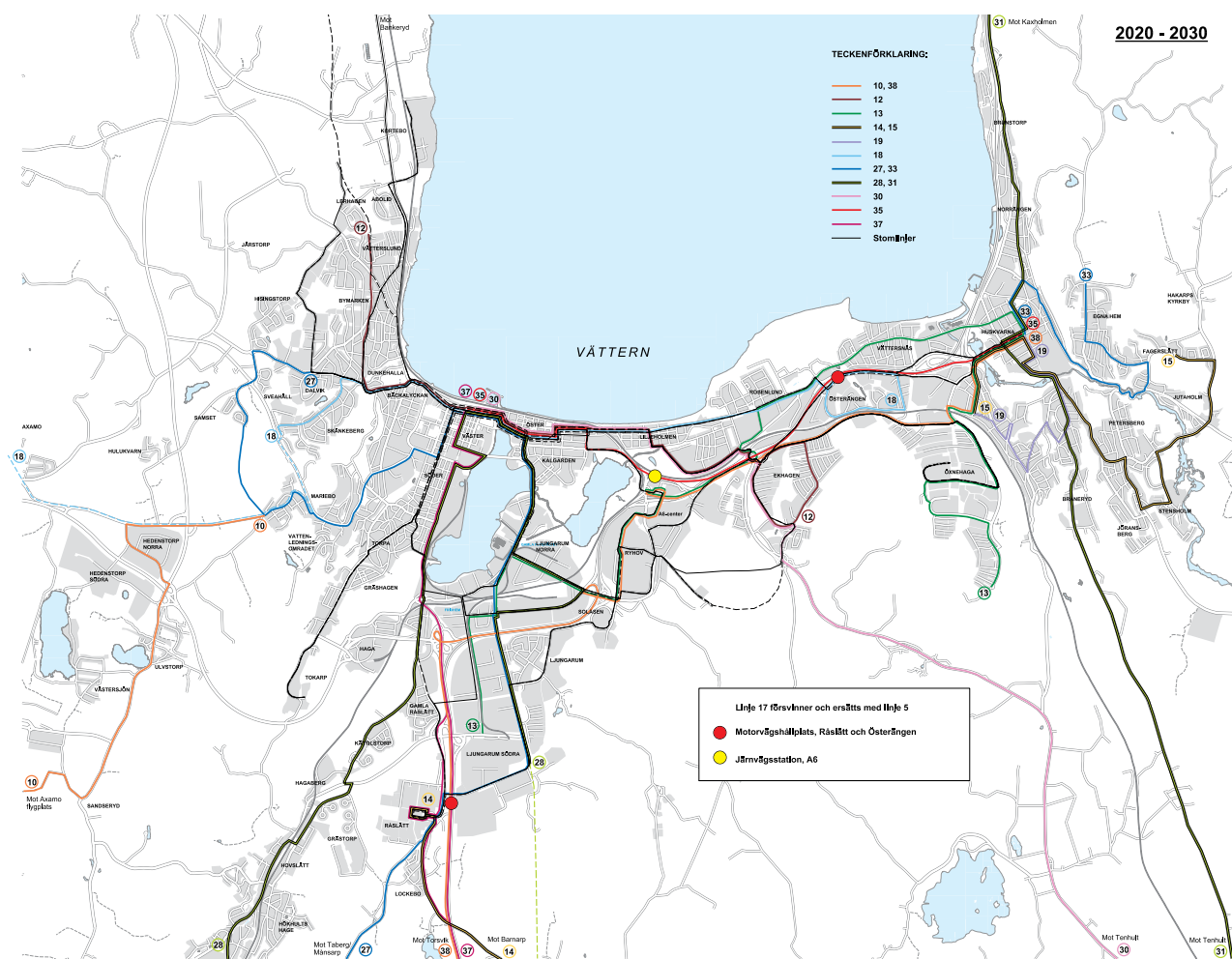
4 Förslag till trafiksystem

Genom att knyta den lokala kollektivtrafiken, bl.a. citybusslinje 1 framtidssäkrad för eventuell spårvagnstrafik, till en eventuell höghastighetsstationen söder om Munksjön underlättas det vardagliga resandets omstigningar mellan nationell, interregional, regional och lokal kollektivtrafik. På så sätt skapas grundförutsättningar för ett enkelt och effektivt redande som främjar kollektivtrafiken och som skapar närhet till stadskärnan och andra stadsdelar. Genom stationentréer direkt mot trottoaren nås det trädbevuxna urbana huvudstråket och strandpromenaden längs Munksjön. På så sätt skapas en stad som är inbjudande att gå och cykla i.



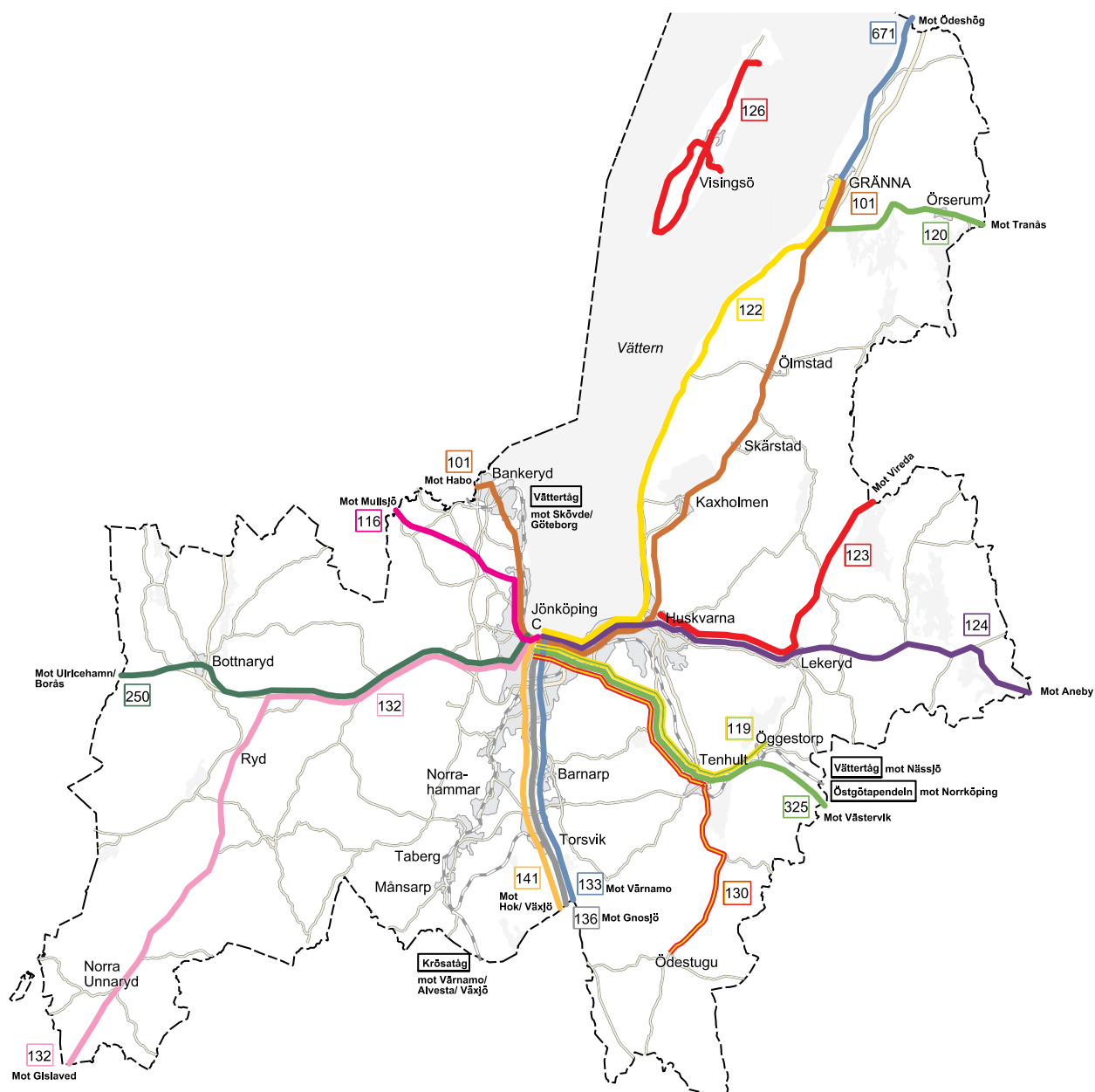
Figur 24 Citybusslinjenät, inkl spårväg på linje 1, år 2030, enligt antaget Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun

4 Förslag till trafiksystem

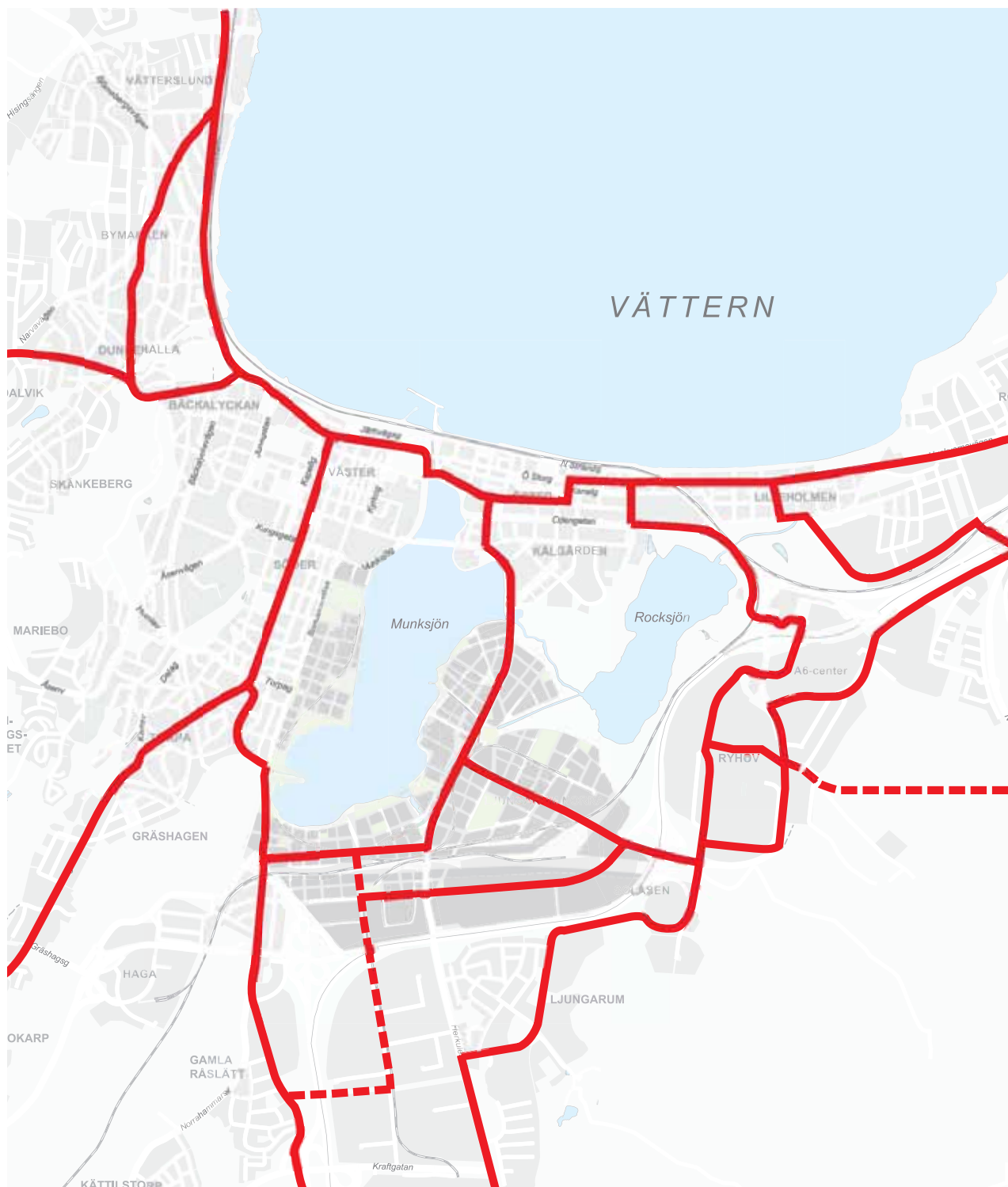


Figur 25 Lokal- och förortsbussnät år 2030, enligt antaget Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun

4 Förslag till trafiksystem



Figur 26 Regionalt linjenät i Jönköpings kommun år 2030, enligt antaget Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun



Figur 27 Beslutat huvudnät för kollektivtrafiken inom staden, enligt Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun

4.5 Biltrafik

Biltrafiken har under en längre tid haft en kontinuerlig tillväxt. För att dämpa biltrafikens negativa inverkan på stadsmiljön kommer kraftfulla åtgärder att krävas. Delar av den mark som idag ingår i biltrafiksystemet kommer att behövas för de hållbara trafikslagen. Biltrafiksystemet behöver därför anpassas efter de nya förutsättningarna. Huvudnätet för biltrafiken ska hantera trafiken inom och till/från Jönköpings centrala delar så att denna fördelar sig i systemet så att god framkomlighet kan upprätthållas, där gatunätet fungerar som ”kommunicerande kärl”.



Figur 28 Förslag till huvudnät för biltrafik inom staden.

För att upprätthålla dagens kapacitet och skapa bättre framkomlighet för kollektivtrafiken ska det i de gator där huvudnäten bil- och kollektivtrafik sammanfaller byggas separerade körfält för bil- och kollektivtrafik. I nya stadsdelar byggs urbana huvudstråk som ger god tillgänglighet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. De urbana huvudstråken förbinder de olika stadsdelarna och bidrar till att skapa ett stadsliv.

Åtgärder i huvudnätet för bättre tillgänglighet

Järnvägsgatan: För att skapa bättre tillgänglighet mellan Tändsticksområdet och Västra centrum ska Västra Storgatans genomfartstrafik flyttas norr om Tändsticksområdet, via en förlängning av Järnvägsgatan till Junegatan. På så sätt minimeras trafikbarriären mellan målpunkterna och det friläggs även byggbar mark i korsningen mellan nuvarande Järnvägsgatan och Västra Storgatan. Utmed den nya Järnvägsgränd finns idag långt gående planer på att bygga ett höghushotell och parkeringshus. Detta för att skapa ytterligare kundunderlag till Tändsticksområdet och Västra centrum samt förbättra parkeringssituationen. Korsningen mellan Järnvägsgatans förlängning och Junegatan kommer att utformas som cirkulationsplats. Byggnationen av gatan sker 2011-2013.

4 Förslag till trafiksystem

Munksjögatan: För ökad tillgänglighet och samverkan inom högskoleområdet ska Munksjögatan rätas upp så att en byggbar yta friläggs söder om gatan, där Högskolefastigheter ska bygga en friskvårdsanläggning och parkering. Eventuellt kan även studentlägenheter tillkomma i framtiden. I samband med upprättningen kommer också en gång- och cykelpassage att byggas över gatan mellan de olika högskolorna för att öka deras samhörighet. Byggnationen av gatan sker 2012-2013.

Barnarpsgatan/Jordbrovägen: Barnarpsgatan är idag en barriär mellan stadsdelarna Torpa/Söder och den kommande stadsdelen på Munksjö fabriksområde. För att öka tillgängligheten och samspelen mellan de olika stadsdelarna och öka kontakten mellan Torpa/Söder och Munksjön behöver gatans utformning förändras. Flera av gatans tvärgator utmed dess södra del föreslås öppnas och tydliga övergångsställen skapas på ett antal ställen. Torparondellen byggs om till signalreglerad korsning, vilket ska utredas närmare i samband med den första detaljplanen för den kommande stadsdelen på Munksjö fabriksområde. En sådan förändring ger en bättre styrning av trafikmängden, dvs belastningen i Munksjörondellen, Högskolerondellen och över Munksjöbron. Jordbrovägens sektion mellan korsningen med Klostergatan och Södra infarten ska utökas till 35 meter så att kollektivtrafiken på sträckan t.o.m. Södra infarten får egna körfält, framtidssäkrade för spårvagn.

Torpagatan öster om Barnarpsgatan: Flera öst/västliga gator i Torpa/Söder förlängs ner till Munksjön varav Torpagatan är den viktigaste, vilken förbereds i sektion och markreservat för att i framtiden möjliggöra en broförbindelse över sjön till Bangårdsgatan.

Södra infarten: Cirkulationsplatsen behöver byggas om för att klara en framtidssäkring för spårburen kollektivtrafik och framtida höghastighetsbana/station. Utformningen behöver också förändras för att skapa god tillgänglighet och framkomlighet i den förändrade gatustrukturen i enlighet med Ramprogrammet för södra Munksjön och för att skapa goda förbindelser med stadens västra delar.

Karlavägen: Barnarpsgatan ligger idag nära gränsvärdena för miljö kvalitetsnormen för luft. Detta gör att gatan inte klarar några större ökningar i trafikflödet. För stadens utveckling är det därför avgörande att inte trafikmängderna på gatans södra del ökar. Barnarpsgatan påverkas därför av hur bebyggelseutvecklingen i stadens och kommunens västra delar sker. För att kunna fördela trafiken bättre väster om Munksjön föreslås en länk som utgår från Södra infartens rondell och vidare utmed dagens gång- och cykelstråk på den tidigare banvallen till Gräshagen, via Karlavägen, Dalagatan och Humlevägen/Hemstigen för att ansluta till Åsensvägen vid Bäckadalsgymnasiet. Gatusträckningen kommer att fungera som förbindelse mellan Bymarken, Dunkehalla, Bäckalyckan och stadsdelar söderut. Detta innebär att viss trafik då avlastas Barnarpsgatan, så att luftkvaliteten där kan förbättras. Länken innebär också att de nya stadsdelarna, som den kommande stadsdelen Skeppsbrokajen m.fl., kring södra Munksjön får bättre samspel med övriga stadsdelar i staden. Gatan ska utformas som en stadsgata, 15 meters sektion, med plats för gång- och cykel.

Åsensvägen/Kungsgatan: För att huvudnätet för biltrafiken ska hantera trafiken inom och till/från Jönköpings centrala delar så att god framkomlighet kan upprätthållas, behöver korsningen Åsensvägen/Kungsgatan byggas om till cirkulationsplats. Detta för att underlätta en fördelningen av norr/södergående trafik från Junegatan via antingen Åsensvägen eller Kungsgatan till Södra infarten.

Östra Strandgatan: För att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet ska egna kollektivtrafikkörfält byggas i mitten av gatan och genom Museirondellen och Teaterrondellen, i enlighet med Handlingsprogrammet för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Befintlig bro över Rocksjökanalen ska samtidigt byggas om för att klara gällande krav på bärighet för tunga fordon samt breddas för att klara kollektivtrafikens framkomlighet med egna körfält. Bron ska också höjas något för att möjliggöra en trafiksäker gång- och cykelpassage under Östra Strandgatan. Åtgärderna ökar tillsammans tillgängligheten i området för alla trafikslag.

4 Förslag till trafiksystem

Herkulesvägen: För att skapa god tillgänglighet för alla trafikslag ska Herkulesvägen byggas om till Urbant huvudstråk 35 meters sektion, enligt Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Kollektivtrafikkörfält ska prioriteras i mitten av gatan. Busshållplatser och eventuella framtida spårvagnsperronger ska placeras i anslutning till de större korsningarna. För biltrafiken skapas ett körfält i vardera riktningen med särskilda vänstersvängfält vid korsningarna för att öka trafikkapaciteten. Körfälten ska kantas av kantstensparkering för angöring och besöksparkering. Generösa trottoarer ska kanta gatan som vägleds av alléträd och belysning. Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen.

John Bauergatan: I samband med att kollektivtrafikens framkomlighet säkras genom Musei- och Teaterrondellerna, i enlighet med beslutat Handlingsprogrammet för kollektivtrafik i Jönköpings kommun, kommer kapaciteten för biltrafiken att minska på den sträckan. För trafikanter på Odengatan med mål utmed Herkulesvägens norra del finns idag endast ett alternativt vägval via E4 till Ryhovs trafikplats och Bangårdsgatan. E4 är en nationell väg främst avsedd för fjärrtrafik och Ryhovs trafikplats är hårt belastad, varför det är av stor vikt att skapa ytterligare alternativa vägval för att bibehålla dagens kapacitet. John Bauergatan föreslås därför få en koppling mot Östra Strandgatan, via söder om Upptech till Stenhuggargatan/ Kålgårdsrondellen, för att möjliggöra genomgående trafik. Trafik från Kålgården via Kålgårdsgatan ges även möjlighet att köra via Tullportsrondellen. En genomgående gata kommer även att bidra till en ökad orienterbarhet och tillgänglighet till Kålgårdsparken med den stora stadsdelslekplatsen, kanotstadion och John Bauerparken samt Rocksjöns naturreservats entré, vilket ger ökade möjligheter för kommunens invånare till rekreation, friluftsliv och social samvaro. John Bauergatan ska utformas som en stadsgata, 15 meters sektion, med plats för gång- och cykel samt träd.

Bangårdsgatan: För att skapa god tillgänglighet för alla trafikslag ska Bangårdsgatan byggas om till Urbant huvudstråk 35 meters sektion, enligt Handlingsprogram för kollektivtrafik i Jönköpings kommun. Kollektivtrafikkörfält ska prioriteras i mitten av gatan. Busshållplatser och eventuella framtida spårvagnsperronger ska placeras i anslutning till de större korsningarna. För biltrafiken skapas ett körfält i vardera riktningen med särskilda vänstersvängfält vid korsningarna för att öka trafikkapaciteten. Körfälten ska kantas av kantstensparkering för angöring och besöksparkering. Generösa trottoarer ska kanta gatan som vägleds av alléträd och belysning. Cykelbanor ska finnas på ömse sidor av gatan, separerade från annan trafik. Särskilda cykelparkeringar ska finnas i trädzonen. Gatans förlängning, väster om Herkulesvägen ska säkras genom att en tillfart ordnas från Herkulesvägen till Simsholmen, vilken även innefattar ett markreservat för en framtida upplyft förlängning av Bangårdsgatan över/mellan bassängerna till fästet för en eventuell broförbindelse till Munksjö fabriksområde med anslutning till Torparondellen.

Porfyrvägen och Granitvägen: För att skapa stadsliv och god tillgänglighet mellan de olika stadsdelarna öster om Munksjön ska Porfyrvägen och Granitvägen byggas om till stadsstråk, sektion 24 och 18 meter. Stadsstråkens roll är att vara centrala inom vare stadsdeln och förbinda gatorna där. De har generösa trottoarer med alléträd på båda sidor och möjlighet till dubbelriktad blandtrafik. Trädzonen ger utrymme för angöringsparkering för cykel och bil eller gatu- och kafémöblering. En dagvattenkanal ska anläggas utmed Porfyrvägen och Granitvägen för att hantera dagvattnet inom G:a flygfältet. Gatan ska därför rymma en 8,5 meter bred grönbå zon mellan körbanan och trottoar på ena sidan gatan, för att där inrymma dagvattenkanalen. I detta stråket ingår också gång- och cykel, som en del i GC-huvudvägnätet.

4 Förslag till trafiksystem

Ny förbindelse över Munksjön: För att framtidssäkra trafiksystemet ska även mark reserveras för en eventuell framtida broförbindelse över Munksjön. Länken ska främst hantera gång- och cykel- samt biltrafik. Bron skulle länka samman östra och västra sidan av Munksjön, vilket ökar integrationen mellan de nya stadsdelarna och staden i övrigt. Åtgärden avlastar både den befintliga bron och Herkulesvägens norra del samt Barnarpsgatan.

Kämpevägen: I samband med höghastighetsbanans eventuella tillkomst behöver Kämpevägen på sikt flyttas. Kämperondellen behöver i samband med detta även justeras både i läge och höjd. När den nya stadsdelen Skeppsbrokajen söder om Munksjön är fullt utbyggd tillsammans med höghastighetsbana och dess station kommer den nya Kämpevägen, som urbant huvudstråk med 35 meters sektion, ge stadsdelen dess fullständiga integration i staden och regionen. Vid en etappvis utbyggnad av stadsdelen ligger nuvarande Kämpevägen kvar fram tills besked kring höghastighetstågen, Götalandsbanan och Europabanan, kommer.

Solåsvägen: För att hantera den befintliga trafiken och förbättra tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykel behöver ett antal åtgärder genomföras. Solåsvägen har idag kapacitetsbrister, varför framkomligheten i området tidvis är låg. Solåsvägen byggs om till ett stadsstråk, med 24 meters sektion. Tillräcklig mark, totalt en breddning på ca 7 meter, behöver reserveras för Solåsens ombyggnation till stadsstråk. Antalet in- och utfarter utmed Solåsvägen påverkar framkomligheten på sträckan varför dessa behöver minimeras. In- och utfarterna ska därför i så stor utsträckning som möjligt samordnas mellan olika verksamheter och fastigheter, samt att endast högersväng tillåts. Vändning för trafik västerut ska ske genom de mindre rondeller som ska byggas på gatan.

Ryhovs trafikplats: På sikt krävs en översyn av Ryhovs trafikplats och en större ombyggnation av denna.

Industrigatan: När en höghastighetsstation etableras söder om Kämpevägen behöver kollektivtrafikens dragning söderut justeras för att stationen ska få en god lokal kollektivtrafikförsörjning. Detta innebär exempelvis att stomlinje 1 då kommer att ledas via Kämpevägen och Industrigatan under E4 till Gamla Råslätt och Råslätt. Industrigatan ska framtidssäkras för hög framkomlighet med egna körfält för kollektivtrafiken samt eventuell framtida spårvarnstrafik.

Barnhemsgatan: Barnhemsgatan och Solåsvägen har idag kapacitetsbrister, varför framkomligheten i området tidvis är låg. För att öka tillgängligheten till Fridhem och Solåsen föreslås Barnhemsgatan ansluts i väster till Södra infarten för att öka tillgängligheten till Solåsen/Fridhem. Genom att förlänga Barnhemsgatan mot väster så att denna får en direkt koppling till Ljungarums trafikplats påverkas trafikflödena i stora delar av omvandlingsområdet positivt. En etappvis ombyggnation bör ske med i första skedet en relativt låg geometrisk standard, anpassad för att minimera intrång på närliggande fastigheter. När markåtkomsten för en lösning med god standard är möjligt byggs nästa etapp.

Även Barnhemsgatans utformning, utmed hela sträckan, behöver ses över i samband med en anslutning till Ljungarums trafikplats. Gatan ska då byggas om till ett stadsstråk, med 24 meters sektion. Tillräcklig mark, totalt en breddning på ca 7 meter, behöver reserveras för ombyggnationen till stadsstråk. Kapaciteten i Fridhemsrondellen kan i samband med detta även behöva förstärkas.

Ny trafikplats E4/Herkulesvägen: För att skapa bättre tillgänglighet till Solåsen/Fridhem och de kommande nya stadsdelarna kring södra Munksjön föreslås en trafikplats vid E4/Herkulesvägen. Områdets utveckling och innehåll gör att trafikbelastningen på framöver allt Bangårdsgatan kommer att öka. Gatan har en viktig funktion som urbant huvudstråk och infart till Jönköping. Det är

4 Förslag till trafiksystem

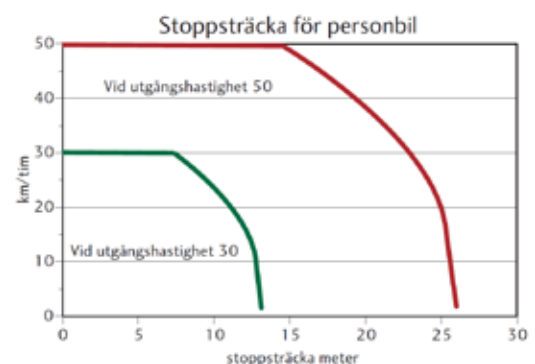
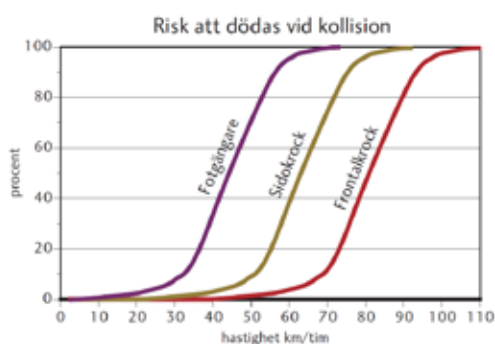
därför av vikt att skapa ytterligare en tillfart från E4 söder ifrån. Detta kan åstadkommas genom en ny halv trafikplats med ramper mot öster från Herkulesvägen. Genom åtgärden kommer trafik på E4 från öster med mål i området söder om Munksjön, exempelvis höghastighetsstationen, att i stället för Ryhovs trafikplats kunna välja Herkulesvägen i stället. Trafikplatsen kommer troligen inte att bli aktuell förrän beslut kring utbyggnaden av höghastighetsbanor i Sverige och hur de ska angöra Jönköping har tagits.

E4: Med en växande befolkning och en utveckling av Jönköping som regionalt centrum följer också ökad belastning på E4, mellan Ljungarums trafikplats och Ekhagsmotet. För att förbättra framkomligheten samt hantera den lokala trafik belastar sträckan föreslås att E4:an förstärks med ett extra körfält, i varje riktning. Det fysiska ingrepp som behövs för detta är relativt begränsad och omfattar främst ommålning av befintlig körbana. Eventuellt behöver även vägen breddas något på enstaka platser, men plats finns inom befintligt vägområde varför intrånget i omgivningen är lågt. I framtiden kan det bli aktuellt att förlänga det tredje körfälten från Ekhagsmotet till Huskvarnamotet. Dock är motorvägen på den sträckan inte lika bred samt att det finns relativt många av- och påfarter, vilket inte tillåter en enkel ommålning, utan motorvägen behöver breddas på detta avsnitt. Järnvägsbron över E4 mellan Ekhagsmotet och Österängsmotet behöver då också byggas om. Under 2011 ska kommunen tillsammans med Trafikverket genomföra en teknisk utredning/förstudie som omfattar fysiska åtgärder för ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet på E4:an, sträckan Råslätt och Huskvarna södra.

Rätt fart i staden

Jönköpings kommun håller på att se över hastighetsgränserna inom kommunen för att bl.a. ge ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Vid bedömning av nya hastighetsgränser används Stadsbyggnadsnämndens fastlagda principer samt valda delar av handboken "Rätt fart i staden". Kommunen använder sig av handbokens fem olika stadsbyggnadskvaliteter, Stadens karaktär, Tillgänglighet, Trygghet, Trafiksäkerhet, Miljö och hälsa. För att identifiera lämplig hastighetsnivå används också livsrumsmodellen med Frirum, Integrerat frirum, Mjuktrafikrum, Integrerat transportrum och Transportrum. Hastigheterna ska anpassas till den aktuella trafiksituationen och vilka trafikantgrupper som ska samsas om utrymmet. Hastighetsbegränsningen bör kännas naturlig och acceptabel för trafikanterna. En sänkt hastighetsgräns måste ofta följas av hastighetsdämpande åtgärder om sänkningen ska bli reell.

Risken för att en personskadeolycka ska inträffa ökar med ökande hastighet, eftersom förarens möjlighet att reagera och hinna avvärja olyckan minskar. Där oskyddade trafikanter och bilister blandas bör den verkliga hastigheten aldrig överstiga 30 km/tim. En sådan hastighetsbegränsning kräver ofta omfattande fysiska åtgärder för att uppnå en acceptabel efterlevnad. Varje gata kommer att bedömas var för sig, men generellt kommer kommunens nya hastighetsgränserna bli 30 km/tim vid skolor, 40 km/tim på gator där gående och cyklister korsar på en eller flera bestämda platser eller 60 km/tim där biltrafik är separerad från gående och cyklister.



4.6 Varudistribution

Inom de centrala stadsdelarna vistas många människor, som boende, arbetande, handlande eller besökande. Detta innebär att många människor och funktioner måste samsas inom ett begränsat område. Varutransporter är en nödvändighet om vi ska kunna ha en centrumnära handel och en levande stad.

Varutransporter skapar ofta konfliktpunkter i stadsmiljön. För att minimera dessa problem måste varudistributionen utrymme och behov vara en viktig faktor vid planeringen av de nya stadsdelarna runt södra Munksjön. Förutom en genomtänkt stadsplanering och fysiska åtgärder visar erfarenheter från andra håll att samordning av varudistributionen kan minska varutransporterna i centrumområdet. Under 2011 ska kommunen genomföra en utredning för att klargöra förutsättningarna inför ett ställningstagande om införande av samordnade transporter och distributionscentral för de kommunala förvaltningarnas transporter.

4.7 Parkering

Där många människor rör sig och det finns ett stort antal målpunkter behöver det finnas parkering både för boende, besökande, sysselsatta och kunder. Jönköpings kommuns gällande parkeringsnorm håller på att revideras för att anpassas till ett hållbart trafiksystem.

En bilplats kan samnyttjas av flera olika bilister om anspråken på platsen sker vid olika tidpunkter. Det ger en effektiv användning av parkeringsplatserna. Parkeringshus ger exempelvis en sådan möjlighet, att samutnyttja platser till flera olika kunder. Parkeringshus ska ha en noggrann gestaltning där anläggningen är kantad av annan verksamhet, som kontor eller bostäder med handel i bottenvåningen. Parkeringshuset Smedjan i Jönköpings stadskärna är ett gott exempel på detta.

Boendeparkering ska utformas så att det blir möjligt att lämna bilen hemma och välja kollektivtrafik eller cykel till t.ex. arbetet. Det är därför viktigt att kollektivtrafikens hållplatser ligger på attraktiva avstånd från bostaden/arbetsplatsen. Cykelparkering ska därför också finnas nära målpunkter.

I tätorters centrala delar ska vid nybyggnation all boendeparkering ske inom fastigheten, i garagelösningar och ej i markplan. Vid höga grundvattennivåer kan garage helt under mark vara kostsamt och tekniskt komplicerat. Garagelösningar helt eller delvis under terrasserade gårdsbjälklag eller samlokaliserad parkering i parkeringshus kan därför också bli aktuellt.

Boendeparkeringen syftar till att ge plats för privatbilar vid bostaden. Parkeringsbehovet för nya bostäder i flerbostadshus i de mest centrala delarna av kommunens tätorter ska utgå från att främja ett hållbart resande. Det finns många sätt att minska bilinnehavet i kommunen och därmed markåtgången, exempelvis genom införande av bilpooler. Parkeringsnormen för bostäder kan sänkas om byggherrarna vill genomföra förslag som kan visas leda till ett lägre bilinnehav. Cykelparkeringar i flerbostadshus ska ligga nära fastighetsentréerna, erbjuda tillräckligt med platser och helst vara väderskyddade.

Besöks/kundparkeringen är viktig för näringslivet i kommunen. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta sitt ärende men det ligger en konkurrensfördel i att tillgodose behovet. Angörings- och besöksparkering till centralt boende, handel, service och verksamheter utformas både som kantstensparkering (korttids-) utmed gatorna, i parkeringshus och i garage inom respektive kvarter. Särskild hänsyn ska tas till funktionsnedsattas tillgänglighet. Bilplatser för funktionsnedsatta placeras nära målpunkter. Cykelparkeringen för besök skapas i gatornas möbleringszon.

4 Förslag till trafiksystem

När det gäller att tillgodose verksamheters parkeringsbehov bör den följa ambitionen att de boende (arbetstagarna) ges möjlighet att lämna bilen hemma. Tillgången till parkering vid arbetsplatserna bör därför inte prioriteras. Bil- och cykelparkeringsbehovet för kontor/arbetsplatser och handel/service samt skolor ska utgå från att främja ett hållbart resande. För volymhandelsetableringar ställs krav på särskild kundparkering inom respektive fastighet, gärna i garagelösning. Höga krav ska ställas på kundparkeringarnas utformning och gestaltning. Vid markparkering ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbeläggning, infiltration, träd och belysning. För att bedöma volymhandel, hotell och andra större verksamheters parkeringsbehov krävs en särskild parkeringsutredning.

Principer för hantering av bilens och cykelns parkeringsbehov:

- Bilplatser för funktionsnedsatta placeras nära målpunkter
- Cykelparkering ska placeras nära målpunkter
- Boendeparkering för bil utformas så att det blir möjligt att lämna bilen hemma och välja kollektivtrafik/cykel till tex arbetet
- Boendeparkering för cykel ska placeras nära fastighetsentréer
- Parkeringsbehovet för boende ska lösas inom kvarteren, gärna i garagelösningar.
- Gatuparkering får endast användas för korttidsparkering för att skapa god tillgänglighet för besökare till boende och handeln i stadsdelarna. Cykelparkering för besök kan skapas i gatornas möbleringszon.
- Parkeringsbehovet för kontor/arbetsplatser löses antingen inom kvarteren i garagelösningar eller samordnad med andra arbetsplatser och handelns parkeringsbehov i parkeringshus.
- Parkeringshus ska ha en noggrann gestaltning där anläggningen är kantad av annan verksamhet. Parkeringshuset Smedjan i Jönköpings stadskärna är en förebild.
- För volymhandelns markparkeringar ska parkeringsytorna delas upp och stor omsorg läggas på markbeläggning, infiltration, träd och belysning.
- Gällande parkeringsnorm kan minskas om åtgärder, exempelvis bilpool och närhet till citybusslinje, genomförs som kan visas leda till ett lägre bilinnehav.

Parkeringsnorm

Jönköpings kommuns gällande parkeringsnorm håller på att revideras för att anpassas till ett hållbart trafiksystem. Den nya parkeringsnormen planeras antas av kommunfullmäktige under 2012. Parkeringsnormen syftar till att ett utbud av parkeringsplatser skapas som främjar ett hållbart resande. Nya fastigheter och stadsdelars parkeringsbehov ska anpassas efter morgondagens resvanor, vilket troligen kan ge en lägre parkeringsnorm än idag. Detta för att främja en så stor överflyttningseffekt som möjligt från bilresor till mer hållbara alternativa färdmedel. Parkeringsnormen kan på detta sätt användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart resande. Normen hanterar inte avgiftsnivåer. Malmö stads Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, antagen september 2010, ses som ett gott exempel.

4 Förslag till trafiksystem

Pendlar- och infartsparkering

Samåknings- och pendlarparkeringar med byte till kollektivtrafik ska finnas så nära bostaden som möjligt så att så stor del av resan sker via samåkning eller kollektivtrafik. Detta eftersom det skapar störst acceptans, tidsvinst och är mest lämpligt ur energi- och klimatsynpunkt. Dessa parkeringar ska i första hand vara avgiftsfria. Parkeringarnas utformning så att trygghets- och säkerhetsaspekterna tillgodoses så optimalt som möjligt, bland annat genom god belysning, orienterbarhet, överblick och vegetation på platsen och sträckan fram till och vid busshållplats. Goda exempel på större samåkningsparkeringar är vid Bottnaryd och vid Axamo/ Rv40. Goda exempel på större pendlingsparkering med byte till kollektivtrafik är Bankeryd, Huskvarna och Tenhult stationsparkering.

För att skapa ytterligare möjligheter för resenärer att kunna byta till kollektivtrafik mot Jönköping/Huskvarna/A6/Ryhov föreslås att en infartsparkering anläggs vid Röde påle, där citybusslinje 1 och 3 samt linje 28 är tillgängliga. En motorvägshållplats planeras också, enligt Handlingsprogrammet för kollektivtrafik i Jönköpings kommun, i framtiden vid den närliggande trafikplatsen. Platsen har också målpunkter som bensin- och dagligvaruhandel nära tillgängliga. En infartsparkering föreslås även anläggas vid Djupadalsrondellen i anslutning till den bensinstation som finns där. Dessa platser har god tillgänglighet med kollektivtrafik med nuvarande linje 26 och linje 2 samt kommande citybusslinje 4 mot Bankeryd, Jönköping/A6/Ryhov.

Ytterligare en lämplig plats för infartsparkering är intill Vårstarondellen med god tillgänglighet till citybusslinje 1 och expressbusslinjer 35 och 38 mot Jönköping/Råslätt/Torsvik. Alla de föreslagna platserna för infartsparkering ligger nivåmässigt lämpligt och nära huvudcykelvägnätet, varför också cykel också är ett lämpligt färdmedel att byta till för den resterande sträckan fram till målpunkten.

När höghastighetsbanan byggs med höghastighetsstation söder om Kämpevägen kan utrymme under spåren med fördel användas till bland annat volymhandel och kundparkering. Pendlarparkering ska anordnas nära höghastighetsstationen och dess knutpunkt för övrig kollektivtrafik. Här är också lämpligt att anlägga infartsparkering, eftersom det från knutpunkten blir lätt att nå stadens målpunkter med kollektivtrafik. En temporär infartsparkering kan anläggas i ett tidigt skede.

För de som kommer med bil skapas en angöring mot stationstorget vid Barnhemsgatan med två nya direktinfarter från motorvägen. På så sätt avlastas också Nya Kämpegatan från biltrafik. En kvarterszon öster och väster om stationstorget, söder om spårområdet, kan fungera både som infartsparkering till staden och som långtidsparkering för pendlare på Götalandsbanan samt till de mötesintensiva verksamheter som kan komma i området. Zonen är lätt att hitta och går att dubbelutnyttja mellan resande och de som är här för handel, arbete och evenemang i närområdet.

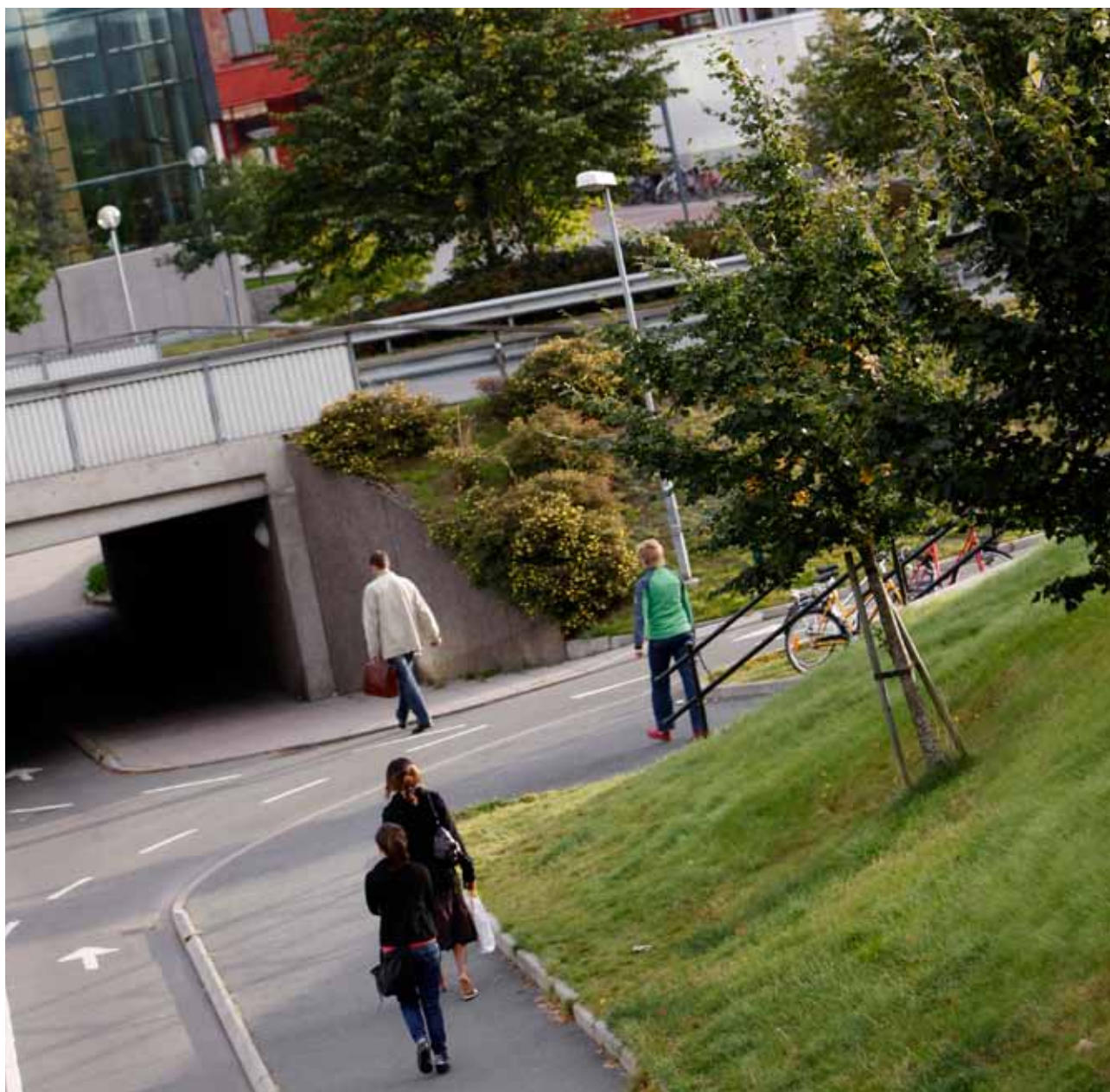
Vägledningssystem för bilparkering

För att öka beläggningen och på så sätt mer effektivt utnyttja parkeringshusen behövs ett parkeringsledningssystem som anger antal lediga platser i centrum. Ett väl utfört vägledningssystem minskar också trafiken på de centrala gatorna, då antalet som åker och letar parkeringsplatser minskar.

4.8 Hållbart resande

Majoriteten av alla resor i kommunen sker med bil, både idag och i framtiden. I en växande stad med begränsat utrymme behöver varje resa ske med det för tillfället mest lämpliga färdmedlet. Ungefär 20% av alla bilresor skulle kunna ersättas med andra alternativ. Om detta sker kommer kommunens mål kring en ökad andel resor med kollektivtrafik och cykel att kunna nås. En sådan förändring av trafikarbetet innebär att de bilresor som inte kan ersättas med andra mer hållbara alternativ även fortsättningsvis ska kunna få god framkomlighet och tillgänglighet i staden och kommunen.

För att främja ett hållbart resande och skapa en så stor överflyttningseffekt som möjligt från bilresor till mer hållbara alternativ krävs ett kraftfullt beteende- och påverkansarbete. Utifrån Handlingsplan för hållbart resande, antagen av kommunfullmäktige, arbetar kommunen med påverkansarbetet i samband med åtgärderna nedan, som genomförs för att nå kommunens mål för cykel- och kollektivtrafik. Förutom de kommunala medel som avsatts finansieras arbetet av Delegationen för hållbara städer och Trafikverket. Hållbart resande handlar om att förändra attityder och beteenden och få folk att välja hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför bil. Trafikanten är i centrum i detta arbete och utifrån dennes behov utvecklas ett system som gör det möjligt att leva i Jönköping utan bil.



4 Förslag till trafiksystem

Åtgärdsområden

Arbetet med hållbart resande i Jönköpings kommun är fokuserat på åtta olika åtgärdsområden och handlar i första hand om olika typer av påverkansarbete:

- Förankringsarbete i kommunen: I det långsiktiga arbetet är det viktigt att öka medvetenheten kring hållbart resande hos kommunalpolitiker, arbetsledare och anställda i kommunen som reser i tjänsten. I kommunen finns beslut om att arbeta med rutinerna för tjänsteresor.
- Utvärdering och analys av bilpool: Den interna bilpool som finns för anställda inom kommunen ska utvärderas för att undersöka eventuell utökning. Övergång från privatbilsanvändning i tjänsten till bilpool medför ofta bättre planering som i sin tur leder till mindre resande.
- Hållbart resande i samhällsutvecklingen: Vid planering av nya stadsdelar ska frågan om hållbar utveckling finnas med under hela planeringsprocessen. Bra tillgång till kollektivtrafik och korta avstånd till arbete och service minskar behovet av bil och gör det naturligt att gå eller cykla.
- Målgruppsinriktad information till allmänheten: För att få kommuninvånare att ändra sina resvanor krävs ett långsiktigt informationsarbete riktat till olika målgrupper. Information kan bland annat riktas till bilister i områden med goda möjligheter för cykling eller kollektivtrafik, i samband med infrastrukturell åtgärd eller i samband med flytt.
- Tjänsteresor, samarbete med privata arbetsgivare: Att arbeta med rutiner kring tjänsteresor och fordon kan leda till positiva effekter gällande miljö, ekonomi och image. Genom ett långsiktigt samarbete ökar effektiviteten i arbetet och möjligheten att utbyta erfarenheter.
- Resor till och från arbetet, med privata och offentliga arbetsgivare: Resor till och från arbetet är en stor del av vårt resande. Det sker ofta under rusningstid vilket bidrar till trängsel. Arbetet med resor till och från arbetsplatsen kan innebära cykelkampanjer, information till nyanställda, bra cykelställ och tillgång till ducsh på arbetsplatsen.
- Barns skolvägar: Åtgärderna kring kommunens skolor riktas till de skolor där problemen är störst och där man är intresserad av att öka trafiksäkerheten och minska biltrafiken. Både trafiksäkerheten och bilarnas utsläpp ligger i fokus vid detta arbete.
- Spridning av information kring lyckade åtgärder och genomförda undersökningar: Genom att sprida information med fokus på lyckade åtgärder och positiva budskap uppmuntras invånarna till att fortsätta göra bra resval och till att fler blir intresserade av att bidra till en trivsamt stad.

Efter 2013 behöver en ny handlingsplan för hållbart resande tas fram. Uppföljning av uppnådda effekter på resandet får utvisa om fler och/eller kraftigare åtgärder krävs.

5 KONSEKVENSBEDÖMNING

En analys har genomförts för att få en uppfattning om hur de tillkommande invånarna och målen om ökat kollektivtrafik- och cykelresande kommer att påverka resor och trafik. Observera att analysen är en grovt uppskattad prognos.

5.1 Nytt gatunät på systemnivå

Med ett förändrat gatunät på systemnivå, med tydligare uppdelning och funktioner för olika gator kommer trafiken att fördelas på ett annat sätt, vilken påverkar kapacitet i olika avsnitt. Närmiljön i form av luft och buller förändras också positivt eller negativt längs aktuella gator.

Utseendet på de centrala huvudgatorna som Herkulesvägen, Barnarpsgatan och Odengatan kommer att ändras. Generellt tillkommer fler gröna inslag i gatumiljön samt att oskyddade trafikanter, dvs gång- och cykel, och kollektivtrafiken kommer ges mer utrymme och synas tydligare jämfört med idag.

Genom en tydligare fysisk form och funktion samt nya länkar kommer trafiken att fördela sig anorlunda jämfört med dagens situation. Gatornas utformning får en tydligare fördelning mellan de olika trafikslagen. Trafiken kommer inte att fortsätta öka på de stora centrala gatorna utan istället fördela sig på fler gator i staden. Detta kommer innebära en förändrad trafikbelastning, positivt eller negativt, längs stadens olika gator. Kapacitetsmässigt kommer inga större förändringar att ske på systemnivå, utan kapaciteten kommer att vara i stort sett densamma som innan. Ambitionen är att antalet körfält inte ska öka utan ligga kvar på samma nivå som idag.

Kollektivtrafiken kommer sammantaget erhålla bättre kapacitet och framkomlighet genom att nya separerade körfält tilldelas kollektivtrafiken.

På systemnivå kommer miljösituationen att förbättras, främst genom den fysiska utformningen som premierar kollektivtrafiken samt gång och cykel. Förhoppningen är att mer tydliga fysiska prioriteringar ska omfördela resenärer från bil till kollektivtrafiken, vilket tydligt påverkar miljösituationen till det bättre.

5.2 Resor och trafik

Med utgångspunkt från dagens resvanor kommer den tillkommande befolkningen på 25 000 invånare till år 2050, enligt kommunens befolkningsprognos, att utföra omkring 75 000 resor en normal vardag. Ungefär 42 000 av dessa resor kommer att utföras med bil som färdmedel.

Om kommunens mål om fördubblat kollektivtrafikresande (exklusive skolresor som utgör cirka 1/3 av alla resor med kollektivtrafiken) och att cykelresorna ökar med 30% uppfylls genom att dessa överflyttas från bil minskar bilresorna till 34 000. Observera sambandet att ökningen av kollektivtrafikresor med 69% (inte 100% eftersom skolresorna ej ingår) och ökning av cykelresorna med 30% reducerar bilresorna med 19%.

Figur 29 visar hur många resor som kommer att utföras med respektive färdmedel både med dagens resvanor och om resvanorna förändras enligt kommunens mål.

Kapacitetsanalys kollektivtrafiken

Med föreslagna utbyggnader av linjenätet skapas de fysiska möjligheterna att fördubbla kollektivtrafikresandet. Kapaciteten i kollektivtrafiken, räknat i sitt- och ståplatsutbud över dygnet, över vissa centrala snitt ökar kraftigt. Särskilt stor ökning sker inom Kärran, längs Herkulesvägen, Bangårdsgatan och Kämpenvägen där ökningarna i platsutbud är ca 200 %. Tydligast ökning sker längs de sträckningar där nya stomlinjer föreslås samt längs dagens stomlinje nr 1 som föreslås på sikt byggas om till spårvagn. Störst kapacitet kommer fortsatt vara vid Juneporten och Östra Storgatan, där flest linjer passerar. Här ökar kapaciteten med ca 50 % (över dygnet) med föreslagna förändringar, vilket ytterligare kommer accentuera konflikterna med distributionstrafiken. Under maxtimmen kommer kapaciteten uppgå till att transportera 12 500 resenärer vid Juneporten, jämfört mot 6 500 resenärer idag, en knapp fördubbling av kapaciteten.

5.3 Nätanalyser

Nätanalyser har genomförts för bedömning av hur trafikmängderna och trafikfördelningen kommer att påverkas genom befolkningstillväxt, förändringar i vägnätet och de uppställda målen om hållbart resande och hållbar tillväxt.

5.3.1 Tillkommande bilresor pga befolkningstillväxt

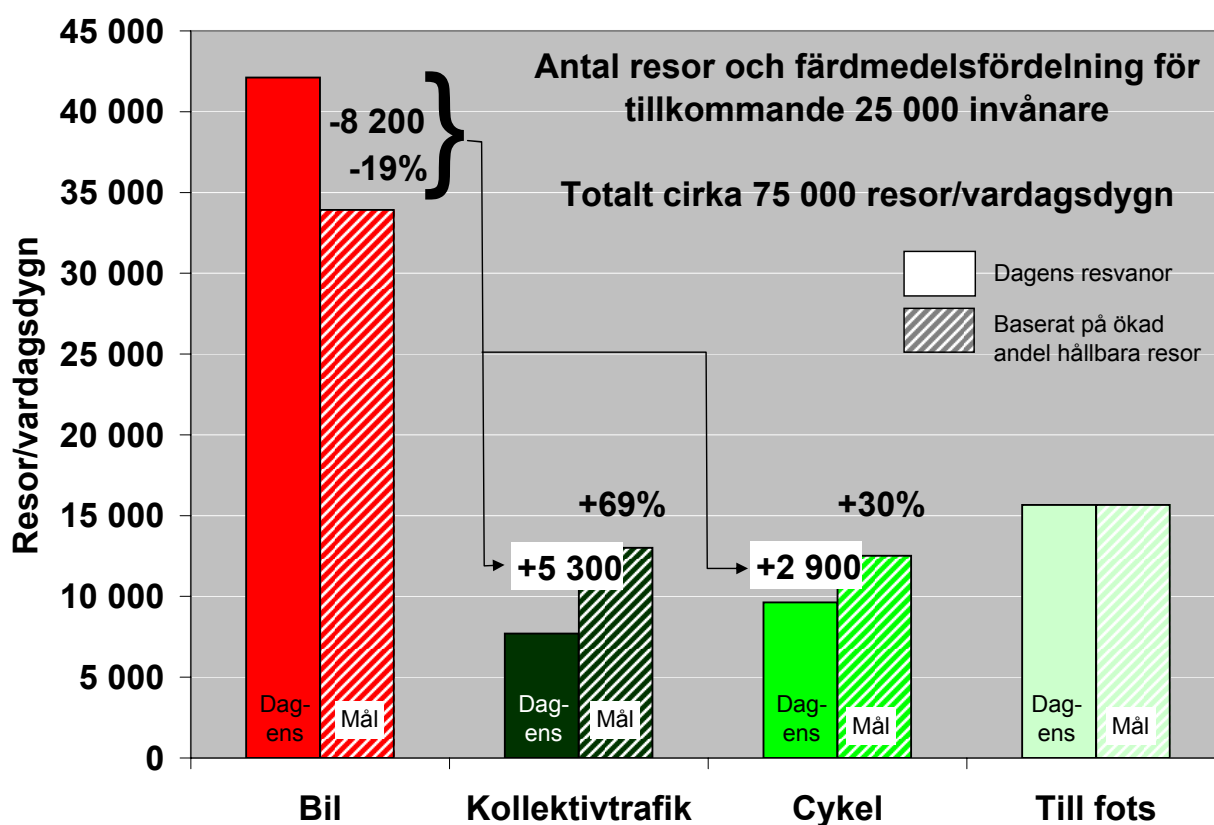
För att få en uppfattning om hur de tillkommande bilresorna kommer att belasta vägnätet har översiktliga nätanalyser genomförts för dagens vägnät (inkl nya Järnvägsgatan) och Kommunikationsstrategins förslag för de tre etapperna inom år 2012- 2030 samt efter år 2030.

Analyserna är grova och den noggrannhet med vilken trafikbelastningarna redovisas är främst till beskriva de olika etapperna. Beräkningsmodellen fördelar trafikbelastningen i trafiksystemet efter hur trafikanterna teoretiskt förväntas välja väg, dvs där trafikanterna vill köra givet att det finns kapacitet i vägnätet.

Trafikanalysen redovisar hur den tillkommande trafiken, givet dagens resvanor, skulle kunna belasta det beslutade vägnätet. Analyserna bygger på två antaganden om framtida trafikallsträng – det ena innebärande resvanor enligt dagens mönster och det andra innebärande förändrade resvanor enligt uppställda mål för hållbart resande där en större andel resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik och en mindre andel med bil. De analyser som presenteras här utgår från förändrade resvanor enligt målen.

Dagens vägnät (inkl Järnvägsgatan)

Hur Jönköpings kommuns befolkningstillväxt, enligt kommunens befolkningsprognos, påverkar stadens trafiksystem framgår av Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare bilaga Trafikanalys 2011-01-14. Trafikanalysen som redovisas här utifrån dagens trafiksystem och är baserad på en befolkningstillväxt placerad i de förtätningsområden, omvandlingsområden och nybyggnationsområden som är utpekade i Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare. Den utgår också från Jönköpingsbornas resvanor 2009, enligt resvaneundersökningen Resvanor i Jönköpings kommun 2009.



Beräknings- alternativ		Bil	Koll	Cykel	Gång	Summa
Resvanor 2009	Resor	42 100	7 700	9 600	15 700	75 100
	Andel	56%	10%	13%	21%	100%
Baserat på kommunens mål	Resor	33 900	13 000	12 500	15 700	75 100
	Andel	45%	17%	17%	21%	100%
Förändring	Resor	-8 200	5 300	2 900	0	0
	Andel	-19%	69%	30%	0%	0%

Figur 29 Antal resor och färdmedelsfördelning för tillkommande 25 000 invånare, om resvanorna förändras i enlighet med kommunens mål.

Kommunikationsstrategins etapper år 2012-2030

Trafikanalysen som redovisas här utgår från förändrade resvanor, enligt kommunens mål och ambition kring hållbart resande och tillväxt.

E4 kommer att belastas med ytterligare cirka 7 - 11 000 fordon/dygn beroende på avsnitt. Störst blir ökningen på avsnittet mellan A6 och Ekhagens trafikplatser. Baserat på tidigare räkningar bedöms att trafikmängden på detta avsnitt ligger kring 60 000 fordon/dygn, vilket med den tillkommande trafiken skulle bli kring 70 000 fordon/dygn.

På de övriga delarna av E4 är det främst delarna mellan Ryhovs och A6 trafikplatser samt mellan Ekhagens och Österängens trafikplatser, där den tillkommande trafiken beräknas bli 7 - 9 000 fordon/dygn. Detta betyder att den totala trafikmängden på dessa avsnitt skulle kunna överstiga 50 000 fordon/dygn. Från kapacitetssynpunkt bedöms E4 utan vidare kunna klara de tillkommande trafikmängderna.

5 Konsekvensbedömning

Av infarterna till Kärnan är det framförallt Ryhovs trafikplats som bedöms vara kritisk från kapacitetssynpunkt eftersom det redan idag finns betydande framkomlighetsproblem i trafikplatsen. Ryhovs trafikplats blir den naturliga kopplingen till det övergripande vägnätet för resor mellan omvandlingsområdet kring södra Munksjön och norr/öster.

Huvudgatorna inom Kärnan beräknas bli belastade med ytterligare cirka 1-2 000 fordon/dygn. Från kapacitetssynpunkt finns flera kritiska avsnitt där det öst-västliga stråket mellan Museirondellen och Munksjörondellen idag har bristande framkomlighet. Utmed detta stråk beräknas dock trafiken inte öka.

Barnarpsgatan som idag har omkring 15 000 fordon/dygn beräknas avlastas med cirka 1 000 fordon/dygn.

Förlängningen av Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats kommer att innebära att trafikanter på Jordbrovägen i mindre utsträckning väljer Kämpevägen och istället väljer Barnhemsgatan för att nå Fridhem och Solåsen. Trafikanter från söder väljer i mindre utsträckning Herkulesvägen och i större grad E4 för att nå Fridhem.

Karlavägen blir ett viktigt komplement i väster och beräknas få ett flöde om ca 11 000 fordon/dygn.

En ny *trafikplats på E4 vid Herkulesvägen* medför att trafikanter från öster med mål i Fridhem kommer att välja den nya trafikplatsen istället för Ryhovs trafikplats. Detta gäller även trafik till och från Ljungarums industriområde söder om E4.



Figur 30 Trafikbelastning på det föreslagna vägnätet enligt Kommunikationsstrategin år 2030

Kommunikationsstrategins etapp efter år 2030

Om en ytterligare bro byggs över Munksjön kommer trafikökningen från den tillkommande trafiken dämpas på den befintliga bron. Trafikökningen blir däremot större på både Barnarpsgatan och Bangårdsgatan.

5.3.2 Befintliga bilresor

De analyser som redovisas i avsnittet ovan avser enbart den tillkommande trafiken. Då det saknas en fullständig transportmodell för Jönköping har förenklade nätanalyser gjorts baserat på data från resvaneundersökningen som genomfördes år 2009. Dessa analyser ger indikationer på de effekter som kan förväntas för den befintliga trafiken.

5.4 Konsekvenser av utbyggd spårväg

Utbyggnad av spårväg längs stadsbusslinje 1 medför att spårväg kommer att korsa biltrafikens huvudnät i några punkter. Dessa korsningar behöver signalregleras, och för att erhålla god trafiksäkerhet och prioriterad framkomlighet för spårvägen behöver en större del av signalernas gröntid reserveras för kollektivtrafiken jämfört med om den trafikeras med buss. Det innebär att kapacitet flyttas från biltrafiken till kollektivtrafiken. I högt trafik med 5-6 minuters turtäthet på spårvägen leder det till reducerad framkomlighet i bilvägnätet. De punkter som främst berörs är Södra infarten, Jordbrovägen/Klostergatan, Kungsgatan/Klostergatan och Östra Storgatan/Artillerigatan. Detta faktum understryker ytterligare behovet av att skapa ett finmaskigare bilvägnät samtidigt som trafikflödet hålls på dagens nivå eller reduceras. Det ligger samtidigt i linje med ambitionerna att omvandla Kungsgatan och Odengatan till mer stadsmässiga huvudgator.

5.5 Tillgänglighet

Gång- och cykeltrafik

Det föreslagna cykeltrafiksystemet kommer genom den minskade maskvidden och förbättrade standarden bland annat i korsningspunkter med biltrafik att öka tillgängligheten generellt både inom samt till och från Kärnan.

För bil

En ny trafikplats på E4 vid Herkulesvägen och förlängning av Barnhemsgatan till Ljungarums trafikplats kommer att öka tillgängligheten för trafikanter från söder och väster till regionala volymhandelsområdet Fridhem/Solåsen och framtida höghastighetsstation.

En framtida eventuell ytterligare bro över Munksjön kommer att minska maskvidden i trafiksystemet och därmed öka tillgängligheten mellan stadsdelarna i väster/söder och i öster. Dessutom skulle en ytterligare bro kunna avlasta den befintliga bron och dess anslutningar som idag är mycket hårt belastade.

Den översyn av Ryhovs trafikplats och framtida större ombyggnation av denna innebär att tillgängligheten till stadsdelarna öster om Munksjön, utmed Bangårdsgatan, kan vidmakthållas trots en ökande befolkning och mer intensiv markanvändning.

För kollektivtrafik

Säkrad framkomlighet, ett utökat linjenät med större turutbud kommer att förbättra tillgängligheten till många målpunkter i staden för kollektivtrafikresenärerna. Ett större nyttjande av pendlings- och infartsparkeringar i nära anslutning till ett bra linjeutbud i kollektivtrafiken ökar också tillgängligheten för många arbetspendlare.

5.6 Miljö

Kommunens befolkningstillväxt innebär, om den tillkommande befolkningen bosätter sig i utbyggnads-, omvandlings- och förtätningsområdena som pekas ut i Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare, en 6% ökning av trafikarbetet in till stadens centrala delar. Detta eftersom ett antal utbyggnadsområden finns runt om i kommunen och de flesta och starkaste målpunkterna ligger centralt i staden. Detta förutsätter också att de övergripande hållbarhetsmålen uppfylls, dvs att satsningar görs på kollektivtrafik, gång- och cykel, annars kommer trafikarbetet att öka mer.

Luftkvalitet

Med dagens resvanor visar nätanalyserna att trafikmängderna kommer att öka generellt inom stadens gatunät. Som framgår av analyserna ökar trafikbelastningen i nord-sydlig riktning med storleksordningen 10 000 fordon/dygn som fördelas mellan Barnarpsgatan och Herkulesvägen. Med hänsyn till att Barnarpsgatan, delen mellan Torparondellen och Munksjöondellen år 2008 över-skred gränsvärdena för PM10 (små partiklar) finns risk för luftkvalitetsproblem. Om hållbarhetsmålen uppfylls kommer trafikmängderna i allmänhet att ligga kvar på dagens nivåer eller öka i mindre omfattning, vilket minskar riskerna för luftkvalitetsproblem.

I dagsläget är den befintliga Munksjöbron och dess anslutningar mycket hårt belastade. Givet dagens resvanor kommer fler att vilja köra på den befintliga bron vilket det inte finns kapacitet för. Effekterna blir ökad trängsel som i sin tur leder till ökade utsläpp av luftföroreningar från biltrafik. Genom en eventuell ytterligare bro över Munksjön möjliggörs att den befintliga bron i framtiden kan avlastas, vilket är positivt men samtidigt ökar belastningen på Barnarpsgatan.

Buller

Det är svårbedömt hur det föreslagna transportsystemet kommer att påverka bullernivåerna. Bullernivåerna påverkas av trafikflödena som enligt analyserna i generella termer kommer att öka eller i bästa fall ligga kvar på dagens nivåer. Ser man till enskilda gator så beräknas de största trafikökningarna ske på E4 (7 - 11 000 fordon/dygn), Herkulesvägen (3 - 6 000 fordon/dygn), Odengatan (3 - 6 000 fordon/dygn), Barnarpsgatan och Jordbrovägen (cirka 5 000 fordon/dygn), Kortebovägen (cirka 5 000 fordon/dygn) och Norra Strandgatan (cirka 4 000 fordon/dygn).

En bullerinventering pågår under 2011 för att klargöra dagens situation. Med denna som grund kan olika bedömningar göras utifrån de framtagna nät- och trafikanalyserna.

Klimatgaser

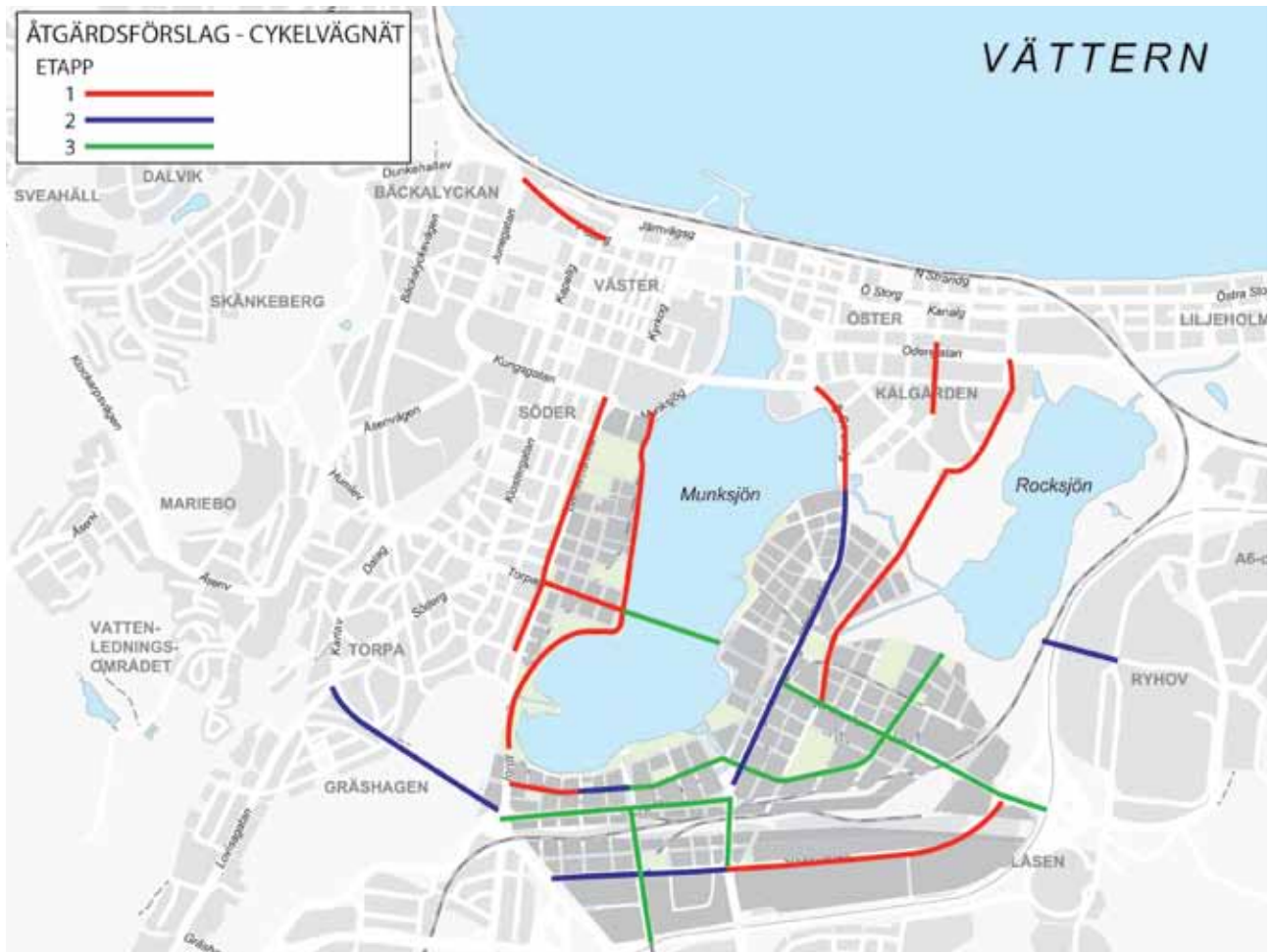
En förflyttning från bil till kollektivtrafik, gång- och cykel samt en utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i nära anslutning till varandra och god kollektivtrafik bedöms positivt ur ett klimatperspektiv. Centralt belägna bostäder innebär att boende ges närhet till såväl service och handel som god kollektivtrafikförsörjning samt gång- och cykelstråk, vilket bedöms ge förutsättningar för att minimera transportbehovet. Då minskar utsläppen av föroreningar och växthusgaser (CO₂).

6 ETAPPINDELNING

För att nå ambitionen i Ålborg-åtagandena och kommunens miljömål i Program för hållbar utveckling – miljö samt för att klara en god framkomlighet och tillgänglighet i trafiksystemet krävs att åtgärderna genomförs minst i takt med kommunens befolkningstillväxt. Åtgärderna inom de olika trafikslagen måste samverka och ske samordnat, så att överföringseffekten blir så stor som möjligt till de mer hållbara färdssätten. Åtgärderna genomförs i tre etapper med 5-10 års intervall och ska ske parallellt med stadens övriga utveckling och tillväxt.

Genomförandetiden för de olika etapperna är beroende av olika omgivningsfaktorer som t.ex. befolkningstillväxt, vilka områden som nyexploateras och konjunkturläge. För att kunna visa åtgärdernas inbördes ordning är samtliga åtgärder indelade i tre olika etapper. Årliga prioriteringsbeslut om planens genomförandetakt antas i samband med beslut om investeringsplan. De kostnader som redovisas för att genomföra åtgärderna i Kommunikationsstrategin är indikativa och fungerar enbart som en vägledning avseende vad föreslagna åtgärder beräknas kosta. Det nya trafiksystemet i Kommunikationsstrategin är framtagen på systemnivå, vilket innebär att åtgärderna samt dess effekter och konsekvenser inte är beskrivna i detalj. Samtliga åtgärder behöver därför analyseras och beskrivas mer detaljerat innan de kan verkställas, t.ex. i projekterings- och detaljplaneskedet.

6.1 Åtgärder i gång- och cykelvägnätet



Etapp 1

- Torpagatan, öster om Barnarpsgatan
- Hälsans stig i ett vattennära läge runt hela sjön
- GC-vägen utmed Barnarpsgatan justeras i samband med Barnarpsgatans ombyggnation
- GC-väg anläggs mellan V.Holmgatan – Kiselvägen
- GC-väg Stenhuggargatan
- GC- väg mellan John Bauergatan – Östra Holmgatan
- GC-väg utmed Västra Storgatan, delen Klostergatan – Junegatan
- GC-stråk Stadsstråket Skeppsbrokajen etapp 1, blandtrafik
- GC-vägen utmed Solåsvägen justeras i samband med gatans ombyggnation

6 Etappindelning

Etapp 2

- GC-stråket mellan Jordbrovägen och Lovisagatan rustas upp i samband med förlängningen av Karlavägen.
- GC-vägen utmed Herkulesvägen rustas upp och får en standardhöjning i samband med Herkulesvägens ombyggnation.
- GC-stråk Stadsstråket Skeppsbrokajen etapp 2, blandtrafik
- GC-bro över E4 mot Ryhov
- GC-vägen utmed Barnhemsgatan justeras i samband med gatans ombyggnation

Etapp 3

- GC-stråk Porfyrvägen, blandtrafik
- GC-stråk Granitvägen, blandtrafik
- GC-stråk Stadsstråket Skeppsbrokajen etapp 3, blandtrafik
- GC-stråk Nya Kämpevägen, etapp 1
- GC-stråk Industrigatan, etapp 1
- GC-vägen utmed Bangårdsgatan justeras i samband med gatans ombyggnation
- GC-stråk Nya Kämpevägen, etapp 2
- GC-stråk Industrigatan, etapp 2
- GC-stråk på eventuell framtida bro över Munksjön

Bedömda kostnader gång- och cykelåtgärder för de tre etapperna

Etapp 1: 13 mnkr

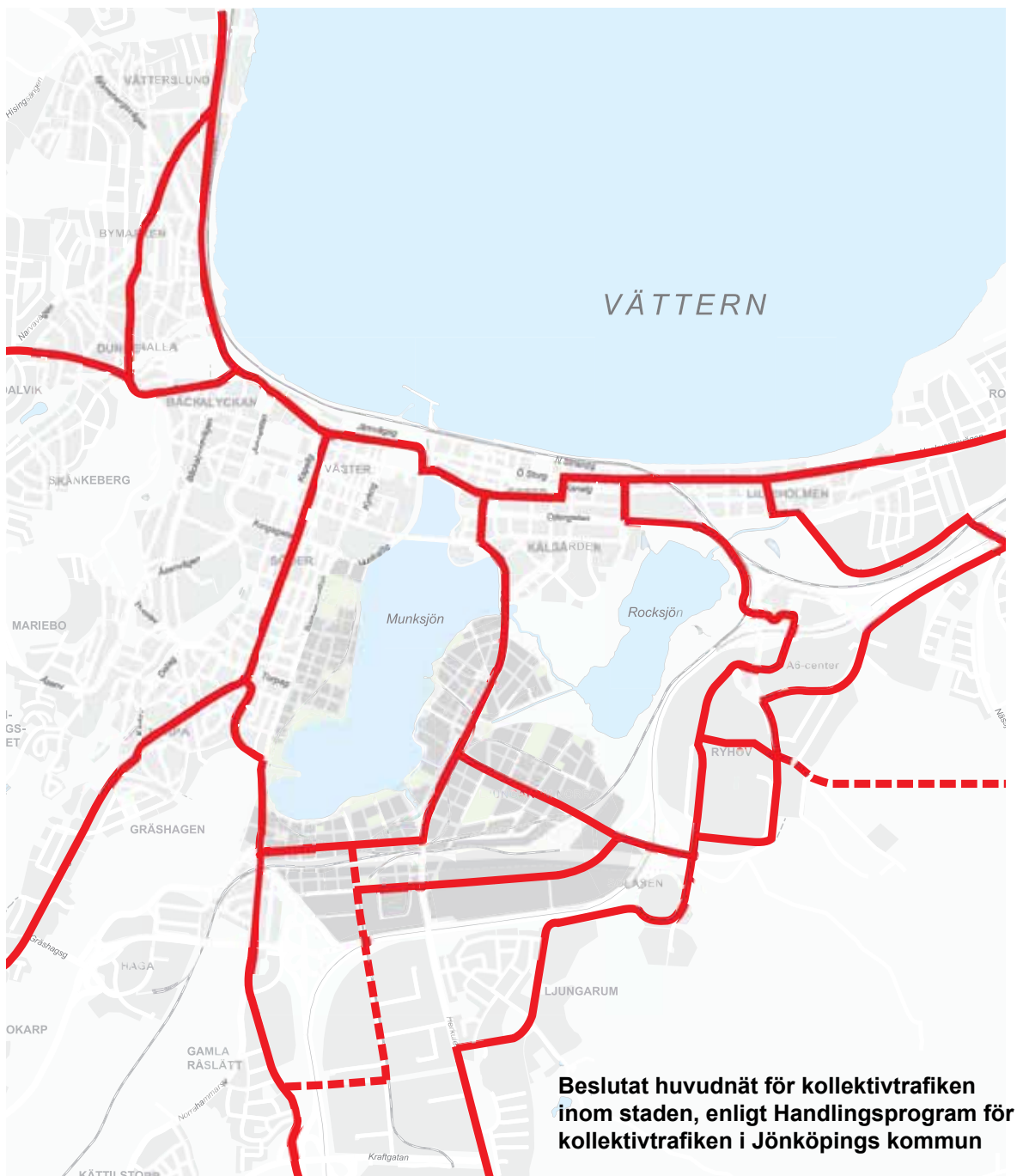
Etapp 2: 10 mnkr

Etapp 3: 15 mnkr

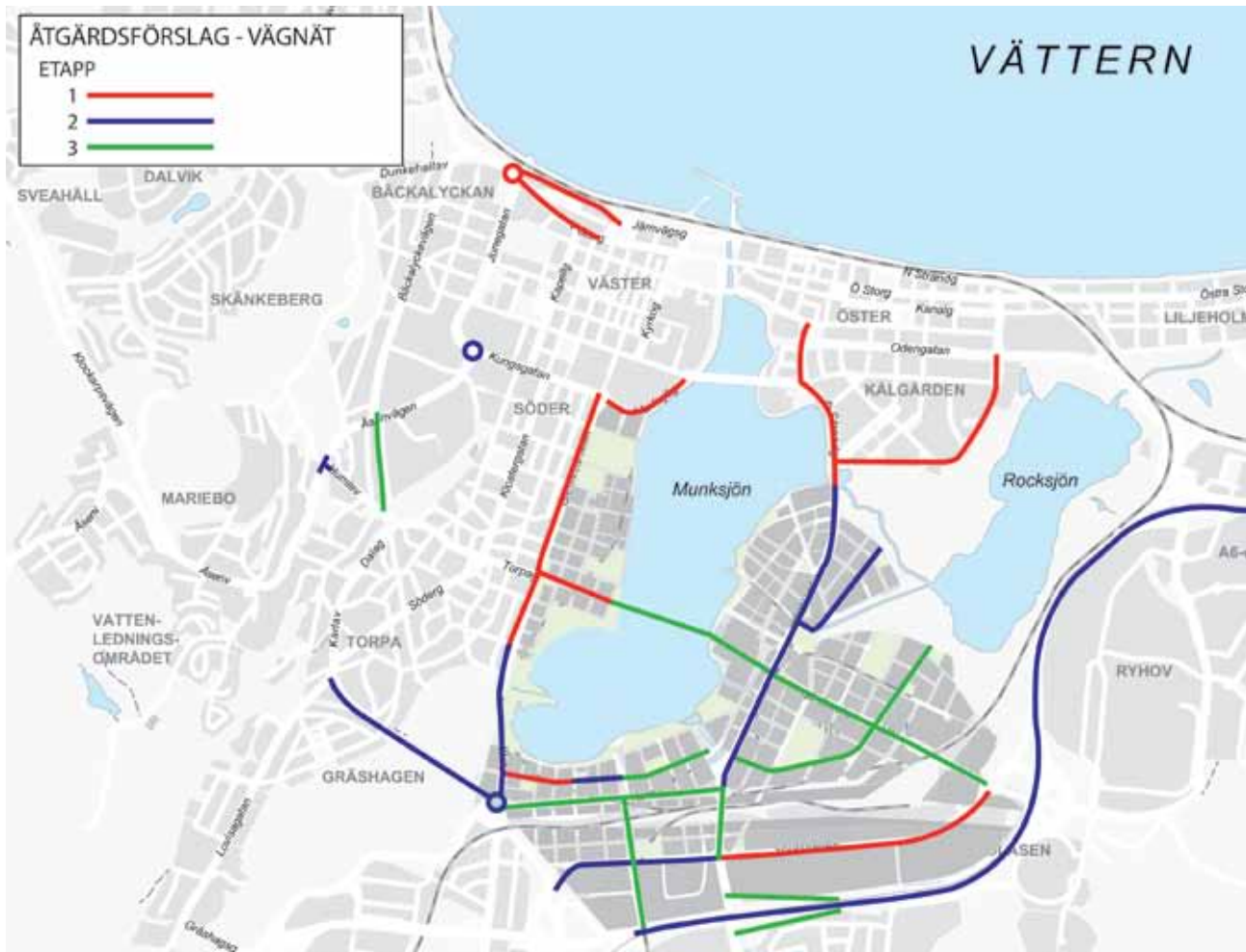
6.2 Åtgärder i kollektivtrafiknätet

Kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft behöver öka för att fler ska välja att resa med detta färdmedel. Kollektivtrafiken behöver också vara på plats och ha en god turtäthet tidigt i olika förtätnings-, omvandlings- och nybyggnationsområden för boende och arbetsplatser för att rätt resval ska kunna göras från början. Viktiga faktorer för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är hög turtäthet, enkelhet, hög prioritet, punktlighet och pålitlighet. Attraktiviteten ligger också i att fordonen är i gott skick och att personal har ett trevligt bemötande.

Genomförandet av åtgärderna för kollektivtrafiken sker enligt Handlingsprogram för kollektivtrafiken i Jönköpings kommun, vilket antogs i kommunfullmäktige 2011-01-27. Dessa åtgärder genomför Jönköpings kommun och Jönköpings länstrafik etappvis i det beslutade huvudnätet för kollektivtrafik för att öka dess attraktivitet, framkomlighet i linjestäckningar och för ökad punktlighet. Åtgärderna sker tillsammans med insatser avseende turtäthet, trafikplanering, marknadsföring och information.



6.3 Åtgärder i biltrafiknätet



Etapp 1

- Järnvägs gatans förlängning inkl ny cirkulationsplats
- Västra Storgatan delen Kloster gatan - Junegatan, justering i läge och sektion
- Munksjö gatans upprätning
- Östra Strandgatan
- John Bauergatan
- Torpagatan, öster om Barnarps gatan
- Barnarps gatan, delen Kloster gatan – Torpagatan
- Barnarps gatan, delen Torpagatan - Kungsgatan
- Stadsstråket Skeppsbrokajen, etapp 1
- Solåsvägen, justering i läge och sektion

6 Etappindelning

Etapp 2

- Herkulesvägen, justeras i läge och sektion
- Stadsstråket Skeppsbrokajen, etapp 2
- Barnhemsgatan, justeras i läge och sektion
- Barnhemsgatans förlängning till Ljungarums motet
- Fridhemsrondellen
- Jordbrovägen, ombyggnation av delen Södra infarten - Klostergatan
- Kiselvägen, justeras i läge och sektion
- Karlavägens förlängning, mellan Jordbrovägen och Lovisagatan.
- Korsningen Åsenvägen/Kungsgatan byggs om till rondell
- Korsning Humlevägen/Åsenvägen byggs om
- Ombyggnation av Södra infartens cirkulationsplats
- Tredje körfält E4, mellan Ljungarums trafikplats och Ekhagsmotet, i samverkan med Trafikverket.

Etapp 3

- Bangårdsgatan, justeras i läge och sektion
- Bangårdsgatan, delen väster om Herkulesvägen
- Porfyrvägen, justeras i läge och sektion
- Granitvägen, justeras i läge och sektion
- Stadsstråket Skeppsbrokajen, etapp 3
- Nya Kämpevägen, delen Södra infarten - Syrgasvägen
- Industrigatan
- Hemstigen
- Trafikplats E4/Herkulesvägen
- Eventuell framtida bro över Munksjön
- Nya Kämpevägen, delen Syrgasvägen - Kämperondellen
- Kämperondellen, ombyggnation anpassning i höjdded

Bedömda kostnader biltrafik för de tre etapperna

Etapp 1: 160 mnkr

Etapp 2: 110 mnkr

Etapp 3: 150 mnkr

6.4 Parkering

Etapp 1

- Framtagande av ny parkeringsnorm
- Byggnation av infartsparkering vid Röde Påle (Råslätt)
- Byggnation av Södra Infartens temporära infartsparkering
- Införande av vägledningssystem för parkering
- Bättre information, marknadsföring och skyltning av samåknings- och pendlarparkeringar

Etapp 2

- Byggnation av infartsparkering vid Djupadalsrondellen (Kortebo)
- Byggnation av infartsparkering vid Vårstarondellen (Huskvarna)
- Byggnation av kv Grävlingen med allmän parkering i garagelösning, i samband med exploatering av fastigheten. Parkeringshuset Smedjan är ett gott exempel.
- Byggnation av kv Cisternen med allmän parkering i garagelösning, i samband med exploatering av fastigheten. Parkeringshuset Smedjan är ett gott exempel.

Etapp 3

- Byggnation av pendlar och infartsparkering vid Södra infarten/Barnhemsgatan, i samband med höghastighetsstationens tillkomst.

Bedömda kostnader parkering för de tre etapperna

Etapp 1: 10 mnkr

Etapp 2: 10 mnkr

Etapp 3: 80 mnkr



6.5 Hållbart resande

Hållbart resande handlar om att förändra attityder och beteenden och få folk att välja hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför bil. Trafikanten är i centrum i detta arbete och utifrån dennes behov utvecklas ett system som gör det möjligt att leva i Jönköping utan bil.

Utifrån Handlingsplan för hållbart resande 2011-2013, antagen av kommunfullmäktige, arbetar kommunen med påverkansarbete fokuserat på åtta olika åtgärdsområden som genomförs för att nå kommunens mål för cykel- och kollektivtrafik. Förutom de kommunala medel som avsatts finansieras arbetet under perioden 2011 – 2014 av Delegationen för hållbara städer och Trafikverket.

De åtta olika åtgärdsområden är följande:

- Förankringsarbete i kommunen
- Utvärdering och analys av bilpool.
- Hållbart resande i samhällsutvecklingen
- Målgruppsinriktad information till allmänheten.
- Arbeta med rutiner kring tjänsteresor och fordon.
- Arbeta med resor till och från arbetsplatsen
- Arbeta med barns skolvägar.
- Spridning av information kring lyckade åtgärder och genomförda undersökningar.

För att nå kommunens mål angående fördubbling av andelen resor med kollektivtrafik och en ökad andel resor med cykel krävs förutom tidigare redovisade åtgärder för dessa trafikslag även stora insatser för att förändra invanda resvanor till mer hållbara vanor.

Ett fortsatt kontinuerligt informations- och påverkansarbete kring resbeteenden och resvanor är därför av yttersta vikt för att omställningen till hållbara färd sätt ska bli så stor som möjligt. Efter 2013 behöver kontinuerligt nya handlingsplaner för hållbart resande, med kraftfulla resultatinriktade åtgärder, tas fram för att kommunen mål och ambitioner kring ett hållbart trafiksystem ska uppnås. Uppföljning av uppnådda effekter på resandet får utvisa vilka åtgärder krävs.

Bedömda kostnader Hållbart resande:

2 mnkr/år

7 UPPFÖLJNING

Kommunikationsstrategins åtgärder syftar till att Jönköping ska kunna växa utan att biltrafiken växer i samma takt, vilket förutsätter förändrade resvanor. För att få fram hur kommuninvånarnas resvanor har förändrats behöver man göra en uppföljande resvaneundersökning 2014, vilken kommunen har fått bidrag från Delegationen för hållbara städer. Denna typ av fullständig uppföljning bör göras vart femte år.

Kontinuerlig trafikmätning och uppföljning är en oerhört viktig del som bör göras i takt med att olika åtgärder genomförs. Åtgärdernas effekt utvärderas genom att följa upp ett antal indikatorer, vilka visar om trafiksystemet utvecklas i en långsiktigt hållbar riktning eller inte. Genom att kontinuerligt följa utvecklingen med hjälp av olika indikatorer fås en aktuell nulägesbeskrivning.

Hur de genomförda åtgärderna i trafiksystemet uppfattas av kommuninvånarna och näringslivet bör också följas upp. Detta kan exempelvis göras genom att bjuda in till kontinuerliga diskussioner eller via enkäter.

Lämpliga indikatorer för årlig uppföljning:

- antalet fordon som passerar över gränsen till Kärnan
- antalet påstigande med kollektivtrafiken inom kommunen
- antalet cyklister som passerar över gränsen till stadskärnan
- kölängder vid nyckelkorsningar
- faktiska restider med kollektivtrafiken längs vissa huvudstråk
- restider med cykel längs vissa huvudstråk



STADSKONTORET
Kommunikationsstrategi – åtgärder för ett hållbart trafiksystem
inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern