



# Trafikstrategi för Vetlanda kommun

**Förslag till trafikstrategi**

**Dokumentets status**

Förslag till trafikstrategi, version 1.9  
2018-11-09

**Framtagande**

Planen är framtagen av kommunkansliet och tekniska kontoret, Vetlanda kommun.

**Projektgrupp**

Hanne Norberg - Trafikingenjör  
Peter Lundgren - Planeringssekreterare  
Gunnar Elmeke - Teknisk chef  
Björn Wiberg - Projekteringschef  
Weronica Hedberg - Trafikingenjör  
Martin Karlsson - Planarkitekt  
Anders Eklind - Projekteringsingenjör  
Anders Bernberg - Miljöstrateg

**Foto**

Vetlanda kommun om inget annat anges.

# SAMMANFATTNING

## Bakgrund och syfte

Vetlanda utvecklas och allt fler väljer att bo, arbeta och besöka kommunen. I takt med att kommunen växer, ökar behovet av effektiva transporter. Samtidigt växer utmaningen att minska miljöpåverkan och begränsa utsläppen av växthusgaser. Vetlanda har stora utmaningar att hantera för att kunna erbjuda god tillgänglighet och samtidigt uppnå en hållbar utveckling. Trafikstrategin tar därför ett helhetsgrepp om dessa frågor och fungerar som en sammanhållande strategi och långsiktig målbild för hur trafiken ska utvecklas för att stödja hållbara transporter och samtidigt öka kommunens attraktivitet. Syftet med trafikstrategin är att med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens mål om att planera för en hållbar utveckling.

Trafikstrategin är kommunomfattande och tas fram med utblick till år 2050. Framtagandet av trafikstrategin har skett i projektform med vägledning av handboken *Trafik för en attraktiv stad*.

## Mål

Utifrån Sveriges transportpolitiska mål har ett övergripande mål för trafiken i Vetlanda kommun formulerats.

*Den hållbara resan är det självklara valet i Vetlanda!*

Utifrån detta mål tillsammans med andra nationella, regionala och kommunala mål har ett antal målområden med tillhörande mål formulerats. Målområdena är följande:

- Erbjuda en bebyggelsestruktur som förenklar för hållbara färdmedel
- Erbjuda ett attraktivt transportsystem
- Erbjuda attraktiva och hållbara resor
- Erbjuda en tillgänglig kommun
- Erbjuda en trygg och trivsamt kommun
- Erbjuda en trafiksäker kommun
- Erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa

## Strategier

Utifrån målen har ett antal strategier tagits fram. Strategierna talar om hur målsättningarna ska uppnås och delas in i övergripande förhållningssätt och strategier för samhällsplanering.

Två av de övergripande förhållningssätten är fyrstegsprincipen och prioritering av trafikslag. Fyrstegsprincipen är grundprincipen för all trafikplanering och innebär att val av åtgärder görs utifrån en stegvis process. En process som innebär att i första hand genomföra åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt och i sista hand åtgärder som innebär nybyggnationer. Prioritering av trafikslag innebär att vid konfliktpunkter, det vill säga där huvudnäten korsar varandra och där markutrymmet är begränsat, ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Strategierna berör såväl förändringar av kommunens struktur som transportsystemet och invånarnas attityder och vanor. Genom att planera för en ökad funktionsblandning och förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk i kombination med att underlätta bytesmöjligheter mellan färdmedel, förbättras förutsättningar för ett mer hållbart resande. Då många resenärer använder sig av flera olika trafikslag för att förflytta sig är det viktigt att ha ett ”hela resan” perspektiv och beakta kopplingen mellan färdmedlen. Det ska vara enkelt att byta mellan olika färdmedel. Trafiknätets utformning för respektive trafikslag och hur de samverkar har en stor betydelse för hur vi reser i kommunen. Som komplement till de fysiska åtgärderna är det viktigt att arbeta med att förändra resenärers attityder och beteenden. Med beteendepåverkande åtgärder kan invånarnas resor påverkas innan de börjar.

Det finns idag flera tecken som visar på att vår syn på transporter håller på att förändras. I takt med att de negativa konsekvenserna från motortrafik uppmärksammas, syns en ökad efterfrågan på mer miljöanpassade transporter. Det syns dessutom en ökad medvetenhet om hälsa och hur det hänger samman med livsstil och resvanor. Det är ett måste att ta hänsyn till de trender som syns i samhället. Så som det planeras för idag kommer det bestå i många år framöver.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. INLEDNING</b>	<b>1</b>	SWOT-ANALYS	27
BAKGRUND OCH SYFTE	2	<b>4. MÅL</b>	<b>29</b>
ARBETSMETOD	2	ÖVERGRIPANDE MÅL	30
INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR	2	MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL	30
VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?	4	<b>5. STRATEGIER</b>	<b>32</b>
TRENDER OCH UTMANINGAR	4	ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT	33
<b>2. UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>6</b>	STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPLANERING	34
GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING	7	<b>6. KONSEKVENSER</b>	<b>42</b>
REGIONAL STYRNING	8	INLEDNING	43
KOMMUNAL STYRNING	9	KOMMUNENS KARAKTÄR	44
<b>3. NULÄGESBESKRIVNING</b>	<b>11</b>	TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD	44
KOMMUNENS KARAKTÄR	12	TRAFIKENS OMFATTNING	45
TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD	13	TILLGÄNGLIGHET	46
TRAFIKENS OMFATTNING	16	TRYGGHET	47
TILLGÄNGLIGHET	20	TRAFIKSÄKERHET	47
TRYGGHET	22	MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA	48
TRAFIKSÄKERHET	22	<b>7. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING</b>	<b>49</b>
MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA	24	GENOMFÖRANDE	50
VÄRDEROS	25	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	50

# 1. INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

ARBETSMETOD

INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR

VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?

TRENDER OCH UTMANINGAR

## BAKGRUND OCH SYFTE

Kommunkansliet och tekniska kontoret har fått i uppdrag av kommunstyrelsen att i samarbete med kommunens övriga förvaltningar upprätta ett förslag till trafikstrategi för Vetlanda kommun.

Vetlanda utvecklas och allt fler människor väljer att bo, arbeta och besöka kommunen. I takt med att kommunen växer, ökar behovet av goda transporter. Vetlanda har stora utmaningar att hantera för att kunna erbjuda en god tillgänglighet och samtidigt uppnå en hållbar utveckling. För att utveckla en attraktiv och hållbar kommun krävs ett helhetsperspektiv vid planering där transportsystemet är ett grundläggande element.

Trafikstrategin tar därför ett helhetsgrepp om dessa frågor och fungerar som en sammanhållande strategi och långsiktig målbild för hur trafiken ska utvecklas för att stödja hållbara transporter och samtidigt öka kommunens attraktivitet. Syftet med trafikstrategin är således att med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens övergripande mål om att planera för en hållbar utveckling samt att öka andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

## ARBETSMETOD

Framtagandet av trafikstrategin har skett i projektform där handboken *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)* använts som vägledning i arbetet (se beskrivning i Figur 2).

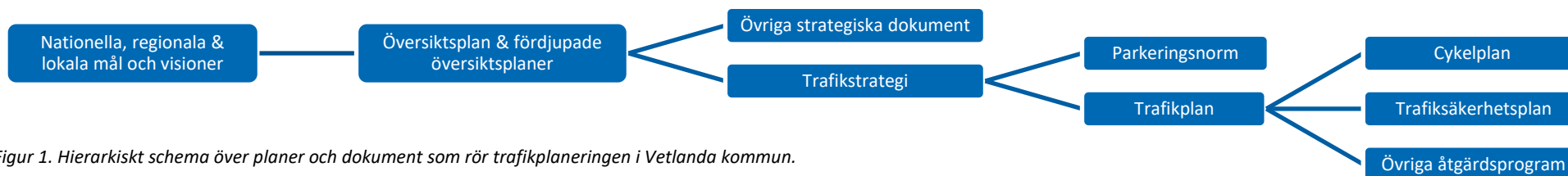
Planeringen inför framtagningen av trafikstrategin påbörjades våren 2017. Under hösten samma år tillsattes en projektgrupp bestående av representanter från kommunkansliet och tekniska kontoret. En projektplan för trafikstrategin utformades. Under våren 2018 påbörjades arbetet med att ta fram strategin, där projektgruppen träffades vid ett antal tillfällen för att diskutera nulägesbeskrivning, mål och strategier. En workshop genomfördes tillsammans med gruppen Styrgrupp för strategisk planering där både tjänstemän och politiker deltog. Workshopen syftade att skapa en gemensam bild av nuläget men även att föra en diskussion om möjliga tillvägagångssätt för att nå de uppsatta målen. Efter samråd antar Kommunfullmäktige förslaget till trafikstrategi. Då trafikstrategin blivit antagen ska en trafikplan tas fram. I trafikplanen preciseras de föreslagna strategierna i form av konkreta åtgärdsförslag.

## INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR

I trafikstrategin beskrivs inledningsvis Vetlanda kommuns nuvarande transportsystem utifrån TRASTs stadsbyggnadskvaliteter. Nationella, regionala och kommunala mål utgör tillsammans med nuläget grunden för de mål som formuleras i trafikstrategin. För att uppnå målen formuleras ett antal förhållningssätt och strategier. Trafikstrategin innehåller även en konsekvensbeskrivning samt en plan för genomförande och uppföljning.

Den hierarkiska kopplingen till andra planer och dokument ses i Figur 1.

Trafikstrategin avgränsas till att i första hand behandla frågor som kommunen har huvudansvaret för och därmed störst möjlighet att påverka. Men då trafik är mer komplext än så kommer trafikstrategin även beröra delar som helt eller delvis ligger utanför kommunens ansvarsområde. Trafikstrategin verkar på lång sikt och utformas med utblick till år 2050. Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin är Vetlandas kommungräns och markeras i Figur 3.



Figur 1. Hierarkiskt schema över planer och dokument som rör trafikplaneringen i Vetlanda kommun.

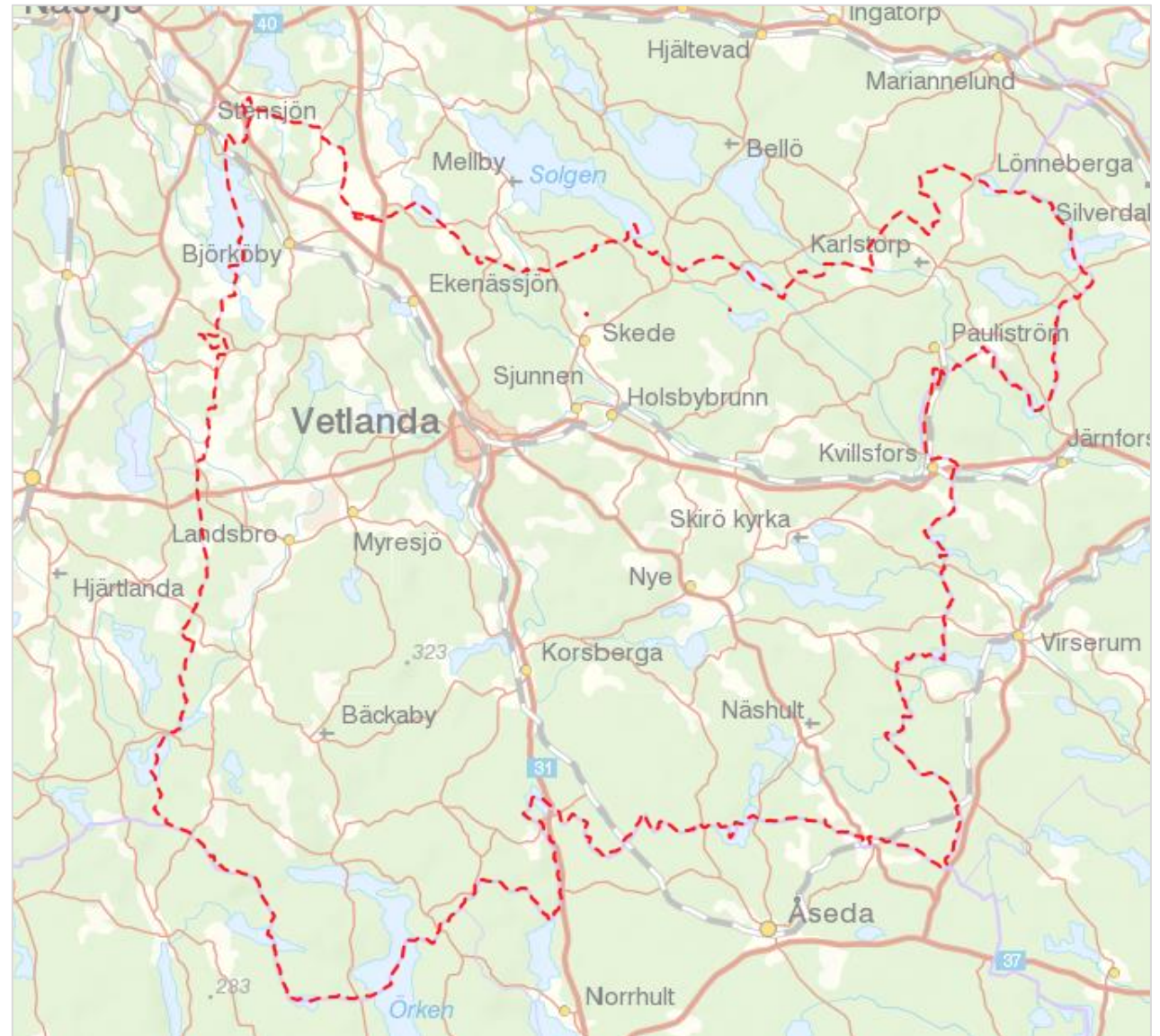


## Trafik för en attraktiv stad - TRAST

TRAST är en handbok och planeringsverktyg framtagen av Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Boverket. TRAST består av två delar. Den första delen är avsedd att vara en hjälp i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågor. Den andra delen innehåller faktaunderlag för arbetet kring trafikstrategin, trafikplaner och åtgärdsprogram. I TRAST beskrivs sju stadsbyggnadskvaliteter och hur avvägningen kan göras mellan dem. Kvaliteterna kan främja eller motverka varandra. Varje kommun behöver därför göra egna prioriteringar och anpassa insatserna efter sina behov och resurser. De sju stadsbyggnadskvaliteterna är:

- **Kommunens karaktär** beskriver strukturen som skapas i kommunen av byggnader, gator, vatten, parker och grönska.
- **Transportsystemets uppbyggnad** beskriver hur transportsystemet och transportutbudet ser ut.
- **Trafikens omfattning** beskriver var, när, hur och varför invånarna reser.
- **Tillgänglighet** syftar till med vilken lätthet målpunkter kan nås.
- **Trygghet** visar den upplevda risken för olyckor och våld.
- **Trafiksäkerhet** bestäms av de risker trafikanterna utsätts för och bedöms av delarnas sannolikhet och konsekvens.
- **Miljöpåverkan och hälsa** syftar till transportsystemets påverkan på miljön och invånarnas hälsa.

Figur 2. Beskrivning av TRAST och stadsbyggnadskvaliteter.



Figur 3. Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin - Vetlandas kommungräns.

## VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?

Begreppet hållbart transportsystem kan kopplas till definitionen av hållbar utveckling som formulerades av Brundtlandkommissionen år 1987: "Hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". Definitionen har en tydlig långsiktig tidsaspekt och innefattar både en ekonomisk, ekologisk och social dimension. För att uppnå hållbar utveckling krävs att alla dimensioner är i balans. För att nå ett hållbart transportsystem krävs att efterfrågan och beroendet av transporter minskar, hållbara transportsätt främjas så att andelen för dessa ökar samt att fordon och infrastruktur miljöanpassas, trafiksäkras och görs tillgängliga för alla.



<sup>1</sup> Boverkets rapport (skriven av Trivector): *Trender med påverkan på samhällsplaneringen - Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse* (2012:69) samt

## TRENDER OCH UTMANINGAR

Nedan följs en beskrivning av några av de långsiktiga trender och utmaningar kommunen står inför som rör trafiken. Informationen är hämtad från två rapporter, en av Boverket och en av Trafikverket.<sup>1</sup>

### Urbaniseringen fortsätter

Idag råder en kraftig pågående urbanisering i världen och så även i Sverige. Urbanisering innebär en förflyttning av människor från landsbygden till stadsområden. Både nationellt och globalt sker också befolkningstillväxt i mycket hög grad i städerna. Urbaniseringen leder bland annat till större och tätare städer, glesare landsbygd, regionförstoring och ökade krav på attraktiva livsmiljöer. Generellt sett leder urbanisering till högre krav på yteffektivitet, både för ytor som är avsedda för boende och för transporter. Landsbygds-kommuner påverkas av urbaniseringen genom minskande befolkning.

Den totala befolkningen i världen ökar och förväntas nå nio miljarder år 2050 för att sedan planeras ut. Även i Sverige ökar befolkningen.

Trafikverkets rapport: *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018* (2018-180).

Ökningen beror både på ett ökat födelsetal men också på en stor inflyttning. Befolkningen blir också äldre, framförallt i västvärlden. Nationellt åldras befolkningen mest i kommuner utanför storstads-regionerna, delvis på grund av den ökande utflyttningen. Detta kommer att ställa stora krav på samhället. En åldrande befolkning innebär bland annat att fler personer kommer att ha körkort och att de kommer att köra bil vid en högre ålder.

### Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps

De resurser som finns på vår planet är begränsade. År 1986 passerades gränsen då människan varje år förbrukade mer resurser än vad som förnyades. Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är ständigt en dominerande fråga i diskursen om hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och att fossila drivmedel ska fasas ut. Politiska styrmedel ses ofta som en förutsättning.

### Klimatpåverkan blir synligare

Klimatförändringar till följd av den globala uppvärmningen är idag en realitet, där utsläppen



från transporter är en bidragande faktor. Den globala medel temperaturen stiger och kommer ge allt större konsekvenser på våra samhällen. Klimatförändringarna leder till ökade risker för översvämningar, skred och andra hot mot infrastrukturen. Mål för mängden utsläpp har antagits, men arbetet med att minska utsläppen går allt för långsamt.

## Ny teknik förändrar världen

Digitaliseringens effekter slår igenom. Ny teknik ger upphov till stora samhällsförändringar. Det finns idag en stark tilltro till att tekniska lösningar och nya drivmedel ska lösa många av dagens transportbehov. Forskning pekar dock på att ny teknik inte kommer räcka till för lösa alla miljö- och energiproblem. Det kommer också att krävas förändringar i beteende och livsstil.

Tekniken och digitaliseringen slår igenom i transportsystemet och ger en ökad möjlighet till automatisering och situationsanpassad trafikledning. I takt men en ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behoven av informationssäkerhet och säkerhetsskydd.

---

<sup>2</sup> SAE-klassificering är en sexgradig skala (0-5) som beskriver fordonets nivå av automatisering. Nivå 0: Ingen automation, föraren har praktiskt taget all kontroll över bilen. Nivå 1: Föraren har nästan all kontroll över bilen, men kan assisteras

I rapporten "Trender i transportsystemet" beskrivs att flera fordonstillverkare planerar att lansera självkörande fordon i nivå 4 och 5<sup>2</sup> på marknaden i början av 2020-talet. I rapporten beskrivs också en oenighet bland experter inom området. Flera experter bedömer att fordon med automatisering kommer att vara fullt utvecklade och en naturlig del av staden i Sverige i mitten av 2030-talet medan andra bedömer att full automation inte kommer att nås under överskådlig tid.

## Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

Befolkningsökning, ekonomisk utveckling, urbanisering och global handel bidrar tillsammans till ett ökat tryck på transporter. Både vad gäller persontransporter och godstransporter. Samtidigt ställs allt högre krav på fossilfrihet, jämställdhet och ett transportsystem för alla. Denna utveckling ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

till viss del i körningen i form av filhållning eller farthållning. Nivå 2: Föraren övervakar körningen. Fordonet kan både styra och anpassa hastigheten. Nivå 3: Fordonet kan ta över körningen fullt ut på valda vägsträckor men föraren ska vara beredd att ta över körningen. Nivå 4: Fordonet kan ta över

## Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen

Flera av samhällsutmaningar vi står inför, både klimatpåverkan, integration, bostadsförsörjning, jämställdhet, arbetsmarknad och transportförsäljning kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Det blir då allt tydligare att utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att möta flera av dessa utmaningar.

## Bilens roll transportsystemet förändras

Bilens status minskar och får en förändrad roll i städernas transportsystem. Samtidigt som många unga väntar med att ta körkort och avstår från att äga bil, så ökar de äldres bilkörande. Delnings-trenden gör att bilpooler och hyrbilssystem blir allt vanligare. Olika typerna är stora inom landet.

körningen fullt ut på valda vägsträckor och under godkända väder- och trafikförhållanden. En mänsklig förare behöver inte vara beredd att ta över ansvaret. Nivå 5: Fullt automatiserad och klarar alla trafiksituationer själv.

## 2. UTGÅNGSPUNKTER

GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING

REGIONAL STYRNING

KOMMUNAL STYRNING

# GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING

I förlängningen ska trafikstrategin bidra till att nå de globala och nationella målen för trafik-utveckling. De globala och nationella dokument som är av betydelse för kommunens trafikstrategi är bland annat Agenda 2030, Sveriges miljömål och de transportpolitiska målen.

## Agenda 2030 för hållbarhet

År 2015 antog FN 17 globala mål för hållbar utveckling. Syftet är att, fram till år 2030, uppnå en social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling i världen. De mål som främst berör kommunens transportsystem är:

- Hälsa och välbefinnande
- Jämställdhet
- Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatpåverkan
- Ekosystem och biologisk mångfald

## Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. Generationsmålet är det övergripande målet och som visar inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Målet ger en vägledning om de värden som ska skyddas och den omställning som krävs inom en generation för att nå miljömålen. För att underlätta det arbetet och göra generationsmålet mer konkret finns miljö kvalitetsmålen och etappmålen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Många av miljö kvalitetsmålen har kopplingar till trafik och transporter. Det är särskilt fem av målen som påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- God bebyggd miljö
- Rikt växt- och naturliv

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in. Två av etappmålen är:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med år 2010.<sup>3</sup>
- Andelen gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka och utgöra minst 25 % (uttryckt i personkilometer) år 2025.

## Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål för vilka det även finns preciseringar. Funktionsmålet handlar om att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet syftar även till att transportsystemet ska vara jämställt och tillfredsställa allas transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt och samtidigt bidra till en ökad hälsa. Hänsynsmålet innebär även att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

---

<sup>3</sup> Fossiloberoende fordonsflotta innebär en 70 % minskad klimatpåverkan från transportsektorn år 2030 jämfört med år 2010.

## Trafiksäkerhetsmål

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är ett långsiktigt mål som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Då människor ibland gör misstag kan olyckor inte alltid förhindras. Följderna av olyckor kan däremot mildras genom att vägar och fordon blir säkrare.

## Nationell plan

Som grund för utvecklingen av det statliga transportsystemet tas det utifrån regeringens direktiv fram en nationell transportplan (2019-2029). Den nationella transportplanen är en långsiktig planering och innehåller investeringar i det nationella väg- och järnvägsnätet och drift- och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet. Mer konkret syftar planen framförallt till att:

- Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet.
- Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter.
- Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna.
- Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll

- Skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

## Fördubblingsmålet

På nationell nivå finns ett övergripande och branschgemensamt mål som innebär att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Ett delmål på vägen är att antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas till år 2020, jämfört med år 2006. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Regeringen har även ställt sig bakom målet.

## REGIONAL STYRNING

De regionala styrande dokument som är av betydelse för kommunens trafikstrategi är bland annat den regionala utvecklingsstrategin, den regionala transportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

## Klimat- och energistrategi

Klimat- och energistrategin (2010) för Jönköpings län är ett verktyg som syftar till att skapa möjligheter för en hållbar utveckling i Jönköpings län. Strategin innehåller även förslag till nya klimatmål för länet. De nya målen för Jönköpings län berör minskade utsläpp av växthusgaser, effektivare energianvändning, produktion av förnybar energi, energieffektivare och fossilbränslefria transporter samt anpassning till ett förändrat klimat.

## Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (2013-2025) för Region Jönköping är vägvisandet för länets utvecklings- och tillväxtarbete fram till år 2025. RUS utgörs av fyra delstrategier där de två sista bedöms mest relevanta ur transportsynpunkt, dessa två strategier med tillhörande mål är:

- Ett inkluderande samhälle. Alla människor har lika möjligheter att delta och bidra i ett

tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle.

- En global livsmiljö. En dynamisk livsmiljö där världen finns närvarande i form av mångfald av människor och uttrycksmöjligheter, goda kommunikationer och nyfikenhet.

## Regional transportplan

Den regionala transportplanen (2018-2029) för Jönköpings län tillsammans med den nationella transportplanen, utgör ramen för alla de infrastruktursatsningar som görs och planeras i Jönköpings län. Transportplanen redovisar investeringar i vägar och järnväg inom Jönköpings län perioden 2018–2029. Åtgärderna i den regionala transportplanen handlar om såväl större investeringar som mindre åtgärder som tillsammans ska bidra till att skapa ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem i länet.

Vetlanda kommun ingår i både det regionala östra stråket och det regionala nord-sydliga stråket. Målet är att de regionala stråken ska hålla en hög standard vad gäller säkerhet och framkomlighet. I planen beskrivs möjligheterna till ökad och förstorad regional trafik som av den föreslagna sträckningen av höghastighetsjärnvägen bidrar med. 220 miljoner kronor avsätts för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor, där bland annat förordas en elektrifiering av järnvägen mellan

Nässjö och Vetlanda. I den regionala transportplanen nämns även en förbifart för sträckan Ekenässjön-Vetlanda.

## Regionalt trafikförsörjningsprogram

Målsättning för kollektivtrafiken i Jönköpings län fastställs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2016-2025). Programmet utgör ett strategiskt dokument med koppling till den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet har reviderats efter beslut i Regionfullmäktige Jönköpings län 2016-11-01. I remissutgåvan av trafikförsörjningsprogrammet 2016-2025 beskrivs målsättningar och inriktning för den regionala kollektivtrafiken fram till år 2025. Bland dessa mål eftersträvas bland annat:

- 60 % resandeökning (jämfört med 2011) till sammanlagt 25 miljoner resor.
- Ökad kundnöjdhet.
- Ökad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättningar.
- All allmän kollektivtrafik ska drivas med förnyelsebara drivmedel.
- Trafikens totala energiförbrukning/ personkilometer minskas med minst 25 %.

## KOMMUNAL STYRNING

De dokument som berör arbetet med trafikstrategin på kommunal nivå är bland annat kommunens översiktsplan, fördjupade översiktsplaner, cykelplan och trafiksäkerhetsprogram.

## Översiktsplan Vetlanda kommun

I kommunens översiktsplan (ÖP) antagen av kommunfullmäktige 2010 anges planeringsmål inom området infrastruktur med fokus på trafik. Målen handlar bland annat om nya och utökade bussförbindelser till Värnamo och Växjö, utveckling av järnvägen Vetlanda - Nässjö, välutbyggt cykelvägnät mellan centralorten och kringliggande orter samt ökad trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I översiktsplanen pekas ett område öster om Vetlanda tätort ut för en ny väg förbi Ekenässjön och Vetlanda. En ny översiktsplan för kommunen håller nu på att tas fram med utsikt till år 2050.

## Fördjupad översiktsplan Vetlanda tätort

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Vetlanda tätort är under framtagande och är en fördjupning av den gällande kommunövergripliga översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen anger



inriktningen för den långsiktiga mark- och vattenanvändningen inom planområdet samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras under en tidshorisont fram till 2040. I den fördjupade översiktsplanen understryks bland annat att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka, att korta bilresor ska minska samt att samtliga trafikslag ska ha god tillgänglighet till viktiga samhällsliga funktioner.

## **Fördjupad översiktsplan Ekenässjön**

Den fördjupade översiktsplanen för Ekenässjön togs fram år 2000. I den fördjupade översiktsplanen poängteras bland annat vikten av att bygga ut gång- och cykelvägnätet och värna om järnvägen. Vikten av en ny sträckning av riksvägen öster om samhället lyfts även fram.

## **Centrumplan för Vetlanda tätort**

Centrumplanens (2013) syfte är att bidra till att göra Vetlandas centrum mer attraktivt, tryggt och levande. I detta ingår bland annat göra om delar av centrum till gångfartsgator och därmed minska biltrafiken till förmån för gående och cyklande.

## **Cykelplan**

En cykelplan för Vetlanda kommun är under framtagande. Planen innehåller en strategidel vilket bland annat omfattar hur hänsyn ska tas till cykel vid planering av nya områden. Planen föreslår också åtgärder och nya sträckningar i cykelvägnätet.

## **Trafiksäkerhetsprogram**

Trafiksäkerhetsprogrammet (2013-2017) redovisar vilka åtgärder kommunen systematiskt arbetar med för att förbättra säkerheten och tillgängligheten i transportsystemet. Utifrån ett övergripande mål om att minska antalet olyckor med personskador är Vetlanda kommuns trafiksäkerhetsarbete inriktat på fem målområden: Påverka trafikantbeteenden; Minska halkolyckor; Bygga om trafikmiljöer; Säkert arbete på väg; Olycksuppföljning.

## **Folkhälsopolicy**

I folkhälsopolicy för Vetlanda kommun framhålls att en god folkhälsa är viktigt för både människors välbefinnande och för en hållbar samhällsutveckling. Det övergripande målet i policyn är att skapa en god och jämlik hälsa hos hela befolkningen i Vetlanda kommun. I policyn anges ett antal prioriterade områden i det lokala folkhälsoarbetet. Ett av de prioriterade områdena är "Hälsöfrämjande och hållbara miljöer och samhällen" för

vilket det står skrivet att bostads-, boende- och närmiljön påverkar människors hälsa i hög grad.

## **Näringslivspolicy**

Näringslivspolicyn anger inriktningen för kommunens förhållningssätt i näringslivsfrågor och anger övergripande hur Vetlanda ska planera och arbeta med frågorna. Bland målen som beskrivs i policyn återfinns bland annat mål om att stärka kommunens attraktionskraft. Attrahera ny kompetens och nya företag samt verka för en positiv befolkningstillväxt. Bland aktiviteterna som återges i dokumentet beskrivs bland annat att kommunen ska "agera proaktivt i frågor som gäller kommunikationer och infrastruktur".

# 3. NULÄGESBESKRIVNING

KOMMUNENS KARAKTÄR

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

TRAFIKENS OMFATTNING

TILLGÄNGLIGHET

TRYGGHET

TRAFIKSÄKERHET

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

VÄRDEROS

SWOT-ANALYS

## KOMMUNENS KARAKTÄR

Vetlanda kommun är beläget på det småländska höglandet och tillhör Jönköpings län. Kommunen är en knutpunkt i både det regionala och det interregionala vägnätet. Inom en radie på 10 mil ligger både Nässjö, Jönköping, Växjö, Värnamo och Oskarshamn. Sett till ytan är Vetlanda den största kommunen i länet. Då det gäller befolkningens mängd är kommunen endast den femte största. Kommunen är således gles befolkad och har en befolkningstäthet på cirka 18 invånare/km<sup>2</sup>.

I kommunen finns elva tätorter där Vetlanda, Ekenässjön och Landsbro tillhör de med högst befolkningens mängd. Kommunen klassas enligt SKLs kommungruppsindelning som en landsbygds-kommun vilket innebär att kommunens största tätort har mindre än 15 000 invånare och att kommunen har ett lågt pendlingsmönster. Sedan 1980-talet har SCB gjort en indelning av Sveriges kommuner i lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). Inledningen syftar att beskriva arbetsmarknadsfunktionella samspel och baseras på faktorer som möjligheten till arbetspendling. Sävsjö kommun ingår i Vetlandas lokala arbetsmarknadsområde. Vetlanda och Sävsjö har således ett stort utbyte av arbetskraft mellan kommunerna.

Av kommunens 27 500 invånare (år 2018) bor drygt hälften i Vetlanda tätort. En fjärdedel av kommunens invånare bor i kommunens övriga tätorter och större orter medan resterande bor på

landsbygden. De senaste åren har befolkningsutvecklingen i kommunen haft en positiv trend. Enligt senast gjorda befolkningsprognos väntas antalet invånare i Vetlanda kommun fortsätta öka till drygt 28 000 till år 2040, störst ökning förväntas ske i centralorten.

Vetlanda är en varuproducerande kommun med tyngdpunkt på metall- och trähusindustri. Kommunen har en högre andel förvärvsarbetande jämfört med länet och riket i stort. Arbetslösheten har under många år varit lägre än läns- och rikssnittet.

Kommunens större industriområden är centralt lokaliserade i Brogårds industriområde, Brunnsgård och Målaregården. Även Landsbro och Ekenässjön har större industriområden. Flest människor bor i centrum, Stensåkra, Norra Stensåkra och Södra Pukaregården. I centrum och Stensåkra bor cirka 15 respektive 10 % av Vetlanda tätorts befolkning. I den norra delen av centrala Vetlanda finns flera grundskolor och i den nordvästra delen av tätorten ligger kommunens gymnasium. Bebyggelsen i Vetlanda kommun håller en relativt låg byggnadshöjd där bostadsbebyggelsen till övervägande del består av småhusbebyggelse.



Figur 4. Flygfotot över Vetlanda. Foto taget av Peter Ferenczy, 2014.

# TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

## Gångtrafik

I de centrala delarna av Vetlanda är gångnätet till stor del väl utbyggt. Standarden och utbyggnaden av gångvägnäten i kommunens övriga tätorter varierar. Vetlanda tätort har ett gångtrafiknät som är avskilt från motorfordon utmed samtliga huvudgator, lokalgator i centrum och de flesta större villagator. Den största delen av cykelvägnätet är inte separerat från gångtrafiken, cyklisterna och fotgängarna samsas istället om samma yta.

Oskyddade trafikanters anspråk att korsa biltrafiknätet beror på de aktiviteter som omger gatan eller vägen. I Vetlanda kommun finns passager för dessa trafikanter som är planskilda, obebakade övergångsställen, signalreglerade övergångsställen samt andra ordnade passager i plan. Av samtliga övergångsställen och cykelpassager över huvudvägnätet för bil är endast 13 stycken hastighetssäkrade och 23 stycken delvis säkra.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> En passage definieras som säker om den är planskild eller om den är hastighetssäkrad. Med hastighetssäkrad menas att hastigheten underskrider 30 km/h för 85 % av fordonen (85

## Cykeltrafik

Cykelvägnätet i Vetlanda kommun är i stora drag väl utbyggt, även om vissa länkar saknas. Kommunen har cirka 90 km cykelvägar (år 2018). Cykelstråken inom kommunen går både på separata cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och i blandtrafik. Omkring 75 % av cykelvägnätet är separerat från biltrafiken. I Vetlanda tätort är cykelnätet utbyggt som ett radiellt nät mellan Vetlanda centrum och de olika stadsdelarna. Tvärleder har lagts in för att knyta ihop det radiella nätet och dessutom tillgodose kontakten med arbetsplatsområdena. Cykelvägar till och från Vetlanda tätort finns idag utmed eller i anslutning till riksväg 31 (mot Ekenässjön), riksväg 47 (mot Sjunnen) och länsväg 127 (mot Myresjö och Landsbro). I den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort beskrivs viljan att anlägga cykelbana på banvallen (gamla järnvägen mellan Vetlanda och Åseda) från Vetlanda till Korsberga.

I kommunens cykelplan delas cykelvägnätet upp efter funktion i ett huvudvägnät och i ett lokalvägnät. Vid brutna länkar i cykelnätet förutsätts att cyklisterna cyklar i blandtrafik. Huvudvägnätet präglas av längre resor mellan områden medan lokalvägnätet är ett mer finmaskigt nät för korta resor mellan huvudvägnätet och målpunkterna.

percentil). För att nå 85 percentilen 30 km/h krävs generell hastighetsdämpande åtgärder. Exempel på hastighetsdämpande åtgärder är gupp, väggkudde, väghåla, förhöjd passage eller förhöjd korsning. En passage kan även

Nätuppdeleningen gör att drift och underhåll, vägvisning, trafiksäkerhet och trygghet kan samordnas på ett bättre sätt. I cykelplanen åskådliggörs även de sträckor som saknas för att binda samman cykelvägnätet.

Cykelvägvisningen i kommunen är idag mycket begränsad och består endast av sporadiskt uppsatta skyltar. Vägvisningen visar cykelvägen mellan Vetlanda och Ekenässjön samt Vetlanda och Sjunnen.

Kvaliteten på belysningen längs med gång- och cykelbanor varierar i kommunen. Sett till längd har ungefär hälften av alla inventerade gång- och cykelbanor i Vetlanda tätort okej eller bra belysningskvalitet.

Beläggningskvaliteten på gång- och cykelnätet varierar i kommunen. Sett till längd har omkring 70 % av alla inventerade gång- och cykelbanor i Vetlanda tätort okej eller bra beläggningskvalitet.

## Kollektivtrafik

Begreppet kollektivtrafik delas in i allmän och särskild kollektivtrafik. Till den allmänna kollektivtrafiken räknas linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten.

vara delvis säkra. Vid en delvis säker passage är 85 percentilen istället 40 km/h.



Ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Vetlanda är Jönköpings länstrafik. Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet (exempelvis färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och omsorgsresor).

### Allmän kollektivtrafik

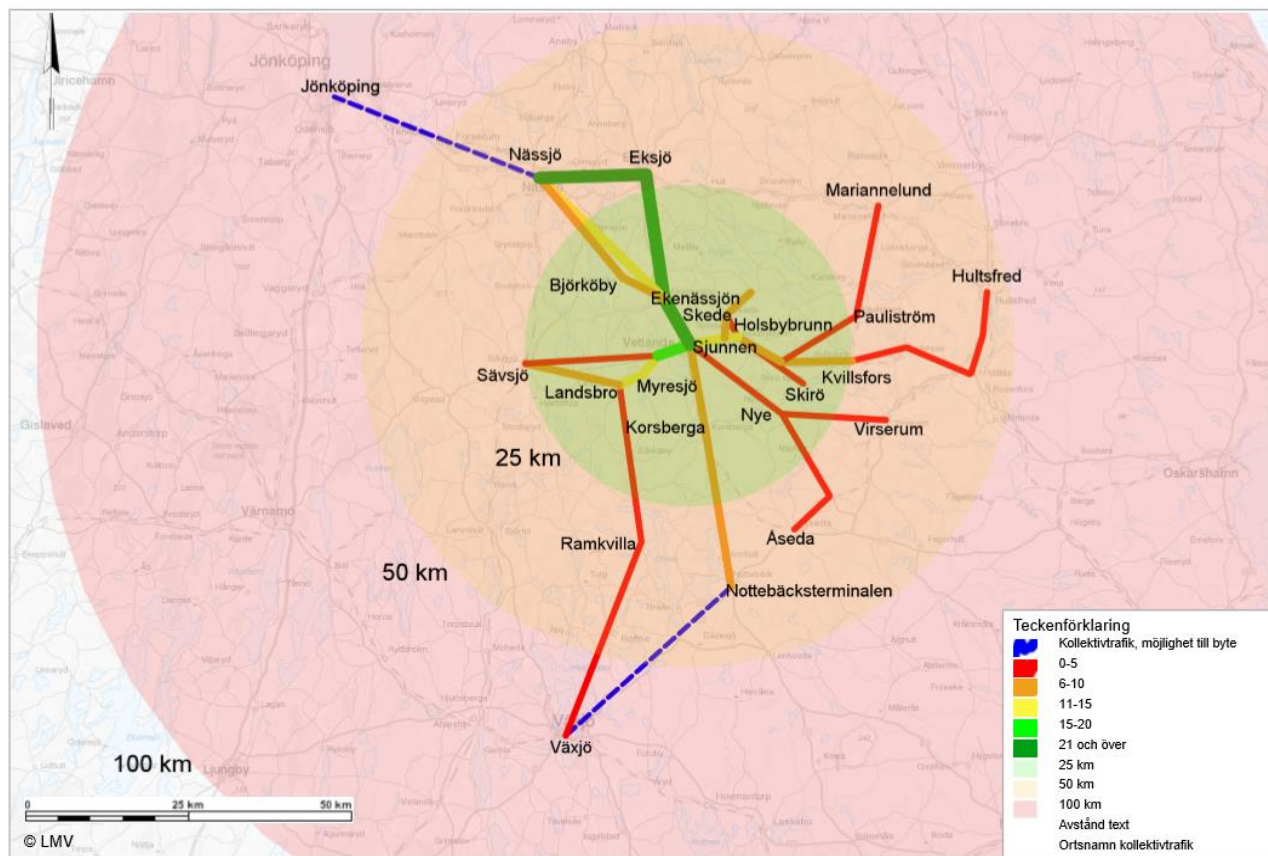
Att hälften av kommunens invånare bor utanför centralorten och att en fjärdedel av kommunens invånare bor på landsbygden, gör att det är bristande befolkningsunderlag för allmän kollektivtrafik på många platser i kommunen. Utbudet och turtätheten för kollektivtrafikens linjer varierar

således. I Figur 5 visas antalet turer per vardag (år 2018) för kollektivtrafiken i, till och från Vetlanda kommun. Ju grönare linje, desto fler turer per vardag. De streckade linjerna visar möjlighet till byte.

I Vetlanda kommun går störst pendlingsströmmar norrut mot Ekenässjön, Eksjö och Nässjö samt västerut mot Myresjö, Landsbro och Sävsjö. Det är även mot dessa orter som det går flest bussar till och från Vetlanda. Busslinjer öster och söderut finns, men med lägre turtäthet. Totalt trafikeras kommunen av 14 busslinjer varav 11 linjer körs till angränsande kommuner. Där utöver finns även tåg-förbindelse mellan Vetlanda och Nässjö. Nässjö är regionens järnvägsknutpunkt. Järnvägssträckan Vetlanda – Nässjö är enkelspårig och inte elektrifierad. Vetlanda resecentrum ligger centralt i Vetlanda tätort och är den största kollektiva knutpunkten i kommunen. Vid resecentrum går det att byta mellan tåg och buss.

### Särskild kollektivtrafik

I Vetlanda kommun finns en omfattande skolskjuts- trafik. Rätten till skolskjuts grundar sig avståndet mellan bostad och skola, skolvägens trafiksäkerhet, funktionsnedsättning eller andra omständigheter. Olika avstånd gäller för olika årskurser. Elever i förskoleklass och grundskola kan ha rätt till kostnadsfri skolskjuts. Gymnasieelever kan få resebidrag.



Figur 5. Illustration av antalet kollektivtrafikturer per vardag. Information hämtad från Jönköpings länstrafik.



## Biltrafik

Det finns goda möjligheter att resa med bil i och till Vetlanda. Framkomligheten för bil är hög med dess breda infartsgator och led kring centralorten. Vetlanda tätort har även byggts till fördel för bilen med stråk som ger möjlighet att färdas genom de centrala delarna av staden.

I den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort delas Vetlanda tätorts vägnät in i ett huvudnät och ett lokalnät. Lokalgatunätet är ett finmaskigare nät som inte redovisas i kartan. Vidare gäller att ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig, desto högre ska framkomligheten för bil prioriteras. Uppdelningen av huvudnätet är

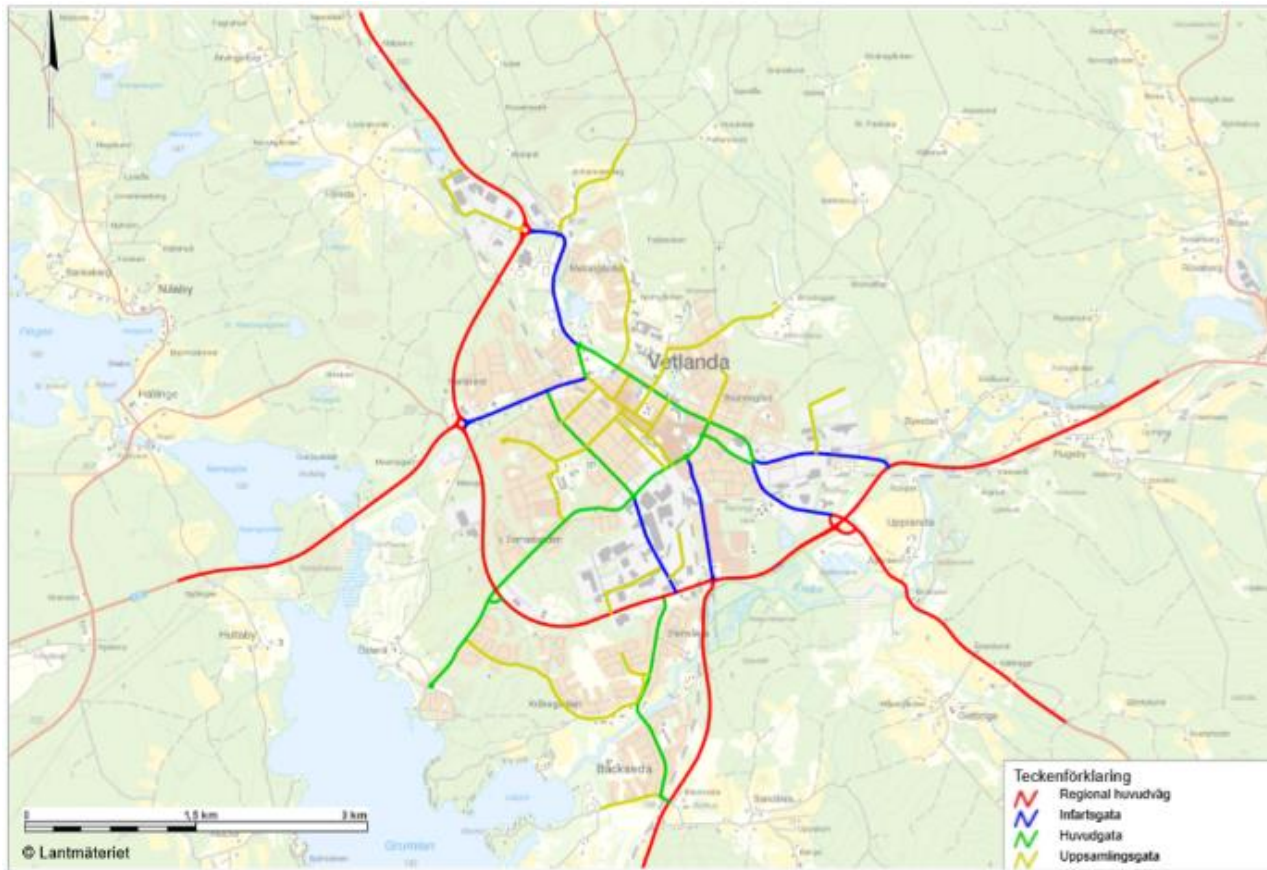
markerat i Figur 6. Huvudvägnätet är i sin tur funktionsindelade och består av fyra kategorier, detta enligt:

- *Regional huvudväg*: Anslutande riksvägar samt genomfartsväg (Västerleden). Trafikverket är väghållare. Se röd linje.
- *Infartsgata*: Infarter till tätorten från det regionala huvudvägnätet. Kommunen är väghållare. Se blå linje.
- *Huvudgata*: Huvudgatorna binder samman olika målpunkter och områden i tätorten. Kommunen är väghållare. Se grön linje.
- *Uppsamlingsgata*: Uppsamlingsgator som samlar upp trafiken från lokalnätet och leder ut den till huvudgatorna. Kommunen är väghållare. Se gul linje.

I Översiktsplan 2010 och den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort pekas ett område, öster om centralorten, ut för en ny väg förbi Ekenässjön och Vetlanda.

## Godstrafik

Med anledning av den utbredda tillverkningsindustrin i Vetlanda är godstrafik en särskild viktig del av näringslivet i kommunen. Godstrafiken till och i kommunen sker till största del med lastbil. En mindre del av godstrafiken sker via järnväg. I Vetlanda kommun finns flera verksamheter som kräver transport av farligt gods såsom industrier och bensinstationer. Farligt gods avser ämnen som



Figur 6. Funktionsindelning av huvudnätet (bilnät) i Vetlanda tätort.

på grund av sina kemikaliska eller fysikaliska egenskaper, kan utgöra fara för liv, miljö eller egendom vid transport. Länsstyrelsen beslutar om vilka vägar som är öppna för farligt gods. Inom planområdet är väg 31, 47 och 127 rekommenderade vägar för transport av farligt gods.

## Utryckningstrafik

Utryckningsnätet för räddningstjänst, ambulans och polis är i stor grad beroende av såväl gena färdvägar som god framkomlighet, både längs vägen och i korsningar. Både hastighetsdämpande åtgärder och trånga gatusektioner där framförvarande fordon inte kan köra åt sidan kan medföra problem för utryckningsfordon.

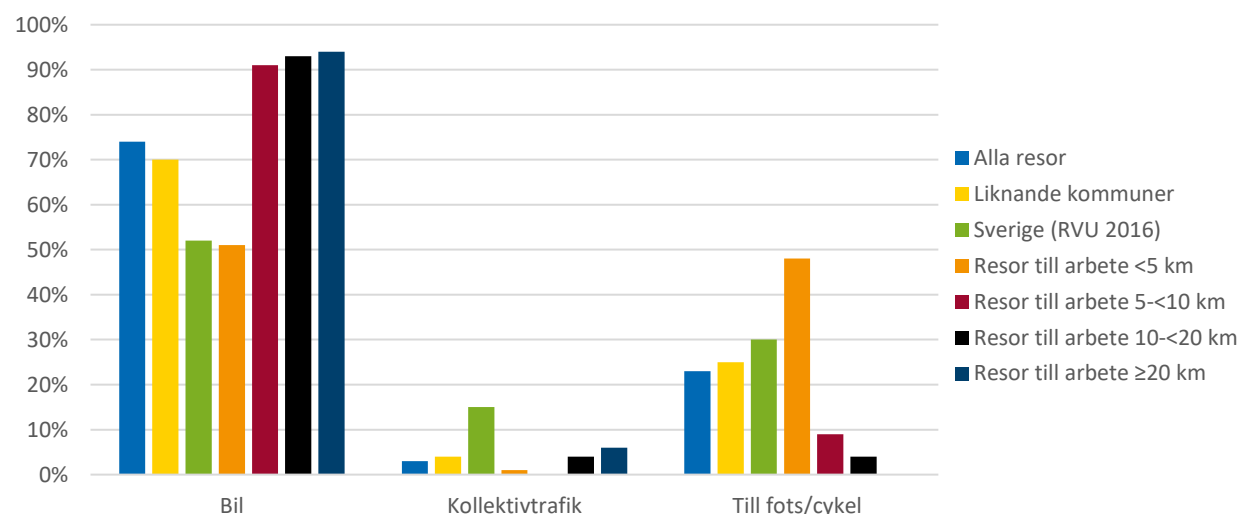
Utryckningsnätet funktionsindelas i primär och sekundär utryckningsväg. Det primära nätet omfattar större vägar till och från brandstationen samt större vägar som ofta används vid brådskliga transporter. Det sekundära nätet omfattar vägar som kan användas som alternativ till de primära utryckningsvägarna exempelvis då framkomligheten på de primära utryckningsvägararna är nedsatt.

<sup>5</sup> Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Rapport: 2012-12-11, genomförd av Business & Market Research Group AB på uppdrag av Trafikverket.

## TRAFIKENS OMFATTNING

En undersökning av Vetlandas invånares resvanor genomfördes år 2012 på uppdrag av Trafikverket.<sup>5</sup> Resvaneundersökningen genomfördes genom postala enkäter där cirka 1 100 personer mellan åldern 16-84 svarade på frågor om sina resvanor. Resvaneundersökningen visar att invånarna i kommunen reser ofta. Vetlandaborna gör i snitt 2,5 resor per person och dag. I regionen ligger denna siffra på 2,1 resor per person och dag. I Figur 7 visas resornas fördelning (antal resor) mellan olika huvudfärsätt<sup>6</sup> för samtliga resor i kommunen och

för resor till arbetet efter uppskattad reslängd. Diagrammet visar också en jämförelse med hur invånarna riket samt i andra kommuner i regionen i likande storlek reser (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik). Bilen har en dominerande ställning i Vetlanda och används som huvudsakliga färdmedel. Vetlandaborna kör mycket bil och reser dessutom i de flesta fall utan medpassagerare. Som synes är bilen det vanligaste färdmedlet även för resor som är kortare än 5 km. Diagrammet visar även att Vetlandaborna är mer benägna att resa kollektivt ju längre resan är. Vid kortare resor ökar istället gång och cykel som



Figur 7. Färdmedelsfördelning för alla resor, för riket, för liknande kommuner samt för resor till arbetet efter uppskattad reslängd.

<sup>6</sup> Huvudfärsätt syftar på det färsätt som används längst sträcka under resan.

färdmedel. Jämfört med de liknande kommunerna har Vetlanda en högre andel bilresor och något lägre andel resor med kollektivtrafik och till fots. I resvaneundersökningen syns även att det körs något mer bil under helger jämfört med vardagar. Trots det tydliga bilberoendet i kommunen visar resvaneundersökningen att det finns en vilja bland invånarna att minska sitt bilresande. Cirka 40 % av Vetlandaborna som idag reser med bil, har funderat eller har som mål att dra ned på sitt bilåkande.

Vetlanda kommun har tämligen starka pendlingsstråk, både in och ut ur kommunen. Arbetspendlingen ut från kommunen är idag något högre jämfört med pendlingen in till kommunen. Cirka 2 480 personer pendlar in till Vetlanda kommun varje dag och drygt 2 520 härifrån (år 2016). Mer än hälften av de som pendlar, pendlar till och från Eksjö, Sävsjö och Nässjö i nämnd storleksordning. Det finns även pendlingsstråk till och från Jönköping, Hultsfred, Uppvidinge och Växjö. Arbetspendlingens huvudsakliga färd sätt är bil.

## Cykeltrafik

Inga kontinuerliga mätningar av cykelflöden har gjorts i Vetlanda kommun. Under våren 2015 gjordes dock elva mätningar i centralorten. Mätningarna beskrev bland annat medeltrafikflöde. Mätningarna gjordes på cykeltrafikens huvudväg nät på Industrigatan, Kullgatan, Lasarettsgatan, Norra Esplanaden, Norrvägen, Storgatan, Torngatan, Vasagatan och Östanåvägen. Mätningarna visar att

medelflödet av cyklister längs med de aktuella gatorna under våren 2015 varierade mellan 70 och 780 cyklister per dag (vardagar). Högst cykelflöde var längs Storgatan.

## Kollektivtrafik

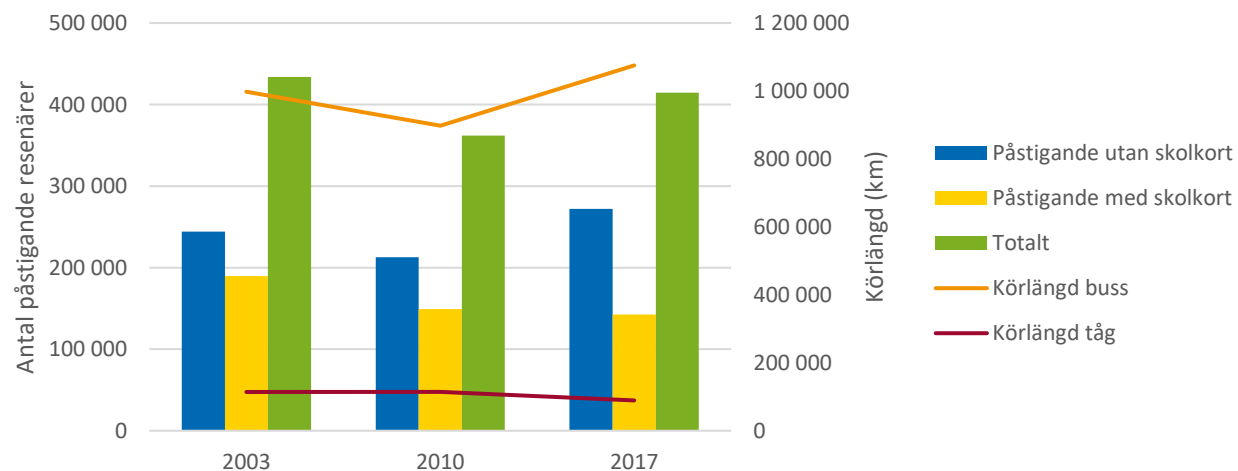
### Allmän kollektivtrafik

Mellan år 2003 och 2017 har antalet påstigande resenärer i Vetlanda kommun minskat med cirka 4 %. Antalet påstigande med skolkort har minskat med cirka 25 % medan antalet påstigande utan skolkort ökat med drygt 11 %. I Figur 8 illustreras antalet resor med kollektivtrafik för åren 2003, 2010 och 2017. Statistiken är uppdelad på påstigande med och utan skolkort. Diagrammet illustrerar även utvecklingen av kollektivtrafikens

fordonskilometer. Från 2013 har antalet fordonskilometer för busstrafiken ökat med cirka 8 % medan det för tågtrafiken minskat med mer än 20 %.

### Särskild kollektivtrafik

År 2018 hade drygt 1 000 elever behörighet till skolskjuts. Av dessa åker drygt 65 % med upphandlad skolskjuts, 25 % med allmän kollektivtrafik och resterande med både upphandlad skolskjuts och allmän kollektivtrafik. Den upphandlade skolskjutsen utförs med 33 fordon i olika storlekar, allt från personbil till buss med 53 platser. Den totala körsträckan för skolskjuts per läsår är cirka 520 000 fordonskilometer.



Figur 8. Antalet påstigande resenärer med kollektivtrafik, uppdelat på påstigande med och utan skolkort (år 2003-2017).

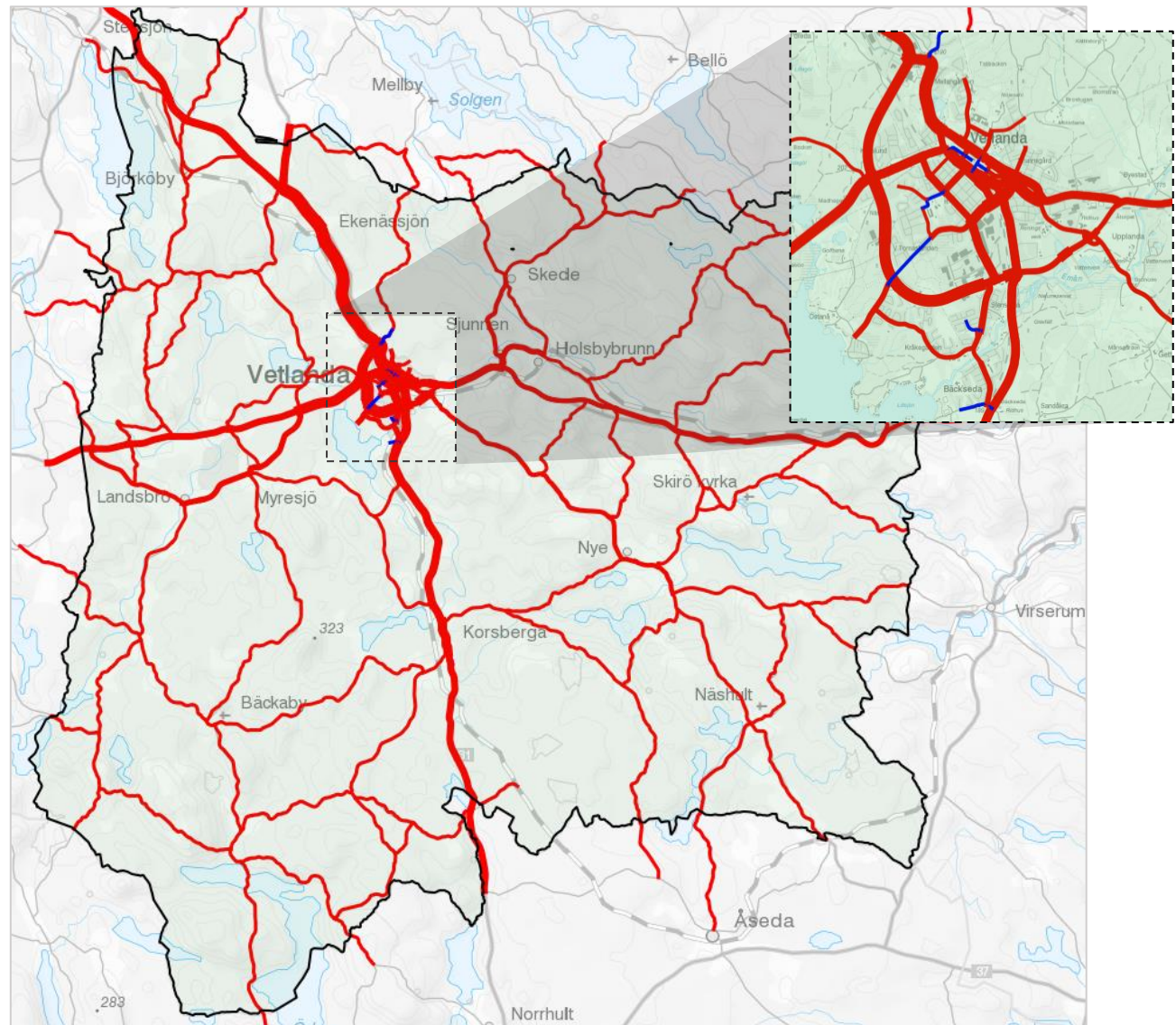


## Biltrafik

I Vetlanda kommun görs många bilresor, cirka 70 000 biltransporter varje dygn. Hälften av alla resor sker i Vetlanda tätort (35 000) och hälften av dessa är kortare än 5 km (17 500). 90 % av alla resor i Vetlanda tätort är kortare än 10 km. En trafikutredning genomfördes av Vectura år 2011. Denna visade på höga trafikflöden genom centrum där drygt 50 % av trafiken är genomgående. Hälften av all trafik i centrum har således ingen målpunkt i området utan kör bara igenom.

Trafikflödet på det regionala huvudvägnätet varierar mellan 1 000-9 000 fordon/dygn. Det kommunala huvudvägnätet har ett medelflöde på 3 300 fordon per dygn och på vissa sträckor ett maxflöde på 8 700 fordon/dygn. Det regionala huvudvägnätet i kommunen har i snitt 14 % tunga fordon medan det kommunala huvudvägnätet har cirka 6 %. I Figur 9 illustreras trafikflödena i kommunen. Ju bredare linje, desto högre trafikflöde. De blå markeringarna är sträckor där inga mätningar gjorts.

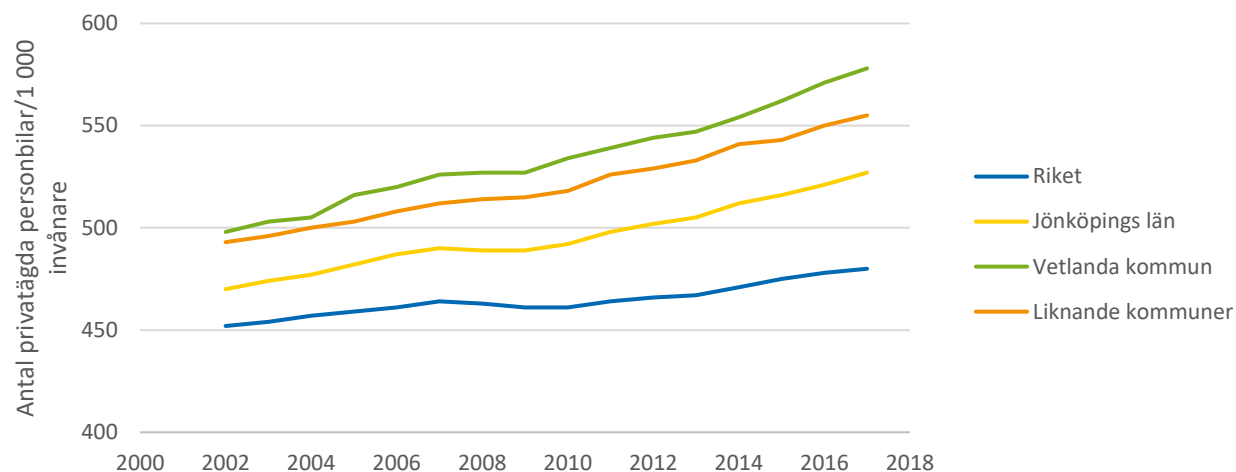
Vetlanda kommun har ett högt bilinnehav, både jämfört med andra kommuner i länet men även jämfört med rikssnittet. Personbilstätheten (år 2017) i Vetlanda kommun är ca 580 bilar per 1 000 invånare, vilket kan jämföras med läns- och rikssnittet på 530 respektive 480 personbilar. Tillväxten av fordon ökar dessutom snabbare i Vetlanda kommun jämfört med både liknande kommuner, Jönköpings län och Sverige. Mellan



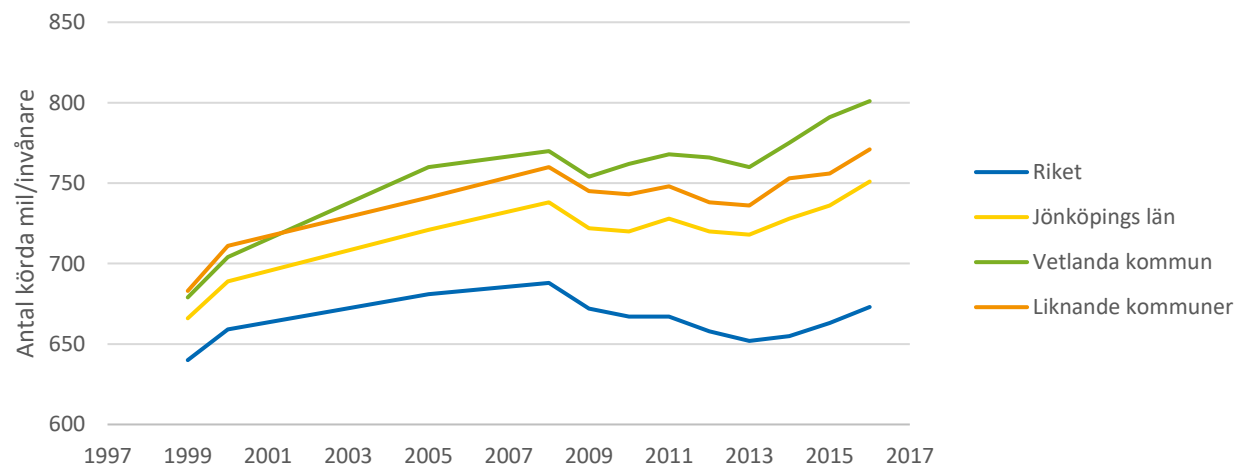
Figur 9. Trafikflöde på vägnätet i Vetlanda kommun.

2002 och 2017 ökade antalet personbilar per invånare i Vetlanda kommun med 16 % medan det i landet och i länet ökade med 6 respektive 12 %. I Figur 10 illustreras antalet privatägda fordon per 1 000 invånare i Vetlanda kommun, medelvärdet av liknande kommuner (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik), i länet och i riket för åren 2002-2017. Även antalet registrerade lastbilar i kommunen har ökat. Mellan år 2007 och 2017 har dessutom antalet registrerade lastbilar i kommunen ökat med cirka 30 %.<sup>7</sup>

Medelkörsträckan för personbilar per invånare och år i Vetlanda kommun har en uppåtgående trend. I Figur 11 jämförs medelkörsträckan (år 1999-2016) för riket, Jönköpings län, medelvärdet av liknande kommuner (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik) och Vetlanda kommun.<sup>8</sup> Som synes i diagrammet kör Vetlandaborna betydligt längre än läns- och rikssnittet. Vetlanda kommun har även, jämfört ovan nämnda jämförelsealternativ, den starkaste ökningen.



Figur 10. Antal privatägda personbilar per 1 000 invånare (år 2002-2017).



Figur 11. Antal körda mil per invånare (år 1999-2016).

<sup>7</sup> TRAFÄ (2018) *Fordon på väg*.  
<https://www.trafa.se/vagtrafik/forдон/>

<sup>8</sup> SCB och TRAFÄ (2018) *Körsträcka (mil) per bil och invånare*.



## TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet syftar till med vilken lätthet medborgare och näringsliv kan nå målpunkter de har behov av eller önskar. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är. Uppoffringen beror bland annat på tillgång till färdmedel, restid, kostnad, komfort och tillförlitlighet. Lättheten varierar även för olika användare och färdmedel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ställer särskilda krav för att uppnå god tillgänglighet.

### Tillgång till färdmedel

I resvaneundersökningen från 2012 finns uppgifter om invånarnas tillgång till olika färdmedel. I Vetlanda har 95 % av befolkningen tillgång till bil och 93 % har tillgång till cykel. Endast 19 % av befolkningen har tillgång till reskort för kollektivtrafik. Det är något fler kvinnor än män som har tillgång till reskort.

Det finns idag ingen bilpool som är öppen för allmänheten i Vetlanda. Närmsta bilpool finns i Jönköpings kommun och Växjö kommun.<sup>9</sup>

Tillgängligheten kan även beskrivas som avstånd till kommunikationen. Acceptabelt avståndet från bostaden till en busshållplats sägs vara 400 meter,

vilket motsvarar cirka 6 minuters gångtid. Tillgängligheten påverkas även av vilken turtäthet linjerna har. Endast en tredjedel av kommunens invånare har tillgång till en busshållplats inom 400 meter (verklig gångväg) som trafikeras av en linje med tio eller fler avgångar per dygn (linje 80, 301 och 342).

### Barriärer

Trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter, är känsliga för hinder som påverkar resan i form av stopp eller långa omvägar. I Vetlanda kommun finns flera barriärer. Emån, Vetlandabäcken, Västerleden, järnvägen, länsvägarna och riksvägarna är exempel på sådana. Barriärerna påverkar genheten och framkomligheten negativt. Att helt eliminera barriärer kräver mycket resurser och är inte praktiskt genomförbart, men stora förbättringar kan uppnås genom tydliga prioriteringar bland trafikslag.

### Närhet till målpunkter

Då gång- och cykeltrafikanter är mycket känsliga för avstånd avgör kommunens uppbyggnad i stor grad vilka färdvägar som används. Förenklat kan det sägas att resor till fots, främst är konkurrenskraftiga på

avstånd upp till 1 km, cykel på avstånd upp till 5 km och kollektivtrafik på avstånd över 3 km. Kommunens målpunkter i form av handel, service, natur- och rekreationsområden, idrott och transportnoder är till stor del centrerade till Vetlanda tätort. Ungefär hälften av kommunens invånare når Stortorget inom 3 km med cykel. Det finns således goda möjligheter att transporteras med hållbara transportmedel i Vetlanda tätort.

Parkering är en viktig del vid val av färdmedel. Parkeringstillgången avgör i stor utsträckning vilken tillgänglighet ett område har. Genom att justera tider och taxor kan olika ändamål prioriteras. Alla kommunala parkeringsplatser i Vetlanda är avgiftsfria och regleras genom tidsbegränsning och P-skiva. På de privatägda parkeringarna kan det förekomma avgift. Den nuvarande parkeringssituationen i Vetlanda tätort finns redovisad i kommunens parkeringsnorm. I parkeringsnormen anges att det i Vetlanda centrum finns omkring 2 600 parkeringsplatser där kommunen äger ungefär hälften av alla parkeringsytor. I parkeringsnormen anges även att den totala beläggningsgraden under de inventerade tillfällena var omkring 65 %, vilket tyder på att det idag finns goda möjligheter för parkering i Vetlanda tätort. Det anges dock att under vissa av dygnets timmar överstigs beläggningsgraden på vissa platser.

<sup>9</sup> Miljöbarometern (2018) *Bilpooler*.  
<http://2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/beteendet/bilpooler-b3h-kh/vetlanda/compare/>

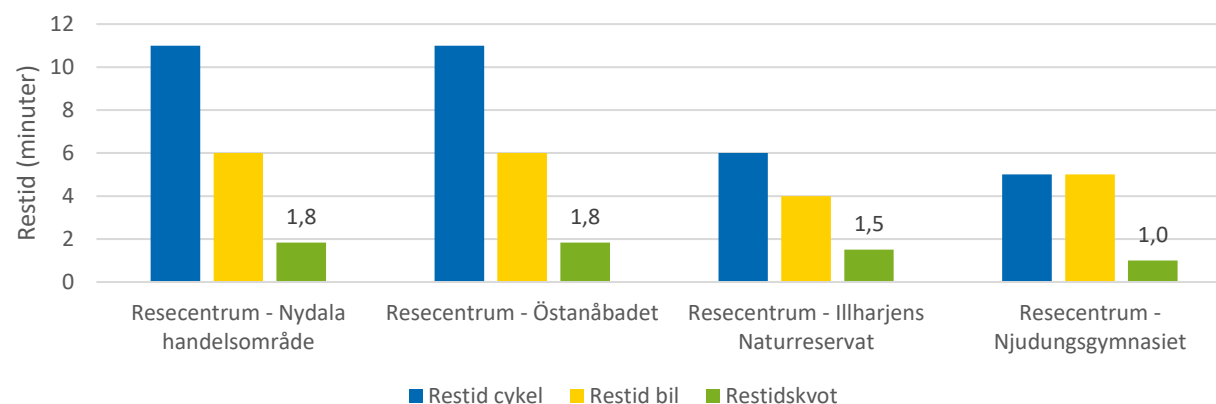
Parkeringsnormen innehåller dessutom planeringsstrategier och parkeringstal. Parkeringstalen anger vad som är skäligt antal parkeringsplatser för bostäder och andra lokalkategorier och fastställs med utgångspunkt i dagens bilnehav i tätorten. I kommunens parkeringsnorm regleras även kraven på cykelparkering. I parkeringsnorm bedöms utbudet av cykelparkering i tätorten generellt vara tillräckligt. Tidvis beskrivs det dock uppstå lokal överbeläggning på besöksparkeringen vid ett par skolor, resecentrum och någon större butik i centrum. I Vetlanda centrum finns det idag 25 platser med 375 stycken allmänt tillgängliga cykelparkeringar (inventering juli 2018). Nästintill all cykelparkering i kommunen är i enlighet med traditionell parkering där framhjulet körs in i en bygel. De allra flesta cykelparkeringar saknar idag väderskydd.

## Restidskvot

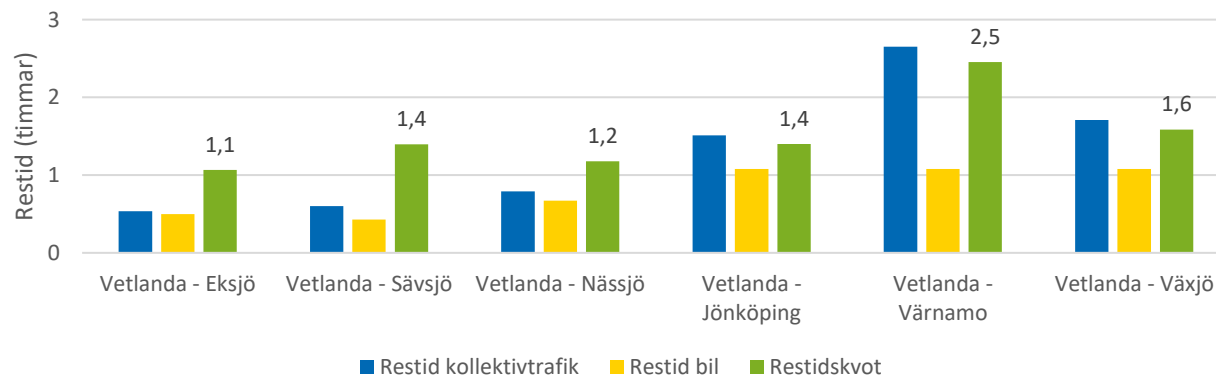
För att uppnå ett ökat resande med cykel och kollektivtrafik är den relativa framkomligheten jämfört med bil viktig. För att cykeln och kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig mot bilen bör kvoten mellan restiderna (restid med kollektivtrafik dividerat med restid med bil alternativt restid med cykel dividerat med restid med bil) inte överstiga 1,5. Något som påverkar restidskvoten är barriärer, avstånd och genhet.

I Figur 12 illustreras restiderna från resecentrum till viktiga funktioner och värdekärnor i kommunen för

cykel och bil samt förhållandet mellan dessa. Som synes är restidskvoten till dessa målpunkter inom intervallet 1 till 1,8. Det är särskilt resorna till Nydala handelsområde och Östanåbadet som har höga restidskvoter. Det är också dessa resor som har längst avstånd från resecentrum. Cykelns konkurrenskraft med bilen minskar således med en ökad sträcka.



Figur 12. Restider för resor med cykel och bil samt restidskvot (restid cykel dividerat med restid bil). Källa: Google maps.



Figur 13. Restider för resor med kollektivtrafik och bil samt restidskvot (restid kollektivtrafik dividerat med restid bil). Källa: Google maps.

I takt med den regionförstoring som sker, ökar efterfrågan av tidseffektiva regionala transporter. I Figur 13 illustreras restiderna från Vetlanda resecentrum till närliggande orter för kollektivtrafik och bil samt förhållandet mellan dessa. Som synes är restidskvoten till dessa målpunkter i intervallet 1 till 2,5. Det är särskilt resorna till Värnamo och Växjö som har höga restidskvoter.

## TRYGGHET

Trygghet är ett komplext begrepp som syftar till den upplevda risken för olyckor och våld. Trygghet innebär olika saker för olika personer och trafikantgrupper. Oron av att drabbas av olyckor eller brott kan i många fall vara större än risken för att faktiskt göra det. Trygghet är en viktig samhällsfråga, då det kan påverka människors vanor. Gemensamt för platser som ofta upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka. God belysning, närhet till bostadsbebyggelse och tunnlar med ljus och god sikt ökar därför istället tryggheten. De trafikslag som främst uppfattar otrygghet är gående och cyklister. Kvinnor, barn, äldre och personer med funktionshinder upplever oftare otrygghet än andra.

I samband med arbetet med översiktliga planer har kommunen tillsammans med andra aktörer genomfört ett antal trygghetsvandringar. Syftet med vandringarna har varit att samla information om platser som upplevs vara otrygga. Genom trygghetsvandringarna har det framkommit att det finns miljöer som av olika anledningar upplevs som otrygga i kommunen. Det är bland annat högt trafikerade vägar, avsaknad av belysning, mörka passager och lummig växtlighet. Gemensamt för

platserna som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka.

## TRAFIKSÄKERHET

Trafiken utgör ett betydande folkhälsoproblem i Sverige. I Sverige sker omkring 230 trafikolyckor varje år med dödlig utgång och 1 900 med svår personskada.<sup>10</sup>

Olycksstatistik sammanställs i STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) och omfattar olyckor på såväl det statliga, kommunala som det enskilda vägnätet. STRADA är Transportstyrelsens informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Statistiken sammanställs från data från polis och sjukvård. Det bör dock observeras att det finns ett stort mörkertal för de inrapporterade olyckorna, särskilt för olyckor som rör gång och cykel. Räddningstjänsten i Vetlanda kommun jämför årligen statistiken från STRADA med information från räddningstjänstens insatsrapporter. På så sätt förbättras statistiken och de olyckor som räddningstjänsten larmats om och som polisen och sjukvården inte rapporterat in, inkluderas även i statistiken.

I Vetlanda har det enligt statistiken från STRADA och räddningstjänsten i Vetlanda skett cirka 1 020 trafikolyckor med personskada under perioden 2010-2017, vilket betyder att det i genomsnitt skett cirka 130 olyckor per år. Omkring 50 % av alla

---

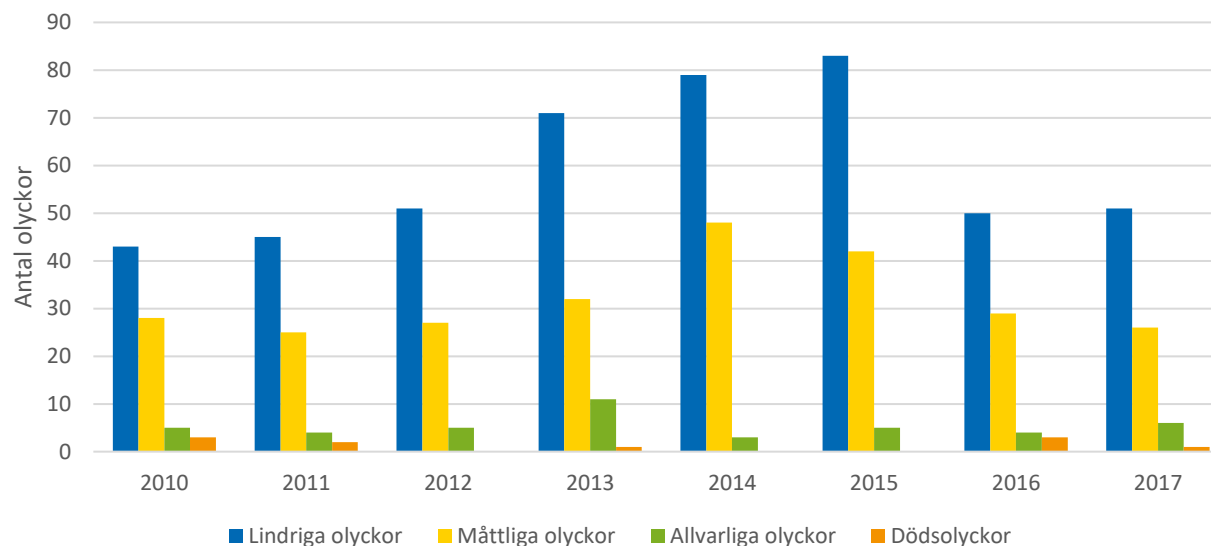
<sup>10</sup> Transportstyrelsen (2018) *Nationell statistik*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Olycksstatistik/officiell-statistik-polisrapporterad/nationell-statistik/>

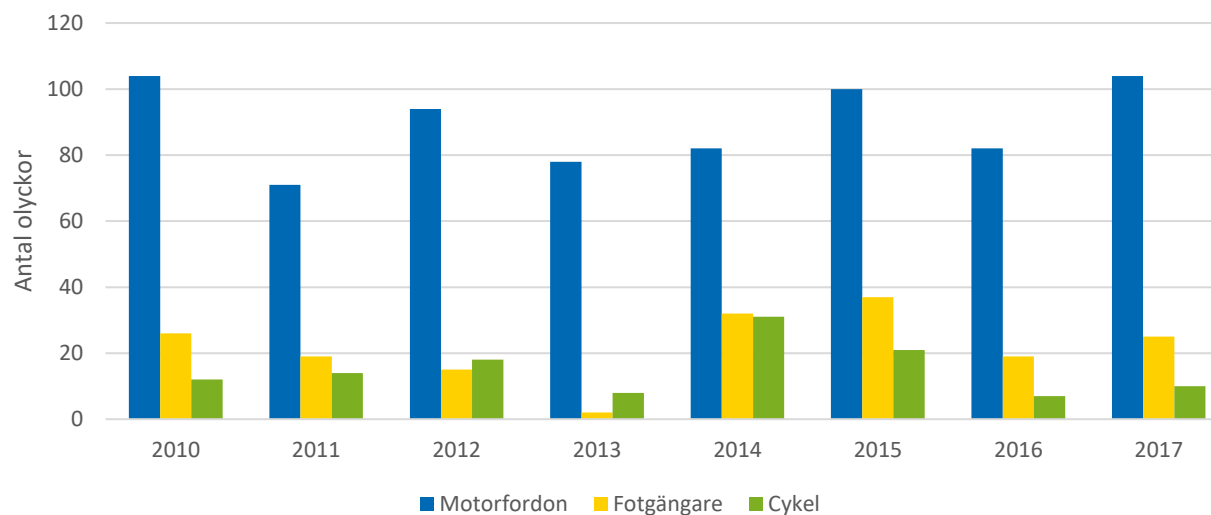
olyckor har skett på det kommunala vägnätet och 40 % på det statliga vägnätet.

I Figur 14 sammanställs antal olyckor utifrån svårighetsgrad. Då räddningstjänstens statistik inte innehåller information om svårighetsgrad, baseras diagrammet endast på data från STRADA. Ur diagrammet kan det utläsas att omkring 60 % av alla olyckor är lindriga, omkring 30 % är måttliga och resten är allvarliga eller dödsolyckor. Jämfört med Jönköpings län har det skett något fler trafikolyckor (per körda mil) i Vetlanda kommun (2013-2016). Det har främst skett fler olyckor med skadegraden måttliga olyckor i Vetlanda kommun jämfört med Jönköpings län. På grund av det stora bortfallet av data är det svårt att dra några generella slutsatser gällande trender.

I Figur 15 illustreras antal olyckor per trafikslag. Diagrammet baseras på samlad statistik från STRADA och räddningstjänstens insatsrapporter. Vid olyckor där fler än ett färdmedel involverats tillhör olyckan den mjukaste fordonsgрупп. Vid en kollision mellan en bil och en cyklist räknas denna olycka således till fordonsgруппen cyklist. Ur diagrammet kan det utläsas att motorfordon utgör det mjukaste trafikslaget i omkring 70 % av alla olyckor, fotgängare i omkring 20 % av alla olyckor och cykel i omkring 10 % av alla olyckor. I övrigt är det svårt att dra några generella slutsatser.



Figur 14. Sammanställning av olycksstatistik kategoriserade utifrån svårighetsgrad (år 2010-2017). Källa: STRADA.



Figur 15. Sammanställning av olycksstatistik kategoriserade efter trafikslag (år 2010-2017). Källa: STRADA och räddningstjänstens insatsrapporter.

# MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

Transportsektorn står för en betydande del av miljöpåverkan i Vetlanda kommun. Trafiken påverkar miljön genom både buller, luftföroreningar och klimatförändringar. Samtidigt påverkar även trafiken och hur vi reser, folkhälsan. För att minska transportsektorns effekter måste Vetlanda kommun erbjuda invånarna attraktiva

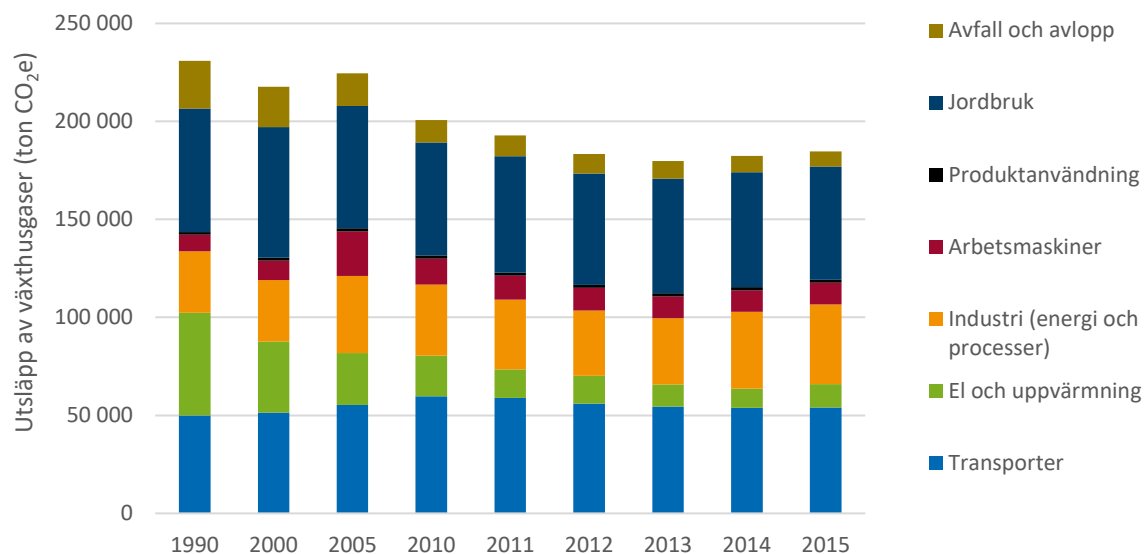
alternativ till bilen. Exempel på detta är att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik och attraktiva gång- och cykelvägar.

Transportsektorn i Sverige och så även i Vetlanda står för ungefär 30 % av de samlade växthusgaserna (år 2015).<sup>11, 12</sup> Till transporter räknas här vägtrafik, inrikes flygtrafik och civil sjöfart. Personbilar, tunga lastbilar och bussar står för den största mängden utsläpp. I Figur 16 sammanställs

utsläppen av växthusgaser, i ton koldioxid-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>e) per år, i Vetlanda kommun per sektor. En koldioxidekvivalent är den mängd gas som motsvarar climateffekten av koldioxid. Genom att uttrycka växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter kan man enkelt jämföra de enskilda gasernas bidrag till växthuseffekten och addera dem med varandra.

Medan de totala utsläppen av växthusgaser har minskat (mellan år 1990-2015) i kommunen med cirka 20 % har trafiksektorns utsläpp ökat med drygt 8 %. Sedan 2010 har trafiksektorns utsläpp däremot haft en nedåtgående trend, kommunen ligger dock fortfarande över 1990 års nivå. Växthusgaser i atmosfären bidrar till att medeltemperaturen på jorden ökar. De vanligaste växthusgaserna är koldioxid, metan, dikväveoxid och fluorföreningar. Koldioxid är den växthusgas som vi släpper ut mest av. Då koldioxid inte går att rena bort från avgaserna är minskade trafikmängder, minskad bränsleförbrukning eller ökad andel förnybara bränslen de enda sätten att minska utsläppen.

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel i svensk miljölag som innehåller normer som varje kommun enligt lag ska uppfylla. Utöver MKN har riksdagen även infört miljölag som innehåller miljölag som varje



Figur 16. Sammanställning av utsläpp av växthusgaser i Vetlanda kommun per sektor (år 1990-2015).

<sup>11</sup> Naturvårdsverket (2018) *Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser*. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-nationella-utslapp-och-upptag/?visuallyDisabledSeries=af2e0f61ae0e1e9>

<sup>12</sup> Svenska MiljöEmissionsData (SMED) (2017) på uppdrag av Naturvårdsverket och Länsstyrelsen (RUS) <http://www.smed.se>



luftförorening. Miljökvalitetsmålen innebär i flera fall mer långtgående krav än MKN. År 2015 gjordes beräkningar av halterna av kvävedioxid, partiklar och bensen i Vetlanda tätort. De beräknade årsmedelshalterna av kvävedioxid, partiklar och bensen i gaturum i Vetlanda uppfyller miljökvalitetsnormerna. Årsmedelshalten av partiklar och bensen tangerar dock miljökvalitetsmålets precisering. Högst halter finns på Storgatan och Nygatan.<sup>13</sup>

År 2017 drevs drygt 60 % av de registrerade bilarna i Vetlanda kommun med bensin och 35 % med diesel, vilket också stämmer överens med vad som gäller för hela riket. Medan nyttjandet av bensin-drivna fordon minskar, ökar användandet av fordon som drivs av fossiloberoende drivmedel. År 2017 drevs omkring 5 % av personbilarna av fossiloberoende drivmedel.<sup>14,15</sup>

I Vetlanda kommun finns år 2018 16 laddstolpar (32 laddpunkter). Cirka hälften av stolparna är inne i Vetlanda tätort och hälften i kommunens övriga tätorter. I dagsläget finns ingen möjlighet att tanka biogas i Vetlanda kommun.

Den senaste omfattande kartläggningen av trafikbuller i Vetlanda genomfördes år 2007. Bullerutredningen är dock inte kommunomfattande utan

---

<sup>13</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet på uppdrag av Jönköpings läns luftvård (2016) *Uppföljning av miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luftkvalitet i Jönköpings län för kalenderår 2015*. <http://www.luftvardsforbundet.se/Sv/rapporter/Pages/index.aspx>

gjordes endast på vissa gator i Vetlanda tätort. På grund av förändringar i vägutformningen, hastigheter och flöden är denna inte längre särskilt aktuellt.

<sup>14</sup> Ett fossiloberoende fordon ska vara typgodkänt för att köras på ett kommersiellt tillgängligt drivmedel som till minst 75 % är tillverkat av förnybar råvara. Det ska finnas minst 50 publika påfyllningsplatser för detta drivmedel, någorlunda jämnt utspridda över landet. I dagsläget gäller detta etanol

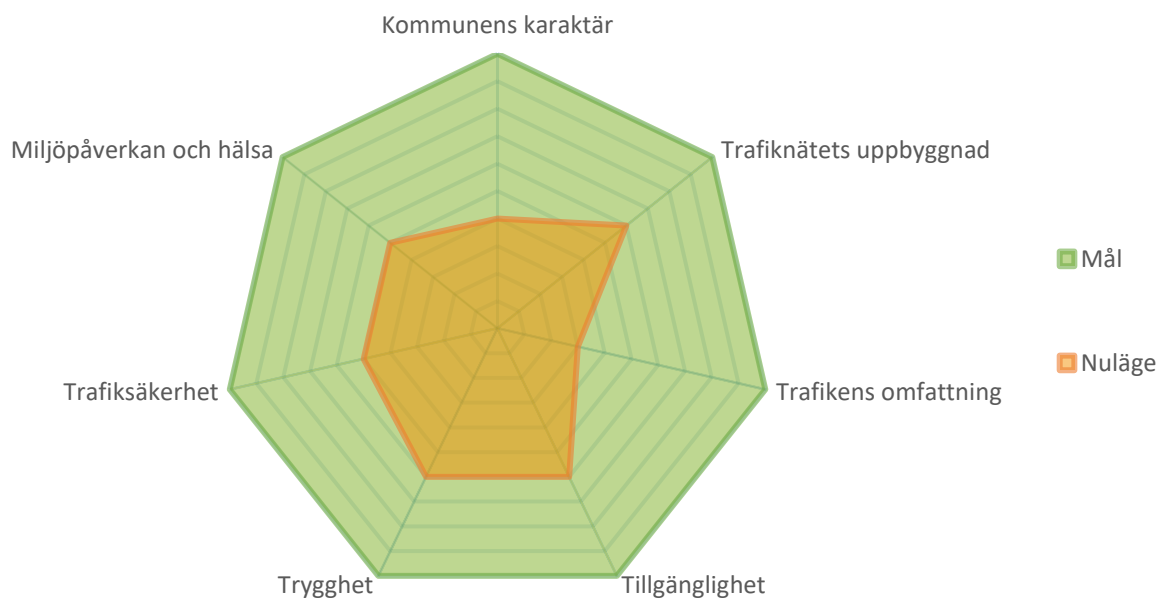
## VÄRDEROS

Utifrån TRASTs stadsbyggnadskvaliteter har nuläget i transportsystemet sammanställts i en värderos. Värderosen har tagits fram genom en kvalitativ bedömning av respektive stadsbyggnadskvalitet och är ingen absolut sanning. Men bedömningen kan vara till hjälp genom att göra brister och tillgångar mer överskådligt och samtidigt ge underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av åtgärder. Värderosen är ett polärddiagram där den yttersta markeringen av värderosens axlar (grön markering) illustrerar de uppsatta målen medan den orangea markeringen motsvarar bedömningen av nuläget. En stor orange yta representerar således ett nuläge som är närmre de uppsatta målen jämfört med en liten orange yta. Värderosen (se Figur 17) visar att Vetlanda kommun ligger relativt långt ifrån önskat läge.

Kommunens karaktär försvårar möjligheterna att resa med hållbara transporter och skapa ett hållbart transportsystem. Vetlanda kommun är en landsbygdskommun där tätorterna är spridda, glest befolkade och har långa avstånd mellan varandra. Befolkningstätheten och strukturen försvårar möjligheterna att försörja kommunen med kollektivtrafik. Centralorten har dock goda

(E85/ED95), biogas, HVO och el. Laddhybrider räknas som fossiloberoende, men ej elhybrider utan laddningsmöjlighet.

<sup>15</sup> TRAFRA (2018) *Fordon på väg*.  
<https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>



Figur 17. Värderos – Sammanställning av en kvalitativ bedömning av respektive stadsbyggnadskvalitet.

förutsättningar. Hälften av kommunens invånare bor inom en radie på 3 km från Stortorget och flera av kommunens viktiga målpunkter är centrerade till Vetlanda tätort. Stora delar av kommunens invånare har således goda möjligheter att nå viktiga målpunkter med hållbara transporter på cykel eller till fots.

Trafiknätets uppbyggnad är relativt väl uppbyggt. Det finns goda möjligheter att resa med bil i och till Vetlanda kommun. Vetlanda är byggd för bilens framkomlighet med breda infartsgator och

Västerleden som löper utanför stadskärnan. Även Vetlanda tätort har byggts till fördel för bilen med stråk som ger möjlighet att färdas genom de centrala delarna av staden utan större motstånd. De goda möjligheterna att resa med motorfordon, försvårar möjligheterna att resa med gång och cykel. Standarden på gång- och cykelvägnätet varierar men är i stora drag väl utbyggt. På vissa ställen är nätet inte sammanhållande utan det saknas viktiga länkar.

Färdmedelsfördelningen i Vetlanda kommun ligger idag långt ifrån den önskade. Många av invånarna i Vetlanda kommun är idag helt beroende av bilen och reser mer och längre än någonsin. Utvecklingen av antal körda mil per invånare i Vetlanda växer snabbare än i länet och i riket. Även för resor till arbetet, som är kortare än 5 km är bilen det vanligaste färdmedlet.

Tillgängligheten i Vetlanda kommun varierar. I tätorten bedöms tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter i stora drag vara god även om felande länkar försvårar framkomligheten. Omkring en tredjedel av kommunens invånare har tillgång till en busshållplats inom 400 meter från sin bostad som trafikeras av en linje med minst tio avgångar per dygn. Det begränsade turutbudet med kollektivtrafiken och de restidsförlängningar som kollektivtrafiken ger jämfört med bil drar ned tillgängligheten i kommunen. Tillgängligheten för biltrafiken anses vara god, både när det gäller framkomlighet i vägnätet men även tillgång till parkeringar i centrala Vetlanda.

Trygghet är ett komplext begrepp som är svår att göra någon sammanfattande bedömning av. Trygghet innebär olika saker för olika personer och trafikantgrupper. I samband med trygghetsvandringar i Vetlanda har en del brister framkommit. Det handlar bland annat om brister i belysning, mörka passager och höga trafikflöden. Gemensamt för platserna som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka.

Trafiksäkerheten i Vetlanda bedöms vara varierande. Då det finns ett stort mörkertal i olycksstatistik är det svårt att dra några generella slutsatser gällande trafikolyckors utveckling utifrån statistik. Jämfört med Jönköpings län har dock Vetlanda kommun ett något högre olyckstal per körda mil. Det har främst skett fler olyckor med skadegraden måttliga olyckor i Vetlanda kommun jämfört med Jönköpings län.

Miljö- och hälsopåverkan i Vetlanda kommun bedöms ha lång väg kvar till måluppfyllelse. Detta främst på grund av den stora andelen bilresor, den höga bilkörningen, det höga bilinnehavet och den stora påverkan motorfordon har på miljön och klimatet.

## SWOT-ANALYS

Utifrån nulägesanalysen och den genomförda workshopen har en SWOT-analys sammanställts. Analysen sammanställer styrkor, svagheter, möjligheter och hot i transportsystemet. Avsikten med SWOT-analysen är att skapa en gemensam bild av trafiksituationen i Vetlanda kommun idag samt föra en diskussion om hur det kan utvecklas. På nästa sida följer en sammanställning av SWOT-analysen.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resecentrum</li> <li>• Stark arbetsmarknad</li> <li>• Nära till allt inom centralorten</li> <li>• Goda parkeringsmöjligheter för bil</li> <li>• Besöksmål</li> <li>• Geografisk placering - attraktivt boende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brister i kollektivtrafiken, både i linjedragning och i turtäthet</li> <li>• Inte sammanhållna, gena eller lättöverskådliga cykelstråk</li> <li>• Få resande i kollektivtrafiken</li> <li>• Kommunen är till ytan stor och glest befolkad</li> <li>• Hög biltäthet</li> <li>• Järnvägen är inte utmed Södra stambanan, utgör slutstation på järnvägen</li> <li>• Långa restider med kollektivtrafiken jämfört med bil</li> <li>• Stora barriärer för gång- och cykeltrafikanter</li> <li>• Storgatan är en genomfartsled med mycket trafik</li> <li>• Brister i vägvisning för gång- och cykeltrafik</li> <li>• Utspridda handelsområden</li> <li>• Geografisk placering - dåliga förbindelser över länsgränser</li> </ul>
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genomföra centrumplanen</li> <li>• Mobility management – mjuka åtgärder</li> <li>• Resvaneundersökning: 40 % av de som kör bil har intresse att dra ner på sitt bilåkande</li> <li>• Upprustning av järnvägen och utveckla person- och godstrafik</li> <li>• Flera av centralortens gator är breda - möjligt att bredda gång- och cykelvägar</li> <li>• Skapa gena gång- och cykelstråk med hög framkomlighet och god markbeläggning</li> <li>• Förbättra vägvisning och orienterbarhet i gång- och cykelnätet. Namnge stråk.</li> <li>• Billig mark, billigt att bygga nytt</li> <li>• Marknadsför och utveckla närtrafiken och tätortstrafiken</li> <li>• Höja kvalitén på cykelparkeringar - ramlåsning, väderskydd och passiv övervakning</li> <li>• Främja samåkning, bilpool, leasing av fordon, lånecykel och elcykel</li> <li>• Utbildning av trafiksäkerhet bland barn och ungdomar. Arbeta för säkra skolvägar</li> <li>• Bättre samarbete mellan kommuner och län</li> <li>• Främja fordon med miljövänliga bränslen</li> <li>• Uppdaterad och flexibel parkeringsnorm</li> <li>• Utveckla bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära områden</li> <li>• Kommunen är en bra förbild då det gäller hållbara transporter</li> <li>• Kombinera kollektivtrafik och skolskjuts</li> <li>• Teknikutveckling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förändringar av arbetsmarknaden</li> <li>• Upprustningen av järnvägen blir inte av</li> <li>• Fortsatt neddragning av landsbygdslinjer</li> <li>• Brist i kompetensförsörjning</li> <li>• Försämrat klimat</li> <li>• Trafikkulturen, dåligt trafikbeteende</li> <li>• En ökad andel fossiloberoende och autonoma fordon kan leda till ett ökat bilresande</li> </ul>

# 4. MÅL

ÖVERGRIPANDE MÅL

MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL



## ÖVERGRIPANDE MÅL

Det transportpolitiska målet influerar trafikplaneringen i Vetlanda med en strävan mot att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta innefattar såväl att minska transportsystemets klimatpåverkan, uppnå en god luftkvalitet och minska buller likväl som ekonomiska och sociala aspekter kopplat till bland annat trafik-säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Utifrån det övergripande transportpolitiska målet i Sverige tillsammans med andra nationella, regionala och kommunala mål har ett övergripande mål för trafiken i Vetlanda kommun tagits fram.

*Den hållbara resan är det självklara valet i Vetlanda!*

## MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL

Utifrån trafikstrategins övergripande mål har ett antal målområden med tillhörande mål formulerats. Detta enligt nedan.

### **Erbjuda en bebyggelsestruktur som förenklar för hållbara färdmedel**

I Sveriges miljö kvalitetsmål God bebyggd miljö beskrivs att "byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas". Vidare anges det i Jönköping läns Klimat- och energistrategi att transportsnål bebyggelsestruktur är en önskvärd utgångspunkt i planering. Ett samspel mellan planeringen av transportsystem och bebyggelse är således en förutsättning för att skapa tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet. Följande mål har satts upp:

1. Bebyggelsestrukturen ska vara transportsnål.

### **Erbjuda ett attraktivt transportsystem**

Sveriges miljö kvalitetsmål anger att transportsystemets utformning och funktion bör medge en hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv. Det ska således vara enkelt att resa i, till

och från Vetlanda kommun med hållbara transportmedel. Följande mål har satts upp för transportsystemet:

2. Gång- och cykelvägnätet ska vara heltäckande, gent, säkert och ha god ytstandard.
3. Samtliga trafikslag ska ha tydliga och sammanhängande nät med självförklarande gatumiljöer.
4. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig, effektiv och ge god framkomlighet, både i kommunen och till andra kommuner.
5. Transportsystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter.

### **Erbjuda attraktiva och hållbara resor**

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Fördelningen och användningen av olika färdmedel behöver således förändras så att ett resurssnålt utnyttjande av transportsystemet uppnås. Följande mål har satts upp för att främja en hållbar trafikutveckling i Vetlanda kommun:

6. Andelen resor som sker till fots, cykel och kollektivtrafik ska öka.
7. Antalet korta resor med bil ska minska.
8. Minska genomfartstrafiken genom Vetlanda centrum.

9. Godstrafiken ska vara hållbar.

#### **Erbjuda en tillgänglig kommun**

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Följande mål har satts upp för tillgänglighetsarbetet:

10. Tillgängligheten och framkomligheten för resurssnåla transporter till viktiga målpunkter ska öka.
11. Samtliga grupper ska ha tillgång till transportsystemet och grupper med särskilda behov ska särskilt beaktas.

#### **Erbjuda en trygg och trivsam kommun**

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska tryggheten i transportsystemet öka. För att stödja en överflyttning av resor till resurssnåla och mindre miljöpåverkande transportslag behöver resenärerna känna sig trygga då de använder dessa transportslag. Följande mål har satts upp för trygghetsarbetet:

12. Andelen personer som upplever trygghet i trafiken ska öka.

#### **Erbjuda en trafiksäker kommun**

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och innebär att ingen ska dödas eller skadas

allvarligt till följd av trafikolyckor. På grund av den mänskliga faktorn kan alla trafikolyckor inte förhindras. Följderna av olyckorna kan däremot mildras genom att vägar och fordon blir säkrare. Följande mål har satts upp:

13. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
14. Antalet trafikolyckor med personskada ska minska.

#### **Erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa**

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning bidra till att miljökvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö nås samt bidra till ökad hälsa. Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. Följande mål har satts upp för trafikens miljö- och hälsopåverkan i kommunen:

15. Fordonsflottan ska vara fossiloberoende år 2030.
16. Transportsektorns miljöpåverkan ska minska.
17. Transportsystemet ska bidra till en förbättrad hälsa.

# 5. STRATEGIER

ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPLANERING

## ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Följande övergripande förhållningssätt är viktiga att utgå ifrån för såväl små som stora åtgärder inom trafikplanering. De bör tillämpas vid samtliga skeden i planeringen och för samtliga trafikslag.

### Prioritering av trafikslag

I nuläget är bilen ofta det mest attraktiva färdmedlet i Vetlanda kommun, och i vissa fall även det enda rimliga alternativet. För en ökad valfrihet i transportsystemet behöver gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras högre. Att planera för de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen är inte bara bättre för miljön, det är ofta mer ekonomiskt och bidrar till en mer levande stadsmiljö. För att fullfölja detta bör en särskild prioriteringsordning mellan de olika transportslagen tillämpas. Prioriteringen syftar till att erhålla ett gaturum och trafiknät där utformningen och planeringen utgår från människans behov istället för bilens. Trafikslagen ska prioriteras vid konfliktpunkter, det vill säga de punkter där samtliga trafikslag möts och där markutrymmet är begränsat, vid nybyggnation eller ombyggnation enligt följande ordning:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

### Använd fyrstegsprincipen för effektiva lösningar

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet och är vägledande och används för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Enligt principen ska planering göras enligt fyra steg. I förstahand prövas åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av färdmedel. Sist väljs åtgärder som innebär nyinvestering och större ombyggnadsåtgärder.

1. *Tänk om:* Åtgärder som påverkar behovet av transporter och val av transportsätt. Omfattar bland annat planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer. Exempel parkeringsavgifter, hastighetsgränser och marknadsföring.
2. *Optimera:* Åtgärder som medför effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel signalprioritering, ökad turtäthet och omfördelning av ytor.
3. *Bygg om:* Begränsade ombyggnationer. Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader av befintlig infrastruktur. Exempel breddning, stigningsfält och plan-skilda korsningar.
4. *Bygg nytt:* Nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder. Omfattar åtgärder som ofta tar ny mark i anspråk. Exempel förbifart, ny järnväg, cirkulationsplats och nya stationslägen.

### Förbättrad samverkan och samsyn

Kommunen kan inte uppnå sina mål på egen hand, särskilt inte då det gäller infrastruktur och transporter då de har verkningar i större regioner. Det krävs samarbete och samverkan med många olika aktörer för att genomföra förändringar och åtgärder. Genom att arbeta med dialog och samverkan kring trafikfrågorna skapas en plattform för såväl förändringsarbete som bevarande av nuvarande kvaliteter. Nya former av samarbeten och partnerskap behöver utvecklas med bland annat näringsliv, organisationer, myndigheter, skolor, medborgare och andra aktörer i regionen. Viktigt är även ett ökat samarbete mellan kommunens olika förvaltningar och kommunala bolag.

### Planera för framtiden

Planerarnas roll är att förstå vad kommunens invånare vill ha i morgon utifrån dagens trender. En förutsättning för detta är att kommunen har kunskap om dagens resande. Genom att kartlägga invånarnas attityder och resvanor skapas underlag för beslut om hur det framtida transportsystemet bör utformas och hur åtgärder bör riktas mot individer, områden och fordonsslag där det finns störst potential för förbättring. Det finns idag flera tecken som visar på att vår syn på transporter håller på att förändras. I takt med att de negativa konsekvenserna från motortrafik uppmärksammas, syns en ökad efterfrågan på mer miljöanpassade

transporter. Det syns dessutom en ökad medvetenhet om hälsa och hur det hänger samman med livsstil och resvanor. Det är ett måste att ta hänsyn till de trender som syns i samhället. Så som det planeras för idag kommer det bestå i många år framöver.

#### **Förslag till fortsatt arbete:**

- Ta fram en resvaneundersökning.

## **STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPLANERING**

Genom att planera för en ökad funktionsblandning och förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk i kombination med att underlätta bytesmöjligheter mellan färdmedel och ändra människors beteenden ökar förutsättningar för ett mer hållbart resande och ett attraktivt transportnät. Trafiknätnets utformning för respektive trafikslag och hur de samverkar har också stor betydelse för hur vi reser i kommunen.

### **Mobility Management – påverka resan innan den startat**

Mobility Management (MM) är ett arbetsätt som används för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Åtgärder som omfattas av Mobility Management kan användas som komplement till traditionell trafikplanering. Grundläggande för Mobility Management är användningen av mjuka åtgärder för att påverka resan innan den börjat. Exempel på sådana åtgärder är kampanjer, samåkningsprojekt, initiera bilpooler på företag och i bostadsområden och att driva cykla-till-jobbet-kampanjer. Åtgärderna kan bland annat beröra färdmedelsval och trafikantbeteende. För att skapa ett effektivt arbete för hur mobilitetsåtgärder ska hanteras i kommunen, bör det finnas en plan. Åtgärderna bör

samverka med varandra så att synergieffekter uppnås. I Vetlanda handlar mobilitetsåtgärderna i första hand om att arbeta med de många korta bilresor som görs och därmed dra nytta av de styrkor som finns i Vetlanda tätort i form av en kompakt stad med korta avstånd.

#### **Förslag till fortsatt arbete:**

- Ta fram en Mobility Managementplan.

### **Transportsnål bebyggelsestruktur**

Kommunens fysiska struktur har stor och långsiktig påverkan på transporter och hur människor väljer att resa. För att Vetlanda kommun ska kunna erbjuda en hög tillgänglighet i kommunen och i regionen, öka det kollektiva resandet och skapa ett hållbart transportsystem bör ny bebyggelse lokaliseras utifrån principen att skapa tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet. Genom förtätning och funktionsblandning kan god tillgänglighet skapas genom närhet, vilket gör det lättare att resa till fots eller med cykel. En blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner gör dessutom att människor rör sig i området under stora delar av dygnet - detta skapar trygghet.

#### **För att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur eftersträvas:**

- Inom tät bebyggelse ska förtätning prioriteras före utbredning, utan att viktiga grönområden tas i anspråk.



- Planera för en funktionsblandad bebyggelse. Funktionsuppdelningen boende-arbete-service minskas.
- Ny bebyggelse ska planeras i kollektivtrafiknära områden, det vill säga i anslutning till kollektivtrafikens befintliga noder och stråk.
- Verka för att ”rätt” verksamhet lokaliseras på ”rätt” plats.
- Lokalisera särskilt transportintensiva verksamheter i goda trafiklägen.

## Tillgängliga och attraktiva gång- och cykelstråk

År 2050 har gång- och cykeltrafiken en självklar plats i Vetlanda. Både gång och cykel är naturliga val av färdmedel, både vid kortare resor och som en del av kombinationsresor tillsammans med kollektivtrafiken. Att förbättra möjligheterna att gå och cykla i kommunen kan få flera positiva effekter för såväl samhället som den enskilda individen. Gång- och cykeltrafiken bidrar bland annat till ett mer levande och attraktivt centrum som lockar möten, handel och motion.

Vetlanda kommun har en cykelplan. Cykelplanen är uppdelad i två delar, en strategidel och en handlingsplansdel. Strategidelen innehåller strategier som ger vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan olika intressen bör göras medan handlingsplansdel innehåller åtgärder.

Cykelplanen bör hållas aktuell och åtgärder bör genomföras.

Gång- och cykeltrafikanter är inte en homogen trafikgrupp. Skillnaden i hastighetsanspråk mellan strosande gångtrafikanter och arbetspendlande cyklister är stor, ändå delar de många gånger på samma utrymme. Trafikslagen bör därför ses som två stycken, med egna behov och förutsättningar. Separeringen av gång- och cykeltrafikanter är särskilt viktigt på de sträckor där det rör sig stora flöden av gående och cyklister.

Att skapa större ytor för gång- och cykeltrafikanter är en viktig framgångsfaktor för att öka andelen gång- och cykelresor. Gång- och cykeltrafiken måste därför få större prioritet i den fysiska planeringen i centrala lägen, vid planering av nya bostäder, i närhet av skolor, handel och intill fritidsanläggningar. Prioriteringen innefattar även drift och underhåll genom att gångvägar och cykelvägar lagas, plogas, sandas och sopas prioriteras. Gatornas utformning i Vetlandas centrala delar ska ge gående och cyklister prioritet och medföra att hastigheterna anpassas till förutsättningar för dessa trafikslag. Att de oskyddade trafikanternas prioriteras i centrala lägen tillgängliggör handel och verksamheter samtidigt som det främjar en attraktiv stadsmiljö.

Gående och cyklister är mycket känsliga för avstånd och stora omvägar. Samtidigt finns det inte några andra i transportsystemet som drabbas av så många barriärer. Gående och cyklister har, till

skillnad från motorfordon, möjlighet att avvika från den anlagda vägen om en alternativ väg är kortare, snabbare eller känns mer naturlig. De alternativa vägvalen kan vara trafikfarliga. Gena gång- och cykelbanor är således en nyckelfaktor för att invånarna ska kunna förflytta sig med cykel eller till fots. För att göra det attraktivt att välja gång och cykel som färdmedel krävs dessutom en tydlighet i nätet. Detta skapas genom att nyinvestering i gång- och cykelvägar sker i hela stråk och att avbrott och hinder undviks. Förutom kopplingarna inom tätorterna är det även viktigt att utveckla förbindelserna mellan centralorten och kringliggande orter. Genom att utveckla stråk mellan centralorten och kringliggande orter ges möjlighet till pendling och rekreation.

För många grupper i samhället såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är förutsättningarna att ta sig fram till fots avgörande för möjligheten att förflytta sig. Gångvägnätet ska därför alltid anpassas efter dessa grupper. Genom rätt insatser, såsom tydliga markeringar, jämn beläggning, god belysning, nedsänkta kantstenar, handräcken, bänkar för vila etc., kan gångtrafiknätet göras tillgängligt för personer som annars skulle ha svårt att utnyttja det. För barn och unga är trafiksäkerheten ofta avgörande för om de tar sig på egen hand till skola och fritidsaktivitet eller om de blir skjutsade. Det är därför särskilt viktigt att undersöka och utveckla stråk efter barn och ungdomars rörelsemönster.

Då fotgängare har tid att uppmärksamma omgivningen ställs höga krav på attraktiva miljöer. Trivsselfaktorn i miljön har därför stor betydelse i valet av färdväg. Genom att utforma staden utifrån de gåendes behov och genom att anpassa trafikmiljön till fotgängare finns möjlighet att uppnå en högre andel gångtrafik och en mer attraktiv stadsmiljö.

Parkering är en viktig del i trafiknätet och vid val av färdmedel. För att öka cykelns attraktivitet bör det vara enklare att ta cykeln än att ta bilen. Avståndet mellan målpunkten och cykelparkeringen bör därför vara kortare än avståndet mellan målpunkten och bilparkeringen. Cykelparkeringarna bör vara upplysta, säkra och lätta att hitta. Vid stora målpunkter bör cykelparkeringar även vara väderskyddade. Cykelparkeringarna bör även vara passivt övervakade, d.v.s. att de hålls under uppsikt av personer som är verksamma på eller i anslutning till platsen. Kommunens cykelparkeringar bör inventeras och kompletteras där behov finns. Parkeringarnas utformning bör anpassas efter dess användning.

En god vägvisning fungerar dels som en marknadsföring av cykeltrafiken, men underlättar även för de som redan cyklar att nå sina målpunkter. Vägvisningen behövs för såväl boende som besökare. Skyltarna bör visa avstånd och riktning till såväl regionala som lokala målpunkter. Det finns idag stora brister i vägvisningen av cykelnätet i Vetlanda kommun. Vägvisningen är nästintill obefintlig. Vetlanda kommun bör således inventera den

befintliga vägvisningen för att sedan komplettera med ny. Vägvisningen bör inledningsvis göras längst ett antal huvudstråk.

Eftersom det inte finns några kontinuerliga mätningar av cykelflöden i Vetlanda är det svårt att följa cykelns utveckling i kommunen. Genom att årligen mäta flödet av cyklister vid ett antal punkter fås en förståelse för hur användandet av cykel som transportmedel förändrats under det senaste året.

#### **För utvecklingen av gång- och cykeltrafik eftersträvas:**

- Genomför cykelplanen. Håll cykelplanen aktuell.
- Se gång och cykel som två trafikslag. Skapa en tydlig separering mellan cyklister och fotgängare på välanvända stråk.
- Prioritera gång- och cykeltrafikanter i den fysiska planeringen.
- Inventera var det finns felande länkar, åtgärda dessa så att ett finmaskigt och sammanhängande gång- och cykelnät skapas.
- Identifiera och minska barriärer för gående och cyklister.
- Utveckla kopplingarna mellan centralorten och kringliggande orter för cykling.
- Anpassa trafikmiljön med hänsyn till unga, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Arbeta med gestaltning, växtlighet och utsmyckning av gångstråk.

- Förbättra och komplettera kommunens cykelparkeringar.
- Utveckla cykelvägvisningen.
- Förbättra kunskapen om cykeltrafiken i Vetlanda. Genomför årligen mätningar av cykelflödet på utvalda platser.

## **Konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik**

I strävan efter ett hållbart transportsystem spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Tåg och bussar tar inte bara upp mindre plats än bilar, de är även säkrare och har dessutom en betydligt mindre miljöpåverkan. År 2050 transporteras många Vetlandabor med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är då inte bara pålitlig och tidseffektiv, utan även enkel att använda. Kollektivtrafiken är en viktig komponent för Vetlandas tillväxt och ger goda möjligheter för pendling till andra orter.

Kollektivtrafiken bör utvecklas såväl inom Vetlanda kommun som mer regionalt med förbättrat turutbud och kortare restider. Dagens linjedragning och turutbud av tätortstrafiken behöver ses över för att hitta åtgärder som gör att kollektivtrafiken blir ett mer självklart val för resenärerna. Genom att se över linjedragningen av tätortstrafiken kan större områden täckas upp av kollektivtrafiken. Den regionförstoring som sker gör att människor lever på ett helt annat sätt än för bara ett antal år sedan. Vetlanda kommun blir därför allt mer beroende av regionen, dess arbetsplatser och ett väl fungerande

transportsystem på regional nivå. Genom att utveckla de regionala förbindelserna görs Vetlanda kommun mer tillgängligt för resor till och från kommunen. Utvecklad kollektivtrafik stärker effektiva och hållbara regionala förbindelser. Särskilt viktigt är utvecklingen av kommunikation till Nässjö, Jönköping, Värnamo och Växjö. Till Nässjö och Jönköping handlar förbättringen om utvecklingen av den spårbundna kollektivtrafiken medan det till Värnamo och Växjö handlar om utveckling av bussförbindelser.

Landsbygdstrafiken behöver utvecklas för att ge grundläggande tillgänglighet och fungerande resmöjligheter i kommunens glesare delar. För att andelen kollektivtrafikresor på landsbygden ska öka krävs att den anropsstyrda trafiken, närtrafiken, utvecklas. Vetlanda kommun ska verka för att fler av kommunens invånare kan ta del av närtrafiken.

För att utveckla kollektivtrafiken är samverkan med Jönköpings länstrafik central. Trots att kommunen har begränsade möjligheter att förändra kollektivtrafikens turutbud och linjedragning har kommunen en viktig roll som väghållare och kan ge kollektivtrafiken goda förutsättningar att ta sig fram på våra vägar. I samband med att kommunen planerar ny bebyggelse och nya bebyggelseområden är det viktigt att kommunen samordnar med planeringen av kollektivtrafiken. Andra viktiga samverkansaktörer är till exempel Trafikverket och de större arbetsgivarna.

För att få fler att välja att åka kollektivt är det viktigt att kollektivtrafiken marknadsförs. Detta är särskilt viktigt vid förändringar av exempelvis linjedragning och turtäthet.

Bytespunkter är en nyckelplats för att fler ska välja att åka kollektivt. Bytespunkterna behöver inte bara vara anpassade för trafiken, utan även för människan. För att en bytespunkt ska bli attraktiv, tillgänglig och användbar krävs att platsens användbarhet och trygghet säkerställs. Hållplatser och bytespunkter bör därför lokaliseras där det finns andra målpunkter eller där människor är i rörelse. Kopplingen till gång- och cykelnätet är även viktigt. Anslutning till gång- och cykelnätet bör således ses som en del av bytespunkten vid planering.

#### **För att skapa en konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik eftersträvas:**

- Verka för förbättrad tätortstrafik i form av linjedragning och turtäthet.
- Arbeta för utveckling av järnvägssträckan Vetlanda-Nässjö för passagerartrafik. Arbeta för utökade tågförbindelser till järnvägsanslutningar i Nässjö/Jönköping och Södra stambanan.
- Arbeta för nya och utökade bussförbindelser till Växjö och Värnamo.
- Utveckla närtrafiken på landsbygden.
- Skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken att ta sig fram på kommunens vägar. Samverka med JLT.

- Marknadsför kollektivtrafiken. Särskilt vid förändringar.
- Se över behovet och skapa attraktiva bytespunkter.

## **Hållbar motorfordonstrafik**

Biltrafik är nödvändigt för många människors rörlighet och fortsatt viktigt i Vetlanda kommuns transportsystem år 2050. Men det finns då även fler attraktiva alternativ till bilen. Bilens roll behöver förändras för att få en fungerande, effektiv och hållbar trafikutveckling. Genom att flytta över en del av resorna med bil till mer yteffektiva färdmedel blir det dessutom lättare för de som oundvikligt behöver ta sig fram med bil.

Bilparkering är en viktig del i trafiknätet och vid val av färdmedel. Bilparkering är därför ett kraftfullt verktyg för att kunna styra trafiken. Parkeringsbehovet kommer dessutom ofta i konflikt med andra stadsbyggnadskvaliteter. Stora och öppna ytor för parkering bidrar inte till en upplevd attraktiv stadsmiljö och är heller inte en effektiv markanvändning. Brist på parkeringsplatser kan dock bidra till att områden uppfattas som oattraktiva. Vid brist på parkeringsplatser finns risk att det genereras söktrafik och att intilliggande områden belastas med parkerade bilar. Det är därför viktigt att balansera utbud och efterfrågan på parkering. Genom parkeringsreglering kan utbud och efterfrågan på parkering styras och befintlig parkering nyttjas mer effektivt. Den aktuella

parkeringsnormen reglerar antalet parkeringsplatser för bostäder och andra lokalkategorier kontinuerligt ses över och uppdateras. En strategi som också reglerar den allmänna parkeringen bör tas fram.

Biltrafiken bör erbjudas en hög framkomlighet på de sträckor där det är önskvärt, och begränsad framkomlighet på de ställen där andra kvaliteter istället önskas. Genom att säkerställa ett tydligt och sammanhängande huvudnät underlättas denna prioritering. Ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig desto högre ska framkomligheten för bil prioriteras. Centrum är ett exempel på områden där andra kvaliteter än bilens framkomlighet önskas. Centrum är en plats för handel, restauranger, nöjen och andra sociala sammanhang och har en stor andel oskyddade trafikanter. Samtidigt är Storgatan som löper genom centrum en av kommunens mest trafikerade gator. Gatorna genom centrum har dessutom visat sig ha en stor andel genomfarts- trafik. Alltså trafik som inte har någon målpunkt i centrum utan bara kör igenom. Genom att minska genomfartstrafiken ökar trafiksäkerheten och trivseln för fotgängare och cyklister samtidigt som trafikbuller och luftkvalitet förbättras. Minskad genomfartstrafik kan uppnås genom exempelvis bättre vägvisning och tydligt uppmärkta parkeringar. En minskning av genomfartstrafiken kan även uppnås genom förändringar av den fysiska miljön. Så länge centrum upplevs som ett attraktivt stråk med hög framkomlighet för biltrafiken, kommer bilar fortsätta köra dessa sträckor. Men

genom att se till att framkomligheten för biltrafiken är lägre genom centrum gentemot kringliggande gator minskas centrumets attraktivitet för genomkörning.

Hastigheten för motorfordon är en viktig faktor för hur platser upplevs och används. Låga hastigheter i centrum bidrar till förbättrad tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Raka, breda och öppna vägar bjuder in till höga hastigheter. Stadsrummen längs gatunätet ska därför utvecklas på ett sådant sätt att biltrafikens hastighet upplevs som acceptabla både för biltrafikanten och för omgivande stadsliv. Hastigheterna på biltrafiknätet ska anpassas på ett sätt som gör att övriga färdmedel förbättrar sin konkurrenssituation och ökar trafiksäkerheten.

#### **För utvecklingen av biltrafik ska eftersträvas:**

- Nyttja bilparkering som ett verktyg för att styra trafiken. Nyttja och uppdatera kontinuerligt P-normen. Ta fram en strategi som reglerar den allmänna parkeringen.
- Säkerställ ett tydligt och sammanhängande huvudnät för biltrafik.
- Verka för att minska genomfartstrafiken genom centrum.
- Anpassa gatornas utformning och hastighetsbegränsning till dess funktion.

## **Tillförlitlig utryckningstrafik**

Utryckningstrafikens inställetid leder till särskilda krav på tidsmässig närhet vilket leder till behov av såväl gena färdvägar som god framkomlighet. Det är därför viktigt att särskilt ta hänsyn till utryckningstrafiken vid om- och nybyggnad för att minimera körtiden.

#### **För utvecklingen av utryckningsfordon ska eftersträvas:**

- Undersök och säkerställ god framkomlighet för utryckningsfordon på välanvända stråk. ny- eller ombyggnad av vägnätet. Verka för god framkomlighet och tillgänglighet i utryckningsnätet.
- Samråda med representanter inom utryckningstrafiken inför

## **Effektiv godstransport**

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för såväl näringslivet som lokal och regional utveckling liksom Vetlanda kommuns konkurrenskraft. År 2050 har Vetlanda kommun därför inte bara en välfungerande persontrafik utan även en effektiv och säker godstrafik. Godstransporterna är väl samordnade och tillförlitliga. Genom att flytta över godstrafik från väg till järnväg och dessutom samordna varuleveranser finns möjlighet till mer effektiva transporter som minskar trafikens negativa effekter.

### För utvecklingen av godstransporter ska eftersträvas:

- I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att farligt gods och tunga transporter genom tätorten begränsas.
- Lokalisera nya verksamheter i största möjligaste mån så att befintlig infrastruktur kan utnyttjas.
- Arbeta för utveckling av järnvägssträckan Vetlanda-Nässjö för godstrafik. Verka för att godstransporter flyttas från väg till järnväg.
- Utveckla omlastningscentral för omlastning av gods från väg till järnväg.
- Transportintensiv verksamhet ska vara lokaliserad vid goda kommunikationslägen.

## Intermodalitet<sup>16</sup> – bytesmöjligheter mellan färdmedel

Det är viktigt att ha ett "hela resan" perspektiv i trafikplanering och beakta kopplingen mellan färdmedlen. Många resenärer använder sig av flera olika trafikslag för att förflytta sig. Om det ska vara möjligt att genomföra hela resan utan att vara beroende av bilen, krävs goda kopplingar och

bytespunkter. Annars blir cykel-, tåg- eller bussresan aldrig ett attraktivt alternativ till bilen. Det är därför viktigt att knut- och bytespunkter anläggs på ett sådant sätt att byten mellan samtliga trafikslag möjliggörs och underlättas. Det är även viktigt att hållplatser, stationer och miljön kring dessa planeras för ökad tillgänglighet och trygghet. För att göra en bytespunkt attraktiv är det dessutom viktigt att grundläggande service finns. För Vetlanda som har en spridd bebyggelse och är stor till ytan och därmed svår att kollektivtrafikförsörja är intermodala bytespunkter i anslutning till kollektivtrafiknätet särskilt viktigt. På så sätt kan fler ta del av kollektivtrafiken.

### För att utveckla bytesmöjligheterna i Vetlanda ska det eftersträvas:

- Resecentrums roll ska understödjas som en viktig knutpunkt och som resandecentrum.
- Utred behovet och ge förslag på möjliga placeringar av intermodala bytespunkter i anslutning till större vägar och kollektivtrafikstråk. Bytespunkterna ska erbjuda parkering för både cykel och bil.

## Skapa en trygg och trafiksäker miljö

Upplevelsen av trygghet kan vara avgörande för valet av färdmedel och färdväg. Samtidigt som gång- och cykeltrafiken är de mest hållbara sätten att färdas på, är de också de mest oskyddade av samtliga trafikanter i transportsystemet. Utformningen av trafiknätet och gestaltningen av omgivande miljöer är därför av stor betydelse för att öka andelen gång- och cykeltrafikanter. Ett tryggt gång- och cykelvägnät är befriat från mörka gångar, täta buskage och ödsliga passager. Rörelse av människor ger också en ökad trygghet, det är därför viktigt att anlägga gång- och cykelvägar centralt inom tätorter samt att låta fotgängare och cyklister samspela med övriga trafikanter. En funktionsblandad bebyggelse med en blandning av bostäder, kontor, handel och service, befolkar platserna på olika tider av dygnet. Liksom trygghet beror trafiksäkerheten av en rad olika faktorer där alla delar i transportsystemet behöver förbättras. Särskilt viktigt för Vetlanda kommun är att göra samspel mellan biltrafik och oskyddade trafikanter säkert.

Gatumiljön ska utformas på ett sätt som i så hög grad som möjligt leder till trafiksäkra beteende hos trafikanterna. Konfliktpunkter, där oskyddade trafikanter korsar bilvägar eller på annat sätt vistas

<sup>16</sup> Intermodalitet syftar på att en resa kan ske med utnyttjande av flera transportsätt.



i blandtrafik, är platser som särskilt bör uppmärksammas. Vid sådana platser bör gatuumrumsformen utformas på ett sätt som säkrar låga hastigheter.

Som barn är det särskilt viktigt att kunna röra sig på egen hand och få möjlighet att utforska närområdet. Forskning visar dock att allt färre barn reser på egen hand till skola och fritidsaktiviteter. En av orsakerna sägs vara ett ökat säkerhetstänkande kring barn och trafik i takt med den ökade bilismen. Allt fler barn bli därför skjutsade i bil. Det skapas på så sätt en ond spiral med fler bilar och fler föräldrar som väljer att skjutsa sina barn. Det är därför särskilt viktigt att beakta barn och unga vid trafikplaneringen intill skolor och anläggningar för fritidsaktivitet.

#### **För ökad trygghet och trafiksäkerhet eftersträvas:**

- Utveckla och förbättra arbetet med belysning av det offentliga rummet. Säkerställ särskilt god belysning vid cykel-parkering.
- Kommunen beaktar särskilt trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid planering. Hänsyn tas särskilt till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Skapa en hög standard på beläggning av gång- och cykelvägar. Prioritera gång- och cykelvägar vid drift och underhåll, särskilt vid snöröjning.

- I ett tryggt centrum vistas många människor. Livfulla och funktionsblandade miljöer bör eftersträvas.
- Inventera korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken. Inventera och åtgärda särskilt olycksdrabbade GCM-passager.
- Förbättra kunskapen om hur tryggheten relaterat till trafik upplevs i kommunen. Identifiera platser och vägar som anses otrygga och genomför åtgärder.
- Öka kunskapen om trafiksäkerhet och trafikantbeteenden hos barn och ungdomar genom kampanjer, information och utbildning i skolor.
- Identifiera de delar av trafiknätet där det finns motstridiga anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet samt föreslå åtgärder som minskar eller eliminerar dessa konflikter.
- Analys av olycksstatistik. Utveckla arbetet med olycksstatistik och systematisk inventering för att åtgärda brister i transportsystemet.
- Skapa en säker trafikmiljö kring skolor och fritidsanläggningar.

## **God miljö och hälsa**

För att erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa krävs en effektivare användning av de resurser som finns. Kommunens karaktär, där en

stor del av befolkningen bor på landsbygden, gör att hållbara färdmedel har svårt att konkurrera med bilen på vissa sträckor. Dessa resor behöver göras mer miljöanpassade. Kommunen bör därför arbeta med att minska biltrafikens klimatpåverkan både genom att underlätta för hållbara initiativ som införande av bilpool och genom att skapa förutsättningar för miljöanpassade drivmedel.

Det finns flera åtgärder som möjliggör bättre luft- och ljudmiljö. För att minska luftföroreningar kan det handla om att ändra drivmedel, omfördela trafikrörelser, minska användningen av dubbdäck eller använda annan vägbeläggning. Den snabbaste åtgärden för att minska vägtrafikbuller är genom att reducera hastigheterna. Att minska bullernivåerna lokalt kan även göras med bullervallar, plank, fasad- och fönsteråtgärder, omfördela trafikrörelser eller använda ljuddämpande gatu-beläggning. Långsiktigt är dock det absolut bästa att försöka minska biltrafikarbetet.

#### **God miljö och förbättrad hälsa ska uppnås genom att eftersträva:**

- Påverka mängden resor, val av transportsätt och fordonstyp.
- Kommunen ska skapa goda förutsättningar för användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel. Kommunen ska aktivt delta i utvecklingen och etableringen av infrastruktur för förnybara bränslen.
- Underlätta införande av bil- och cykel-pooler, samåkningstjänster osv.

- Verka för miljöanpassade drivmedel för skolskjuts vid upphandling.
- Ta fram en översiktlig bullerkartläggning. Bullerstörningar till följd av trafiken ska sedan minskas.
- Kommunen ska verka som förebild och gott exempel.

# 6. KONSEKVENSER

INLEDNING

KOMMUNENS KARAKTÄR

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

TRAFIKENS OMFATTNING

TILLGÄNGLIGHET

TRYGGHET

TRAFIKSÄKERHET

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

## INLEDNING

För att bedöma hur trafikstrategin bidrar till en hållbar utveckling har en konsekvensbeskrivning gjorts. Konsekvensbeskrivningen innehåller dels en övergripande beskrivning av de betydande konsekvenserna som strategierna kan komma att få men även en beskrivning av hur strategierna bidrar till att nå de uppsatta målen utifrån respektive stadsbyggnadskvalitet. Konsekvenserna, såväl positiva som negativa, jämförs sedan med ett nollalternativ, det vill säga att kommunen växer och utvecklas utan att trafikstrategin antas.

## Metod och avgränsning

Konsekvensbeskrivningen redovisar de strategiskt viktigaste problemställningarna som trafikstrategin har påverkan på. Trafikstrategins konsekvenser bedöms utifrån stadsbyggnadskvaliteterna – kommunens karaktär, transportsystemets uppbyggnad, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan och hälsa. Då trafikstrategin är en strategi som beskriver trafikens utveckling på en övergripande nivå är även konsekvensbeskrivningen av en övergripande karaktär. Mer detaljerade miljökonsekvensbeskrivningar görs i samband med fortsatt planering och vid miljöprövningar.

## Nollalternativ

Nollalternativet utgörs av den väntade utvecklingen om trafikstrategin inte antas. Det betyder inte nödvändigtvis att allt förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig utan att trafikstrategin blir av. Om trafikstrategin inte antas gäller Översiktsplan 2010 och dess fördjupningar för den fortsatta planeringen, och utgör därför nollalternativet. Andra planer kan även komma att tillkomma. Det bör observeras att den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort ännu inte är antagen. Följande konsekvensbeskrivning förutsätter att planen antas och utgår från samrådsversionen av planförslaget. Detta innebär att ändringar och tillägg av den fördjupade översiktsplanen kan komma att ske.

Översiktsplanen redovisar planeringsmål för infrastrukturen, men helhetsbilden och målbilden för hur trafiken i kommunen ska utvecklas är otydlig. Nollalternativet innebär därför sannolikt att kommunen behöver styra utvecklingen utan någon tydlig vägledning i form av den helhetsbild som en aktuell trafikstrategi innebär. Detta innebär att det finns en risk att åtgärder genomförs utan att tillräckliga översiktliga avvägningar och bedömningar om åtgärdernas lämplighet har gjorts.

## Uppföljning

Trafikstrategins konsekvenser ska följas upp vid översyn av trafikstrategin. Detta kommer ske i

samband med aktualitetsprövningen av kommunens översiktsplan.

# KOMMUNENS KARAKTÄR

## Strategiförslag

Kommunens fysiska struktur har stor påverkan på transporter och hur människor väljer att resa. För att skapa en bebyggelsestruktur som förenklar för gående, cyklister och kollektivtrafiktrafikanter har ett mål om att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur formulerats.

De förhållningssätt och strategier som pekas ut i trafikstrategin bedöms medföra konsekvenser i positiv riktning för kommunens karaktär och har potential att förbättra förutsättningarna för ett hållbart resande. Genom förtätning, funktionsblandning, utveckling av kollektivtrafiknära områden och strategiska placeringar av transportintensiva verksamheter minskar transportbehoven. Studier visar att en blandning av offentliga och kommersiella verksamheter i bostadsområden minskar bilanvändandet och därigenom stödjer mer hållbara transporter. Vid förtätning av tätbebyggda områden är det dock viktigt att säkerställa så att den nya bebyggelsen inte bryter befintliga gång- och cykelstråk utan att den nya bebyggelsen byggs med hänsyn till befintliga rörelsemönster.

De långa avstånden mellan kommunens tätorter och till andra kommuner kommer trots ovannämnda strategier kvarstå. Möjligheterna att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur är således svårt att åstadkomma i hela kommunen.

Förutsättningarna för att göra gång, cykel och kollektivtrafik konkurrenskraftig mot bilen kommer således fortfarande vara svårt att åstadkomma för många resor.

## Nollalternativ

I både Överstiksplan 2010 och den Fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort liksom Centrumplanen beskrivs ambitionen om att förtäta befintliga områden, både i centrum och i centrumnära bostadsområden. I planerna pekas dessutom utvecklingsområden i centrum och i närheten av platser som fyller viktiga funktioner i människors vardag ut. Såväl förtätning som exploatering i anslutning till viktiga funktioner medför ett ökat underlag för kollektivtrafik och resulterar i korta transportavstånd vilket ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Fler av de nya utvecklingsområdena som föreslås i FÖP Vetlanda tätort är geografiskt utspridda. Flera av områdena ligger dessutom inte i anslutning till befintlig kollektivtrafikstråk. Det finns således en risk att den nya bebyggelsen försvårar möjligheterna att resa till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

# TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

## Strategiförslag

Målen för transportsystemets uppbyggnad handlar om att det ska vara enkelt att resa i, till och från Vetlanda kommun med hållbara transportmedel. Målen handlar om att öka möjligheterna att gå och cykla inom kommunen samt förbättra möjligheterna att åka kollektivt i och till andra kommuner. Att skapa en infrastruktur som möjliggör hållbar godstrafik ingår också i målsättningen.

Strategierna bedöms förbättra möjligheterna att gå, cykla och resa med kollektivtrafik. Genom att prioritera gång- och cykeltrafik och samtidigt verka för ett nät med hög kontinuitet och genhet kan invånarnas transportbehov uppnås på ett bättre sätt och markanvändningen nyttjas effektivare. Att förbättra möjligheterna att pendla med kollektivtrafik till och från arbete i Vetlanda och andra kommuner går också i linje med flera av de uppsatta målen, där satsningen på järnväg kanske är en av de viktigaste strategierna. I trafikstrategin anges att kommunen ska verka för att godstrafiken ska flyttas över från väg till järnväg. Detta går i linje med målsättningen om att godstrafiken ska vara hållbar.



## Nollalternativ

De utpekade utvecklingsområdena i FÖP Vetlanda tätort ligger mer eller mindre i anslutning till befintligt bilvägnät vilket gör att de nya områdena kan dra nytta av det befintliga nätet. Genom förtätning av befintliga områden nyttjas även befintligt nät. Flera av de föreslagna områdena ligger dock intill det regionala huvudnätet (som är högst upp i hierarkin) för biltrafik vilket försvårar gena anslutningar för motorfordon. Detta eftersom det ställs högre krav på framkomligheten för bil ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig vilket därmed även påverkar möjligheterna att skapa nya in- och utfarter.

Flera av de utpekade utvecklingsområdena är geografiskt utspridda vilket kräver investeringar för att förse nya områden med nödvändig infrastruktur. Flera av områdena är dessutom inte lokaliserade i närhet till befintliga kollektivtrafikstråk och kan dessutom komma att bli svåra att förse med kollektivtrafik i framtiden. Det finns således en risk att kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig mot bilen i dessa områden. Planförslaget uttrycker dock en ambition om att stärka kopplingarna mot befintliga kollektivtrafikstråk genom att etablera en ny bytespunkt i Nydala/Tjustkulle-området. En bytespunkt, där det är enkelt att byta mellan olika trafikslag, förenklar kollektivtrafikresandet eftersom det då är möjligt att kombinera denna med cykel eller bil.

## TRAFIKENS OMFATTNING

### Strategiförslag

Kommunens mål för trafikens omfattning visar en riktning mot ett mer hållbart transportsystem genom att verka för en övergång från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. I målsättningen beskrivs också att fokus ligger på att minska genomfarts-trafiken genom Vetlanda centrum och att ersätta korta resor som idag sker med bil med gång och cykel.

Strategierna bedöms ha goda förutsättningar att förändra invånarnas resvanor i enlighet med de uppsatta målen. Att prioritera gång och cykel högre i gaturummet väntas leda till ett minskat bilbehov och att fler väljer att resa med hållbara transportmedel, särskilt för kortare resor inom tätorten. Det poängteras i trafikstrategin att det inte räcker att enbart genomföra fysiska åtgärder i transportsystemet för att förändra invånarnas resvanor. Även mjuka åtgärder, som påverkar människors beteenden, krävs.

Såväl förtätning och lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära områden som turtäthetsökningar gynnar det kollektiva åkandet. Att ta fram en strategi för den allmänna bilparkeringen och nyttja parkering som ett verktyg för att styra trafiken kan också komma att minska bilinnehavet och bilresandet. För att förändra invånarnas resvanor är en utveckling av de regionala kollektiva

förbindelserna en förutsättning. Utan utvecklingen av järnväg eller busslinjer till närliggande orter kommer målet om ett ökat kollektivtrafikresande vara svårt att uppnå.

Med en ökad andel fossiloberoende och autonoma fordon i kommunen finns en risk att människor väljer att resa ännu mer med bil. Det blir mer bekvämat och argumentet om bilars utsläpp minskar kraft. Men trots minskningen av utsläpp kvarstår negativa konsekvenser. Däribland det fysiska utrymme som krävs för vägar och parkeringsplatser gentemot utrymmet som kollektivtrafik, fotgängare och cyklister tar upp. Bilarna är också en stor källa till buller, barriärer och otrygghet. Det är därför fortsatt viktigt att arbeta för att minska bilberoendet i kommunen, även om dess miljöpåverkan minskar.

Om utvecklingen av antalet körda mil per invånare fortsätter öka i samma takt som mellan år 1999 och 2016, kommer Vetlandaborna köra cirka 875 mil per person år 2030 och cirka 990 mil år 2050 (anta linjär ökning). Det är en ökning med cirka 10 % respektive 25 % jämfört med år 2016.

## Nollalternativ

I FÖP Vetlanda tätort beskrivs behovet av att kombinera fysisk planering, teknikutveckling och beteendepåverkande åtgärder för att uppnå ett hållbart transportsystem. Men någon planeringsstrategi för beteendepåverkande åtgärder återfinns varken i översiktsplanen eller i någon av de

tillhörande fördjupningarna. Utan beteendepåverkande åtgärder är det svårt att få till en förändring i resvanor.

## TILLGÄNGLIGHET

### Strategiförslag

Trafikstrategins mål pekar ut en riktning mot att öka tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken till viktiga målpunkter. Samtidigt framhävs vikten av att beakta grupper med särskilda behovs krav på tillgänglighet vid planering.

Strategins mål pekar ut en inriktning mot att öka tillgängligheten för gående och cyklister. Genom att satsa på att länka samman brutna länkar i gång- och cykelnätet och samtidigt minimera barriärer för dessa trafikslag förväntas tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken öka.

Ett annat steg, som pekas ut i trafikstrategin, mot att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet är att planera utifrån perspektivet "hela resan". Genom att erbjuda attraktiva bytespunkter med plats för parkering för cykel- och biltrafik, underlättas möjligheterna att byta mellan olika färdmedel. Människor blir då mindre beroende av bilen och delar av resan kan göras med kollektivtrafik. Förbättrad tillgänglighet genom utökade kollektiva förbindelser knyter samman kommunen och binder kommunen närmre andra

delar av Sverige, vilket är positivt för näringslivet och kommunens attraktivitet.

### Nollalternativ

Såväl förtätningen som nya utvecklingsområden i närhet av viktiga funktioner resulterar i korta transportavstånd vilket ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Flera av utvecklingsområdena som pekas ut i planeringsdokumenten har dock ett avstånd till centrum som ligger på gränsen till vad som anses vara bekvämt cykelavstånd. Västerleden och järnvägen utgör dessutom barriärer som gör att flera av områdena upplevs ligga längre ifrån centrum än vad de faktiskt gör. I samrådsversionen av FÖP Vetlanda tätort saknas redovisning av hur de nya områdena ska anslutas med gång- och cykelvägar samt hur barriärer för gång- och cykeltrafikanter ska minskas.<sup>17</sup> Med en utveckling enligt FÖPen finns det således en risk den nya bebyggelsen kommer innebära ett fortsatt högt bilberoende och bilinnehav i kommunen.

---

<sup>17</sup> I den slutliga versionen av den fördjupade översiktsplanen planeras utpekade anslutningar med gång- och cykelvägar till de nya utvecklingsområdena ingå.

# TRYGGHET

## Strategiförslag

Den övergripande målsättningen som rör trygghet handlar om att den upplevda tryggheten i trafiken bland kommunens invånare ska öka.

Det finns forskning som visar att då människor ställs inför vägval där den ena vägen är livlig och den andra är övergiven, väljer de flesta den livliga vägen. Rörelse av människor ger alltså en ökad trygghet. Både genom att ge högre prioritet för fotgängare och cyklister i de centrala gatumiljöerna och genom att skapa en tät och funktionsblandad stad, främjas rörelse av fotgängare och cyklister i staden under stora delar av dygnet. Även förbättrad belysning av det offentliga rummet förbättrar den upplevda tryggheten.

## Nollalternativ

Även i översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort beskrivs kopplingen mellan trygghet, rörelse av människor och trafikplanering. Likt trafikstrategin belyser övriga planeringsdokument vikten av att skapa en blandad bebyggelse med goda förutsättningar för att cykla och gå till arbetsplats, skola m.m.

# TRAFIKSÄKERHET

## Strategiförslag

Målsättningen inom trafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt att antalet trafikolyckor med personskada ska minska.

Trafikstrategin medför i huvudsak positiva konsekvenser med anseende på trafiksäkerhet. Strategier som föreslås för att uppnå målsättningen är bland annat trafiksäkerhetsutbildning, bättre anpassade hastigheter och satsningar på drift och underhåll av gång- och cykelnätet. Att ge de oskyddade trafikanterna mer utrymme och bygga bort saknade länkar förväntas även medföra säkrare stråk. En överflyttning från bil till kollektivtrafik bör också leda till färre trafikolyckor. Ökad trafiksäkerhet minskar kostnader för både privatpersoner och samhälle i samband med olyckor.

Med ett ökat antal cyklister, ökar också antalet trafikolyckor. Men, ju fler människor som cyklar desto säkrare blir det per cyklist. Vid högre flöden minskar alltså risken att skadas i såväl singelolyckor som kollision med motorfordon.

## Nollalternativ

I centrumplanen föreslås planeringsstrategier som innebär en förändring av den fysiska utformningen. Ändringarna innebär bland annat att vissa delar av

centrum omvandlas till gångfartsområden. För att skapa ett lyckat gångfartsområde ställs höga krav på utformningen så att det tydligt framgår att gående nyttjar hela ytan och så att det inte är lämpligt att köra fordon med högre hastighet än gångfart. Om detta inte säkerställs finns risk för motsatt effekt där fordonen kör för fort och fotgängare inte har något utrymme. Det finns också en risk att personer med funktionsnedsättning upplever svårigheter med utformningen.

# MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

## Strategiförslag

Trafikstrategin har ambitiösa mål för transport-systemets påverkan på miljö och hälsa. Målen handlar bland annat om en minskning av utsläpp växthusgaser och om en övergång till ett fossiloberoende transportsystem år 2030.

Flera av strategierna bedöms leda till positiva konsekvenser, bland annat att ge bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att satsa på hållbara transportmedel är generellt sett gynnsamt både i ett ekologiskt som ekonomiskt perspektiv. En minskad andel motorfordon och en ökad andel gående, cyklister och kollektivtrafikeresenärer resulterar bland annat i ett lägre vägslitage, mindre utsläpp, mer vardagsmotion och en förbättrad folkhälsa. De föreslagna strategierna medför genomgående minskat buller.

En ökad exploatering och nya utvecklingsområden innebär att ny mark tas i anspråk. Likt annan nybyggnation påverkar ny infrastruktur miljön. Effekterna av att länka samman brutna länkar i gång- och cykelnätet är således inte enbart positivt. Sammanlänkningen kräver intrång i relativt orörda områden. Den sammanlagda påverkan på natur av strategierna bedöms bli relativt liten beroende på hur väl planerade åtgärderna anpassas till den

omgivande miljön. Det är därför viktigt att varje sammankopplingsprojekt analyseras och värderas noga.

Transportsektorns miljöpåverkan i framtiden beror av såväl förändringar på nationell nivå som lokala förändringar. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta bedöms till stor del bero på teknik- och drivmedelsutvecklingen, men även av möjligheterna till regionalt och lokalt resande med kollektivtrafik. Kommunen har dock möjligheten att underlätta denna övergång. Detta bland annat genom att aktivt delta i utvecklingen och etableringen av infrastruktur för förnybara bränslen.

## Nollalternativ

Utökade tåg- och bussförbindelser behandlas i samtliga planer. En förbättrad kollektivtrafik kan leda till mindre biltrafik vilket i sin tur bidrar till minskade utsläpp och minskat buller. Även utbyggnad av gång- och cykelvägar behandlas i planerna vilket stödjer målen om att transportsektorns miljöpåverkan ska minska och att transportsystemet ska bidra till en förbättrad hälsa.

Likt trafikstrategin beskrivs det i FÖP Vetlanda tätort att för att skapa attraktiva områden mot bakgrund av pågående klimatförändringar behövs åtgärder som stödjer utvecklingen av fossilfria fordon. Tillskillnad från trafikstrategin specificeras det i den fördjupade översiktsplanen vilka drivmedel som ska satsas på. Likt trafikstrategin

verkar den fördjupade översiktsplanen på lång sikt (till år 2050 respektive år 2040) vilket gör att det är svårt att förutspå vilka drivmedel som används. Det finns således en risk att det satsas på drivmedel som inte alls är aktuella vid denna tidpunkt.

# 7. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

GENOMFÖRANDE

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

## GENOMFÖRANDE

Trafikstrategin är ett övergripande dokument vars innehåll ska genomsyra kommunens trafikplanering och som sträcker sig fram till 2050. Utöver trafikstrategin kommer en konkret handlingsplan i form av en trafikplan tas fram. Åtgärderna i trafikplanen bör tidsättas, prioriteras samt kostnadsberäknas. Det bör även fastställas i trafikplanen vilka förvaltningar och befattningar som ansvarar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning.

## UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Att följa upp och utvärdera resultatet av arbetet med trafikstrategin är en viktig del i genomförandet för att se hur arbetet fortskrider. Ett kontinuerligt uppföljningsarbete bör fortgå. En översyn av trafikstrategin bör göras en gång per mandatperiod för att se om det finns behov av andra mål och strategier. Genomgången bör ske i samband med aktualitetsprövningen av kommunens översiktsplan.

Trafikplanen bör följas upp årlig genom en kortfattad genomgång av genomförda åtgärder och aktiviteter. För att kommunen ska kunna följa utvecklingen av trafiken bör trafikplanen dessutom innehålla ett antal indikatorer. Vissa indikatorer bör följas upp varje år, medan andra indikatorer är mer lämpliga att följa upp med längre intervall.



