

# VÄGEN OCH STADEN – SAMSPEL OCH UTMANINGAR IDÉER OCH STRATEGIER FÖR FRAMTIDEN

2020-06-30



# VÄGEN OCH STADEN – SAMSPEL OCH UTMANINGAR

## KUND

**Trafikverket och Jönköpings kommun**

## KONSULT

**WSP Advisory**

Box 13033

WSP Sverige AB

402 51 Göteborg

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10 7225000

**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

Stefan Berg, Trafikverket

Emma Svärd, Jönköpings kommun

Anna Widman, WSP

Katja Vuorenmaa Berdica, WSP

# INNEHÅLL

|                |                                              |           |
|----------------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>       | <b>INLEDNING.</b>                            | <b>4</b>  |
| 1.1            | BAKGRUND                                     | 4         |
| 1.2            | SYFTE                                        | 5         |
| 1.3            | VÅRA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FOKUS               | 5         |
| <b>2</b>       | <b>NULÄGE</b>                                | <b>6</b>  |
| 2.1            | ALLMÄNT OM STADSPLANERING                    | 6         |
| 2.2            | BEBYGGELSESTRUKTURER                         | 7         |
| 2.3            | GRÖNA OCH BLÅ STRUKTURER                     | 9         |
| 2.4            | TRAFIKSTRUKTUR OCH MOBILITET                 | 11        |
| <b>3</b>       | <b>STADEN OCH VÄGEN I FRAMTIDEN</b>          | <b>13</b> |
| 3.1            | NYA GLOBALA FÖRUTSÄTTNINGAR                  | 13        |
| 3.2            | PLANERAD OMVANDLING OCH UTBYGGNAD            | 14        |
| 3.3            | IDÉER OCH STRATEGIER                         | 15        |
| 3.4            | STAD OCH VÄG I SAMKLANG                      | 25        |
| <b>BILAGA:</b> |                                              |           |
|                | <b>URVAL AV RELEVANTA PLANERINGSdokument</b> | <b>26</b> |

# 1 INLEDNING.

## 1.1 BAKGRUND

Den aktuella sträckan av E4 byggdes i slutet av 1960-talet *mellan* de två kommunerna Jönköping och Huskvarna. Vägen passerade då i stor utsträckning vid sidan av tätortsbebyggelsen. Jönköpings/Huskvarnas tillväxt därefter innebär att E4 idag går *igenom* bebyggelsen och staden upplevs som delad i två delar, där vägen utgör en långsträckt barriär i det fysiska landskapet. Dels försvårar den fortsatt utveckling av nya områden samt rörelser över vägen, dels medför den miljö- och hälsopåverkan på omgivningen i form av utsläpp och buller. I sin nuvarande form innebär E4 ett hinder för att staden ska växa på ett hållbart och attraktivt sätt.

E4 är samtidigt en viktig förbindelse i transportsystemet som helhet. Den knyter ihop Öresundsregionen med Stockholmsregionen och är en del av tillväxtstråket mellan Göteborg och Stockholm. E4 är en nationell stamväg som ingår i TEN-T vägnätet och ska därmed uppfylla de krav som gäller för TEN-T. Lokalt har E4 blivit en viktig länk som knyter ihop staden i öst-västlig riktning och i takt med att staden har vuxit nyttjas sträckan genom Jönköping alltmer av lokaltrafik.

Sträckan karakteriseras av höga trafikflöden och korta avstånd mellan trafikplatserna – den knappt 14 kilometer långa sträckan Råslätt-Huskvarna har 8 trafikplatser och ett högsta dygnsflöde på ca 58 000 fordon. Kommunen planerar för att Jönköpings befolkning uppgår till ca 200 000 invånare år 2060, vilket kommer innebära dels behov av fler bostadsområden, dels ökat trafiktryck på infrastrukturen. Framtidens utmaning blir att skapa förutsättningar för staden att växa på ett hållbart och attraktivt sätt, samtidigt som framkomligheten på vägarna och deras funktion säkerställs i förhållande till identifierade behov.



Figur 1. Utredningsområdet

## 1.2 SYFTE

På senare år har en ny helhetssyn börjat ta form, där infrastruktur och stadsbyggnad betraktas gemensamt, som kommuniserande kärn istället för fristående system. Staden och dess utveckling är beroende av hållbar och ändamålsenlig infrastruktur samtidigt som vägen måste anpassa sig till staden och människorna i den. Därför måste de två perspektiven utredas tillsammans. I åtgärdsvalsstudien för E4 genom Jönköping sker arbetet i nära dialog mellan Trafikverket och Jönköpings kommun, för att få fram en hållbar inriktning som möjliggör både en stadsutveckling och en trafikfunktion som är önskvärd och realistisk.

WSP står som avsändare för denna PM, i vilken vi resonerar kring identifierade brister ur ett övergripande stadsutvecklingsperspektiv samt beskriver idéer och strategier för hur vägen och den omgivande staden ska kunna samspela bättre i framtiden. För att det ska kunna ske måste vägen anpassas för att möta såväl människors sociala anspråk som stadens utveckling inom flera tematiska områden. Syftet är att beskriva stadens framtida behov och relationen till vägen – kopplat till bebyggelsestruktur, natur, trafik och mobilitet på en övergripande nivå. Principiella förslag till åtgärder presenteras områdesvis.

Denna PM är ett av många underlag i arbetet med åtgärdsvalsstudien för E4. Allt material kommer sedan behandlas och sammanvägas av Trafikverket och Jönköpings kommun gemensamt i den vidare processen i samband med slutförandet av ÅVS E4.

## 1.3 VÅRA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FOKUS

Infrastruktur- och stadsplanering ska bedrivas inom ramen för en rad olika planeringsdokument, med målformuleringar både på nationell och kommunal nivå. Inriktningar och åtgärdsförslag måste analyseras ur ett brett systemperspektiv, där stadsutvecklingsfrågor, mål om hållbart resande, statlig och kommunal infrastruktur samt den trafik som genereras måste hanteras som en helhet. I bilaga beskrivs i korthet ett urval dokument utifrån olika perspektiv, relevanta för den uppgift som vi står inför:

- Klimatlagen
- Sveriges miljömål
- Transportpolitiska övergripande mål
- Nationell plan för trafiksystemet 2018–2029
- Översiktsplan 2016
- Kommunikationsstrategi 2012
- Kollektivtrafik 2031
- Stadsbyggnadsvision 2.0

I grunden handlar planeringen om två frågor: *Vilken stad vill vi ha och vad behöver vi göra för att komma dit? Vad tror vi kommer att hända om vi inte gör något?* Vår ansats är att betrakta helheten, maximera potentialen och styra mot den viljeinriktning som Trafikverket och kommunen stakar ut gemensamt. En utgångspunkt för detta är Sveriges miljömål *Transporteffektiva samhällen där trafikarbete med energintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar genom en smart samhällsplanering.*

Vårt arbete har en övergripande karaktär, där presenterade idéer och strategier ska bidra till uppfyllandet av de ambitioner och inriktningar som finns på lång sikt. Baserat på detta har vi valt att utgå från stadens och vägens funktion i förhållande till varandra, med fokus på social hållbarhet och den fysiska miljön, i första hand kopplat till rörelser som sker över vägen och där gående och cyklister står i centrum.

## 2 NULÄGE

Det här kapitlet beskriver dagens situation, det vill säga hur staden och E4/Rv40 förhåller sig till varandra. Här beskrivs de utmaningar och upplevda brister som vi ser med avseende på ett antal olika aspekter som är relevanta för uppdraget i sin helhet.

Kartorna som presenteras är i första hand översiktliga illustrationer framtagna av WSP och gör inte anspråk på att vara heltäckande i alla detaljer.

### 2.1 ALLMÄNT OM STADSPLANERING

Ett mål med stadsplaneringen är städer utformade så att deras invånare kan leva och verka i staden på ett hållbart och hälsosamt sätt som fungerar i vardagen och det ska vara attraktivt att välja hållbara transportalternativ. Invånarna ska på ett jämlikt sätt kunna ta sig runt i staden och ta del av dess utbud av service, nöjen, kultur och handel. Det gäller även barn och personer med olika funktionshinder. De minsta barnen behöver ha närhet till förskola och parker medan de lite större barnen på egen hand ska kunna ta sig till kompisar, skola och träning.

Ett annat mål är att skapa en levande stad och en av pusselbitarna i det arbetet är ett blandat innehåll, det vill säga bostäder, handel, kultur och grönska inom samma område. Mångfald och variation innebär att människor har anledning att vistas i området under större delar av dygnet, vilket ofta upplevs som tryggare. Stora monofunktionella verksamhetsområden är ofta folktomma efter så kallad kontorstid medan utpräglade bostadsområden upplevs folktomma under arbetstid. Ett blandat innehåll innebär ofta också att människor kan uträtta sina ärenden närmare hemmet eller arbetsplatsen, vilket minskar transportbehovet. Alla målpunkter kan dock inte vara bostadsnära för alla invånare. Högst koncentration av specifika målpunkter som nöjen, kultur och handel med mera brukar finnas i stadskärnan, varför det är viktigt att den har goda kopplingar till omgivningarna. Målpunkter som idrottsplatser, gymnasieskolor, arbetsplatser, sjukhus och liknande brukar vara spridda över stadens olika delar, och behöver också vara väl uppkopplade. Särskilt de målpunkter som riktar sig mot barn behöver kunna nås med gena och trygga gång- och cykelvägar. I de mer utpräglade bostadsområdena finns ofta viss service som förskola, bostadsnära parker och lekplatser.

Ytterligare en pusselbit till den levande staden är att gatunätet har en viss finmaskighet och många korsningspunkter. Det är i dessa som de bästa förutsättningar för stadsliv finns.

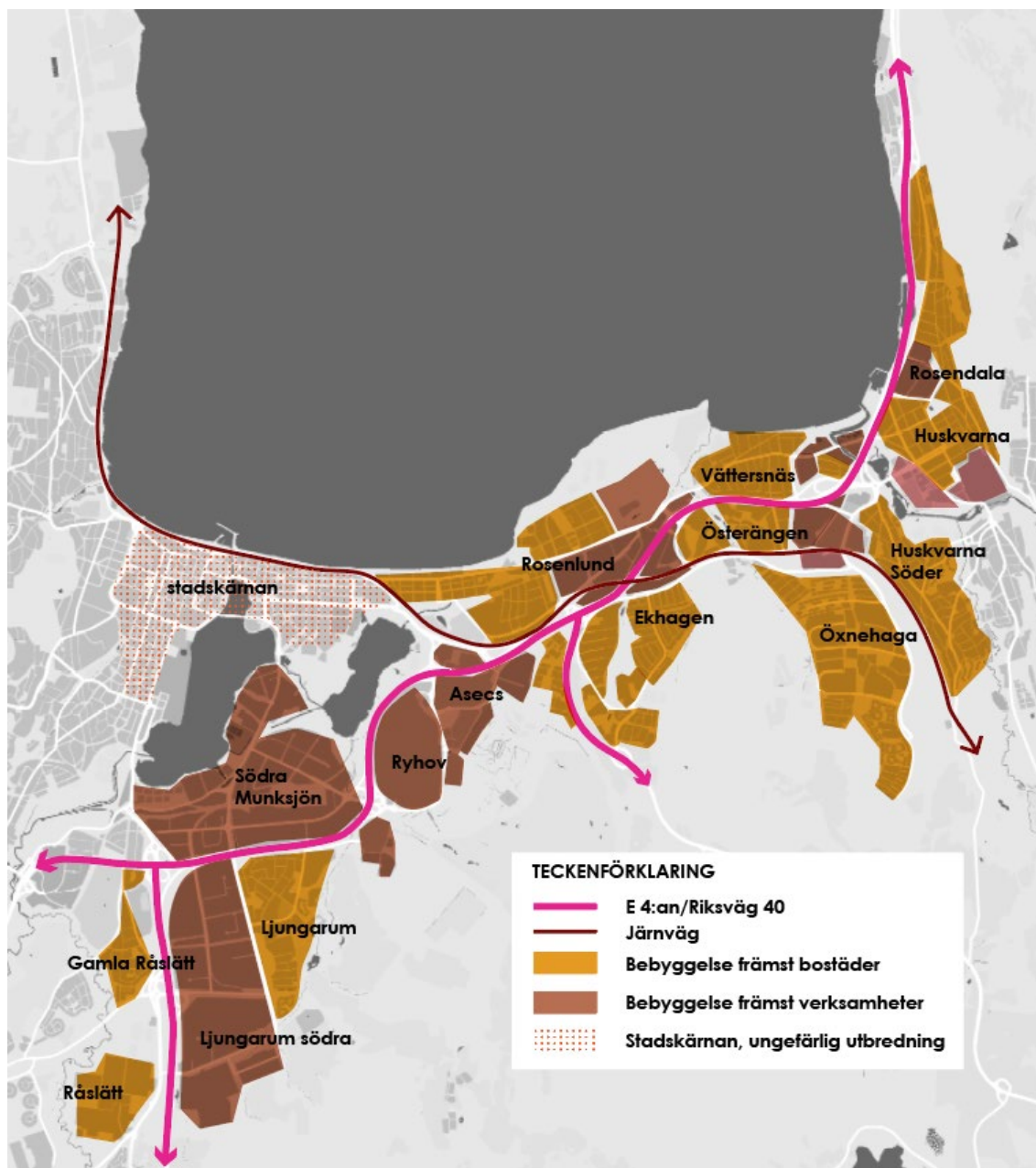
## 2.2 BEBYGGELSESTRUKTURER

Stadens utbredning söderut har gjort att vägen, som från början låg i utkanten av bebyggelsen, nu istället går rakt igenom staden och i princip delar den i två halvor.

Norr om vägen ligger stadskärnan med allt sitt utbud i form av handel, kultur och nöjen samt Elmia, järnvägsstationen, Vättern, Rocksjön och Munksjön.

Söder om vägen ligger flera stora bostadstätta områden, sjukhuset, större naturområden samt större områden med verksamheter och externhandel.

Närmast vägen ligger industri- och verksamhetsområden på båda sidor och utgör en kraftig barriär, samtidigt som de innebär skydd från vägens buller och farligt gods.



Figur 2. Kartillustrationen som visar bebyggelsestruktur i vägens närhet.

## Utmaningar

Stadens planering utgår i nuläget från och förhåller sig till att E4 passerar rakt genom staden. Många områden är planerade och byggda med utgångspunkt i den service som E4 utgör. Vidare innebär Jönköpings speciella karaktär, med stora höjdskillnader och tre stora sjöar, ytterligare utmaningar i stadsbyggandet. Exploateringen i kommunen är direkt berörd av E4 då nya områden som staden vill utveckla ligger i nära anslutning till vägen. Aspekter kopplade till barriäreffekter, hälsa och risk samt vägens kapacitet gör att svårigheterna med stadsutveckling i områden nära vägen blir väldigt påtagliga. Ytterligare ett hinder för exploatering nära vägen är att nya områden förväntas generera mer trafik till vägen som någonstans kommer att nå sin maxkapacitet. Nya områden bör därför byggas med närhet till kollektivtrafik och andra lösningar som möjliggör låga parkeringstal.

Leden är liksom den närliggande järnvägen farligt godsled. Det innebär att det måste finnas skyddszoner längs med leden. Skyddszonen närmast vägen ska vara fri från bebyggelse och därefter får endast byggnader som innehåller funktioner med låg persontäthet finnas. Bostäder, skola/förskola med mera är särskilt angeläget att placera längre från vägen, detta också med tanke på det buller och de luftföroreningar som vägen alstrar.

Skyddszoner samt vägens utformning gör att det finns mycket outnyttjad mark längs vägen. I synnerhet runt trafikplatserna som i några fall är mycket platskrävande.

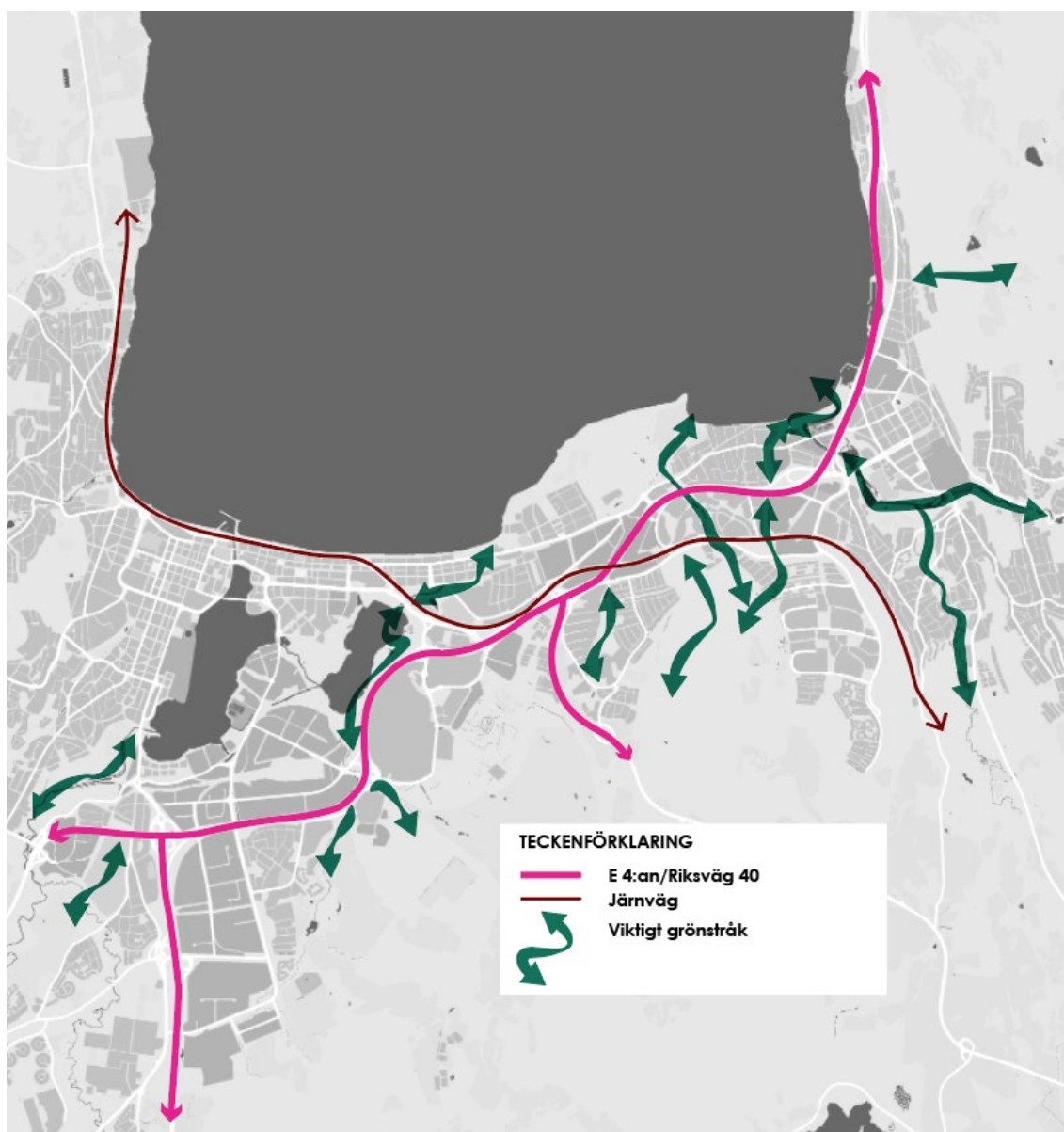
Industri- och verksamhetsområden längs vägen utgör visserligen ett skydd mot luftföroreningar, buller och farligt gods, men de bidrar också i hög utsträckning till att skapa ännu bredare barriärer. Det beror bland annat på att gatunätet inom dessa områden ofta är mindre finmaskigt, vilket har negativ inverkan på genheten. Att många av verksamheterna är inhägnade och att områdena är folktomma efter arbetstid kan öka känslan av otrygghet och otillgänglighet ytterligare.

Bostadstäta områden som ligger söder/öster om E4, som Råslätt, Ekhagen, Öxnehaga med flera, samt Huskvarna är idag inte alltid kopplade till resten av staden på ett ändamålsenligt sätt. Även sjukhuset som är en stor arbetsplats har en mindre bra koppling.

## 2.3 GRÖNA OCH BLÅ STRUKTURER

Stadens grönska och vatten är viktiga tillgångar för invånarna. Dessa miljöer får oss människor att må bra både genom att vi vistas i dem och genom att vi använder dem för förflyttning till fots eller på cykel. Grönska och vatten bildar en infrastruktur som innebär stora möjligheter att hämta hem ekosystemtjänster i form av klimat- och skyfallsreglering, biologisk mångfald och (som denna rapport fokuserar på) kulturella och sociala ekosystemtjänster. Sociala ekosystemtjänster är till exempel upplevelser av olika slag, hälsa och välmående. De gröna och blå strukturerna kan också användas för att länka samman stadens olika delar. Vattendrag är ofta topografiskt gynnsamma för placering av gång- och cykelstråk och via dem kan människor ledas både in i staden och ut i den omgivande naturen. Att nyttja de fördelar som den gröna infrastrukturen kan ge skapar stora samhällsekonomiska vinster då områden blir mer attraktiva och människor mår bättre.

I utredningsområdet finns flera sjöar och vattendrag samt viktiga ädellövskogsmiljöer och annan grönska som bidrar till stadens gröna infrastruktur.



Figur 3. Kartillustrationen visar de gröna stråk som vi bedömer i störst utsträckning påverkas av E4:s barriärverkan eller av det buller som vägen alstrar. För information om samtliga grönastråk hänvisas till kommunens grönastrukturplan.

## Utmaningar

Idag är flera viktiga gröna och blå strukturer, det vill säga strukturer kopplade till grönska och vatten, avskurna av E4 och/eller järnvägen. Det gör att miljöerna fragmentiseras, vilket förhindrar både ekologiska funktioner som biologisk mångfald och sociala funktioner. Dessa miljöer spelar en viktig roll för att människor ska ha möjlighet att vistas i natur och grönska och uppleva stadens karaktär.

Exempel på detta är att boende i de södra stadsdelarna på allt för få ställen kan ta sig till de centrala delarna av Jönköping eller Vättern genom att använda den gröna strukturen. Rocksjön och Munksjön är dåligt kopplade mot grönska i omgivningarna. Vägen skär emellan Rocksjöns naturreservat och Strömsbergs naturreservat. Flera vattendrag – som Huskvarnaån, Tabergså, Strömsbergsbäcken, Smedstorpsbäcken – går inte att följa ända till Vättern och småbåtshamnen i Huskvarna är helt avskuren från resten av staden.

Begreppet **grön infrastruktur** förklarar att naturen hänger ihop genom ekologiska processer i hela landskapet. Precis som vi människor behöver växter och djur livsutrymmen av tillräcklig yta och kvalitet för att må bra. För att finnas kvar på lång sikt behöver de också möjlighet till spridning i landskapet. Detta är avgörande för att den biologiska mångfalden ska bevaras. Det är också grunden för att vi människor ska fortsätta få alla de nyttor som naturen ger oss, även kallade ekosystemtjänster.

*Länsstyrelsen Jönköpings län*

**Ekosystemtjänster** är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel liksom att puls och blodtryck sänks när vi vistas i naturen. Grönskan och vattnet i staden ger till exempel renare luft, bättre lokalklimat, ökad hälsa, klimatanpassning, bullerdämpning och möjlighet till närodlad föda.

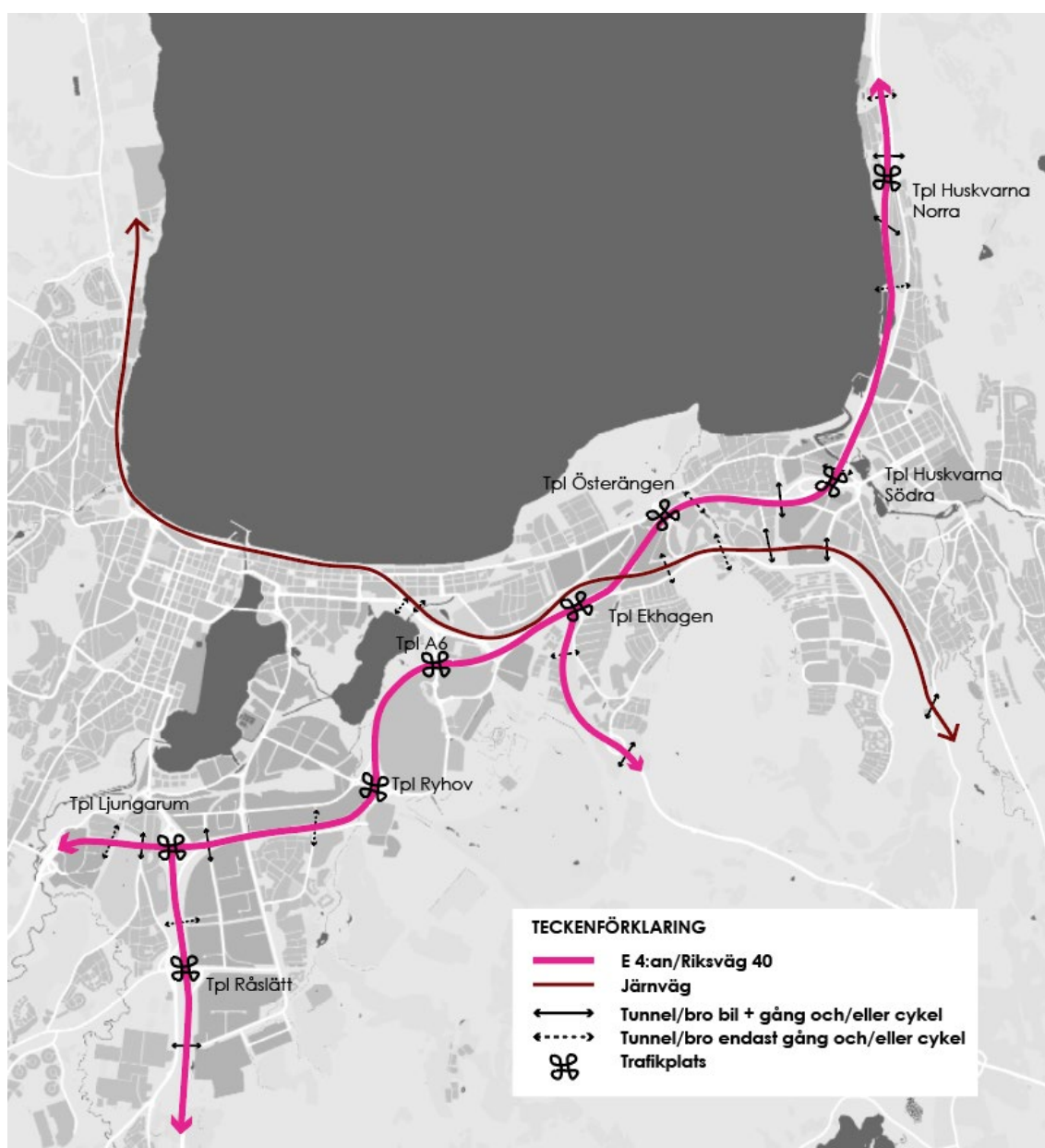
*Naturvårdsverket*

## 2.4 TRAFIKSTRUKTUR OCH MOBILITET

E4 går igenom staden och delar den i två. Samtidigt utgör den också en livsnerv då många verksamheter är beroende av transporter. Resande på väg igenom Jönköping stannar kanske gärna till här, vilket innebär inkomster för staden.

Idag är E4 en utpräglad led för bilar. På sträckan genom Huskvarna och Jönköping finns åtta trafikplatser som är utformade enligt krav på riksintressant Europaväg samt placerade med utgångspunkt i bilisternas perspektiv. Kollektivtrafiken är underordnad och har svårt att konkurrera med bilarna. Stadsdelarna söder och norr om E4 är förbundna med varandra genom trafikplatserna samt ett antal broar/tunnlar med olika dignitet. Gång- och cykelpassager har ofta tillkommit i efterhand och då inte alltid med bästa placering och utformning ur fotgängarens och cyklistens perspektiv.

Det kan därför sägas att E4 begränsar framkomligheten för hållbara färdssätt som resor med kollektivtrafik, cykel och gång, trots att ett av kommunens mål är minskad andel bilresor.



Figur 4. Kartillustrationen visar befintliga trafikplatser och huvudsakliga passager över E4 och Riksväg 40 samt järnvägen.

## Utmaningar

För fotgängare och cyklister är gena kopplingar avgörande. Avstånden mellan befintliga passager varierar och är i vissa fall så långa som över en kilometer. Omvägar gör gång- och cykel till ett mindre attraktivt sätt att färdas och kan leda till att människor väljer bilen trots ett relativt kort avstånd. Det leder även till att föräldrar skjutsar sina barn i större utsträckning, vilket i sin tur skapar ännu mer trafik. Det är ett övergripande problem att barns fritidscyklning och cyklande till skolan minskar (källa: *Cykling bland barn och unga, En kunskapssammanställning*, VTI, 2017).

En utmaning är att gatunätet inte är tillräckligt finmaskigt i flera områden utanför stadskärnan. Det leder till att det blir svårt att hitta de gena kopplingarna som ökar tillgängligheten för cyklister och fotgängare.

En annan utmaning är broar och tunnlar som är utformade på ett sätt som inte välkomnar oskyddade trafikanter. De kan vara trånga, mörka eller väldigt bullerutsatta. Ibland är de inte tillgänglighetsanpassade, vilket innebär att människor med vissa funktionshinder inte kan använda dem. Passager utgörs dock inte bara av själva bron eller tunneln, ibland är det långa sträckor genom verksamhetsområden och skogspartier som ska avverkas för att nå fram till över- eller undergången. Dessa kopplingar kan utgöra starka mentala barriärer och kan upplevas som otrygga, särskilt under vissa tider på dygnet.

Ytterligare problematik tillkommer då det finns en kumulativ effekt av barriärer. Odengatan, järnvägen och Rv40 (för att nämna några) är också starka barriärer som tillsammans med E4 skapar instängda områden.

Få attraktiva kopplingar för gång och cykel, ett vägsystem som gör det lätt att använda E4 samt utökade barriärer i form av verksamhetsområden gör att bilen blir ett enkelt alternativ för många. Dagens kollektivtrafikupplägg och kopplingar är inte heller så konkurrenskraftiga som de skulle kunna vara.

En annan utmaning är vägens påverkan på omgivningen vad gäller luftföroreningar och buller. Faktorer som styr mängden luftföroreningar är bland annat trafikmängd och hastighet, andel tung trafik samt vägbeläggningen och miljöklassning av bilar med effektivare förbränningsmotorer. Även väder och vind påverkar partikelhalterna beroende på gaturummets utformning och förekomst av träd. Gatuträden gör en ekosystemtjänst då de filtrerar luften nära utsläppskällan.

Hela sträckan är bullerutsatt, men särskilt problematiskt är det i de områden där många människor vistas. Exempel är park- och naturområden där många vill uppleva känslan av ostördhet, samt längs östra Vätterstranden där vägen går nästan precis i strandlinjen och skär av Huskvarna från Vättern. Den parallella gång- och cykelvägen går precis bredvid motorvägen utan bullerskydd. Många gång- och cykelbroar över vägen är inte bara bullerutsatta utan även smala och rangliga, vilket förstärker utsattheten. Även många bostäder och några skolor är exponerade för buller. Platser där buller kommer från flera källor, exempelvis andra vägar eller järnväg, kan också upplevas särskilt utsatta.

E4 och Rv40 samt järnvägen är leder för transporter av farligt gods genom staden. Det påverkar också i vilken utsträckning det är möjligt att stadsutveckla i dess närhet. Vid vidare planering och exploatering i närheten till dessa vägar ska alltid en riskutredning göras. Trafikverkets behov av omledningsvägar vid eventuella problem på huvudvägarna är också en faktor som måste beaktas.

## 3 STADEN OCH VÄGEN I FRAMTIDEN

Hur kan vägen bättre stötta stadens funktioner i framtiden och vice versa? Med utgångspunkt i de brister och anspråk som identifierats i kapitel 2 beskriver vi här de största behoven för ökad social funktion. Dessa behöver synkas med övriga behov och intressen, till exempel trafikens framkomlighet, i olika åtgärdsförslag.

Vi har lagt fokus på sociala aspekter som tillgänglighet för alla invånare till stadens resurser. Invånarna ska känna att staden är deras. Hälso- och miljöaspekter är också viktiga och kommenteras där det är aktuellt.

### 3.1 NYA GLOBALA FÖRUTSÄTTNINGAR

Det är svårt att sja om hur framtiden kan komma att se ut. Det talas just nu om ett antal megatrender som kommer att ha stor påverkan på vårt samhälle. Dessa kan ge en fingervisning om vilka parametrar som planeringen bör ha med sig. Det handlar bland annat om:

- Urbanisering
- Nya handelsmönster
- Klimatförändringar
- Digitalisering och Automatisering

Urbaniseringen innebär att fler och fler alltjämt flyttar in till städerna, vilket medför att fler bostäder och arbetsplatser kommer att behövas där. Fler bostäder innebär att fler människor behöver tillgång till social service som skolor, idrottsplatser, parker och natur, vilket skulle tala för att man redan nu bör säkra upp ytor för den gröna infrastrukturen.

Vi ser också att handelsmönstren förändras. Kanske har coronapandemin 2020 snabbat på den processen ytterligare då fler har ändrat sitt beteende och beställer mer mat och andra varor via internet. Handeln som sker IRL (in real life) förutspås bli mycket mer kopplad till helhetsupplevelser, vilket innebär att stadskärnorna behöver bli mer tillgängliga och bättre kopplade. Ett scenario är också att den ytkrävande externhandeln kommer att minska, då det är enklare att beställa vitvaror inklusive installation via nättjänster än att köpa och installera dem själv. Den ökande näthandeln kräver istället logistiska lösningar som omlastningscentraler för att klara snabba leveranser.

Klimatförändringar är ett faktum och alla behöver dra sitt strå till stacken för att minska klimatpåverkan. Därför är omställning till de hållbara transportslagen nödvändig. För att underlätta för folk att ställa bilen krävs ökade satsningar på kollektivtrafik och cykelbanor samt på exempelvis strategiskt placerade parkeringshubbar kopplade till kollektivtrafik utanför stadskärnorna, för att undvika att fler kör bilen ända fram till slutmålet.

Det är också viktigt att utvecklingen av städerna sker proaktivt så att automatiseringen och elektrifieringen av fordonsflottan inte medför en ökning av antalet fordon. En elbil tar fortfarande lika stor plats som en vanlig bil, elektrifieringen är inte lösningen på trängselproblematiken och inte heller på bullerproblemet, annat än i låga hastigheter. Utsläpp av klimatgaser från bilarna kommer att minska, medan andra luftföroreningar som till exempel partiklar inte förändras i samma utsträckning.

## 3.2 PLANERAD OMVANDLING OCH UTBYGGNAD

I Jönköpings översiktliga planeringsarbete finns ett antal projekt i olika skeden. Om dessa förverkligas kommer de att påverka vägens närområde på ett eller annat sätt.

Södra Munksjöns verksamhetsområde omvandlas till blandstad med korta avstånd mellan bostäder, arbetsplatser och service. Därigenom ges goda möjligheter att gå och cykla istället för att använda bilen. Inom omvandlingsområdet planeras för i storleksordningen 20 000–25 000 boende och 11 500 arbetsplatser.

Eventuell kommer en ny järnvägsstation för höghastighetståg att anläggas söder om Munksjön. Denna knutpunkt för Sveriges nya stambanor för höghastighetståg skapar förutsättningar för ett stort antal arbetsplatser. Österut planeras järnvägen att gå 8–10 meter ovan mark, vilket minskar barriärverkan.

Omvandling av Rosendala verksamhetsområde till 900 bostäder ska bidra till en förstärkning och en positiv utveckling av Huskvarna centrum, där det även finns en ny del med 500 arbetsplatser i planerna. I samband med detta bör stor omsorg ligga på att hitta lösningar för att överbrygga den barriär som E4 utgör mot Vättern.

Rocksjöns tågstation samt järnvägen mellan stationen och Ryhov avvecklas, vilket innebär att denna barriär minskar. Även om spåren fysiskt ligger kvar öppnas nya möjligheter till barriäröverskridande åtgärder på E4 om tidtabellagd tågtrafik upphör.

Vid Ekhagen behövs en bättre koppling över E4 och intresset är stort för att omvandla från industri/verksamheter i Rosenlund, så att denna koppling landar i en mer stadsmässig miljö. Det är också av stort intresse att bygga bostäder där det idag går en stor kraftledning längs Rv40.

### 3.3 IDÉER OCH STRATEGIER

*Baserat på resonemangen i föregående kapitel diskuteras här olika typer av åtgärder som bedöms vara möjliga/rimliga. Åtgärderna är inte avvägda mot andra intressen, varför vidare utredningar måste göras för att fullt ut bedöma lämpligheten. Det är viktigt att ha med sig att trafikfrågorna och stadsbyggnadsfrågorna inte kan hanteras i separata stuprör utan måste samplaneras.*

Den första frågan som behöver besvaras är vilken stad vi vill ha. Denna rapport fokuserar på att staden ska upplevas som sammanhängande. En sammanhängande stad kan uppnås när det är enkelt för invånarna att ta sig runt i staden. Det ska också vara attraktivt att välja framförallt cykel och gång, men även buss för att nå sina resmål. Cykel och kollektivtrafik måste kunna ges bättre förutsättningar att få bättre restidskvoter.

Därför behöver E4 bli mindre dominant i stadslandskapet och dess barriärverkan måste minska. Vägen behöver anpassas mer efter stadens förutsättningar så att staden kan fortsätta växa på ett hållbart sätt. Vilka åtgärder skulle krävas för att E4:an i mindre uträkning ska utgöra en begränsande faktor för hållbara färdssätt? Detta kräver i sin tur en samordnad avvägning mot exempelvis E4:s riksintresse gällande god framkomlighet och kapacitet.

Om ingenting görs för att förbättra situationen är risken stor att vägens roll som barriär befästs ytterligare. Ofta planeras städer utefter hur nuläget ser ut istället för efter sin potential. Sådan kortsiktig planering skulle här kunna innebära att fler barriärer anläggs parallellt med E4, eftersom en strategi kan vara att samla alla barriärer i samma område. Den strategin leder dock till att det blir ännu mer komplext att "åtgärda" vägen i framtiden.

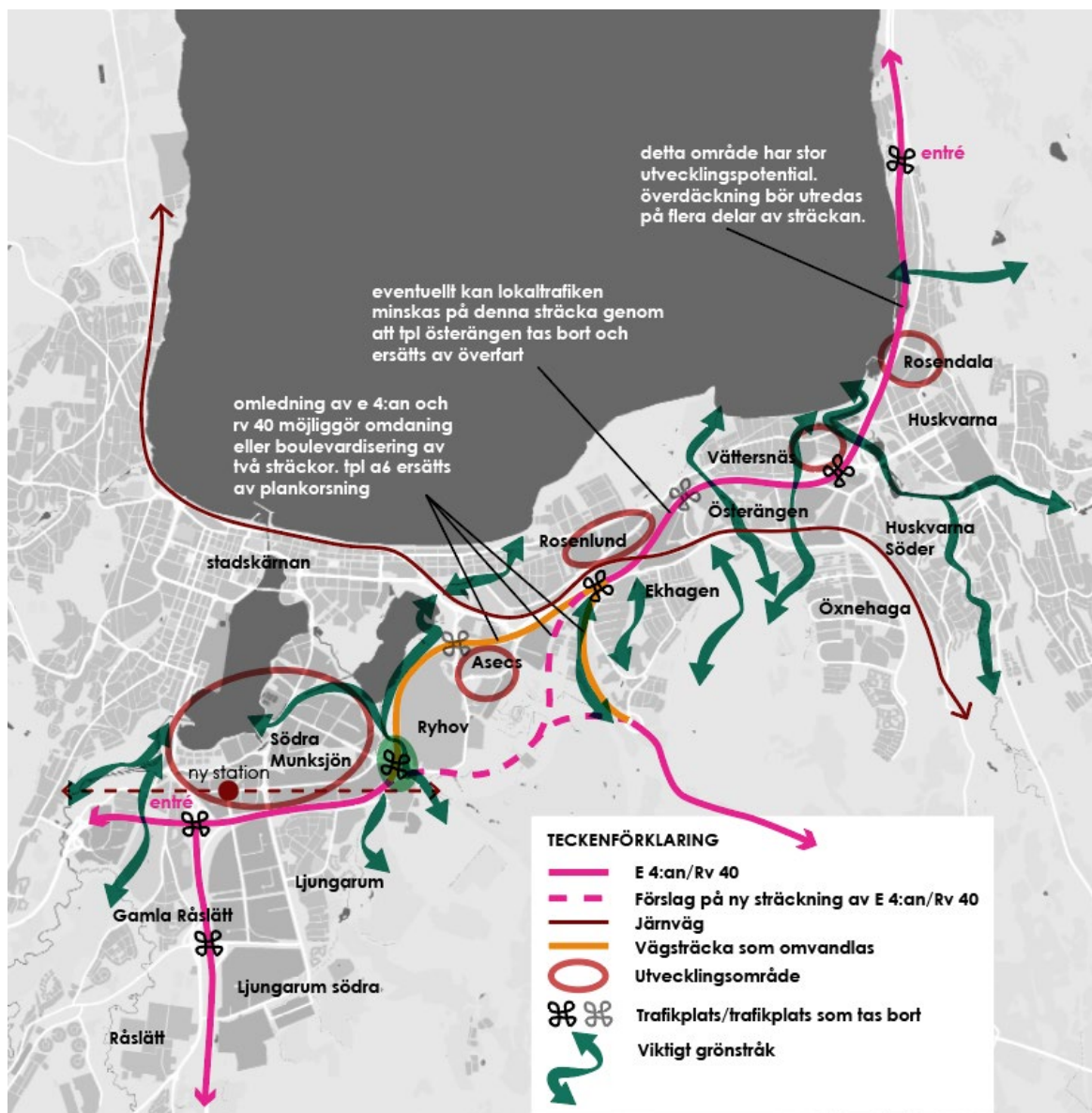
Det viktigaste vi kan göra för att nå dit vi vill är därför att se stadens potential både i ett kortare och i ett längre perspektiv. Mindre enskilda insatser är förstås enklare att få till, men de får ofta också mindre betydelse i det större sammanhanget. Därför är det viktigt att i möjligaste mån se detta som en större systemfråga och ta ett helhetsgrepp genom att göra större stadsomvandlingsinsatser.

#### **Generella riktlinjer**

- Våga planera med utgångspunkt i vad megatrenderna skulle kunna ge.
- Viktigt att inte jobba i stuprör utan tillsammans, för stadens bästa.
- Bestäm vilken stad som är önskvärd och planera efter det.
- Tänk långsiktigt! Stora, dyra investeringar kan göras efter hand och skapar värden på sikt.
- Utveckla ekosystemtjänsterna och den blågröna strukturen.

#### **Workshop**

Under arbetet med idéer och strategier genomfördes en workshop med deltagare från både Trafikverket och Jönköpings kommun. Syftet var att gemensamt identifiera problem samt möjliga och rimliga åtgärder. Resultatet från workshopen är inbakat i förslagen som kan ses på den översiktliga strategikartan i figur 5.



Figur 5. Kartillustration som visar översikt över idéer för ökat stadsliv och förbättrade kopplingar, baserat bland annat på resultatet av den workshop som genomfördes med Trafikverket och Jönköpings kommun.

### 3.3.1 På vägen

Genom att förändra trafikanternas upplevelse av vägen är det möjligt att höja upplevelsen av staden och stärka dess varumärke. Exempel på sådana åtgärder kan vara tydliga entréer till staden och däremellan ett formspråk som skiljer sig från motorväg genom landsbygden. En förändring av vägens skala samt vegetation, belysning, utformning av räcken och broar m.m. leder till att vägen blir något annat än en motortrafikled. Sådana åtgärder kan också leda till att det inte känns naturligt att hålla höga hastigheter.

Denna typ av åtgärder på vägen innebär dock inte i sig själva att staden upplevs mer sammanhängande för invånarna, såvida de inte är av sådan art att den negativa omgivningspåverkan minskar avsevärt.

En betydande sänkning av hastigheterna på vägen skulle däremot inte bara minska buller utan även möjliggöra korsningar i plan. Dessutom kan det medföra att bussen kan få utökat utrymme, gärna i eget körfält, och därigenom högre konkurrenskraft i och med att lokal trafik inte längre vinner så mycket på att använda vägen för kortare resor. Detta skulle vara särskilt betydelsefullt i arbetet med att skapa tryggare överfarter nära

bostadsbebyggelse. Ytterligare ett steg i denna riktning vore att boulevardisera eller på annat sätt omvandla delar av vägen.

Omgivningspåverkan i form av buller och luftföroreningar från gatan skulle bli mindre, vilket skulle vara särskilt betydelsefullt för naturreservatet vid Rocksjön. Boulevard med plankorsning vid A6 istället för trafikplats skulle bli mindre platskrävande, vilket innebär att detta skulle frigöra mer mark för stadsutveckling i centrumnära läge (se områdesvisa förslag under avsnitt 3.3.2).

En möjlighet som diskuterades på workshopen var att bygga bort trafikplatser för att förhindra att lokal trafik använder E4. Ur stadens perspektiv är det bättre med många små anslutningar men då kan risken för kö öka på E4. På delar av sträckan kan det ändå vara värt att utreda vidare, förslagsvis mellan trafikplatserna Ekshagen och Huskvarna södra. Det skulle också frigöra en del mark om trafikplats Österängen skulle byggas om till enbart överfart. Färre ordentliga trafikplatser ökar dock belastningen på kvarvarande mot och anslutande stadsvägnät och kan behöva kompletteras med fler strategiskt placerade överfarter för kollektivtrafik och bil.

### **3.3.2 Nya och förbättrade kopplingar**

För att möjliggöra hållbara transportval som gång-, cykel- och kollektivtrafik behövs fler kopplingar över vägen anpassade för just dessa trafikantgrupper. Genom "lokalgator" över E4 ges även möjlighet till bättre kopplingar stadsdelar emellan. Generellt bedöms nya kopplingar behövas bäst där flest människor har ett behov av att korsa vägen, företrädesvis till fots eller på cykel, exempelvis där det bor flest människor. Kopplingarna bör ansluta till befintligt, med fördel finmaskigt, gatunät samt gång- och cykelnät. De bör även knytas till viktiga målpunkter som skolor, idrottsplatser, parker och naturområden för att underlätta för alla stadens invånare, även barn och ungdomar att cykla. Enligt Jönköpings kommuns grönstrukturplan bör trygga passager för gång och cykel finnas var 500:e meter.

En annan aspekt är att skapa möjligheter till att korsa vägen där grönstrukturen idag är bruten och behöver lagas ihop. Ekosystemtjänster är betydelsefulla för folkhälsa och välmående samt stadens attraktivitet. Möjligheten att följa de blå och gröna stråken från mer perifera områden ända in till stadskärnan eller sjöarna vore en enorm vinst för staden. Om dessa stråk idag inte används i så stor utsträckning kan det bero på att konnektiviteten saknas, vilket gör dem mindre attraktiva.

Behovet av att förflytta sig över vägen kan till viss del begränsas genom att målpunkter placeras nära hemmet. Frågan bör dock ställas om det är en utveckling av staden som är önskvärd, att invånarna stannar i sina respektive bostadsområden. Vissa typer av service bör däremot finnas nära hemmet. Dit hör exempelvis förskola, bostadsnära parker och enklare handel. All form av service går dock inte att förlägga till bostadsnära lägen.

Vid utveckling av ett nytt område måste olika typer av kopplingar finnas, både i form av lokalgator och gång- och cykelkopplingar, så att det snabbt blir en del av staden. Därför är det också viktigt att området redan från början är välförsörjt med kollektivtrafik.

Till sist bör kopplingar utformas med stor omsorg. Lösningarna ska vara tillgängliga, ändamålsenliga och anpassade för gående och cyklister. Breda tunnlar och broar är att föredra, där utsatthet från vägmiljön minskar. Belysning, material och möblering bör vara omsorgsfullt utvalda. Bullerskydd bör placeras ut i särskilt utsatta områden. Hjälpmedel som cykelpumpstationer och olika tekniska lösningar underlättar för cyklister och kan skapa ytterligare attraktivitet.

Trafikplatserna och de vägar som leder fram till dem är de mest storskaliga, bullriga och ogästvänliga trafikmiljöerna för fotgängare och cyklister. Därför bör idén om att gång- och cykelnätet leds *via* dessa lämnas. Som tidigare nämnts bör kopplingar istället knyta an mer direkt till befintligt GC-nät.

Genom att skapa överdäckningar av olika slag kan båda sidor av vägen länkas samman. Överdäckningar kan skapa stora vinster exempelvis i form av minskad barriäreffekt och ökad andel exploaterbar mark eller parkytor. Överdäckningar i stadsmiljö kan rymma både bostäder, lokalgator och handelsytor, om det finns underlag, och tillföra grönska där det annars hade varit svårt att inrymma gröna kvaliteter. I vissa fall behöver vägen först sänkas ner, men i andra fall är det möjligt att bygga en konstruktion ovanpå utan nedsänkning av vägen. Som exempel kan nämnas (*av upphovsrättsliga skäl inkluderas inte bilder i rapporten*):

- I centrala Göteborg pågår överdäckning av Götaleden som möjliggör utveckling av en ny stadsdel i Gullbergsvass  
<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/e45/>.
- Utanför Köpenhamn finns ett exempel på park ovanpå E20 vid Tårnby station  
<https://www.google.com/maps/@55.6294555,12.6024196,562m/data=!3m1!1e3>
- I Ljungkile har en bredare bro mellan två högpunkter anlagts, mer som en sociodukt  
<https://www.google.com/maps/@58.2220311,11.9179651,3a,75y,214.34h,80.1t/data=!3m6!1e1!3m4!1sQRAqu4JPtQ0ft7a2tCMAoQ!2e0!7i13312!8i6656>
- I Västerås planeras ett resecentrum <https://www.vasteras.se/kommun-och-politik/vasteras-utvecklas/malarporten/resecentrum.html>
- Funderingar finns på att däckas över Solna station  
<https://www.fastighetsvarlden.se/notiser/solna-station-kan-dackas-over/>

### **Generella riktlinjer**

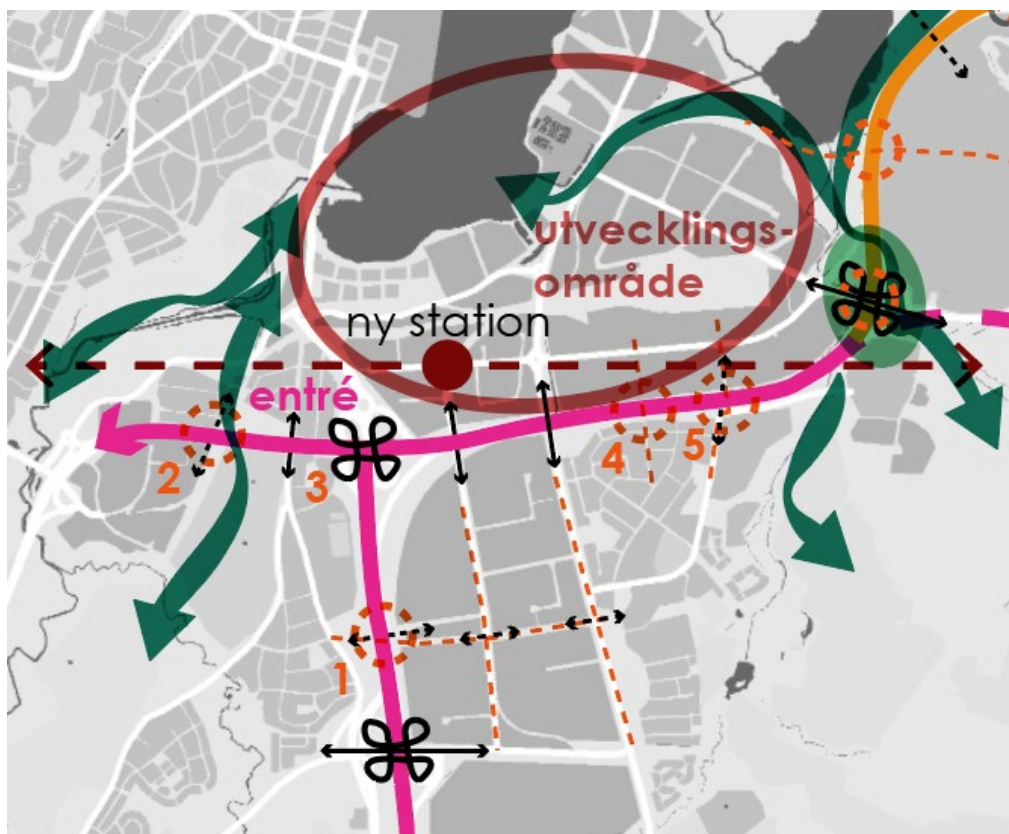
Nya gena gång- och cykelkopplingar placeras där människor vill korsa vägen, det vill säga:

- där avståndet mellan befintliga kopplingar är för långt
- för att förstärka befintliga strukturer som grönstruktur och gång- och cykelstruktur
- mellan områden där många bor eller verkar
- där det är lämpligt med tanke på kommande stadsutveckling
- där det är lämpligast av hälso- och miljömässiga skäl. Exempelvis är en trafikplats inte optimal vistelsemiljö för oskyddade trafikanter.

Samma principer bör gälla i arbetet med att prioritera vilka befintliga kopplingar som bör förbättras rent utformningsmässigt. Kopplingen behöver inte bara vara estetiskt tilltalande utan också funktionell och välkomnande. Tillgänglighets- och trygghetsaspekterna är viktiga att tillgodose. Ju sämre kopplingen är utformad, i kombination med hur många som använder den, desto högre prioritering.

### **Områdesvisa förslag**

*Här visas idéer till och förslag på hur vägen och dess närmiljöer kan utvecklas i fyra delområden, med tillhörande kartillustrationer.*



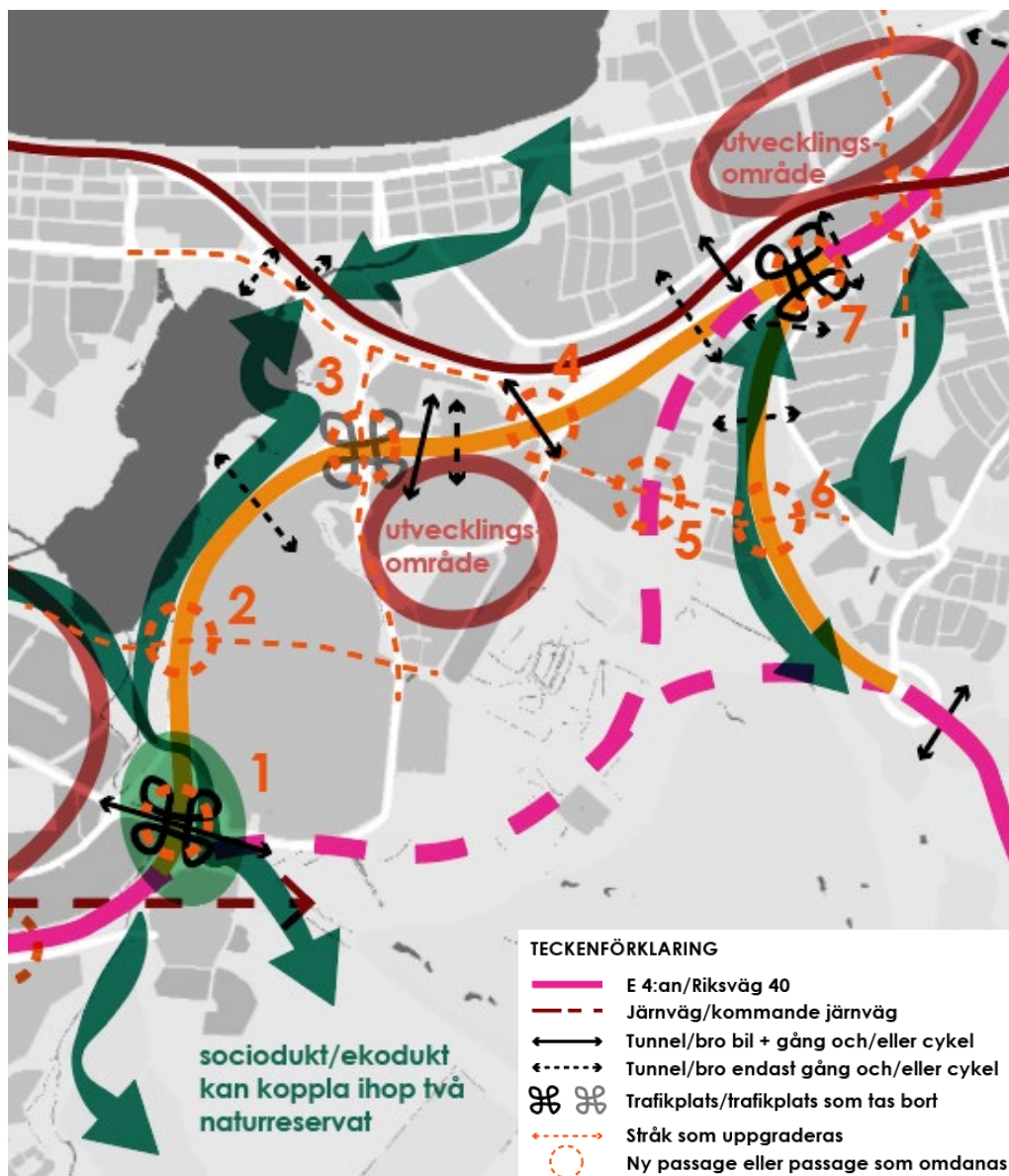
#### TECKENFÖRKLARING

- E 4:an/Riksväg 40
- - - Järnväg/kommande järnväg
- ↔ Tunnel/bro bil + gång och/eller cykel
- - - Tunnel/bro endast gång och/eller cykel
- ⊗ ⊗ Trafikplats/trafikplats som tas bort
- - - Stråk som uppgraderas
- Ny passage eller passage som omdanas

#### Delområde 1, Ljungarum – Råslätt

Trafikplats Ljungarum skulle kunna utvecklas till stadens västra entré, vilket innebär att härifrån och österut har vägen ett mer stadsmässigt uttryck. Här planeras också den nya stadsdelen Södra Munksjön som kommer att innehålla många bostäder, arbetsplatser och ny tågstation. Det är mycket viktigt att den nya stadsdelen får många kopplingar mot resten av staden. Det är också viktigt att den gröna strukturen kopplas ihop med strukturerna på andra sidan vägen.

1. Cykelstråk genom Ljungarums verksamhetsområde med tunnlar under Herkulesvägen, Industriegatan och E4.
2. Tunnel under Rv 40 som förbinder Skogskyrkogården med naturområdet kring Tabergsån och Munksjön. Här finns en järnväg som behöver beaktas.
3. Trafikplats Ljungarum, Stadens nya entré i väster.
4. Ny passage vid Almvägen. Ljungarum gränsar till verksamhetsområde i väster och E4 i norr och är dåligt kopplat till omgivningarna. Det är idag 700 m fågelvägen mellan befintliga passager. Bra kopplingar behövs när Södra Munksjön omvandlas.
5. Otrygg/otillgänglig tunnel vid Gånglåten. Boende i Ljungarum har nära till kollektivtrafik på båda sidor om E4. Genom omdaning av tunneln tillgängliggörs hållplatsen norr om E4, vilket skulle kunna öka kollektivtrafikanvändningen.



### Delområde 2, Ryhov - Ekhagen

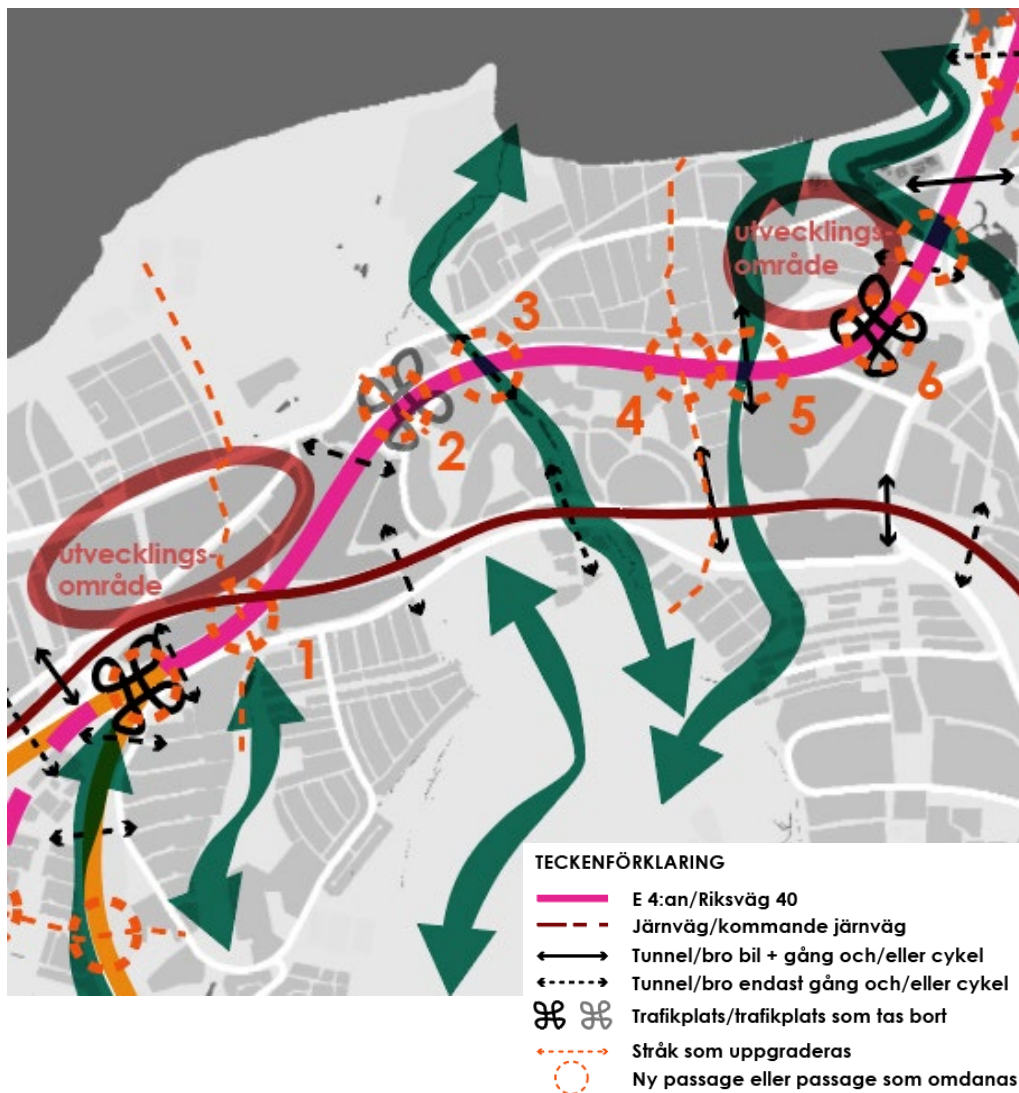
En sträcka som i workshopen pekades ut som möjlig för omvandling sträcker sig mellan Ryhov och Ekhagen. Här skulle ett mer urbant stadsstråk eller boulevard kunna utvecklas med lägre hastighet kombinerat med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Särskilt på sträckan efter nuvarande trafikplats A6 finns potential för stadsomvandling på båda sidor om vägen. Tung trafik och genomfartstrafik skulle ledas om via en ny koppling mot Rv40 (streckad linje i figuren; se även figur 6 nedan). Detta skulle i sin tur innebära att genomfartstrafik på Rv40 inte behöver åka in till Jönköping, vilket skulle vara en stor förbättring. Omvandlingen skulle innebära att korsande stråk inte behöver vara planskilda. Trafikplats A6 kan därför byggas om till plankorsning, vilket skulle frigöra en del byggbar mark.

Om E4 dras längre västerut skulle även nuvarande koppling från Rv40 mot Ekhagen kunna göras om till boulevard, vilket skulle innebära att staden kan lagas ihop och barriären mellan bostadsområdena på ömse sidor om vägen skulle minska avsevärt. Här finns möjlighet till förtätning, men det är viktigt att inte bygga bort den möjlighet till ett attraktivt grönstråk som skapas om kraftledningarna här försvinner och den tunga trafiken flyttas.

Om vägen ligger kvar i sin nuvarande form behöver kopplingar vara planskilda, annars inte. Detta gäller även befintliga broar/tunnlar som då inte behövs. Nya passager över de nya sträckningarna av E4 och Rv40 anläggs med fokus på att från början skapa strategiskt placerade, gena och trygga passager för gående och cyklister.

Trafikplatsen vid Ryhov är väldigt ytkrävande och kapar förbindelsen mellan två naturreservat. Om det är möjligt att anlägga en sociodukt/ekodukt här skulle det möjliggöra fina grönstråk som förbinder Södra Munksjön med omgivningarna söder om vägen och samtidigt förbättra spridningsstråken för flora och fauna.

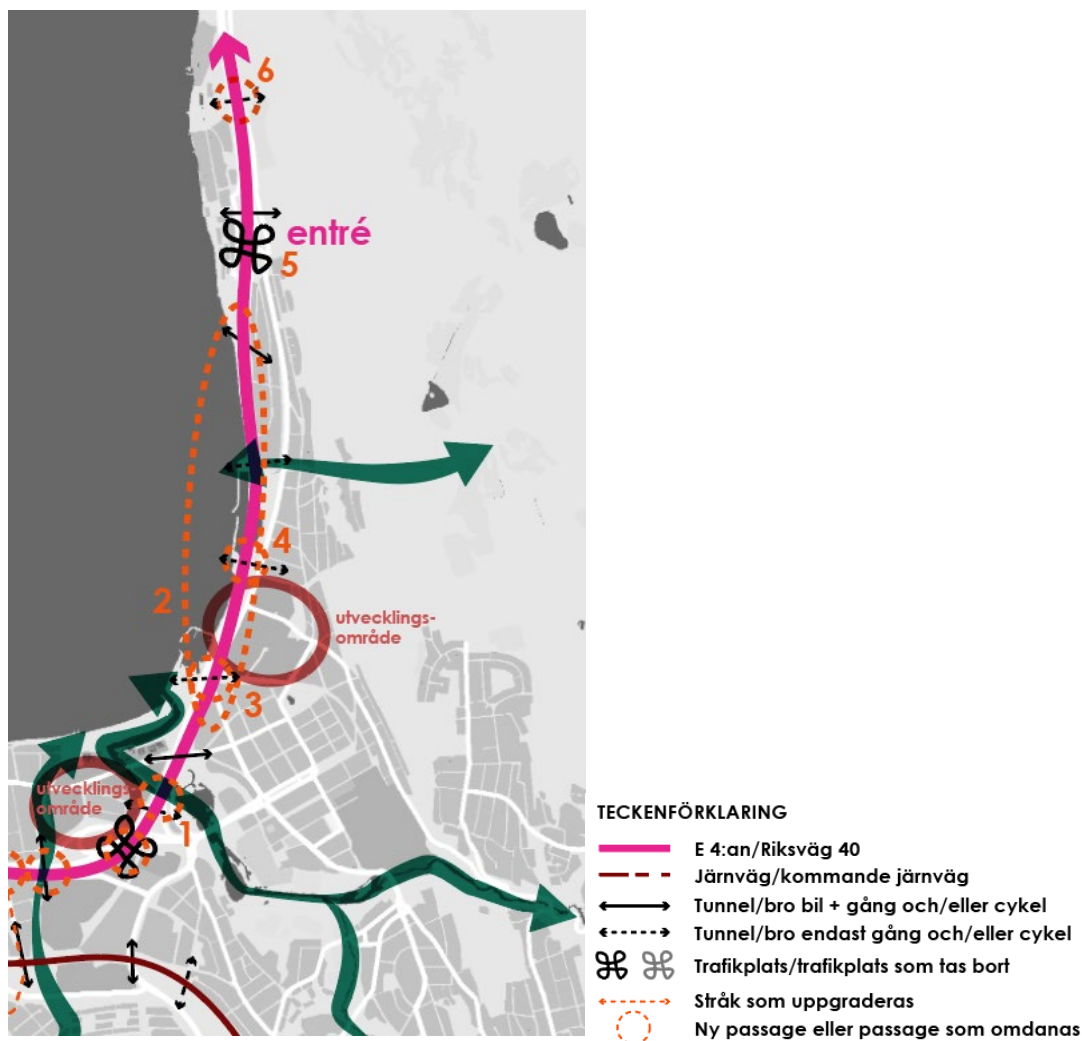
1. Trafikplats Ryhov. Härifrån omleds E4/Rv40 och endast lokal- och kollektivtrafik fortsätter på nuvarande sträckning. I samband med ombyggnaden av motet skapas också en koppling mellan Rocksjöns naturreservat och Strömsbergs naturreservat söder om E4. Om möjligt sker detta genom att anlägga en ekodukt/sociodukt.
2. Ny passage som förbinder gång-/cykelstråk söder om Rocksjön med Ryhofs sjukhusområde och naturområde i väster.
3. Trafikplats A6 omvandlas till plankorsning med Regementsgatan.
4. Påfart vid Odengatan, del av Trafikplats Ekhagen byggs om. Odengatan som är en stor barriär behöver också anpassas till de nya förhållandena för att utvinna omvandlingarnas fulla potential.
5. Passage under ny sträckning föreslås vid Tallörtsbacken där befintlig struktur redan finns. Nytt stråk fortsätter över gamla Rv40 och vidare mot Ekhagen.
6. Omvandling av Rv40 söder om Trafikplats Ekhagen skulle laga ihop staden, och gynna etablering av fler bostäder vid flytt av ledningsgata. Det är dock viktigt att också ta vara på den möjlighet till nytt grönstråk som skapas i och med detta.
7. Ekhagen vid Rv40 byggs om för att möjliggöra och stödja de föreslagna förändringar som beskrivs ovan.



### Delområde 3, Ekhagen – Huskvarna Södra

Denna sträcka föreslås byggas om så att vägen här inte används för lokaltrafik i samma utsträckning. Detta görs bland annat genom att Trafikplats Österängen tas bort. Endast överfart tillåts. Utöver det finns här ett antal möjligheter till nya/förbättrade kopplingar.

1. Ny koppling vid parkområde nära Resedastigen. Här är avståndet mellan passager väldigt långt, ca 1 km fågelvägen. Dessutom finns här potential att stärka den gröna infrastrukturen så att man vid omvandling av verksamhetsområdet i Rosenlund kan koppla ihop parkområdet söder om vägen med park- och idrottsområdet vid Vättern.
2. Trafikplats Österängen tas bort. Endast överfart tillåts.
3. Tunneln under Birkagatan och E4 är väldigt lång och utgör en viktig saknad länk i grönstrukturen. Det bör utredas om det är möjligt att förbättra den ur användarnas perspektiv samt anpassa den för spridning av flora och fauna.
4. Ny koppling vid Apollovägen skulle möjliggöra länk mellan Vättern och Bondbergets naturreservat.
5. Koppling vid Andréevägen byggs om för att stärka den gröna infrastrukturen.
6. Trafikplatsen Huskvarna Södra är väldigt ytkrävande och bör om möjligt byggas om för ett effektivare markyttnyttjande.



#### Delområde 4, Huskvarna Södra – Huskvarna Norra

Norr om trafikplatsen Huskvarna Södra vid Huskvarnaåns utlopp och småbåtshamnen finns ett område med stor utvecklingspotential. Vägen går dock väldigt nära, varför en överdäckning av området skulle skapa bättre tillgång till vattnet för Huskvarnaborna samt göra stor nytta som bullerreducerande åtgärd. För en bättre koppling överlag till vattnet från Huskvarna bör också flera av passagerna under/över vägen förbättras.

1. Koppling vid Huskvarnaån byggs om för att förbättra för blågrön infrastruktur.
2. Hela detta område bör utredas för att hitta de bästa lägena för överdäckningar, både ut tekniskt perspektiv och ur socialt och ekonomiskt perspektiv. Även utvecklingen av Rosendala verksamhetsområde bör tas med i beräkningen.
3. Gång- och cykelbro norr om Huskvarnaån har en utformning som inte är optimal och kan ses över i samband med annat utvecklings arbete i området.
4. Denna bro är endast till för fotgängare, vilket innebär att det är mer än 1 km mellan passagerna för den som cyklar.
5. Trafikplatsen Huskvarna Norra föreslås bli den norra entrén till staden, vilket innebär att vägen från denna punkt har ett mer stadsmässigt utseende. Det gäller även passager under och över vägen.
6. Denna passage består av en vägtrumma, vilket inte är den mest användarvänliga utformningen. Det är heller inte optimalt för cykel.

### Exempel på utformning av gång- och cykelbroar

Gång och cykelkopplingar utformas med användarens upplevelse i fokus.



Överst samt till vänster: Moreelsebrug är en drygt 300 meter lång och tio meter bred gång- och cykelbro med trädplanteringar över järnvägsspår vid centralstationen i Utrecht. (Foto: WSP)

Nederst till vänster: Gång och cykelbro med visst väderskydd i Madrid. (Foto: WSP)

Nederst till höger: Gång och cykelbro i Köpenhamn. (Foto: WSP)



### 3.4 STAD OCH VÄG I SAMKLANG

Miljöerna närmast vägen bör utformas för att i den mån det är möjligt stötta arbetet med att minska vägens barriäreffekter såväl som att skydda omgivningarna från vägens negativa effekter. Samtidigt behöver vägen anpassas efter de förutsättningar staden har. Det är också viktigt att de kapacitetshöjande åtgärder som görs på E4 utförs vid rätt tidpunkt, så att de samspelar med stadens utveckling och inte bidrar till ett ökat resande med bil.

Genom att skapa ett finmaskigare nät i områdena kring vägen kan genheten i gång- och cykelnätet och kopplingarna över vägen öka. Enklast är att börja i de områden där stadsomvandling planeras.

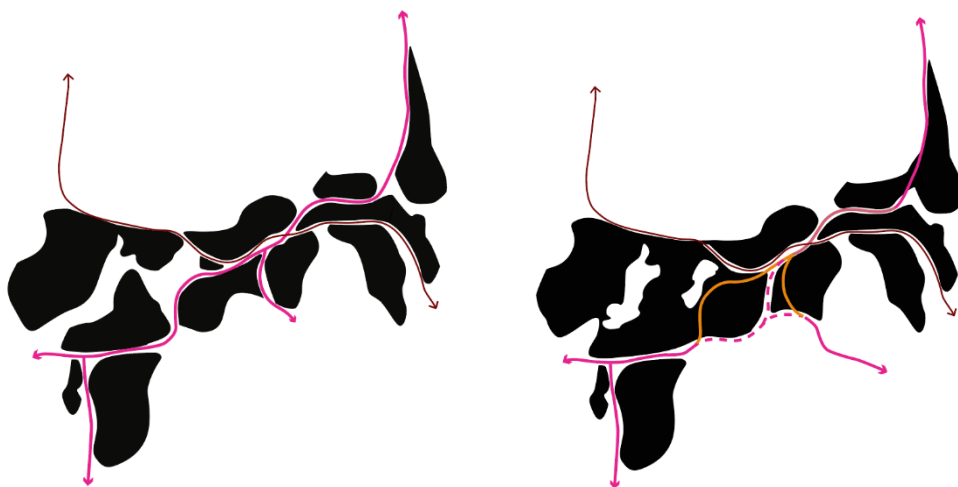
I flera områden planeras redan för omvandling och en blandning av bostäder och verksamheter. Variation av aktörer och olika typer av bostäder gör att områdena mer sällan är folktomma. Genom att skapa fler målpunkter, även för gång och cykel, ökar attraktiviteten i stråken och kopplingarna.

Värt att tänka på är att de verksamheter som flyttas i takt med att områdena omvandlas är mer eller mindre beroende av godstransporter. Noggrann planering behöver föregå flytt för att välja lämpliga områden och skapa den infrastruktur som krävs för att säkerställa att man inte skapar nya barriärer i onödan.

Reducerat buller till följd av sänkta hastigheter och åtgärder som ombyggnation av trafikplatser samt flytt av farligt gods skapar möjligheter att bygga närmare vägen. Det minskar dess barriärverkan.

Genom att arbeta för att grönstrukturen ska bli mer sammanhängande och jobba med ekosystemtjänster kan stora sociala, ekologiska och ekonomiska värden skapas i staden. Sjöarna och vattendragen är ett av stadens starkaste identitetsskapande drag. Detta bör tas till vara och stärkas i största möjliga mån. Ett exempel är sträckan mellan Huskvarna Södra och Huskvarna Norra, där E4 går nästan precis i strandkanten. Vyerna mot Vättern skapar höga upplevelsevärden för trafikanterna, men för de boende i Huskvarna eller för fotgängare och cyklister som rör sig i stråket mellan E4 och Vättern är upplevelsen mer präglad av buller och motortrafik. Här finns stor potential till förbättring och åstadkomma en skönare miljö med tillgänglighet till vattnet för oskyddade trafikanter och boende.

Sammantaget och tillsammans med idéer till åtgärder enligt föregående kapitel kan detta leda till en bättre sammankopplad stad, med bättre förutsättningar för stadsliv.



Figur 6. Schematisk bild som visar hur staden kan bli mer sammanhängande om E4 leds om (WSP).

# BILAGA: URVAL AV RELEVANTA PLANERINGSKORT

## **Nationellt perspektiv**

### **Klimatlagen**

Klimatlagen innebär i korthet att regeringen ska arbeta för att uppnå de långsiktiga utsläppsmål som beslutats av riksdagen. Det klimatpolitiska arbetet ska (enligt 2§):

1. syfta till att förhindra farlig störning i klimatsystemet,
2. bidra till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring,
3. vara inriktat på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter, och
4. vila på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.

### **Sveriges miljö kvalitetsmål**

Av Sveriges miljö kvalitetsmål är det framförallt *God bebyggd miljö* som är relevant för denna PM. Det beskrivs så här:

*"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. 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."*

Viktiga utmaningar är bland annat att minska påverkan från trafikbuller. Åtgärder behövs på alla nivåer i samhället. Det gäller allt från internationella överenskommelser om buller från fordon till ökad miljöhänsyn när vägar och bostadsområden planeras och byggs. Vi behöver även ställa om till att använda förnybara energikällor och hållbara transportmedel.

I samhällsplaneringen behövs en ur miljösynpunkt bättre tillämpning av de befintliga regelverken, framför allt av plan- och bygglagen. Det behövs bland annat aktuella och relevanta planeringsunderlag och en samordnad planering av bebyggelse och infrastruktur. (Källa [sverigesmiljomal.se](http://sverigesmiljomal.se))

Andra miljömål som påverkas mer indirekt av vägens utformning är *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan*.

## **Trafikverkets perspektiv**

### **Transportpolitiska övergripande mål**

I sin planering av transportsystemet i landet förhåller sig Trafikverket till de övergripande transportpolitiska målen.

Målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det omfattas av funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmål fokuserar på tillgänglighet så att transportsystemets utformning, funktion och användning medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen.

Hänsynsmål fokuserar på säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att de övergripande miljö- och miljö kvalitetsmålen, samt bidra till ökad hälsa.

### **Nationell plan för transportsystemet 2018–2029**

Den nationella planen för transportsystemet 2018 – 2029 fastställdes av regeringen 31 maj 2018. Planen omfattar åtgärder som är viktiga steg mot ett modernt och hållbart trafiksystem.

Utgångspunkterna är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktivet pekades sex samhällsutmaningar ut:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle

Dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet i stort.

Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling på lång sikt.

### **Jönköpings kommuns perspektiv**

#### **Översiktsplan 2016**

Kommunens översiktsplan stöder viljeriktningen att kommunen aktivt ska arbeta för att förverkliga Götalandsbanan och Europabanan. Redan starka kollektivtrafikspår ska stärkas och bli mer attraktiva. Ambitionen är att biltrafiken inte ska öka trots att invånarantalet stiger och utrymme ska skapas i trafiksystemet för de hållbara kommunikationsalternativen. E4:s sträckning genom Jönköping och Huskvarna ska utredas för att tydliggöra vilken betydelse den har som regional och kommunal transportled, samt dess påverkan på stadsmiljön och möjligheterna till ny bebyggelse.

Kommunen har som mål att antalet kollektivtrafikresor per invånare ska dubblas till 2020 i förhållande till 2007. Genom att lokalisera nybyggnad till ett befintligt stråk skapas bättre förutsättningar för kollektivtrafikresande med korta avstånd mellan bostad, arbetsplatser, skolor och andra målpunkter. Detta gynnar både dagens invånare och dem som planerar att flytta in.

### **Kommunikationsstrategi 2012**

Kommunikationsstrategin ger en samlad syn på hela transportsystemet i de centrala delarna av Jönköping. Syftet är att utveckla trafiksystemet i harmoni med den pågående stadsutvecklingen och att säkerställa fungerande kommunikationer samt ge förutsättningar för en god miljö i framtiden.

Kommunikationsstrategin lägger tyngdpunkten på att förtydliga och skapa attraktiva resmöjligheter med flera olika transportalternativ. Hållbart resande ska främjas genom att bland annat påverka förändra attityder och beteenden.

### **Kollektivtrafik 2031**

Jönköpings kommun och Jönköpings Länstrafik har tagit fram gemensamma målsättningar för utveckling av kollektivtrafiken. Utgångspunkten är att biltrafiken inte ska öka, medan kollektivtrafikresandet ökar istället.

Om biltrafiken inte ska öka under fram till ca 2032 (då kommunen beräknas ha ca 160 000 invånare) bedöms färdmedelsfördelningen enligt genomförda resevaneundersökningar (RVU 2014) behöva förändras så att andelen bilresor minskar från 67% till ca 56% och andel kollektivtrafikresor ökar från 10% till ca 16%. Parterna åtar sig att utföra olika åtgärder enligt en avsiktsförklaring mellan Jönköpings kommun och Region Jönköpings län.

### **Stadsbyggnadsvision 2.0**

Arbetet med vision 2.0 har genomförts inom fyra huvudsakliga utvecklingsområden; *Stadens liv och innehåll*, *Förnyelse i stadskärnan*, *Förnyelse kring Munksjön* samt *Stadens hållbara kommunikationer*. Kärnan i den växande staden ska utvecklas långsiktigt hållbart där bland annat barnperspektivet samt god tillgänglighet särskilt ska beaktas. Maximal attraktivitet ska uppnås genom samspel såväl inom kärnan som med övriga stadsdelar i kommunen. Stadsstrukturen utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk, en urban stadsstruktur som ger förutsättningar för hållbara kommunikationer.



## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. [wsp.com](http://wsp.com)

**WSP Sverige AB**  
Box 13033  
402 51 Göteborg  
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://wsp.com)

