

**Plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager i Gislaveds kommun**

Dokumenttyp: Handlingsplan

Beslutat av: Tekniska förvaltningen

Fastställsedatum: 2022-06-03

Gällande: 2023-2026

Ansvarig: Förvaltningschef

Handläggare: Trafikutredare

Revideras: Vart 4:e år

Följas upp: Minst varje år

# PLAN FÖR HASTIGHETSSÄKRING AV GÅNG-, CYKEL- OCH MOPEDPASSAGER I GISLAVEDS KOMMUN 2023-2026



## Innehåll

1. Inledning	3
2. Sammanfattning	3
3. Bakgrund	4
3.1 Begreppslista	5
4. Syfte och mål	6
4.1 Avgränsningar	6
5. Metod	6
5. Metod fortsättning	7
6. Teori	7
6.1 Gångpassage eller övergångsställe	7
6.1 Cykelpassage eller cykelöverfart	7
6.2 Bussar och gupp	8
6.3 Buller och vibrationer	8
6.4 Tillgänglighet	9
6.5 Exempel på utformning av farthinder	10
7. Åtgärdsplan	11
7.1 Etappmål 2030 för Gislaveds kommun	11
8. Vision	12
8.1 Fördjupning av översiktsplan och detaljplaner	12
Referenser	13
Bilaga 1- Åtgärdsplan prioritet I	14
Bilaga 1- Åtgärdsplan prioritet I – Anderstorp	14
Bilaga 1- Åtgärdsplan prioritet I – Smålandsstenar	14
Bilaga 1- Åtgärdsplan prioritet I - Gislaved	15
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt	16
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Anderstorp	16
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Hestra	17
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt – Smålandsstenar	17
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Burseryd	17
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Broaryd	17
Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Gislaved	18

## 1. Inledning

Mellan 10-20 personer omkommer vid gång- cykel- och mopedpassager (gcm-passager) i tätorter varje år. Hastighetsreducerande åtgärder i samband med passager är en stor och viktig del i trafiksäkerhetsarbetet mot Nollvisionen. Åtgärdsplanen i bilaga 1, presenterar hur de befintliga passagera i kommunen kan hanteras. Planen sträcker sig fram till år 2026, och omfattar särskilt kritiska passager. Åtgärdsplanen omfattar ytterligare passager som har bedömts att kräva mer utredning, men som ännu inte är inkluderade i de första 4 årens åtgärdslista.

En arbetsgrupp bestående av kommunstyrelseförvaltningen (avdelningen för hållbar utveckling), fritid- och folkhälsoförvaltningen, barn- och utbildningsförvaltningen och tekniska förvaltningen har tillsammans arbetat fram underlaget för framtida åtgärder. Handlingsplanen i sin helhet har sedan tagits fram av tekniska förvaltningen.

## 2. Sammanfattning

För att uppnå ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete inom Gislaveds kommun, och för att säkerställa att tekniska förvaltningen arbetar metodiskt mot nollvisionens mål, upprättas denna plan. Den är framtagen med stöd av tekniska nämndens gällande riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun.

Planen ska stötta planering av nya gcm-passager samt stödja arbetet att säkra befintliga gcm-passager. Endast passager på det kommunala vägnätet omfattas av åtgärdsplanen. För att kartlägga befintliga passager i kommunen genomfördes en inventering under 2017. Inventeringen omfattade också farthinder. Med hjälp av inventeringen har alla passager säkerhetsklassats. Klassningen bygger på en kombination av gällande hastighetsbegränsning och avstånd mellan farthinder och passage. För detaljerad beskrivning av klassificeringsnivåer se *Trafikverkets dataproduktspecifikation – Klassificerad gcm-passager (se referenser på sidan 13)*.

Utifrån klassningen kunde en åtgärdsplan upprättas. Alla delvis säkra och osäkra passager behandlades, och en prioritering gjordes för att avgöra vilka passager som skulle åtgärdas först. Som stöd i prioriteringsarbetet användes kommunens trafikmätningar samt översiktliga kostnadsberäkningar. Denna åtgärdsplan omfattar år 2023 – 2026, samt visar passager som kan vara aktuella att lyfta fram till nästa 4-årsperiod. Vilka passager som är prioriterade i etapp 1, återfinns i bilaga 1 - *Åtgärdsplan*.

Teorikapitlet presenterar olika aspekter att beakta vid planering av nya passager och hur man kan förhålla sig till dessa. Exempelvis vad man bör ta hänsyn till vid val av passagetyp. Det ingår också ett avsnitt i hur man kan hantera farthinder på busslinjetrafikerade vägar. Övriga avsnitt är buller och vibrationer, tillgänglighet och utformning.

### 3. Bakgrund

Nollvisionen är det trafikpolitiska mål som trafiksäkerhetsarbetet i Sverige grundar sig på. Visionen antogs i Riksdagen år 1997 och innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. År 2020 antogs nya etappmål 2030 för att på ett mer systematiskt sätt arbeta mot Nollvisionen. Etappmålet kan nås genom att olika indikatorer, med särskilda mål, uppfylls. Andel säkra gcm (gång-, cykel- och moped)-passager är en viktig indikator och kommunen är en viktig aktör i förverkligandet av Nollvisionen.

Etappmålet till 2030 innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017-2019. Det innebär högst 133 omkomna och som mest 3 100 allvarligt skadade i vägtrafiken år 2030.

Etappmålet som till 2020 bestod av ett antal indikatorer med specifika mål som bör uppfyllas. Ett indikatormålet är andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager, där målet var att hastighetssäkra 35 % av alla passager. I Gislaveds kommun är 32 % av alla passager på allt vägnät säkra år 2021. På vägnät där kommunen är väghållare är 38 % av alla passager klassade som säkra efter år 2021. Kommunen har uppnått sitt delmål, som beslutades av tekniska nämnden den 24 september 2019, om att nå 35 % säkra passager på kommunalt vägnät till år 2030.

Ett nytt delmål enligt tekniska nämndens riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun, antagna den 19 april 2022, är att nå 40 % säkra passager på kommunalt huvudvägnät (Funktionell vägklass 0-6) till år 2030.

Omkring 10 % av de som omkommer i trafiken är cyklister. Ökad cykelanvändning kan innebära en ökning av antalet omkomna eller allvarligt skadade och trafiksäkerhetsarbetet måste drivas framåt med tydliga riktlinjer för att förhindra detta.



### 3.1 Begreppslista

Nedan följer en begreppslista som förklarar vanligt förekommande begrepp och förkortningar i handlingsplanen.

85-percentilen (V85)	85 % av fordon har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet.
GC	Gång- och cykel
GCM	Gång, cykel och moped
Cykelpassage	Anvisad plats som underlättar för cyklister att korsa körbana
Cykelöverfart	Anvisad plats där cyklister korsar körbana och bilister har väjningsplikt mot cyklister och mopedister
Farthinder	Fysisk åtgärd i vägnätet med syfte att reducera hastigheten
GIS	Geografiskt informationssystem
Gångpassage	Anvisad plats som underlättar för gångtrafikanter att korsa körbana
Konfliktpunkter	Punkter där gång- och cykelvägnätet korsar fordonstrafikvägnätet
Målpunkter	Destinationer som t.ex. skolor, idrottsanläggningar, vårdcentraler, äldreboenden, kulturhus, handelsområden o.s.v., där tillgängligheten är extra viktig.
Oskyddade trafikanter	Kategori av trafikanter som innefattar gående, cyklister och mopedister
Planskild passage	Passage som är skild ifrån körbana i plan vilket innebär att trafik på båda led kan förekomma samtidigt utan att påverka varandra, t.ex. tunnel eller bro
Taktila plattor	Komponenter i gaturummet i form av markbeläggningsplattor som förmedlar information via beröring
Tillgänglighet	Beskrivning av hur inkluderande en miljö är
Trafikverket	Den statliga myndighet i Sverige som ansvarar för långsiktig planering av infrastruktur för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är också väghållare för statliga vägar
VGU	Vägar och gators utformning, regler och råd för vägar och gators utformning är framtaget av Trafikverket
Väghållare	Den som ansvarar för drift och underhåll av väg
Väjningsplikt	Skyldighet att lämna företräde åt andra trafikanter
Årsmedeldygnstrafik (ÅDT)	Genomsnittligt antal fordon per dygn
Övergångsställe	Anvisad plats där gående korsar körbana och bilister har väjningsplikt mot den gående

## 4. Syfte och mål

Syftet med handlingsplanen är att den ska fungera som stöd i arbetet med hastighetssäkrade gcm-passager. Den ska också vara en vägledning för att planera och bygga gcm-passager i framtiden. Planen är framtagen med stöd av tekniska nämndens riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun.

I handlingsplanen är befintliga passager säkerhetsklassade och kartlagda och en åtgärdsplan fastställer vilka passager som ska åtgärdas.

### 4.1 Avgränsningar

Handlingsplanen omfattar både befintliga och saknade passager på gator där Gislaveds kommun är väghållare. För passager på statligt vägnät finns ett antal utpekade som extra känsliga och bör tas upp för åtgärd av Trafikverket.

## 5. Metod

För att kunna kartlägga de befintliga passagerna i kommunen genomfördes en inventering under 2017. Samtliga passager och farthinder i kommunen dokumenterades. Med inventeringen som grund kunde passagerna säkerhetsklassas. Klassningen bygger på kriterier enligt tabell 1, nedan.

Tabell 1. Kriterier för respektive klassificeringsnivå.

<b>Säker passage:</b>	
1.	Planskild passage överfart eller underfart
2.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage inom 15 m från farthindertyperna gupp, vägghåla, vägkudde, förhöjd genomgående gcm-passage eller förhöjd korsning
3.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage inom 15 m från farthindertyperna avsmalning till ett körfält, sidoförskjutning avsmalning, sidoförskjutning refug eller övrigt farthinder och max 30 km/h
<b>Delvis säker passage:</b>	
4.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage mer än 15 m från farthindertyperna gupp, vägghåla, vägkudde, förhöjd genomgående gcm-passage eller förhöjd korsning och max 30 km/h
5.	Signalreglerat övergångsställe och 40 km/h
6.	Övergångsställe eller annan ordnad passage inom 15 m från farthindertyperna avsmalning till ett körfält, sidoförskjutning avsmalning, sidoförskjutning refug eller övrigt farthinder och 40 km/h
7.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage inom 15 m från cirkulationsplats
<b>Osäker passage:</b>	
	Om inget av villkoren ovan uppfylls



## 5. Metod fortsättning

Klassningen bygger på en kombination av hastighetsbegränsning och avståndet mellan passage och farthinder, med enstaka undantag. Planskilda passager klassas alltid som säkra och signalreglerat övergångsställe som delvis säkert om hastighetsbegränsningen är 40 km/h.

För att avgöra vilka passager som ska åtgärdas och när de ska åtgärdas upprättas en åtgärdsplan. Denna plan sträcker sig i första hand fram till år 2026.

I åtgärdsplanen beaktas också om det förekommer busslinjetrafik eller annan tung trafik på gatan. Hänsyn tas också till om gatan ligger i anslutning till målpunkter, som t.ex. skola, äldreboende, vårdcentral, idrottsplats, busshållplats, kulturhus eller annan välbesökt plats.

Som stöd vid bearbetning av passager har även statistik från trafikmätningar i kommunen använts. Trafikmätningar genomförs kontinuerligt för att se trafikmängd, hastighet och fordonstyp på en viss gata. Statisk som användes vid framtagning av åtgärdsplanen var trafikmängd (ÅDT), hastighetsöverträdelse och 85-percentilen, som har visat sig vara betydande argument för att prioritera vissa passager.

## 6. Teori

Hastighetssäkring innebär att utformningen säkerställer att fordonstrafiken inte överskrider en viss hastighet på en sträcka eller i en konfliktpunkt. En passage anses vara hastighetssäkrad när 85-percentilen är max 30 km/h, vilket innebär att risken för dödsfall och allvarlig skada vid kollision med motorfordon minskar. Vid anläggning av nya gcm-passager kan följande avsnitt vägleda vid planering för att passagera ska utformas lämpligt för omgivningen.

### 6.1 Gångpassage eller övergångsställe

Övergångsställe innebär att fordonstrafiken har väjningsplikt mot gående, som ges större framkomlighet. Passagetypen kan dock göra att gångtrafikanter ges en falsk trygghet, då man aldrig kan garantera att fordonstrafiken lämnar företräde. Gång- och cykelpassager regleras däremot inte av några särskilda trafikregler utan här gäller att gående och cyklister har väjningsplikt mot fordonstrafiken. Det krävs således ökad uppmärksamhet och ett samspel mellan passerande trafikant och fordonsförare. Ett farthinder i kombination med en passage ger bättre tillgänglighet för gående då fordonsförare är mer benägna att väja och lämna företräde vid lägre hastigheter. Vid anläggning av nya passager bör man överväga att i första hand anlägga gångpassager och undvika övergångsställen.

### 6.1 Cykelpassage eller cykelöverfart

Cykelöverfarter förekommer i dagsläget inte i kommunen. Passagetypen infördes 2014 och kan liknas vid ett övergångsställe för cyklister, där fordonstrafiken har väjningsplikt. Precis som vid övergångsställen finns det risk för att cyklister inte vidtar försiktighet och är uppmärksamma på fordonstrafiken. Man kan inte helt exkludera passagetypen men generellt används cykelpassager i kommunen. Vid framtida anläggning bör man överväga att i första hand anlägga cykelpassager. Där framkomlighet för cyklister är mycket viktigt och sikten är god kan cykelöverfart dock utredas som en möjlighet. Beakta också att cykelöverfarten är relativt nytt och viss förvirring kan förekomma.

Cykelpassage kombinerat med övergångsställe är en vanlig lösning. Nackdelen är att cyklister kan tro att bilister är skyldiga att väja för dessa och denna felaktiga tolkning kan höja risken för olyckor.

## 6.2 Bussar och gupp

Samtidigt som olika typer av gupp är det mest effektiva farthindret ur trafiksäkerhetssynpunkt orsakar det problem för busslinjetrafiken. Arbetsmiljön försämras för bussförare, komfort för resande försämras och restider kan förlängas. Trots att det går att leda om trafik eller använda sig av andra åtgärder vore det orimligt att helt utesluta gupp på busstrafikerade vägar.

Väggkuddar är speciellt anpassade för fartdämpning på busslinjetrafikerade vägar. Modifierade cirkelgupp kan också fungera då hastigheten reduceras bättre och upplevs bekvämare av bussförare.

Farthinder placeras med fördel så att bussen får en rak överfart och i anslutning till busshållplatser, eftersom fordonstrafiken återigen tenderar att lämna företräde vid lägre hastigheter. Detta ökar tillgängligheten vid hållplatserna och främjar användandet av kollektivtrafiken. Ytterligare skäl till att placera farthinder i anslutning till hållplats är att bussen ändå måste sänka sin hastighet där. Genom att minimera de tillfällen som bussen måste sänka hastigheten eller stanna, görs körtiden så kort som möjligt. Utformning av gupp och andra farthinder på busstrafikerade vägar bör ske i samråd med bussentreprenör.

## 6.3 Buller och vibrationer

Buller är mycket små tryckvariationer i luften som orsakar oönskat ljud. Buller framkallas dels av motorer och avgassystem men också från däckens kontakt med vägunderlaget. Bullret ökar vid högre hastigheter, snabba inbromsningar och kraftiga accelerationer. Tunga fordon ger generellt upphov till mer buller än exempelvis personbilar. Faktorer som avgör hur buller sprids är omgivningen, marktyp, topografi, väder och vind. Buller kan medföra negativa hälsoeffekter så som stress och högt blodtryck.

Vibrationer är svängningsrörelser som uppstår vid energiöverföring. Tung trafik kan orsaka obehag för boende nära vägar där den tunga trafiken förekommer. Farthinder kan förstärka både buller och vibrationer. Därför bör extra hänsyn tas vid tätbebyggda områden så att buller och vibrationer inte överstiger riktvärden.



## 6.4 Tillgänglighet

För att alla ska kunna ta sig till och från olika målpunkter på ett tryggt sätt gäller att tillgängligheten vid passager är god. Förutsättningar hos olika grupper kan skilja sig åt och därför krävs olika typer av anordningar för att tillgodose dessa behov. Rörelsehindrade kräver utjämnade nivåskillnader och jämnt underlag, Synnedsetta vill ha kontrasterande vägmarkering och underlag o.s.v. Beroende på passagens placering och funktion anläggs olika grader av tillgänglighet. Nedan ges exempel på passager med olika typer av anordningar. Figur 1-2 är enklare åtgärder som lämpar sig för bostadsområden eller vid lågt prioriterade passager. Därefter följer figur 3-6 med förbättrad tillgänglighet och som kan användas där framkomligheten för gång- och cykeltrafiken prioriteras. Figur 7 visar ytterligare högre grad av tillgänglighet som lämpas sig vid högt prioriterade passager. Samtliga exempel är hämtade från kommunens egen inventering.

 <p>Figur 1 Nedsänkt trottoarkant</p>	 <p>Figur 2. Nedsänkt eller borttagen trottoarkant och målning M16 Cykelpassage</p>
 <p>Figur3. Förhöjd genomgående gcm-passage</p>	 <p>Figur 4. Förhöjd gcm-passage med ledstråk av taktila plattor</p>
 <p>Figur 5. Övergångsställe kombinerat med cykelpassage och mittrefug med vilplan</p>	 <p>Figur 6. Förhöjt övergångsställe kombinerat med cykelpassage</p>
 <p>Figur 7. Övergångsställe med ramp, plåt med fasad kantsten och ledstråk, pollare med taktila symboler och mittrefug med vilplan</p>	

### 6.5 Exempel på utformning av farthinder

Följande avsnitt ger exempel på utformning av de olika typer av farthinder man använder i kommunen. Det kan fungera som stöd i planeringen av nya passager. Samtliga exempel återfinns i kommunens egen inventering.

Avsmalningar och sidoförskjutningar kan göras med fasta sidohinder eller flyttbara refuger:



Väggkudde används på busslinjetrafikerade vägar där hastigheten behöver reduceras:



Platågupp kan göras som förhöjd korsning, eller kombineras med passage vid korsning:



Exempel på cirkelgupp i raksträcka:



## 7. Åtgärdsplan

Prioriteringen bygger på en sammanvägning av flera olika aspekter. Åtgärder prioriterades dock främst i fordonstrafikens huvudnät, d.v.s. de vägarna med störst trafikbelastning och därmed störst risk att dödas eller skadas allvarligt. Därefter i stråk mellan målpunkter i samhället där det finns ett utarbetat gc-vägnät. Även passager med direkt anslutning till hållplatser prioriterades eftersom det också innebär större tillgänglighet för kollektivtrafiken. Passager i anslutning till skola, vårdcentral och äldreboende är trafikanterna särskilt utsatta, de bör därför hastighetssäkras med anledning att minska det våld som skulle orsakas av en kollision.

På samtliga orter i kommunen finns huvudgator med stor genomfartstrafik, detta på grund av att samhällena har vuxit just kring dessa gator. Dessa gator ställer inte bara krav på passager utan utformningen av hela gaturummet. Exempel på denna typ av gator är delar av Norra och Södra Storgatan i Gislaved, Storgatan och Ågatan i Anderstorp osv. Här kan man se till en översiktlig trafiksituation och hitta konfliktpunkter för att förbättra trafiksituationen i stort.

Åtgärdsplanens detaljer finns i bilaga 1-3.

### 7.1 Etappmål 2030 för Gislaveds kommun

Idag finns det 276 passager på det kommunala gatunätet, varav 106 stycken är klassade som gröna. Av de resterande är 27 gula och 143 röda. Åtgärdsplanen innebär att flera röda passager, efter utförande av den givna åtgärden, kommer att klassas som gröna. Genom att följa handlingsplanen kommer Gislaveds kommun att kunna nå de mål som finns preciserade i tekniska nämndens Riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet. Målet är satt till att uppnå 40 % säkra gcm-passager på det kommunala huvudgatunätet (Funktionell vägklass 0-6) senast till år 2030. Idag är den siffran 30 %. Vid utbyggnad av gc-vägnätet ska tekniska förvaltningen sträva efter att hastighetssäkrade passager byggs. Detta innebär ytterligare framsteg i trafiksäkerhetsarbetet.

### Analys av nuläget - Säkra gång- och cykelpassager Gislaveds kommun

#### Funktionell vägklass 0-5

Väghållare	Antal passager	Antal gröna	Gröna % 2022	Gröna % 2019	Antal gula	Gula %	Antal röda	Röda %
Kommunal	81	24	30%	22%	16	20%	41	51%
Statlig	57	15	26%	29%	18	32%	24	42%
<b>Totalt:</b>	<b>138</b>	<b>39</b>	<b>28%</b>	<b>25%</b>	<b>34</b>	<b>25%</b>	<b>65</b>	<b>47%</b>

#### Hela vägnätet (alla funktionella vägklasser)

Väghållare	Antal passager	Antal gröna	Gröna % 2022	Gröna % 2019	Antal gula	Gula %	Antal röda	Röda %
Kommunal	276	106	38%	30%	27	10%	143	52%
Statlig	110	18	16%	30%	21	19%	71	65%
<b>Totalt:</b>	<b>386</b>	<b>124</b>	<b>32%</b>	<b>30%</b>	<b>48</b>	<b>12%</b>	<b>214</b>	<b>55%</b>



## Funktionell vägklass 0-6 (nuläge)

Väghållare	Antal passager	Antal gröna	Gröna %	Antal gula	Gula %	Antal röda	Röda %
Kommunal	94	28	30%	21	27%	45	48%
Statlig	58	16	28%	18	31%	24	41%
<b>Totalt:</b>	<b>152</b>	<b>44</b>	<b>29%</b>	<b>39</b>	<b>26%</b>	<b>69</b>	<b>45%</b>

## Funktionell vägklass 0-6 i tätort (nuläge)

Väghållare	Antal passager	Antal gröna	Gröna %	Antal gula	Gula %	Antal röda	Röda %
Kommunal	90	27	30%	18	20%	45	50%
Statlig	42	6	14%	18	43%	18	43%
<b>Totalt:</b>	<b>132</b>	<b>33</b>	<b>25%</b>	<b>36</b>	<b>27%</b>	<b>63</b>	<b>48%</b>

## Hela vägnätet alla vägklasser i tätort (nuläge)

Väghållare	Antal passager	Antal gröna	Gröna %	Antal gula	Gula %	Antal röda	Röda %
Kommunal	257	105	41%	23	9%	129	50%
Statlig	94	8	9%	21	22%	65	69%
<b>Totalt:</b>	<b>351</b>	<b>113</b>	<b>32%</b>	<b>44</b>	<b>13%</b>	<b>194</b>	<b>55%</b>

## 8. Vision

Kommunen utvecklas ständigt och tekniska förvaltningen ska arbeta för att passager åtgärdas i samband med andra projekt.

### 8.1 Fördjupning av översiktsplan och detaljplaner

Vid framtagande av nya detaljplaner ska tekniska förvaltningen arbeta för att, i möjligaste mån, anpassa handlingsplanen efter de planer som antas. Nya detaljplaner förändrar trafikflöden och kan ställa andra krav på trafikmiljön i närområdet.

Fördjupade översiktsplaner påverkar också val och prioritering av åtgärder.

## Referenser

Gislaveds Kommun. (2018). *Tillgänglighet*:

<https://www.gislaved.se/byggaboochmiljo/bostader/tillganglighet.361.html>

Regeringskansliet. (2016). *Nystart för Nollvisionen*:

[https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet\\_160905\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet_160905_webb.pdf)

Regeringen höjer ambitionsnivån i trafiksäkerhetsarbetet - Regeringen.se:

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/02/regeringen-hojer-ambitionsnivan-i-trafiksakerhetsarbetet/>

Trafikverkets publikation om etappmål 2030, daterad december 2016:

[https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/17591/Ineko.Product.RelatedFiles/2016\\_109\\_oversyn\\_av\\_etappmal\\_for\\_sakerhet\\_pa\\_vag\\_till\\_2020\\_och\\_2030\\_med\\_en\\_utblick\\_mot\\_2050.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/17591/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_109_oversyn_av_etappmal_for_sakerhet_pa_vag_till_2020_och_2030_med_en_utblick_mot_2050.pdf)

Sveriges Kommuner och Regioner. (2009). *Åtgärds katalog*:

<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7345-209-0.pdf>

Sveriges Kommuner och Regioner. *Övergångsställen och gångpassager*:

<https://webbutik.skl.se/sv/artiklar/overgangsstallen-och-gangpassager.html>

Sveriges Kommuner och Regioner. *Bussar och farthinder*:

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikreglering/fragorochsvartrafikreglering/bussarochfarthinder.51938.html>

Trafikverket. (2014). *Bussar och grupp*:

[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11820/RelatedFiles/2014\\_126\\_bussar\\_och\\_gupp\\_utgangspunkter\\_avsikter\\_och\\_fakta.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11820/RelatedFiles/2014_126_bussar_och_gupp_utgangspunkter_avsikter_och_fakta.pdf)

## Bilaga I - Åtgärdsplan prioritet I

Prioritet I innebär att det är av stor betydelse att passagen åtgärdas och detta planeras att ske under planens första etapp år 2023-2026. Passagerna är redovisade ortsviis, där tänkbara åtgärder är angivna. Kartunderlag redovisas digitalt på Gislaveds kommuns hemsida.

### Bilaga I - Åtgärdsplan prioritet I – Anderstorp

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering	Tänkbar åtgärd
Öster om Brogatan	Vid korsning med ev. tillkommande gata Töråsskolan	I samband med ombyggnad Töråsskolan om gata ansluts mot Brogatan	Förhöjd genomgående gcm-passage
Götgatan	Väster eller öster om Långgatan	Ses över i samband med ny gc-väg utmed Götgatan/Götgatsbron	Annan åtgärd
Götgatan	Väster eller öster om Gjuterigatan	Ses över i samband med ny gc-väg utmed Götgatan/Götgatsbron	Annan åtgärd
Västra Götgatan	Gc-väg mot Gislaved	Ses över i samband med Götgatsbron	Annan åtgärd
Ågatan	Öster om Brogatan	Passage saknas som förbinder bostäder norr om Ågatan med centrala Anderstorp. Hög trafikmängd och stor andel hastighetsöverträdelser.	Sidoförskjutning – avsmalning
Ågatan	Väster om Brogatan	Passage saknas som förbinder parkering och elevboende med övriga delar av Anderstorp. Hög trafikmängd och stor andel hastighetsöverträdelser.	Sidoförskjutning – avsmalning
Ågatan	Vid Åkervägen	Passage behöver förbättras i samband med utbyggnad av gc-väg	Avsmalning

### Bilaga I - Åtgärdsplan prioritet I – Smålandsstenar

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering	Tänkbar åtgärd
Burserydsvägen	Passage vid Förrådsgatan	Hastighetssäkras i samband med byggnation av cirkulationsplats	Åtgärd utförs av Trafikverket
Haghultsleden	Väster om Häradsvägen	I samband med projekt Haghultsleden	Annan åtgärd
Haghultsleden	Väster om väg 26	I samband med Haghultsleden samt anslutning gc mot Gislaved	Annan åtgärd
Oxelgatan	Väster om Kärrvägen - Gc-väg från Radhusgatan	I samband med att Oxelgatans förlängning mot Haghultsleden byggs	Annan åtgärd
Skruvgatan	Nordväst om Södra Nissastigen	Bör ses över i samband med utbyggnad av Södra Industriområdet	Sidoförskjutning - avsmalning
Unionsgatan	I korsningen med Södra Långgatan	Utpekad som känslig passage i samband med ny detaljplan	Gupp (eventuellt cirkulärt)
Domargatan	På infartsgata mot Hörsjöområdet	Utförs i samband med byggnation av gc-väg m.m.	Förhöjd passage

## Bilaga I - Åtgärdsplan prioritet I - Gislaved

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering	Tänkbar åtgärd
Henjavägen	Vid Solhemsgatan	Saknas passage - i samband med gc-väg	Förhöjd genomgående gcm-passage
Järnvägsgatan	Sydost om Norra Storgatan	Hastighetssäkras i samband med byggnation av cirkulationsplats	Annan åtgärd
Järnvägsgatan	Söder om Kyrkogatan	Passage saknas för gående mot busstationen	Annan åtgärd
Karl-Johansgatan	Vid korsningen med Sjukhusgatan	Farthinder mitt i korsningen	Eventuellt förhöjt cirkulärt gupp
Kyrkogatan	Vid korsningen med Ängsgatan	I samband med byggnation av Centrum 2 och 3	Förhöjd korsning
Kyrkogatan	Öster om Norra Storgatan	Ses över i samband med Centrum 2 och 3	Förhöjd genomgående gcm-passage
Marielundsgatan	Direkt nordväst om Odengatan	Ses över i samband med byggnation av gc-väg	Förhöjd genomgående gcm-passage
Norra Långgatan	Vid övergång till Montessori	Trafiksäkerhetsåtgärd vid Montessoriskolan	Annan åtgärd
Norra Storgatan	Norr om Kyrkogatan	I samband med byggnation Centrum 2 och 3	Förhöjd korsning
Norra Storgatan	Söder om Kyrkogatan	I samband med byggnation Centrum 2 och 3	Förhöjd korsning
Norra Storgatan	Vid korsningen med Föreningsgatan	Utreds i samband med eventuell cirkulationsplats Järnvägsgatan/Norra Storgatan	Annan åtgärd
Radhusvägen	Korsningen med Genvägen	I samband med ombyggnad av Radhusvägen	Förhöjd korsning eller cirkulärt gupp
Regeringsgatan	Vid korsningen med Sofiagatan	Passage saknas - bör utredas	Förhöjd genomgående gcm-passage
Smålandiagatan	Väster om Smålandiagatan	Utreds vid utveckling av Smålandia handelsområde	Annan åtgärd
Ny gata inom handelsområde Smålandia	Passage vid Ljungvägen vid utveckling av Smålandia	Utreds vid utveckling av Smålandia handelsområde	Förhöjd genomgående gcm-passage
Ny gata inom handelsområde Smålandia	Passage södra delen vid utveckling Smålandia	Utreds vid utveckling av Smålandia handelsområde	Förhöjd genomgående gcm-passage



## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt

Prioritet framtidsprojekt innebär att passager kan ligga i sekundära vägar för fordonstrafiken eller mindre gång- och cykelstråk men i anslutning till målpunkter. De kan komma att väljas ut för åtgärd under kommande period 2027 – 2030, men dessa är inte tidsbestämda. Ny åtgärdsplan fastställs 2026 för perioden 2027 – 2030. Långt ifrån alla passager i prioritet 2 inryms i perioden fram till år 2030, då delmålet om 40 % säkra passager ska vara uppfyllt. Dock ska utpekade passager utredas i samband med andra projekt som kan göra att en åtgärd kan bli möjlig.

Objekten kan komma att prioriteras om framledes.

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Anderstorp

Gatunamn	Platsbeskrivning
Allégatan	Söder om Storgatan
Brogatan	Norr om Krokusvägen
Brogatan	Söder om Storgatan
Brogatan	Norr om Storgatan
Brogatan	Söder om Furuborgsvägen
Industrigatan	Norr om Idrottsvägen
Krokusvägen	Gång- och cykelpassage
Kvarngatan	Norr om Storgatan
Kyrkogatan	Norr om Storgatan
Storgatan	Nordost om Carl-Johansgatan
Storgatan	Väster om Torggatan
Storgatan	Väster om Allégatan
Storgatan	Söder om Ågatan
Storgatan	Nordost om Brogatan
Stötabogatan	Norr om Depågatan
Svarvaretorsvägen	Norr om Paradisvägen
Torggatan	Söder om Storgatan
Ågatan	Vid korsningen med Storgatan

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Hestra

Gatunamn	Platsbeskrivning
Myrmalmsgatan	Gc-passage mitt på sträckan
Väster om Skolgatan	Vid infart till Isamon
Östangatan	Gc-passage mitt på sträcka

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt – Smålandsstenar

Gatunamn	Platsbeskrivning
Enegatan	Nordöstra hörnet
Körsbärsvägen	Östra delen
Norra Nissastigen	Norr om Unionsgatan
Päronvägen	Gc-passage mitt på sträcka
Skruvgatan	Sydost om Spikgatan
Skruvgatan	Vid Plåtgatan
Unionsgatan	Väster om väg 26
Väg 26	Strax norr om Malmgatan

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Burseryd

Gatunamn	Platsbeskrivning
Ekgatan	Vid Kyrkvägen
Tallgatan	Norr om Skolgatan

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Broaryd

Gatunamn	Platsbeskrivning
Dalavägen	Vid korsningen med Sjöstigen

## Bilaga 2 – Åtgärdsplan prioritet framtidsprojekt - Gislaved

Gatunamn	Platsbeskrivning
Almgatan	Sydost om Södra Storgatan
Anderstorpsvägen	Öster om Odengatan
Anderstorpsvägen	Utanför kv Dalen
Anderstorpsvägen	Sydost om Stegvägen
Apelgatan	Söder om Gislegatan
Baldersvägen	Öster om Odengatan
Danska vägen	Norr om Regeringsgatan
Danska vägen	Söder om Regeringsgatan
Gislegatan	Sydost om Södra Storgatan
Hagagatan	Väster om Odengatan
Kastanjegatan	Öster om Södra Storgatan
Mårtensgatan	Nordost om Centrumrondellen
Mårtensgatan	I höjd med Stinsgatan
Norra Långgatan	Norr om Sjukhusgatan
Norra Nissastigen	Norr om Ljungvägen
Norra Nissastigen	Passage vid ny cirkulationsplats
Norra Storgatan	Söder om Paradisgatan
Norra Storgatan	Vid kyrkan
Odengatan	Norr om Baldersvägen
Poppelgatan	Norr om Kastanjegatan
Reftelevägen	Strax norr om Mossarpsvägen
Regeringsgatan	Sydost om Södra Storgatan
Regeringsgatan	Väster om Södra Storgatan
Regeringsgatan	Vid korsningen med Oskarsgatan
Regeringsgatan	Väster om Danska vägen
Sopragatan,	Gc-passage mellan Källängsvägen och Trumpetgränd
Stationsallén	Direkt väster om Järnvägsgatan
Södergatan	Strax söder om gågatans område
Södra Storgatan	Norr om Västergatan
Södra Storgatan	Söder om Västergatan
Södra Storgatan	Norr om Regeringsgatan
Södra Storgatan	Söder om Regeringsgatan
Södra Storgatan	Norr om Trädgårdsgatan
Södra Storgatan	Vid Musiktorget
Södra Storgatan	Vid Recticel
Trädgårdsgatan	Öster om Södra Storgatan
Västergatan	Väster om Södra Storgatan
Österlidsgatan	Gång- och cykelpassage mitt på sträcka