

**Plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager i Gislaveds kommun 2027–2030**

Dokumenttyp: Handlingsplan

Beslutad av: Förvaltningschef

Fastställsedatum: 2026-05-08

Gällande: 2027 - 2030

Ansvarig: Förvaltningschef

Handläggare: Trafikutredare

Revideras: Vart 4:e år

Följas upp: Varje år

# PLAN FÖR HASTIGHETSSÄKRING AV GÅNG-, CYKEL- OCH MOPEDPASSAGER I GISLAVEDS KOMMUN 2027–2030



## Innehåll

1.	Inledning	3
2.	Sammanfattning	3
3.	Bakgrund	4
3.1	Begreppslista	5
4.	Syfte	6
4.1	Avgränsningar	6
5.	Metod	6
5.1	Kommunens kompletterande metod	7
6.	Utformning och bakgrund	8
6.1	Gångpassage eller övergångsställe	8
6.2	Cykelpassage eller cykelöverfart	8
6.3	Bussar och farthinder	8
6.4	Tillgänglighet	9
6.5	Exempel på utformning av farthinder	10
6.6	Buller och vibrationer	10
7.	Åtgärdsplan	11
8.	Etappmål 2030 för Gislaveds kommun	11
9.	Vision	12
9.2	Översiktsplan och detaljplaner	12
	Referenser	13
	Bilaga 1-Åtgärdsplan prioritet I	14
	Bilaga 2 - Åtgärdsplan prioriterade framtidsprojekt	17
	Bilaga 3 - Åtgärdsplan långsiktiga projekt (vision)	19

## 1. Inledning

I Sverige omkommer mellan 10–20 personer vid gång- cykel- och mopedpassager (gcm-passager) i tätorter varje år.

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

Hastighetsreducerande åtgärder i samband med passager är en stor och viktig del i trafiksäkerhetsarbetet mot Nollvisionen. Åtgärdsplanen i bilaga 1–3, presenterar passager i kommunen som har brister eller saknas. Planen sträcker sig i första hand fram till år 2030, och omfattar prioriterade passager. Åtgärdsplanen omfattar också passager som har bedömts kräva mer utredning eller är lägre prioriterade, men som ännu inte är inkluderade i de första 4 årens åtgärdslista.

En arbetsgrupp bestående av representanter från enhet strategisk planering, utbildningsförvaltningen, socialförvaltningen och enheten åtgärdsplanering har tillsammans arbetat fram underlaget för framtida åtgärder. Handlingsplanen i sin helhet har tagits fram av samhällsutvecklingsförvaltningen, enhet åtgärdsplanering.

## 2. Sammanfattning

Denna plan ska bidra till ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och för att säkerställa att Gislaveds kommun arbetar metodiskt mot nollvisionens mål. Den är framtagen med stöd av samhällsutvecklingsnämndens gällande riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet.

Planen ska vara ett stöd vid planering av nya gcm-passager samt vid arbetet att säkra befintliga passager. Passager på det kommunala vägnätet omfattas av åtgärdsplanen och passager på statligt vägnät finns med som intentioner och framtida utredningsbehov. Dessa intentioner kräver framtida dialog med Trafikverket. För att kartlägga befintliga passager i kommunen genomfördes, under 2017, en inventering av både gcm-passager och farthinder. Med hjälp av inventeringen samt löpande uppdaterade data i nationella vägdatatabasen (NVDB) har alla passager säkerhetsklassats.

Passager som har klassats med standard Låg har analyserats för att göra en prioritering av vilka passager som bör åtgärdas först. Som stöd i prioriteringsarbetet används bland annat kommunens trafikmätningar.

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 gator som trafikeras av buss i linjetrafik. Övriga avsnitt är buller och vibrationer, tillgänglighet och utformning.

I samband med denna plan kan behov av framtida gång- och cykelförbindelser tillkomma.

### 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 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-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. (Trafikverket, Nollvisionen)

En mycket viktig indikator för att nå nollvisionens etappmål är trafiksäkerheten vid gcm-passager. Etappmålet till 2020 innebar att 35 % av alla passager skulle vara klassade som säkra. För Gislaveds kommun är det etappmålet uppnått, om vi räknar hela kommunens vägnät.

Ett nytt etappmål kopplat till gcm-passager är att önskad nivå för andelen gcm-passager, av god eller mindre god standard på kommunalt vägnät, ska vara 75 %. Fokus ligger då på passager på huvudvägnätet, funktionell vägklass (FVK) 0–5, se rapport från Trafikverket 2025-04-25, ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030”.



### 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 vägnät för motorfordonstrafik
Målpunkter	Destinationer som t.ex. skolor, idrottsanläggningar, vårdcentraler, vård- och omsorgsboenden, 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 byggande, drift och underhåll samt har det juridiska ansvaret för en väg
Väjningsplikt	Skyldighet att lämna företräde åt andra trafikanter
Årsmedeldygnstrafik (ÅDT)	Genomsnittligt antal fordon per dygn
Övergångsställe	Anvisad plats, med vägmärke B3 och vägmarkering M15, där gående korsar körbana och bilister har väjningsplikt mot den gående

## 4. Syfte

Syftet med handlingsplanen är att den ska fungera som grund i arbetet med hastighetssäkring av gcm-passager. Den ska också vara en vägledning för att planera och bygga passager i framtiden. Planen är framtagen med stöd av samhällsutvecklingsnämndens riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun. I handlingsplanen är befintliga passager säkerhetsklassade och kartlagda och en åtgärdsplan klargör vilka passager som i nuläget är aktuellt att utreda, samt vilka som kan bli aktuellt att se över i framtiden. Handlingsplanen omfattar också passager som kan komma att inrymmas i större projekt.

### 4.1 Avgränsningar

Handlingsplanen omfattar både befintliga och saknade passager på gator där Gislaveds kommun är väghållare. På statligt vägnät finns ett antal utpekade passager/brister med som intentioner, och framtida utredningsbehov, som får diskuteras vidare med Trafikverket. Ett flertal passager utmed statligt vägnät är också utpekade i samrådsversionen av ny kommungemensam översiktsplan.

## 5. Metod

För att kunna kartlägga de befintliga passagerna i kommunen har dessa, sedan tidigare, inventerats. Passager, farthinder m.m. uppdateras löpande till nationella vägdatan (NVDB) för att hela tiden ha uppdaterad information. Alla passager som finns i NVDB är trafiksäkerhetsklassade med standard God, Mindre god eller Låg. Metoden för klassificeringen är framtagen av Trafikverket och bygger på kriterier enligt tabell 1, nedan. (Trafikverket, Trafiksäkerhetsklass gcm-passager):

Tabell 1. Kriterier för respektive klassificeringsnivå.

God säkerhet:	
1.	Planskild passage, överfart eller underfart
2.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage inom 15 m från farthindertyperna gupp, väghåla, 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
Mindre god säkerhet:	
4.	Övergångsställe/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage mer än 15 m från farthindertyperna gupp, väghåla, 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
Låg säkerhet :	
	Om inget av villkoren ovan uppfylls

Klassningen bygger på en kombination av hastighetsbegränsning och avståndet mellan passage och farthinder.

## 5.1 Kommunens kompletterande metod

Det finns brister i klassificeringsverktyget ovan, som har diskuterats med Trafikverket.

Exempelvis i de fall då en gcm-passager korsar en gata strax före en T-korsning med stopp eller väjningsplikt. Där är den verkliga hastigheten låg och passagen är då säkrad till 30 km/tim även utan fysiskt hinder. Den typen av passager visas som trafiksäkerhetsklass Låg i klassificeringsverktyget.

Samhällsutvecklingsförvaltningen har kompletterat Trafikverkets klassificeringsmodell med en egen bedömningsmodell för att få en tydligare bild över de passager som har låg standard enligt Trafikverkets verktyg.

Kommunens kompletterande bedömning är grundad på följande kriterier:

*Passager som klassats med Låg standard enligt Trafikverkets modell har ändrats till standard Mindre god om passagen är placerad inom 15 meter från en:*

- cirkulationsplats
- T-korsning, som är reglerad med väjningsplikt
- korsning som är reglerad med stopplikt

*Passager som klassats med Låg standard enligt Trafikverkets modell har fortsatt Låg standard om:*

- passagen är placerad vid en korsning där högerregeln gäller
- passagen är placerad vid en T-korsning med väjningsplikt, men där utformningen ändå uppmuntrar till högre hastighet än 30 km/tim (exempelvis passagen på Järnvägsgatan i korsningen med Norra Storgatan i Gislaved)

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 2030. Hänsyn tas bland annat till om passagen ligger i anslutning till målpunkter, som t.ex. skola, vård- och omsorgsboende, vårdcentral, idrottsplats, busshållplats, kulturhus eller annan välbesökt plats.

Som stöd till åtgärdsplanen har även statistik från trafikmätningar i kommunen använts. Där har parametrarna ÅDT, andel tung trafik och 85-percentilen visat sig vara betydande argument för att prioritera vissa passager. Passager som korsar bilvägnät med funktionell vägklass (FVK) 0 – 5 prioriteras i första hand.

## 6. Utformning och bakgrund

Hastighets säkring innebär att utformningen av passagen säkerställer att hastigheten hålls låg. 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 passagerna ska utformas lämpligt för omgivningen. (SKR; Passager och cykeltrafik)

### 6.1 Gångpassage eller övergångsställe

Övergångsställe innebär att fordonstrafiken har väjningsplikt mot gående, som då ges större framkomlighet. Passagetypen kan dock göra att gångtrafikanter ges en falsk trygghet, då man aldrig kan garantera att fordonstrafiken lämnar företräde. Gcm-passager 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 den oskyddade trafikanten och fordonsföraren. Ett farthinder i kombination med en passage skapar god trafiksäkerhet för gående då fordonsförare är mer benägna att väja och lämna företräde vid lägre hastigheter.

### 6.2 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 mot cyklister. Precis som vid övergångsställen finns det risk för att cyklister inte vidtar försiktighet och är uppmärksamma på fordonstrafiken. Där framkomlighet för cyklister är viktigt och sikten är god kan cykelöverfart utredas som en möjlighet.

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.

### 6.3 Bussar och farthinder

Samtidigt som olika typer av gupp är det mest effektiva för att begränsa hastighet och förbättra trafiksäkerheten orsakar dessa problem för busslinjetrafiken. Arbetsmiljön för bussförare och komforten för resande försämras och restider kan förlängas. Trots att det går att 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, enligt tidigare erfarenhet.

Farthinder placeras med fördel i anslutning till busshållplatser, eftersom fordonstrafiken återigen tenderar att lämna företräde vid lägre hastigheter. Placeringen ska också möjliggöra en rak överfart för bussen över farthindret. 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. (SKR, Bussar och farthinder)

## 6.4 Tillgänglighet

För att alla ska kunna ta sig till och från olika målpunkter på ett tryggt sätt gäller att tillgängligheten och trafiksäkerheten 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, personer med synnedättning 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 t.ex. bostadsområden. 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. Samtliga exempel finns i Gislaveds kommun. (Gislaveds kommun, Tillgänglighet)



Figur 1 Nedsänkt trottoarkant



Figur 2. Nedsänkt eller borttagen trottoarkant och målning M16 Cykelpassage



Figur 3. Förhöjd genomgående gcm-passage med ledstråk och taktila plattor



Figur 4. Förhöjd gcm-passage med ledstråk av taktila plattor



Figur 5. Övergångsställe kombinerat med cykelpassage och mittrefug med vilplan



Figur 6. Förhöjt övergångsställe kombinerat med cykelpassage



Figur 7. Övergångsställe med ramp, platta med fasad kantsten och ledstråk, pollare med taktila symboler och mittrefug med vilplan

## 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 kommunen.

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



Väggudde används på busslinjetrafikerade vägar där hastigheten behöver reduceras:



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



Exempel på cirkelgupp och lins:



## 6.6 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 i tätbebyggda områden så att buller och vibrationer inte överstiger riktvärden.

## 7. Åtgärdsplan

Prioriteringen bygger på en sammanvägning av flera olika faktorer. Åtgärder prioriteras dock främst i fordonstrafikens huvudnät, d.v.s. gator med funktionell vägklass 0–5, där det är störst risk att skadas allvarligt eller dödas. Viktiga bytespunkter och hållplatser för kollektivtrafik m.m. ska också prioriteras för att skapa god tillgänglighet för att bland annat möjliggöra för ”hela resan”. Vid passager i anslutning till skola, vårdcentral och vård- och omsorgsboende är trafikanterna särskilt utsatta. Dessa passager bör därför hastighetssäkras med anledning att minska det våld som skulle orsakas av en kollision. Alla punkter som illustreras i planen visar en brist eller ett behov, men där den exakta placeringen och utformningen får utredas närmare. Den plats som visas i planen behöver därför inte alltid helt stämma överens med den slutliga placeringen. Kartunderlag redovisas digitalt på Gislaveds kommuns hemsida.

Åtgärdsplanens detaljer finns i bilaga 1–3.

## 8. Etappmål 2030 för Gislaveds kommun

**(\*Siffror nedan avser statistik med hänsyn till kommunens kompletterande bedömningsmodell, se sid 7.)**

Delmål till år 2030 är att uppnå 75 % passager med God eller Mindre god standard på det kommunala huvudvägnätet FVK 0–5, enligt kommunens kompletterande bedömningsverktyg. Utgångsvärdet är 65 % i början av år 2026.

Idag finns det 331 passager på det kommunala gatunätet. Av dessa är 120 klassade med god standard. Av de resterande är 145 klassade som mindre god standard och 66 som låg standard. Det senaste delmålet, enligt samhällsutvecklingsnämndens riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet, antagna den 19 april 2022, var att nå 40 % säkra passager på kommunalt huvudvägnät (Funktionell vägklass 0–6) till år 2030. Den siffran är 31 % (januari 2026).

Under 2024 blev Gislaveds kommun godkända för Blåljuskollen. Blåljuskollen är ett sätt att kvalitetssäkra vägdata för att blåljusverksamheten ska kunna känna tillit till det som levereras till NVDB. När blåljuskollen genomfördes har ytterligare vägdata levererats till NVDB, vilket också gör att fler passager har blivit synliggjorda. Statistiken blir därför något svår att jämföra med tidigare uppgifter.

Kommunens mål, om att nå minst 75 % passager med lägst standard Mindre god, innebär att totalt 1–2 passager/år med låg standard ska hastighetssäkras med någon typ av åtgärd på det kommunala huvudvägnätet (FVK 0–5). Åtgärdsplanen innefattar också en del passager som kan åtgärdas i samband med andra utvecklingsprojekt. Sammantaget leder åtgärdsplanen för de passager som är prioriterad för period 2027–2030 till att kommunens mål kan uppnås.

## Analys av nuläget - Säkra gång- och cykelpassager på kommunalt vägnät

Funktionell vägklass 0–5 (enligt kommunens kompletterande bedömningsmodell)

Antal passager	Antal god standard	God standard	Antal mindre god standard	Mindre god standard	Antal låg standard	Låg standard
89	28	31 %	30	34 %	31	35 %

Hela kommunala vägnätet (enligt kommunens kompletterande bedömningsmodell)

Antal passager	Antal god standard	God standard	Antal mindre god standard	Mindre god standard	Antal låg standard	Låg standard
331	120	36 %	145	44 %	66	20 %

## 9. Vision

Kommunen utvecklas ständigt och samhällsutvecklingsförvaltningen ska arbeta för att trafiksäkra passager byggs eller åtgärdas i samband med andra projekt.

### 9.2 Översiktsplan och detaljplaner

Genomförande av framtida utvecklingsområden, enligt samrådsversion av ny kommungemensam översiktsplan, kommer att påverka behov av tillkommande passager.

Vid framtagande av nya detaljplaner ska samhällsutvecklingsförvaltningen arbeta för att handlingsplanen ska harmonisera med de planer som antas. Nya detaljplaner förändrar trafikflöden och kan ställa andra krav på trafikmiljön i närområdet.

## Referenser

Gislaveds Kommun. (2026). *Tillgänglighet:*

[Tillgänglighet i den fysiska miljön | Gislaveds kommun](#)

Trafikverkets information om *Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv*

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/>

Sveriges Kommuner och Regioner. (2023). *Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering:*

<https://skr.se/download/18.57a4e70b19913b42535c2ed9/1757514753803/Trafiksakerhetslyftet-tema3.pdf>

Sveriges Kommuner och Regioner – *Passager och cykeltrafik*

<https://skr.se/trafikochinfrastruktur/trafik/cykeltrafik.1153.html>

Sveriges Kommuner och Regioner. *Bussar och farthinder:*

<https://skr.se/trafikochinfrastruktur/trafik/trafikreglering.8217.html>

Trafikverket. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030, 2025-04-25*

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1953101/FULLTEXT02.pdf>

Dataproduktspecifikation *Trafiksäkerhetsklass gcm-passager:*

[https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Dataproduktspecifikationer/V%C3%A4gdataprodukt/r/DPS\\_S-T/1067Trafiks%C3%A4kerhetsklass%20Passage.%20GCM.pdf](https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Dataproduktspecifikationer/V%C3%A4gdataprodukt/r/DPS_S-T/1067Trafiks%C3%A4kerhetsklass%20Passage.%20GCM.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 2027–2030. Passagerna är redovisade ortsvis, där tänkbara åtgärder är angivna. Långt ifrån alla passager inryms i perioden fram till år 2030, men passager med brister finns då utpekade under prioriterade framtidsprojekt, se bilaga 2.

Kartunderlag redovisas digitalt på Gislaveds kommuns hemsida.

### Åtgärdsplan prioritet I - Anderstorp

Åtgärder sammankopplade med andra byggprojekt

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering
Götgatan	Väster eller öster om Långgatan	Ses över i samband med ny gc-väg utmed Långgatan
Ågatan	Öster om Brogatan	Passage saknas som förbinder bostäder norr om Ågatan med centrala Anderstorp.
Ågatan	Väster om Brogatan	Passage saknas för förbindelse till bostäder, parkering m.m. med centrala Anderstorp.

### Åtgärdsplan prioritet I - Smålandsstenar

Åtgärder sammankopplade med andra byggprojekt

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering
Skruvgatan	Vid korsningen med Plåtgatan	Kan ses över i samband med anpassning av Skruvgatans anslutning mot väg 26
Skruvgatan	Vid korsningen med väg 26	Kan ses över i samband med anpassning av Skruvgatans anslutning mot väg 26
Skruvgatan	Bananvägen/Skruvgatan	Kan byggas i samband med byggnation av planerad cirkulationsplats på Bananvägen/ Skruvgatan
Stålgatan	Vid korsningen med Bananvägen/Skruvgatan	Kan byggas i samband med byggnation av planerad cirkulationsplats på Bananvägen/Skruvgatan

Enstaka åtgärder om inte är direkt sammankopplade med andra projekt

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering
Unionsgatan	I korsningen med Södra Långgatan	Utpekad som känslig passage i samband med ny detaljplan

### Åtgärdsplan prioritet 1 - Gislaved

#### Åtgärder sammankopplade med andra byggprojekt

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering
Järnvägsgatan	Söder om Kyrkogatan	Passage saknas för gående mot busstationen
Kyrkogatan	Nordväst om korsningen med Ängsgatan	I samband med byggnation av Centrum 4
Kyrkogatan	Väster om Järnvägsgatan	I samband med byggnation av Centrum 4
Mårtensgatan	Norr om Sägargatan	Ses över i samband med DP Axjo i Gislaved
Norra Långgatan	Vid vårdcentralens entré	Ses över i samband med projekt Kyrkparken och kopplingen mot Johan-Orreparcken
Norra Storgatan	Söder om Kyrkogatan	I samband med byggnation Centrum 4
Norra Storgatan	Norr om Kyrkogatan	I samband med byggnation Centrum 4
Norra Storgatan	Norr om Sjukhusgatan	Ses över i samband med projekt Johan-Orreparcken
Norra Storgatan	Söder om Sjukhusgatan	Ses över i samband med projekt Johan-Orreparcken
Ängsdalsgatan	Väster om Smålandiagatan	Passage ses över i samband med byggnation av Ängsdalsgatan
Ängsdalsgatan	Passage vid Ljungvägens södra del vid utveckling av Smålandia handelsområde	Utreds vid utveckling av Smålandia handelsområde
Ängsdalsgatan	Passage södra delen vid utveckling av Smålandia handelsområde	Utreds vid utveckling av Smålandia handelsområde
Ängsdalsgatan	Vid ny cirkulationsplats Ängsdalsgatan/N. Nissastigen	Utförande planeras i samband med byggnation av planerad cirkulationsplats
Ängsgatan	Söder om Kyrkogatan	I samband med byggnation av Centrum 4

Enstaka åtgärder om inte är direkt sammankopplade med andra projekt

Gatunamn	Platsbeskrivning	Notering
Henjavägen	Vid Solhemsgatan	Hastighetssäkring av korsning
Henjavägen	Vid Malmbäcksgatan	Hastighetssäkring av korsning vid Gyllenforsskolan
Henjavägen	Vid Balderstorget	Passage saknas för naturligt stråk och bör utredas
Linnégatan	Mellan Gullvivegatan och Föreningsgatan	Hastighetssäkrande åtgärder vid skola
Norra Nissastigen	Mellan Grenvägen och Ljungvägen	Passage saknas i höjd med busshållplatser
Norra Storgatan	Söder om Paradisgatan	I samband med byggnation av gc-väg utmed Paradisgatan
Norra Storgatan	Norr om Paradisgatan	I samband med byggnation av gc-väg utmed Paradisgatan
Regeringsgatan	Vid korsningen med Sofiagatan	Passage saknas och bör utredas
Reftelevägen	Vid korsningen med Mossarpsvägen	I samband med byggnation av gc-väg utmed Mossarpsvägen
Stegvägen	Vid anslutningen av gc-vägen från Henja-Hult	Bör ses över då trafikmängden på Stegvägen ökar.

## Bilaga 2 - Åtgärdsplan prioriterade framtidsprojekt

Prioriterade framtidsprojekt innebär att passager kan ligga på sekundära vägar för fordonstrafiken, på mindre gc-stråk men i anslutning till målpunkter eller av andra anledningar inte kan prioriteras under perioden 2027–2030. De kan komma att väljas ut för åtgärd under kommande planeringsperioder, men dessa är inte tidsbestämda. Dock ska utpekade passager utredas i samband med andra projekt som kan göra att en åtgärd kan bli möjlig. Objekten kan också komma att prioriteras om vid framtida planering.

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Anderstorp

Gatunamn	Platsbeskrivning
Öster om Brogatan	Vid eventuell ny gatuanslutning mot Töråsskolan
Brogatan	I höjd med Hantverkargatan
Brogatan	Söder om Storgatan
Brogatan	Norr om Storgatan
Brogatan	Söder om Furuborgsvägen
Industrigatan	Norr om Idrottsvägen
Krokusvägen	Där gc-väg korsar Krokusvägen
Storgatan	Nordost om Carl-Johansgatan
Storgatan	Väster om Torggatan
Storgatan	Väster om Allégatan
Stötabogatan	Norr om Depågatan
Svarvaretorpsvägen	Norr om Paradisvägen

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Smålandsstenar

Gatunamn	Platsbeskrivning
Enegatan	Vid korsningen med Avenboksgatan
Körsbärsvägen	Där gc-vägen korsar östra delen av Körsbärsvägen
Päronvägen	Gc-passager mitt på sträcka
Skruvgatan	Sydost om Spikgatan

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Burseryd

Gatunamn	Platsbeskrivning
Tallgatan	Norr om Skolgatan
Tyngelgatan	Vid anslutning mot badplatsen

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Reftele

Gatunamn	Platsbeskrivning
Järnvägsgatan	Väster om Skogsforsvägen

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Hestra

Gatunamn	Platsbeskrivning
Myrmalmsgatan	Gc-passagen mitt på sträckan
Östangatan	Gc-passagen mitt på sträckan

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Broaryd

Inga aktuella framtidsprojekt. Se under rubriken Vision.

### Åtgärdsplan framtidsprojekt - Gislaved

Gatunamn	Platsbeskrivning
Anderstorpsvägen	Öster om Odengatan
Anderstorpsvägen	Utanför kv Dalen
Anderstorpsvägen	Sydost om Stegvägen
Holmengatan	Vid gc-vägsanslutning från Skogsbacksgatan
Järnvägsgatan	Sydost om Norra Storgatan
Mårtensgatan	I höjd med Stinsgatan
Norra Nissastigen	Norr om Ljungvägen
Norra Storgatan	Vid kyrkan
Norra Storgatan	Vid korsningen med Föreningsgatan
Odengatan	Norr om Baldersvägen
Sopragatan	Gc-passagen mellan Källängsvägen och Trumpetgränd
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 Recticel
Ådalsvägen	Vid korsningen med Mossarpsvägen

### Bilaga 3 - Åtgärdsplan långsiktiga projekt (vision)

Projekt kan komma att revideras utifrån framtida prioriteringar i översiktsplanering, framtida vägplaner, dialoger med Trafikverket och/eller Jönköpings länstrafik m.m.

Gatunamn	Ort	Platsbeskrivning	Väghållare
Bananvägen	Smålandsstenar	Norr eller söder om Krusbärsvägen	Kommunal
Dalavägen	Broaryd	I höjd med Sjöstigen	Kommunal
Väg 26	Gislaved	Väster om Smålandia	Statlig
Väg 26	Hestra	Hållplatser vid Vägporten	Statlig
Väg 26	Hestra	Mellan Isabergs fritidsby och Isabergs golfbana	Statlig
Väg 26	Smålandsstenar	Vid Södra industriområdet	Statlig
Väg 26	Villstad	Vid Villstads IP	Statlig
Väg 153	Broaryd	Där banvallen korsar väg 153	Statlig
Väg 153	Skeppshult	I höjd med fotbollsplaner i Skeppshult	Statlig
Väg 153	Smålandsstenar	I höjd med Fällinge.	Statlig
Väg 572 (Storgatan)	Burseryd	Strax söder om Centrumslingan	Statlig
Väg 576	Smålandsstenar	Väster om Smålandsstenar	Statlig