



Innehållsförteckning

Förord	3
Därför ett trafikprogram för Hjo	4
Trafikprogrammets syfte och omfattning.....	4
Utgångspunkter	5
Handlingsprogram med förslag till konkreta åtgärden	7
1. Minskad genomfartstrafik i de centrala delarna av staden.....	8
Förslag till åtgärder	9
2. Ökad användning av cykel som transportmedel	11
Förslag till åtgärder	11
3. Anpassning av hastighetsbegränsningar	13
Förslag till åtgärder	14
4. Förbättrade parkeringsmöjligheter	15
Förslag till åtgärder	15
5. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet	16
Förslag till åtgärder	16
6. Minskad miljöpåverkan.....	16
Förslag till åtgärder	16

Förord

Tillgänglighet, hög säkerhet och stor hänsyn till miljö och hälsa. Detta är grunden för att uppnå en långsiktig hållbar trafikmiljö som bidrar till en önskad utveckling av Hjo. Trafiknätets uppgift är att möjliggöra för människor att genomföra de resor man önskar. Tillgängligheten är ett samspel mellan staden gatunät och bebyggelsestruktur. Hjos sjö nära läge med unik bebyggelsestruktur i kombination med den gamla stadskärnan ger såväl begränsningar som möjligheter för den framtida trafikplaneringen. Människors vanor och resmönster påverkar trygghet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. Dessa förutsättningar har varit viktiga utgångspunkter för arbetet med detta trafikprogram för Hjo som kommer att kräva både nytänkande och ändrade vanor hos Hjoborna.

Trafikmiljön är av stor betydelse för såväl boende, näringsidkare, fastighetsägare som besökare. God tillgänglighet, hög trafiksäkerhet och hänsyn till hälsa och miljö krävs för en långsiktig hållbar utveckling och ett levande Hjo. Visionen är ytterligare en utgångspunkt för detta trafikprogram som beskriver hur Hjo kommun ska arbeta vidare med trafikplanering på kort och lång sikt. I figuren nedan visas hur trafikprogrammet hänger ihop med kommunens övergripande styrdokument.

Planen har tagits fram genom inventeringar av nuvarande förhållanden och innehåller ett antal förslag till konkreta åtgärder. Det är viktigt med bred acceptans och förankring av de föreslagna åtgärderna eftersom det är tillsammans vi skapar framtidens Hjo. För att uppnå detta har trafikprogrammet varit föremål för samråd med och remiss till berörda parter som kommunens verksamheter, näringsidkare, fastighetsägare, boende och den politiska organisationen.



Därför ett trafikprogram för Hjo

Trafikprogrammets föreslagna åtgärder stödjer Hjos tillväxt på ett hållbart sätt och ska bidra till uppfyllelse av de mål som anges i visionens utvecklingsområden. Det innehåller konkreta förslag till åtgärder, såväl fysiska ombyggnader som mjuka insatser men programmet som helhet ska ses som ett "paraplydokument" där behovet av att fördjupa olika delar kommer att identifieras i det fortsatta arbetet med åtgärder för utveckla Hjo. Flertalet av de föreslagna åtgärderna kommer att kräva fördjupad planering och ytterligare politisk beredning.

Trafikprogrammets syfte och omfattning

Trafikprogrammet är ett handlingsprogram med direkt koppling till ett flertal av utvecklingsområdena i Hjo kommuns Vision. Den har också direkt koppling till översiktsplanen. Det ska bidra till att nå kommunfullmäktiges mål inom visionens utvecklingsområden. De mål som trafikprogrammets åtgärder ska bidra till att nå finns inom flertalet av visionens utvecklingsområden men tydligast koppling finns till följande:

Boende- Lätt och gott att leva

- ✓ *Hjo ska vara en attraktiv boendekommun med positiv befolkningstillväxt*
- ✓ *I Hjo ska medborgarna vara nöjda med kommunaktionerna, GC-vägar, biltransporter och kollektivtrafik*

Levande Hjo- Händelser året runt

- ✓ *Hjo ska ha ett levande centrum med positiv handelsutveckling*

Hållbarhet och natur- Resurssnålt med hög livskvalité

- ✓ *I Hjo ska det vara enkelt att leva miljövänligt*

Besökare- Gäster som längtar tillbaka

- ✓ *Hjo ska få fler besökare*



Utgångspunkter

Med hjälp av trafikprogrammet vill kommunen åstadkomma följande:

1. Minska genomfartstrafiken i centrum för ökad trygghet och hållbarhet. Hjo är en attraktiv stad och målet är att fler ska välja att bosätta sig här. För att möjliggöra detta behöver fler bostäder byggas, såväl flerbostadshus som villor. När staden växer behöver trafiknätet anpassas med anslutningsvägar till väg 195 och ringleder i tätorten för att minska genomfartstrafiken i centrum. I nuläget passerar en stor del av trafiken mellan stadens södra och norra igenom de centrala delarna av staden. Den mest trafikerade vägen/gatan i Hjo tätort är idag Hamnbacken med en årsdygnstrafik (ÅDT) 5 466 fordon jämfört med Ringvägen med en årsdygnstrafik om 3 300 fordon. Ambitionen har varit att, genom olika åtgärder, styra bort så mycket genomfartstrafik som möjligt från centrum. Ombyggnaden av Stora torget och tillskapandet av ett gångfartsområde var ett led i att minska genomfartstrafiken i centrum. Trafikmätningar genomförda före och efter ombyggnaden visar att trafiken över Stora torget har minskat med cirka 25 procent.

Trafiken mellan stadens södra och norra delar begränsas av de passager som finns över Hjo-ån. Detta leder till att mycket trafik passerar över Stora torget och vidare via Hamnbacken. Ytterligare åtgärder kan göras för att nå en hållbar och trygg trafiksituation. Genomfartstrafiken kan styras om så att den inte passerar Hjo tätort utan leds förbi via väg 195. Till Hjo tätort finns idag fyra infarter. Från söder räknat Jönköpingsvägen, Falköpingsvägen, Skövdevägen och längst i norr Karlsborgsvägen. Genom skyltning på väg 195 leds den tunga trafiken via Skövdevägen till industriområdet. Trots skyltningen går tung trafik från söder till Hjo tätort via Jönköpingsvägen, vilket får till följd att tung trafik passerar genom centrum.

2. I Hjo finns stor potential för att öka användningen av cykel som transportmedel. Merparten av de boende i Hjo bor inom en radie av 2 kilometer från Stora torget. Cykeln har många fördelar. Den är flexibel, snabb och främjar folkhälsan. Gång- och cykelvägnätets utbyggnad i Hjo varierar. Vissa länkar är väl utbyggda och har god standard. Markbeläggningen är till största delen asfalt och gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafiken. I de centrala delarna av tätorten samsas cyklar och motorfordon i blandtrafik, vilket inte sällan sker på motortrafikens villkor. Detta får till följd att att cykling i de centrala delarna av tätorten kan upplevas som otryggt. Vissa länkar i gång- och cykelvägnätet slutar utan anknnytning till nästa länk. Att cykla eller gå till skola och arbete fungerar i de flesta fall bra inom Hjo tätort. Gång- och cykelvägnätet mellan de största bostadsområdena och skola/arbete är väl utbyggt och håller hög standard. Vissa gång- och cykelpassager har hög trafikbelastning vilket kan upplevas som en osäkerhetsfaktor. För att cykling eller promenad ska upplevas som ett alternativ till bilåkning krävs att underhållet av gång- och cykelvägnätet håller en hög nivå. I vinterväghållningen ska gång- och cykelvägar prioriteras.

3. Anpassning av hastighetsgränser. Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket innehåller hastighetsgränser i steg om 10 km/h, från 30 upp till 120 km/h. Syftet med ändringen var hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge en ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna. Hjo kommun är idag väghållare i Hjo tätort, delar av Blikstorp, delar av Korsberga, delar av Gate och Grevbäck. Idag använder Hjo kommun hastighetsgränserna 30 km/h, 50 Km/h och 70

km/h. Bashastigheten inom tätbebyggt område är 50 km/h. 30 km/h tillämpas där speciella förut-sättningar råder t.ex. vid skolor och förskolor.

4. Förbättrad tillgänglighet till parkering i de centrala delarna av staden. Under arbetet med trafikprogrammet har följande konstaterats när det gäller parkering:

Ett ojämnt utnyttjande av parkeringsplatserna i tätorten, både till lokalisering och över tid. Under vissa tider är det svårt att hitta parkering kring Stora torget och hamnen.

Arbetsparkering i centrum tar stor del av tillgängliga parkeringar.

Brister i efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna.

Stora delar av året är tillgången till parkeringsplatser i de centrala delarna av Hjo god. Under sommarhalvåret då antalet besökare i Hjo är många, uppstår ibland brist på parkeringsplatser i de centrala delarna av staden. För att förtydliga för medborgare och besökare var parkering är tillåten i de centrala delarna av staden, infördes 2014 en parkeringsförbudzon. Grundregel inom zonen är att parkering är förbjuden om det inte är särskilt skyltat med P-skyltar. En viktig fråga är om det är rimligt att antalet parkeringsplatser i centrala Hjo dimensioneras efter den situation som råder under sommaren. Attraktiva ytor skulle tas i anspråk för parkeringsplatser som inte nyttjas under stora delar av året. En effektiv och regelbunden parkeringsövervakning bedöms som viktigt för att uppnå ett mer effektivt utnyttjande parkeringsplatserna i de centrala delarna av stadskärnan. Syftet är att uppnå en bättre rotation och att undvika att personer som arbetar i centrum tar upp parkeringsplatser avsedda för korttidsparkering.

5. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Många människor känner sig otrygga i trafiken. Efterlevnaden av trafikregler brister och då främst när det gäller hastighetsgränser. Under de övriga huvudområdena i denna plan redovisas förslag till åtgärder som om de genomförs kommer leda till ökad trafiksäkerhet som utökningen av gångfartsområdet i centrum, utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet och införandet av nya hastighetsgränser. En viktig del i arbetet med trafiksäkerhet och miljö är informationsarbete till boende, besökare och anställda i Hjo kommun. En viktig målgrupp är barn och ungdomar i skolan. Syftet med trafiksäkerhetsarbetet är att alla som rör sig i trafiken, gångare, cyklister och motortrafikanter ska känna sig trygga när de transporterar sig. En led i detta arbete har varit att inventera och göra förändringar vid korsningar där gång- och cykeltrafik möter biltrafik. Ett antal övergångsställen har byggts om och försetts med förstärkt belysning. Hjo kommun arbetar med att göra trafik- och stadsmiljön mer tillgänglig för fotgängare, med särskild hänsyn till äldre och funktionshindrade. Syftet är att antalet människor i alla åldrar som kan förflytta sig på egen hand ska öka. Målsättningen är god tillgänglighet i den offentliga miljön för alla- oavsett ålder eller funktionshinder. God tillgänglighet är en förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällsfunktioner på lika villkor. Tillgängligheten kan definieras som med vilken lätthet en individ kan färdas från en plats till en annan, utifrån komfort, restid och tillförlitlighet. För att en sträcka ska kunna användas av alla är det viktigt att markbeläggningen är jämn och att nivåskillnaderna i gatuplanet är små. Tillfälliga hinder som ”trottoarpratarna” eller andra utställda föremål begränsar tillgängligheten

6. Minskad miljöpåverkan. Trafiken har en stor påverkan på vår miljö och klimatet, både ur ett lokalt perspektiv och ett globalt. Regeringen satte 2009 upp ett mål om att Sverige ska ha en fossil oberoende fordonsflotta till år 2030. Hjo kommun ska på lokal nivå arbeta för att trafiken har en så liten påverkan på miljön som möjligt. Ett led i detta är att arbeta för ett minskat bilanvändande, en övergång till fossilfria bränslen och ett ökat resande med kollektivtrafik. Via policies och riktlinjer kan den egna organisationens resande styras. Kollektiva transportmedel som tåg och buss kan förordas under vissa omständigheter och om transport ska med bil ska inriktningen vara att de ska drivas med förnyelsebara bränslen. Möjligheten att bidra till utbyggnaden av infrastrukturen för fossilfria bränslen finns. I centrala Hjo finns en laddstation för elbilar vid Hamnen men tappställe för biogas saknas. Infrastrukturen är en förutsättning för att en marknad med fordon som drivs av fossilfria bränslen ska ha möjligheter att växa fram. Åtgärder som har redovisats tidigare i denna plan under de övriga huvudområdena kommer att leda till en bättre miljö, t.ex. ökningen av gångfartsområdet i centrum, utbyggnaden av gång- och cykelvägnet och införandet av nya hastighetsgränser.

Handlingsprogram med förslag till konkreta åtgärden

Denna avslutande del av trafikprogrammet innehåller konkreta förslag till åtgärder, såväl fysiska ombyggnader som mjuka insatser men programmet som helhet ska ses som ett "paraplydokument" där behovet av att fördjupa olika delar kommer att identifieras i det fortsatta arbetet med åtgärder för utveckla Hjo. Flertalet av de föreslagna åtgärderna kommer att kräva fördjupad planering och ytterligare politisk beredning.

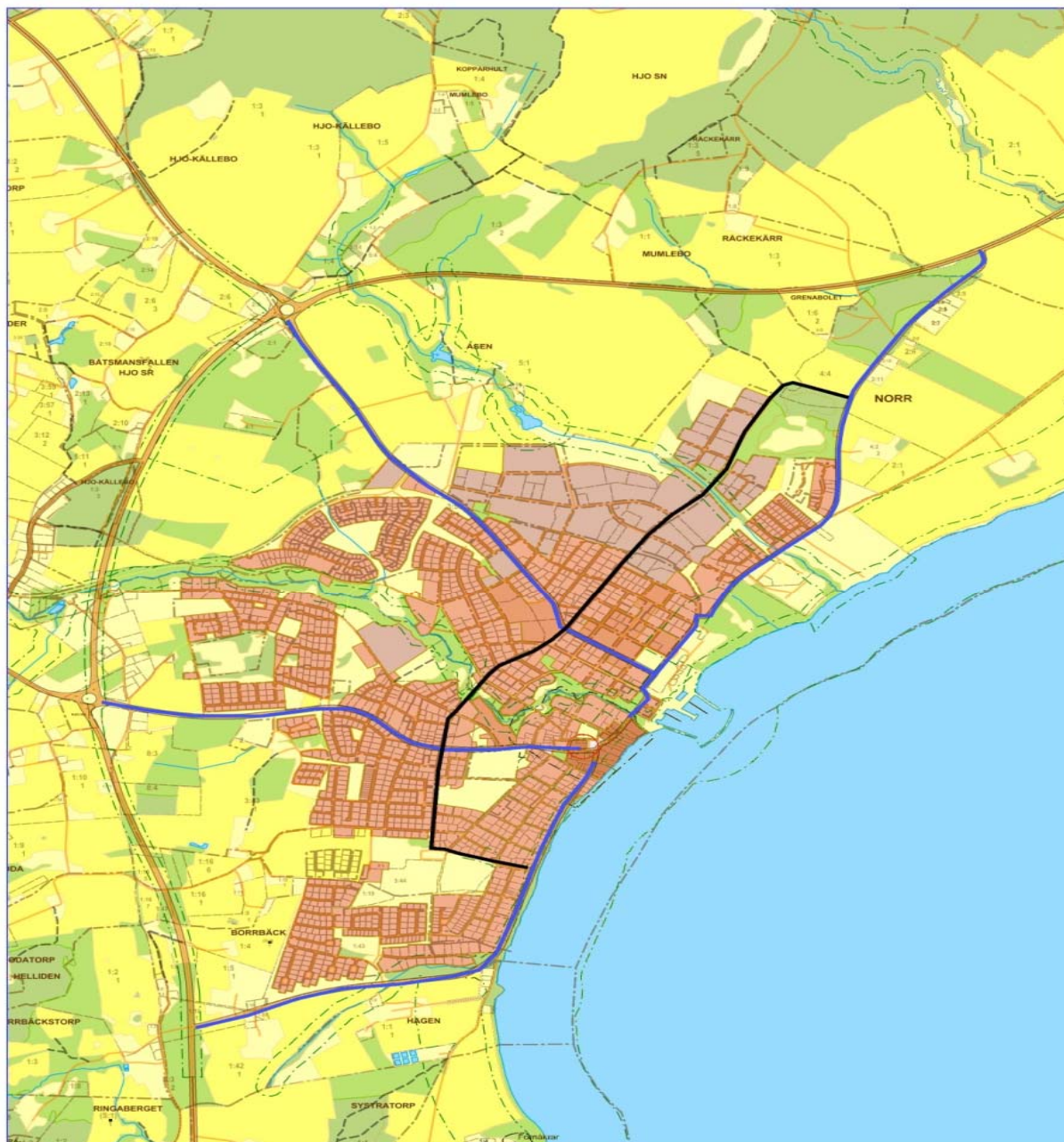
Handlingsprogrammet utgår från trafikprogrammets första del med dess utgångspunkter.

- 1. Minskad genomfartstrafiken i de centrala delarna av staden**
- 2. Öka användningen av cykel som transportmedel**
- 3. Anpassning av hastighetsbegränsningar**
- 4. Förbättrade parkeringsmöjligheter**
- 5. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet**
- 6. Minskad miljöpåverkan**

I. Minskad genomfartstrafik i de centrala delarna av staden

Vägnät

För att minska genomfartstrafiken föreslås åtgärder i det lokala vägnätet, huvud nätet samt på infarter. Kartbilden nedan visar nuvarande sträckning för respektive nät.



Skala 1: 20000

2014-12-15

- Genomfart/Infart
- Länk i huvudnätet
- Länk i lokalnätet

Förslag till åtgärder

För att minska genomfartstrafiken i de centrala delarna av staden förslås följande åtgärder.

✓ **Utökning av gångfartsområdet Stora torget**

Gångfartsområdet bör i söderled börja efter korsningen Långgatan – Repslagargatan. Vid Torggatan utökas gångfartsområdet till korsningen med Skolgatan. I norr inlemmas Hamnbacken ner till Norrbro. Under 2016 påbörjas arbetet med att ta fram en plan för hamnområdet och i framtiden finns möjlighet att utreda en större utökning av gångfartsområdet upp till korsningen Bangatan/ Floragatan och även hela hamnområdet.

✓ **Korsningen Idrottsgatan – Jönköpingsvägen**

I korsningen Jönköpingsvägen – Idrottsgatan leds trafiken via skyltning om så att trafik söderifrån leds mot centrum via Idrottsgatan, Ringvägen och Vasagatan.

✓ **Korsningen Vasagatan – Bangatan**

Korsningen byggs om så att huvudriktningen bli Vasagatan – Bangatan. Trafik mot söder får i korsningen ta av från den nya huvudriktningen.

De tre föreslagna åtgärderna syftar till att försvåra men inte förbjuda biltrafik i de centrala delarna. Detta leder till en tryggare och mer hållbar trafikmiljö i centrum där gång- och cykeltrafik prioriteras.

✓ **Lars i Knäpplans väg knyts i hop med Orkestervägen och Falköpingsvägen**

Denna åtgärd är redan beslutad och genomförandet påbörjat. Våren 2015 öppnades kopplingen mot Orkestervägen och 2017 finns medel avsatta för att bygga förbindelsen mot Falköpingsvägen. Denna åtgärd är en förutsättning för de tre föreslagna åtgärderna ovan.

✓ **Sveavägen förlängs ut till väg 195**

Sveavägen förlängs rakt norr ut och en ny utfart till väg 195 byggs. I takt med att industriområdet växer i norr ökar den tunga trafiken via Karlsborgsvägen. Denna åtgärd möjliggör att en befintlig utfart från Karlsborgsvägen kan stängas.

Kartbilden nedan visar Sveavägens förlängning ut till väg 195 och även förslagen sträckning av Lars i Knäpplans väg vidare ut till Falköpingsvägen.

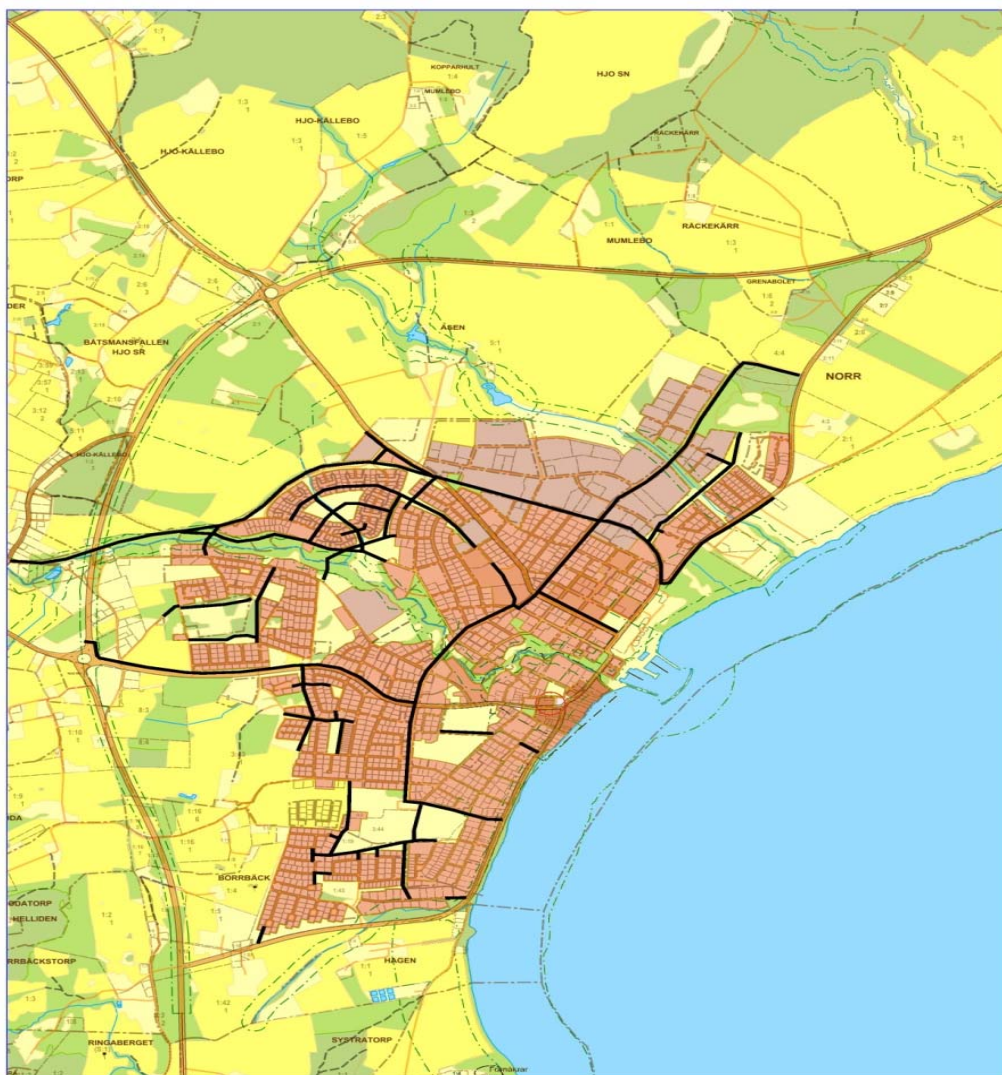


Skala 1: 20000

2014-12-15

2. Ökad användning av cykel som transportmedel

Kartbilden nedan visar nuvarande GC-vägnätets nuvarande sträckning.



Skala 1: 20000

2014-12-15

Förslag till åtgärder

För att uppnå ett bättre sammanhållet gång- och cykelvägnät bör utbyggnaden av vissa kopplingar i nätet prioriteras.

✓ **Byggnation av gång- och cykelväg utmed Bangatan**

I dag slutar gång- och cykelvägen utmed Karlsborgsvägen i korsningen Bangatan – Karlsborgsvägen. Cyklister som ska färdas vidare söder ut i mot centrum får samsas med motorfordon i blandtrafik på Bangatan. Utmed Bangatan finns viktiga målpunkter såsom apotek, fritidsgård, äldrecenter och längre norr ut vårdcentral. När gång- och cykelväg utmed Bangatan projekteras ska även hela Bangatans utformning med anslutningar och infarter ses över. Gatan bör utformas så att en dämpning av hastigheten uppnås.

✓ **Byggnation av gång- och cykelväg utmed Skolgatan**

För att öka säkerheten för elever som cyklar eller går till Guldkroksskolan bör byggnation av en gång- och cykelväg utmed Skolgatan prioriteras. Detta innebär även en förbättrad trafikmiljö för gång- och cykeltrafikanter som färdas till och från idrottsområdet.

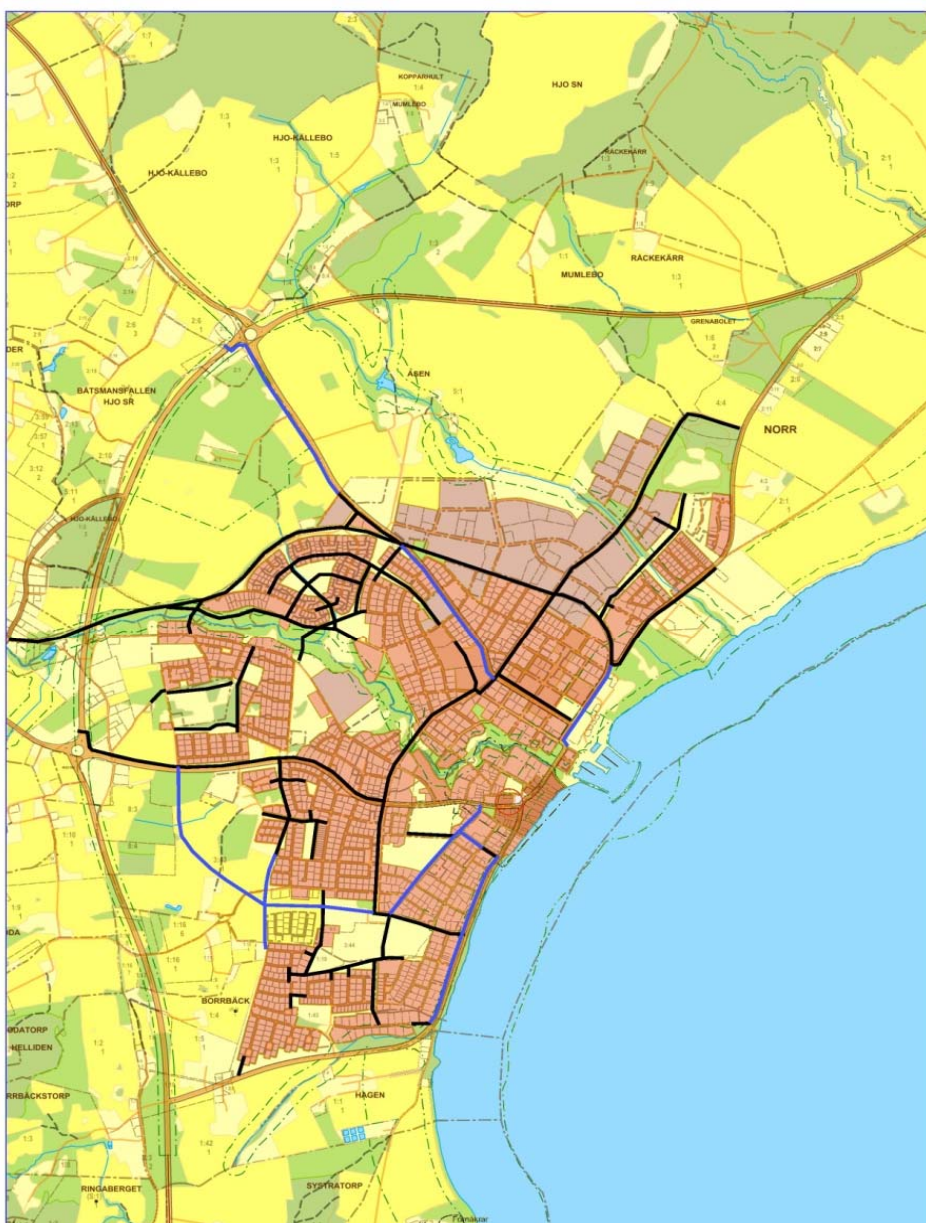
✓ **Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet utmed Skövdevägen**

Befintligt gång- och cykelvägnät utmed Skövdevägen byggs ut i väster till väg 195 och i öster fram till korsningen med Sveavägen – Ringvägen. I och med utbyggnaden av Åsenområdet har gång- och cykeltrafiken utmed Skövdevägen ökat och därmed kravet på säkerhet.

✓ **Byggnation av gång- och cykelväg utmed Jönköpingsvägen**

Jönköpingsvägen är idag hårt trafikerad, cyklister samsas med motorfordon i blandtrafik. På sommaren är strandpromenaden flitigt besökt av badare och andra. En gång- och cykelväg anläggs från Långgatans slut utmed hela Jönköpingsvägen fram till den punkt där gamla Fågelåsvägen börjar. En framtida projektering får utvisa om gc-vägen ska placeras där nuvarande gångstråk utmed strandpromenaden löper eller utmed Jönköpingsvägen.

De föreslagna åtgärderna syftar till att få ett bättre sammanhängande gång- och cykelvägnät. I de centrala delarna av Hjo tätort utökas gångfartsområdet för att få en tryggare och säkrare trafikmiljö för gångare, cyklister och motorfordon. Kartbilden nedan visar förslagen utbyggnad av GC-vägnätet.



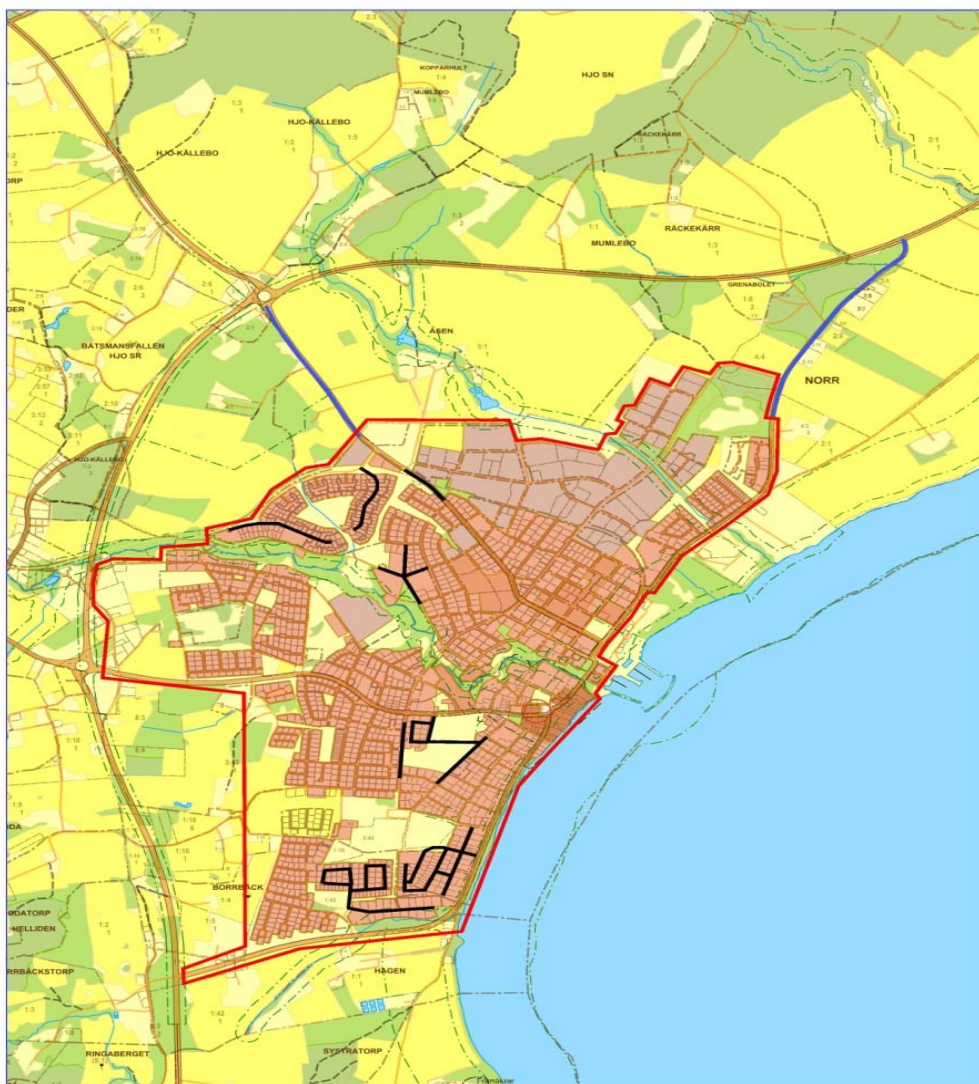
Skala 1: 20000

2014-12-15

Föreslagen utbyggnad av GC-vägnätet




3. Anpassning av hastighetsbegränsningar

Kartbilden visar nuvarande hastighetsbegränsningar



Skala 1: 20000

2014-12-15

	70 km/h
	30 km/h
	50 km/h

I ett samarbete mellan Sveriges kommuner och landsting samt dåvarande Vägverket togs en handbok fram "Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad" som är tänkt att användas som ett stöd för kommunerna vid översynen av hastighetsgränserna.

Förslag till åtgärder

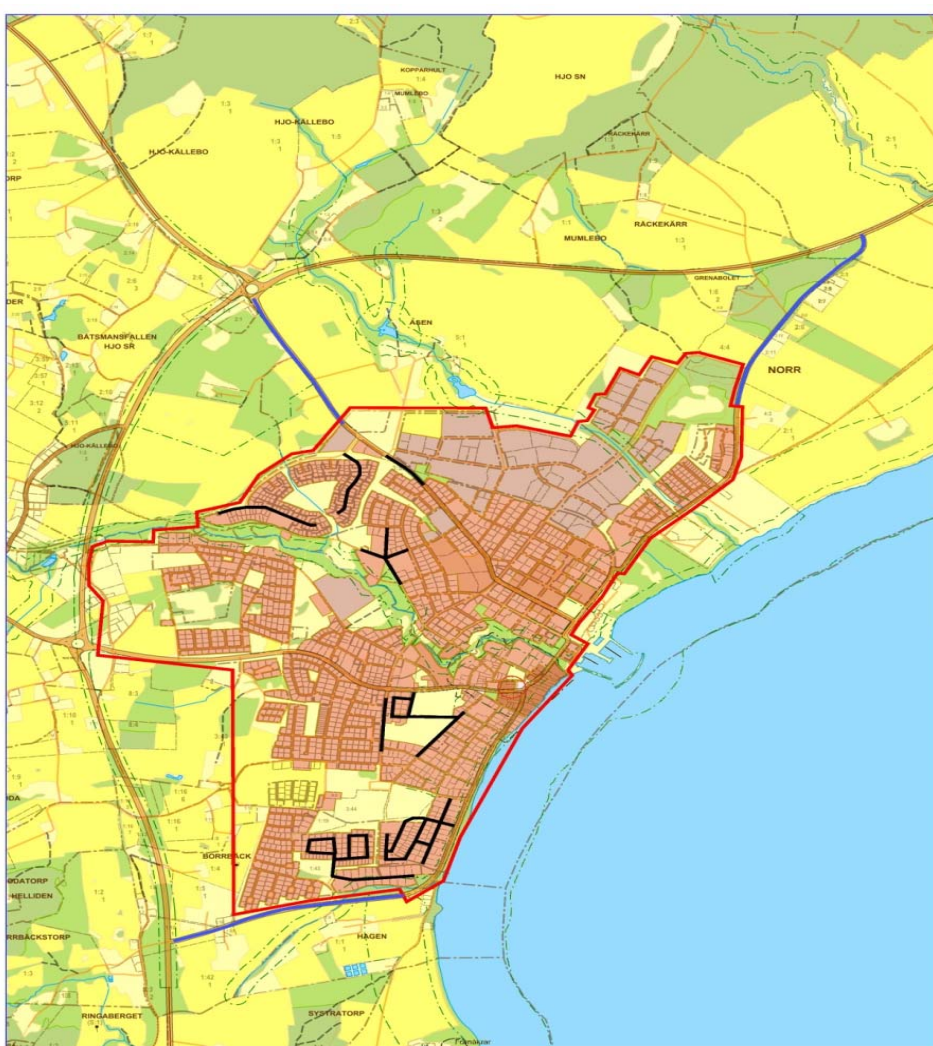
✓ Nya hastighetsgränser införs

Bashastigheten inom tätbebyggt område ändras till 40 km/h. Hastighetsgränsen på infartslederna till Hjo tätort sätts till 60 km/h. 30 km/h tillämpas där speciella förutsättningar råder t.ex. vid skolor, daghem m.m. Området med blåskyltad rekommenderad hastighet 30 km/h behålls.

För att undvika ett orimligt stort antal hastighetsskyltar sätts hastighetsbegränsningen på villa och kvartersgator till samma som den nya bashastigheten 40 km/h.




✓ Hastighetsdämpande åtgärder

I samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet byggs hastighetsdämpande åtgärder. Viktigt är att vägar och gator är utformade så att de är anpassade till den föreskrivna hastigheten. Inom de centrala delarna ska gatornas bredd eller andra utformningar verka så att hastigheten dämpas.



Skala 1: 20000

2014-12-15

	60 km/h
	30 km/h
	40 km/h

Om man följer rekommendationerna i handboken och applicerar dem på Hjo tätort blir resultatet enligt nedanstående kartbild. Ny bashastighet 40 km/h, infartslederna 60 km/h samt villa och kvartersgator 30 km/h.

4. Förbättrade parkeringsmöjligheter

Förslag till åtgärder

✓ **Skyltning och hänvisning**

En tydligare skyltning och hänvisning till parkeringar genomförs för att underlätta för besökare till Hjo att hitta parkering.

✓ **Nya parkeringsplatser**

Möjligheten till att anlägga nya parkeringsplatser på befintliga gator undersöks (t.ex. Nystan).

✓ **Parkeringsövervakning**

För att höja efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna i Hjo rekommenderas en hög nivå på parkeringsövervakningen.

✓ **Information**

Genom information samt kampanjer och evenemang söka förändra attityder hos såväl boende i Hjo som anställda i Hjo Kommun så att fler väljer att cykla eller gå. Om fler väljer att låta bilen stå bidrar detta positivt till både miljö, hälsa och parkeringssituationen. Ett viktigt led i att få fler att gå och cykla är de förbättringar av gång- och cykelvägnätet som beskrivs tidigare i denna plan.

5. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet

Förslag till åtgärder

✓ **Hastighetsdämpande åtgärder.**

I samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet byggs hastighetsdämpande åtgärder. Det är viktigt att gator och vägar är utformade och anpassade till den föreskrivna hastigheten. I de centrala delarna av staden ska gatornas bredd samt andra utformningar verka så att hastigheten dämpas.

✓ **Informationsarbete**

Arbetet med information om trafiksäkerhet och miljö ska fortsätta. Kommunanställda som kör bil i tjänsten utbildas fortlöpande i säker och energieffektiv körning. Skolbarn och ungdomar får fortsatt en hög nivå på trafiksäkerhetsutbildningen.

✓ **Kollektivtrafik**

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser. I den fortlöpande dialogen med Västtrafik framföra att kollektivtrafiken i Hjo stad bör utföras så att den även passerar de södra delarna av staden.

✓ **Gångstråk**

Prioriterade gångstråk med kraftiga lutningar eller för stora nivåskillnader inventeras och en plan för att åtgärda bristerna tas fram.

6. Minskad miljöpåverkan

Förslag till åtgärder

✓ **Mötes och resepolicy**

En mötes- och resepolicy antogs av kommunfullmäktige under 2015 med syfte att minska transporternas påverkan på vår miljö och klimatet i stort. Till denna policy hör riktlinjer som anger hur anställda i Hjo kommun ska transportera sig, hur kommunens bilar ska användas och vilka miljökrav som ställs på fordon som upphandlas. Information om denna policy ska ges till samtliga nyanställda men den ska även lyftas upp för information löpande inom organisationen så att den hålls levande.

✓ **Laddstationer elbilar**

Laddstationer för elbilar bör sättas upp vid frekvent använda parkeringsplatser för att betjäna boende och besökare. Vid kommunens större arbetsplatser bör det finnas laddningsstationer för anställda som arbetspendlar med bil.

✓ **Informationsarbeten**

Genom både intern och extern information kan kommunen bidra till en förändrad utveckling. Ett bra sätt att nå ut med information är att delta i större manifestationer så som ” Europeiska trafikantveckan” som är en upplysningskampanj som 2015 genomförs i över 2 000 städer i hela Europa. Manifestationens syfte är att motivera medborgarna att cykla, gå och resa med kollektivtrafik i så stor utsträckning som möjligt.