

Hastighetsplan för Värnamo kommun



Antagen av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
2015-02-17

Hastighetsplan för Värnamo kommun

**Antagen av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
2015-02-17**

Beställare: Värnamo kommun
Miljö- och stadsbyggnadskontoret
331 83 Värnamo

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare: Terese Salomonsson

Uppdragsnr: 103 06 94

Figur framsida: källa Trafikverket

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inledning..... | 4 |
| 1.1 | Bakgrund..... | 4 |
| 1.2 | Syfte..... | 5 |
| 1.3 | Genomförande..... | 5 |
| 1.4 | Avgränsningar..... | 5 |
| 2 | Gatunätets förutsättningar..... | 6 |
| 2.1 | Gatans karaktär och trygghet..... | 6 |
| 2.2 | Trafiksäkerhet..... | 8 |
| 2.3 | Tillgänglighet..... | 9 |
| 2.4 | Miljöpåverkan..... | 10 |
| 3 | Förslag till nya hastighetsgränser..... | 11 |
| 3.1 | Grundprinciper..... | 11 |
| 3.2 | Resultat..... | 12 |
| 4 | Kartbilagor | |
| | Hastighetsplan för: | |
| 1 | Bor | |
| 2 | Bredaryd | |
| 3 | Dannäs | |
| 4 | Forsheda | |
| 5 | Horda | |
| 6 | Hånger | |
| 7 | Hörle | |
| 8 | Kärda | |
| 9 | Lanna | |
| 10 | Ohs | |
| 11 | Rydaholm | |
| 12 | Tånnö | |
| 13 | Värnamo | |
| 14 | Åminne | |

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Från och med maj 2008 är det möjligt att använda hastighetsgränser i 10 km/h-steg, från 30 km/h upp till 120 km/h. Tanken med detta beslut är att vägar och gator ska kunna användas mer effektivt med hänsyn till deras syfte och förutsättningar. Rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet olyckor och bidrar till förståelse och ökad hänsyn i trafiken.

Trafikverket har i stor omfattning tillämpat de nya hastighetsgränserna och efterhand planerar och påbörjar landets alla kommuner en liknande anpassning till det nya systemet. Värnamo kommun har valt att utreda hur de nya hastighetsgränserna skulle kunna appliceras på kommunens gator för att bidra till en bättre trafikmiljö för alla typer av trafikanter.

I *figur 1 och 2* visas Rörstorpsgatan och Nydalavägen vilka är två gator i Värnamo med olika förutsättningar. Ändå har de idag samma hastighetsgräns; 50 km/h. Genom möjligheten att använda sig av 40 och 60 km/h kan hastigheten bättre anpassas till gatan och dess omgivning.



Figur 1. Rörstorpsgatan



Figur 2. Nydalavägen

Detta dokument beskriver arbetet med hastighetsplanen och vilka förutsättningar som ligger till grund för den. De föreslagna hastighetsgränserna redovisas i separata kartbilagor, uppdelat på orter.

1.2 Syfte

Trafikens hastighet är en viktig del i ortens attraktivitet och hur dess gaturum upplevs. Därför har Värnamo kommun valt att se över tätorternas hastigheter i ett steg mot både ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet.

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag för kommunens framtida beslut angående omskyllning av hastighetsgränserna och vid planering av åtgärder för att uppnå rätt hastighet på rätt plats på kommunens gator.

1.3 Genomförande

Utifrån den inventering och det hastighetsförslag som togs fram 2010 har ett förslag tagits fram. I det här förslaget har endast hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h använts. 50 och 70 km/h har uteslutits för att inte göra hastighetsskyltningen för plottrig.

Hastigheterna är satta med hänsyn till gatans karaktär, trygghetsaspekten, trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljöpåverkan. Dessa kvaliteter beskrivs mer i kapitel 2.

I kapitel 3 sammanfattas de grundprinciper som ligger till grund för hastighetsförslaget.

1.4 Avgränsningar

Hastighetsplanen omfattar alla kommunala gator och alla allmänna gator inom tätbebyggt område, vilka finns i de orter som visas i kartan i *figur 3*.



Figur 3. Karta över Värnamo kommun med tätorter.

2 Gatunätets förutsättningar

Stadsbyggnadskvaliteterna **karaktär, trygghet, trafiksäkerhet, tillgänglighet** och **miljöpåverkan** är viktiga för stadens attraktivitet och de påverkas bland annat av den hastighet som råder på gatorna.

Informationen nedan är hämtad från handboken Rätt fart i staden, se *figur 4*, vilken finns att läsa på Trafikverkets webbplats:



http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4607/2008_54_ratt_fart_i_staden_hastighetsnivaer_i_en_attraktiv_stad_utskriftsbar.pdf

Figur 4. Handboken Rätt fart i staden.

2.1 Gatans karaktär och trygghet

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som bör råda på gatan måste det så kallade stadsrummet som gatan är del av beaktas. Det görs med hjälp av gatans karaktärsdrag. Stadsrummet har sin utgångspunkt i gatans ”väggar” och vilken typ av aktivitet som råder längs med gatan. Aktiviteten längs med gatans väggar bidrar i sin tur till gatans funktion och vilka trafikantter som behöver använda eller korsa gatan.

Innebörden av olika typer av livsrum framgår av definitionerna nedan.

Frirum är ett rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. Här ska de oskyddade trafikantterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Bilfria områden är till exempel torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator samt separata gång- och cykelvägar.

Integrerat frirum är ett rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikantterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Väggararna består ofta av hus med entré mot rummet.

Mjuktrafikrum omfattar större delen av tätortens gaturum. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum är ett rum där oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Det är långa avstånd mellan entréerna. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Transportrum är ett rum enbart för motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Vägarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.

Innebörden av livsrummen kan även förklaras genom illustrationer, se *figur 5 och 6*.



Figur 5. Exempel på hur livsrummen ser ut. (Källa: Caroline Andersson, Rätt fart i staden)

| Frirum | Integrerat frirum | Mjuktrafikrum | Integrerat transportrum | Transportrum |
|----------|-------------------|---------------|-------------------------|----------------------|
| | | | | Frånvaro |
| | | | Närvaro | Äger |
| | | Samspel | Prioriterad | |
| | Prioriterad | Samspel | | |
| Äger | Närvaro | | | |
| Frånvaro | | | | Skyddade trafikanter |

Figur 6. De olika livsrummen kan beskrivas med hjälp av hur stor del av dem som ”ägs” av de oskyddade trafikanterna respektive de skyddade trafikanterna.

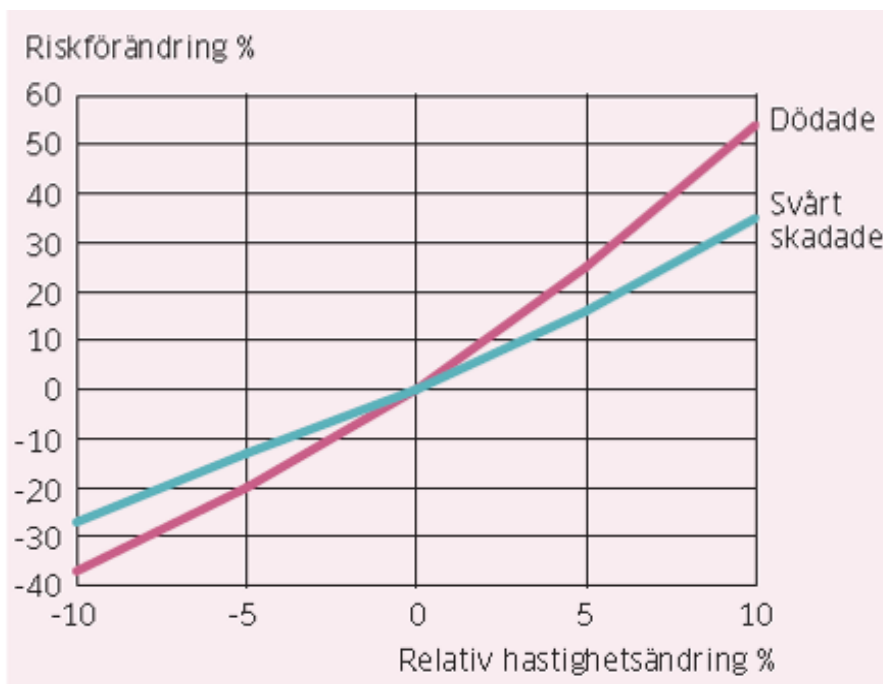
En ambition kan vara att på sikt skapa tydlig tillhörighet i de olika rummen och att gatorna i respektive rum får en tydlig utformning. På så sätt blir gatorna självförklarande och det blir lätt att förstå vilken typ av "trafikrum" man befinner sig i.

Trygghet i staden är viktigt då hög trygghet får oss att vilja röra oss i staden. Enligt trygghetsundersökningar är biltrafikens höga hastigheter den enskilt viktigaste orsaken till att boende känner sig otrygga i sitt bostadsområde eller när man rör sig i staden. Samtidigt är biltrafiken en viktig del i tryggheten för gående och cyklister i form av känslan av att någon ser en, till exempel på kvällen.

2.2 Trafiksäkerhet

Det är bilisternas hastighet som påverkar trafiksäkerheten för olika trafikantgrupper. I *figur 7* illustreras sambandet medelhastighetsförändring och risken att dödas eller skadas svårt i trafikolyckor där bilister är inblandade. Den visar att man genom att sänka hastigheten från till exempel 50 km/h till 40 km/h minskar risken att dödas med 35-40 %.

Teoretiskt sett "kostar" denna hastighetsänkning 18 sekunder för bilisten på en sträcka av 1 kilometer. Men eftersom hastigheten i en stad även påverkas av trafiksituationen, till exempel cirkulationsplatser och stopp för gående vid övergångsställen, blir den faktiska medelhastigheten lägre och tidsförlusten mindre.



Figur 7. Samband mellan hastighetsförändring och risken att dödas eller skadas svårt i trafikolyckor där bilister är inblandade. (Källa: Effekt hastighetsöversyner, Effektsamband 2007, G. Nilssons potensmodell)

Man kan även illustrera krockvåldet som ett fall från olika höjd, se *figur 8*.



Figur 8. Krockhastigheten kan jämföras med fall från olika höjd. (Källa: Trafikverket)

2.3 Tillgänglighet

Tillgänglighet kan beskrivas som lättheten att nå sitt mål. På gatorna har bil- och lastbilstrafiken, kollektivtrafiken och utryckningstrafiken tillgänglighetsanspråk som måste tillgodoses. Dock är inte utryckningstrafikens tillgänglighetsanspråk kopplade till skyltade hastighetsgränser utan endast till framkomligheten och hastighetsreducerande åtgärder längs gatorna.

Utryckningstrafiken har som mål att komma fort fram och att komma fram överallt. Deras hastighetsanspråk kan inte kopplas till någon enskild sträckas hastighetsgräns utan gäller istället räddningsfordonets medelhastighet utmed hela utryckningsvägen. Det innebär att framkomligheten är viktig och att eventuella hastighetsreducerande åtgärder kan påverka utryckningstrafikens körtid.

Räddningstjänstens (i Värnamo) åsikt är att hastighetsreducerande åtgärder i form av en avsmalning av gatan är acceptabelt, såvida den inte är alltför lång. Däremot påverkas deras restid av upphöjningar i vägbanan, till exempel i form av vägbulor och upphöjda plattor. Det här gäller främst de gator som ingår i utryckningsnätet som Räddningstjänsten till största delen använder sig av.

2.4 Miljöpåverkan

Transportsystemet påverkar miljön negativt och innebär minskat välbefinnande vid vistelse vid gatan samt sämre hälsa. Ett exempel är buller som går att minska med hjälp av sänkta hastigheter. För personbilar minskar den ekvivalenta ljudnivån ner till 30 km/h. Vid hastigheter under det dominerar motorbullret över däckbullret.

I Värnamo kommun förekommer bullernivåer nära gränsvärdena (55-65 dBA) samt över gränsvärdena (>65 dBA) längs med de gator som har högt fordonsflöde. Hastigheterna på dessa gator bör inte höjas.

De mätningar av luftföroreningar som genomförts av Miljö- och stadsbyggnadskontoret visar att halten av föroreningar inte överskrider satta miljömål. Mätningarna har utförts vid fyra fasta mätstationer runt om i kommunen och resultatet antas gälla för hela kommunen. Det innebär att man kan bortse från denna parameter vid hastighetsanalysen. Hade halten av luftföroreningar överskridit miljömålen hade det inte varit lämpligt med någon ökning av hastigheterna i dessa områden.

3 Förslag till nya hastighetsgränser

3.1 Grundprinciper

Som råd från *Rätt fart i staden* ges att hastighetsgränserna bör inriktas mot gångfart, 30, 40, 60, 80 och 100 km/h eftersom de ojämna hastigheterna, med undantag för 30 km/h, kan komma att försvinna i framtiden. Det kan även bli mycket otydligt om alla steg används.

Den vanligt förekommande hastighetsgränsen 50 km/h är rekommenderad att sänkas till **40 km/h för ökad säkerhet och bättre miljö**, eller ökas till **60 km/h för ökad tillgänglighet**. I bostadsområden, vid skolor, i centrum och där det förekommer blandtrafik ska alltid de oskyddade trafikanterna prioriteras.

30 km/h



30 km/h föreslås endast användas vid sträckor där man eftersträvar en extra låg hastighet på grund av speciella förutsättningar. Det kan till exempel vara där mycket barn rör sig eller på olycksdrabbade sträckor. Genom att inte använda 30 km/h mer än vid väl motiverade sträckor, kan man få en ökad respekt från bilisterna och därmed en större efterlevnad.

40 km/h



För att skapa logiska och sammanhängande områden och sträckor är det viktigt att vara konsekvent vid val av hastighetsgräns. Därför har Värnamo kommun valt att utgå från en bashastighet på 40 km/h för att minska plottrigheten och öka trafiksäkerheten. Majoriteten av kommunens gator får därmed denna hastighet. Det är främst på bostadsgator, gator med många utfarter, vid skolor, i centrum och där många personer är i rörelse.

60 km/h



För att kunna ha 60 km/h behövs separata gång- och cykelbanor och få utfarter. Det ska inte heller finnas något stort behov för fotgängare och cyklister att korsa gatan. Även gator i industriområden i utkanterna av orterna har fått 60 km/h eftersom här inte vistas så stor mängd cyklister och fotgängare. Dessa gator får en ökad tillgänglighet.

Går man tillbaka till beskrivningen av livsrummen i kapitel 2.1 kan man sammanfatta det som att gångfartsområden, det vill säga **gångfart, används i frirummen.**

40 km/h används i mjuktrafikrum och delvis i integrerade frirum där rummen främst "ägs" av gående och cyklister.

60 km/h används i transportrum där det istället är fordonen som "äger" rummet.

Vid en omskytning från 50 km/h till 40 km/h minskar medelhastigheten endast med cirka 2-3 km/h enligt forskning publicerad i SKL:s handbok "Trafiksäkra staden". Därför är det i det fortsatta arbetet med hastighetsförändringen även viktigt att arbeta med åtgärder i gaturummet för att få bilisterna att köra i rätt hastighet.

3.2 Resultat

Hastighetsplanens resultat i form av hastighetsgränser presenteras för varje ort, i 14 kartbilagor.