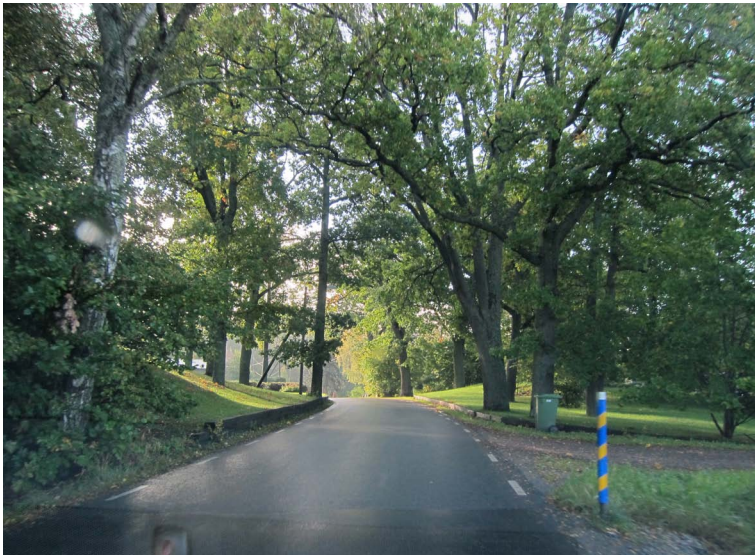


HASTIGHETSPLAN FÖR HANINGE



2014



Haninge
kommun

RAMBOLL

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	3	4 SYSTEMANPASSAD HASTIGHETSPLAN	26
1.1 Bakgrund och syfte	3	4.1 Kvalitetsavvikelser	26
1.2 Metodbeskrivning	3		
		5 GENOMFÖRANDE & ÅTGÄRDSBEHOV	28
2 NULÄGESBESKRIVNING	4	5.1 Åtgärder för att reducera hastighets- och kvalitetsavvikelser	29
2.1 Allmänt	4		
2.2 Trafiknät	4	6 MÅLBILDSANPASSAD HASTIGHETSPLAN	30
2.3 Buller	7	6.1 Samråd	30
2.4 Nuvarande hastighetsbegränsningar	7	6.2 Målbild	30
2.5 Uppmätt hastighet	7		
2.6 Olycksstatistik	9	REFERENSER	32
2.7 Livsrum	10		
2.8 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation	14		
2.9 Kvalitetsbedömning	16		
3 ANALYS	18		
3.1 Nulägesanalys	18		
3.2 Länkoptimering	20		
3.3 Nätanpassning	22		
3.4 Systemanpassning	24		
3.5 Prövning av tillgänglighetsanspråken	26		

HASTIGHETSPLAN FÖR HANINGE

ANTAGEN AV STADSBYGGNADSNÄMNDEN 2014-05-21 § 74
SNB 106/2014

BESTÄLLARE: HANINGE KOMMUN TEKNISKA AVD.
Hanna Lamberg Projektledare
Lars Johnsson

KONSULT: RAMBÖLL SVERIGE AB

Sandra Sasu Uppdragsledare/utredare
Eva-Lena Nilsson Utredare
Anna Le-Moine Granskare

Foton: Sandra Sasu

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund och syfte

I januari 2008 beslutade regeringen att förändra hastighetsföreskrifterna i vägnätet. Bland annat blev det möjligt att ändra hastighetsgränsen till 40 km/tim och 60 km/tim i tätbebyggt område där detta kunde motiveras utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Samtidigt infördes också fler steg för hastighetsbegränsning med 60 km/tim, 80 km/tim, 100 km/tim och 120 km/tim. Detta möjliggjorde att gatans eller vägens specifika utseende och funktion kunde avgöra vilken hastighetsgräns som borde gälla.

En differentiering av hastighetsbegränsningarna innebär fördelar, men kan också leda till att systemet upplevs som plottrigt. I värsta fall skulle detta kunna bidra till en sämre förståelse för systemet och en lägre efterlevnad. Dåvarande Vägverket fick i uppdrag att utvärdera effekterna av de nya hastighetsgränserna. Detta gjordes dels utifrån de övergripande transportpolitiska målen samt målet att undvika att systemet blir plottrigt. Utredningen kom fram till att hastigheterna 50, 70 och 90 km/tim borde tas bort. Trots detta beslutade Näringsdepartementet år 2013 att det inte fanns tillräckligt starka skäl för detta. Istället kvarstår riksdagens och regeringens beslut med hastighetsbegränsningar i jämna 10-steg i intervallet 30-120 km/tim.

För att undvika negativa effekter med det nya hastighetssystemet har Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, tillsammans med Trafikverket tagit fram handboken Rätt fart i staden. Målet

är att ge stöd och vägledning i kommunernas arbete med översynen av hastighetsgränserna. Handboken fokuserar på att trafiksystemet och hastighetsbegränsningarna ska anpassas till stadens kvaliteter. De olika kvaliteterna har en avgörande betydelse i hastighetsöversynen och är följande:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Miljö och hälsa

Syftet med denna utredning är att se över dagens hastighetssystem och anpassa hastighetsnivåerna. Detta görs både i enlighet med gatunätets funktion och utformning samt med Haninge kommuns visioner och mål inom samhällsbyggnads- och trafikområdet. Denna utredning har tre tydliga mål. Den ska synliggöra och utreda behovet av åtgärder i kommunens vägnät, den ska förtydliga motiven bakom de åtgärder som avses genomföras och dessutom öka förutsättningarna för trafikanternas acceptans och efterlevnad av hastighetsgränserna.

Hastighetsplanen ska skapa gynnsammare förutsättningar för:

- Ökad trafiksäkerhet genom att anpassa hastigheten till den grad av krockvård som människan tål.

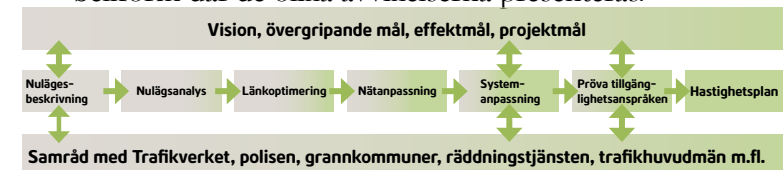
- Ökad trygghet genom samspel, närvaro och genom att ett lagom tempo skapas i olika delar av vägsystemet.
- Förstärkning av stadens karaktär genom att hastigheten anpassas till gaturummens anspråk.
- Tydlig koppling mellan vägens utformning och önskad hastighet.
- Reducerad miljöbelastning.

1.2 Metodbeskrivning

Arbetet har genomförts utifrån de metoder som presenteras i handboken Rätt fart i staden. Metoden är således uppdelad i tre olika moment: nulägesanalys, analys och hastighetsplan med hantering av kvalitetsavvikelser. Även denna rapport följer den arbetsgången.

Information till nulägesbeskrivningen har samlats in i fält, via kartor och med hjälp av tidigare rapporter och utredningar från Haninge kommun. Analysen av de olika momenten har gjorts med hjälp av den excelmall som utvecklats i samband med handboken Rätt fart i staden.

Slutresultatet är en hastighetsplan i kart- och tabellform där de olika avvikelserna presenteras.



Figur 1. Arbetsordningen som den beskrivs i handboken Rätt fart i staden.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Allmänt

Steg nummer ett när man genomför en utredning enligt Rätt fart i staden är att göra en nulägesbeskrivning. Att denna görs noggrant och med största precision är viktigt då den kommer att utgöra underlag vid förändring och genomförande av hastighetsplanen. Nulägesbeskrivningen baseras både på data insamlad i fält och framtagen med hjälp av kartor och dokument. Denna data registreras enligt ett antal parametrar i den excel-mall som följer med Rätt fart i staden. Utifrån de olika parametrarna genereras sedan en kvalitetsbedömning utifrån de olika gatornas klassificering.

Följande parametrar ligger till grund för nulägesbeskrivningen:

- Trafiknät (bil-, kollektivtrafik- samt utryckningsnät).
- Befintlig hastighet.
- Livsrum studeras i fält och innebär att gatunätet klassificeras utifrån dess utseende och funktion.
- Dimensionerande trafiksäkerhetssituation studeras i fält, syftet med detta är att studera gatornas utformning i förhållande till krav som ställs för olika trafikslag.

2.2 Trafiknät

Haninge kommun genomförde 2003 en trafiknätanalys för norra och södra kommundelarna. Dessa båda trafiknätanalyser har legat till grund för klassificeringen av gatunätet. Målen med trafiknätanalyserna var att inventera hur kommunens gator längs huvudvägnätet kan utformas för att bättre klara sina uppgifter, i kombination med ökad trafiksäkerhet.

Kommunfullmäktige i Haninge kommun antog även 2011 ett trafiksäkerhetsprogram. Förutom de nationella målen innehåller trafiksäkerhetsprogrammet specifika mål för kommunens trafiksäkerhetsarbete. Dessa gäller både trafiksäkerhet, folkhälsa, klimatstrategi och cykelvänlighet. Dessa olika kommunala mål påverkas positivt om åtgärder i trafiksäkerhetsprogrammet genomförs.

Då nomenklaturen i trafiknätanalysen och Rätt fart i Staden är något olika har klassificeringen översatts till den indelning som används i Rätt fart i Staden. Detta innebär följande översättning:

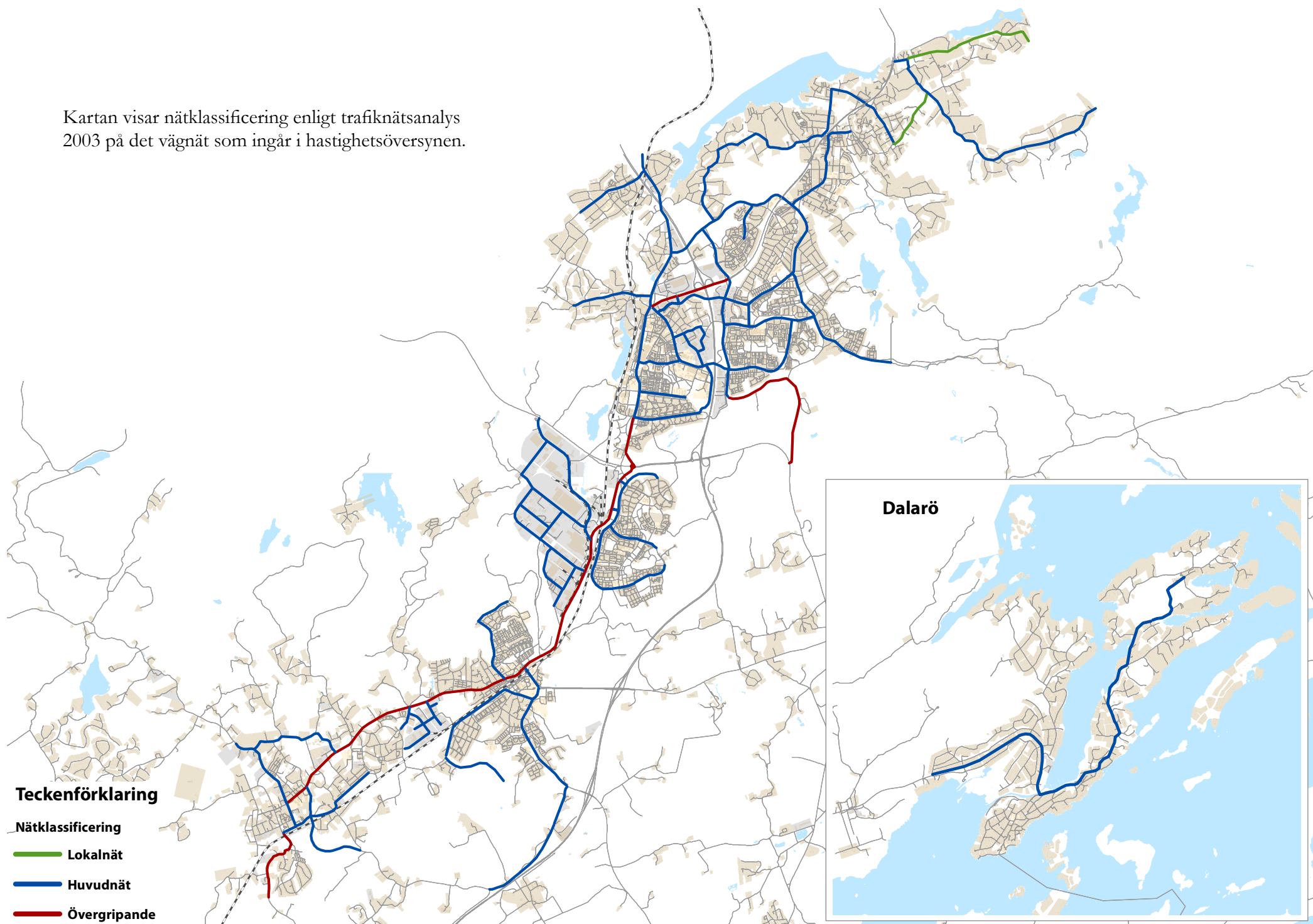
- Genomfart/infart klassificeras som övergripande huvudnät.
- Huvudgata och uppsamlingsgata klassificeras som huvudnät.
- Övriga gator hör till lokalnätet.

Tabell 1 redovisar nätklassificeringen längs de inventerade gatorna och vägarna. I övrigt noteras för alla inventerade gator och vägar om de tillhör kollektivtrafiknätet och om de är primära eller sekundära vägar för utryckningstrafik.

Nättyp	Länktyp	Trafikuppgift	Färdhastighet
Huvudnät	Genomfart eller infart Huvudgata (övriga länkar i huvudnätet)	Biltrafik genom eller till en tätort Biltrafik mellan tätortens olika områden	50 km/h, 70 km/h eller mer
Lokalnät	Lokalgata (länk i lokalnätet)	Trafik inom ett område	30 km/h eller gångfart

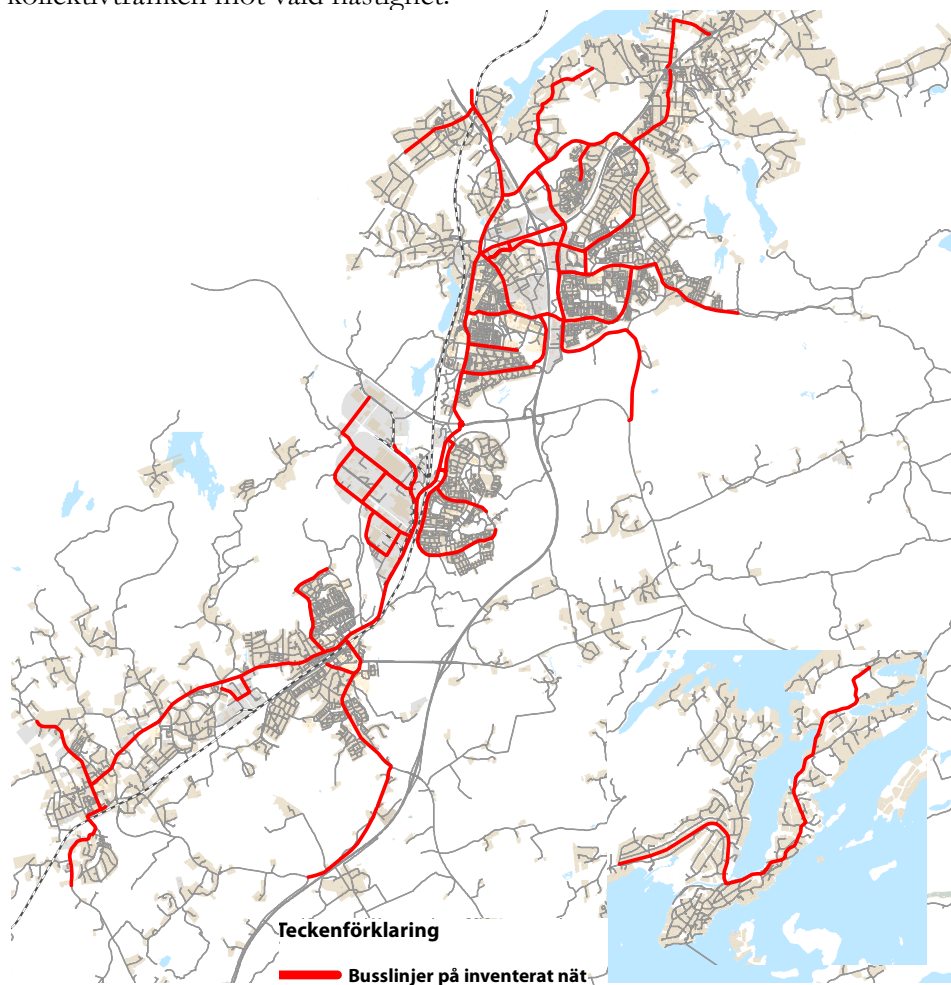
Tabell 1. Gatunätsklassificering

Kartan visar nätklassificering enligt trafiknätsanalys 2003 på det vägnät som ingår i hastighetsöversynen.



2.2.1 Kollektivtrafik

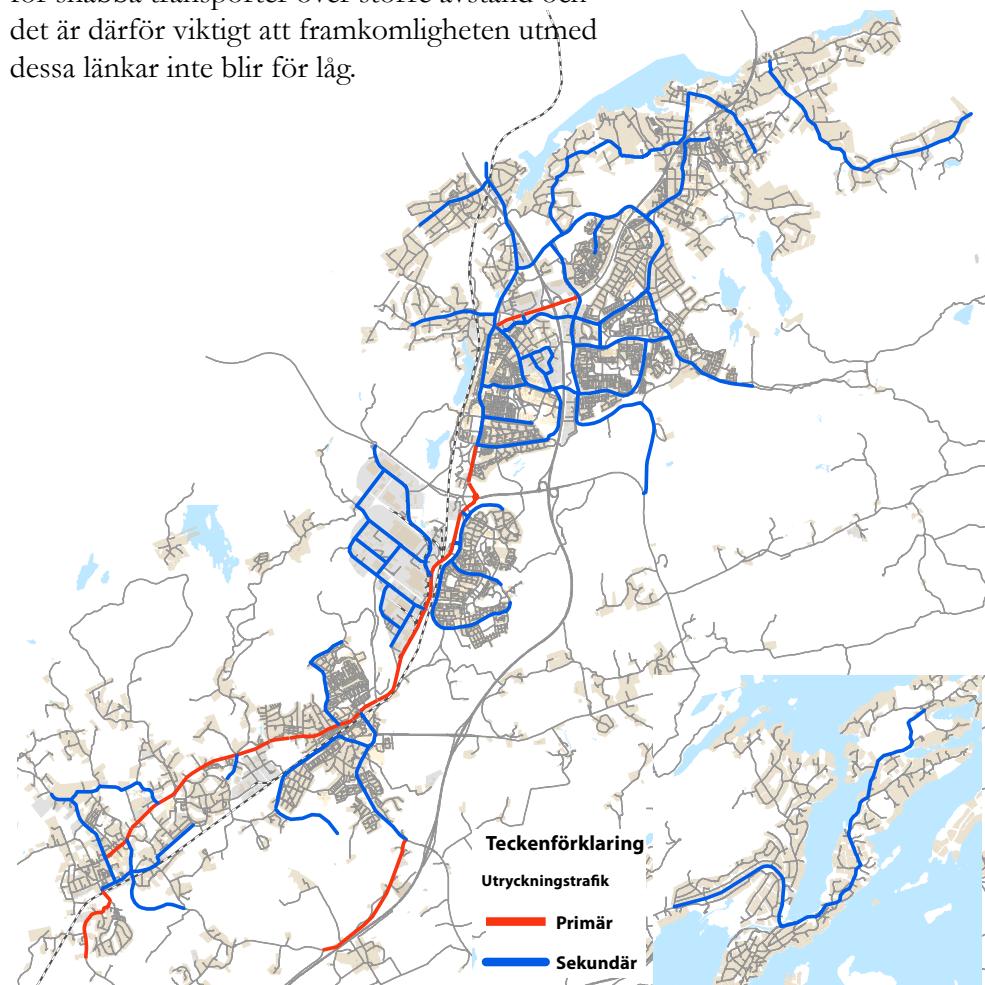
I trafiknätsanalysen finns kollektivtrafiknätet utpekat. Detta har även noterats i nulägesinventeringen. I ett senare skede görs en prövning av tillgänglighetsanspråken för kollektivtrafiken mot vald hastighet.



Figur 2. Busslinjer på det inventerade gatunätet.

2.2.2 Utryckningstrafik

För brandkår och ambulanstransporter är det viktigt med god framkomlighet. Vissa gator och länkar kan urskiljas som viktigare än andra och klassas därför som primära. Dessa gator används för snabba transporter över större avstånd och det är därför viktigt att framkomligheten utmed dessa länkar inte blir för låg.



Figur 3. Primära och sekundära länkar för utryckningstrafiken på det inventerade gatunätet.

2.3 Buller

Målet för kommunens arbete med vägtrafikbuller är att inte överskrida de fastställda riktvärden som antogs av riksdagen den 20 mars 1997 genom propositionen ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, 1996/97:53. Riktvärdena är följande:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Riktvärdena bör enligt propositionen inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Vid tillämpning av riktvärdena bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Haninge kommun genomförde en trafikbullersanering åren 1999-2001 omfattande 307 lägenheter/villor/skola och förskola. Fastigheter som erhållit åtgärder har haft ekvivalenta ljudnivåer utomhus mellan 57 och 65 dB(A). Fastigheterna har åtgärdats främst genom fönsteråtgärder i form av tillsatsglas s.k. 3-glas fönster erhålls.

I början av 2005 tog Haninge kommun fram en ny åtgärdsplan för åren 2005-2007 för vissa utvalda fastigheter. Fastigheterna som togs upp i denna plan belastades med ekvivalenta ljudnivåer utomhus på 58-62 dB(A). Åtgärdsplanen siktade på att uppfylla riktvärdena 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus samt 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus. Eftersom fönsteråtgärder endast utgör ca en tiondel av kostnaden för bullerplank har fönsteråtgärder prioriterats. De rum som berördes av åtgärderna var sovrum- och vardagsrum. Fönsteråtgärder genom montering av tillsatsglas reducerar ljudnivån med 35 dB(A). Normala 2-glasfönster med bra tätningslist reducerar ljudnivån med 25 dB(A).

Under 2005 genomfördes åtgärder mot buller på Vendelsömalmsvägen, Huldabergsvägen samt Lorensbergsvägen. Under 2006 genomfördes åtgärder på Nynäsvägen samt Sleipnervägen/Nynäsvägen. Under 2007 genomfördes åtgärder på Ringvägen samt Vegavägen. Därefter har åtgärder utförts vid behov.

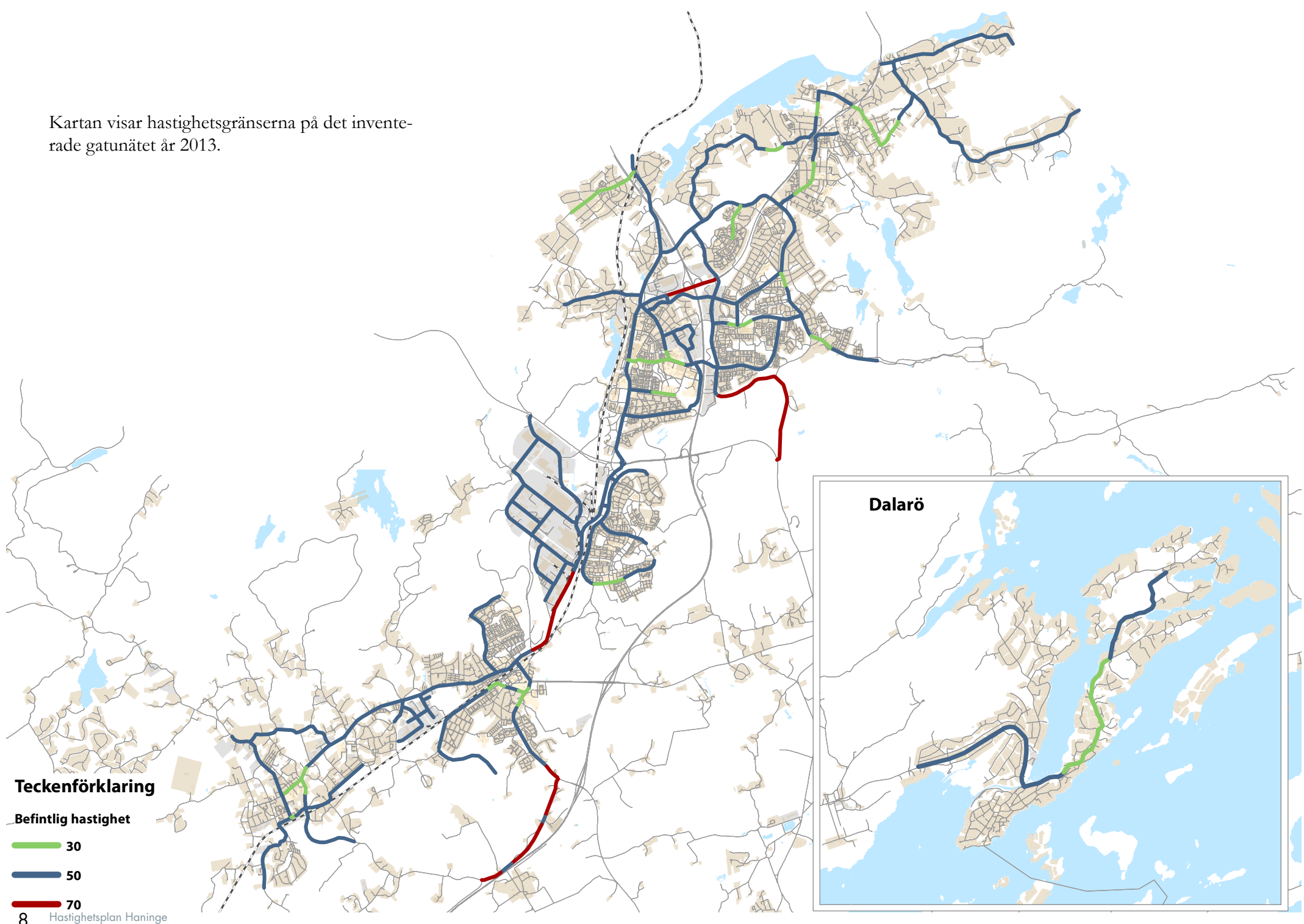
2.4 Nuvarande hastighetsbegränsningar

Hastighetsbegränsningarna på det kommunala vägnätet i Haninge har satts utifrån principerna angivna i tabell 1. För vissa gator har det inte varit självklart vilken del av nätet de ska tillhöra. Där har det gjorts en avvägning mellan de oskyddade trafikanternas anspråk på säkerhet och trygghet och biltrafikens anspråk på framkomlighet. I dessa fall har gatans omgivning, linjeföring, trafikmängd samt förutsättningar för ombyggnad fått avgöra vid hastighetsklassificeringen. Som regel har det övergripande nätet hastighetsbegränsats till 50 och i vissa fall 70 km/tim, huvudnätet till 50 km/tim samt lokalnätet till 30 km/tim. Oavsett hastighetsgräns har en lokal sänkning till 30 km/tim genomförts längs vägar som ligger vid skolor och ett flertal förskolor.

2.5 Uppmätt hastighet

De trafikmätningar som gjorts i Haninge kommun har varit fokuserade på att mäta trafikmängden och inte hastigheter. De mätpunkter som är intressanta ur kapacitetsperspektiv är ofta korsningar och påfarter. Dessa har generellt lägre hastigheter än vägnätet som helhet varför dessa mätningar inte är representativa för hela vägnätet och därför inte kan användas i denna rapport.

Kartan visar hastighetsgränserna på det inventerade gatunätet år 2013.



Teckenförklaring

Befintlig hastighet

30

50

70

2.6 Olycksstatistik

Transportstyrelsens databas för trafikolyckor, STRADA, har används för att bedöma olycksstatistik. Statistiken i STRADA baseras på uppgifter från polis och sjukvård.

En del olyckor kommer inte till polisens och sjukvårdens kännedom, vilket leder till felkällor. Detta gäller främst olyckor med oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och mopédåkare. Urvalet har begränsats till polisrapporterade olyckor på det kommunala vägnätet inom Haninge kommun och urvalsperioden sträcker sig från 2008-01-01 till 2012-12-31. Sjukhusrapporterad statistik är ett komplement till den polisrapporterade statistiken i form av ytterligare information gällande skadetyp och skadegrad den statistiken är inte heltäckande eftersom inte alla landets akutsjukhus rapporterar i STRADA.

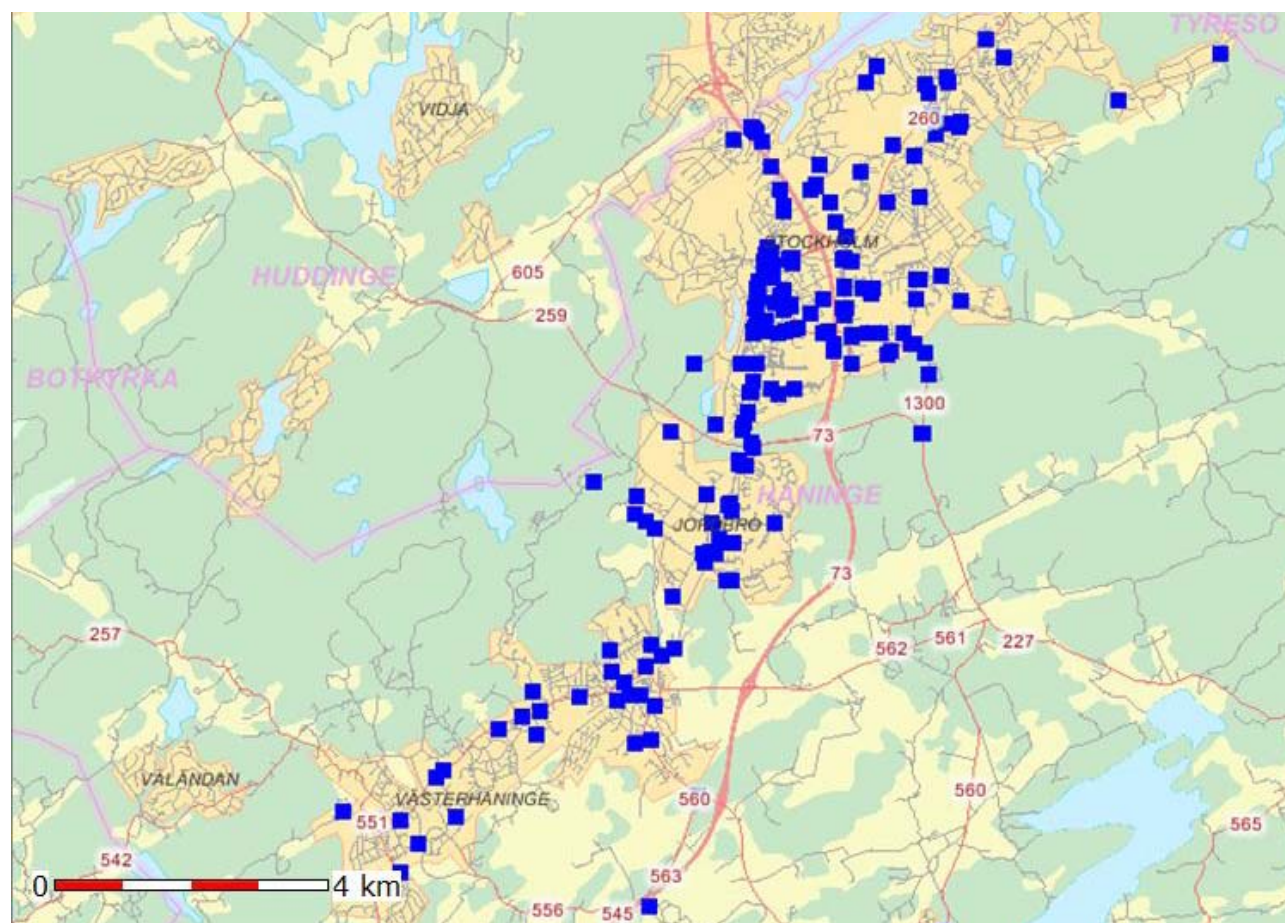
Platstyp	Antal olyckor	Fördelning (D,S,L)
Gatu-/Vägsträcka	117	(3, 23, 91)
Gatu-/Väggörning	103	(1, 18, 84)
Cirkulationsplats	17	(0, 0, 17)
Gång- och cykelbana/väg	2	(0, 2, 0)
Gångbana/Trottoar	3	(0, 0, 3)

Tabell 2. Platsrelaterade olyckor, 2008-01-01 - 2012-12-31 (D = dödsolyckor, S = Svåra olyckor, L = Lindriga olyckor) (källa: STRADA).

Sjukhusrapporterade olyckor räknas inte med i Sveriges officiella statistik över dödade och skadade personer i vägtrafiken.

Majoriteten av olyckorna har inträffat på huvudnätet och på det övergripande huvudnätet. Det

har under perioden inträffat totalt 242 olyckor varav var 4 dödsolyckor och 43 olyckor som rubricerats som svåra olyckor. Dödsolyckorna har främst inträffat på huvudvägnätet. Med oskyddade trafikanter har det inträffat en dödsolycka och 18 olyckor som orsakat svåra personskador.



Figur 4. Olyckor på det kommunala vägnätet i Haninge kommun 2008-01-01-2012-12-31. Kartan är framställd i STRADA.

2.7 Livsrum

Arbetet med att ta fram en hastighetsplan inleds med en klassificering av gatunätet baserat på funktionalitet och utseende. I detta kapitel presenteras den bakomliggande teorin för studien och sedan en karta med studiens resultat.

2.7.1 Bakomliggande teori

I Rätt fart i staden presenteras den så kallade "livsrumsmodellen". Denna modell går ut på att klassificera gatunätet i fem olika kategorier utifrån funktion och utseende. Bedömningen av livsrum görs både utifrån väggarnas anspråk och golvets nuvarande och möjliga funktion. Bedömningen kan innebära att golvets föreslås bytas ut i slutskedet för att skapa tydligare skillnader mellan gator med olika livsrum. Ett gaturum kan ha olika livsrum i dess golv och väggar. Golvets är hela vägen inklusive cykelbana, gångbana och grönremsa. Väggarna är vägens omgivning. Exempelvis klassas väggarna i ett villaområde vanligtvis som mjuktrafikrum men golvets klassificering kan variera beroende på om det trottoar finns eller inte.



Figur 5. Livsrumsmodellen från handboken Rätt fart i staden.

Avsaknad av trottoar innebär att golvets är ett integrerat frirum, finns trottoar men inte cykelbana är det ett mjuktrafikrum och om även cykelbana finns klassas golvets som integrerat transportrum. Livsrummet för väggar respektive golv registreras var för sig i Excell-mallen men det är väggarnas klassificering som styr standardangivelsen då de är svårast att ändra. Ett förändrat golv kan dock ha stor effekt på hastighetsnivån och är viktigt att beakta när en gata ska få ny hastighet som inte avspeglas i miljön och i gatans karaktär. Ett byte av golv mellan samma väggar kan ha stort inflytande på hur trafikanter beter sig och kör. Målet är att rummets utformning tydligt ska signalera hur trafikanter ska bete sig och med vilken hastighet de ska färdas.

Livsrumsmodellens fem kategorier är:

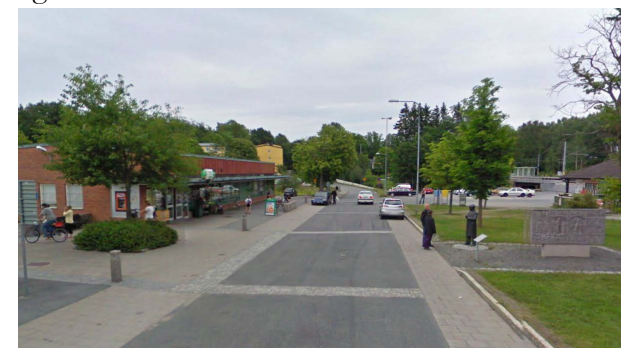
- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum

Frirum (F)

Frirummet är ett gaturum som enbart är till för de oskyddade trafikanterna. I princip ska motorfordonstrafik inte förekomma och utformningen ska utgå från de oskyddade trafikanternas behov. Syftet är att skapa en fredad plats för stadens invånare där umgänge och möten prioriteras. Exempel ur verkligheten är torg, parker och gator avstängda för trafik med motorfordon.

Integrerat frirum (IF)

Det integrerade frirummet kännetecknas av en miljö där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordonen har begränsade möjligheter till infart och hastigheten är låg så att oskyddade trafikanter rörelsemönster kan prioriteras. Detta är ett rum med mycket liv och rörelse och består av stadens mest centrala gator där tyngdpunkten ligger på handel och rörelse. Exempel ur verkligheten är torgbildningar och andra centrala offentliga stadsrum.



Figur 6. Allévägen Integrerat Frirum



Figur 7. Tutviksvägen väggar Mjuktrafikrum, golv Integrerat Frirum

Mjuktrafikrum (M)

Mjuktrafikrummet kan sägas omfatta den större delen av stadens gator. Rummet bör tillmötesgå trafikanternas behov av att röra sig längs och tvärs gatan. Här skall bilister och oskyddade trafikanter samspela och biltrafikens ytor ska begränsas så långt det är möjligt utan att gatans funktion påverkas.



Figur 8. Tungelstavägen Mjuktrafikrum



Figur 9. Norrbyvägen väggar Mjuktrafikrum golv Integrerat Transportrum

Integrerat transportrum (IT)

I det integrerade transportrummet finns möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas men de har mycket litet behov av att korsa det bortsett från i kvartersändar och vid gränser till övriga integrerade transportrum eller livsrum. Oskyddade trafikanter och övriga fordon återfinns i rummet men samspelar inte med varandra, rummet har som regel en transportfunktion.



Figur 10. Nynäsvägen Integrerat Transportrum



Figur 11. Dånörpsvägen Integrerat Transportrum

Transportrum (T)

Transportrummet har en renodlad transportfunktion för motortrafiken och de oskyddade trafikanterna är på ett tryggt sätt separerade. Transportrummet omgärdas av barriärer, osynliga eller synliga. För det övergripande huvudnätet bör transportrum eftersträvas.



Figur 12. Gudöbroleden Transportrum



Figur 13. Nynäsvägen Transportrum

2.7.2 Indelning i livsrum

För att indelningen i livsrum skall bli så bra som möjligt har en studie i fält genomförts. I studien har varje sträcka och område studerats ingående och sedan klassificerats enligt teorin ovan. I hastighetsplanen har främst huvudvägnätet och det övergripande vägnätet inventerats. Därför har majoriteten av de inventerade gatorna klassats som integrerat transportrum eller transportrum. Huvuddelen av gatorna är bredare bostadsgator där bebyggelsen är dold av vegetation samt är belägen en bit från gatan. Inventerade länkar där in- och utfarter från tomter sker via andra gator och där det är långt mellan entréer, men där bebyggelsen ändå är synlig från gatan, har klassats som integrerat transportrum. Större delen av det övergripande huvudnätet där gatan har en renodlad transportfunktion med barriärer, inga entréer eller närliggande bebyggelse och där de oskyddade trafikanterna rör sig längs gång- och cykelstråk som är placerade utanför gaturummet och därför heller inte har anspråk att korsa vägen i plan klassas som transportrum.

Nr	Namn	Typ	Hastighet	Livsrum	
			Befintlig	Väggar	Golv
1	Gudöbroleden	Sträcka	70	T	T
2	Vendelsövägen	Sträcka	50	IT	IT
3	Torfastleden, del 2	Sträcka	50	T	T
4	Vendelsömalmsvägen, d	Sträcka	50	IT	IT
5	Vendelsömalmsvägen, d	Sträcka	50	T	T
6	Vendelsömalmsvägen, d	Sträcka	50	IT	IT
7	Vendelsömalmsvägen, d	Sträcka	50	T	T
8	Vendelsömalmsvägen, d	Sträcka	50	IT	IT
9	Vendelsö skolväg, del 1	Sträcka	50	IT	IT
10	Vendelsö skolväg, del 2	Sträcka	30	M	M
11	Vendelsö skolväg, del 3	Sträcka	30	M	M

Figur 14. Utdrag ur Excel-mallen.



Figur 15. Allevägen väggar Integrerat Transportrum golv Integrerat Frirum



Figur 17. Tutviksvägen väggar Mjuktrafikrum golv Integrerat Transportrum

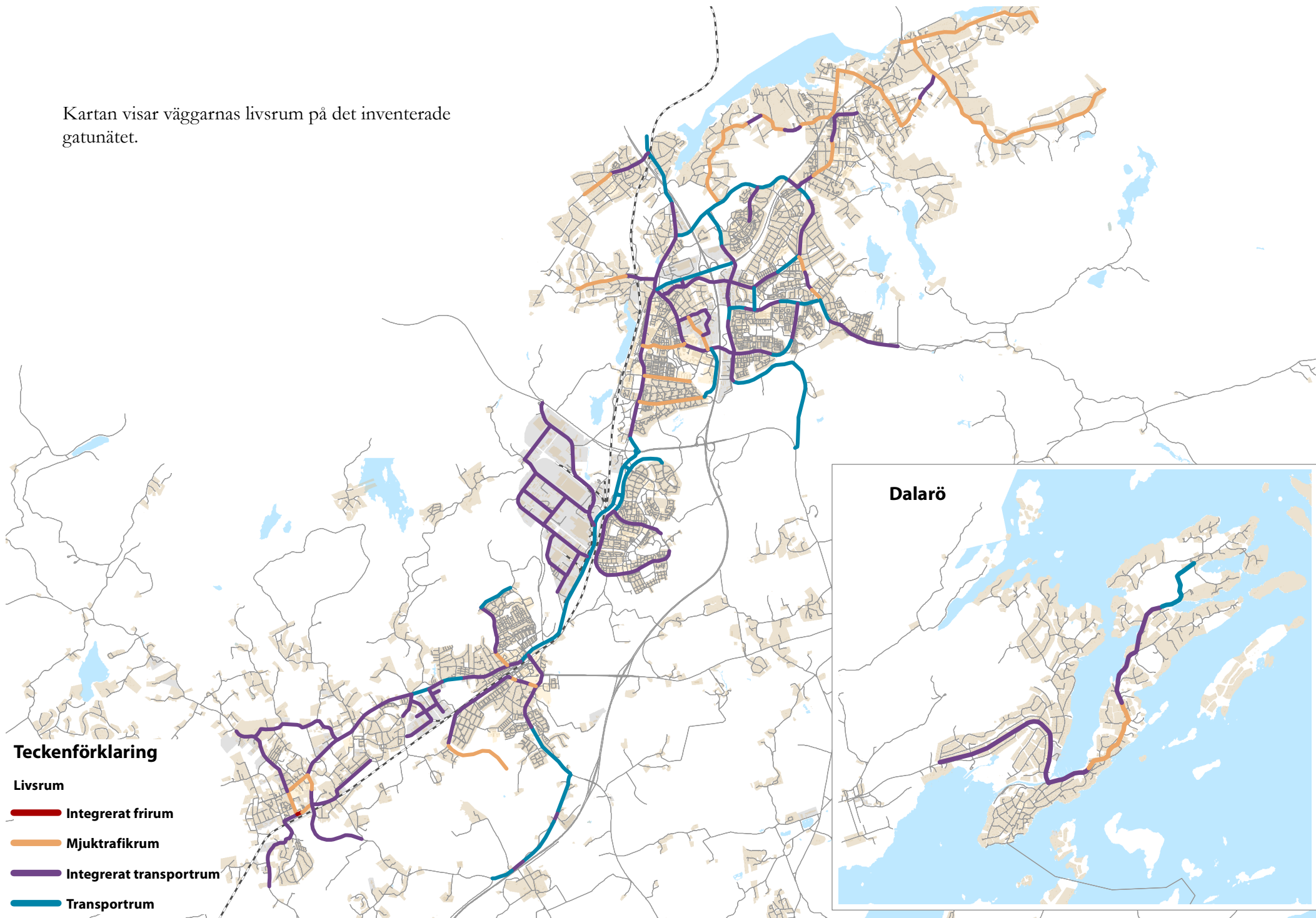


Figur 16. Däntorpsvägen väggar och golv Integrerat Transportrum



Figur 18. Verkstadsvägen väggar Integrerat Transportrum golv Integrerat Frirum

Kartan visar väggarnas livsrum på det inventerade gatunätet.

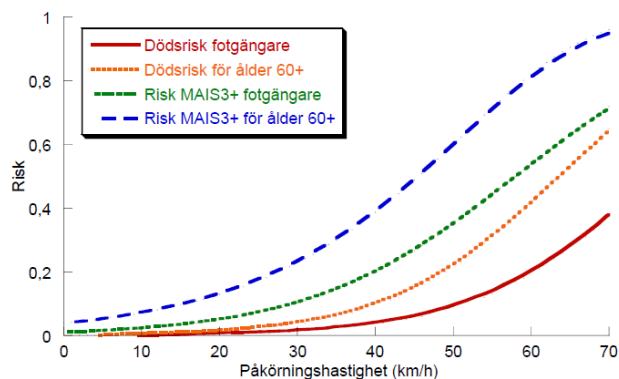


2.8 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation

Nästa viktiga steg i nulägesbeskrivningen är att bestämma gatornas dimensionerande trafiksäkerhetssituation (förkortas DTSS i resten av rapporten). Syftet med detta är att studera gatorna/områdenas utformning i förhållande till krav som ställs för olika trafikslag.

2.8.1 Bakomliggande teori

DTSS har direkt inverkan på vilken hastighetsbegränsning som bör väljas utmed gatorna. Beroende på rådande trafiksäkerhetssituation finns gränsvärden för hastigheten som indikerar om det berörda kvalitetsanspråket är tillgodosett, delvis tillgodosett eller inte tillgodosett. Klassificeringen bygger på teori om krockvåld vid kollision mellan olika trafikelement vid olika hastigheter.



Figur 19. Nya krockvårdskurvor som visar uppskattad viktad risk att dödas och skadas allvarligt (MAIS 3+) vid olika påkörningshastigheter för alla fotgängare och för fotgängare äldre än 60 år.

De olika situationer som finns definierade enligt Rätt fart i staden är:

- GC - Kollision mellan fotgängare, cyklister mopedister och personbil

Om blandtrafik råder, så att risk för kollision mellan motorfordon och oskyddad trafikant finns, är den maximala hastighetsbegränsningen för god standard 30 km/tim. Vid 50 km/tim går gränsen för låg standard, vilket innebär att hastighetsbegränsningen måste sättas lägre eller att åtgärder måste utföras.

- Bil-kors - Kollision mellan två bilar med korsande kurs

Om det finns risk för kollision mellan motorfordon med korsande kurs ställer krockvåldet krav på att hastigheten inte får överstiga 50 km/tim för att god standard ska råda. Överstiger hastigheten 70 km/tim klassas trafiksäkerheten som låg, vilket innebär att korsningsåtgärder måste utföras om inte hastighetsbegränsningen sänks.

- Fast - Kollision med fast hinder

Om det finns fasta hinder utmed gatan som motorfordon kan kollidera med ställer krockvåldet krav på att hastigheten ej får överstiga 60 km/tim för att god standard ska råda. Lyktstolpar och träd är exempel på fasta hinder. Vid 80 km/tim går gränsen för låg standard, vilket ställer krav på att de fasta hindren åtgärdas eller att hastighetsbegränsningen sänks.

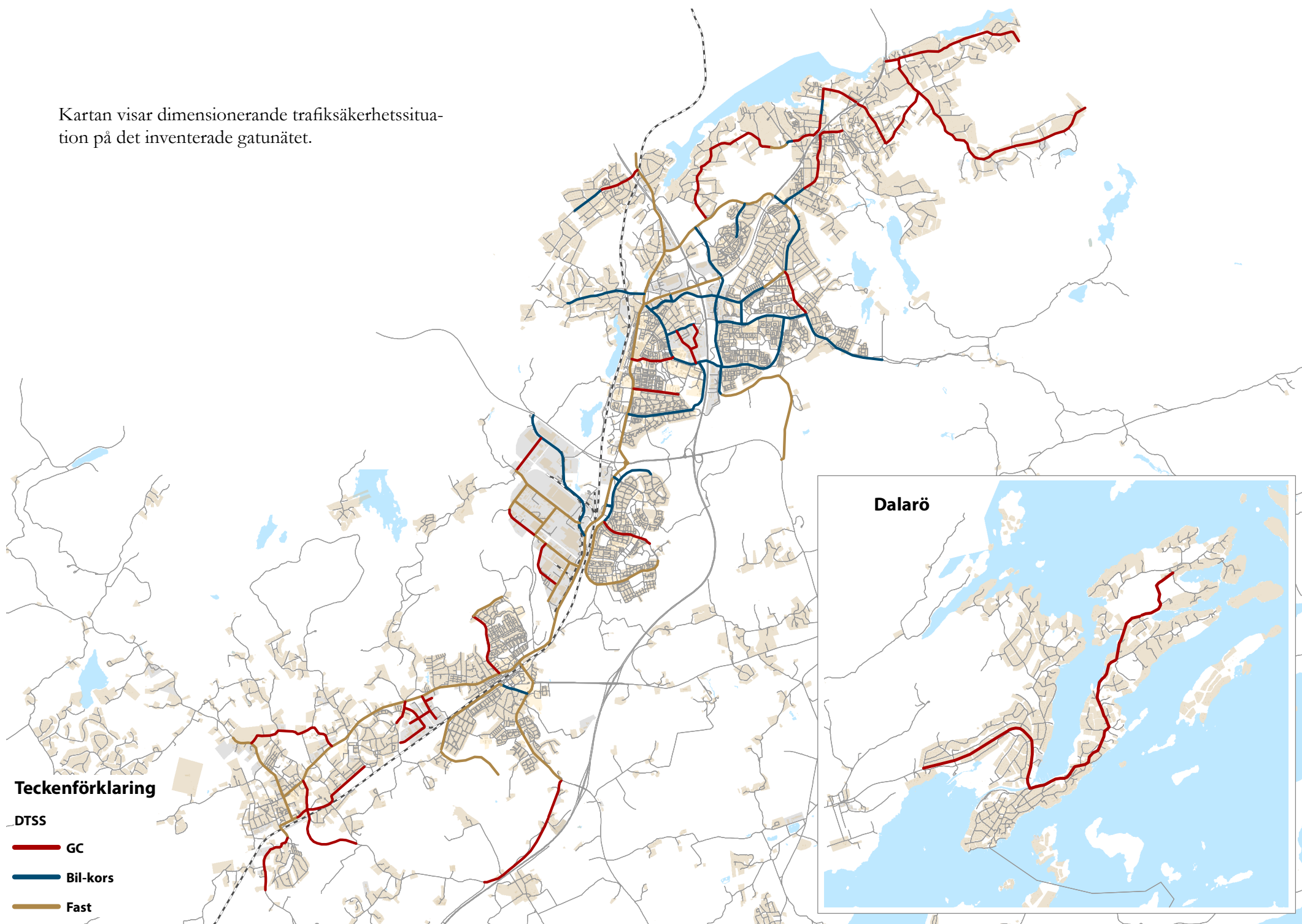
- Möte - Kollision mellan bilar med mötande kurs

Den högsta klassen för DTSS är när det föreligger risk för kollision med mötande motorfordon. Den högsta hastigheten som kan tillåtas vid god standard är 70 km/tim. För hastigheter på 90 km/tim eller högre ställs krav på mittseparering.

2.8.2 Klassificering av DTSS

Analysen av gatan påbörjas vid den lägsta situationen, GC. Om oskyddade trafikanter är separerade på sträckan testas nästa steg, Bil-kors, och så vidare. DTSS för de olika sträckorna/områdena har bedömts i fält samtidigt som livsrumsklassificeringen. Klassificeringen av gatunätet redovisas i kartan till höger. En stor del av huvudnätet klassas som GC, vilket beror på att det saknas cykelbanor i anslutning till, eller nära dessa gator. Gator och länkar där avståndet mellan korsningarna är mindre än 150 meter är klassificerade som kollision mellan två bilar med korsande kurs (Bil-kors). På det övergripande nätet och delar av huvudnätet är kollision med fast hinder den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen. Lyktstolpar utgör fast hinder på huvuddelen av dessa gator.

Kartan visar dimensionerande trafiksäkerhetssituation på det inventerade gatunätet.



2.9 Kvalitetsbedömning

I Rätt fart i Staden sker bedömning av ett antal kvaliteter, dels utifrån den klassificering som gjorts i nulägesbeskrivningen, dels utifrån de hastighetsbegränsningar som råder idag samt föreslås i analysen. De kvaliteter som bedöms är knutna till de inventerade parametrarna i nulägesbeskrivningen.

- Stadens karaktär - Livsrum
- Tillgänglighet - Trafiknät
- Trygghet - Livsrum
- Trafiksäkerhet - DTSS
- Miljö (luft och buller) - uppmätta och upplevda störningar

Kvaliteterna bedöms i en tregradig skala där nivåerna är: grön (God), gul (Mindre god) samt röd (Låg).

God kvalitet: Det berörda kvalitetsanspråket är tillgodosett.

Mindre god kvalitet: Det berörda kvalitetsanspråket är delvis tillgodosett. Nivån kan godtas om andra väsentliga kvaliteter därigenom får god kvalitet.

Låg kvalitet: Det berörda kvalitetsanspråket är inte tillgodosett. Åtgärder bör planeras för att förbättra kvaliteten.

2.9.1 Stadens karaktär - Livsrum

Stadsbyggnadskvaliteten stadens karaktär är sammanknuten till livsrumsinventeringen. Den hänger ihop med vilken funktion gatan har i stadsstrukturen och hur gatan är utformad. Viktiga aspekter i detta sammanhang är rumsliga relationer i form av kopplingar till övrigt nät, vilka typer av funktioner som är lokaliserade längs med sträckan och tätheten mellan entréer. Dessa egenskaper indikerar hur attraktivt det är för oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs gatan. Detta har betydelse för vilken hastighetsnivå som bör eftersträvas längs aktuell sträcka.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤30 km/tim	≥50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥30 km/tim	≥50 km/tim	≥70 km/tim

Tabell 3. Hastighetsnivåns betydelse för stadens karaktär.

2.9.2 Tillgänglighet - Trafiknät

Ett tillgängligt transportsystem är utformat så att medborgare och näringsliv ska kunna nå det utbud av tjänster och aktiviteter som de är i behov av. Tillgänglighet är ett resultat av samspelet mellan trafiksystemet och bebyggelsestrukturen i samhället. Tillgänglighet i bebyggelsestrukturen skapas av närhet, genhet och blandade funktioner. Stadsplanering ska utgå ifrån samhällets behov av transporter och enskilda trafikanter behov. Med

detta i åtanke är det viktigt att skapa ett välfungerande kollektivtrafiknät samt gång- och cykelnät. Bil- och lastbilstrafiken samt uttryckningstrafikens behov ska också tas i beaktande. Målet är att uppnå en samverkande tillgänglighet för så många trafikslag som möjligt. Ibland måste en avvägning av olika tillgänglighetsanspråk göras.

Kvalitetsnivå	Stadsbuss	Stombuss	Regionbuss
God	≥30 km/tim	≥40 km/tim	≥60 km/tim
Mindre god	20 km/tim	30 km/tim	40-50 km/tim
Låg	10 km/tim	20 km/tim	30 km/tim

Tabell 4. Hastighetsnivåns betydelse för kollektivtrafikens tillgänglighet

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät
God	≥30 km/tim	≥50 km/tim	≥60 km/tim
Mindre god	<30 km/tim	30-40 km/tim	40-50 km/tim
Låg		≤20 km/tim	≤30 km/tim

Tabell 5. Hastighetsnivåns betydelse för biltrafikens tillgänglighet i tätortsneten.

2.9.3 Trygghet - Livsrum

Trygghet är en subjektiv upplevelse som varierar från person till person. Ofta är trygghet sammanknutet med risk eller upplevd risk att bli utsatt för brottslighet eller olyckor. I de flesta sammanhang är det mänsklig närvaro som skapar trygghet. Mer eller mindre medvetet rör vi oss helst i närheten av andra människor även om de sitter i en bil. Trots

riskerna det innebär att gå utefter en bilväg, utan trottoarer och med dålig belysning, väljer många hellre det än att gå på en genare ödslig gångväg. Biltrafikens hastighet påverkar tryggheten för gående och cyklister i tre olika typer av gaturum:

I integrerat frirum där gående förväntar sig prioritet. I mjuktrafikrummet där samspel ska råda mellan alla trafikanter. I det integrerade transportrummet där bilisternas närvaro medverkar till trygghet för de oskyddade trafikanterna om deras hastighet inte blir för hög.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	≤10 km/tim	≤30 km/tim	≤50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥30 km/tim	≥50 km/tim	≥70 km/tim

Tabell 6. Hastighetsnivåns betydelse för trygghet.

2.9.4 Trafiksäkerhet - DTSS

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Följderna av olyckor mildras genom att gator och fordon blir säkrare. Hastigheten har stor direkt inverkan på trafiksäkerheten. Detta gäller framför allt konsekvenserna av en kollision. För att uppnå en större hastighetsändring är det viktigt att gatumiljön stödjer gällande hastighetsgränser.

Hastighetsbegränsningen bör kännas naturlig och acceptabel för trafikanterna. På breda gator med god sikt är hastigheterna betydligt högre än på smalare gator med begränsad sikt – oavsett hastighetsgräns. En hastighetssäkring av platser kan ibland vara nödvändig där oskyddade trafikanter och motorfordon ska samsas om utrymmet. Detta ska göras för att inte invagga oskyddade trafikanter i en falsk trygghet eftersom risken finns att sänkningen då får en negativ trafiksäkerhetseffekt.

Kvalitetsnivå	GC	Bil/bil korsande	Fast hinder	Bil/bil möte
God	≤30 km/tim	≤50 km/tim	≤60 km/tim	≤70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥50 km/tim	≥70 km/tim	≥80 km/tim	≥90 km/tim

Tabell 7. Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerhet.

2.9.5 Miljö, hälsa, upplevda och uppmätta störningar

Trafikens negativa effekter i form av luftföroreningar, emissioner, buller och partiklar påverkar människors hälsa negativt samt förorenar naturen. Därutöver utgör trafiksystemet en miljöbelastning vid byggnation och underhåll. För att skapa ett hållbart samhälle är det viktigt att planera för ökad tillgänglighet i form av närhet, där det finns större möjligheter att nå det vi behöver med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Hastighetsnivån är en parameter som påverkar luftföroreningarna. En jämnare hastighet minskar bränsleförbrukningen och utsläppen av luftföroreningar. Vid sänkning från 50 till 30 km/tim i sammanhängande områden minskar utsläppen av Kväveoxid, kväveoxid, kolväte samt kolmonoxid. Reducerad hastighet under 40 km/tim ger ingen bullerdämpande effekt då motorbullret dominerar över däckbullret vid dessa hastigheter.

Kvalitetsnivå	Ekvivalentnivå
God	≤ 55 dBA - Riktvärdet överskrids ej
Mindre god	56-65 dBA - Mindre överskridande av riktvärdet, hastigheten får ej ökas
Låg	> 65 dBA - Stort överskridande av riktvärdet, hastigheten får ej ökas

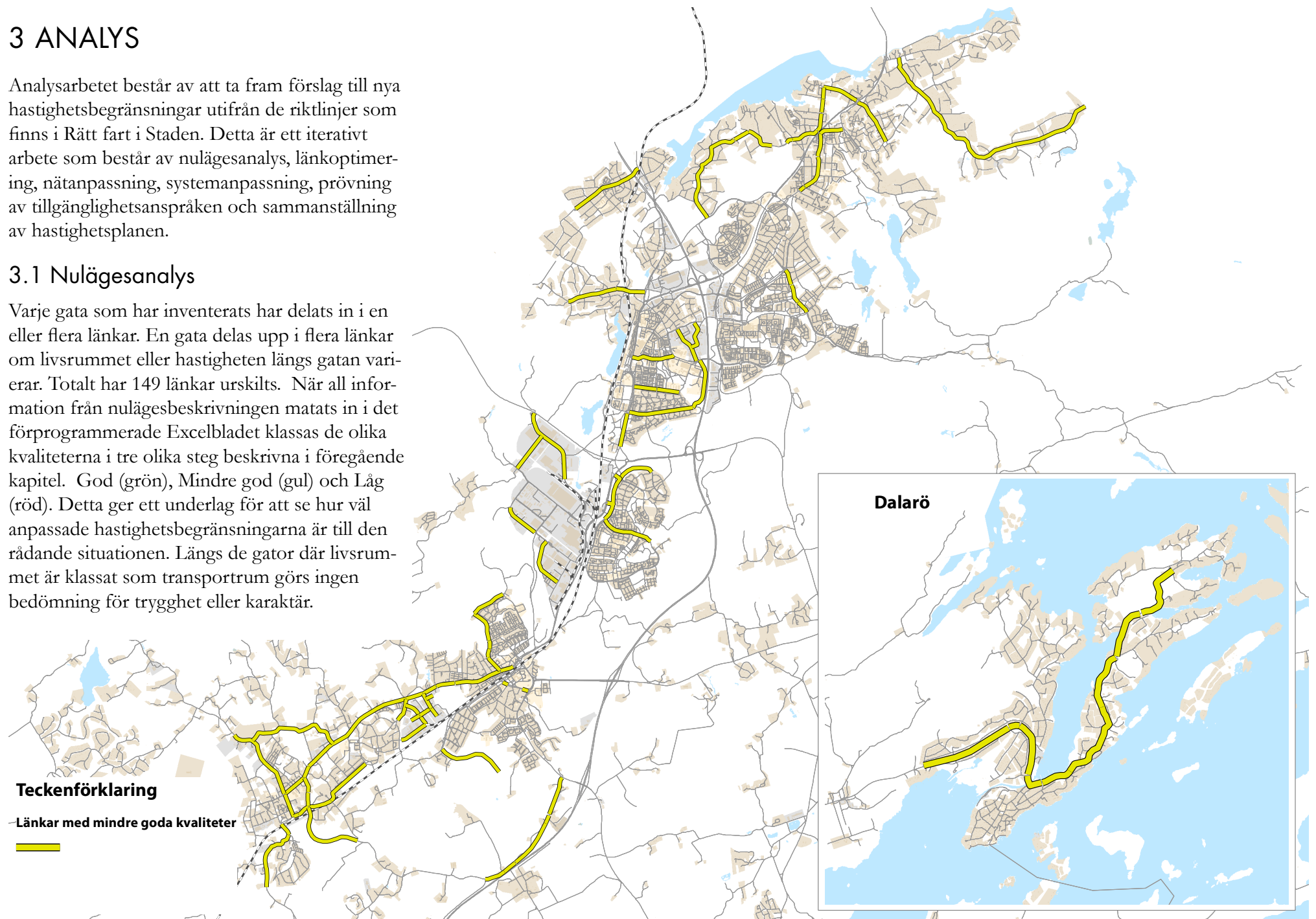
Tabell 8. Hastighetsnivåns betydelse för buller.

3 ANALYS

Analysarbetet består av att ta fram förslag till nya hastighetsbegränsningar utifrån de riktlinjer som finns i Rätt fart i Staden. Detta är ett iterativt arbete som består av nulägesanalys, länkoptimering, nätanpassning, systemanpassning, prövning av tillgänglighetsanspråken och sammanställning av hastighetsplanen.

3.1 Nulägesanalys

Varje gata som har inventerats har delats in i en eller flera länkar. En gata delas upp i flera länkar om livsrummet eller hastigheten längs gatan varierar. Totalt har 149 länkar urskilts. När all information från nulägesbeskrivningen matats in i det förprogrammerade Excelbladet klassas de olika kvaliteterna i tre olika steg beskrivna i föregående kapitel. God (grön), Mindre god (gul) och Låg (röd). Detta ger ett underlag för att se hur väl anpassade hastighetsbegränsningarna är till den rådande situationen. Längs de gator där livsrummet är klassat som transportrum görs ingen bedömning för trygghet eller karaktär.



Resultatet av nulägesinventeringen är att det totalt erhålls 96 låga kvaliteter och 63 mindre goda kvaliteter. Det uppstår 52 låga kvaliteter för trafiksäkerhet. Dessa uppstår längs länkar där hastigheten är 50 km/tim eller högre samt där DTSS klassningen är GC. Det uppstår 18 låga kvaliteter gällande gatans karaktär samt 18 låga kvaliteter gällande trygghet på de länkar som klassats som mjuktrafikrum, men där hastigheten är 50 km/tim. Mindre goda kvaliteter uppstår främst på grund av lägre tillgänglighet för bil på sträckor som är klassade som transportrum samt gällande trafiksäkerhet där DTSS är fast hinder och hastigheten är 70 km/tim.

Teckenförklaring

Länkar med låga kvaliteter

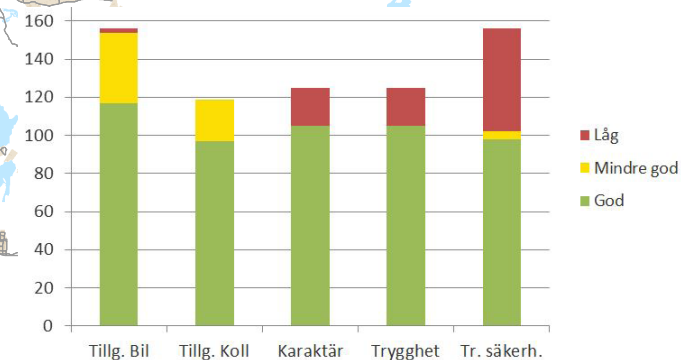
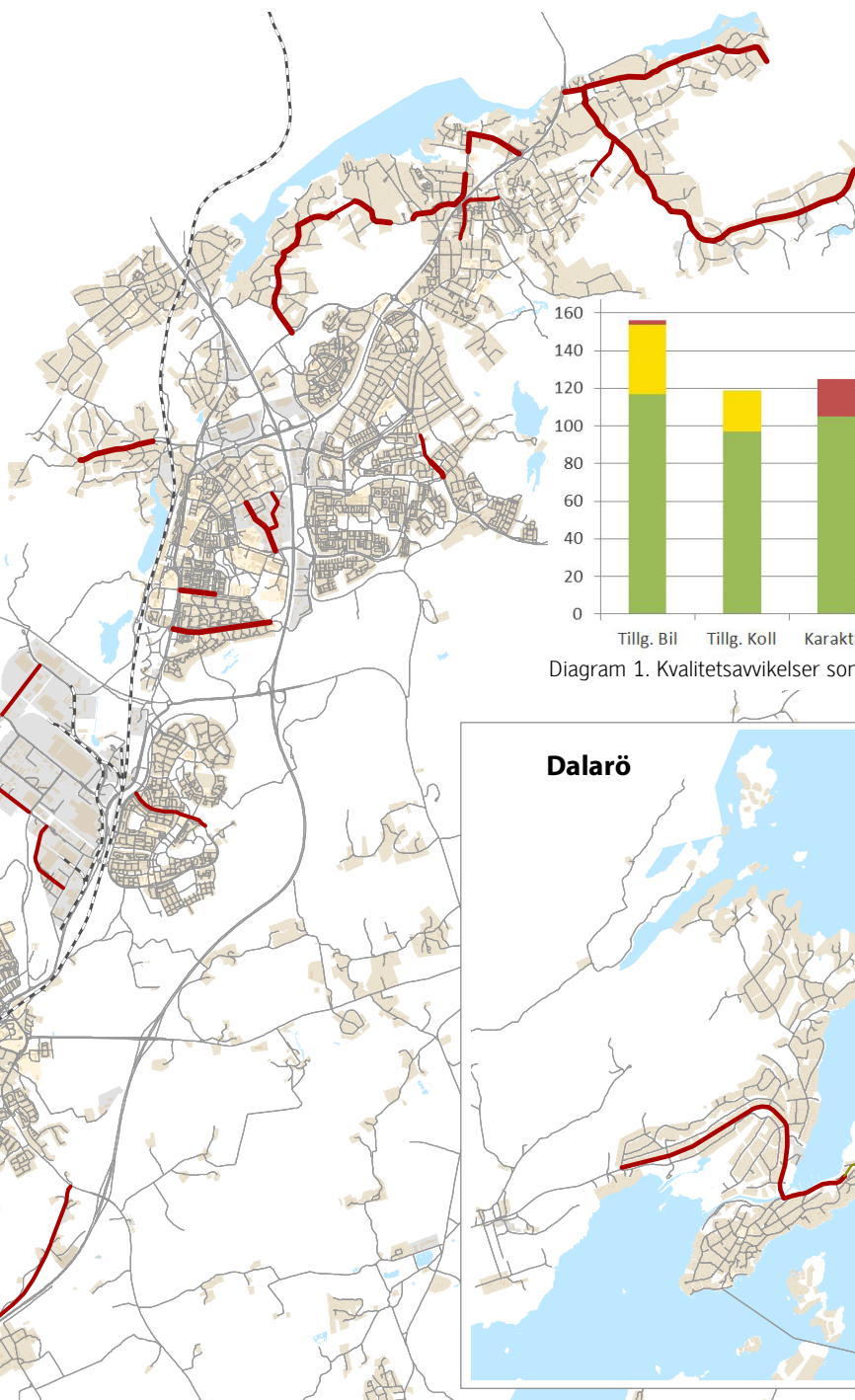
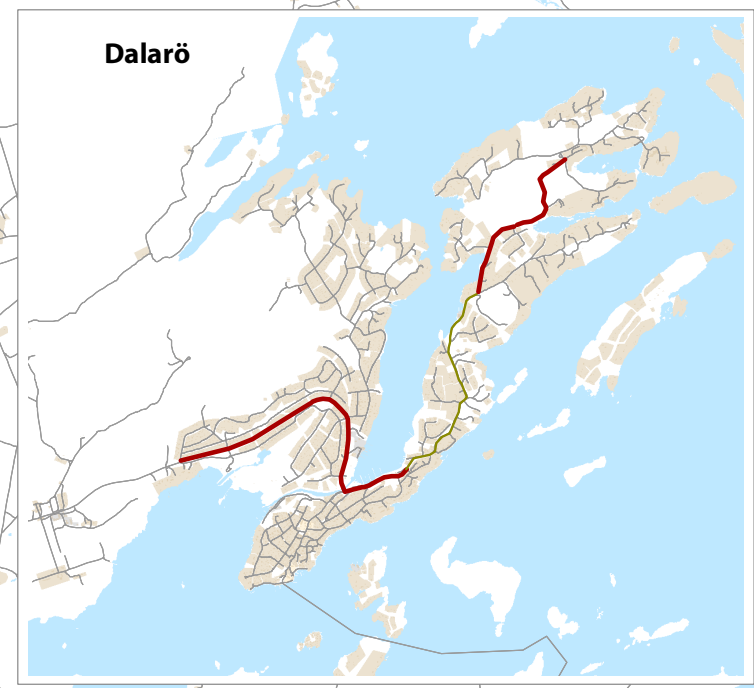
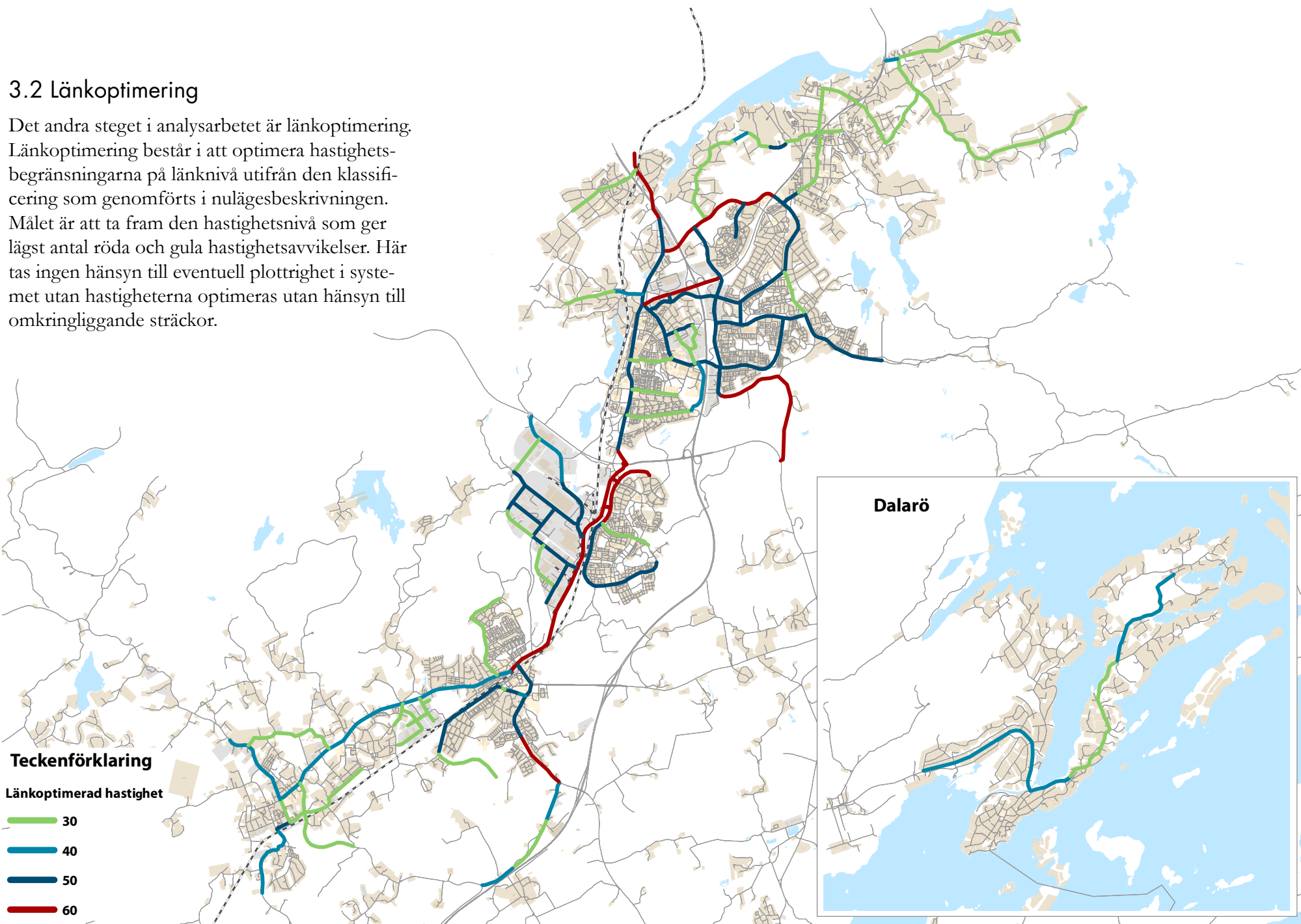


Diagram 1. Kvalitetsavvikelser som resultat av nulägesinventeringen.



3.2 Länkoptimering

Det andra steget i analysarbetet är länkoptimering. Länkoptimering består i att optimera hastighetsbegränsningarna på länknivå utifrån den klassificering som genomförts i nulägesbeskrivningen. Målet är att ta fram den hastighetsnivå som ger lägst antal röda och gula hastighetsavvikelser. Här tas ingen hänsyn till eventuell plottrighet i systemet utan hastigheterna optimeras utan hänsyn till omkringliggande sträckor.



3.2.1 Kvalitetsavvikelser länkoptimering

Totalt gav länkoptimeringen 141 kvalitetsavvikelser med mindre god kvalitet och en med låg kvalitet. Länken med låg kvalitet uppstod på Allévägen längs sträckan som är klassad som integrerat frirum. De mindre goda kvaliteten som uppstod som resultat av länkoptimeringen beror främst på att det uppstår lägre tillgänglighet för bil då en lägre hastighet väljs för att uppnå god nivå på övriga kvaliteter.

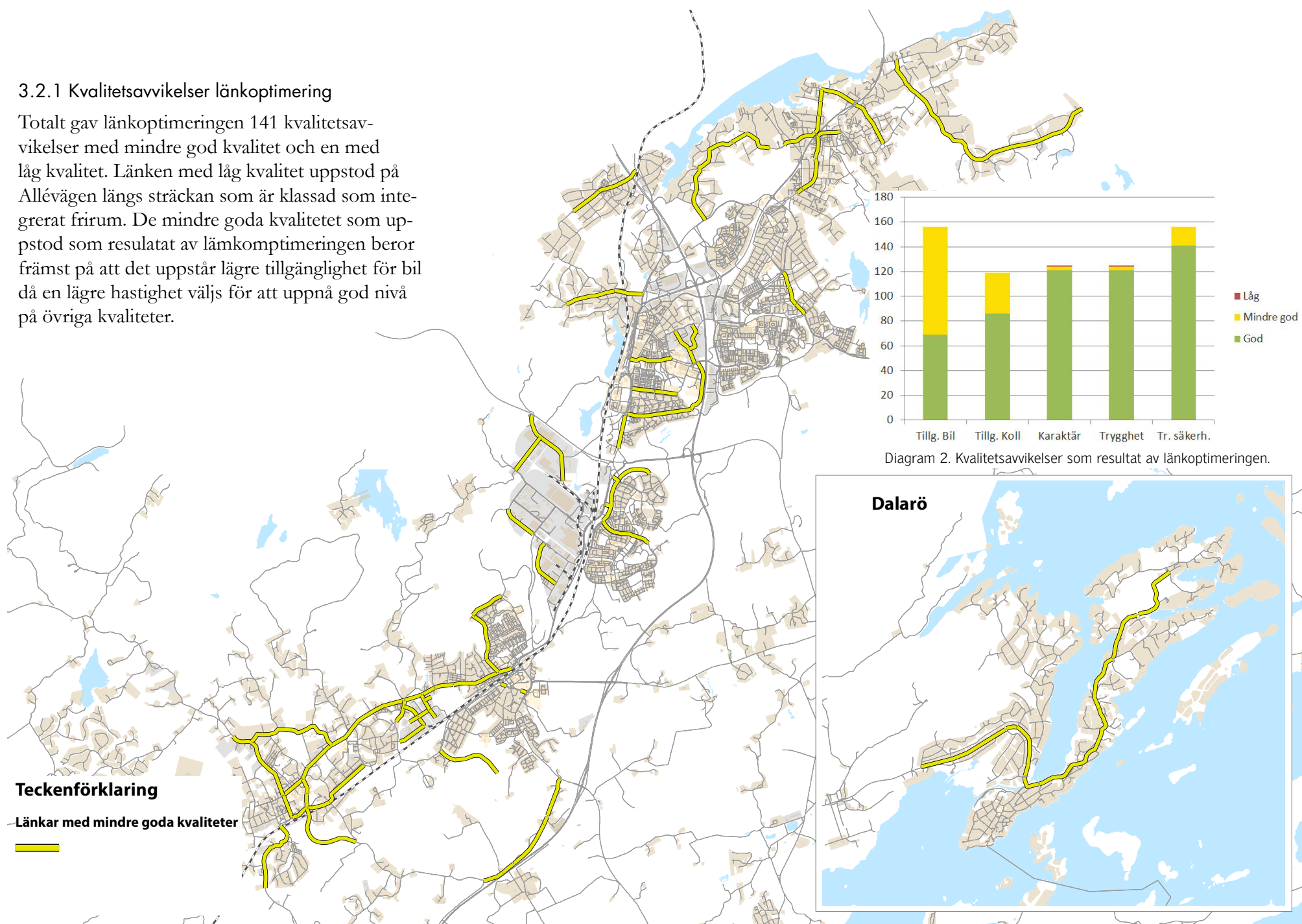
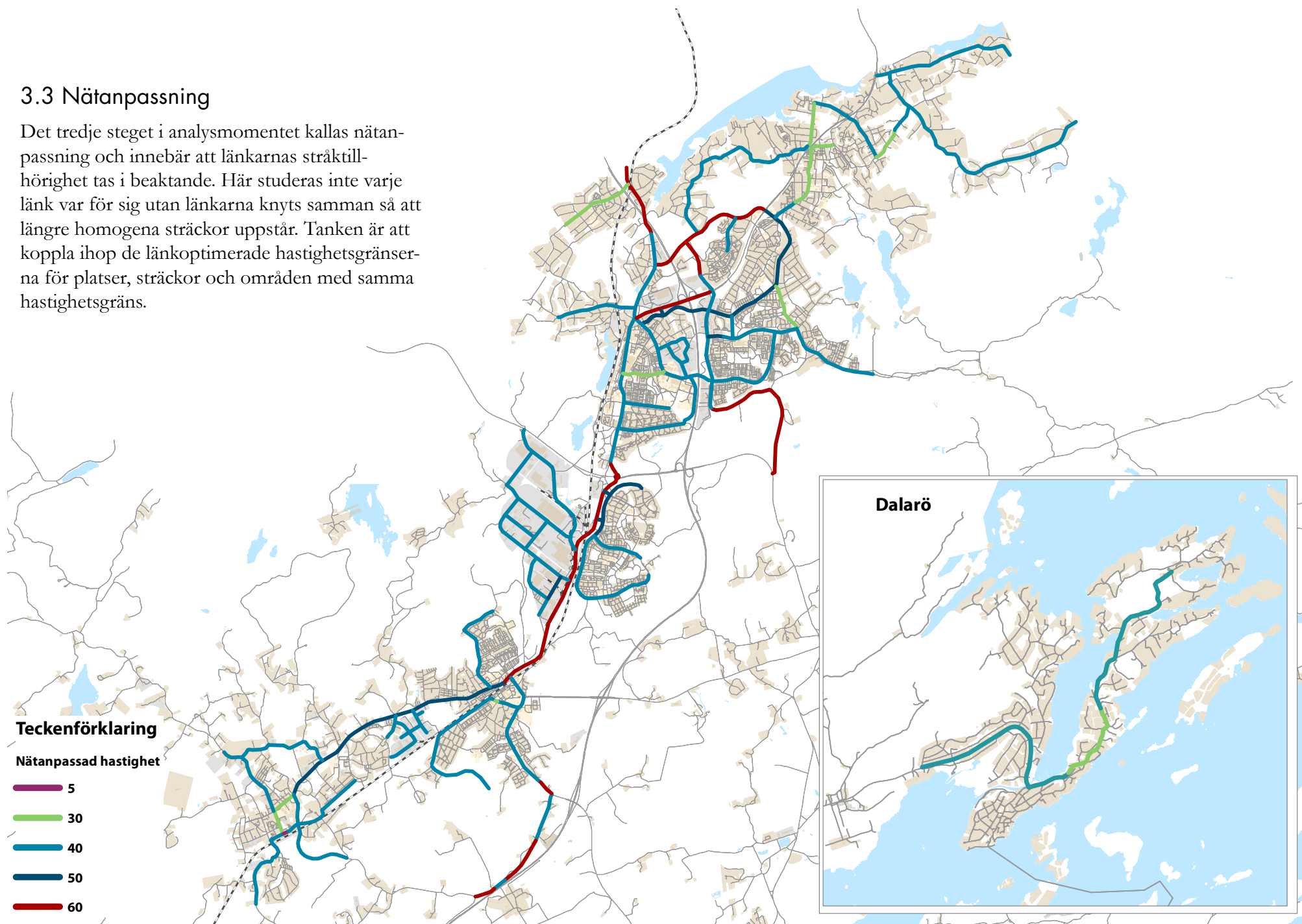


Diagram 2. Kvalitetsavvikelser som resultat av länkoptimeringen.

3.3 Nätanpassning

Det tredje steget i analysmomentet kallas nätanpassning och innebär att länkarnas stråktillhörighet tas i beaktande. Här studeras inte varje länk var för sig utan länkarna knyts samman så att längre homogena sträckor uppstår. Tanken är att koppla ihop de länkoptimerade hastighetsgränserna för platser, sträckor och områden med samma hastighetsgräns.



3.3.1 Kvalitetsavvikelser nätanpassning

Det föreslås höjningar och sänkningar av hastighetsnivån på ett antal sträckor för att anpassa systemet till ett sammanhängande gatunät utan för många och omotiverade skiften av hastighetsgränserna. Hastighetsnivån föreslås höjas bland annat på Vendelsömalmsvägen, Söderbyleden och Nynäsvägen. Sänkningar föreslås på fler gator bland annat Söderbyleden, Dalarövägen och Tungelstavägen. Då den optimala situationen i vissa fall frångås ger nätanpassningen upphov till flera sträckor med kvalitetsavvikelser, totalt 230 stycken. På Allévägen och Tungelstavägen uppstår låg kvalitet längs två sträckor, dessa beror på sämre tillgänglighet för bil. Längs två sträckor på Nynäsvägen uppstår låga kvalitet ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom hastigheten föreslås höjas till 60 km/tim men det saknas gång och cykelbana längs sträckorna.

Teckenförklaring

- Länkar med mindre goda kvaliteter
- Länkar med låga kvaliteter

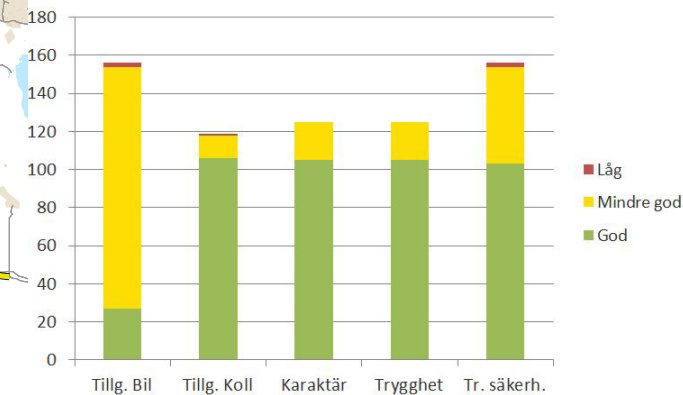
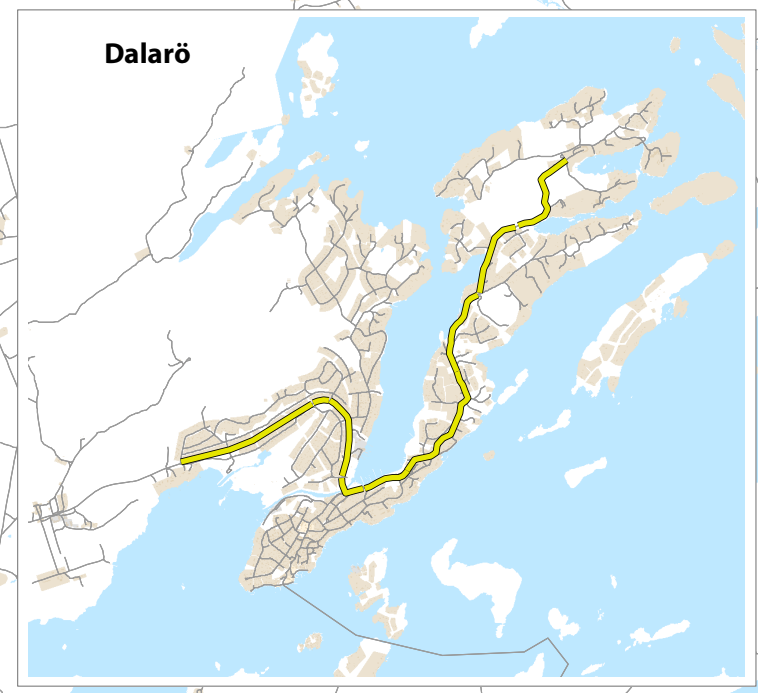


Diagram 3. Kvalitetsavvikelser som resultat av nätanpassningen.

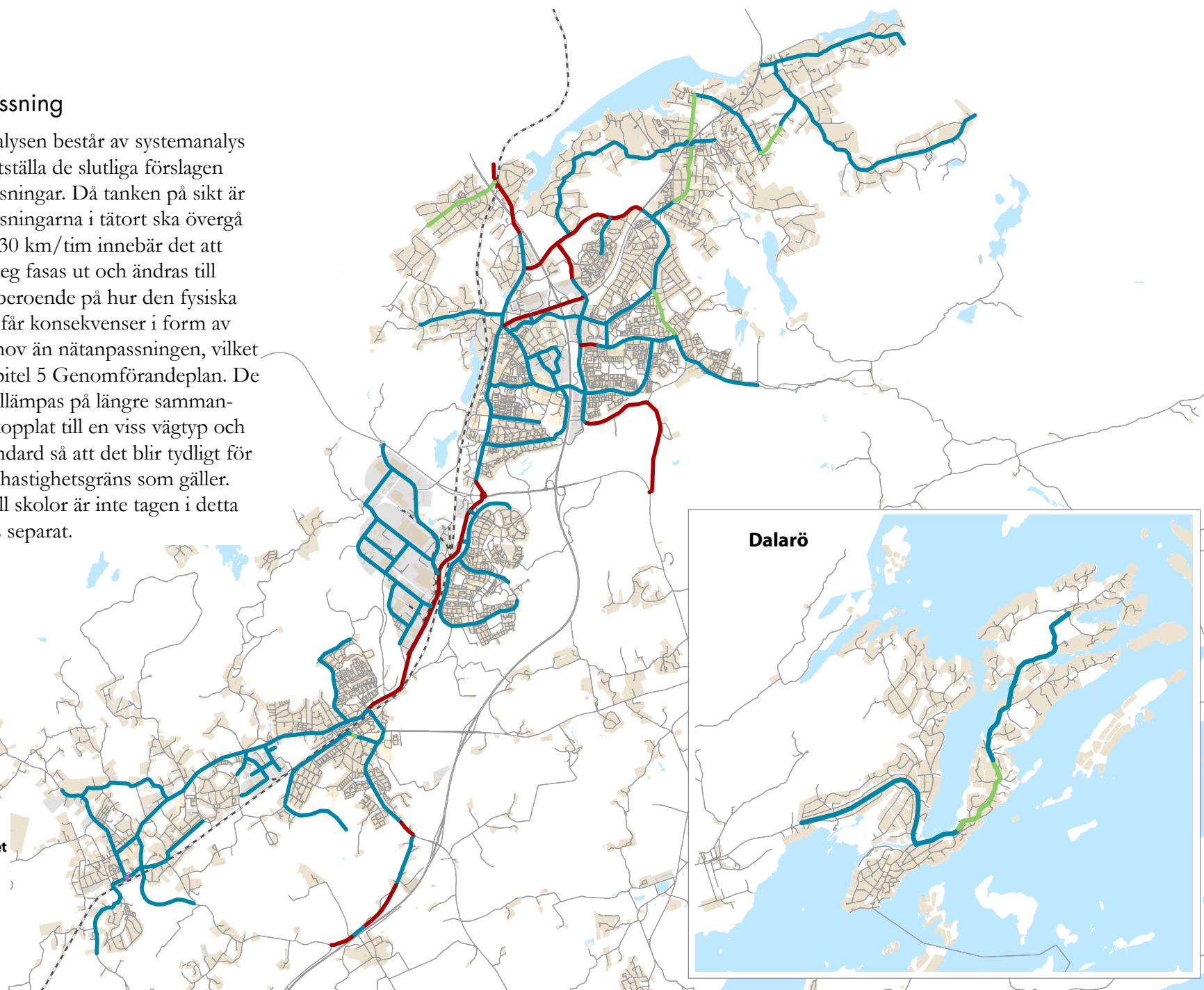
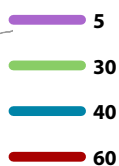


3.4 Systemanpassning

Det sista steget i analysen består av systemanalys och syftar till att fastställa de slutliga förslagen till hastighetsbegränsningar. Då tanken på sikt är att hastighetsbegränsningarna i tätort ska övergå till jämna steg samt 30 km/tim innebär det att 50 km/tim i detta steg fasas ut och ändras till 40 eller 60 km/tim beroende på hur den fysiska miljön ser ut. Detta får konsekvenser i form av ett större åtgärdsbehov än nätanpassningen, vilket hanteras vidare i kapitel 5 Genomförandeplan. De nya gränserna bör tillämpas på längre sammanhängande sträckor kopplat till en viss vägtyp och vägens säkerhetsstandard så att det blir tydligt för trafikanterna vilken hastighetsgräns som gäller. Hänsyn till närhet till skolor är inte tagen i detta arbete utan hanteras separat.

Teckenförklaring

Systemanpassad hastighet



3.4.1 Kvalitetsavvikelser systemanpassning

Hastighetsnivån sänks på ett antal sträckor för att anpassa systemet till jämna hastighetsgränser och med målet att ta bort 50 km/tim. Sänkningen resulterade i relativt små förändringar gällande kvalitetsavvikelser. Med anledning av sänkningarna uppstår ett antal nya mindre goda kvaliteter gällande tillgänglighet för bil. Det uppstår tre sträckor med låg kvalitet. Delen av Allévägen som är utformad som gårdsgata föreslås hastigheten sänkas till 5 km/tim vilket resulterar i låg kvalitet ur tillgänglighetssynpunkt för bil och en för kollektivtrafik. Längs två sträckor på Nynäsvägen uppstår låga kvalitet ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom hastigheten föreslås höjas till 60 km/tim men det saknas gång och cykelbana längs sträckorna.

Teckenförklaring

- Länkar med mindre goda kvaliteter
- Länkar med låga kvaliteter

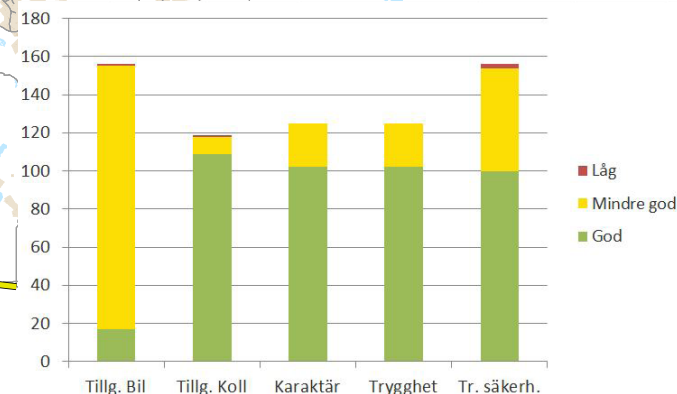
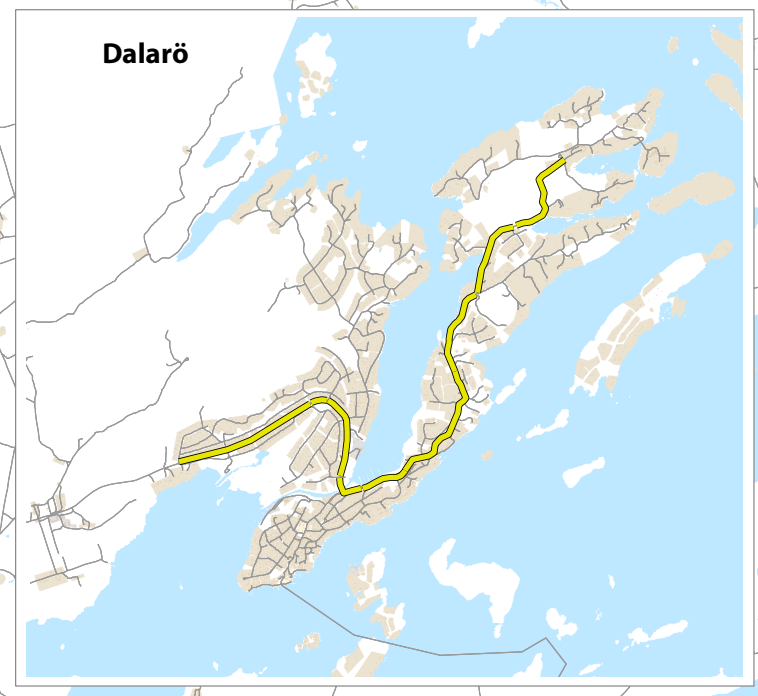


Diagram 4. Kvalitetsavvikelser som resultat av systemanpassningen.



3.5 Prövning av tillgänglighetsanspråken

Det är viktigt att de nya hastighetsbegränsningarna inte leder till försämrad framkomlighet för kollektivtrafik och uttryckningstrafik. Förslagen till nya hastighetsbegränsningar ger inga sträckor där kollektivtrafikens framkomlighet klassas som låg eller mindre god.

För uttryckningstrafiken är inte hastighetsbegränsningarna i sig något problem, istället är det eventuella förändringar i gatuutformningen som kan orsaka framkomlighetsproblem. Detta är något som måste vägas in i det fortsatta arbetet med hastighetssäkring av platser utmed gatorna.

4 SYSTEMANPASSAD HASTIGHETSPLAN

Med systemanpassningen samt tillgänglighetsanspråken som grund tas hastighetsplanen fram. Vid framtagandet har främst trafiksäkerheten varit ledstjärnan. I detta kapitel presenteras de slutliga förslagen till hastighetsbegränsningar samt punkter där kvalitetsavvikelser uppstår.

För att uppnå en ökad stadsmässighet och ett väl fungerande trafiksystem för alla kategorier av trafikanter krävs förbättringar och åtgärder som ökar trafiksäkerheten, framkomligheten och stadens karaktär. På huvudvägnätet ska framkomligheten för kollektivtrafiken och biltrafiken öka. För att minska barriäreffekter och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förordas bland annat åtgärder i form av planskilda korsningar.

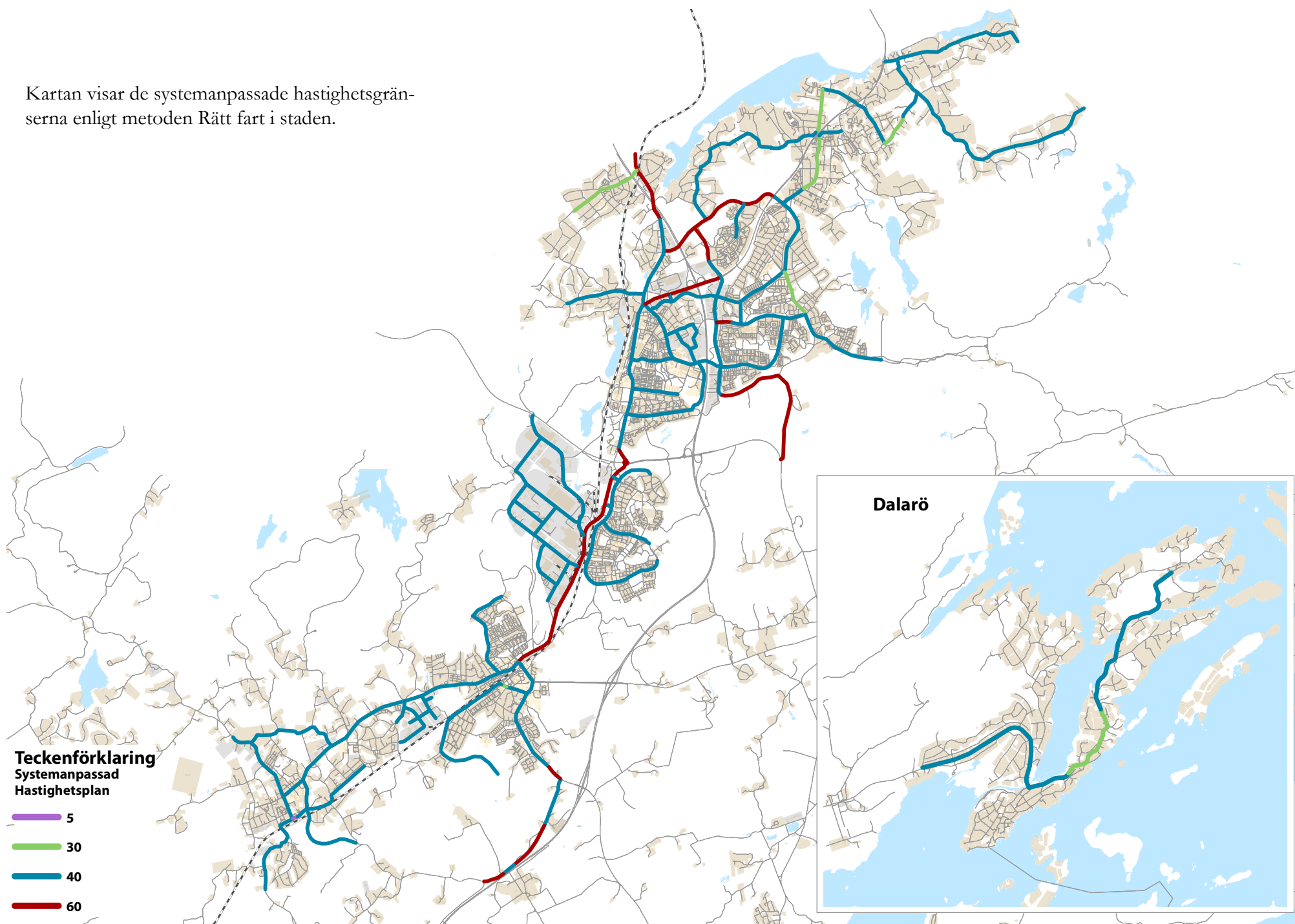
I lokalvägnätet ska samspelet mellan fordon och oskyddade trafikanter ges ökad betydelse. Detta åstadkoms genom att gaturummet ges en tydligare utformning där det klart framgår att trafiksäkerheten och samspelet mellan olika trafik kategorier är grundläggande. Önskemålen om ökad stadsmässighet i bebyggelsen kan också ställa nya krav på utformningen.

4.1 Kvalitetsavvikelser

Med hastigheten satt i systemanpassningen uppkommer tre länkar med låg kvalitet. En del av Allévägen och längs två sträckor på Nynäsvägen. Det finns flertalet sträckor där en eller flera kvaliteter klassas som mindre goda. Att undanröja mindre goda kvaliteter är svårt då olika kvaliteter ställer olika krav på hastigheten. Sträckor med många mindre goda kvaliteter kan vara ett tecken på att utformningen och funktionen hos gatan ej stämmer överens vilket i sin tur kan ge upphov till att någon åtgärd på sikt bör utföras. I många fall uppkommer mindre goda kvaliteter för biltillgängligheten då hastigheten sänks.

Majoriteten av kvalitetsbristerna i punkter är övergångsställen på sträckor där hastighetsgränsen är högre än 30 km/tim och där det inte finns någon hastighetssänkande åtgärd eller signalreglering. Enligt "Rätt fart i staden" kan mindre goda kvaliteter accepteras om andra väsentliga kvaliteter erhåller god kvalitet. I annat fall bör åtgärder planeras.

Kartan visar de systemanpassade hastighetsgränserna enligt metoden Rätt fart i staden.



5 GENOMFÖRANDE & ÅTGÄRDSBEHOV

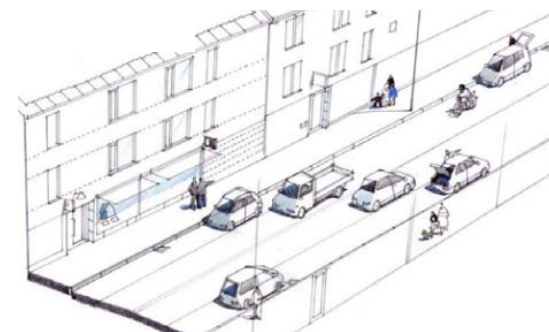
En hastighetsplan ska ses som ett långsiktigt mål. Därför kan det vara lämpligt att dela upp övergången till nya hastigheter i flera olika etapper. Den text som följer är ett förslag på hur detta skulle kunna genomföras. Det är viktigt att hastighetsbegränsningarna inte införs utan att eventuella åtgärdsbehov beaktas. De gator som har ett stort åtgärdsbehov är främst huvudgator där 60 km/tim föreslås. Även gator där en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim föreslås kräver vissa åtgärder. För de gator i lokalnätet som har inventerats innebär hastighetsplanen i de flesta fall en bibehållen hastighetsbegränsning av 30 km/tim. Detta för inte med sig något direkt åtgärdsbehov längs vägen men ibland kan punktåtgärder krävas för att hålla hastigheten på en lämplig nivå. Det är viktigt att beakta efter-levnaden hos trafikanterna vilken till stor del styrs av utformningen. Det är av stor betydelse att utformningen och karaktären för en gata eller område stämmer överens med hastighetsnivån.

För att möjliggöra en sänkning på lång sikt krävs:

- fysiska åtgärder (ombyggnad av gatans sektion och/eller av en eller flera korsningar eller GCM-passager utmed sträckan)
- övervakningsåtgärder (ATK eller ökad manuell övervakning)

En höjning till 60 km/tim kan inte ske utan negativa effekter på miljön och/eller trafiksäkerheten. En höjning på lång sikt förutsätter att fysiska åtgärder vidtas, bland annat för att inte miljö kvalitetsnormerna ska överskridas. Det är viktigt att antalet GCM-passager i plan är få och och att de som bedöms behövas bör varautformade så att hastigheten i korsningspunkten inte överskrider 30 km/tim för att vägen ska hålla god kvalitet ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Att förändra vägens sektion genom att exempelvis bredda gångbanor och cykelvägar, planera träd etc. kan ha stor effekt på hastighetsnivån och är viktigt att beakta när en gata ska få ny hastighet som inte avspeglas i miljön och i gatans karaktär.



Figur 20. Byte av golv mellan samma väggar, ill. PeGe Hillinge



Figur 21. Byte av golv mellan samma väggar, ill. PeGe Hillinge



Figur 22. Byte av golv mellan samma väggar, ill. PeGe Hillinge

5.1 Åtgärder för att reducera hastighets- och kvalitetsavvikelser

Föreslagna åtgärder föreslås genomföras med utgångspunkt från Trafikverkets fyrstegsprincip som är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis i nedanstående ordning. Metodens mål är att minska trafikens negativa effekter i samhället.

Steg 1 Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt.

Exempel: Information och kommunikation med boende och intressenter, utmärkning, trafikövervakning, ITS (intelligenta transport system) och realtidsinformation.

Steg 2 Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintligt vägnät och fordon.

Exempel: Trafikstyrning och annan väginformatik.

Steg 3 Begränsade vägförbättringsåtgärder.

Exempel: Enklare ombyggnader av väg- och gatumiljön, åtgärder som refuger och sidoförflyttningar.

Steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Exempel: Nybyggnad av vägar och gator eller större ombyggnader av befintligt vägnät.

	GATA	ÅTGÄRD
STEG 1	Steg 1 - åtgärder	
	Alla gator som berörs av hastighetsplanen. Särskild satsning genomförs på gator med högst hastighets- och kvalitetsavvikelser.	Genomföra informations- och kommunikationskampanjer, trafikövervakning för att upprätthålla hastighetsnivån.
STEG 2	Steg 2 - åtgärder	
	Samtliga gator som berörs av hastighetsplanen.	Omskyltning till högre eller lägre hastighet än dagens. I anslutning till att hastighetsgränserna justeras genomförs informationskampanjer samt informationsinsatser både före, under och efter att fysiska åtgärder vidtas. Samråd med polisen kring vilka sträckor inom huvudnätet där trafikövervakning krävs för att önskvärd hastighetsnivå ska kunna upprätthållas. Samråd med polisen kring vilka sträckor eller områden där polisen av trygghetsskäl bör uppmärksamma fortkörare.
STEG 3	Steg 3 - åtgärder	
	Alla övergångsställen på vägar där hastigheten ändras till 60 km/tim.	Hastighetssänkning, trafiksäkerhetsåtgärd eller borttagning av övergångsställe.
STEG 4	Alla övergångsställen på vägar där hastigheten ändras till 40 km/tim.	Hastighetssänkande samt trafiksäkerhetshöjande åtgärd.
	Steg 4 - åtgärder	
	Alla gator som berörs av planerad nybyggnad.	

6 MÅLBILDSANPASSAD HASTIGHETSPLAN

6.1 Samråd

Den systemanpassade hastighetsplanen är framtagen utifrån metoden Rätt fart i staden. De föreslagna hastighetsnivåerna är framtagna utifrån nuläget och den potential som trafikmiljöerna erbjuder.

För att diskutera och förankra de förslag till nya hastighetsgränser som metoden presenterat har ett samråd genomförts under mars/april 2014 där allmänheten har fått möjlighet att ta del av resultatet och komma med synpunkter.

Under samrådstiden har 14 st lämnat synpunkter varav 9 st förordar sänkningar av föreslagna hastigheter på bland annat Norrbyvägen, Nynäsvägen och Grindstuvägen. Två förordar höjning av föreslagen hastighet på Tungelstavägen medan 3 synpunkter är av mer generell art där åsikter om kostnader, behov av att ändra hastighetsgränser överhuvudtaget samt om behovet av fysiska åtgärder för att sänka hastigheten tas upp.

6.2 Målbild

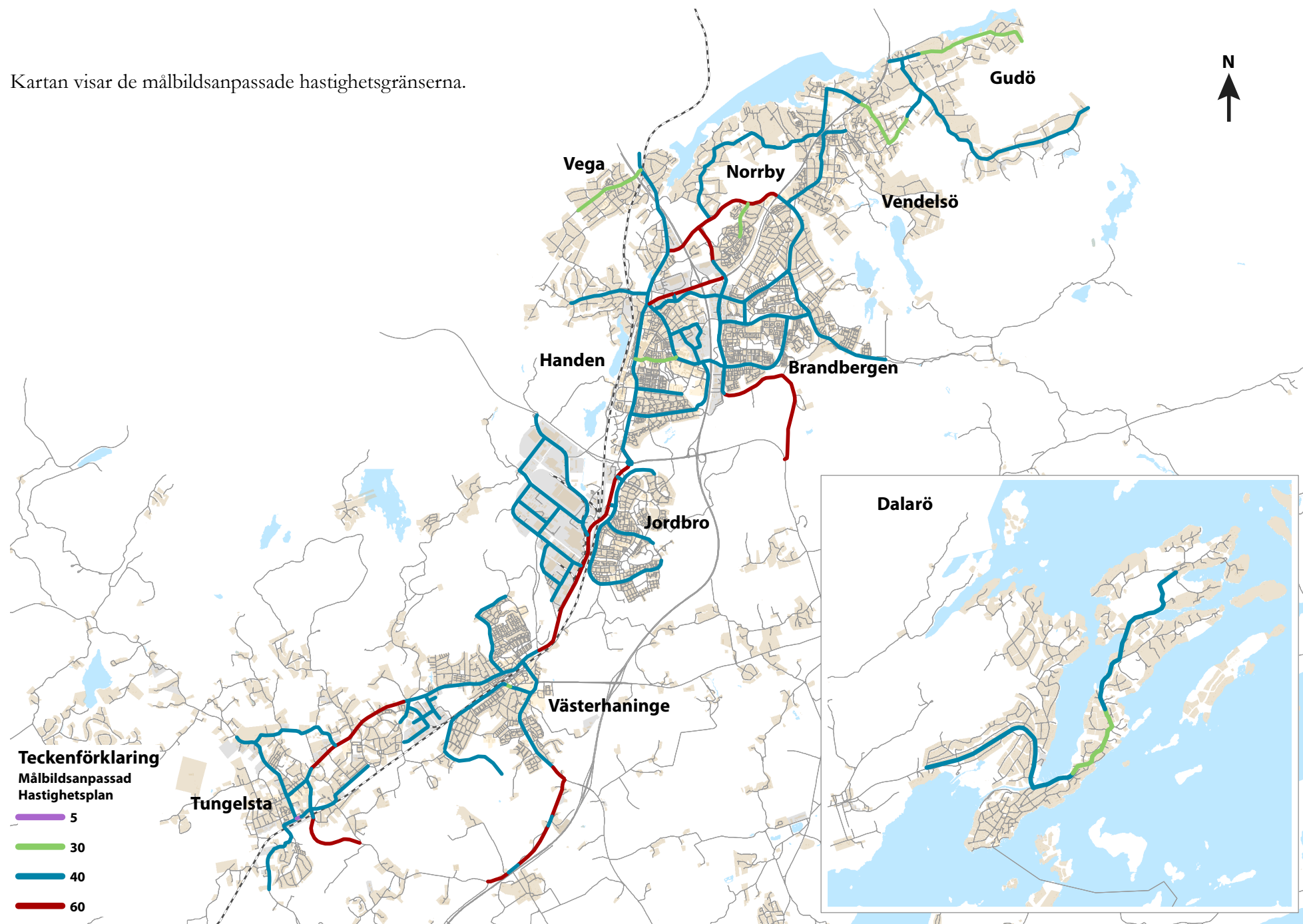
Efter samrådet har den systemanpassade hastighetsplanen reviderats till en målbildsanpassad hastighetsplan. Den målbildsanpassade hastighetsplanen tar hänsyn till inkomna synpunkter från samrådet, tidigare inkomna synpunkter till förvaltningen samt lokala avvägningar. Lokala avvägningar kan exempelvis vara särskilda behov vid skolor, förskolor eller justeringar för naturligare gränspunkter.

Justeringarna från systemanpassningen innebär att ett antal sträckor utanför tätbebyggt område föreslås få hastigheten 60 km/tim i målbilden istället för de föreslagna 40 km/tim i systemanpassningen. Andra justeringar är att några längre 30-sträckor kortas ner till att gälla vid skolor/förskolor och övriga delar höjs hastigheten till 40 km/tim. Vidare föreslås befintliga 30-zoner i bostadsområden behållas. På ett ställe föreslås den målbildsanpassade hastigheten sättas till 40 km/tim istället för 60 km/tim på grund av trafikflöden och rådande trafiksituation. Ett antal mindre justeringar av gränserna föreslås även i den målbildsanpassade hastighetsplanen.

Befintliga 30-sträckor vid skolor/förskolor är inte redovisade i hastighetsplanen men behålls.

Införandet av de nya hastighetsgränserna kan i de flesta fall påbörjas direkt på det kommunala vägnätet. Vidare krävs samordning med Trafikverket för de vägar där kommunen inte är väghållare samt vid övergångar mellan kommunens och Trafikverkets vägar.

Kartan visar de målbildsanpassade hastighetsgränserna.



REFERENSER

Rätt fart i staden, hastighetsnivåer i en attraktiv stad, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, 2008

Utvärdering av nya hastighetsgränser, Trafikverket, Publikationsnummer 2012:135

Trafiknätanalys Haninge kommun, södra kommundelarna, 2003-06-12

Trafiknätanalys Haninge kommun, norra kommundelarna, 2003-10-20

Cykelplan 2010, 2010-06-07

