

Hastighetsutredning inom Västerviks Kommun

Tätorterna Gunnebo och Verkeböck

1. Inledning

Säker Trafik i Jönköping har på uppdrag av Västerviks kommun genomfört en hastighetsöversyn inom tätorterna Gunnebo och Verkeback. Beställare har varit Christer Ramström, Enheten för samhällsbyggnad. Projektledare har varit Alexander Airosto, Säker Trafik i Jönköping.

1.1 Bakgrund och syfte

Från den 2 maj 2008 kan kommuner skylta hastigheter i steg om 10 km/h, från 30 km/h och upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de transportpolitiska målen. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserat på krockvåldsprincipen, ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

Syftet är även att på sikt bidra till att målet med den av riksdagen antagna Nollvisionen uppnås.

Kommunen har rätt att besluta om hastighetsgränserna inom tätbebyggt område. De har också rätt att besluta var gränsen för tätbebyggt område går.

1.2 Metod

Utredningen har varit baserad på fastlagda principer som återfinns i Västerviks kommuns översiktsplan (ÖP 2025) med de tematiska tilläggen för trafikstrategin.

Dessutom har SKL:s handbok "Rätt fart i staden" använts, bl.a. beskrivningen av livsrummen, Frirum(F), Integrerat Frirum(IF), Mjuktrafikrum(M), Integrerat Transportrum och Transportrum(T).

Resultaten av "Rätt fart i staden" presenteras i kvalitetsbedömningar som God, Mindre God eller Låg (Grön, Gul eller Röd).

1.3 Hastighetsefterlevnad

En hastighetsbegränsning på 40 km/h harmoniserar med gatumiljöns karaktär i större delen inom de utredda tätorterna.

För att uppnå god kvalitet enligt "Rätt fart i staden" inom tätorten krävs en reell reduktion av hastigheten till 30 km/h. Denna hastighetsbegränsning kräver omfattande fysiska åtgärder för att uppnå en acceptabel efterlevnad.

Mångåriga utredningar och forskning gällande hastighet inom tätort, visar att 30 km/h har låg acceptans hos de som framför motorfordon, i de fall hastighetsgränsen 30 km/h är för vanligt förekommande. Rekommendationen¹ är att 30 km/h inte är att rekommendera som någon ny bashastighet inom tätort utan enbart ska användas utanför punkter som är i behov av låg hastighet och där det är viktigt. Detta skulle exempelvis kunna vara utanför skolor

¹ https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf

eller där en stor mängd oskyddade trafikanter rör sig och där övrig infrastruktur inte medger en naturlig avgränsning gentemot övrig trafik.

För att inte bilisterna skall uppleva hastigheterna som plottriga rekommenderar utredningen att utgångsläget för hastigheten skall vara 40 km/h.

2. Genomförande av utredningen

Genomförandet beskrivs under detta kapitel. Resultatet och analysen beskrivs under kapitel 3 samt i Bilaga 1 (kartunderlag).

2.1 Tillvägagångssätt

Inledningsvis har en första bedömning gjorts av tätorterna genom att använda sig av det underlag som tillhandahållits av kommunen samt Trafikverkets digitala verktyg "Nationella vägdatabasen" (NVDB). En analys har även gjorts av olycksstatistiken från den av Transportstyrelsen tillhandahållna databasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Därefter har en okulärbesiktning genomförts inom tätorterna under april 2019 och vidare analyser har gjorts. Slutligen har underlaget skrivits in i SKL:s verktyg för analys av hastighetsöversynen.

2.2 Översyn

SKL:s verktyg och analystabeller medger att man skapar sig en nulägesbeskrivning som visar på lämpligheten att ändra eller införa en viss hastighet på en vägsträcka. Resultatet klassas enligt "Rätt fart i staden" som kvalitetsbedömningar enligt klassificeringen; *God*, *Mindre God* eller *Låg* (Grön, Gul eller Röd).

3. Analys

Analysen nedan visar på förändringen när man går från nuläge till det förväntade resultatet efter en hastighetsjustering.

3.1 Nulägesbeskrivning

			Hastighet	Livsrum		Trafiknät	
Nr	Namn	Typ	Befintlig	Väggar	Golv	Bil	Kollektivtrf
1	Bandygatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
2	Bergs Backe	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
3	Bergsliden	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
4	Bollgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
5	Bruksvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
6	Böljerumsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
7	Centrumvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	Regionbuss
8	Dalsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
9	Diskusgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
10	Hockeygatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
11	Kallernäsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
12	Karlbyvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
13	Kedjegatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
14	Klubbgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
15	Kulgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
16	Ljungvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
17	Marbacken	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
18	Notuddsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
19	Nybyggargatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
20	Nätgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
21	Pionjärvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
22	Ringvägen	Sträcka	30	IT	IT	Lokalnät	
23	Räls gatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
24	Spjutgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
25	Sportvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
26	Stavgatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
27	Stumpen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
28	Tjutingevägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
29	Tråd gatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
30	Valsarebacken	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
31	Valstadsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
32	Verkebacksvägen	Sträcka	50	M	M	Huvudnät	
33A	Veterangatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	

34	Västrumsvägen	Sträcka	50	M	M	Huvudnät	Regionbuss
35	Ödängsvägen	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
33B	Veterangatan	Sträcka	50	M	M	Lokalnät	
36	Gunneboskolan	Område	50	M	M	Lokalnät	

3.2 Nulägesanalys

I nuläget ser kvalitetsbedömningen ut som nedan.

	Livsrum		Hastighet	Tillgänglighet		Karaktär	Trygghet	Kvalitetsavvikelser	
Namn	Väggar	Golv	Befintlig	Bil	Kollektivtrf			Röda	Gula
Summa								72	2
Bandygatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Bergs Backe	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Bergsliden	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Bollgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Bruksvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Böljerumsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Centrumvägen	M	M	50	God	Mindre god	Låg	Låg	2	1
Dalsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Diskusgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Hockeygatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Kallernäsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Karlbyvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Kedjegatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Klubbvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Kulgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Ljungvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Marbacken	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Notuddsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Nybyggargatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Nätgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Pionjärvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Ringvägen	IT	IT	30	God	-	God	God	0	0
Rälsgratan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Spjutgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Sportvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Stavgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Stumpen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Tjutingevägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Trådgatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Valsarebacken	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Valstadsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Verkebacksvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0

Veterangatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Västrumsvägen	M	M	50	God	Mindre god	Låg	Låg	2	1
Ödängsvägen	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Veterangatan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0
Gunneboskolan	M	M	50	God	-	Låg	Låg	2	0

Kvalitetsbedömningen av nuläget visar på 72 avvikelser där kvaliteten bedöms som låg enligt "Rätt fart i staden" och bör åtgärdas.

3.3 Ändringsförslag

Efter förslaget ser kvalitetsbedömningen ut som nedan.

Namn	Ny hastighet	Bil	Kollektivtrf			Röda	Gula
Summa						0	68
Bandygatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Bergs Backe	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Bergsliden	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Bollgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Bruksvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Böljersvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Centrumvägen	40	God	Mindre god	Mindre god	Mindre god	0	3
Dalsvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Diskusgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Hockeygatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Kallernäsvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Karlbyvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Kedjegatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Klubbvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Kulgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Ljungvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Marbacken	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Notuddsvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Nybyggargatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Nätgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Pionjärvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Ringvägen	40	God	-	God	God	0	0
Rälsvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Spjutgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Sportvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Stavgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2

Stumpen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Tjutingevägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Trådgatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Valsarebacken	40	God	-	God	God	0	0
Valstadsvägen	40	God	-	God	God	0	0
Verkebäcksvägen	40	Mindre god	-	Mindre god	Mindre god	0	3
Veterangatan	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Västrumsvägen	40	Mindre god	Mindre god	Mindre god	Mindre god	0	4
Ödängsvägen	40	God	-	Mindre god	Mindre god	0	2
Veterangatan	30	God	-	God	God	0	0
Gunneboskolan	30	God	-	God	God	0	0

Efter hastighetsanpassningen finns inga avvikelser med låg kvalitet. Detta innebär att trafiksäkerheten är uppnådd till en nivå som tillsvidare kan accepteras.

3.4 Föreslagen åtgärdsplan

Nedan listas de åtgärder som måste vidtas i syfte att uppnå efterfrågad effekt.

- Vägen in mot Gunneboskolan: Skyltas 30 km/h från korsningen vid Västrumsvägen.
- Veterangatan: Skyltas 30 km/h från korsningen Dalsvägen.
- Övriga delar av tätorterna har en karaktär av 40 km/h och bör skyltas om.

3.5 Konsekvens av att ändring av 30 km/h

För närvarande är befintlig skyltad hastighet i Gunnebo centrum samt anslutande väg (Ringvägen) 30 km/h. Utredningen föreslår att göra en enhetlig ändring av dessa sträckor till 40 km/h. Anledningen är att 30 km/h enbart bör användas på kortare sträckor samt där många oskyddade trafikanter befinner sig (exempelvis vid skolor). Dessutom visar den beprövade erfarenheten att hastighetsefterlevnaden på 30-sträckor av den karaktär som nu finns i Gunnebo är dålig. Ofta krävs även en eller flera fysiska åtgärder i syfte att säkerställa en god efterlevnad, vilket i aktuellt område inte anses vara prioriterat.

3.6 Hastigheter utanför tätbebyggt område

Vid en kontroll av de direkt anslutande vägarna till det utredda tätbebyggda området framgår det att det är 50 km/h (det finns LTF:er om 50 km/h på statlig väg). Detta är inte direkt avgörande för denna utrednings genomförande. Kommunen bör dock ha detta i åtanke i sitt fortsatta arbete och dialog med berörda aktörer att tillsammans med bl.a. Trafikverket verka för en höjning på aktuella sträckor till förslagsvis 60 km/h. Detta för att hastighetsbegränsningarna i närområdet ska bli mer homogena och inte uppfattas som osammanhängande och plottriga av trafikanterna.

4. Slutsats

Trafikanalys har under 2017 på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort².

Trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tätbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att det får ett snabbt genomslag över stor geografisk yta. En ytterligare fördel med bashastighet är att den kan bidra till en mer likartad tillämpning av hastighetsgränserna över hela landet. Att välja 40 km/h som bashastighet istället för 30 km/h är ett sätt att motverka de restidsförluster som en omfattande sänkning till 30 km/h sannolikt skulle innebära.

De kommunala gatorna som inte är redovisade i analysen har bedömts att de har karaktären av en hastighetsbegränsning till 40 km/h.

Om samtliga gator inom utredda tätorter skall uppnå "God kvalitet" enligt "Rätt fart i staden" krävs en hastighetsanpassning av 30 km/h. För att uppnå en acceptabel efterlevnad av denna hastighet krävs omfattande fysiska åtgärder, vilket kommunen ej bedöms prioritera i den omfattningen i nuläget.

Eftersom hastigheten 30 km/h har låg acceptans hos bilisterna är rekommendationen att endast användas denna hastighetsbegränsning där det är svårt att säkerställa trafiksäkerheten på annat sätt. Där kommunen väljer att besluta om att 30 km/h skall gälla krävs oftast en fysisk åtgärd så att kommunen kan säkerställa god hastighetsefterlevnad.

² https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf