



RÄTT FART I HUDDINGE

Sammanfattad version

Datum 28 februari 2012

Diarienummer GK-2011/82

RÄTT FART I HUDDINGE

Riksdag och regering beslutade den 2 maj 2008 om att införa hastighetsgränser med 10-steg mellan 30 och 120 km/tim, med syfte om att bättre överensstämma med vägens standard och de transportpolitiska målen. På sikt är tanken att det ska ske en övergång till ett system med jämna 20-steg, där hastighetsgränserna 50 och 70 km/tim ersätts med antingen 40 eller 60 km/tim. Denna förändring bedöms leda till en bättre efterlevnad av och ökad acceptans för gällande hastighetsgränser, då förslaget baseras på en hastighetsgräns som valts utifrån rådande vägförhållanden.

I samband med detta har Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting låtit ta fram en ny hastighetshandbok för tätort – »Rätt fart i staden!«. Utgångspunkt är att hastighetsgränserna ska vara väl avvägda mot de stadsbyggnadskvaliteter och transportpolitiska mål som påverkas av hastighetsnivån. »Rätt fart i staden!« är ett verktyg som kan medverka till att staden får det trafiksystem den behöver för att utvecklas i avsedd riktning.

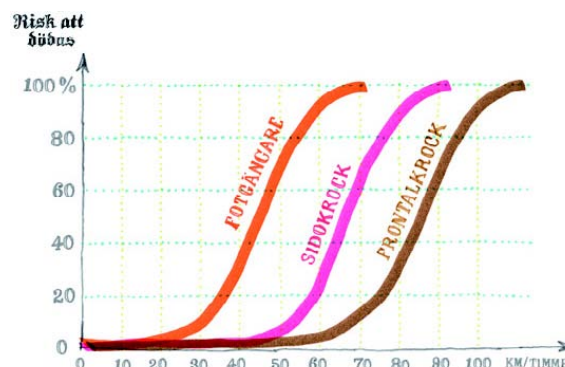
STADSBYGGNADSKVALITETER

Handboken »Rätt fart i staden!« syftar till att ge kommunen en arbetsmetodik som skapar underlag för väl avvägda hastighetsnivåer med hänsyn tagen till de olika kvaliteter som medborgarna värdesätter i tätorten. Arbetet utgår från nedanstående fem stadsbyggnadskvaliteter, som i handboken används som stöd för att formulera medborgarnas anspråk på en attraktiv stad.

- **Stadens karaktär** - Samlat begrepp för faktorer som påverkar bilden av staden. Både fysiska faktorer såsom bebyggelsestruktur, parker, grönstråk, och gatunät men även grad av mänsklig aktivitet, näringsliv, turism och kulturtraditioner bidrar till en stads karaktär. Vilken hastighetsgräns som är lämplig på en gata utifrån begreppet karaktär avgörs av vilken roll gatan har i staden.
- **Tillgänglighet** - Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. De olika trafikslagen har olika anspråk och en avvägning dem emellan måste göras.
- **Trygghet** - Mänsklig närvaro är det som skapar störst trygghet. Vi vill röra oss där det finns andra människor, och då räknas även bilister. Många väljer därför att gå bredvid en obelyst bilväg mot en upplyst genare, enslig gångväg. Trygghet är inte samma sak som trafiksäkerhet, och vad som upplevs otryggt behöver inte vara trafikosäkert.

- **Trafiksäkerhet** - Trafiksäkerheten bedöms av de risker som trafikanterna utsätts för. Hastigheten är den faktor som enskilt har störst inverkan på trafiksäkerheten och bör anpassas efter den aktuella trafiksituationen och vilka trafikantgrupper som samsas om utrymmet. Såväl risken för olycka som konsekvenserna av en kollision är direkt sammanhängande med hastigheten. Anspråken på trafiksäkerhet varierar mellan olika gatutyper. På gator där interaktion mellan oskyddade trafikanter och bilar är hög måste hastigheten vara låg. Gator med eget utrymme (gång- och cykelbana) för oskyddade trafikanter kan tillåta högre hastighetsgränser.

Krockvårdskurvan – sambandet hastighet och risk att dödas i en olycka



- **Miljö och hälsa** - Transportsystemet bör utformas så att luftföroreningar och vägtrafikbuller begränsas på de stråk och platser där gående och cyklister rör sig mest. Sambanden mellan halten av luftföroreningar och trafik är komplexa men beror bland annat av hastighet, flöden, gaturummets storlek, luftomsättning, körmönster etc. Luftkvalitet är ännu inte kartlagt i Huddinge kommun och i hastighetsplanen har därför denna aspekt inte vägts in. På vissa gator och vägar upplevs buller som ett problem. I hastighetsplanen rekommenderas därför inga höjningar av hastighetsgränser på dessa sträckor. Det krävs relativt stora förändringar av hastigheten för att ljudnivån ska påverkas i någon större omfattning.

Hastighetsnivån på motorfordonstrafiken är den främsta variabeln som används för att balansera de olika anspråken. Sambanden ger möjlighet till avvägning och är uppbyggda av tre olika kvalitetsnivåer; God kvalitet (grön), Mindre god kvalitet (gul) och Låg kvalitet (röd).

Till exempel ger höga hastighetsgränser grön kvalitet på framkomlighet för bilister, samtidigt som det kan ge röd kvalitet för trafiksäkerhet eller miljö och hälsa. Stadsbyggnadskvaliteterna måste därför vägas mot varandra. Röd kvalitet accepteras inte på någon av stadsbyggnadskvaliteterna. Däremot kan gul kvalitet accepteras om de andra stadsbyggnadskvaliteterna kräver det.

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet

KVALITETSAVVIKELSER

Den föreslagna hastighetsplanen anger vilka hastighetsnivåer som eftersträvas. Med begreppet hastighetsnivå avses 85 % -percentilen, dvs. den hastighet som 85 procent av fordonen håller eller underskrider och som därmed 15 procent överskrider. Avsteg från föreslagna hastighetsgränser kan förekomma i sträcka eller punkt, och redovisas som avvikelse enligt följande indelning:

- **Kvalitetsavvikelse på sträcka** innebär att någon av de fem stadsbyggnadskvaliteterna fått mindre god kvalitet eller låg kvalitet.

- **Kvalitetsavvikelse i punkt** avser både övergångsställen där hastighetsnivån är över 30 km/tim oavsett vilken hastighetsbegränsning som är föreslagen på vägen och korsningspunkter där hastighetsnivån är över 50 km/tim.

På en sträcka med 40 km/tim eller över bör övergångsställena vara hastighetssäkrade så att det i denna punkt endast kan köras 30 km/tim. Detsamma gäller vid korsningar som bör hastighetssäkras till 50 km/tim.

Om de nya hastighetsgränserna kräver hastighetsdämpande åtgärder är det viktigt att eventuella fysiska åtgärder utformas och placeras så att tillgängligheten för utryckningsfordon och buss är säkrat.

En redovisad avvikelse i något av stegen innebär inte automatiskt att en förändring i den fysiska miljön måste göras. På många platser är åtgärder redan vidtagna, exempelvis i form av hastighetsänkande åtgärder.

AVGRÄNSNING OCH URVAL AV TRAFIKNÄT

Hastighetsplanen behandlar Huddinges övergripande trafiknät, huvudtrafiknät samt utvalda delar i lokalnätet. De delar av statliga vägarna (vilka Trafikverket är väghållare för) som ligger inom tätort har inkluderats i hastighetsplanen. På dessa sträckor får kommunen fatta beslut om hastighetsgränser. Planen innefattar samtliga delar av kommunen.

Områden med 30 km/tim omfattas inte av hastighetsplanen. Huddinge har under en längre tid arbetat med avgränsade sträckor med 30 km/tim under vissa tider, framförallt vid skolor. Nuvarande hastighetsregleringar till 30 km/tim vid skolor under klockslagen 7-20 ska behållas.

I arbetet med hastighetsplanen har det förutsatts att alla åtgärder i Huddinge kommuns cykelplan (2009) är genomförda. Närliggande framtida exploateringsprojekt har i hastighetsplanen även antagits vara genomförda.

RIKTLINJER

Ambitionen i Huddinge är att gatorna på sikt får en tydlig utformning och därmed blir självförklarande. På så sätt blir det lättare att förstå hur samspelet ska fungera för alla som vistas i gaturummen.

Huvudvägnätet ska attrahera trafik från lokalnätet, vilket skapar anspråk på en bättre framkomlighet och därmed en högre hastighetsgräns på detta nät jämfört med lokalnätet. Det ställer även högre krav på trafiksäkerhet eftersom det är längs dessa gator merdelen av trafikanterna rör sig. Huvudvägnätet bör därför ha hastighetsgräns 40 eller 60 km/tim, under förutsättning att gång- och cykelpassagera är hastighetssäkrade till 30 km/tim och att det finns gång- och cykelbana längs med vägen. Idag finns inte separerad cykelbana på alla huvudgator, med ambitionen är att i framtiden få in det. Då många av Huddinges vägområden är mycket smala är det dock inte möjligt överallt, utan alternativa cykelvägar kan behöva skapas.

På sträckor med gångbana, men där cyklister rör sig på bilvägen, ska hastighetsgränsen dimensionerad därefter. I sofliga fall har dock tillgängligheten för buss prioriterats och hastighetsgränsen har satts till 40 istället för 30 km/tim.

Utanför skolor kommer det vara 30 km/tim på vardagar klockan 7-20. Övrig tid kommer det vara den hastighetsbegränsning som är redovisad i hastighetsplanen. Detta beror på att hastighetsgränserna

respekteras mer om det finns skäl till dem, och av denna anledning föreslås det inte finnas något "förskole-30". Förskolornas gårdar är slutna, och barnen rör sig inte själva till eller från förskolan.

TYPGATOR

Huvudgator i bebyggd miljö ska vara hastighetssäkrade, dvs där hastighetsnivåerna är för höga ska det utplaceras farthinder.

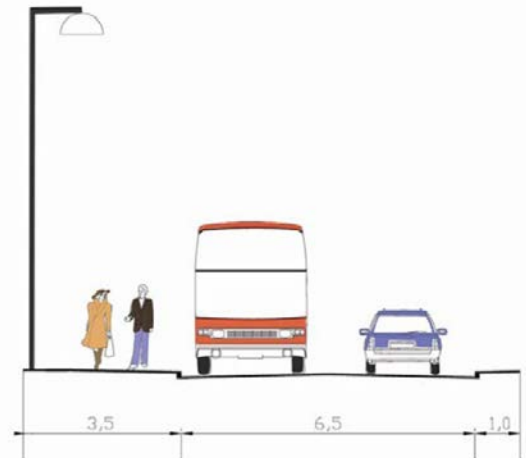
- En väg med hastighetsbegränsning 30 km/tim saknar ofta gångbana, eller har en smal sådan. Dessa vägar har generellt inga övergångsställen då oskyddade trafikanter rör sig på samma yta som motorfordon, och gör anspråk på att korsa vägen varsomhelst.
- En väg med hastighetsbegränsning 40 km/tim ska ha gång- och cykelbana och övergångsställen ska vara hastighetssäkrade där det krävs. I somliga fall finns ingen separat cykelbana på dessa vägar, utan cykling i blandtrafik kan ibland accepteras.
- En väg med hastighetsbegränsning 60 km/tim har bebyggelse en längre bit från vägen. Dessa vägar har separat gång- och cykelväg, och övergångsställen är inte så vanliga då färre korsningsanspråk finns.

Gatorna i Huddinge kan grovt delas in i olika typgator. Dessa har olika stadsbyggnadskvaliteter såsom tillgänglighet och trafiksäkerhet, och är alla lämpade olika för olika hastighetsgränser.

Gator lämpliga för 40 eller 60 km/tim

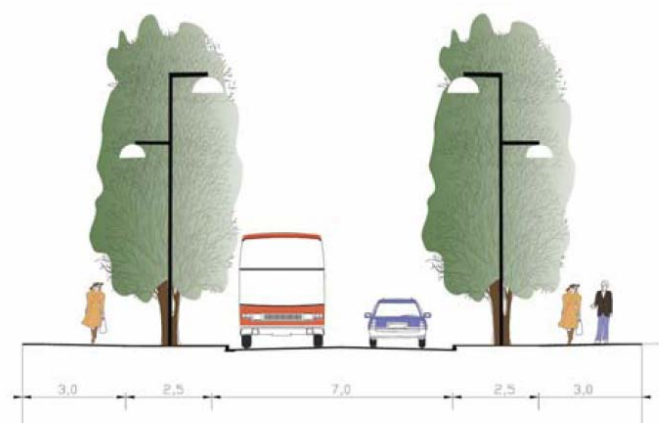
Gata med gång- och cykelbana på ena sidan

*Ex: Källbrinksvägen (40km/tim)
Häradsvägen (40 km/tim)*



Gata med trädrad och gång- och cykelbana på båda sidor

Ex: Vistabergs allé (40 km/tim)



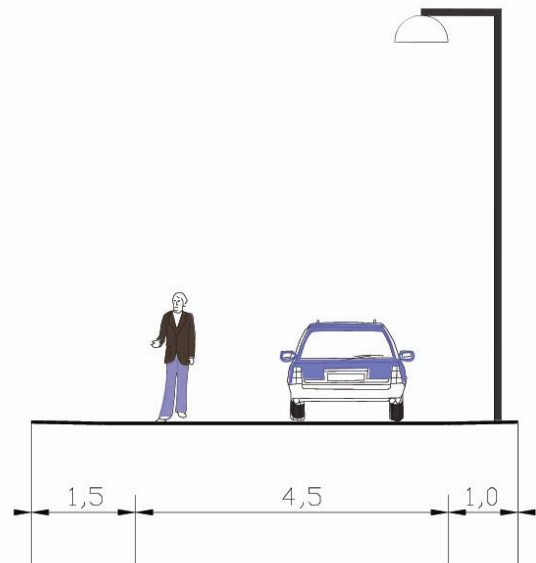
I och med att oskyddade trafikanter inte rör sig blandat med motorfordon är dessa gator på sträcka relativt trafiksäkra, men de kan behöva hastighetssäkras vid övergångsställen och korsningar. Trafiksäkerhetsmässigt kan därför dessa gator ha högre hastighetsbegränsning, såsom 40 eller 60 km/tim.

Smista allé och Ågestavägen är en blandning av dessa typgator. På dessa ligger bebyggelsen en längre bit från vägen, och oskyddade trafikanter har inte så stora korsningsbehov. Därför är de lämpade för hastighetsgräns 60 km/tim.

Gator lämpliga för 30 km/tim eller ibland 40 km/tim

Gata utan gångbana

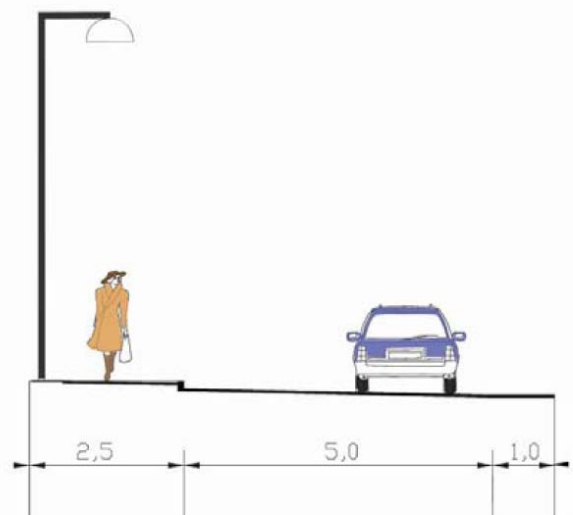
Ex: Orrvägen (30 km/tim)



Gata med gångbana på ena sidan

Ex: Del av Trångsundsvägen (40 km/tim)

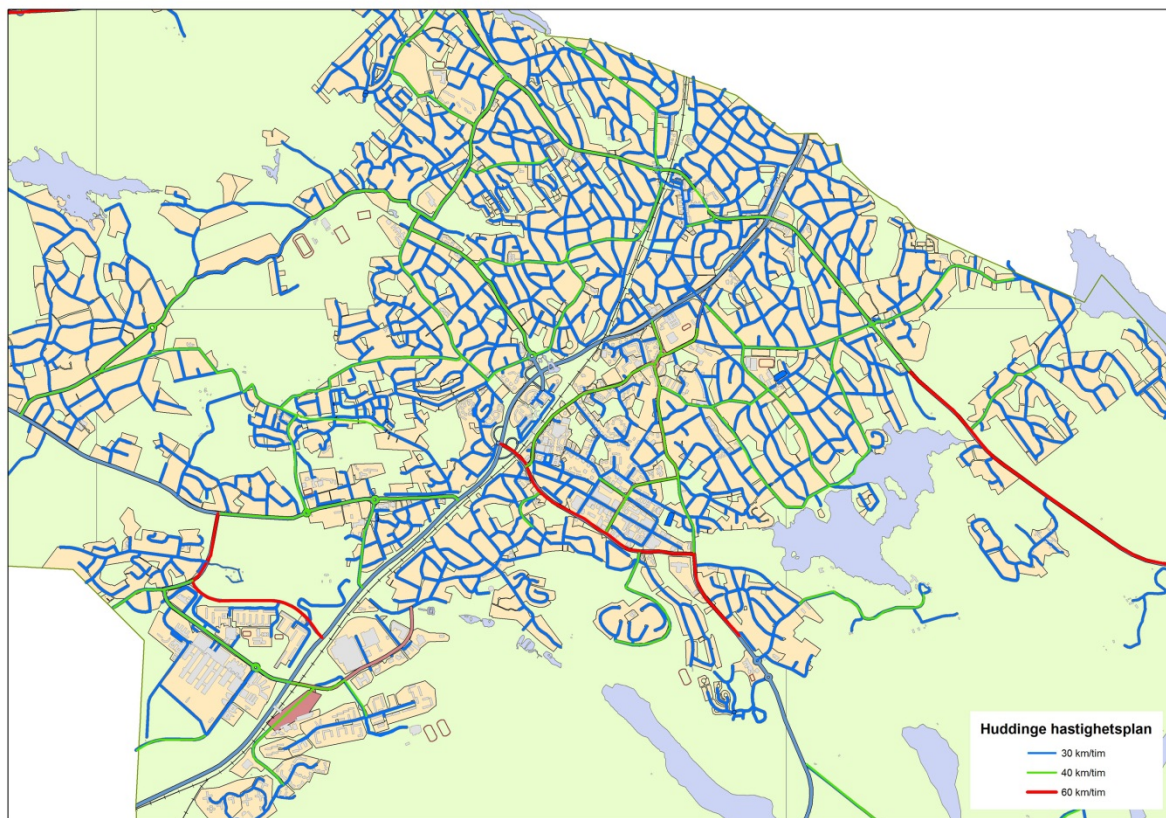
Del av Stortorpsvägen (30 km/tim)



I och med att oskyddade trafikanter måste röra sig på samma yta som bilister så är dessa gator inte lika trafiksäkra som de ovan. Trafiksäkerhetsmässigt är 30 km/tim en lämplig hastighetsgräns på dessa gator, men på de med gångbana som har och busstrafik har 40 km/tim valts på grund av tillgängligheten för bussen. Exempel på vägar som är utformade med enbart gångbana är Stortorpsvägen och Trångsundsvägen, där den förra har fått 30 km/tim medan den senare har fått 40 km/tim på grund av att den har busstrafik. Trafiksäkerheten blir då mindre god för cyklisterna, men är fortfarande acceptabel.

HUDDINGES GATUNÄT

De flesta av Huddinges gator är utformade utan eller med smal gångbana och har hastighetsbegränsning 30 km/tim. Mellan dessa går gator med en mer uppsamlande funktion där hastigheten bör vara över 30 km/tim. Dessa ska vara trafiksäkrare med gång- och cykelbanor samt hastighetssäkrade passager.



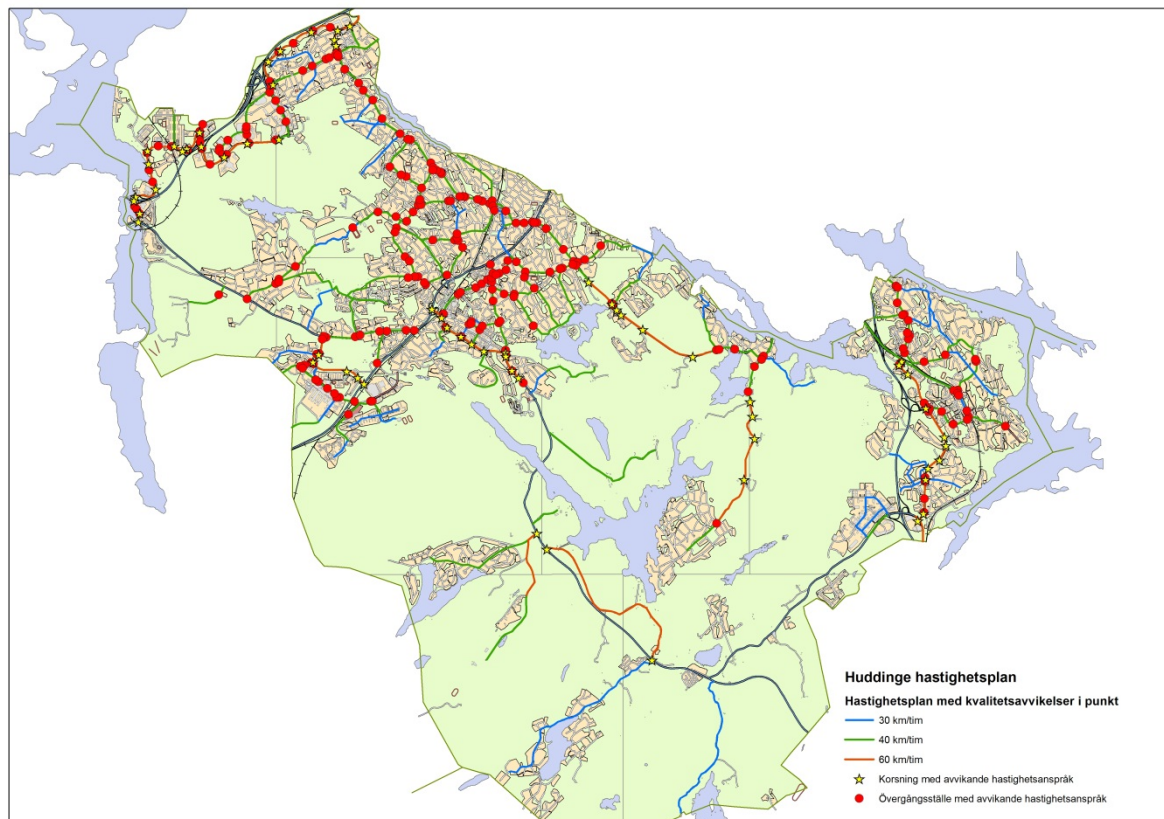
Hastighetsgränser på lokal- och huvudgator i en del av Huddinge.

REMISS OCH SYNPUNKTER

Hastighetsplanen var under vintern 2010-2011 på remiss till olika instanser samt till allmänheten. Från allmänheten inkom cirka 200 synpunkter, och dessa har alla gått igenom och somliga har inarbetats i planen. Önskemål om både högre och lägre hastighetsgränser framfördes. Många synpunkter handlade dock om att man vill ha lägre hastighetsgräns där man bor, men högre på viktiga genomfartsgator som till exempel Häradsvägen.

FÖRSLAG TILL HASTIGHETSPLAN

Nedan visas det slutgiltiga förslaget på hastighetsplan med alla kvalitetsavvikelser utmärkta.



Hastighetsplanen i sin helhet

Hastighetsgränsen 60 km/tim har föreslagits på Storängsleden och en del av Lännavägen. Här krävs det att övergångsställen och korsningar hastighets säkras innan hastigheten skyltas om. Om inga åtgärder görs är 40 km/tim en lämplig hastighetsbegränsning på sträckorna.

Även på Ebbadalsvägen har 60 km/tim föreslagits. Här krävs det att vägen byggs om så att cykel separeras från biltrafiken. Om cykel sker i blandtrafik är 40 km/tim en lämplig hastighetsbegränsning.

GENOMFÖRANDEPLAN

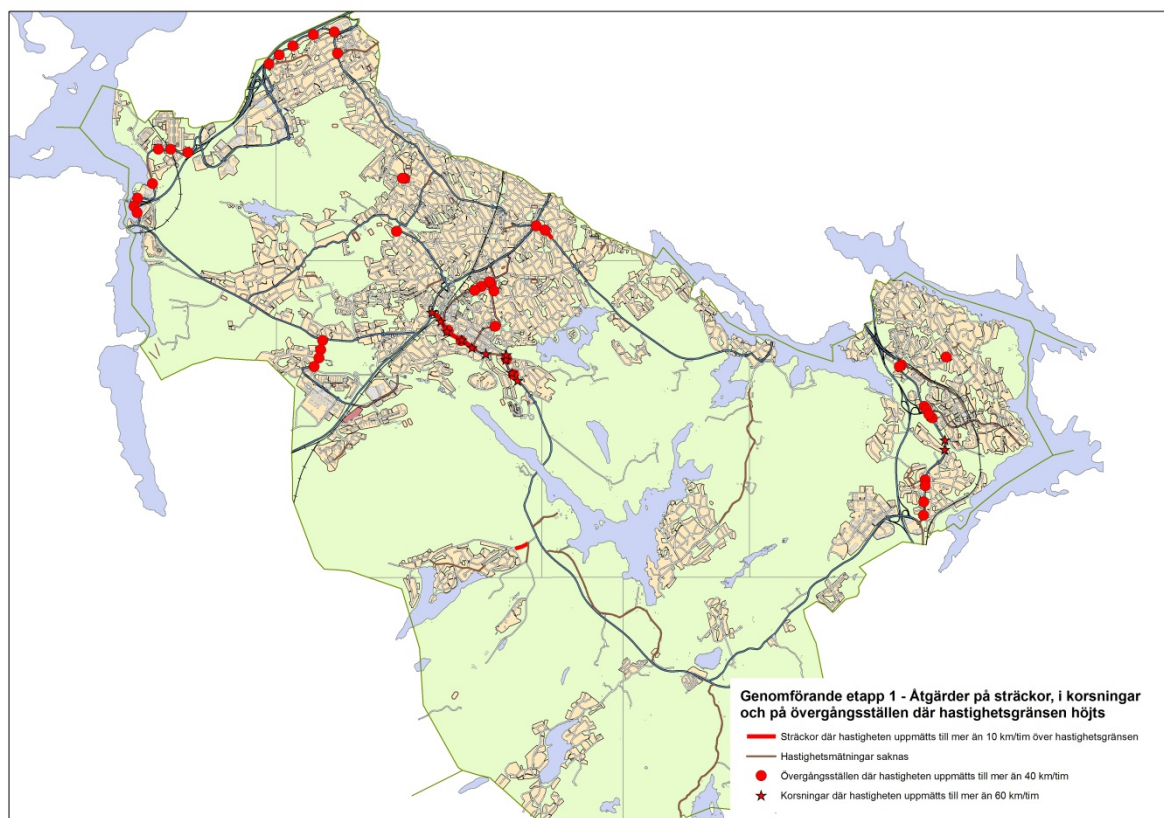
För att genomföra hastighetsplanen krävs det att vissa fysiska åtgärder görs. Dessa åtgärder delas in i tre etapper beroende på när de måste göras. I samband med införandet av nya hastighetsgränser kommer en informationskampanj krävas.

ETAPP 1

Det som ligger härunder måste åtgärdas innan hastighetsgränserna ändras. Det är på sträckor där en hastighetshöjning föreslås, och där det idag körs över 10 km/tim över denna föreslagna hastighetgräns eller över 40 km/tim vid gångpassager och 60 km/tim vid korsningar.

Kostnad: 4,4 mnkr för hastighetssäkringar
1,5 mnkr för omskyltning.

Exempel på väg: Smista allé
Kommunalvägen



Karta på etapp 1-åtgärder

ETAPP 2

Etapp två innehåller åtgärder som ska göras snart efter att hastighetsgränserna har ändrats. Dessa ligger på sträckor där hastighetssänkningar har föreslagits, och eftersom trafikmiljön här inte blir osäkrare på grund av ändringar av hastighetsgräns kan dessa åtgärder göras efter hastighetsändringarna. Åtgärder föreslås på sträckor och där det idag körs över 10 km/tim över den föreslagna hastighetsnivån, eller över 40 km/tim vid gångpassager och 60 km/tim vid korsningar.

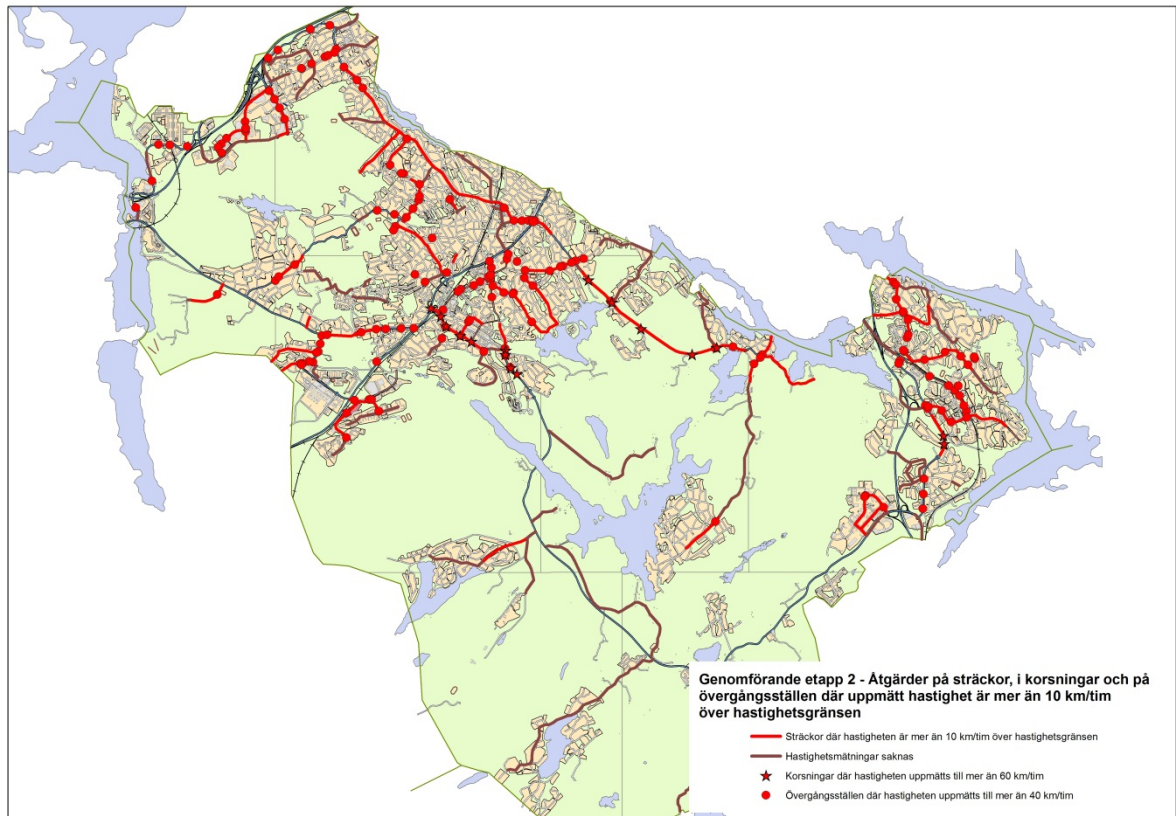
Denna etapp innefattar även åtgärder på Ebbadalsvägen. Ebbadalsvägen fungerar som cykelstråk längs med Lännavägen och har idag hastighetsbegränsning 70 km/tim. Om cykling ska fortsätta att ske i blandtrafik ska vägen ha högst 40 km/tim. Antingen måste en mängd åtgärder göras på vägen för att bilister ska hålla hastigheten 40 km/tim, eller så byggs en cykelbana längs med vägen. Båda dessa alternativ är mycket kostsamma och det är inte försvarbart att lägga så mycket pengar på en väg som är relativt oanvänd. Förslaget är därför att bygga en så kallad bygata, se bild nedan. Denna har två cykelfält och ett körfält för bil. Det gör att när det blir möte för bilar så får de mötas på cyklisternas villkor. Hastighetssäkringar finns även på jämna mellanrum.



Österövej, Nyborg, Danmark

Kostnad: 13,1 mnkr för hastighetssäkringar
0,5 mnkr för cykelväg på Ebbadalsvägen

Exempel på väg: Solfagravägen
Kommunalvägen



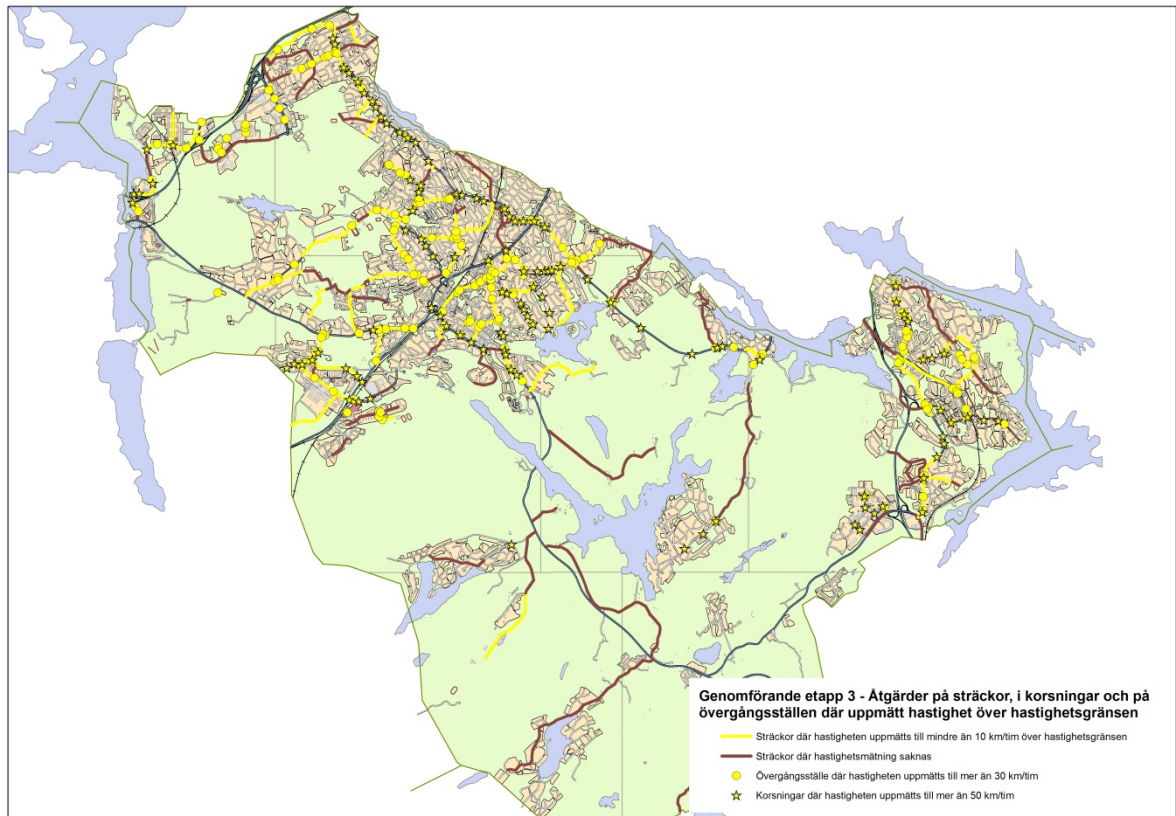
Karta på etapp 2-åtgärder

ETAPP 3

Etapp tre innehåller åtgärder som ska göras allteftersom budget tillåter. Dessa ligger på sträckor där hastighetssänkningar har föreslagits, och eftersom trafikmiljön här inte blir osäkrare på grund av ändringar av hastighetsgränserna kan dessa åtgärder göras efter hastighetsändringarna. Åtgärder föreslås på sträckor och punkter där det idag körs över 0-10 km/tim över den föreslagna hastighetsgränsen.

Kostnad: 14,1 mnkr

Exempel på väg: Balingsnäsvägen
Vänhemsvägen - Norrängsvägen



Karta på etapp 3-åtgärder

Etapp 1 görs under år 2012 och resten av etapperna sker succesivt inom ramen för den årliga budgeten för trafiksäkerhetsåtgärder, som är 6 mnkr per år.

Under <http://huddinge.se/hastighet> återfinns hastighetsplanen Rätt fart i Huddinge i sin helhet, samt information om genomförandet av planen.