

Hastighetsplan för Tierps kommun



Dokumentets giltighet och beslut

Dokumentnamn:
Gäller för: Tillväxt och samhällsbyggnad
Gäller fr o m: 2020-02-16
Gäller t o m: 2025-01-01
Fastställd av: KS § 19/2021
Fastställd: 2021-02-16
Diarienummer: KS 2020/487

Dokumentansvar och handläggning

Dokumentansvarig: Anna Persson, chef planering och myndighet, Tillväxt och samhällsbyggnad
Handläggare: Julia Cederstrand, Samhällsplanerare infrastruktur och hållbarhet, Tillväxt och samhällsbyggnad

Dokumenthistorik

Tidigare beslut: -
Upphäver: -

Innehållsförteckning

Inledning	4
Syfte	5
Omfattning	5
Metod	5
Definitioner	5
Nationella och lokala mål och nuläge	5
Styrdokument	5
Nulägesbeskrivning	10
Trafiksäkerhet.....	11
Rätt fart i staden	12
Mål.....	15
1.1 Ökad trafiksäkerhet	15
1.2 Minska utsläpp av växthusgaser.....	15
1.3 Förbättrade förutsättningar för gång och cykel	15
1.4 Tillgängliga offentliga miljöer	16
1.5 Nutida gatuutformning	16
Uppföljning	16
Bilaga1 Trafiknätsanalys	17
Bilaga 2 Statistik olyckor i trafiken STRADA 2019	18

Inledning

Hastighetsplanen syftar till att vara underlag för hastighetsanpassning i framtiden. Den ska ligga till grund för beslut som berör tätortens utveckling på lång sikt, med utblick mot 2050. Hastighetsplanen tar sin utgångspunkt från kommunens vision, Transportplan för hållbar mobilitet samt de av trafikverket upprättade transportpolitiska målen.

Hastighetsplanen beskriver nuläge och tar sin grund i kommunstyrelsens beslut i augusti 2008 §63 där Trafikanalys för Tierps kommun, bilaga 1 i detta dokument, godkänns som underlag vid bedömning av åtgärder. Utformningen av hastighetsplanen tar i sin tur stöd i Trafikverkets publikation TRAST vad gäller bedömning av hastighetsanspråk på gatorna samt sektionsbeskrivningarna i Transportplanen. Utifrån dessa riktlinjer kan behov i form av både utrednings- och planeringsarbete, fysiska projekt samt informations och attitydpåverkande projekt komma att behövas. Några åtgärder behöver genomföras i samband med hastighetsanpassning, andra kan genomföras över tid.

Arbetet med hastighetsplanen har följt handboken ”Rätt fart i staden” som syftar till att ge kommunen en arbetsmetodik som ger underlag för väl avvägda hastighetsnivåer med hänsyn tagen till de olika kvaliteter som medborgarna värdesätter i tätorten.

Riksdag och regering har uttalat ambitionen att hastighetsgränser inom tätort främst ska bestå av 30, 40, 60, 80 och 100 km/tim vid nya beslut om högsta tillåten hastighet. Övriga hastighetsgränser kan behållas under en övergångsperiod på sträckor där andra åtgärder först bör vidtas innan hastighetsgränsen ändras. Övergångsperiodens längd är starkt beroende av hur omfattande åtgärden är.

I processen att ta fram en hastighetsplan har arbetsmoment som nulägesanalys, länkoptimering, nät- och systemanpassning och kvalitetsavvikelser ingått. Utförligare beskrivning och fullständigt resultat redovisas i bilaga ”Trafiknätsanalys”.

Syfte

Hastighetsplanen syftar till att tydliggöra hastighetsanspråken för olika gaturum inom kommunens tätorter. Dokumentet syftar till att möjliggöra för förvaltningen att genomföra åtgärder som skapar trafiksäkra miljöer inom tätorterna där kommunen verkar som väghållare. Åtgärderna blir att uppdatera hastigheter samt se över och ta fram investeringsobjekt för ombyggnation i vägrummet.

Omfattning

Denna plan omfattar kommunens trafikkontor samt beslutande organ. Den gäller enbart för vägar inom den kommunala väghållningen, och utesluter det enskilda samt statliga vägnätet. Dokumentet tar sin grund i:

- Tierp kommuns Vision
- Trafiknätsanalys – Bilaga 1
- Statistik skador i trafiken – Bilaga 2 och 3
- SKR Vanliga påståenden och svar – Bilaga 4

Metod

Denna hastighetsplan är framtagen med stöd av Rätt fart i staden samt genom omvärldsbevakning från hur liknande kommuner arbetar med hastighetsanspråk samt hur närliggande kommuner jobbar i sakfrågan.

Definitioner

Begrepp	Definition
TRAST	Trafik för en attraktiv stad

Nationella och lokala mål och nuläge

Nedan kopplas de övergripande styrdokumenterna på kommunal och nationell nivå ihop med hastighetsplanen, och en nulägesbeskrivning redogör för befintligt trafiknät.

Styrdokument

Nationella transportpolitiska mål

Utgångspunkten för de transportpolitiska målen är att varje resas ändamål fordrar att varje länk i transportkedjan är tillförlitlig. Transporten ska utföras med säkerhet och olika transportslag ska samverka, så att rimliga val mellan olika resealternativ kan göras.

Det övergripande målet är att säkerställa en ”samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”. Det övergripande målet har konkretiserats i funktions- och hänsynsmål.

Funktionsmål – tillgänglighet

Funktionsmålet tar avstamp i begreppet tillgänglighet, det vill säga sätter medborgarens behov i centrum. Transportsystemet ska kunna användas på ett säkert sätt av alla; kvinnor och män, barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Förutsättningarna för att ta cykeln, gå eller åka kollektivt ska förbättras. Tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder, behöver öka. Det leder till en hållbar regionförstoring.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Säkerhet – Transportpolitikens hänsynsmål framhåller säkerhetsaspekten för hela transportsektorn. År 2007 omkom 471 personer i Sverige till följd av vägtrafikolyckor, vilket var långt över det etappmål som hade satts upp i nollvisionen som antogs av riksdagen 1999. Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Miljö – Transportsektorn ska bidra till att minska negativ klimat- och miljöpåverkan i enlighet med samhällets övergripande miljömål. Klimatpåverkan kan stegvis minskas genom att hushålla med fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Hälsa – De transportpolitiska målen lyfter fram folkhälsan. Samhällets trafiklösningar ska underlätta för gående och cyklister. Ökad fysisk aktivitet ger ökad folkhälsa. En cykeltur till jobbet har stora fördelar för motionen och välbefinnandet, men även för punktligheten, restiden, trängseln och den ekonomiska aspekten.

Kommunens styrdokument

Vision för Tierps kommun

Tierps kommun har en vision för kommunens utveckling, där kommunens politiker har tagit fram en viljeriktning för tjänstemannaorganisationen att ha som målbild och grund i samtliga beslut och förslag som läggs fram. Visionen beskriver tre olika arenor som ska inrymmas i kommunen, dessa beskrivs nedan:

Livsarenan

I Tierps kommun har vi stora ambitioner för vårt samhälle. Tierp ska vara en kommun att räkna med. En kommun att upptäcka. Att växa upp i. Att bo i. Och leva ett rikt liv i.

Föräldrar och barn ska känna sig trygga och veta att barnen får bästa möjliga start i livet i Tierps kommun. Förskola och skola ska vara jämlik och hålla högsta kvalitet. Varje elev ska ges förutsättningar till en fast förankring i vuxenlivet. Ungdomar har minst gymnasieutbildning, eftersom det ger tillträde till arbetsmarknad och vidare studier. Nyanlända måste få chanser att komma in i samhället. Ökad delaktighet och inkludering är kommunens sammanhållande kitt. Alla ska ha en plats i samhället och känna sig behövda.

På ålderns höst ska invånarna erbjudas ett rikt liv och god omsorg som möter upp de egna önskemålen.

I Tierps kommun finns en stark lokal identitet. Människor som lever och verkar här ska känna stolthet, bry sig om varandra, vara trygga och delaktiga i samhällets utveckling. Tierps kommun är ett småskaligt samhälle som erbjuder invånarna både storstadens tempo och småstadens lugn och sammanhållning, med prisvärt boende i en grön miljö.

Hela kommunen måste utvecklas i takt med omvärlden, men också tillvarata det som är kulturellt och historiskt förankrat. I den lokala identiteten ingår starka sociala nätverk, det geografiska läget, goda kommunikationer, ett brett och omfattande föreningsliv, starka natur- och kulturvärden och närhet till allt. Utbyggda kollektiva transporter, gång- och cykelvägar, goda bytespunkter mellan trafikslag och utbyggd digital infrastruktur gör att hela kommunen kan leva. Det ska vara möjligt att driva och utveckla företag, studera på distans, växa upp och bo i alla delar av Tierps kommun.

Strategiska utvecklingsområden för år 2015-2019 (Utvalda punkter kopplat till planen)

- Det ska vara lätt för invånarna i Tierps kommun att engagera sig och delta i den lokala samhällsutvecklingen. Alla behöver hjälpas åt.
- Vid planering och byggande ska ett grönt, rent och tilltalande utseende eftersträvas. Kommunens olika delar ska ha tillgång till natur, grönska, rent vatten och präglas av god tillgänglighet.
- Arbeta förebyggande för att minska utanförskap.

Affärsarenan

Tierps kommun ligger i en av Europas mest attraktiva storstads-och kunskapsregioner. Tillväxten i Gävle och Uppsala skapar möjligheter för Tierps kommun att växa och blomstra. Närheten till dessa städer och Stockholm ger kommuninvånarna tillgång till över en miljon arbetstillfällen. Med 60 minuter till Arlanda är steget ut i världen kort. Tillgängligheten och kommunikationerna, både fysiska och digitala, måste därför vara utmärkta.

Tierps kommun har vuxit fram ur en stark bruks- och industritradition, med flera världsledande företag som fortfarande dominerar näringslivet. Tierp ska vara en exceptionell god värdkommun för sina företag. De flesta nya jobb uppstår i nystartade små och medelstora företag. Därför ska Tierps kommun stödja framväxten av nya företag och bidra till en stark entreprenörsanda. Vägen till hjälp ska vara kort och snabb.

Grunden för detta läggs genom ett mycket gott företagsklimat med hög kundservice, enkelhet, effektiv hantering och gott personligt bemötande. Tierps kommuns anställda ska ha som utgångspunkt att ge bästa möjliga service till sina kunder, oavsett om det gäller skola, företagsservice, omsorg eller myndighetsutövning.

Satsningarna på entreprenörskap och kreativitet börjar redan i skolan. Samarbetet mellan arbetsliv och utbildning behövs för att dels förbereda ungdomar inför arbetslivet, dels säkra kompetensförsörjningen. Det gäller både inom näringslivet och inom offentligt finansierade tjänster.

Ett besök i Tierps kommun ska ge minnesvärda upplevelser för livet. Kommunens invånare står för ett gott värdskap. En besöksnäring baserad på äventyr kan växa fram med motorsport som dragplåster, toppat med fallskärmshoppning, dykning, cykelleder och ekoturism. Allt inramat i attraktiva natur- och kulturmiljöer och en historisk fond skapad av vikingar med förfäder och invandrade valloner.

Strategiska utvecklingsområden för år 2015-2019 (utvalda punkter kopplat till planen)

- Involvera hela kommunorganisationen för att skapa ett vinnande företagsklimat som gör det lätt att starta, driva och låta sitt företag växa här.
- Samordna och koordinera insatserna för stärkt besöksnäring.

Utvecklingsarenan

Tierps kommun ska vara en föregångare i omställningen till ett hållbart samhälle. Varje beslut ska vägas mot dess påverkan på den ekonomiska, ekologiska och sociala utvecklingen. Alla kommuninvånare ska ha möjlighet till ett gott liv, samtidigt som kommunen ser till att även kommande generationer ges den möjligheten.

Tierps kommun siktar på att öka sin befolkning. Det krävs för att trygga den kommunala ekonomin och klara växande behov av omsorg och service. En befolkningsökning på en procent per år, motsvarande 200 invånare, eftersträvas. Med den tillväxttakten passerar kommunen 23 000 invånare år 2030. Detta skapar underlag för fler företag, fler arbetstillfällen och bättre offentlig och kommersiell service.

Fler invånare fordrar fler bostäder, som tillgodoser invånarnas behov i olika livs-skeden. Den fysiska översiktsplaneringen har stor betydelse för kommunens utveckling som boende- och etableringsort.

Bebyggelse i stationsnära lägen kring Tobo, Örbyhus, Tierp och Mehedeby, ger god tillgänglighet till en stor arbetsmarknad och kan locka till sig välutbildade invånare. Alternativa boendeformer kan prövas för att nå nya invånare med utgångspunkt från deras fritidsintressen och livspreferenser. En långsiktig markanvändning förutsätter att tillgång till rent vatten och möjlighet till grön produktion säkras, liksom hållbara transportlösningar.

Längs kusten och på landsbygden, samt i flera av kommunens mindre orter, finns attraktiva boendemiljöer och närhet till natur och rekreation på armlängds avstånd från storstadens utbud och puls.

Med snabba kommunikationer som kortar restider till Uppsala och Gävle har Tierps kommun goda förutsättningar att attrahera företagsetableringar som söker platser med god balans mellan kostnader och nytta i val av lokalisering. I Tierps kommun finns mark, lokaler och närhet till beslutsfattare. Kommunikationer till närliggande städer direkt från kransorterna underlättar arbetskraftsförsörjningen i hela kommunen.

Strategiska utvecklingsområden för år 2015-2019 (Utvalda punkter kopplat till planen)

- Stödja en omställning av samhället utifrån hållbarhetens tre dimensioner (ekologisk, social och ekonomisk) och konkretisera hur de ska införas i den kommunala verksamheten.
- Främja tillgängligheten i transport-infrastrukturen med bättre samordning mellan olika trafiksystem.
- Inleda omställningen till fossilfria transporter, med början i den kommunala bilparken och inom kollektivtrafiken.
- Aktivt arbeta med omvärldsbevakning och samverkan för att hitta nya lösningar på lokala utmaningar.

Översiktsplan 2010 – 2030

Tierps kommuns översiktsplan 2010-2030 är beslutad att aktualiseras och arbetet med en ny översiktsplan pågår just nu. I den tidigare översiktsplanen anges dock följande för transportsystemet relevanta rekommendationer och åtgärder:

- Kommunen ska verka för goda och samordnade kollektiva transporter
- Påverka resan innan den äger rum. Påverka efterfrågan istället för att tillgodose efterfrågan
- Goda kommunikationer ska utvecklas för att gynna kvarboende av äldre, funktionshindrade m.fl.
- Kampanjer för gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Mobilitetsplaner på varje skola som hjälp i arbetet för att barn ska kunna ta en säker väg till skolan på egen hand
- Ökad kunskap om vilka trafiklösningar och gatutyper som genererar lägst andel utsläpp
- Kollektivtrafiken stöttas genom lokalisering av ny bebyggelse
- Strategiska busshållplatser ska utrustas med väderskydd och placeras centralt intill service
- Plats för utökad pendelparkering för cyklar och bilar anvisas i anslutning till stationer och busshållplatser på lämpliga ställen
- Ta fram program för att öka kollektivtrafiken
- Gång- och cykelbanor bör utvecklas för såväl kommunikation som vardagsmotion

Tierps kommun har under hösten 2019 skrivit under ett antal hållbarhetslöften, där bland annat hållbara transporter ska förordas.

Trafikanalys för Tierps kommun

I Trafiknätsanalys för Tierps kommun, bilaga 1, beskrivs möjligheterna att öka trafiksäkerheten för trafikanter i allmänhet och för oskyddade trafikanter i synnerhet samt även visa hur tillgängligheten i trafiksystemet för funktionshindrade personer kan förbättras.

Alla trafikanter har sitt eget vägnät; bilister, cyklister och fotgängare. Vägnäten har studerats var för sig för att sedan läggas samman till en helhet och analyseras utifrån verkliga förhållanden. Svåra punkter finns, till exempel där en cykelbana korsar en trafikerad väg, där bilar skall parkera utanför skolor och i de centrala delarna där biltrafiken ofta är livlig och gatorna smala. Hänsyn har också tagits till transporter av farligt gods samt räddningstjänstens behov. Målet har varit att hitta brister i samspelet mellan olika trafikanters vägnät samt att lokalisera farorna.

Trafiknätsanalysen skall främja förbättringar av stadens gatunät och riktar sig främst till kommunens beslutsfattare samt till de handläggare inom kommunen som har ansvar för trafik- och samhällsplanering.

Nulägesbeskrivning

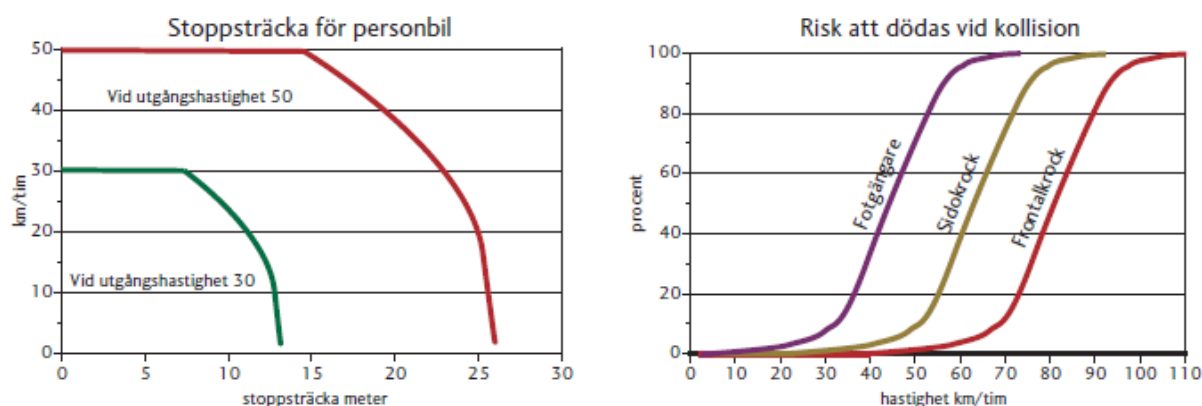
Flera gator upplevs, enligt dagens standard och med hänsyn till dess användningsområde, som feldimensionerade. Gatorna är byggda efter förut rådande ideal eller har vid ett senare skede fått ändrat behov, exempelvis från industri till bostadsområde. På vissa gator inbjuder vägbredden och väggrummets närmiljö till högre hastigheter än lämpligt utifrån det nya användningsområdet. Gatunätet beskrivs på detaljnivå i bilaga 1 *Trafiknätsanalys – Tierps kommun*.

Järnvägen som går från norr till söder genom kommunen, separerar tre av fyra tätorterna utmed ostkuststråket i två delar. Samtliga tätorter har planskilda korsningar mellan vägbana och järnvägsspår. Passagemöjligheterna medför till minskad barriäreffekt av järnvägen, som möjliggör grundläggande förutsättningar för att knyta ihop varje tätort och därmed följa upp kommunfullmäktiges beslut november 2000 § 125 *Trafiksäkerhetspolicy*, med bland annat Trafiksäkra skolvägar, färre hastighetsöverträdelser och värdering av trafiksäkerhet. Detta är i linje med det förändrade transportbehovet med utveckling av elcyklar, lådcyklar och andra innovationer som möjliggör längre resor med andra färdmedel än motordrivna.

Transportvalet påverkas idag till stor del av bebyggelsestrukturen utmed gatan och området i sin helhet. En låg bebyggelsetäthet skapar ett ökat behov av transport med motordrivna fordon medan en hög bebyggelsetäthet minskar transportbehovet med motordrivna fordon genom att avstånden minskar. En gles bebyggelsestruktur är också svårare att kollektivtrafikförsörja än en tät bebyggelsestruktur med en hög befolkningstäthet. Tierps kommun har en gles bebyggelsestruktur vilket medför att transportbehovet är högt, både med kollektivtrafik och bil. Detta ställer krav på ett bra transportsystem med goda kommunikationsmöjligheter såväl i kommunen som inom regionen, för att uppnå en god utveckling samt öka förutsättningarna för tillväxt och att uppnå kommunens uppsatta miljömål.

Trafiksäkerhet

Hastigheten är den faktor som enskilt har störst inverkan på trafiksäkerheten. Såväl risken för olycka som konsekvenserna av en kollision är direkt sammanhängande med hastigheten. Bilsternas hastighet påverkar trafiksäkerheten för olika trafikantgrupper i olika gaturum. Bedömningen av vad som är hög och låg trafiksäkerhet för olika trafikantgrupper bygger på människans tålighet mot krockvåld, vilket illustreras i krockvåldskurvan nedan.



Figur 1 Krockvåldskurva och stoppsträcka för motordrivna fordon vid olika hastighet. Källa: "Rätt fart i staden"

Olycksstatistik

Enligt STRADA, som är en nationell databas där polis- och sjukhusrapporterade olyckor sammanställs, så har det inträffat totalt 99 stycken olyckor utmed kommunens vägnät mellan 2009-2019, varav en inträffad dödsolycka. Av de inrapporterade olyckorna klassificeras två stycken som allvarliga, 32 stycken som måttliga och resterande som lindriga skador. Fotgängare och cyklister har varit inblandade i 53 stycken av de sammanställda olyckorna, varav 34 stycken rapporterats som singel- eller fallolycka. Av dessa olyckor har 21 stycken inträffat på vägbanan, och 21 stycken på gång- och cykelväg. Se bilaga 2 och 3.

Trafiksäkerhet oskyddade trafikanter

Vid planering av ett gaturums utformning behöver förutsättningar och behov för vissa särskilda grupper tillgodoses. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har ett särskilt behov för viss typ av utformning vilket behöver beaktas i planeringen. Inom tätort bör gångbanan finnas tillgänglig längs båda sidor om vägbanan. Gångbanan bör vara minst 2 meter bred i tillgänglighetsanpassning. Längs huvudvägnätet för biltrafik bör fotgängare och cyklister separeras från vägbanan. Vid platser med högre trafikflöden och hastigheter ökar och prioriteras behovet av en separerad gångbana. Detta har betydelse för fotgängares och cyklisters säkerhet, trygghet och komfort i trafiken. Figur nedan visar lämplig separering av fotgängare och cyklister från bil vid olika hastigheter. Källa: "GCM-handbok" skriven av Sveriges kommuner och Regioner och Trafikverket.

Skyltad hastighet	Lämplig separering av cyklister från bil
70 eller mer	Avskild cykelbana (med räcke, bred skiljeremsa e d). Cykelbana kan användas men ger då mindre god standard.
60	Cykelbana.
50	Cykelbana eller cykelfält. Cykelbana i lokalnätet samt vid bilflöden över 600 bilar/dimensionerande timme (dH). Cykelfält i huvudnätet, där främst vuxna cyklar vid bilflöden under 600 bilar/dH.
40	Cykelbana eller cykelfält. Cykelbana vid bilflöden över 900 bilar/dH samt i lokalnätet. Cykelfält vid bilflöden under 900 bilar/dH i huvudnätet, där främst vuxna cyklar. Blandtrafik kan användas vid bilflöden under 300 bilar/dH men ger mindre god standard.
30	Blandtrafik.

Figur 2 Lämplig separering av oskyddade trafikanter. Från GCM-handboken

Rätt fart i staden

Stadens karaktär påverkar vår bild av staden och dess olika kvaliteter. Bebyggelsestrukturen, enskilda byggnader, platser, parker, grönstråk och gatunät bidrar i hög grad till ortens karaktär och är viktiga beståndsdelar av ortens attraktivitet. Stadens gator har inte bara en funktionell roll i staden, utan är också ett av stadens viktigaste och mest strukturbildande stadsbyggnadselement. Som stöd för en grov indelning av stadsrummen, med hänsyn till dess karaktärsdrag, kan den så kallade "livsrummodellen" användas.

I livsrumsanalysen bedöms vilken potential olika stadsrum har beroende av dess form, inramning, läge i stadsstrukturen etc. Denna potential har sin utgångspunkt i rummets väggar. I livsrummodellen delas staden in i tre olika rum, och i två olika mellanrum. Nedan beskrivs de olika rummen.

- **Frirum (F):**
Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska oskyddade trafikanter inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma.
- **Integrerat frirum (IF):**
Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning, men alltid med stor hänsyn till oskyddade trafikanter. Låg fart är en förutsättning.
- **Mjuktrafikrum (M):**
Rum där bilister och oskyddade trafikanter ska samspela. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i

rummets längs- och tvärriktning. Omfattar större delen av stadens gaturum.

- Integrerat transportrum (IT):
Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet.
- Transportrum (T):
Rum för enbart motorfordonstrafik där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.



Figur 3 Livsrumsmodellen från Rätt fart i staden

För att visualisera trafiksäkerhetens inverkan kontra tidsförlusten redogörs nedan för hastighetsnivåernas betydelse för trafiksäkerheten.

Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, 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

Figur 4 Hastighetens koppling till trafiksäkerhet, från "Rätt fart i staden"

Tidsaspekten är en viktig del i medborgarnas vardag och har i många år figurerat som en motivering till att inte sänka hastigheten på en övergripande nivå. Om man ser en hastighetssänkning från 50 km/h till 30 km/h så ser man en tidsförlust om 4 minuter under en färd på 5 km, från 6 minuter med en hastighet om 50km/h till 10 minuter med en hastighet 30km/h. Dock genomförs vid en trafiknätsanalys, likt den i bilaga 1, en koppling mot uttryckningsfordon för att dessa inte ska påverkas i för stor utsträckning för sina uttryckningstider. Blåljusorganisationer som Polisen, Ambulans och Räddningstjänst är med som remissinstanser inför hastighetssänkning på kommunala gator.

Trafikverket har i Rätt fart i staden valt att dels redogöra för kopplingen mellan trafiksäkerhet och hastighet, med sedan har de också valt att bemöta de vanligaste påståendena kring frågan om att sänka hastigheten från 50 km/h till 30 km/h. Bilaga 4 nedan redogör för dessa påståenden, samt Trafikverkets svar på dem.

Mål

Nedan redogörs för de mål som denna plan fastställer. Det övergripande målet med denna plan är att hastighetssäkra vägnätet, där nedan angiva riktlinjer ska ligga till grund som generella bestämmelser i hastighetsanspråk utmed befintligt och vid nyetablering av infrastruktur:

- Gator med blandtrafik, bostadsgator, centrumgator och vid skolor: 30 km/h
- Huvudgatunätet, som leder trafik mellan punkt A och punkt B med gång- och cykelbanor, samt gator med gång- och cykelytor utmed körbanan: 40 km/h
- Trafikleder, gator med stora korsningsavstånd och där gång- och cykelbana är separerad från körbanan: 60 km/h

Målet syftar till att öka trafiksäkerheten, minska utsläppen av växthusgaser, förbättra förutsättningarna för oskyddade trafikanter i gatunätet, skapa tillgängliga offentliga platser samt uppdatera gatunätet till dagens riktlinjer.

1.1 Ökad trafiksäkerhet

En lägre hastighet ger mindre risk för allvarlig till dödlig skada vid kollision med oskyddad trafikant. Denna plan ska minska antalet olyckor där gång- eller cyklist

varit i kollision med ett motordrivet fordon (följs upp via uttag i STRADA) med 25%.

Hastigheten i olika gaturum ska ta störst hänsyn till trafiksäkerhetsaspekten, men för att ha en heltäckande analys måste gatunätets utformning, med bredd, konfliktpunkter och sikt, spela in vid bedömning av lämplig hastighet. I övrigt finns en association mellan hastighetssänkning ökad restid vid lägre hastigheter, men denna är marginell inom tätortstrafik där en hastighetssänkning från 50 km/h på delar av nätet till 30 km/h ger en tidsförlust på mindre än 1 minut per kilometer resa.

1.2 Minska utsläpp av växthusgaser

Genom ett jämnare flöde av den motordrivna trafiken, med färre inbromsningar och hastiga accelerationer minskas utsläppen av de växthusgaser som kan leda till dålig luft, försämrat ozonskikt etc.

Mätning av luftkvalitén på centrala gator i tätorter med fler än 1000 invånare ska mätas under 2020, och följas upp årligen för att minska med 10% per år till och med 2030.

1.3 Förbättrade förutsättningar för gång och cykel

Målet syftar till att motivera resor under 5 km att ske med gång eller cykel inom kommunens tätorter. I en resvaneundersökning genomförd under början av 2020 undersökte kommunen vilka förutsättningar medborgarna i kommunen önskade för att öka andelen resor med gång eller cykel. I undersökningen frågades även hur de dagliga resorna genomfördes idag, och resultatet visar att kommunen har ett stort arbete framför sig för att öka det hållbara resandet, främst för korta resor.

Undersökningen redogjorde för att i samtliga tätorter i kommunen efterfrågas fler gång- och cykelvägar. De flesta önskar även mer belysning och fokus i de större tätorterna låg på säker låsning av cykeln och belysning, medan det i de mindre orterna fokuserade på belysning och trafiksäkerhet.

Detta mål kommer dels mätas i liknande resvaneundersökningar men också genom en sammanställning i bokslutet av andelen nybyggda cykelbanor (såväl separerade som integrerade i gatan), och slutligen genom årliga trafikmätningar på kommunens största cykelvägar.

1.4 Tillgängliga offentliga miljöer

Det offentliga rummet ska alltid möjliggöra för var och en kunna röra sig till och från offentlig service, rekreation och fritidsaktiviteter. Måluppföljning av tillgängliga offentliga miljöer ska genomföras årligen genom medborgardialog för att ta in feedback från allmänheten om hur de upplever möjligheten att transportera sig mellan hem och:

- livsmedelsbutik
- kollektivtrafik/arbete
- rekreation
- fritidsaktivitet

1.5 Nutida gatuutformning

Som dokumentet har redovisat och trafiknätsanalysen har lyft så följer många av kommunens gator en föråldrad utformning där fokus ligger på motorfordonens framkomlighet. Detta mål ska följa upp hur vi utvecklar gaturummet till dagens mått för god utformning och ökar inkorporeringen av gång och cykeltrafiken i nätet. Detta följs upp genom redovisning i bokslut för Samhällsbyggnad, hur många projekt som tagit hänsyn till ökad tillgänglighet för samtliga transportslag. Detta kommer få en egen rubrik under samhällsplanerarkontorets bokslut: Ökad tillgänglighet.

Uppföljning

Hastighetsplanens syfte är att ligga till grund för en hastighetsgenomgång av det kommunala gatunätet. Resultatet av detta arbete som hastighetsplanen kommer generera ska återrapporteras innan år 2023 i Kommunstyrelsen i Tierp.

Bilaga1 Trafiknätsanalys

Se separat dokument.

Bilaga 2 och 3 Statistik olyckor i trafiken STRADA 2019

Se separat excel

Bilaga 4 – Vanliga frågor och svar

30 km/tim – hur går diskussionen?

Nedan ges exempel på vanligt förekommande resonemang kring val av 30 km/tim som hastighetsgräns. De illustrerar den diskussion som kan pågå i en kommun vid framtagandet av beslut om en hastighetsgräns. Med bostadsgata menas i detta sammanhang en vägsträcka med tät bostadsbebyggelse, med större inslag av gående och cyklister och där gående har behov av att korsa körbanan utmed hela eller stora delar av sträckan.

"30 KM/TIM BÖR ENDAST ANVÄNDAS UTANFÖR SKOLOR". Detta resonemang grundar sig på en idé om att det viktigaste är att minska olycksriskerna medan den säkerhetsfilosofi som nollvisionen baseras på mer fokuserar att minska risken för personskada om olyckan skulle vara framme. Att minska risken för olyckor genom att sänka farten på platser där det rör sig många personer (i detta fall barn) kan i sig vara klokt. Risken för att något händer är helt naturligt större på dessa platser jämfört med platser där få barn rör sig. Men vill man tillämpa nollvisionens säkerhetsfilosofi, handlar det om att eliminera risken för allvarlig personskada genom att reglera krockvåldet utifrån den tålighet som den svagaste länken i systemet har. Nollvisionens säkerhetsfilosofi gör att hastighetsgränsen bör vara max 30 km/tim överallt där till exempel barn och äldre blandas med bilar, även om antalet barn relativt sett är få. I bostadsområden står detta inte heller i konflikt med biltrafikens framkomlighetsanspråk, vilket det kan göra inom huvudnätet. Man kan också konstatera att om det kan anses vara berättigat att ha 30 km/tim utanför skolor så bör det även vara motiverat att ha 30 km/tim utanför till exempel äldreboende, förskolor, lekplatser, idrottsanläggningar, samlingslokaler, närbutiker, kiosker och andra viktiga målpunkter för barn, ungdomar och äldre.

"SKOL-30 BÖR ENDAST GÄLLA VARDAGAR 7–17". Enligt studier i Göteborg förekommer fler olyckor vid skolorna på andra tider. Skolorna och andra anläggningar i anslutning till skolorna används ofta för många fritidsaktiviteter på både kvällar och helger. Ofta sker dessa aktiviteter då det är mörkt utomhus, vilket ökar riskerna i trafiken.

"OM 30 KM/TIM BLIR FÖR VANLIGT FÖRSVINNER RESPEKTEN FÖR 30 KM/TIM". Detta påstående är vanligt, men det finns ingen forskning som stödjer påståendet. Efterlevnaden är i och för sig något sämre

på 30-sträckor än på 50-sträckor, trots att attitydmätningar visar att trafikanter respekt är högre för 30 km/tim än för 50 km/tim. Detta antyder att efterlevnaden av 30 km/tim snarare styrs av om bilisten får stöd att hålla 30 km/tim – genom till exempel farthinder eller gaturummets utformning – än hur vanligt förekommande 30 km/tim är. Noterbart är att motsvarande diskussion i princip aldrig förekommer kring någon annan hastighetsgräns, trots att andra hastighetsgränser är betydligt mer vanligt förekommande vid en normal bilresa inom tätorten.

"MAN HINNER BROMSA NER FRÅN 40 TILL 30 KM/TIM VID EN OLYCKA". Detta stämmer säkert i flera fall, även om det ofta finns en övertro på att man som bilist har kontroll på hela situationen. Många olyckor sker nämligen i den hastighet som man färdas i, helt enkelt då man av olika skäl inte hinner påbörja inbromsningen trots att man kanske upptäckt faran. Men än viktigare är att säkerhetsmarginalen behövs åt andra hållet! Enligt krockvårdskurvan uppgår risken att dödas som fotgängare vid en påkörning i 30 km/tim till cirka 10 procent. Uppgiften gäller vuxna, friska människor, och inte till exempel äldre personer, vilka löper en betydligt större risk att omkomma vid en påkörning i 30 km/tim. Vidare bör noteras att krockvårdskurvan avser risken att dödas, inte risken för att skadas allvarligt. Vill man förebygga allvarliga personskador i ett bostadsområde eller innerstadsmiljö, och då kanske särskilt bland äldre, så bör krockhastigheten helt naturligt understiga 30 km/tim.

"DET ÄR BOENDE SJÄLVA SOM KÖR FÖR FORT". Detta påstående är tyvärr alltför ofta sant. Därför bör man sätta ett redskap i händerna på dem som bor i ett område så att de själva kan lösa problemet. I varje bostadsområde finns det familjer/vuxna, ofta barnfamiljer, som är särskilt angelägna om att alla som bor i och besöker området håller en låg hastighet. Genom att införa 30 km/tim ger man dessa medborgare en reell möjlighet att diskutera fortkörningar med just de personer som kör för fort i bostadsområdet. Inför man till exempel 40 km/tim så krävs ganska höga hastigheter för att det ska vara någon idé för till exempel en engagerad förälder att ha synpunkter på grannens beteende.

"POLISEN KAN INTE ÖVERVAKA BOSTADSGATORNA". Om man behöver säkerställa en hög efterlevnad av 30 km/tim så är det mycket bättre att anlägga några farthinder än att kräva av polisen att de ska övervaka bostadsgatorna. Från ett trafiksäkerhetsperspektiv

är det ovanligt att man kan finna motiv för att polisen ska kontrollera hastighetsöverträdelse på bostadsgator. Men om man ser polisens övervakning i ett bredare brottsförebyggande perspektiv, där det kan handla om att övervaka andra ordningsstörningar, gängbildningar, fortkörning med moped etc, kan det säkert i vissa fall vara motiverat för polisen att även övervaka biltrafiken och hastigheterna på bostadsgator. Detta är frågor som lämpar sig bra att diskutera inom ramen för det lokala brottsförebyggande arbetet.

"DET KOSTAR MINDRE ATT INFÖRA ETT 40-OMRÅDE GENOM ATT DET BLIR FÄRRE SKYLTLAR". Detta kan vara ett relevant argument för en kommun som står inför stora kostnader vid införandet av ett nytt hastighetsgränssystem. De största effekterna på bl a säkerhet och miljö åstadkoms genom att införa nya hastighetsgränser inom huvudnätet, varför det kan vara klokt att prioritera omskyllningen inom huvudnätet. Men detta är i det korta perspektivet. I ett litet längre perspektiv är det mycket tveksamt att argumentera för höga hastighetsgränser endast med hänvisning till skyltkostnaderna. ■