



RÄTT FART I ÖSTRA GÖINGE KOMMUN
Hastighetsöversyn enligt Rätt fart i staden
2010-06-03



Östra Göinge Kommun

Vectura



Medverkande

Beställare: Östra Göinge kommun
Tekniska kontoret
Storgatan 4, 280 60 Broby

Projektansvarig: Kenneth Liedman
kenneth.liedman@ostragoinge.se
Tel. 044-775 61 46

Konsult: Vectura
Box 242
201 22 Malmö
Tel 0771-159 159

Jenny Hällstorp	Uppdragsledare
Urban Nordh	Utredare

Fotografierna i bilagorna är tagna av Vectura.

Omslagsbilden tagen i Glimåkra



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND	4
2. PROCESSEN	5
2.1 Förberedelser	5
2.2 Inventering	6
2.3 Nulägesbeskrivning	6
2.4 Analys och bearbetning	8
2.5 Avvikelsehantering	8
2.6 Hastighetsplan för Östra Göinge	8
2.7 Analys och bearbetning	9
2.8 Avvikelsehantering	9
2.9 Hastighetsplan för Östra Göinge	9
2.10 Analys och bearbetning	9
2.11 Avvikelsehantering	9
3. NULÄGESBESKRIVNING	10
3.1 Nuvarande hastighetsgränser	10
3.2 Livsrum	10
3.3 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)	10
3.4 Trafiknät	11
3.5 Uppmätta och upplevda störningar	11
3.5 Kvalitetsbedömning av nuläget	12
4. ANALYS	13
4.1 Länkoptimering	13
4.2 Nätanpassning	13
4.3 Systemanpassning	13
4.4 Prövning av tillgänglighetsanspråk	14
5. AVVIKELSER	15
5.1 Identifierade avvikelser	15
5.2 Åtgärdsförslag	15
6. HASTIGHETSPLAN FÖR ÖSTRA GÖINGE	16
7. FÖRSLAG PÅ HASTIGHETSPLAN	17

Bilagor:

- Kvalitetsavvikelser befintlig situation
- Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning

1. BAKGRUND

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/tim, från 30 km/tim och upp till 120 km/tim. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen. Förändringen av hastighetsbegränsningarna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserat på krockvåldsprincipen. Den ska även bidra till ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

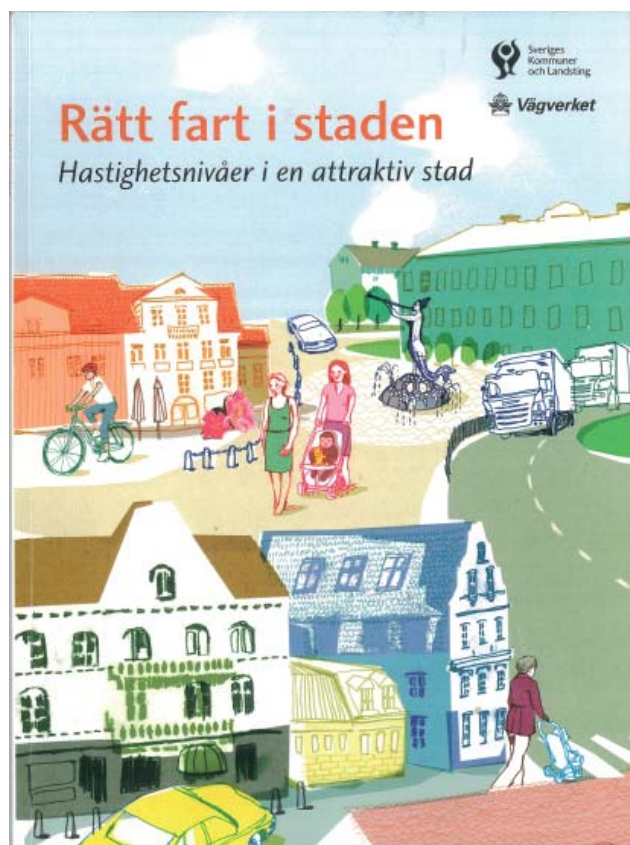
Kommunen har rätt att besluta om hastighetsbegränsningarna inom tätbebyggt område. Kommunen har också rätt att besluta var gränsen för tätbebyggt område går.

I § 7 i Vägverkets föreskrifter och allmänna råd om högsta tillåtna hastigheter anges följande: "Inom tätbebyggt område bör, när annan

hastighetsgräns än tätortshastigheten enligt 3 kap 17 § första stycket (50 km/tim) provas, främst hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/tim eftersträvas på vägar som

inte ingår i funktionella förbindelser för arbetspendling och långväga godstransporter."

Genom att avväga hastighetsnivån väl kan den valda gränsen medverka till att stadsrummen används på ett sätt som stödjer stadens utveckling. Handboken Rätt fart i staden har tagits fram som ett verktyg för att medverka till att staden får det trafiksystem den behöver för att utvecklas i avsedd riktning. Handboken är framtagen i samarbete mellan Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Denna rapport beskriver handbokens tillämpning i Östra Göinge kommun.



Figur 1. Handboken Rätt fart i staden



2. PROCESSEN

2.1 Förberedelser

Vectura Consulting AB har på uppdrag av Östra Göinge kommun tagit fram detta förslag till hastighetsplan. Arbetet har gjorts enligt metodiken i handboken Rätt fart i staden! och syftet är att presentera ett förslag till hastighetsplan för de fem största tätorterna i Östra Göinge kommun, Broby, Knislinge, Glimåkra, Hanaskog och Sibbhult. Behovet av en översyn av befintliga hastighetsgränser uppstod i samband med beslutet om att införa hastighetsgränser i steg om 10 km/h togs. Kenneth Liedman och Bo Ingvarsson, Östra Göinge kommun träffade Jenny Hällstorp och Urban Nordh från Vectura den 10 september 2009 för att diskutera förutsättningarna för att genomföra en hastighetsutredning i Östra Göinge kommun.

Kommunens representanter har inte någon möjlighet att delta i arbetet, vilket innebär att inventeringen, analysen och rapporten kommer att arbetas fram av Vecturas personal. Detta medför att hastighetsplanen följer Rätt fart i staden utan att ta hänsyn till övriga eventuella anspråk som inte finns redovisade i handboken. Efter leveransen av hastighetsplanen från Vectura kan kommunen välja att göra förändringar i planen efter att kommunens egna anspråk värderats. På mötet förklarade Vectura hur arbetet med en hastighetsplan går till enligt handboken Rätt fart i staden. Därefter klargjordes behovet av underlagsmaterial, vilket senare resulterade i att Östra Göinge kommun levererade grundkartor i pdf till Vectura.

2.2 Inventering

Vid inventeringstillfället deltog alltid två personer. Nuläget klargjordes och varje gata delades in i homogena gaturum. Detta kunde vara ett område eller en enskild gata men även ett avsnitt av en gata om gatan hade olika karaktärsdrag på olika delar.

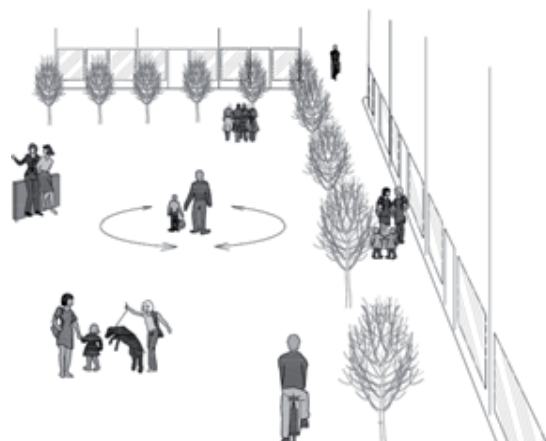
2.3 Nulägesbeskrivning

Uppgifterna från inventeringen sammanställdes i Excel-mallen och redovisades sedan på en karta. En analys gjordes av de homogena gaturummen och effekterna av de nuvarande hastighetsbegränsningarna undersöktes. Analysen grundades på de kvalitetssamband som finns i den aktuella handboken.

Typ av livsrum identifierades för alla homogena gaturum. Livsrummen bedömdes efter gatans "väggar och golv", det vill säga vad som finns utmed gatan. Därmed tas stadens utvecklingspotential till vara. Livsrumsmodellen bygger på en prioritering av olika trafikantintressen och stadsomsorg. Hänsyn tas till de karaktärsdrag som finns och vilken typ av sidoområden gaturummet har.

Innebörden av samtliga rum framgår av definitionerna nedan.

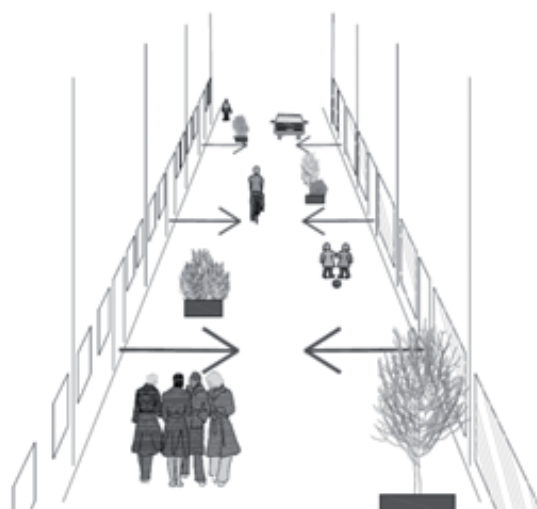
Frirum (F), rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Bilfria områden är exempelvis torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata



Figur 2. Frirum. Källa: Handboken Rätt fart i staden

gång- och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.

Integrerat frirum (IF), rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning, liksom prioritet för fotgängare och cyklister. Väggarna består ofta av hus med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har delad funktion. Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, i entréområde, centrala offentliga stadsrum m.m.



Figur 3. Integrerat frirum. Källa: Handboken Rätt fart i staden

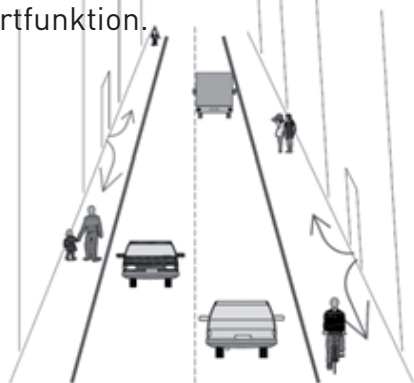


Mjuktrafikrum (M), rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.



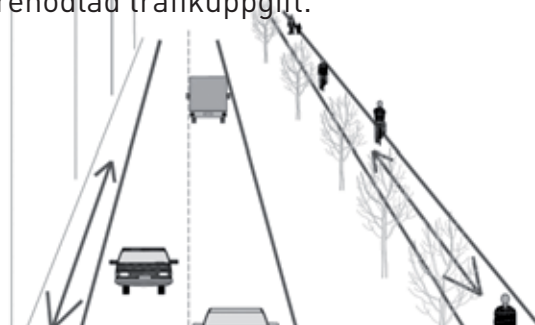
Figur 4. Mjuktrafikrum. Källa: Handboken Rätt fart i staden

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. Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Korsningsanspråket uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum. I rummet har oskyddade trafikanter ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanters närvaro men utan att samspela med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.



Figur 5. Integrerat transportrum. Källa: Handboken Rätt fart i staden

Transportrum (T), rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummet omgärdas av barriärer, synliga eller osynliga. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.



Figur 6. Transportrum. Källa: Handboken Rätt fart i staden

När livsrumsbedomningen var klar viktades sedan de olika anspråken mot varandra i Excel-mallen. Utifrån denna viktning gjordes en nulägesanalys. Stadsbyggnadskvaliteterna som Rätt fart i staden tar hänsyn till är:

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

Anspråken på dessa kvaliteter delas in i tre nivåer:

God kvalitet: Kvalitetsanspråket är tillgodosett (visas som grönt i Excel-filerna).

Mindre god kvalitet: Kvalitetsanspråket är delvis tillgodosett (visas som gult i Excel-filerna).

Låg kvalitet: Kvalitetsanspråket är inte tillgodosett. (visas som rött i Excel-filerna).

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

Figur 7. Hastighetsnivåns betydelse för stadens karaktär samt för tryggheten. Källa: Handboken Rätt fart i staden

Då inventering av nuläget genomförts optimeras hastigheten i tre steg för att i så stor omfattning som möjligt undvika låga och mindre goda kvaliteter. Första steget är länkoptimering, detta steg utförs genom att för varje rumsenhet (sträcka, område eller plats) eftersträva den hastighetsnivå som bäst reducerar antalet och graden av kvalitetsavvikelser.

Därefter genomförs en nätanpassning för att minska plotttrigheten. Avsikten är att skapa sammanhang och att hitta bra lägen för eventuella skiften av hastigheter.

Slutligen utförs en systemanpassning för att på sikt eftersträva ett system med jämna hastighetsgränser samt 30 km/tim.

I de fall där låga kvaliteter förekommer presenteras förslag på vad som bör göras för att eliminera kvalitetsavvikelserna.

2.4 Stadens karaktär

Stadens karaktär är ett samlat begrepp för bland annat bebyggelsestruktur, enskilda byggnader, platser, parker, grönska och gatunät men den påverkas även av exempelvis mänskliga aktiviteter, näringsliv och turism.

2.5 Tillgänglighet

Tillgängligheten beror på restid, väntetider, resekostnader, komfort, regelbundenhet och tillförlitlighet och det anger med vilken lätthet olika trafikanter kan nå arbetsplatser, service samt övriga utbud och aktiviteter. Trafikslag som tas hänsyn till är bil- och lastbilstrafik, kollektivtrafik samt utryckningstrafik. Denna kvalitet påverkas i hög grad även av säkerhet och trygghet.

2.6 Trygghet

Trygghetsundersökningar, ej specifikt genomförda för Östra Göinge, har visat att biltrafikens hastighet är den viktigaste orsaken till upplevd otrygghet, både bland boende då de vistas i sitt bostadsområde och då man rör sig i staden. Hastighetens påverkan på tryggheten bedöms i situationer där oskyddade trafikanter och fordonstrafik förekommer, det vill säga i det integrerade frirummet, mjuktrafikrummet och i det integrerade transportrummet. Beroende på var man befinner sig förväntar sig oskyddade trafikanter prioritet, samspel mellan trafiklagen eller att fordonstrafiken är prioriterad och därmed kan hastighetsnivåns betydelse för trygghet mätas beroende på var man befinner sig.



2.7 Trafiksäkerhet

Hastigheten har stor direkt inverkan på trafiksäkerheten, särskilt gällande konsekvenserna av en kollision. Förarens möjlighet att reagera och hinna avvärja olyckan minskar med hastigheten och därmed ökar risken för att en personskadeolycka ska inträffa med ökad hastighet.

2.8 Miljö

Då hastighetens betydelse för luftföroreningar och buller bedöms utgår man från de gränsvärden som finns. På sträckor där miljökvalitetsnormen (MKN) överskrids eller där bullernivån överskrider 55 dBA bör hastigheten inte höjas.

2.9 Analys och bearbetning

Länkoptimeringen är den första sammanvägningen av kvalitetsanspråken. Detta steg utförs genom att för varje rumsenhet (sträcka, område eller plats) eftersträva den hastighetsnivå som bäst reducerade antalet och graden av kvalitetsavvikelser.

Därefter genomfördes en nätanpassning för att minska plottrigheten. Avsikten var att skapa sammanhang och hitta bra lägen för eventuella skiften av hastigheter.

Slutligen utfördes en systemanpassning för att på sikt eftersträva ett system med hastighetsbegränsningarna 30, 40 och 60 km/tim.

2.10 Avvikelsehantering

För de platser, sträckor eller områden som i resultatet uppvisade låg kvalitet inom ett eller flera av bedömningskriterierna gjordes en sammanställning som redovisas i avsnitt 5.1

2.11 Hastighetsplan för Östra Göinge kommun

Ett förslag till hastighetsplan enligt konceptet Rätt fart i staden utformades i form av denna rapport inklusive kartor, bifogad Excel-fil samt foton.

3. NULÄGESBESKRIVNING

3.1 Nuvarande hastighetsgränser

Hastighetsplan saknas idag för samtliga tätorter i Östra Göinge kommun men generellt kan konstateras att 50 km/h är den vanligast förekommande hastighetsbegränsningen i tätbebyggt område. Avvikelser från detta görs generellt i anslutning till skolor, där 30 km/h är begränsande hastighet samt utanför tätbebyggt område där hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

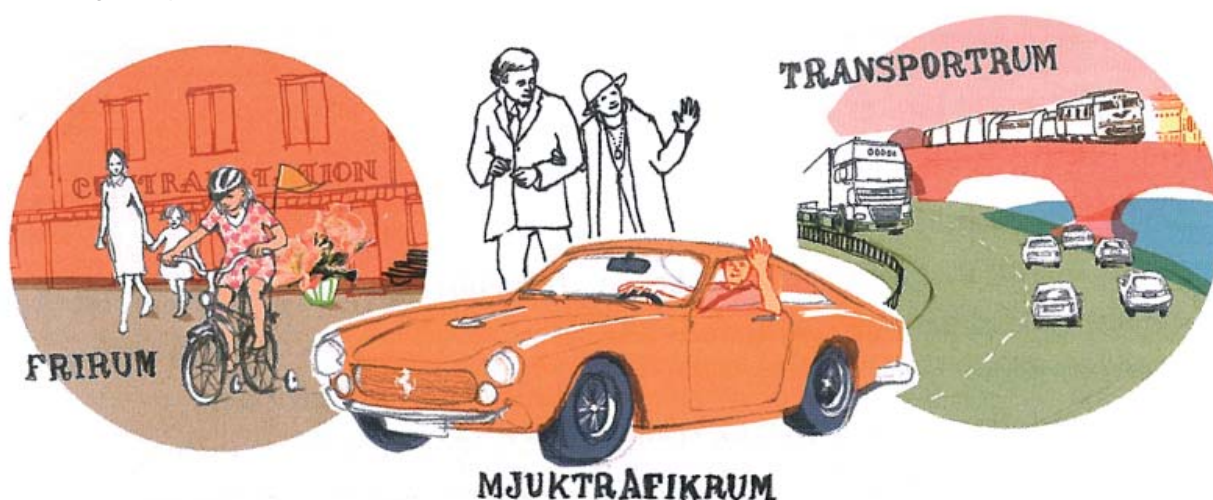
3.2 Livsrum

I handboken Rätt fart i staden används livsrumsmodellen för att dela in tätorten i gaturum, med avseende på rummets stadsbyggnadsmässiga funktion. Livsrumsmodellen bygger på en prioritering av olika trafikantintressen och stadsomsorg. Hänsyn tas till de karaktärsdrag som finns och vilken typ av sidoområden, i modellen kallad vägg, gaturummet har.

Livsrummen delas in i fem olika grupper, se beskrivning i kap 2.

3.3 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)

Bedömningen av dimensionerande trafiksäkerhetssituation bygger på vilka krockvåldssituationer som kan uppstå på de olika delarna av vägnätet. Situationen med lägst krockvårdshastighet blir dimensionerande enligt följande turordning: Oskyddade trafikanter/Bil-konflikter, Bil/Bil-korsande kurs, Bil-singel (fast hinder), Bil/Bil-möte. Eventuella avvikande punkter längs en sträcka anges också, exempelvis om DTSS på en sträcka är bil/fast hinder så kan det vara en punkt på sträckan där DTSS är gc/bil.



Figur 8. Bild från handboken Rätt fart i staden



3.4 Trafiknät

Det finns ingen trafiknätplan med utpekade huvudnät i de aktuella tätorterna. Generellt kan dock konstateras att det i samtliga berörda tätorter finns större till- och frångarter som förgrenar sig inne i tätorterna. Dessa gator fungerar som genomfartsgator medan förgreningarna från dessa fungerar som matargator till bostadsområdena. Övriga gator klassificeras som lokalgator. Lokalnätet har hanterats övergripande genom att dela in det i homogena områden medan de större genomfartsgatorna och matargatorna har delats in i homogena delsträckor.

Kollektivtrafik i form av regionbussar trafikerar samtliga tätorter och de gator som trafikeras av dessa har noterats.

Räddningstjänsten finns i Broby och Sibbhult. De har inga definierade primära utryckningsvägar men de använder vid utryckningar huvudvägnätet i stor omfattning som möjligt. Beroende på tidpunkt och trafikintensitet används även Kyrkovägen i Broby som primär utryckningsväg.

3.5 Uppmätta och upplevda störningar

Trygghet

Klagomål från boende längs Fabriksvägen-Björkvägen i Hanaskog har förekommit. Sträckan trafikeras av kollektivtrafik och det är främst klagomål gällande hastighet som förekommit.

Trafiksäkerhet

Totalt har 23 olyckor på det kommunala vägnätet rapporterats i STRADA mellan perioden 2003-01-01 – 2009-11-25. I dessa 23 olyckor har 32 personer skadats lindrigt och inga har skadats allvarligt eller dött. 20 olyckor har skett i en gatu-/vägkorsning och 11 har skett längs en gatu-/vägsträcka. 12 av olyckorna har inträffat i Knislinge, 8 i Broby och 1 i respektive Glimåkra, Hanaskog och Sibbhult. Av olyckorna i Knislinge har tre skett längs Sigfrids väg, två av dem i korsningen Sigfrids väg/Villagatan och en i korsningen Sigfrids väg/Bygatan. Två olyckor har också skett i korsningen Kristianstadsvägen/Riksväg 19. Av olyckorna i Broby har två skett i korsningen Västergatan/Tydingegatan och två olyckor har även inträffat längs Skolgatan, en i korsningarna med Brödkaregatan och en vid Lindgården.



Miljö

Inga överskridanden av miljökvalitetsnormen förekommer.

Det har förekommit klagomål på buller längs Brogatan i Knislinge, men detta är åtgärdat genom att byta beläggning. Inga överskridanden av gränsvärdet 55 dBA ekvivalent nivå förekommer idag.

3.6 Kvalitetsbedömning av nuläget

En inledande analys har gjorts med befintliga hastighetsgränser. De fem tätorterna har delats in i totalt 146 sträckor och områden. Var och en av dessa har bedömts utifrån tillgänglighet för bil, tillgänglighet för kollektivtrafik, tillgänglighet för utryckningsfordon, karaktär, trygghet, trafiksäkerhet samt luftkvalitet och buller.

Alla kvaliteter är dock inte tillämpliga på alla delar av nätet. Totalt har 623 kvalitetsbedömningar gjorts och av dessa hamnar 272 (44 %) på låg kvalitet och 45 (7 %) hamnar på mindre god kvalitet. Var dessa kvalitetsavvikelser förekommer kan ses i bilaga 1.

Rätt fart i : Broby

Nr	Namn	Livsrum		Hastighet	Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser	
		Väggar	Golv	Befintlig	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula
	Summa												80	16
1	Storgatan	M		50	God	Mindre god	Primär	Låg	Låg	God	-	-	2	1
2	Storgatan (Per Johansson)	M		30	Mindre god	-	Primär	God	God	God	-	-	0	1
3	Storgatan (Angeldorffsg.-T)	IT		50	God	-	Primär	God	God	God	-	-	0	0
4	Tydingev (Storgatan-tätort)	IT		50	God	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	1
5	Tydingev (Tätortssport-kors)	T		70	God	God	Primär	-	-	Mindre god	-	-	0	1
6	Tydingev (Tydingev-Bildes)	IT	T	50	God	Mindre god		God	God	Låg	-	-	1	1
7	Område 1	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
8	Tydingev (Bildesg-Västerg)	M	IT	50	God	Mindre god		Låg	Låg	Låg	-	-	3	1
9	Västergatan (Tydingev-Gr)	M		50	God	Mindre god	Primär	Låg	Låg	God	-	-	2	1
10	Västerg. (Grängsg-Tätortss)	IT	M	50	God	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	1
11	Västerg. (Tätortsskylt-cirku)	IT	M	70	God	God	Primär	Låg	Låg	Mindre god	-	-	2	1
12	Område 2	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
13	Snapphaneg.	M	IT	50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
14	Område 3	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
15	Bildesg (Tydingev-Jägers)	M	IT	50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
16	Område 4	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
17	Västerg (Storg-Tydingev)	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
18	Västra järnvägsgr.	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
19	Västra Järnvägsgr (Storg-p)	M		30	God	-		God	God	God	-	-	0	0
20	Västra Järnvägsgr (park-Ty)	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
21	Område 5	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
22	Område 6	M	IT	50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
23	Köpmannag	IT	M	50	God	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	1
24	Område 7	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
25	Glimåkrav.	IT		50	God	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	1
26	Sibbhultsv.	IT		50	God	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	1
27	Område 8	M		50	God	-	Primär	Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
28	Emmis Lövs	IT		50	God	-	Primär	God	God	Låg	-	-	1	0
29	Område 9	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
30	Njurav.	M		50	God	-	Primär	Låg	Låg	God	-	-	2	0
31	Kyrkog. (Glimåkrav-Torgg)	M		50	God	-	Primär	Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
32	Område 10	M		30	God	-		God	God	God	-	-	0	0
33	Angeldorffsg.	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
34	Klockarestädet	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
35	Sanatoriev.	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
36	Gustavs v	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
37	Bryggareg.	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
38	Torgg (Storg-Tydingev)	IF		50	God	Mindre god		Låg	Låg	Låg	-	-	3	1
39	Allév.	IF		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
40	Spoltarev	IT	M	50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0

Figur 9. Exempel från Excel-filen. Kvalitetsbedömning av nuläget.



4. ANALYS

4.1 Länkoptimering

Syftet med länkoptimering är att för varje enskild länk i systemet välja den hastighetsnivå som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnadskvaliteterna. Analysen genomförs genom att olika hastigheter för respektive länk eller område provas. Därefter kontrolleras vilka kvalitetsnivåer som erhålls för karaktär, trygghet, trafiksäkerhet, miljö samt tillgänglighet för bil- och kollektivtrafik. Antalet erhållna kvalitetsnivåer av grön, gul och röd kvalitet summeras i en tabell. Därefter väljs den hastighet som bäst motsvarade de olika stadsbyggnadskvaliteterna. I detta moment ska alltså så många röda och gula markeringar som möjligt försvinna i Excel-filerna.

Om två olika hastigheter gav lika resultat och båda var grön kvalitet valdes den högre hastigheten. Om kolumnerna för två olika hastigheter var lika men de olika anspråken stod i konflikt med varandra, prioriterades trafiksäkerheten. Enligt länkoptimeringen blev merparten av hastigheterna i gatusystemet 30 km/h. Efter att ha länkoptimerat hastigheterna sjönk antalet bedömningar med låg kvalitet från 272 till 1 styck. Resultatet mindre god kvalitet ökade från 45 till 91 stycken.

4.2 Nätanpassning

Nätanpassning görs för att koppla ihop de länkoptimerade sträckorna och för att undvika "plottrighet". Ambitionen har varit att försöka skapa sammanhängande hastighetsnivåer. Efter nätanpassningen ökade antalet bedömningar med låg kvalitet från 1 till 4 och antalet bedömningar med mindre god kvalitet ökade från 91 till 113 stycken.

4.3 Systemanpassning

En anpassning till det långsiktiga målet att övergå till ett hastighetssystem med jämna 20-steg har gjorts, varför det under fliken systemanpassning endast finns hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h. När systemanpassningen var utförd minskade antalet bedömningar med låg kvalitet från 4 till 3 stycken i förhållande till nätanpassningen. Antalet bedömningar med mindre god kvalitet ökade från 113 till 133 stycken. Se figur 10.



4.4 Prövning av tillgänglighets-anspråk

Tillgänglighetsanspråken för buss, ambulans och räddningstjänst har stor betydelse. En sänkning av hastigheten bör dock kunna accepteras på platser där oskyddade trafikanter och stadens karaktär har stora och viktiga anspråk. Vid en eventuell uttryckning för ambulans och räddningstjänst har hastighetsbegränsningarna i sig ingen betydelse.

Om en väg däremot ska byggas om för att anpassas till lägre hastighet bör kommunen överväga detta gemensamt med räddningstjänsten och ambulansen. På de undersökta avsnitten har 3 gator fått låg kvalitet vad avser tillgänglighet för kollektivtrafik medan 1 gata som klassas som primär utryckningsväg har fått låg kvalitet gällande tillgänglighet för utryckningsfordon. Kvalitetsavvikelser och hantering av dessa beskrivs närmare i kapitel 6.

Rätt fart i : Broby

Nr	Namn	Livsrum		Hastighet				Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser		Hastighetsförändring mot befintlig
		Vägg	Golv	Befintlig	Länk-optimerad	Nät-anpassad	System-anpassad	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula	
	Summa															2	43	
1	Storgatan	M		50	40	30	30	Mindre god	Låg	Primär	God	God	God	-	-	1	1	-20
2	Storgatan (Per Johanss)	M		30	30	30	30	Mindre god	-	Primär	God	God	God	-	-	0	1	0
3	Storgatan (Angeldorffsg.)	IT		50	50	30	30	Mindre god	-	Primär	God	God	God	-	-	0	1	-20
4	Tydingev (Storgatan-färd)	IT		50	50	40	40	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	-10
5	Tydingev (Tåtorst-sport-k)	T		70	60	60	60	God	God	Primär	-	-	God	-	-	0	0	-10
6	Tydingev (Tydingev-Bild)	IT	T	50	40	40	40	God	Mindre god	-	God	God	Mindre god	-	-	0	2	-10
7	Område 1	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
8	Tydingev (Bildesg-Väste)	M	IT	50	40	40	40	God	Mindre god	-	Mindre god	Mindre god	Mindre god	-	-	0	4	-10
9	Västergatan (Tydingev-C)	M		50	40	40	40	Mindre god	Mindre god	Primär	Mindre god	Mindre god	Mindre god	-	-	0	4	-10
10	Västerg. (Gråns-g-Tåtorst)	IT	M	50	50	40	40	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	-10
11	Västerg. (Tåtorstsskylt-cir)	IT	M	70	60	60	60	God	God	Primär	Mindre god	Mindre god	God	-	-	0	2	-10
12	Område 2	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
13	Snapphaneg.	M	IT	50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
14	Område 3	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
15	Bildesg (Tydingev-Jäger)	M	IT	50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
16	Område 4	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
17	Västerg (Storg-Tydingev)	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
18	Västra järnvägs-g.	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
19	Västra Järnvägs-g (Storg)	M		30	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	0
20	Västra Järnvägs-g (park-)	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
21	Område 5	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
22	Område 6	M	IT	50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
23	Köpmannag	IT	M	50	50	50	40	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	-10
24	Område 7	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
25	Glimåkrav.	IT		50	50	50	40	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	-10
26	Sibbhultsv.	IT		50	50	50	40	Mindre god	Mindre god	Primär	God	God	God	-	-	0	2	-10
27	Område 8	M		50	30	30	30	Mindre god	-	Primär	God	God	God	-	-	0	1	-20
28	Emmis Lövs-v	IT		50	30	50	40	Mindre god	-	Primär	God	God	Mindre god	-	-	0	2	-10
29	Område 9	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
30	Njurav.	M		50	30	40	40	Mindre god	-	Primär	Mindre god	Mindre god	God	-	-	0	3	-10
31	Kyrkog. (Glimåkrav-Torg)	M		50	30	30	30	God	-	Primär	God	God	God	-	-	0	0	-20
32	Område 10	M		30	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	0
33	Angeldorffsg.	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
34	Klockarestadsg.	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
35	Sanatorie-v.	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
36	Gustavs v	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
37	Bryggareg.	M		50	30	30	30	God	-	-	God	God	God	-	-	0	0	-20
38	Torgg. (Storg-Tydingev)	IF		50	5	5	5	Mindre god	Låg	-	God	God	God	-	-	1	1	-45
39	Allév.	IF		50	5	5	5	Mindre god	-	-	God	God	God	-	-	0	1	-45

Figur 10. Exempel från Excel-filen. Kvalitetsbedömning efter systemanpassningen.



5. AVVIKELSER

5.1 Identifierade avvikelser

Med avvikelser menas här de platser där låg kvalitet identifierats. Det finns 3 avvikelser med låg kvalitet samt 133 avvikelser med mindre god kvalitet. Samtliga avvikelser med låg kvalitet berör låg tillgänglighet för kollektivtrafik och behandlas mer i detalj nedan. En översikt av kvalitetsavvikelserna kan ses i bilaga 2.

Storgatan i Broby

Den del av Storgatan i Broby mellan Tydingegatan och Per Johnssons väg som trafikeras av kollektivtrafik bedöms ha låg kvalitet avseende tillgänglighet för kollektivtrafik. Hastigheten på denna sträcka föreslås sänkas från 50 till 30 km/h, därav kvalitetsavvikelsen.

Torggatan i Broby

Torggatan föreslås bli gångfartsområde, vilket leder till låg tillgänglighet för kollektivtrafik.

Pålskatan i Knislinge

Pålskatan i Knislinge bedöms ha låg kvalitet avseende tillgänglighet för kollektivtrafik. Hastigheten på denna sträcka föreslås sänkas från 50 till 30 km/h, därav kvalitetsavvikelsen.

5.2 Åtgärdsförslag

Enligt Rätt fart i staden bör åtgärdsförslag redovisas där det finns avvikelser på grund av att en högre hastighet föreslagits trots att det medfört låg kvalitet.

De kvalitetsavvikelser som identifierats föreslås inte föranleda några åtgärder. Anledningen till detta är att avvikelserna sker på sträckor där oskyddade trafikanter och stadens karaktär har stora och viktiga anspråk, vilket väger så pass tungt att kvalitetsavvikelsen bör kunna accepteras. Gatorna där kvalitetsavvikelser sker ligger i anslutning till torget i Broby respektive Knislinge, där handel är belägen och således oskyddade trafikanter rör sig. Ytterligare en anledning till att kvalitetsavvikelserna kan accepteras är att sträckorna det handlar om är mycket korta vilket medför att tidsförlusten som uppstår för kollektivtrafiken är mycket begränsade.

Flera gator är i dagsläget mycket breda, detta gäller generellt matargator till bostadsområden. I nulägesbeskrivningen har dessa gators väggar klassificerats som mjuktrafikrum medan dess golv har klassificerats som integrerat transportrum. Dessa gator har föreslagits få 30 km/h trots att deras utformning inbjuder till högre hastigheter. Även att dessa inte erhållit låg kvalitet i bedömningen bör någon form av åtgärd genomföras för att anpassa dem till 30-gator och därmed uppnå en hög efterlevnadsgrad alternativt säkra dem för oskyddade trafikanter och sätta hastigheten till 40 km/h.

Förslaget innebär generellt att trafikstandarden för gång- och cykeltrafikanter är mindre god på vissa sträckor där hastighetsbegränsningen är 40 km/tim. Det innebär dock inte att dessa sträckor eller punkter behöver hastighetssäkras mer än vad som redan är gjort idag. Däremot bör hastighetsnivåerna på dessa sträckor kontinuerligt följas upp för att bedöma om hastighetsdämpande åtgärder kan komma att krävas.

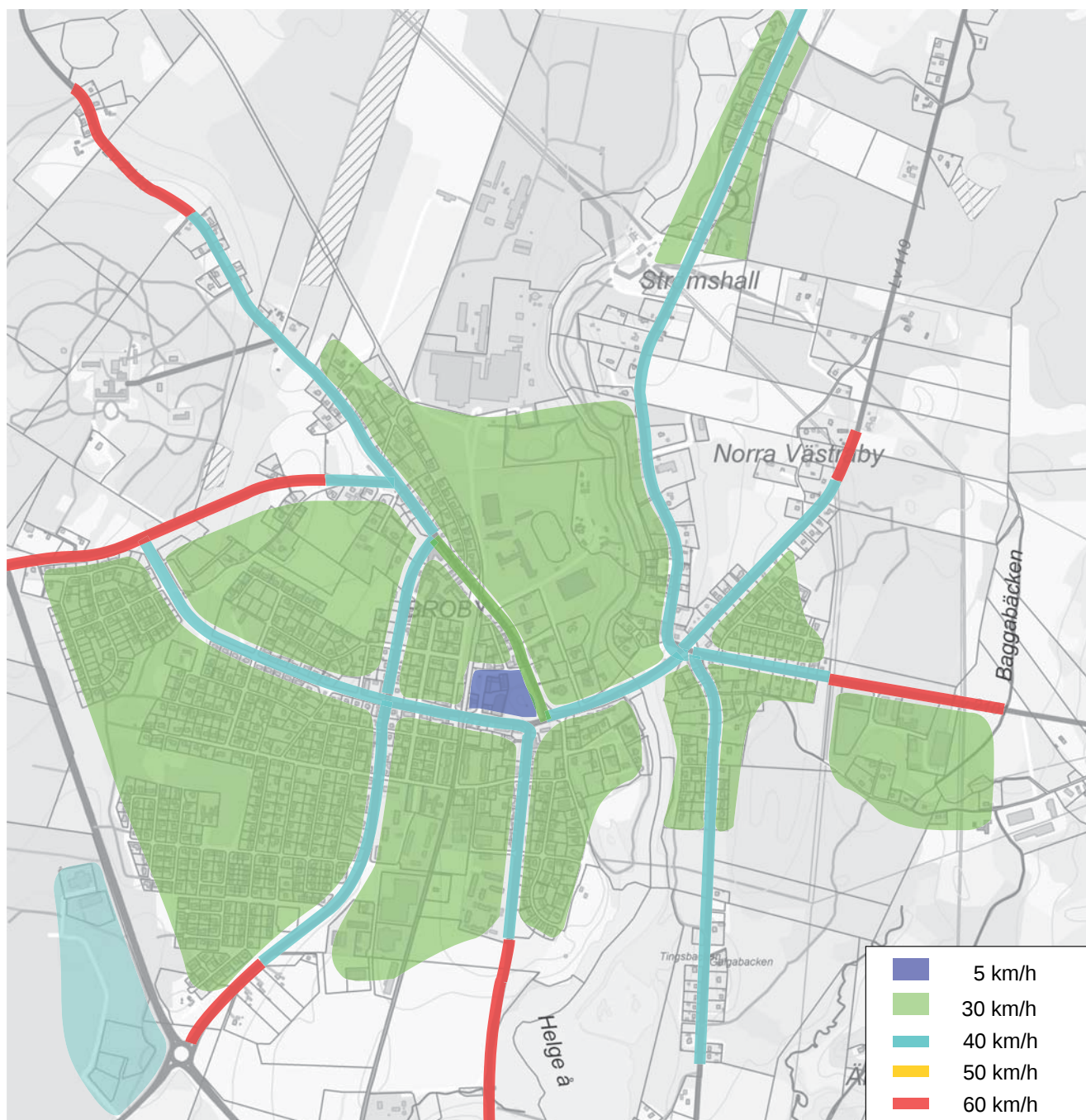
6. HASTIGHETSPLAN FÖR ÖSTRA GÖINGE

Efter bearbetning av de avvikelser som redovisats i föregående kapitel har några få justeringar av hastighetsgränserna gjorts. Det slutliga förslaget till hastighetsplan för de aktuella tätorterna i Östra Göinge kommun enligt analysprocessen i handboken Rätt fart i staden presenteras i Figur 11-15. Denna hastighetsplan är en första version enligt uppdraget som beställdes i september 2009.

Resultatet för Östra Göinge kommun har blivit att bostadsområden får 30 km/h med undantag från några genomfartsgator där hastigheten blivit 40 km/h. Huvudgatunätet i de centrala delarna av tätorterna har generellt fått 40 km/h vilket även gäller de flesta gator i industriområdena.

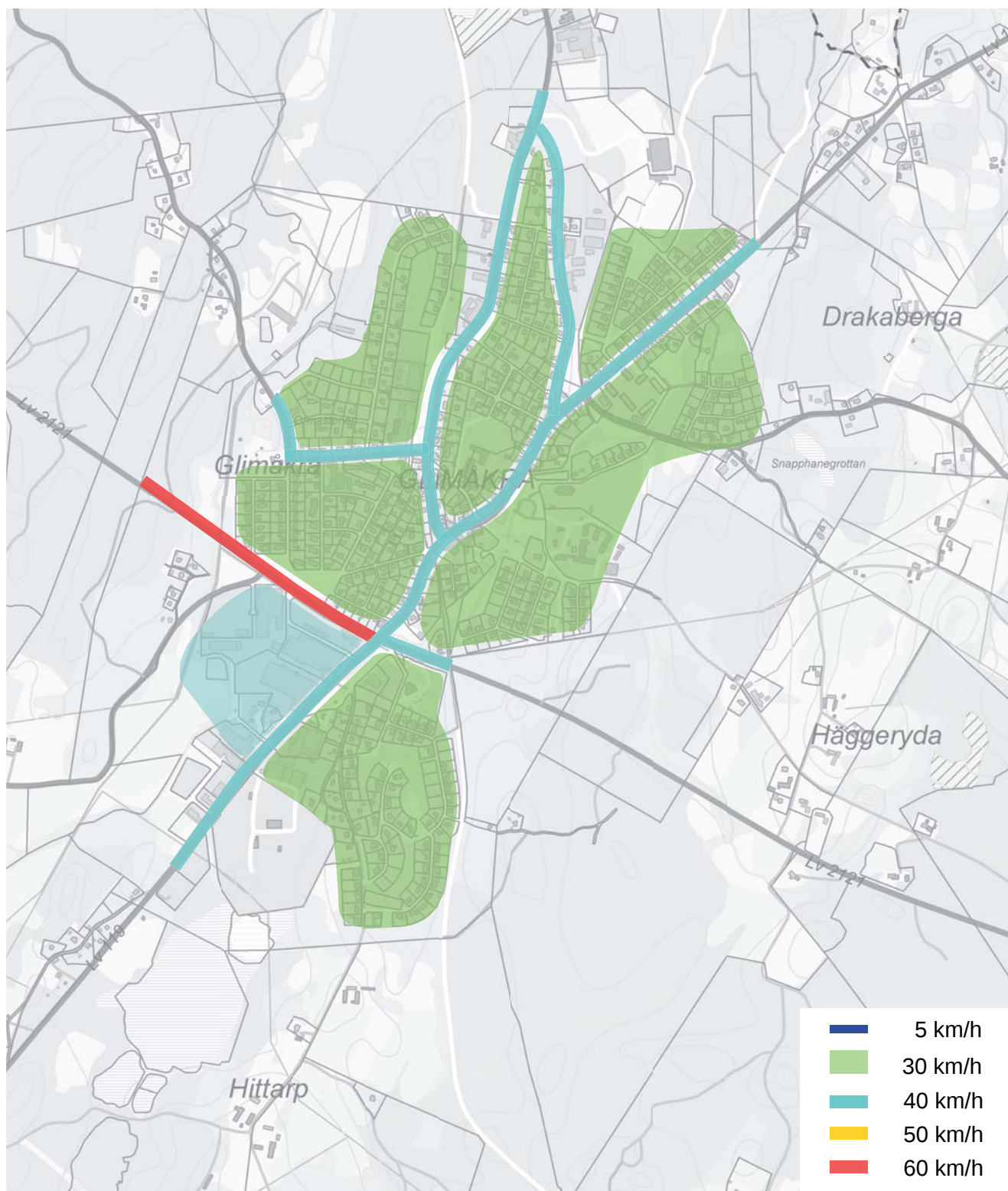
På de gator där oskyddade trafikanter vistas i hög grad och det inte finns separata gc-banor föreslås hastigheten till 30 km/tim. I hastighetsplanen ska understrykas att förslag till sänkta hastigheter inte rekommenderas utan att åtgärder utförs. Det finns många exempel på breda gator i Östra Göinge kommun som föreslås till 30 eller 40 km/tim vilket på flera ställen kommer att innebära låg efterlevnad. Att bara sätta upp nya skyltar kommer inte leda till att trafikanterna håller den aktuella hastigheten. En väg eller en gata måste anpassas för den tänkta hastigheten innan ny hastighetsbegränsning införs. Att sätta exempelvis 30 km/tim på en bred gata kommer med största sannolikhet inte att följas av trafikanterna om gatan inte anpassats till en 30-gata. Exempel på utformning av en 30-gata finns i handboken Lugna gatan samt i VGU (Vägar och gators utformning).

BROBY



Figur 11. Förslag till hastighetsplan för Broby.

GLIMÅKRA



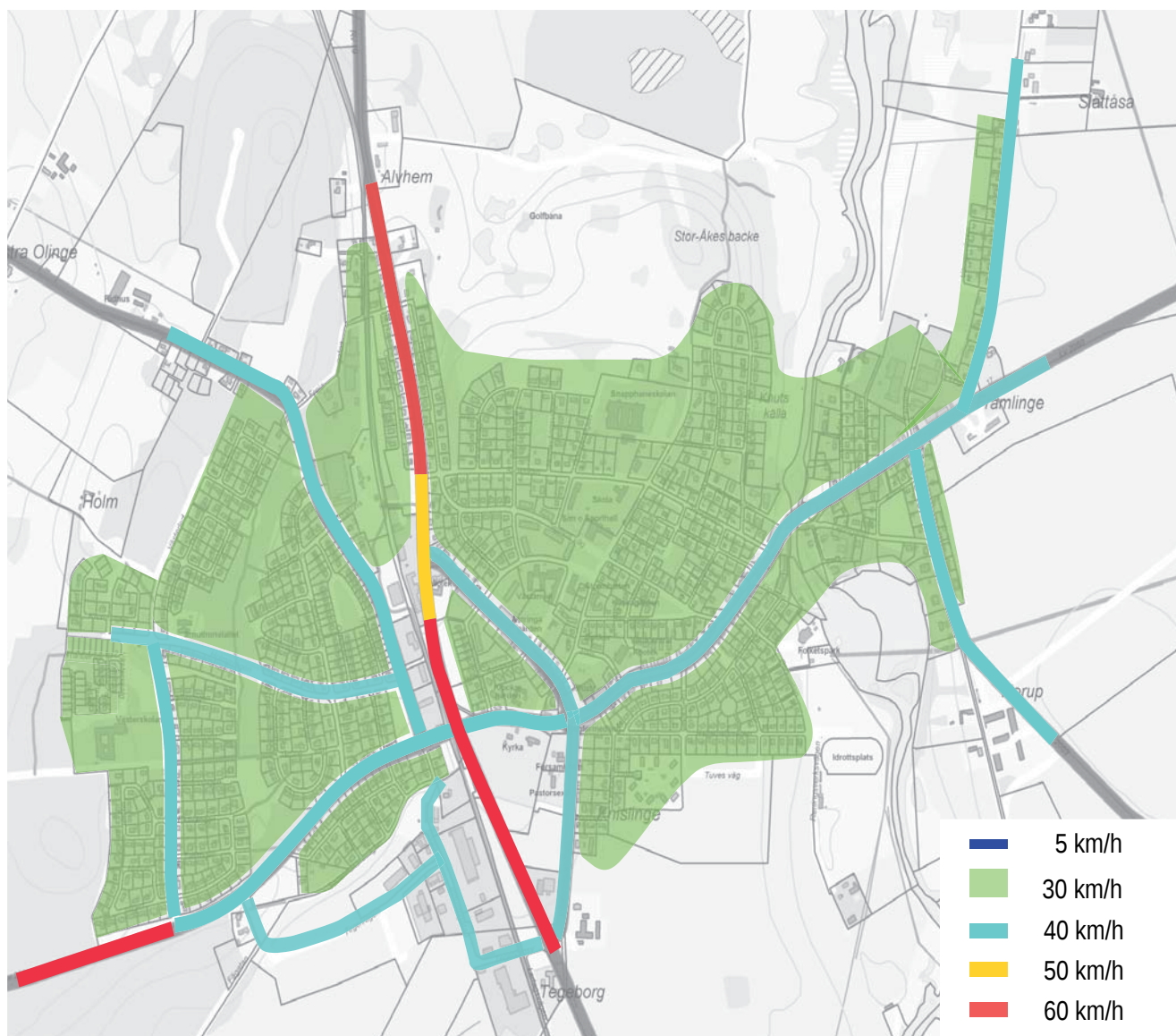
Figur 12. Förslag till hastighetsplan för Glimåkra.

HANASKOG



Figur 13. Förslag till hastighetsplan för Hanaskog.

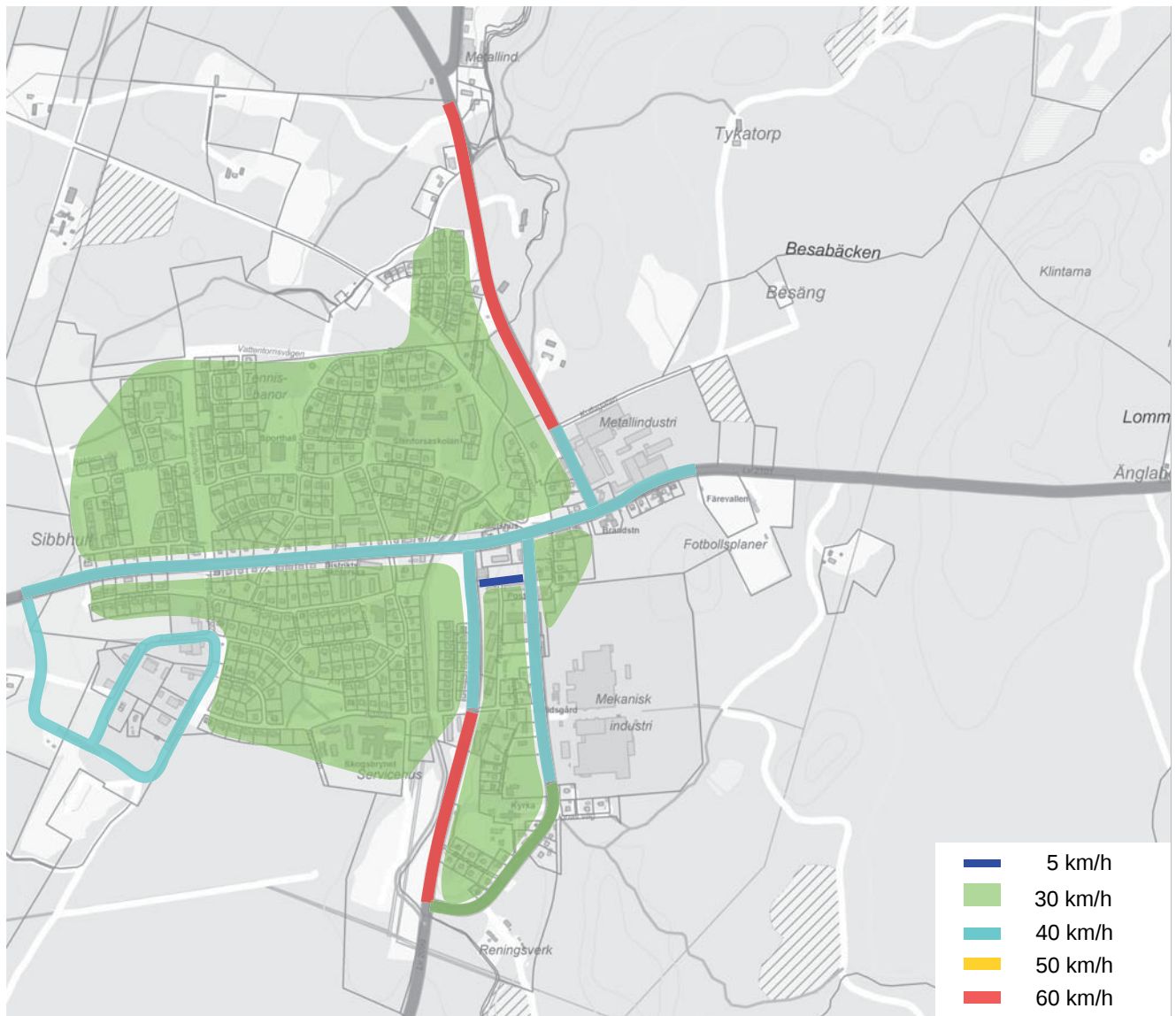
KNISLINGE



Figur 14. Förslag till hastighetsplan för Knislinge.



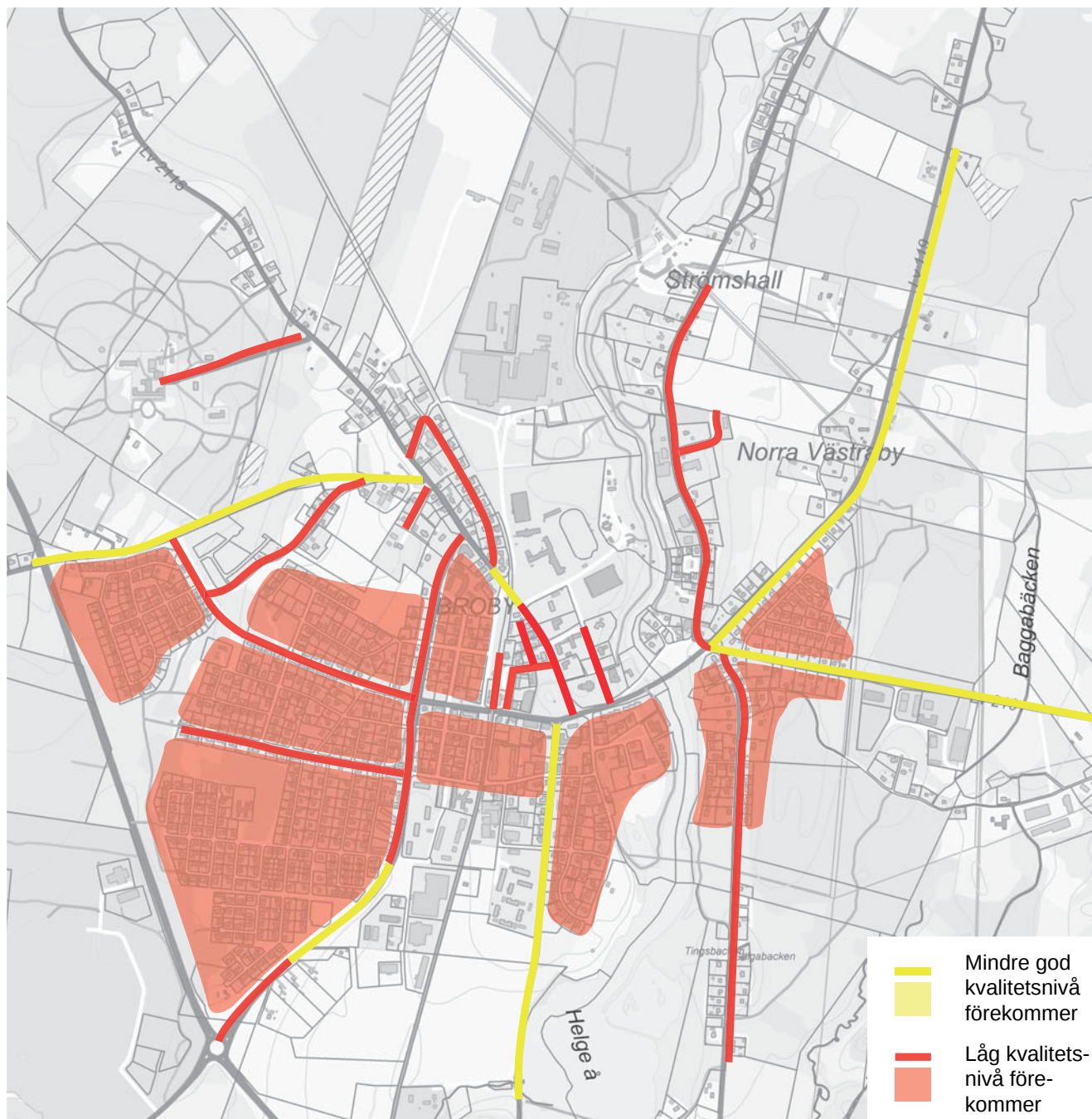
SIBBHULT



Figur 15. Förslag till hastighetsplan för Sibbhult

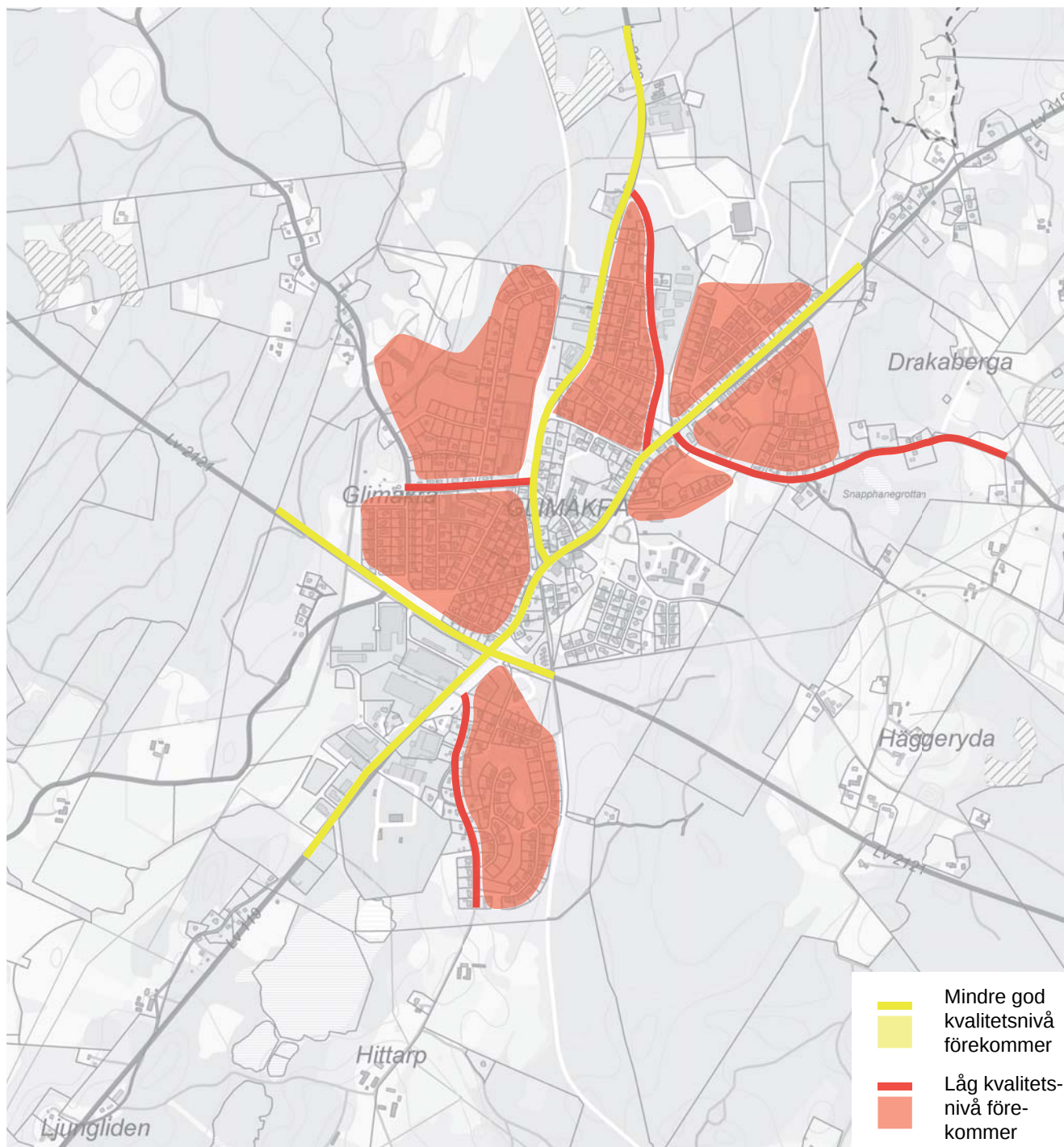
BROBY

Kvalitetsavvikelser befintlig situation 2009



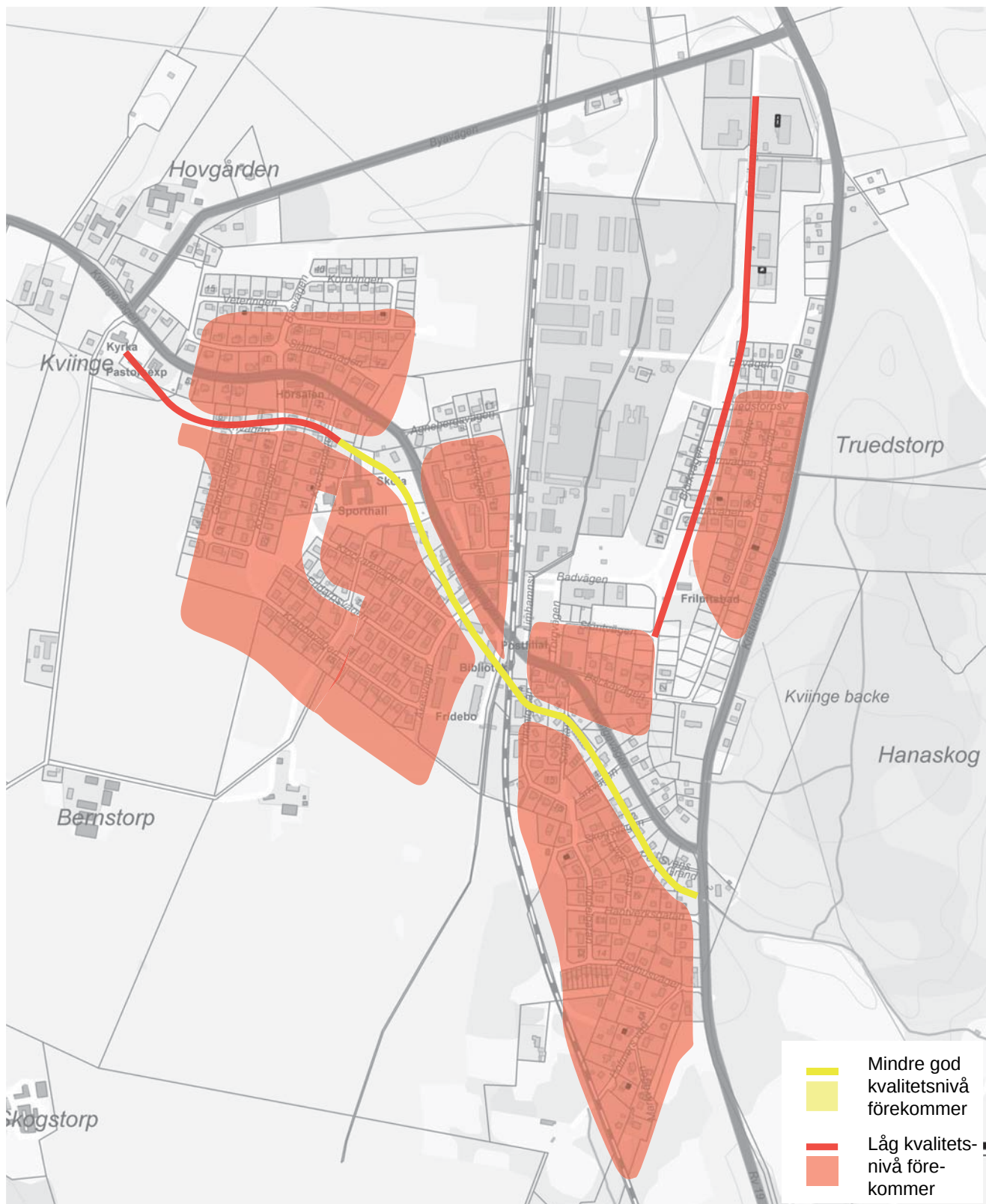
GLIMÅKRA

Kvalitetsavvikelser befintlig situation 2009



HANASKOG

Kvalitetsavvikelser befintlig situation 2009

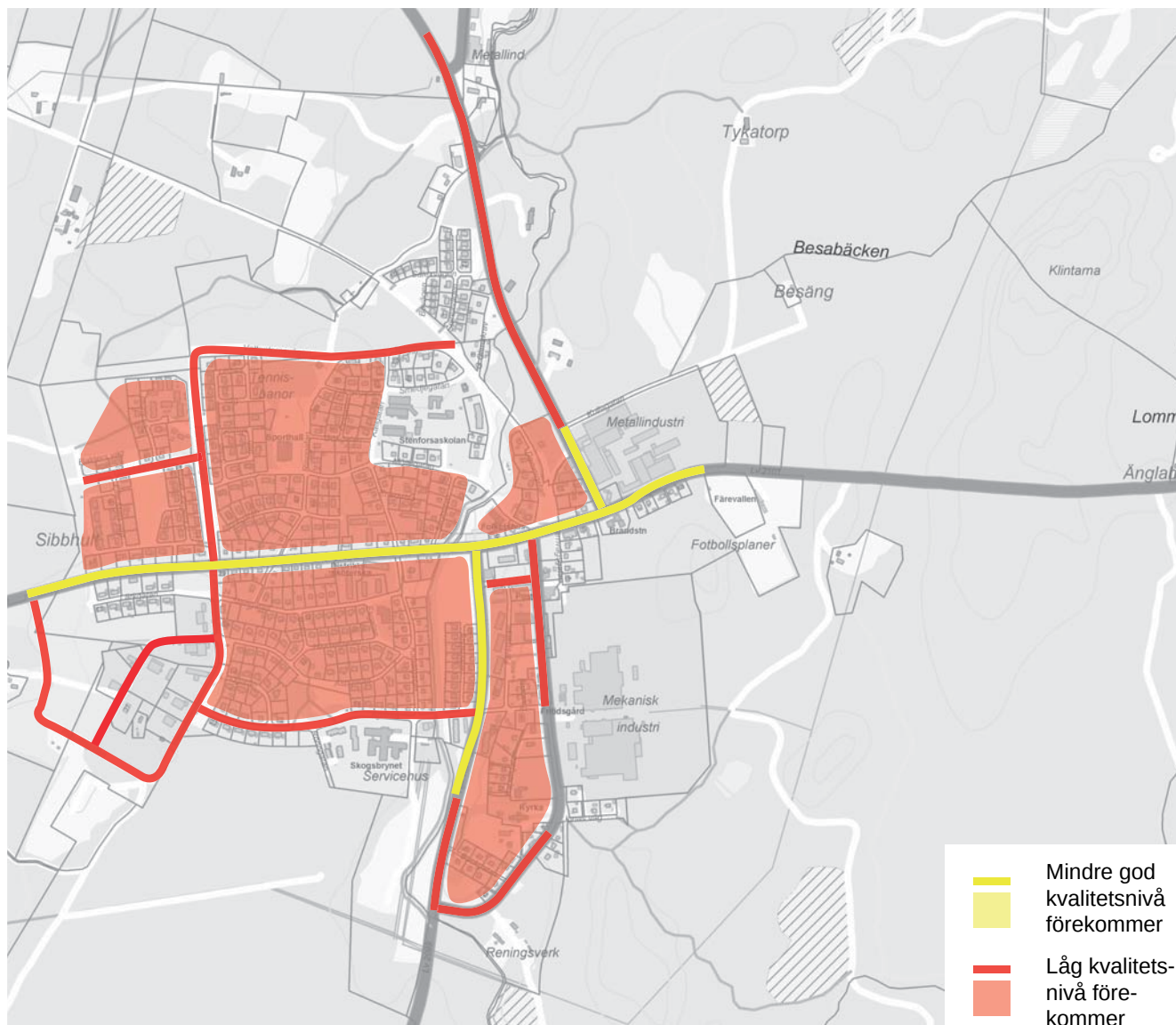


Kvalitetsavvikelser befintlig situation 2009



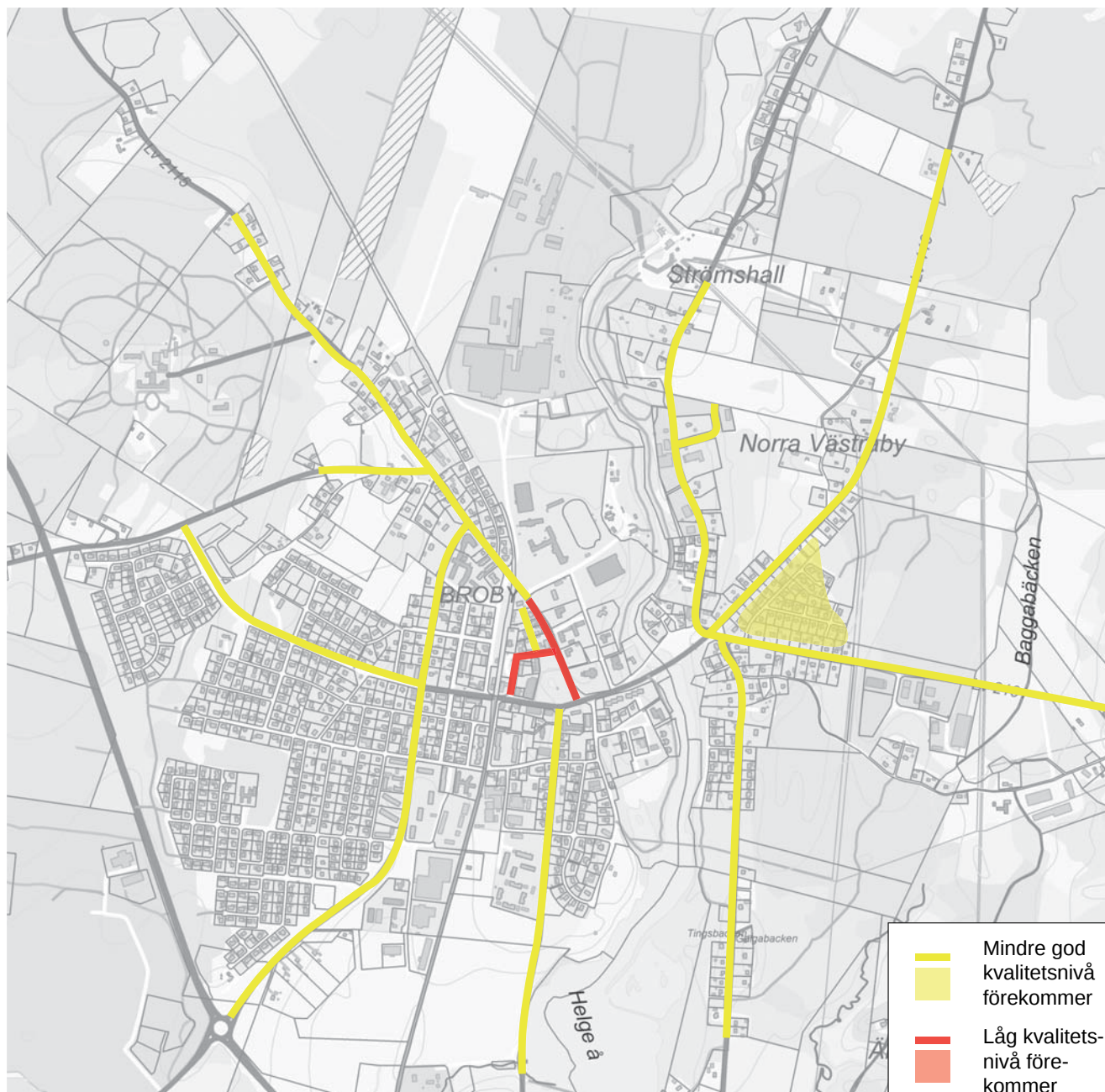
SIBBHULT

Kvalitetsavvikelser befintlig situation 2009



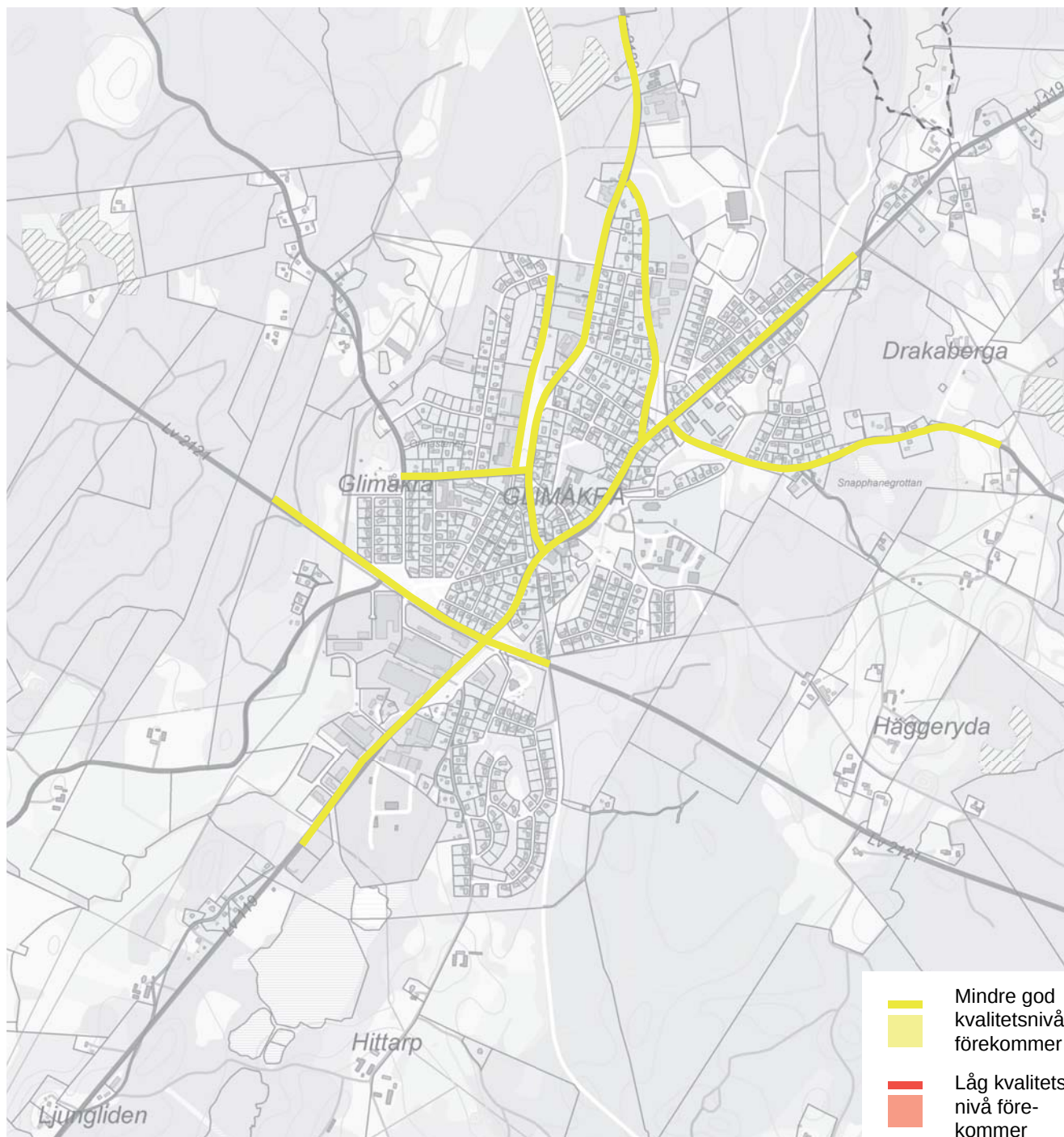
BROBY

Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning



GLIMÅKRA

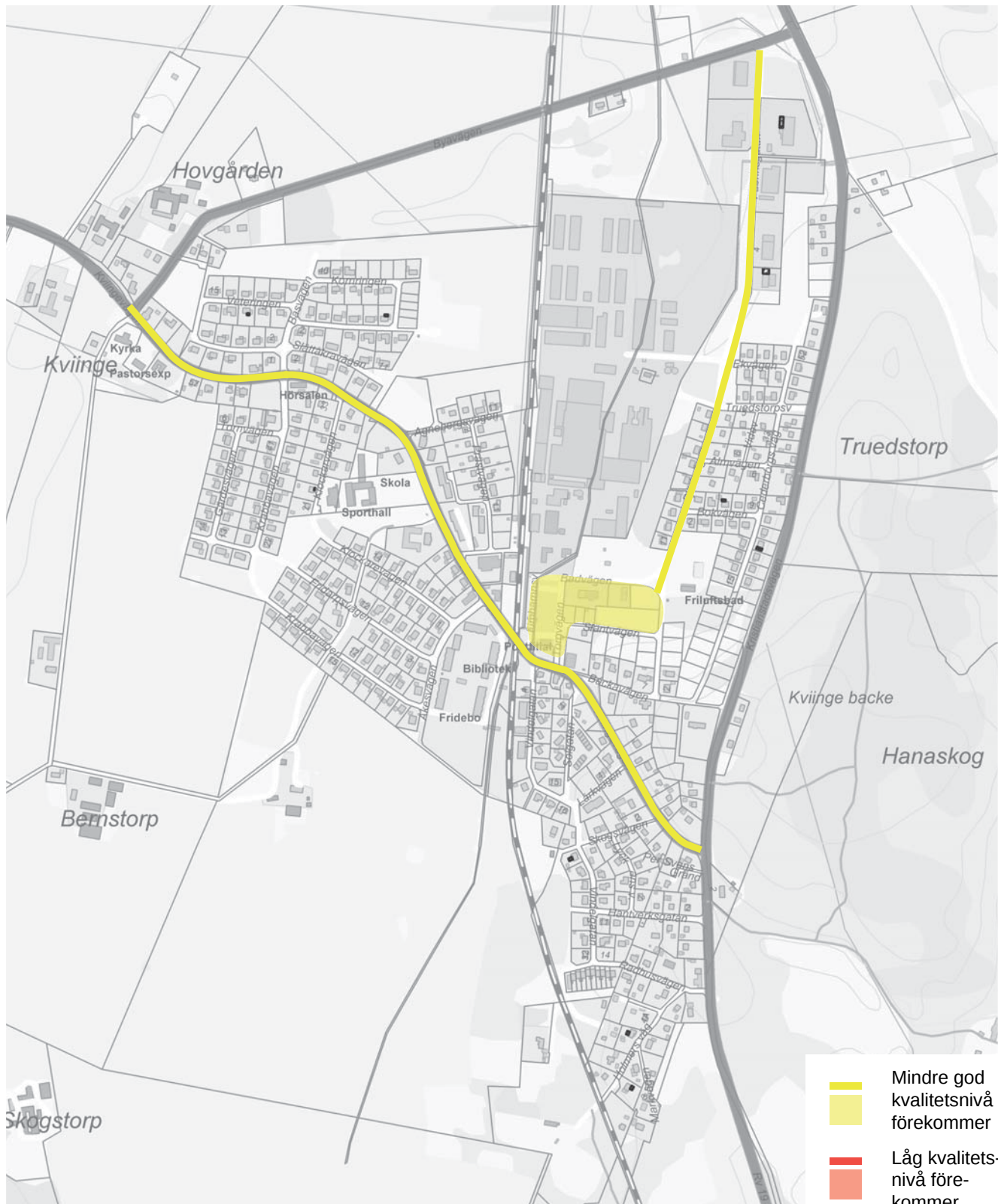
Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning





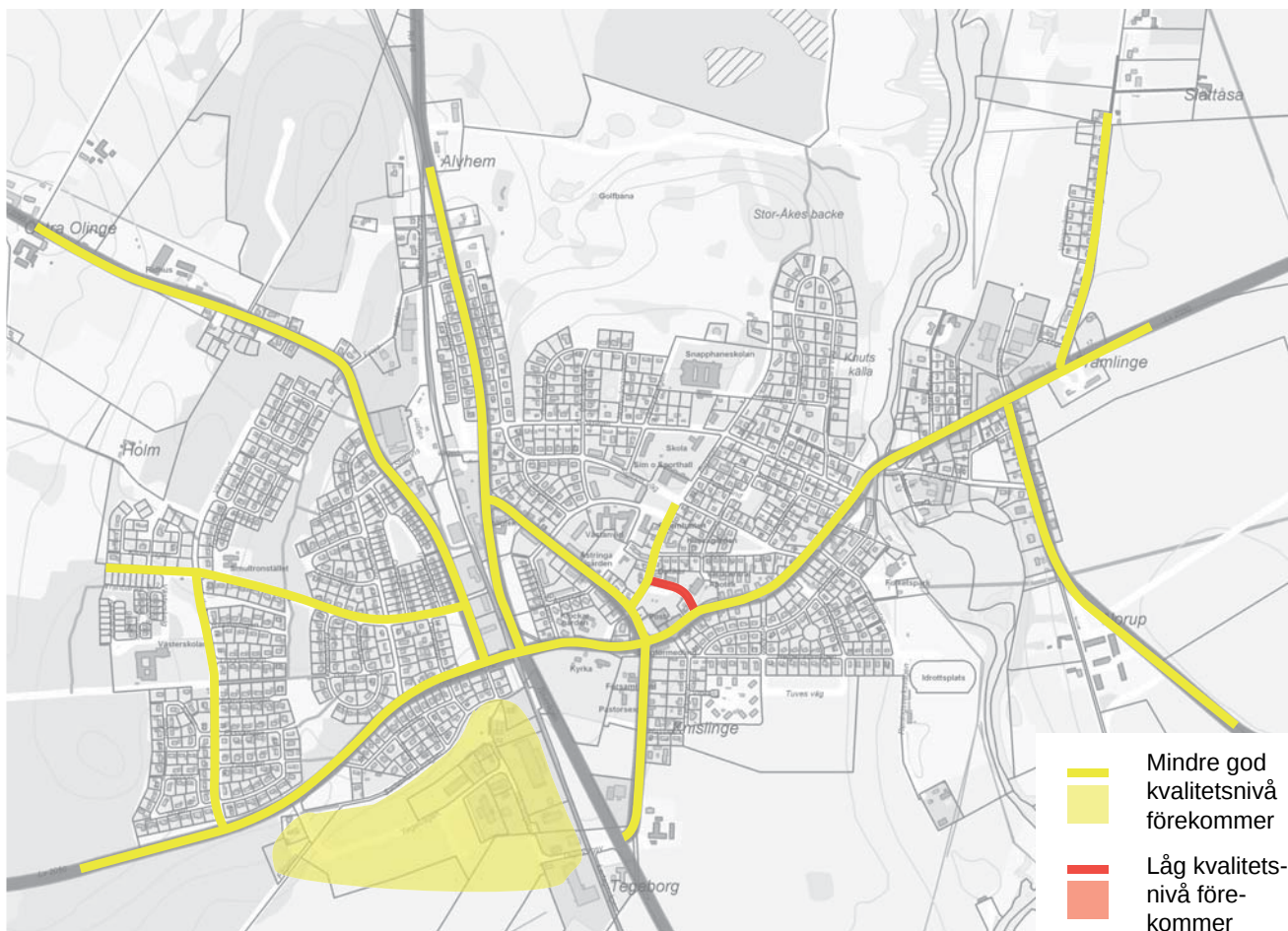
HANASKOG

Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning



KNISLINGE

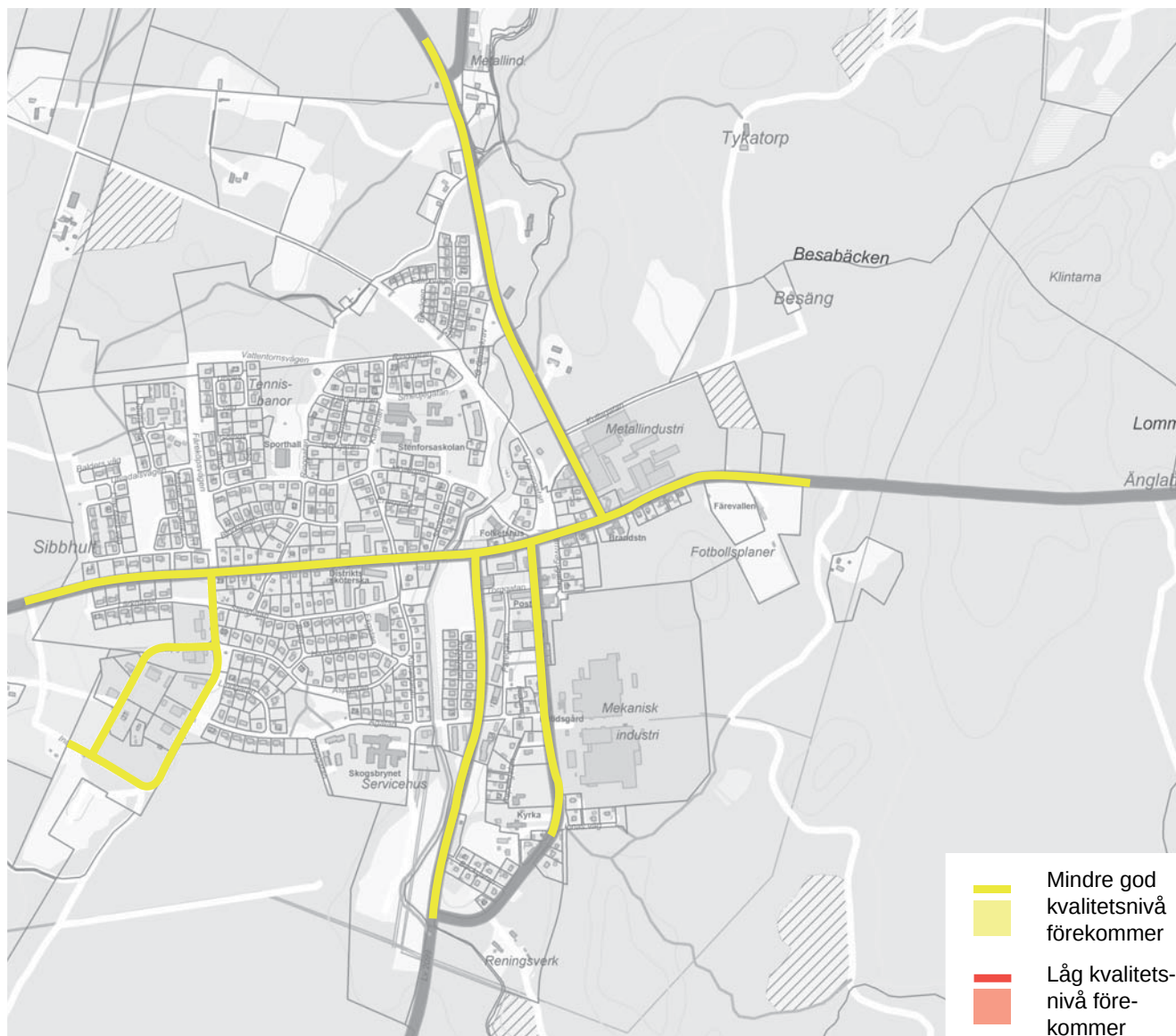
Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning





SIBBHULT

Kvalitetsavvikelser efter systemanpassning





Östra Göinge Kommun

Storgatan 4, 280 60 Broby. www.ostragoinge.se