



Sunne  
kommun

Styrdokument

# Hastighetsplan för Sunne tätort



SUNNE | VÄRMLAND

Dokumenttyp	Plan
Diarienummer	KS/2016:9
Beslutad av	Kommunfullmäktige 2016-03-21, § 36
Reviderad av	
Dokumentansvarig	Samhällsplanerare

## Förord

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastighet i steg om 10 km/tim, från 30 km/tim och upp till 120 km/tim. Syftet med förändringen är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen och att ge en ökad trafiksäkerhet baserat på krockvåldsprincipen. Förutom att den bidrar till ökad respekt och acceptans för hastighetsbegränsningarna innebär den även en minskad miljöpåverkan.

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

Genom att avväga hastighetsnivån väl kan den valda gränsen medverka till att tätorten får det trafiksystem den behöver för att utvecklas i avsedd riktning. Handboken *Rätt fart i staden* är framtagen i samarbete mellan Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Handboken används på ett sätt som stödjer tätorten och kommunens utveckling och denna hastighetsplan beskriver handbokens tillämpning i Sunne tätort.

Sunne kommuns hastighetsplan har framtagits med hjälp av en rapport *Rätt fart i Sunne* utförd av Vectura, som baseras på *Rätt fart i staden*. Hastighetsplanen baseras också på tidigare trafikutredningar utförda över Sunne kommuns tätort.

- Mikael Persson,  
Planhandläggare  
Sunne kommun  
2015

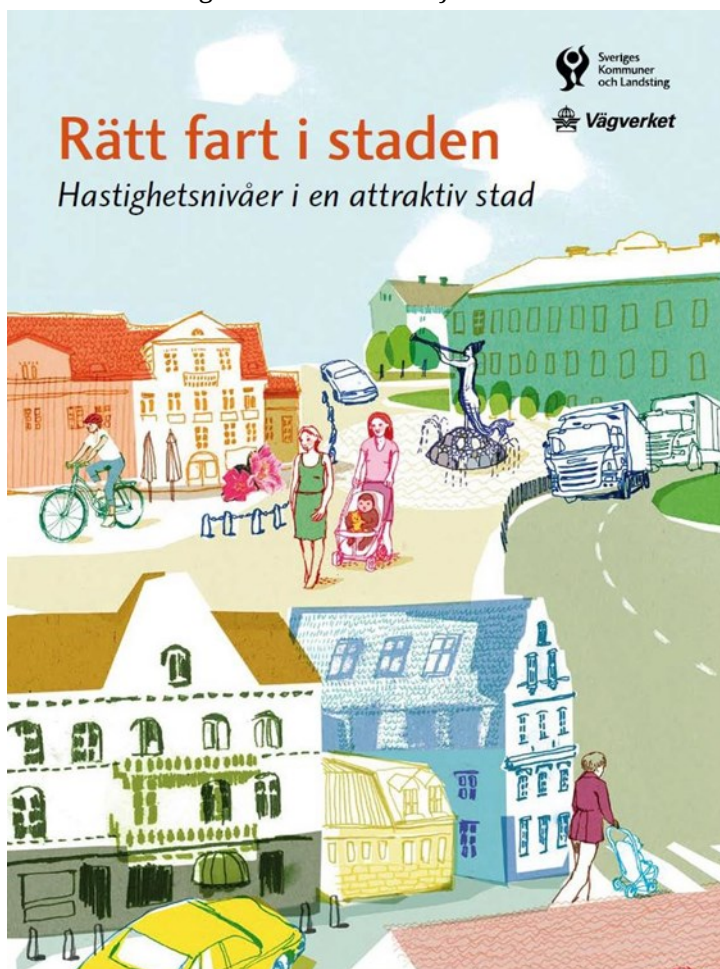


Bild 1. Handboken *Rätt fart i staden*

## Innehåll

Bakgrund, syfte och definition .....	5
Nulägesbeskrivning .....	7
Analys.....	8
Genomförande.....	10
Styrdokument och målprogram.....	12
Sammanfattning och slutsatser .....	12

## Bakgrund, syfte och definition

Syftet med hastighetsplanen är att anpassa hastighetsgränserna till den trafikmiljö som råder med hänsyn till trygghet, trafiksäkerhet, tillgänglighet (framkomlighet) och miljö. Metodiken i Rätt fart i staden fungerar som en del i målet att bli en mer attraktiv och hållbar kommun.

I dagsläget gäller en generell bashastighet om 50 km/tim inom tätbebyggt område i Sunne kommun. Enligt nollvisionen har kommunen som systemutformare det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion på det kommunala trafikinätet. Sedan 2008 har kravet på väghållarna skärpts att både besluta avvägda och väl motiverade hastighetsgränser i tätorterna. En generell bashastighet om 50 km/tim har svårt att leva upp till tätortens alla olika gator. Behovet av en hastighetsplan är, som i resten av Sveriges kommuner, stort även i Sunne. Denna hastighetsplan berör även Storgatan vilket Trafikverket är huvudman för.

Vid framtagandet av rapporten Rätt fart i Sunne inventerades varje gata och delades in i enhetliga rum. Syftet var att kunna analysera gator utifrån deras olika behov och kvalitéer för att kunna redovisa i en hastighetsplan vad som behöver åtgärdas. Handboken Rätt fart i staden använder sig av begreppet livsrum och dess olika varianter.

Livsrummen är de olika platser människor vistas i. Hastighetsanpassning grundar sig på kvalitetssamband som bygger på hur väl livsrummen fungerar.

*Exempel: Ska gata A prioritera fotgängare för ett trafiksäkrare gaturum? I så fall, gör den det idag utifrån parametrarna/kvalitetssambanden beskrivna nedan? Om inte, vilka åtgärder behöver vidtas?*

För att förstå argumentationen kring hastighetsanpassningen redovisas här definitionerna av samtliga livsrum 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.



Bild 2. Frirum

Bilfria områden är exempelvis torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata 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.



Bild 3. Integrerat frirum

**Mjuktrafikrum (M)**, rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Vägarna 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.

**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. Vägarna 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.

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



Bild 4. Mjuktrafikrum

## Nulägesbeskrivning

En livsrumsbedömning har utförts för att se hur väl stadsbyggnadskvaliteter motsvarar gaturummets funktion, en nulägesanalys. Stadsbyggnadskvaliteterna som Rätt fart i staden tar hänsyn till är:

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

*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

Bild 5. Hastighetsnivåns betydelse för stadens karaktär samt för tryggheten. Källa: Handboken Rätt fart i staden.

Vectura utförde en kvalitetsbedömning av nuläget med befintliga hastighetsgränser. Trafiknätet i tätorten har delats in i 154 sträckor. Dessa har bedömts inom kvaliteterna: tillgänglighet för bil, tillgänglighet för kollektivtrafik, tillgänglighet för utryckningsfordon, karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. På de undersökta gatorna i Sunne tätort är två livsrum aktuella: integrerat transportrum (IT) och mjuktrafikrum (M).

Nr	Namn	Livsrum		Hastighet	Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser	
		Väggar	Golv		Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula
	Summa												322	7
100	Allégatan 1	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
150	Alvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
162	Arenavågen	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
176	Badhusgatan	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
187	Bangränd	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
199	Bengstergatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
211	Bergavågen	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
226	Berghallagatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
237	Bergvågen	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
101	Björkhagsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
112	Björnevågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
123	Bondevågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
134	Boställvågen	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
144	Brobygatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
145	Brobyplan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
146	Brogårdsgatan	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
147	Bryggargatan	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
148	Brårudsallén 1	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
149	Brårudsvågen 1	IT		50	God	God	Primär	God	God	God	-	-	0	0
151	Brädgårdsgatan	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
153	Bäckgatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
154	Båvernågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
155	Cederbergsgatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
156	Dalgången	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
157	Domarevågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
138	Egnahemsågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
158	Ekebyvågen	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
159	Enevågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
160	Fabriksgatan 1	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
161	Fiskartorpsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
163	Floragatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
164	Fogdevågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
165	Frykenvågen 1	M		50	God	-		Låg	Låg	God	-	-	2	0
167	Frykenvågen 2	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
169	Fryksdalsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
170	Fryxellsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
171	Frödingsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
172	Furinvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
173	Furugatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
174	Fänniksvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
175	Gersbyvågen	IT		50	God	-		God	God	Låg	-	-	1	0
177	Granvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
178	Gärdesvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
179	Hagvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
180	Hantverkaregatan	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
181	Hasselbolsvågen	IT		50	God	-		God	God	God	-	-	0	0
182	Heavågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0
183	Hembygdsvågen	M		50	God	-		Låg	Låg	Låg	-	-	3	0

Bild 6. Exempel från Excel-filen. Kvalitetsbedömning av nuläget.

För att kunna tillmötesgå stadsbyggnadskvaliteterna ska så många röda och gula markeringar som möjligt försvinna i excel-filen. Detta ska göras genom att hastighetsanpassa tätorten efter gatornas kapacitet och förmåga. Värt att notera är att om två olika hastigheter gav lika resultat och båda var grön kvalitet valdes den högre hastigheten. Om kolumnerna för två olika hastigheter var lika med de olika anspråken stod i konflikt med varandra, prioriterades trafiksäkerheten. Hastighetsbegränsning i sig har ingen betydelse för uttryckning av ambulans och räddningstjänst. Om en väg däremot ska byggas om för att anpassas till lägre hastighet bör kommunen överväga detta gemensamt med räddningstjänst och ambulanssjukvården.

## Analys

Kvalitetsbedömningen som utfördes av Vectura efter systemanpassningen bedömer att merparten av gatorna bör hastigheten begränsas till 30 km/tim med några få undantag där den begränsas till 40 km/tim. Analysen resulterar då i god kvalitetsnivå på majoriteten av gatorna och ett fåtal avvikelser med mindre god kvalitet.



114	Svarvarevägen	IT	50	30	40	40	God	-		God	God	Mindre god
115	Svetsarevägen	IT	50	30	40	40	God	-		God	God	Mindre god
280	Sågvägen	IT	50	40	40	40	God	-		God	God	God
116	Sörgårdsgatan	IT	50	30	30	40	God	-		God	God	Mindre god
117	Timmervägen	IT	50	30	30	40	God	-		God	God	Mindre god
118	Timotejvägen	M	50	30	30	40	God	-		Mindre god	Mindre god	Mindre god
119	Torvnäsvägen	IT	50	30	30	40	God	-		God	God	Mindre god

Bild 7. Exempel från Excel-filen. Kvalitetsbedömning utifrån 40 km/h i hela tätorten.

I praktiken är en generell hastighetsbegränsning till 30 km/tim i Sunne tätort problematiskt. Den kommer att vara svår att upprätthålla och effekterna kommer därmed vara övervägande negativa. Det kan komma att få konsekvenser så som svårigheter för allmänheten att acceptera en sådan stor omställning och förhålla sig efter den. Risken med att skylta flera olika hastigheter, 30 km/tim och 40 km/tim kan bli förvirrande och det strider mot regeringens förbud om att hastighetsregleringen inte får bli plottrig. En hastighetsbegränsning som varken efterföljes eller stöds av allmänheten är en ineffektiv sådan. En god trafiksäkerhet och trygghet behöver en lägre hastighet, men en annan viktig stadsbyggnadskvalité är tillgänglighet (framkomlighet). Tillgänglighet behöver en hög hastighet och utan att tumma på trafiksäkerhet bör högsta möjliga hastighet sättas.

Om nulägets röda markeringar (låg kvalitetsnivå) ställs mot den föreslagna hastighetsanpassningens optimala gröna (god kvalitetsnivå) kan slutsatsen dras att en områdesbegränsning av hastigheten i tätorten till 40 km/tim är i praktiken bästa alternativet. Sunne tätort får en god och/eller en acceptabel mindre god kvalitet på gaturummen och dess trafik. En ökad trafiksäkerhet och trygghet. Trafikflödet kan bli bättre genom att en lägre hastighet kan ge ett jämnare flöde. Ett trafikflöde som är mindre ryckigt bidrar till lägre bensinförbrukning och därmed mindre utsläpp. Sunne tätort har redan i nuläget vissa sträckor som är hastighetsbegränsade till 30 km/h och de kommer inte behöva upphävas i och med en områdesbegränsning till 40 km/tim i hela tätorten. En områdesbegränsning är också kostnadseffektiv och därmed enklare att genomföra.

Vectura har i deras nulägesbedömning av Sunne tätort klassat många gator som integrerat trafikrum (IT) och därmed kommer dessa sträckor alltid få en gul markering (mindre god kvalitet) på grund av att det inte är minst 50 km/ tim. Det bör också tilläggas att många gator som får gula markeringar motsvarar ibland inte verkligheten.

Metodikens parametrar för att bedöma kvalitéer är inte anpassat efter Sunne tätorts relativt låga trafikflöde. Det vore mer rättvist att sätta grön markering istället när det kommer till karaktär, trygghet och trafiksäkerhet på vissa sträckor där behovet av 30 km/ tim egentligen inte är lika stort som excel-filen visar (se bilaga). En separat platsanalys är därför nödvändig att utföra innan eventuell ombyggnation. Däremot beror vissa gula markeringar på att en del gator i bostadsområden saknar en regelrätt trottoar. De sträckorna med hälften eller fler gröna markeringar har fått grön markering på kartan (se bild 8). De sträckorna med gul markering kommer etappvis att förbättras för att hela tätortens sträckor slutligen ska kunna upprätthålla en genomgående god kvalité.



## Genomförande

Ett införande av 40 km/tim på länkar i lokalnätet bör beslutas som områdesbeslut. Då behöver inte redan befintliga lokala trafikföreskrifter om 30 km/tim upphävas. Skyltning minimeras om alla 50-sträckor blir till 40, samt att kommunen undviker en större omställning till 30 km/tim i alla bostadsområden. Vilket skulle vara ett ineffektivt beslut då 30 km/tim över större områden är en svårare hastighetsbegränsning att efterfölja.

Alternativet att endast sänka hastigheten på delar av vägnätet kan bli problematiskt då risken finns att trafikanter väljer sidovägar med högre hastighet, ex 50 km/tim, för att kunna skynda förbi 40-sträckorna. En sänkning av den generella bashastigheten inom Sunne tätort till 40 km/tim tar bort den risken.

Dokumentet Rätt fart i staden föreslår att åtgärder bör indelas i etapper. Om åtgärder vidtas där de berörda är positiva till åtgärderna vinnns två fördelar; tid till dialog och åtgärdsanpassning samt att den första etappen kan bli ett positivt exempel som underlättar förståelsen, acceptansen och genomförandet av senare etapper. Genomför inför och i samband med hastighetsåtgärderna informationsinsatser. Samarbeta också med polisen kring vilka sträckor inom huvudnätet där trafikövervakning krävs för att önskvärd hastighetsnivå ska kunna upprätthållas. Åtgärden blir annars tandlös och kan resultera i en negativ uppfattning av invånare. Hastighetsplanens föreslagna åtgärder ska ske över en längre period.

Enligt Rätt fart i staden bör åtgärdsförslag redovisas där det finns avvikelser på grund av att en högre hastighet föreslagits trots att det medfört sämre kvalitet. Det rör sig oftast om att kunna upprätthålla trafiksäkerhet och trygghet trots en hastighetsbegränsning på endast 40 km/tim istället för 30 km/tim. Vissa gång- och cykelvägar bör separeras från bilväg, befintliga övergångsställen bör kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder och passager bör hastighetssäkras. Sedan inventeringen av gaturummen i tätorten har flera förbättringar utav g/c-väg redan utförts. Resterande åtgärder kommer som sagt göras i etapper med utgångspunkt utifrån hastighetsplanens karta (se bild 8.)



Bild 8. Karta över Sunne tätort

## Styrdokument och målprogram

Sunne kommuns översiktsplan (2013) och fördjupade översiktplan (2009) säger att kommunens mål är att förbättra miljö och centrummiljö, förtäta samt att minska buller och förbättra trafikförhållandena längs med Storgatan (väg 241). Översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning säger att det behövs en ökad trafiksäkerhet och ett förändrat trafikmönster på gatorna i tätorten. Om bättre möjligheter kan skapas för cyklister skulle det bidra till mindre bilanvändning. En utbyggd g/c-väg välkomnar också invånare till att cykla och promenera. Enligt kommunstrategin (2014-2025) bör vägnätet förbättras och halter av luftföroreningar ska minska. Det ska överlag finnas en strävan till att skapa en attraktivare ort.

För att Sunne ska kunna gå i linje med översiktsplanen och förtätas behövs Storgatans hastighet sänkas till 40 km/tim. En stor anledning att det i dagsläget inte får byggas nya bostäder längs med Storgatan är på grund av höga bullernivåer. Bullret skulle minska med en hastighetssänkning. Ett jämnare trafikflöde bidrar också till en lägre bullernivå och en bättre luftkvalité. I senare skede kan det också bli aktuellt med en omgestaltning av Storgatan. Denna hastighetsplan är helt i linje med kommunens styrdokument och mål. Hastighetsplanen är en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av Sunne tätort.

## Sammanfattning och slutsatser

En sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim ger en minskad risk för dödsolyckor med 25-30 procent. Restiderna påverkas med 2-5 procent. Restiden ökar med andra ord ungefär med en halv minut för en normal tätortsresa samtidigt som trafiksäkerheten ökar med upp till en tredjedel. Trafikflödet blir jämnare och det minskar inte bara bränsleförbrukningen utan även koldioxidutsläppen vilket bidrar till minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar. Bullernivåerna minskar även något. Barriäreffekten som Storgatan idag utgör för fotgängare och cyklister minskar vilket kan locka fler till att gå och cykla. Tillgängligheten riskerar att bli åsidosatt om inte barriäreffekten hos Storgatan minskar.

I de bostadsområden där en sänkning till 40 km/tim endast skapar en mindre god kvalitetsnivå enligt Rätt fart i staden skall andra åtgärder utöver hastighetsbegränsning diskuteras. Så som att gång- och cykelvägar bör separeras från bilväg, befintliga övergångsställen bör kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder och passager bör hastighetssäkras. Det rör sig med andra ord om ombyggnation och gestaltning i etapper för att upprätthålla en god trafiksäkerhet i hela tätorten.

Vectura genomförde en rapport (2012) över Sunne tätorts trafiknät och hur en sänkning av bland annat Storgatans hastighet till 40 km/h skulle medföra en ökad trafiksäkerhet. Medelhastigheten på Storgatan är vid centrum uppmätt till 36 km/h. En sänkning av den nuvarande hastighetsbegränsningen skulle inte innebära någon större skillnad för fordonstrafikanterna i och med att kommunen jobbar med trafikflödet för att undvika onödiga stopp i trafiken.





Trivectors (2003) trafikanalys skriver också att en sänkning av hastigheten längs med delar av Storgatan behövs för trafiksäkerheten och en lägre bullernivå. Om det sedan också görs åtgärder gällande Storgatans gestaltning så kan det bidra till fler väljer att cykla och gå istället för att ta bilen. Vilket leder till minskad trafik, utsläpp och buller.

WSP (2009) bedömer även de i deras trafikutredning att Storgatan är i behov av en sänkning av hastigheten. WSP skrev också att en eventuell ombyggnation av Storgatan skulle medföra inte bara en bättre trafiksäkerhet utan även minskat buller och en större upplevd trygghet. WSP bedömer att en sänkning av hastigheten från 45 till 35 km/h skulle innebära en 1-2 minuter längre restid mellan Lysviksvägen och väg E45. Minskningen av nuvarande buller skulle bli ca 1 decibel.

Sammanfattningsvis så bedömer alla trafikutredningar som gjorts att en sänkning av hastigheten är viktigt och kommer skapa positiva effekter med väldigt små eller inga negativa bieffekter. Att Storgatan är en viktig länk att arbeta vidare med är alla enhälliga om och att det första steget är att sänka hastigheten. Storgatan är också viktigt att åtgärda i en tidig etapp för att resultera i ett positivt exempel som underlättar förståelsen för genomförandet av senare etapper.