

Styrdokument

# HASTIGHETSPLAN FÖR ULRICEHAMNS KOMMUN



## Våra styrdokument

### [Normerande]

Policy - Vår hållning, övergripande  
Riktlinjer - Rekommenderade sätt att agera  
Regler - Absoluta gränser och ska-krav

### [Aktiverande]

Strategi - Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar  
Program - Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar  
Plan - Uppdrag, tidsram och ansvar

# Innehåll

1	Inledning .....	4
1.1	Bakgrund .....	4
2	Syfte .....	4
3	Metod.....	4
3.1	Inventering .....	5
3.2	Nulägesbeskrivning .....	5
3.3	Analys och bearbetning .....	6
3.4	Avvikelsehantering .....	6
4	Nulägesbeskrivning .....	6
4.1	Nuvarande hastighetsgränser .....	6
4.2	Kollektivtrafik .....	6
4.3	Biltrafiknätet .....	6
4.4	Bedömning av nuläget .....	6
4.5	Livsrum.....	7
5	Analys .....	7
6	Kvalitetavvikelser .....	7
6.1	Identifierade kvalitetsavvikelser .....	7
6.2	Åtgärdsförslag .....	8
7	Hastighetsplan.....	8
7.1	Hastighetsplan Blidsberg .....	9
7.2	Hastighetsplan Dalum .....	10
7.3	Hastighetsplan Timmele .....	10
7.4	Hastighetsplan Trädet .....	11
7.5	Hastighetsplan Ulricehamn .....	11
8	Genomförande i etapper.....	12
9	Bilagor .....	13

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan med hjälp av upphandlad konsult, hastighetsplanen blev dock aldrig antagen. Kommunstyrelsen gav därefter förvaltningen i uppdrag att revidera hastighetsplanen. Förvaltningen fick även i uppdrag att anpassa arbetet med hastighetsplanen efter den översyn av det nationella regelverket som staten har aviserat.

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

Genom att avväga hastigheten väl kan den valda gränsen medverka till att stadsrummet används på ett sätt som stödjer stadens utveckling. År 2016 gav regeringen trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för, och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Bashastighet är den högst tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Rapporten från trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tätbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att de får ett snabbt genomslag över hela landet.<sup>1</sup> I dagsläget är det möjligt att göra dessa förändringar inom ramen för lokala trafikföreskrifter.

## 2 Syfte

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder som ökar hastighetsefterlevnaden på kommunens gator och vägar.

## 3 Metod

Hastighetsplanen har tagits fram med hjälp av utvalda delar ur handboken rätt fart i staden.<sup>2</sup> Handboken syftar till att få nationell likhet och igenkänning.

---

<sup>1</sup> Trafikanalys. Sänkt bashastighet i tätort.2017. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017\\_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf) (Hämtad 2018-12-18)

<sup>2</sup> SKL och Vägverket.2008. Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting, Stockholm

## 3.1 Inventering

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum. Inventeringen gjordes även genom fältstudier och med stöd av befintligt dataunderlag.

**Frirum(F):** Rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik.

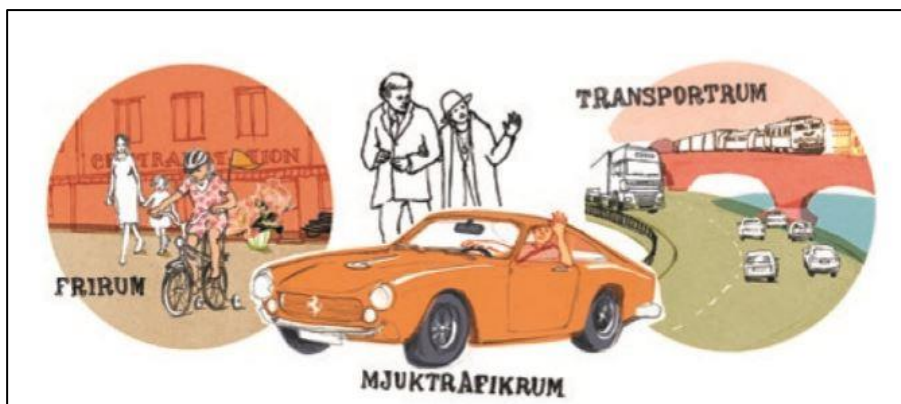
**Integrerat frirum(IF):** Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna

**Mjuktrafikrum(M):** Rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Väggar i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs-och tvärsriktning.

**Integrerat transportrum(IT):** Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har inga 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.

Figur 1. Olika livsrum (källa: Caroline Andersson, Rätt fart i staden)



## 3.2 Nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen bygger på bedömning av livsrum från inventeringen samt uppgifter om befintlig hastighetsgräns och bil-, kollektiv-och uttryckningsnätens funktion. Data sammanställs sedan i en Excel fil, där de olika anspråken viktas mot varandra.

De Stadsbyggnadskvaliteter som tas i beaktning är:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet

### **3.3 Analys och bearbetning**

Nulägesbeskrivningen utgör underlag för analys och bearbetning av data. Ett antal kvalitetavvikelser av låg kvalitet har konstaterats. För att reducera antalet och graden av kvalitetsavvikelser görs en länkoptimering som sammanväger de olika anspråken. Höjning och sänkning av hastighetsgränsen prövas och konsekvenserna analyseras. Detta görs för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande nät. I ett sista steg görs en systemanpassning så att endast hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i hastighetssättningen.

### **3.4 Avvikelsehantering**

För de platser, sträckor eller punkter som i analysen uppvisar låg kvalitet inom ett eller flera av bedömningskriterierna görs en sammanställning som redovisas i avsnitt 5. Bedömningskriterierna är Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

## **4 Nulägesbeskrivning**

### **4.1 Nuvarande hastighetsgränser**

Nuvarande hastighetsbegränsningar har hämtats från Nationell vägdatabas. På de flesta kommunala gator och vägar gäller idag hastighetsbegränsning 50 km/h. Flertal gator utanför skolor och förskolor har tidsbegränsad hastighetsbegränsning till 30 km/h. I hastighetsplanen kommer nuvarande hastighetsbegränsningar att redovisas.

### **4.2 Kollektivtrafik**

I Ulricehamns tätort finns kollektivtrafik i form av bussar i linje och närtrafik. I övriga orter finns regionbusstrafik. Kollektivtrafiken sköts av Västtrafik AB.

### **4.3 Biltrafiknätet**

Med Nationell vägdatabas som underlag har biltrafiknätet delats in i övergripande huvudvägnät, huvudvägnät och lokalvägnät. Huvudvägnätet ska kanalisera trafik från lokalvägnätet vilket innebär högre anspråk på framkomlighet och åtgärder för oskyddade trafikanter. På lokalvägnätet är biltrafikens samspel med de oskyddade trafikanterna viktig.

### **4.4 Bedömning av nuläget**

En inledande analys har gjorts utifrån befintliga hastighetsbegränsningar. Var och en av dessa har bedömts inom kvaliteterna tillgänglighet för bil- och kollektivtrafik, karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. Alla kvaliteter är dock inte tillämpliga på alla delar av nätet.

## 4.5 Livsrum

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gaturummets funktion och gatans utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum.

# 5 Analys

Länkoptimering har utförts för att välja den hastighetsnivå som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnadskvaliteterna. I samband med detta har även en anpassning av hastighetsbegränsningarna gjorts, så att endast 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i hastighetssättningen. De förändringar som har gjorts för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande nät innebär i vissa fall att avvikelser ökar något. I ett första steg så kommer 50 km/h bibehållas på vissa sträckor fram till att åtgärder för anpassning till 40 km/h genomförts.

Tillgänglighetsanspråken för buss, ambulans och räddningstjänst har stor betydelse. Innan vägar byggs om för att anpassas till lägre hastigheter bör kommunen samråda med räddningstjänst och trafikhuvudman. En sänkning av hastigheten bör dock kunna accepteras på platser där oskyddade trafikanter och stadens karaktär har stora och viktiga anspråk.

# 6 Kvalitetavvikelser

## 6.1 Identifierade kvalitetsavvikelser

De punktavvikelser som framkommit är gång- och cykelstråk som korsar biltrafik på sträckor där hastighetsbegränsningen föreslagits till 60 km/h och på sträckor på det högtrafikerade vägnätet som föreslagits få 40 km/h.

Exempel på detta är övergångsställen samt gång- och cykelpassager i Ulricehamn på:

- Tre Rosors väg
- Grönahögsvägen
- Strandgatan

I Trädet på:

- Centralvägen

I Dalum på:

- Centralvägen

I Blidsberg på:

- Falköpingsvägen

I Timmele på:

- Falköpingsvägen

## 6.2 Åtgärdsförslag

### Åtgärdsförslag för avvikelser med låg kvalitet

Vid vald hastighetsgräns kan något av stadsbyggnadskvaliteterna bedömas få en låg kvalitet. Kvaliteterna som tas i beaktning är: Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Korsningspunkter med oskyddade trafikanter på sträckor med föreslagen hastighetsbegränsning 60 km/h och högtrafikerade gator med 40 km/h måste hastighetssäkras. Det är viktigt att säkra de platser där många oskyddade trafikanter behöver korsa vägen. Exempel på detta är:

- Alla övergångsställen på Tre Rosors väg i Ulricehamn. Det är mycket viktigt att hastighetssäkra de övergångsställen där många barn och äldre passerar.
- Övergångsställen vid förskola på Grönahögsvägen i Ulricehamn.
- Övergångsställen på Strandgatan i Ulricehamn.
- Övergångsstället utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) i Blidsberg. Detta övergångsstället är mycket viktigt att hastighetssäkra eftersom många barn passerar här.
- De fyra övergångsställena längs Centralvägen (väg 46) samt vid busshållplatsen söder om Industrigatan i Trädet.
- Vid busshållplatserna på Centralvägen (väg 46) i Dalum.
- Övergångsstället och busshållplats utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) i Timmele och säkrad passage vid Herrljungavägen.

På sträckor där hastighetsefterlevnaden konstateras vara låg kommer fysiska åtgärder behöva utföras. Utbyggnaden av dessa görs succesivt utefter att behovet konstaterats.

## 7 Hastighetsplan

Det slutliga förslaget till hastighetsplan kommer att redovisas nedan. Först kommer de långsiktiga planer att presenteras för att sedan beskriva hur hastighetssättningen är tänkt att ske etappvis. Överlag ger förslaget få avvikelser med låg kvalitet. Resultatet i Ulricehamns kommun är att 40–60 km/h föreslås på det övergripande huvudvägnätet och huvudsakligen 40 km/h på huvudvägnätet. På lokalnätet föreslås 40 km/h med undantag för vissa sträckor vid exempelvis skolor där 30 km/h föreslås. Gator inom industriområden föreslås få en hastighetsbegränsning på 40 alternativt 60 km/h.

Förslaget till hastighetsplan är en långsiktig plan som ger en målbild av hastighetsgränserna. Själva genomförandet av hastighetsplanen behöver dock delas upp i etapper.



Hastighetsförändringarna som kan behöva genomföras mer på sikt är främst åtgärder som förutsätter stora investeringar i form av ombyggnad eller fysiska åtgärder.

En utvärdering som finns beskriven i rätt fart i staden visar att en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h har en betydande vinst i tätorter. Medelhastigheten sänks i snitt med 3 km/h, vilket innebär en minskad risk för dödsolyckor med 25–30 procent. Restiden påverkas mindre än en halv minut i restidsförlängning.<sup>3</sup>

Körning i tätort orsakar även större bränsleförbrukning än till exempel landsvägskörning. Många stopp och accelerationer är en orsak. Lägre hastighet och framför allt ett jämnt körsätt ger vid körning i tätort mindre utsläpp av koldioxid och minskad bullernivå.<sup>4</sup>

Hastigheten har en stor inverkan på trafiksäkerheten, det gäller främst konsekvenserna av en kollision. Vid en sänkning från 50 km/h till 40 km/h minskas stoppsträckan markant vilket är direkt avgörande för konsekvenserna vid en olycka.<sup>5</sup>

En bullerkartläggning har utförts över Ulricehamns kommun där konsekvenser av nya hastighetsgränser har utretts. Om hastighetsöversynen genomförs i sin helhet blir effekten totalt att ca 700 personer färre än i dag exponeras för ljudnivåer över 55 dB(A). Även de som i dag utsätts för mycket höga nivåer, över 65 dB(A) vid fasad, minskar betydligt.

## 7.1 Hastighetsplan Blidsberg

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av Blidsberg finns ett litet Industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Väg 1865 ansluter genom västra delen av samhället till väg 46 och bedöms också vara integrerat transportrum. Resterande vägar är mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på västra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h utom vid skolan och förskolan, där det är 30 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsstället utanför skolan på Falköpingsvägen. Detta övergångsstället är viktigt att hastighetssäkra.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 6.

---

<sup>3</sup> SKL och Vägverket.2008. Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting, Stockholm.

<sup>4</sup> Ibid

<sup>5</sup> Ibid.

## 7.2 Hastighetsplan Dalum

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 men inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns vid busshållplatserna på Centralvägen (väg 46), de platserna behöver hastighetssäkras.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 7.

## 7.3 Hastighetsplan Timmele

Tätorten Timmele utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av tätorten finns skola och förskola, i norra delen finns ett industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, från väster ansluter väg 182 och väg 1835 till väg 46, dessa bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 från skolan och söderut samt från väg 182 till plantvägen(idrottsplats). Gång- och cykelväg finns även utmed väg 1835 och del av väg 182. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h. utom vid skolan och förskolan, där det är 30 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsställe och busshållplats utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) och korsningen vid Herrljungavägen.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 8.

## 7.4 Hastighetsplan Trädet

Tätorten utgörs främst av bostadsområden och i östra delen av tätorten finns en skola. Genom tätorten går Väg 46 sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde som bedöms som integrerat transportrum. De allmänna vägarna 1859 och 1887 som korsar samhället i östlig-västlig riktning bedöms även som integrerat transportrum. Dock är trafikmängden på dessa vägar relativt låg. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på de fyra övergångsställena längs Centralvägen (väg 46) samt vid busshållplatsen söder om industrigatan.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 9.

## 7.5 Hastighetsplan Ulricehamn

Det övergripande huvudvägnätet består av; Falköpingsvägen, Strandvägen och Marbäcksvägen som förbinder väg 46 med väg 157 i nord-sydlig riktning. Jönköpingsvägen och Rönnåsgatan som ansluter till väg 40 österut och Tre Rosors väg som till viss del fungerar som genomfartsled men som främst matar interntrafiken i tätorten.

Falköpingsvägen bedöms som transportrum och övriga gator som integrerat transportrum

Huvudvägnätet som i huvudsak samlar upp trafiken från bostadsområden, industriområden och centrumgator bedöms också som integrerat transportrum. Bostadsgator och övriga gator bedöms som mjuktrafikrum, med undantag för norra delen av Storgatan och till de anslutande gator som bedöms som frirum respektive integrerat frirum.

Det finns gång- och cykelvägar utmed större delen av huvudvägnätet, på några sträckor ligger dock inte gång- och cykelvägen utmed huvudvägen men i dessa fall finns alternativ väg för gående och cyklister.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h. I vissa bostadsområden är det idag 30 km/h och på vissa sträckor runt skolor är det tidsbegränsad 30 km/h.

Kvalitetsavvikelser finns på övergångsställena och gång-och cykelpassager på Tre Rosors väg, Grönahögsvägen och Strandgatan.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 10.

## 8 Genomförande i etapper

Med beaktning av inkomna yttrande föreslås hastighetsplanen införas stegvis. Ulricehamns kommuns ställningstagande är att 40 km/h ska vara bashastighet inom tätbebyggt område, men för att samtidigt uppnå en acceptabel efterlevnad krävs fysiska åtgärder. Det tar generellt lång tid för att genomföra den här typen av åtgärder, då kommunen inte råder över frågan eftersom det rör statlig väg (väg 46). Det krävs att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverket i frågan och att kommunen prioriterar åtgärder på väg 46 vid inspel till regional plan.

Som första steg i ett genomförande utförs etapp 1 där 50 km/h bibehålls på en del av de sträckor som kommunen på sikt avser införa 40 km/h på. Införandet av 40 km/h på dessa sträckor avses därefter genomföras i etapp 2 i samband med att de fysiska åtgärderna genomförs. I ett första genomförande av planen kommer nya hastighetsgränser införas i enlighet med bilagor 1–5.

Kostnaden för omskyltning till de nya hastighetsgränser som omfattas av den kortsiktiga planen beräknas uppgå till 300 000 kr.

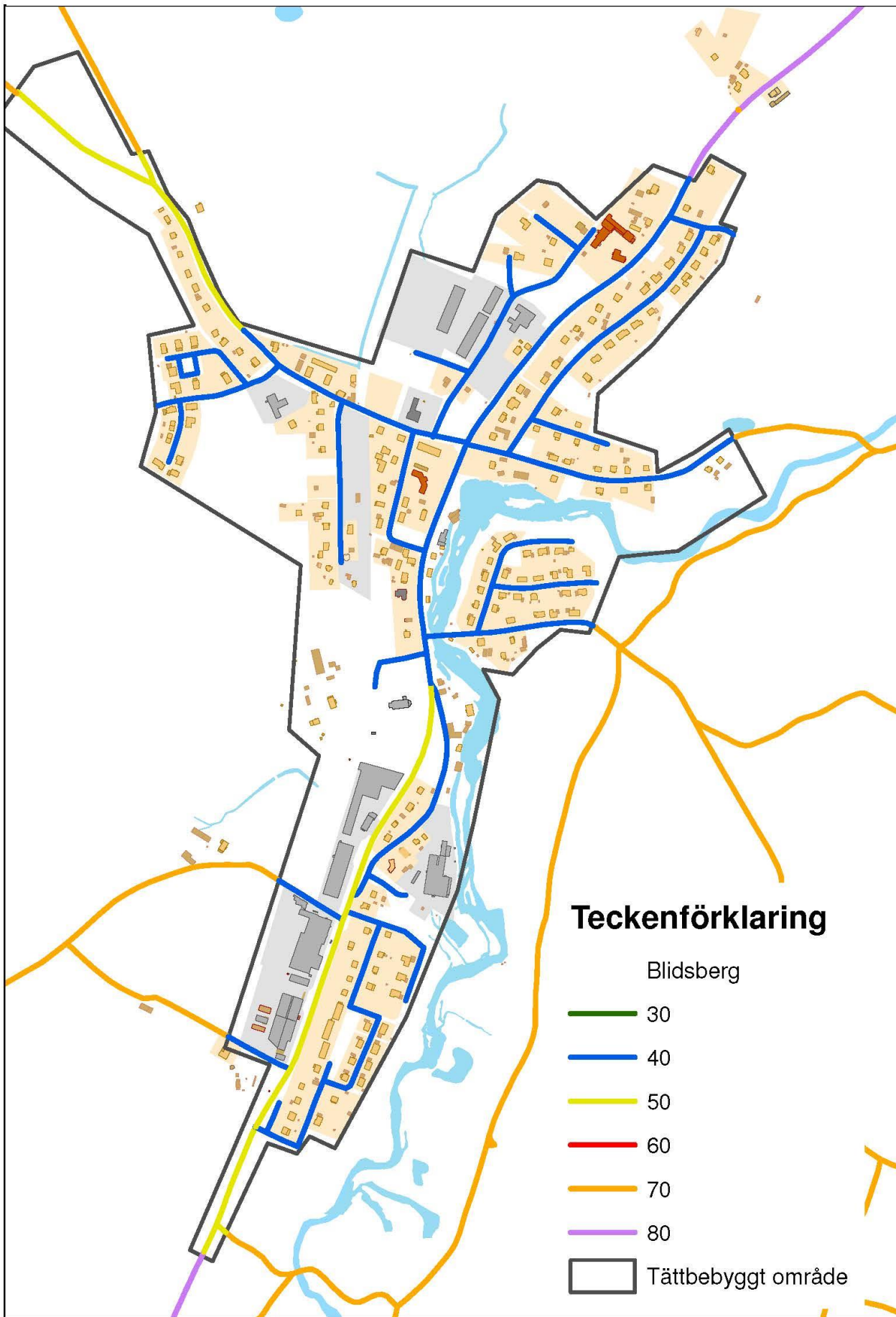


Figur 2 Stegvis övergång från 50 km/h till 40 km/h

## 9 Bilagor

1. Hastighetsplan Blidsberg etapp 1
2. Hastighetsplan Dalum etapp 1
3. Hastighetsplan Timmele etapp 1
4. Hastighetsplan Trädet etapp 1
5. Hastighetsplan Ulricehamn etapp 1
6. Hastighetsplan Blidsberg etapp 2
7. Hastighetsplan Dalum etapp 2
8. Hastighetsplan Timmele etapp 2
9. Hastighetsplan Trädet etapp 2
10. Hastighetsplan Ulricehamn etapp 2

# Bilaga 1 Hastighetsplan Blidsberg etapp 1



Bilaga 2 Hastighetsplan Dalum etapp 1

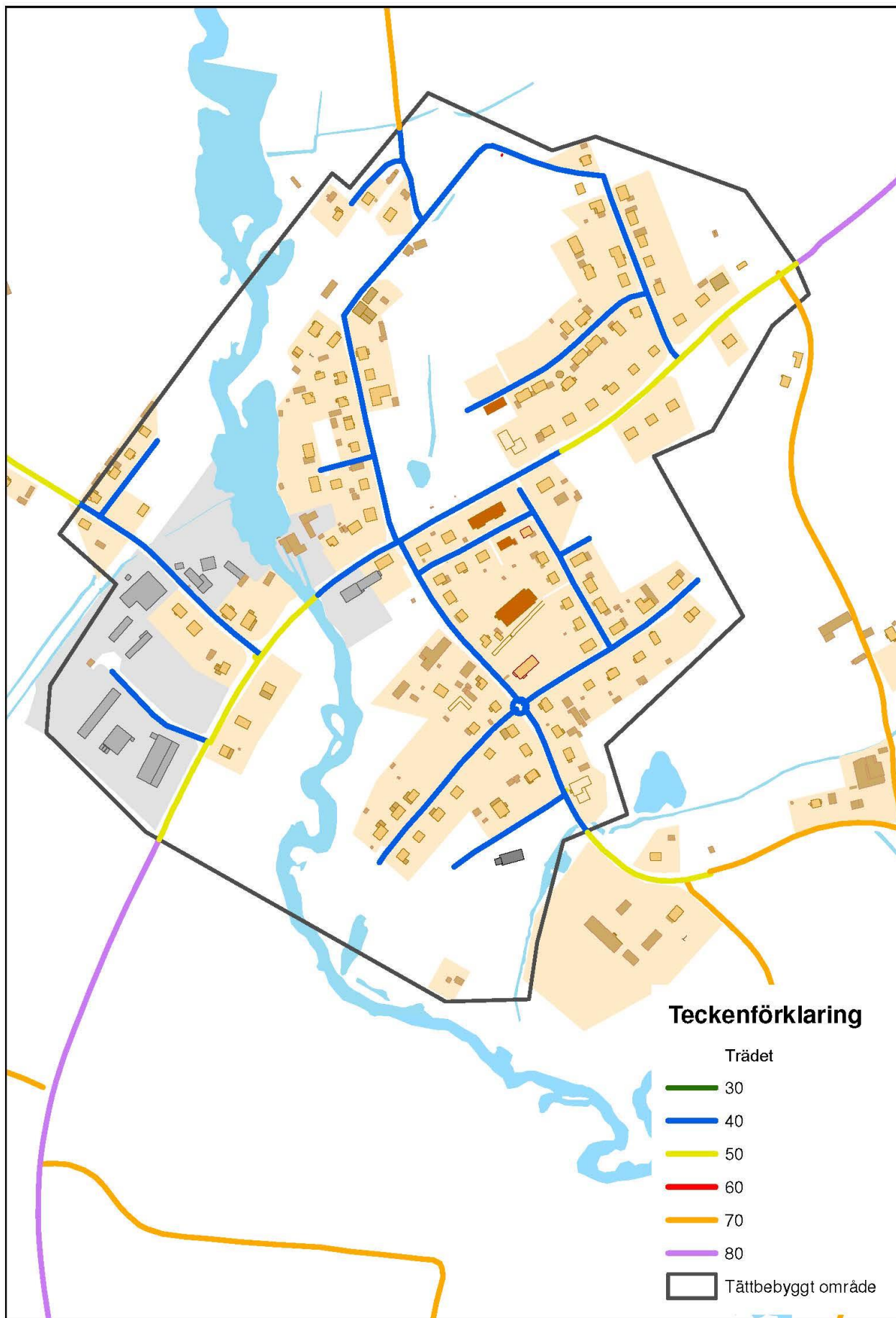


# Bilaga 3 Hastighetsplan Timmele etapp 1

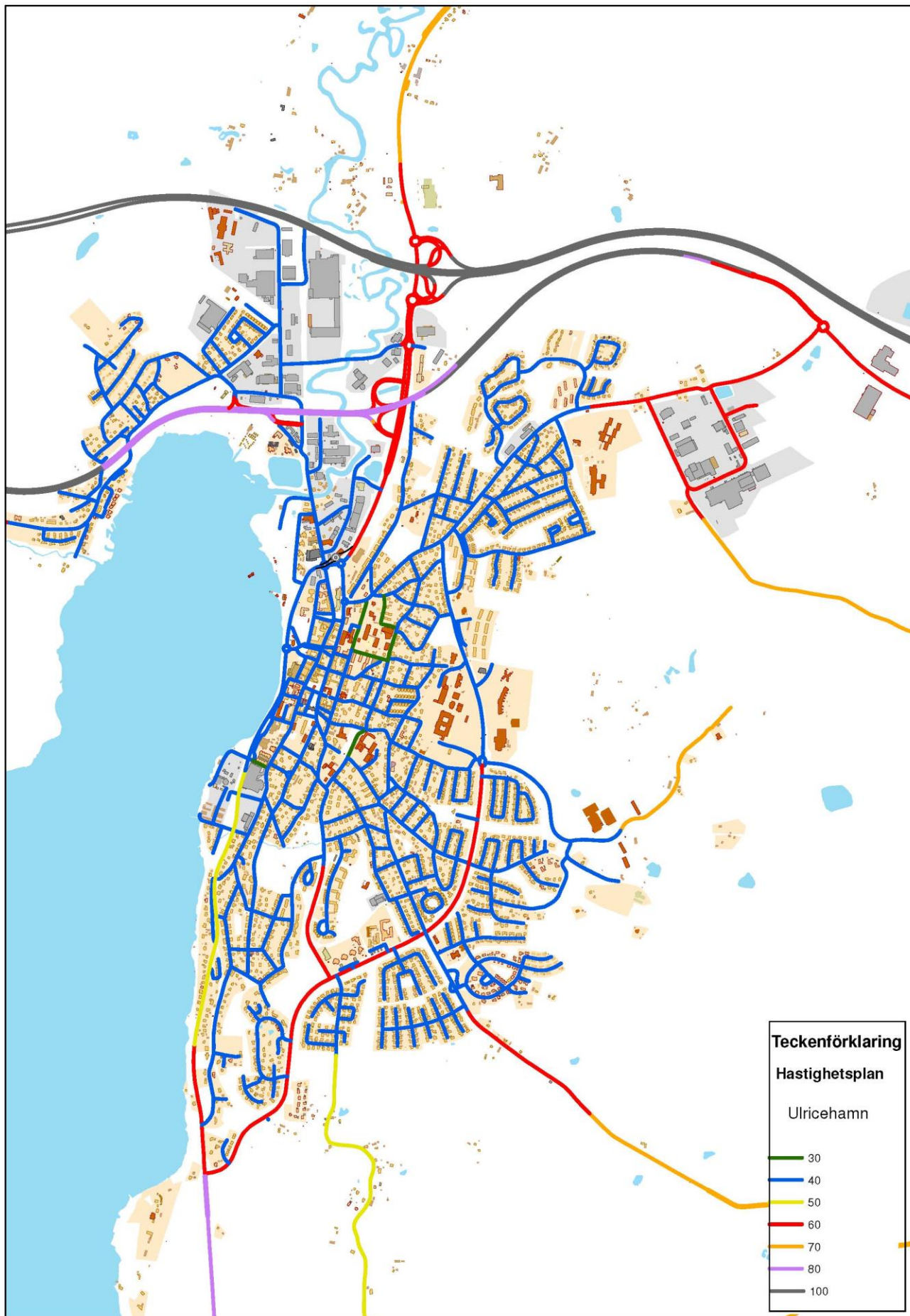




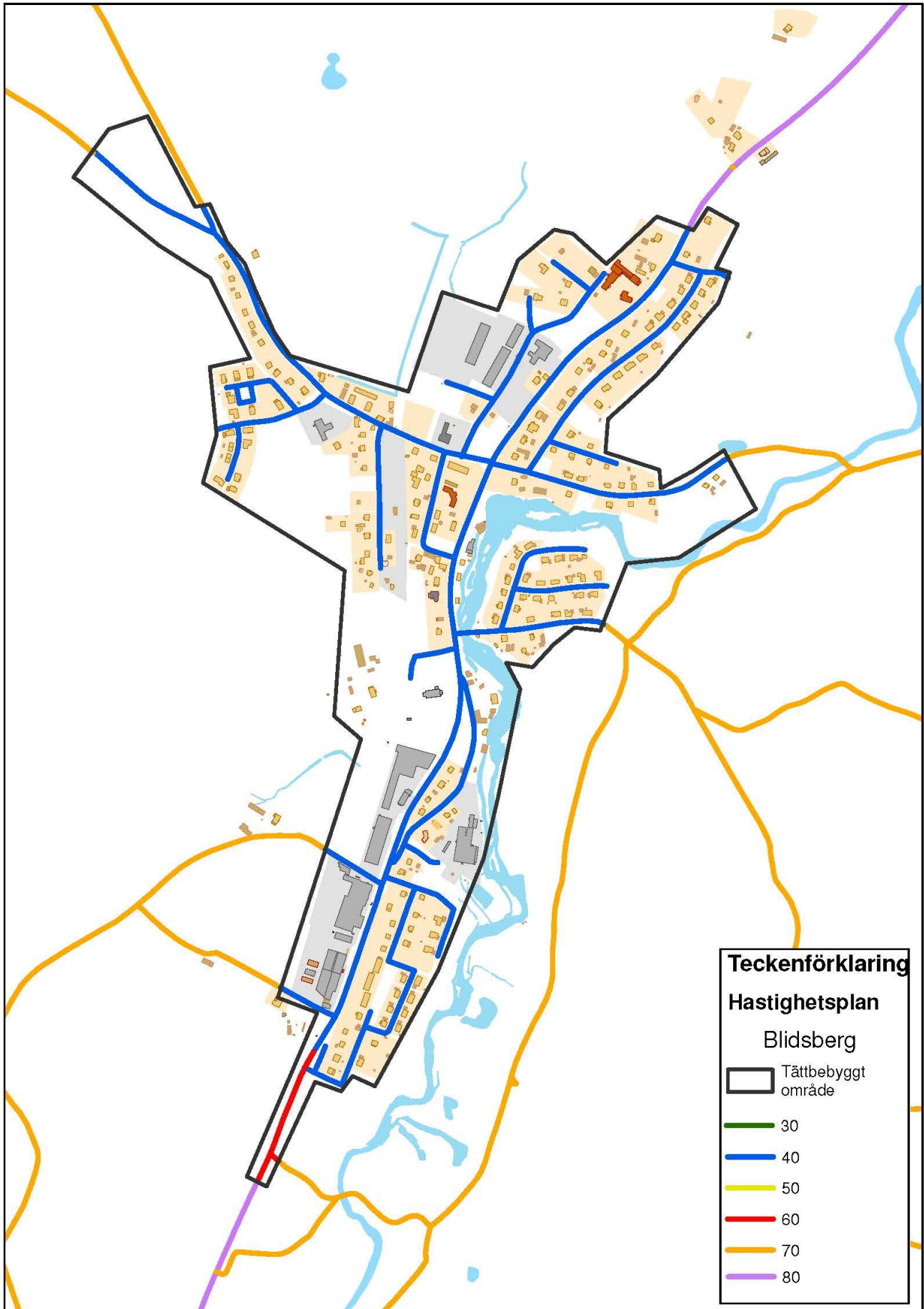
# Bilaga 4 Hastighetsplan Trädet etapp 1



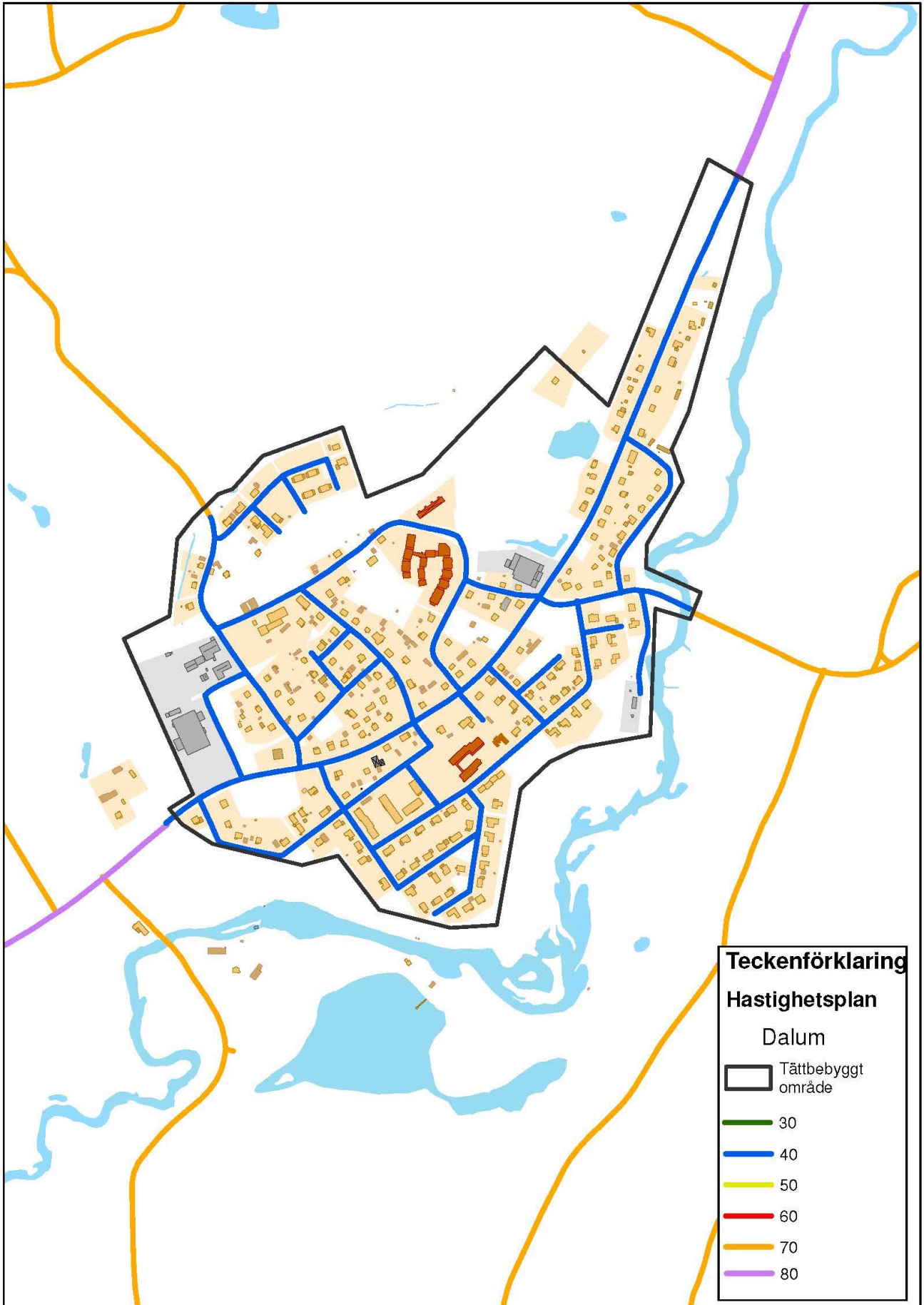
# Bilaga 5 Hastighetsplan Ulricehamn etapp 1



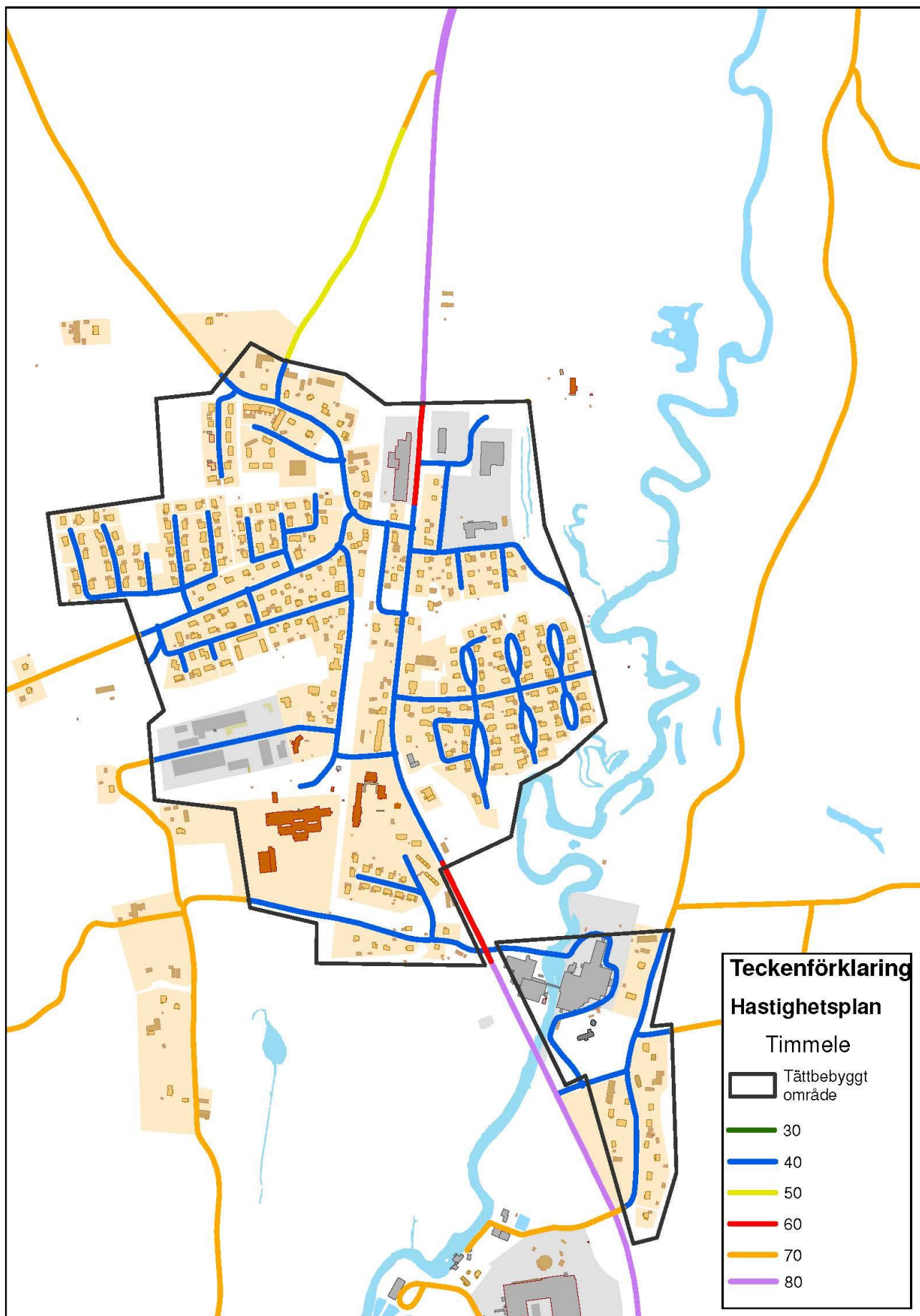
# Bilaga 6 Hastighetsplan Blidsberg etapp 2



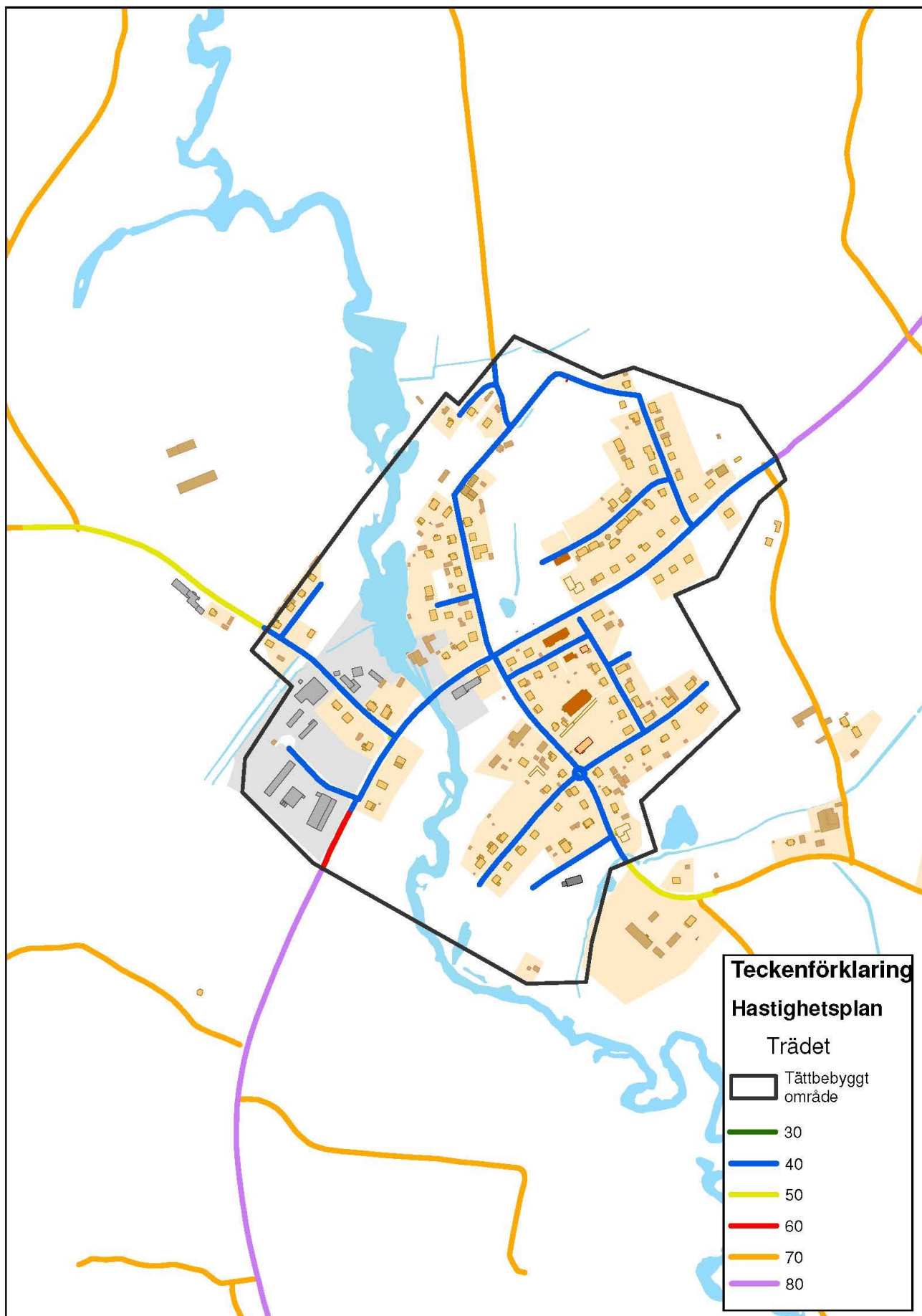
# Bilaga 7 Hastighetsplan Dalum etapp 2



# Bilaga 8 Hastighetsplan Timmele etapp 2



# Bilaga 9 Hastighetsplan Trädet etapp 2



# Bilaga 10 Hastighetsplan Ulricehamn etapp 2

