



Förslag till hastighetsöversyn i Värmdö kommuns tätbebyggda områden



Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Bakgrund	2
Syfte	2
Metod	3
Hastighetsöversyn över kommunens tätbebyggda områden	5
Gustavsberg	6
Hemmesta - Grisslinge	7
Brunn	8
Stavsnäs	9
Björkås	10
Torsby	11
Strömman	12
Klacknäset	13

Sammanfattning

Sedan 2008 kan hastighetsgränser i 10-steg från 30 till 120 km/tim användas. De nya hastighetsgränserna ska enligt regeringen införas successivt. På sikt bedöms 50 liv per år kunna räddas, varav 10-20 på kommunalt vägnät. Detta baseras bland annat på försöken med 40 och 60 km/tim i tätortsmiljö i 12 kommuner runt om i landet.

Bakgrund

Vägverkets målsättning är att under 2008–2009 samordna en systematisk översyn av hastighetsgränserna inom hela det statliga vägnätet med den nationella och regionala åtgärdsplaneringen för år 2010–2021. Vägverkets mål är att:

- minska antalet dödade med minst 10 per år,
- minska koldioxidutsläppen,
- öka den samhällsekonomiska effektiviteten,
- få hastighetsgränser som upplevs som tydligare och som ger bättre acceptans.

En första etapp av hastighetsöversynen genomfördes hösten 2008, på cirka hälften av det nationella vägnätet. Den andra etappen av införandet av nya hastighetsgränser inom det statliga vägnätet planeras till hösten 2009. Vägverkets målsättning är också att denna översyn ska ske samordnat med kommunala väghållare och regionala planupprättare. Detta är särskilt viktigt för statliga genomfarter i tätorter.

Kommunerna är inte skyldiga att göra en översyn av sina hastighetsgränser och införa ett nytt hastighetsgränssystem. Det finns dock stora fördelar i att så många kommuner som möjligt gör en översyn av hastighetsgränssystemet inom tätort – i likhet med det Trafikverket gör inom hela det statliga vägnätet. Det är särskilt viktigt att de förslag till nya hastighetsgränser som tas fram av kommunerna grundar sig på en analys av hela trafiksystemet inom både huvudorten och övriga mindre tätorter i kommunen. Dels för att uppnå så positiva effekter som möjligt på bland annat miljö och trafiksäkerhet, dels för att motverka plottrighet i det nya hastighetsgränssystemet

Syfte

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö är livsmiljön för dem som bor och verkar där. Stadsutvecklingen ska medverka till en god regional och global miljö. Trafiksystemets primära uppgift är att ge staden den tillgänglighet den behöver och tål – en tillgänglighet som medverkar till att göra staden attraktiv.

Kommunerna beslutar gränsen för tätbebyggt område och beslutar alla hastighetsgränser inom tätbebyggt område, oavsett vem som är väghållare.

Sedan den 1 augusti 2008 har kommunerna möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter om 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim inom tätbebyggt område (VVFS 2008:184).

Beslut om annan hastighetsgräns än 50 km/tim inom tätbebyggt område får ske om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Metod

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i olika delar av stadens trafiknät räcker det inte med att veta vilken del av trafiknätet som en viss gata tillhör. Detta eftersom nättillhörigheten endast beskriver gatans funktionella roll i trafiksystemet. Gatan har ju inte bara en funktionell roll i staden, utan är ett av stadens viktigaste och mest strukturbildande stadsbyggnadselement. Det innebär att en analys av hastighetsnivåerna i staden även måste beakta hela det stadsrum som gatan är en del av. Som stöd för en grov indelning av stadsrummen, med hänsyn till dess karaktärsdrag, används här den så kallad livsrumsmodellen.

I livsrumsmodellen¹ delas staden in i tre olika ”rum” och i två ”mellanrum”; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.

En ambition kan vara att på sikt ge de olika rummen en gestaltning som tydliggör deras roll. De blir självförklarande och är lätta att förstå för alla som vistas i rummen. Dagens utformning har ofta fokus på biltrafiken. Detta ger en otydlighet som kan göra det svårt att uppfatta rummets tillhörighet.

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 till exempel torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata gång- och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.

Integrerat frirum (IF) -30 km/h, 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 och prioritet för fotgängare/cyklister gäller. 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.

Mjuktrafikrum (M) 30-50 km/h, rum som omfattar större delen av stadens/tätortens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärsriktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum (IT) 50-70 km/h, 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. Det är långa avstånd mellan entréerna. Korsningsanspråket uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrumsrum. I rummet har oskyddade trafikanter ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanter närvaro men utan att samspela med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

¹ Rätt fart i staden, Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, SKL och Trafikverket, 2008.



Transportrum (T) 70- km/h, 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. Dess karaktär påverkas ringa av hastighetsnivån, varför den inte behöver bedömas. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.

Sammanfattande livsrumsmatris

	Fordon	Oskyddade trafikanter	Korsnings-behov GC	Funktion Miljö	Bebyggelse	Entréer	Hastighet (km/h) kvalitetsnivå (gul-grön)
Frirum F	GÅENDE/ CYKLISTER Ingen motorfordons trafik			Renodlat vistelserum gc-trafik såsom, park, torg, gc-vägar			
Integrerat frirum IF	GÅENDE/ CYKLISTER Motorfordons trafik	Färdas i gatan	Inget korsnings-behov, vistas redan i gatan	Yta/rum för gc-trafikanter med angorings-trafik till fastigheter utan genomfarts-trafik	Bebyggelse tät och i direkt kontakt med gaturummet. Väggarna kan även bestå av park som gör anspråk på	Många, tätt placerade, entréer i direkt anslutning till gaturummet	-30
Mjuk trafikrum M	GÅENDE/ CYKLISTER/ MOTORFORDON Samspel	Färdas i gatan längs kanterna	Stort korsnings-behov längs hela gatan	Större delen av tätortens gaturum, ofta blandad stads-bebyggelse	Tät eller mer gles bebyggelse som gör anspråk på kontakt och närvaro inte alltid i direkt anslutning	Många entréer eller tätt med entréer, indirekt mot gaturummet	30-50
Integrerat transportrum IT	MOTORFORDON Gående/cyklister	Färdas på separerad gc-väg i gaturummet eller få i rörelse	Litet korsningsbehov, endast i korsningspunkter	Huvudsakligen ett transportrum	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet, indraget utan anspråk på kontakt	Få entréer eller glest med entréer ej i direktkontakt med gaturummet.	50-70
Transportrum T	MOTORFORDON Inga gående/cyklister	Färdas på helt separerade gc-vägar utanför gaturummet eller mycket lågt flöde	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat transportrum	Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet	Inga	70-

Hastighetsöversyn över kommunens tätbebyggda områden

För tydlighetens skull och efter översyn enligt livsrumsmatrisen har förvaltningen valt att arbeta med tre hastigheter inom kommunens tätbebyggda områden.

Teckenförklaring till samtliga tätbebyggda områden

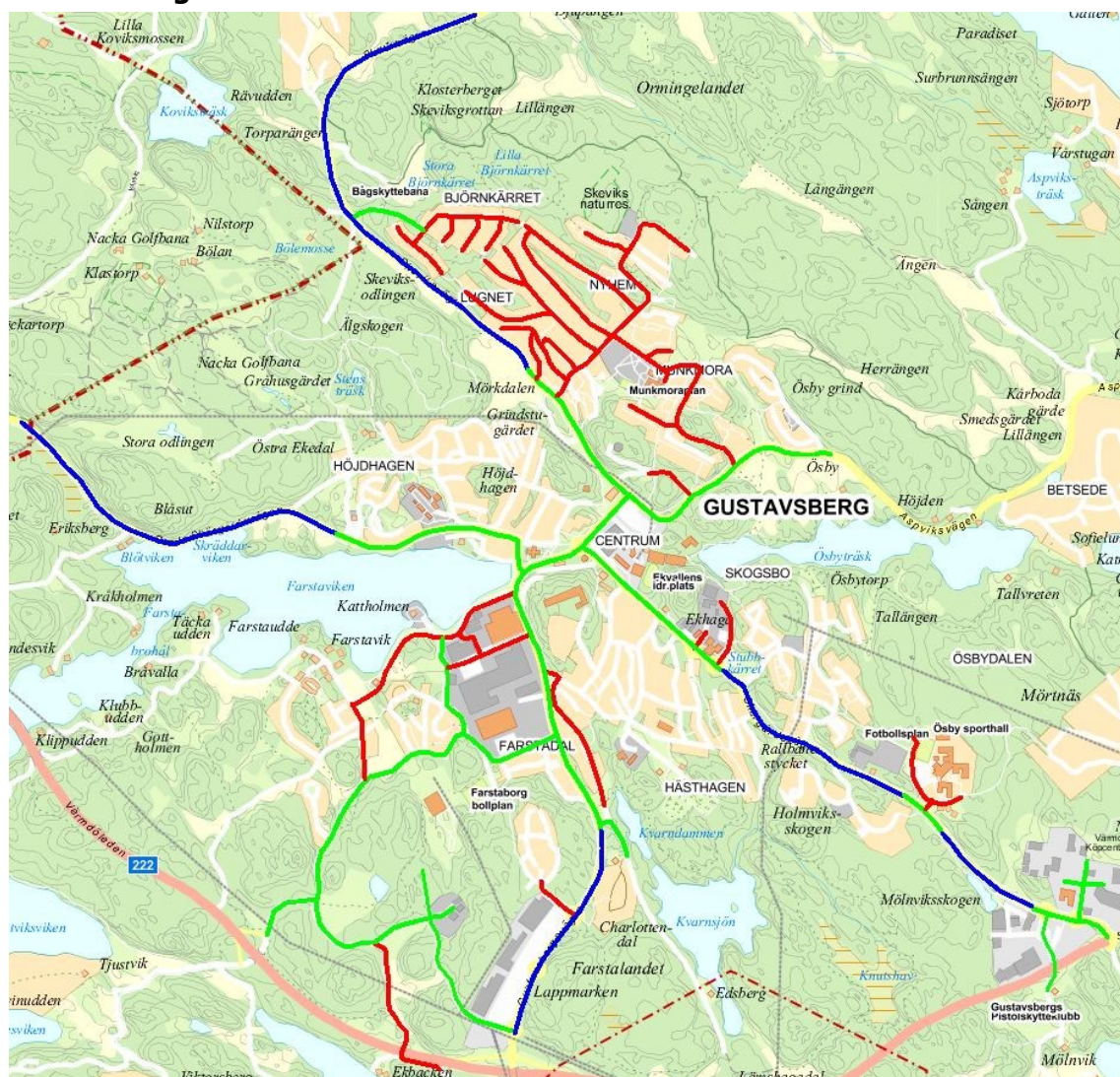
30 km/h = rött	enligt livsrumsmatrisen IF
40 km/h = grönt	enligt livsrumsmatrisen M
60 km/h = blått	enligt livsrumsmatrisen IT

Integrerat frirum: Kommunen har valt att sätta 30 km/h på bostadsgatorna på kommunens gator inom tätbebyggt område. Där bör hastigheten vara låg då det finns många oskyddade trafikanter som rör sig längs med och på gatorna. Bebyggelsen är tät och i direkt kontakt med gatan och det finns parker som gör anspråk på gaturummet. Många har också entréer direkt mot gatan.

Mjuka trafikrum: I detta rum har kommunen valt att sätta 40 km/h. Här rör sig gående, cyklister i samspel även fast det i Värmdös fall oftast finns en separat gång- och cykelbana. Det finns stora korsningsbehov efter gatorna. Längs med dessa gator går också de stora buss stråken varför 40 km/h är att föredra för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv.

Integrerat transportrum: Här har förvaltningen valt att sätta 60 km/h. De oskyddade trafikanterna rör sig på separata gång- och cykelbanaor. Små korsningsbehov och de sker i korsningspunkterna och det är få eller inga entréer mot gatan.

Gustavsberg



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

I Gustavsberg är förslaget att alla gator i bostadsområden, Ösby skolan och hamnen får 30 km/h. De centrala gatorna där det går kollektivtrafik föreslås få 40 km/h för att upprätthålla en attraktiv kollektivtrafik. På infarterna mot centrala Gustavsberg, delar av Gustavsbergsvägen, Gamla Skärgårdsvägen samt Skärgårdsvägen föreslås 60 km/h. För att göra det tydligare föreslås att hastigheterna förbi Ösby skolan och Ekedalsskolan är 40 km/h hela dygnet. Detta gör att det även kvällstid blir en säkrare trafiksituation kring skolorna. Det samma gäller hastigheten förbi Farstaviken och Gustavsbergs centrum som för tydlighetens skull föreslås bli 40 km/h hela dygnet.

Hemmesta - Grisslinge



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

Väg 222 Grisslingerakan föreslås få 60 km/h. Väg 274 Skärgårdsvägen föreslås få 60 km/h. Båda vägarna är integrerat transportrum där passager av gatan kan ske vid övergångsställen och gångtunnlar. Längs med sträckan finns gång- och cykelväg. Motionsvägen föreslås få 30 km/h hela dygnet.

Brunn



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

Ingårövägen föreslås få 60 km/h fram till Brunnns centrum där Eknäsvägen och Mörtäsvägen föreslås få 40 km/h hela dygnet. Det blir tydligare med 40 km/h hela dygnet förbi Brunnns centrum och Brunnns skola då det pågår aktiviteter vid skolan och idrottsplatsen även kvällstid. Längs med sträckan finns separat gång- och cykelväg.

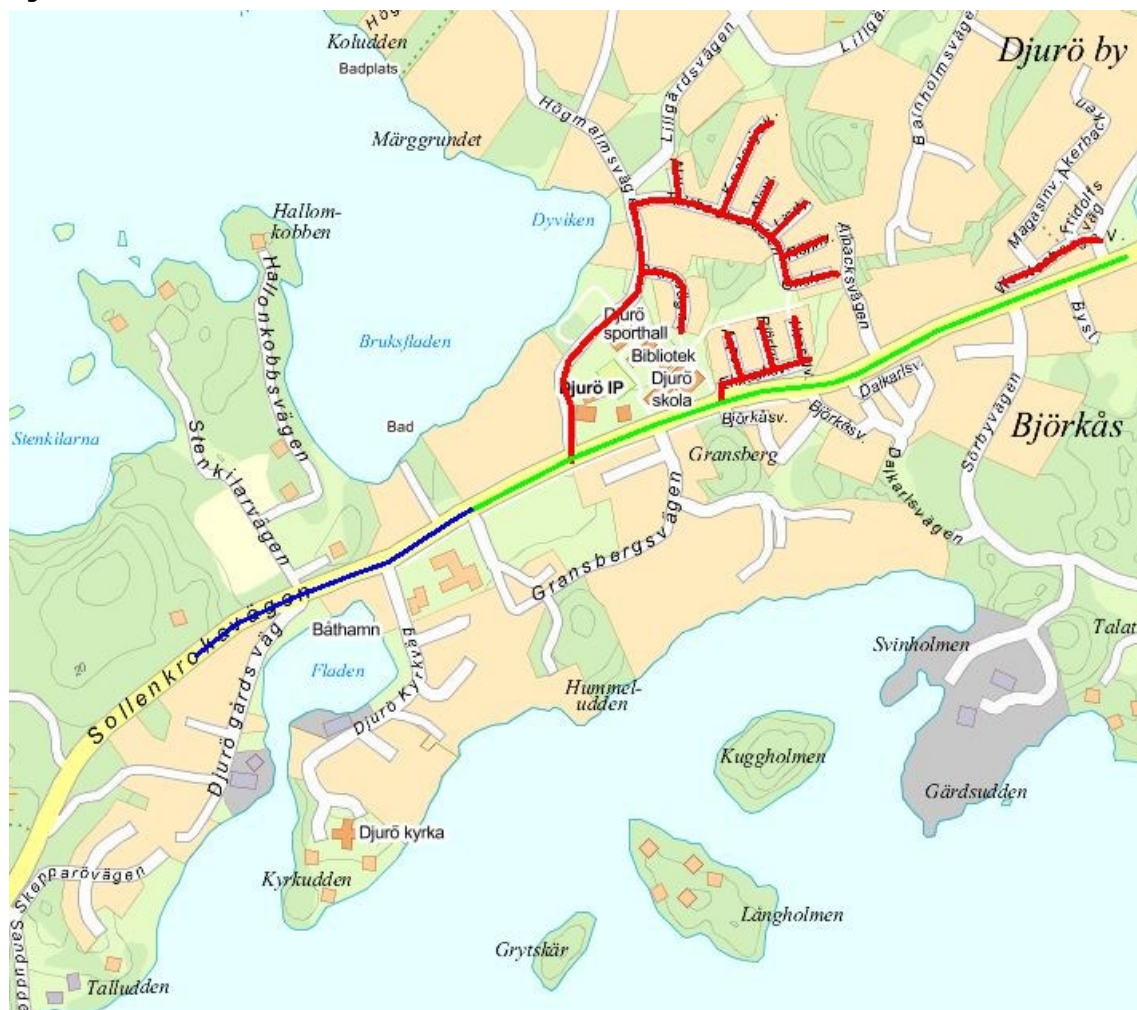
Stavsnäs



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

Från Allévägen till Stavsnäs vinterhamn föreslås 40 km/h hela dygnet för att få en tydligare och säkrare trafiksituation. Längs med sträckan finns separat gång- och cykelväg.

Björkås



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

I Björkås föreslås 30 km/h inne i bostadsområdena. Sollenkrokanvägen föreslås få 60 km/h fram till Gransbergsvägen och sedan 40 km/h hela dygnet genom hela Björkås fram till Djurö byväg.

Torsby



Väg 274 Värmdövägen genom Torsby föreslås få 60 km/h. Längs med Värmdövägen finns separat gång- och cykelväg.

Strömma



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

V222 Stavsnäsvägen föreslås få 60 km/h och sedan 40 km/h genom Strömma tätbebyggda område.

Klacknäset



30 km/h = rött IF, 40 km/h = grönt M, 60 km/h = blått, IT

Klacknäs vägen och Björknäsvägen föreslås få 60 km/h fram till och med Småängsvägen där Björknäsvägen föreslås få 40 km/h.