

HÖÖRS KOMMUN

HASTIGHETSPLAN

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60

Reviderad av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2016-01-25 § 12



Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig hastighetsplanen: Emma Holgersson

Handläggare: Ann Jankelius, Emily Evenäs och Per Johansson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Kristina Johanneson, Leif Henriksson, Clas Paulsson, Anna-Karin Nilsgart, Bo Johansson, Susanne Löfström, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Erik Mårtensson, Camilla Källström och Marianne Ragntoft samtliga från Höörs kommun, Mikael Nykänen och Johan Bernehäll från Polisen, Sten Björk från Räddningstjänsten i Höör samt Ann Jankelius, Emily Evenäs, Emma Holgersson och Per Johansson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under hösten 2012. Revideringar har utförts våren 2016.

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM HASTIGHETSPLANEN	138
2. UTGÅNGSPUNKTER	140
3. MÅL	144
4. METOD	145
5. NULÄGESBESKRIVNING	146
6. FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER	151
7. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	164
8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	166

Hastighetsplanen utgör en av flera delplaner i Trafikplan Höörs kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Höörs kommun som helhet.

1. OM HASTIGHETSPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Hastighetsplanen är en av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

BAKGRUND TILL HASTIGHETSPLANEN

År 2005 fick Vägverket (nuvarande Trafikverket) i uppdrag av Sveriges riksdag att se över det nuvarande hastighetsgränssystemet och hitta en strategi för att successivt anpassa hastighetsgränserna till Nollvisionens intentioner och de övriga transportpolitiska målen. Forskning och utveckling inom området har gjort att de tidigare generella hastighetsgränserna 50 km/h inom tätort och 70 km/h utanför tätort är för trubbiga för att spegla olika karaktärer och trafikmiljöer.

Resultatet blev att Vägverket (nuvarande Trafikverket) förordade en komplettering av nuvarande udda gränser med ett införande av jämna steg så att alla 10-steg mellan 30 och 120 km/h skulle kunna användas.

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta högsta tillåtna hastighet i steg om 10 km/h, från 30 km/h till 120 km/h.

HUVUDPAKETET



CYKELPLAN



HASTIGHETSPLAN



TRAFIKSÄKERHETS-
PROGRAM



GÅNG- OCH
TILLGÅNGLIGHETSPLAN

PAKET 2



PROGRAM FÖR
MOBILITY MANAGEMENT



GESTALTNINGS-
PROGRAM

PAKET 3



VÄGVISNINGSPLAN



BULLERSANERINGS-
PLAN

Sedan systemet med hastigheter i steg om 10 km/h infördes, har olika former av utvärderingar gjorts av systemet, där allt från acceptans och kommunikation till faktiska hastigheter, trafiksäkerhet och miljö har utvärderats. Utvärderingen överlämnades den 1 juni 2012 till regeringen.

Huvudförslagen i utvärderingen var att 30 och 110 km/h behålls men att 50, 70 och 90 km/h avvecklas succesivt. 40 km/h skulle ersätta 50 km/h som bashastighet i tätbebyggt område. 60 km/h skulle ersätta 70 km/h som bashastighet utanför tätbebyggt område.

Trots förslaget i utvärderingen beslutade Näringsdepartementet år 2013 att det inte fanns tillräckligt starka skäl för att avveckla 50, 70 och 90 km/h. Istället kvarstår riksdagens och regeringens beslut med hastighetsbegränsningar i jämna 10-steg i intervallet 30-120 km/tim.

Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges kommuner och landsting har tagit fram råd, riktlinjer och regler för ett införande av de nya hastighetsgränserna genom nya föreskrifter och handböcker. Handboken "Rätt fart i staden" togs fram för att skapa en gemensam nationell arbetsmetodik för det kommunala vägnätet och rekommenderar att främst 30, 40 och 60 km/h används inom tätorter.

En kommun har rätt att besluta om hastighetsgränserna inom tätbebyggt område samt på kommunala vägar utanför. Kommunen har också rätt, att utifrån de kriterier som finns för vad som utgör ett tätbebyggt område, besluta var gränsen för tätbebyggt område går.

VARFÖR EN HASTIGHETSPLAN?

Syftet med de nya hastighetsgränserna är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de transportpolitiska målen. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet, ökad respekt och ökad acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter Höörs förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser.

OMFATTNING

Hastighetsplanen omfattar en översyn av alla hastigheter inom samtliga tätbebyggda områden i Höörs kommun, vilka är följande: Löberöd, Örnakärr, Bokeslund, Munkarp, Snogehall, Jularp, Norra Rörum, Broslätt, Tjörnarp, Korsaröd, Ångsbyn, Gamla Bo, Södra Munkarp (Ekebo), Snogeröd, Karlarp, Stanstorp och centralorten Höör.

Dessutom ingår tre vägsträckningar som ligger utanför tätbebyggt område, men som är kommunala: Sanatorievägen (mellan gränsen för tätbebyggt område och väg 23), Maglasätevägen (mellan gränsen för tätbebyggt område och väg 1304) samt Hörbyvägen (mellan gränsen för tätbebyggt område och väg 1346).

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **Trafikstrategi** för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar hösten 2016. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2016 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR HASTIGHETSPLANEN

Viktiga utgångspunkter för arbetet med hastighetsplanen är:

- Handboken "Rätt fart i staden" (2008)
- Trafikstrategin (2011)
- Rätt fart i Höör (2009)
- Tekniska nämndens inriktningsbeslut avseende Hastighetsplan inom Trafikplan (2012-10-04)
- Tekniska nämndens beslut avseende ändring av hastighetsplan (2016-01-25)

Under nedanstående rubriker beskrivs utredningarna/ besluten utförligare.

Utöver ovan utgör övriga planer inom huvudpaketet (cykelplanen, trafiksäkerhetsprogrammet och gång- och tillgänglighetsplanen) grundläggande utgångspunkter.

TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategin innehåller nio olika inriktningar (se föregående sida), där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. Följande inriktningar har kopplingar till hastigheter:

- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Förbättrat trafikbeteende!

Varje inriktning (delstrategi) anger frågor att arbeta vidare med. Följande frågor har identifierats i Trafikstrategin som har kopplingar till hastighetsplanen:

- Minska olycksrisken för gående och cyklande
- Arbeta vidare med att ge vägnätet rätt hastighetsanpassning
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Värna om dagens kollektivtrafikutbud (tåg och buss)
- Förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter
- Åtgärda otrygga miljöer
- Underlätta för äldre och funktionshindrade att röra sig i den offentliga miljön
- Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler, mobility management

RÄTT FART I HÖÖR

Bakgrund

År 2009 arbetades en hastighetsplan "Rätt fart i Höör" fram för Höörs kommun. Arbetet utfördes av konsultföretaget Atkins. Planen omfattar ett förslag till

nya hastighetsgränser för alla tätbebyggda områden i Höörs kommun samt kommunägda vägar utanför tätbebyggt område. Arbetet redovisas i sin helhet i rapporten "Rätt fart i Höör", (daterad 2009-12-03) samt i en tillhörande Excel-fil.

Metod

Arbetet år 2009 med att ta fram hastighetsplanen utgick från handboken "Rätt fart i staden". Handboken och metoden "Rätt fart i staden" är utarbetad av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges kommuner och landsting. All information behandlas med hjälp av ett tillhörande Excel-verktyg. Metoden innebär att en analys görs i flera steg, vilka beskrivs kortfattat nedan:

- **Nulägesbeskrivning:** En separat beskrivning av varje gaturum utifrån de fem stadsbyggnadskvaliteterna som beskrivs i "Trafik för en Attraktiv Stad" (TRAST). En redovisning av själva nuläget för Höörs kommun finns att läsa i kapitel 5, "Nulägesbeskrivning".
- **Nulägesanalys:** En analys av nuläget som ger en bedömning av hur väl de nuvarande hastighetsgränserna avspeglar de krav och kriterier som det nya hastighetsgränssystemet ställer.
- **Länkoptimering:** Hastighetsgränsen för varje enskild sträcka optimeras utifrån dess egenskaper. Den hastighetsgräns som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnadskvaliteterna väljs.
- **Nätanpassning:** För att minimera plottrigheten för hastighetsgränserna görs en nätanpassning. Här prövas skillnader mellan höjning och sänkning av hastigheterna mot omkringliggande gator och liknande gator för att skapa längre sammanhållande sträckor.
- **Systemanpassning:** Hastighetsgränserna anpassas till ett hastighetsgränssystem med jämna 20-steg samt 30 km/h.

Efter att de obligatoriska stegen i metoden följts, gjordes i analysen år 2009 en anpassning till kommunens policy för 30 km/tim och Vägverkets (nuvarande Trafikverkets) rekommendationer. Om Rätt fart i Stadenkonceptet ska följas konsekvent innebär detta att det finmaskiga väg- och gatunätet, vilket omfattar större delen av Höörs tätorter, bör begränsas till 30 km/tim. Detta är inte förenligt med Tekniska nämndens policy

vilken innebär att högsta tillåtna hastighet 30 km/tim endast skall införas vid skolor eller om det finns särskilda motiv och farthinder anläggs.

År 2009 hölls även samråd med Vägverket (nuvarande Trafikverket). På delar av det statliga vägnätet rekommenderade då Vägverket att hastighetsbegränsningen 50 km/tim bibehålls eller höjs till 60 km/tim.

2009 års förslag till hastighetsplan för Höörs kommun

Följande principer för nya hastighetsgränser föreslogs i planen från 2009:

- 30 km/h: Vid skolor eller om särskilda motiv finns (och farthinder anläggs) samt på gator som idag har 30 km/h.
- 40 km/h: I stort sett genomgående i lokalnätet, det vill säga i alla bostadsområden, verksamhetsområden och i centrum. 40 km/h gäller även på Nybyvägen som inte får 50 km/h likt andra viktiga huvudvägar, med anledning av att hastighetsdämpande åtgärder byggts där.
- 50 km/h: Viktiga huvudvägar och det övergripande nätet med undantag av väg 23 samt Nybyvägen.
- 60 km/h: Väg 23 genom centralorten.

2009 års beslut av Tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutade att "Föreslagen hastighetsplan antas med tillägg att undanta de sträckor som trafikerats av kollektivtrafik. Vidare att hänsyn ska tas till grannkommunernas beslut i ärendet" (sammanträdesprotokoll 2009-12-14).

Bakgrunden till tillägget är att oro framförts att en sänkning av hastigheten från 50 till 40 km/h på de sträckor som trafikerats av kollektivtrafik får alltför stora negativa konsekvenser. Varje minuts längre körtid ökar benägenheten att välja bil istället för lokaltrafiken. Detta påverkar både arbetsmiljön för busschaufförerna och ekonomin.

TEKNISKA NÄMNDENS INRIKTINGSBESLUT AVSEENDE HASTIGHETSPLAN INOM TRAFIKPLANEN

Process fram till beslut

Inom ramen för trafikplanen har "Rätt fart i Höör" setts över och reviderats. Översynen gjordes inledningsvis utifrån följande utgångspunkter:

- Samstämmighet ska råda mot övriga planer och program som tas fram inom trafikplanen
- Ny inhämtad kunskap, huvudsakligen i form av nyligen utförda hastighetsmätningar på kommunala gator och vägar, ska vägas in
- Trafikverkets förslag till nytt system för hastighetsgränser i Sverige där 50 km/h föreslås avvecklas inom fem år. 40 km/h föreslås ersätta 50 km/h som bashastighet inom tätbebyggt område.

Vid ett arbetsmöte med arbetsgruppen och Tekniska nämndens presidium den 25 september 2012 presenterades och diskuterades olika förslag till nya hastighetsgränser. För- och nackdelar med att behålla 50 km/h diskuterades samt för- och nackdelar med att införa 30 respektive 40 km/h, eller en kombination av båda, i bostadsområden. Möjligheter att anta olika planer för lång respektive kort sikt diskuterades också.

Efter mötet med arbetsgruppen och presidiet den 25 september 2012, arbetades ett förslag till principer för val av hastighetsgränser fram utifrån vad man kommit fram till under mötet.

Tekniska nämndens beslut 2012

Förslaget ovan till principer skickades därefter ut till politikerna i Tekniska nämnden och presenterades för Tekniska nämnden vid ett möte den 4 oktober 2012.

Enligt sammanträdesprotokollet från Tekniska nämndens möte den 4 oktober togs följande beslut:

Tekniska nämnden beslutar

En enig nämnd beslutar att anta "Förslag till principer för val av hastighetsgränser" med följande tillägg och ändringar:

- **30 km/h:** Vid skolor eller på bostadsgator om farthinder finns.
- **40 km/h:** På bostadsgator som inte uppfyller kraven för 30 km/h, industri- och verksamhetsområden, centrumgator samt huvudgator med mycket korsande trafik (gång, cykel, bil) eller där separering saknas för gång- och cykeltrafik.

Samt ändra nedan

- **40 km/h:** Huvudnät där 60 km/h inte är möjligt.
- **60 km/h:** Huvudnät eller övergripande nät med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Gäller i första hand Rv 23 och Rv 13 genom Höörs tätort.

Utifrån föreslagna principer arbetades därefter ett förslag fram i kartform. Förslag till nya hastighetsgränser för samtliga tätbebyggda områden presenterades som ett informationsärende för Tekniska nämnden den 22 oktober 2012. Principerna står fast, men några förtydliganden beslutades på mötet. Enligt sammanträdesprotokollet från Tekniska nämnden gäller följande:

30 km/h. Förutom vid skolor bör även 30 km/h finnas utanför dagis, fritids och förskolor där vägen passerar utanför. På frågan hur nämnden kan tänka sig 30 km/h även på villagator blir svaret nej.

60 km/h. Kan finnas öppningar för fler 60 km/h passager i Höör.

40 km/h. Prioriteringsordningen för omskyltningen till 40 km/h ska ske samtidigt och man väljer att skylta om innan eventuella ombyggnader av vägarna görs.

60 km/h. Höjningen från 50 km/h till 60 km/h ska göras när den stora omläggningen till 40 km/h har genomförts och är väl fungerande.

Tekniska nämndens reviderade beslut 2016

Tekniska nämnden beslutade 2015-12-07 §80 att nämnden vid kommande sammanträde behandlar frågan om behov av revideringar av hastighetsplanen i de delar som rör ändring av begränsning till 60 kilometer i timmen.

Vid sammanträdet den 25 januari 2016 togs ett nytt beslut avseende hastighetsgränsen 60 km/h. Enligt sammanträdesprotokollet, § 12, togs följande beslut:

Tekniska nämnden beslutar

- att hastighetsplan för Höörs kommun beslutad på TN 2013-06-17 § 60 revideras så att föreslagen hastighetsbegränsning 60 kilometer i timmen på väg 13, väg 23, Sätöftavägen samt Nya Sätöftavägen utgår och ersätts med gällande hastighetsbegränsningen 50 kilometer i timmen varmed även krav på åtgärder slopas
- att hastighetsplan för Höörs kommun beslutad på TN 2013-06-17 § 60 revideras så att föreslagen hastighetsbegränsning 60 km i timmen på Sanatorievägen och Maglasätevägen utförs i samband med införande av 40 kilometer i timmen på övrigt vägnät och utan krav på åtgärder

I kapitel 6 sammanfattas de principer som gäller utifrån Tekniska nämndens beslut 2012 samt 2016.

3. MÅL

NATIONELLA MÅL

Väl avvägda hastighetsgränser är en viktig del i att nå målen för svensk transportpolitik. Det **övergripande målet för svensk transportpolitik** (Prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. **Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är fastställt genom ett beslut i riksdagen. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportssystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

KOMMUNALA MÅL

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem **effektmål** formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effektmålen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks.

Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande **åtgärds-mål** satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

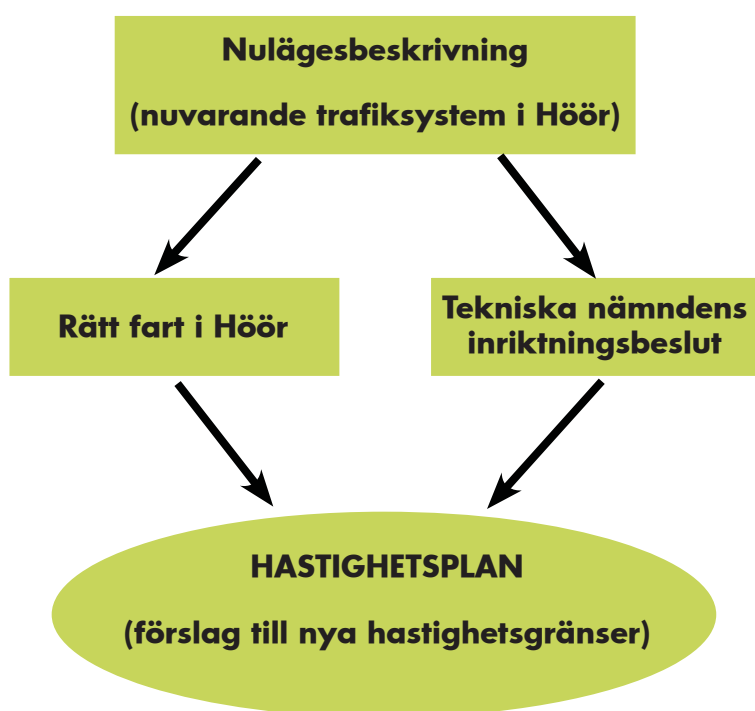
Det åtgärds-mål som direkt berör hastighetsplanen är omskyltning av hastighetsgränser. Viktigt för att nå de uppsatta målen med införandet av nya hastighetsgränser är också att gestaltungsprogrammet tillämpas vid ombyggnader, utbyggnad av felande gång- och cykel-länkar, åtgärdande av punkter från trafiksäkerhetsprogrammet, genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid gång- och cykelpassager, genomförande av buleråtgärder samt att samråd hålls med berörda parter.

4. METOD

Nuvarande trafiksystem i Höör, vilket beskrivs utförligt i kapitel 5 "Nulägesbeskrivning" har varit utgångspunkt för framtagandet av förslaget till nya hastighetsgränser för tätbebyggda områden i Höörs kommun.

Det förslag på nya hastighetsgränser som presenteras har tagits fram dels med stöd av "Rätt fart i Höör" och dels utifrån de beslut på inriktning som fattades av Tekniska nämnden i Höör den 4 oktober 2012 respektive den 25 januari 2016.

Bilden nedan illustrerar detta.



5. NULÄGESBESKRIVNING

BAKGRUND

Grunden för nulägesbeskrivningen utgörs av den nulägesbeskrivning som gjordes av Atkins vid framtagandet av "Rätt fart i Höör" från 2009. I samarbete med kommunen har en översyn gjorts utifrån om något i nuläget förändrats sedan dess. De förändringar som noterats är ett fåtal ändrade hastighetsgränser, nya cykelbanor och några nya vägar. Dessutom har hastighetsmätningar utförts under hösten 2012 på ett antal gator och vägar i Höörs tätort. Dessa förändringar har beaktats i analysen. I övrigt råder samma förutsättningar som när analysen gjordes 2009.

Utgångspunkt för nulägesbeskrivningen i "Rätt fart i Höör" är en inventering utförd år 2009 alla gator och vägar i Höörs kommun, både det kommunala, statliga och enskilda vägnätet. En översiktlig kompletterande inventering har genomförts under hösten 2012.

Som ett komplement till inventeringen har följande bakgrundsmaterial utgjort underlag:

- Idag gällande hastighetsgränser ur Nationell väg-databas (NVDB)
- Grundkarta och cykelkarta
- Linjenätskarta för kollektivtrafiken
- Olycksrapportering i STRADA

All information om nuläget har samlats i ett Excel-verktyg (se exempel nedan) framtaget specifikt för metoden "Rätt fart i staden". Informationen gäller följande:

- Befintliga hastighetsgränser
- Trafiknät bil
- Trafiknät kollektivtrafik
- Trafiknät uttryckningstrafik
- Beskrivning av livsrum (gatornas karaktär)
- Bedömning av dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)

Texterna i kursivt under rubrikerna "Nuvarande hastighetsbegränsning", "Trafiknät", "Kollektivtrafiknät", "Beskrivning av livsrum (karaktär)", "Bedömning av dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)", "Rapporterade trafikolyckor" samt "Kvalitetsbedömning av nuläget" är hämtade från "Rätt fart i Höör".

Nomenklatur																	
Nr	Namn	Typ	Hastighet		Livsrum		DTSS		Trafiknät			Uppmätta och upplevda störningar					
			Befintlig				Sträcka	Punkt	Bil	Koll	Uttryckning	Trygghet	TS	Luftkvalitet	Buller	Hastighet	Annat
		Plats Sträcka Område		T IT M IF F		Bil-möte Fast Bil-kors GC	y st x st	Bil-kors GC	Övergripande Huvudnät Lokalnät	Regionbuss Stombuss Stadsbuss	Primär Sekundär	klagomål	D SS LS	> gräns nära gräns	> gräns nära gräns	medelhast. och/eller 85-perc.	
x	x		x		x												
Kolumner markerade med x måste fyllas i. Övriga kan lämnas tomma, men bedöms då inte inom respektive kvalitetsaspekt.																	
Rätt fart i : Höör Tätorter																	
Nr	Namn	Typ	Hastighet	Livsrum	DTSS		Trafiknät			Uppmätta och upplevda störningar							
			Befintlig	Väggar	Golv	Sträcka	Punkt	Bil	Koll	Uttryckning	Trygghet	TS	Luftkvalitet	Buller	Hastighet	Annat	
1	Löberöd (1) v 1123	Sträcka	50	IT		GC		Huvudnät		Primär							
3	Örnskär (1)	Område	30	M		GC		Lokalnät		Sekundär							
4	Bokeslund (1)	Område	50	M		GC		Lokalnät		Sekundär							
5	Munkarp (1) v 1319.01	Sträcka	50	IT		GC		Lokalnät		Sekundär							
6	Munkarp (2) övriga vägar	Område	50	M		GC		Lokalnät		Sekundär							
7	Snogehall (1) v 1321	Sträcka	50	IT		Bil-kors		Huvudnät	Regionbuss	Primär							
8	Snogehall (2)	Område	50	M		GC		Lokalnät									
9	Norra Rörum (1) v 1324	Sträcka	50	IT		GC		Huvudnät	Regionbuss	Primär							
10	Norra Rörum (2) v 1325	Sträcka	50	IT		GC		Huvudnät	Regionbuss	Primär							
11	Norra Rörum (3) v 1329	Sträcka	50	IT		GC		Huvudnät		Primär							
12	Norra Rörum (4)	Område	50	M		GC		Lokalnät		Sekundär							

Exempel från Excel-verktyget som används i metoden "Rätt fart i staden", beskrivning av nulägesituationen

NUVARANDE HASTIGHETS- BEGRÄNSNING

På nästan alla vägar och gator inom tätbebyggt område i Höörs kommun är hastigheten idag begränsad till 50 km/tim. Undantag gäller Lilla Jularpsvägen, byn Örnakärr och ett par mindre nybyggda områden i centralorten som har 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet. 30 km/tim gäller även utanför skolor mellan kl. 07.00 – 17.00, 1/1-15/6 samt 15/8-31/12. På västra delen av Nybyvägen gäller hastigheten 40 km/tim och på en kort del av Sjötoftavägen, söder om Ekbacken, är hastigheten begränsad till 70 km/h.

TRAFIKNÄT

Alla gator och vägar som ingår analysen har delats in i homogena sträckor. I fall där gator med liknande karaktär ligger intill varandra har dessa klassats som områden. Varje sträcka eller område har sedan studerats var för sig. Vidare har varje del klassificerats utifrån sin roll i trafiksystemet (övergripande, huvudnät eller lokalnät).

KOLLEKTIVTRAFIKNÄT

Avseende kollektivtrafiken så är busstrafik det trafikslag som kan påverka utfallet vid hastighetssättning. Med försämrad framkomlighet för bussarna påverkas kollektivtrafiken negativt. Med sänkta hastigheter tar bussresan längre tid och bussen blir då ett sämre alternativ till bilen. Samtliga busslinjer i Höörs kommun (ringbussarna samt linje 436, 470, 474 och 490) är klassade som regionbusslinjer.

BESKRIVNING AV LIVSRUM (KARAKTÄR)

I handboken Rätt fart i staden används livsrumsmodellen för att dela in väg- och gaturum med avseende på rummets karaktär. Fem olika livsrum har definierats.

Frirum (F) är rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska 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. Exempel på Frirum är bilfria områden som torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata gång- och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.

Inom ramen för detta arbete har inga Frirum identifierats då endast väg- och gaturum studerats.

Integrerat frirum (IF) är 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. Väggarna består ofta av byggnader med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet (t ex barn spelar bandy). Exempel på Integrerat frirum är gångfartsområde.

Inom ramen för denna utredning har inga Integrerade frirum identifierats.

Mjuktrafikrum (M) är rum som omfattar större delen av städers och tätorters väg- och gaturum. Väggarna i rummet (vanligen byggnader eller vegetation) uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Det är lätt att röra sig både längs med och tvärs över rummet. I rummet samspelar bilister och oskyddade trafikanter. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.



Exempel på Mjuktrafikrum, Ängsbyn



Exempel på Mjuktrafikrum, Broslätt

Integrerat transportrum (IT) är rum i vilka oskyddade trafikanter kan röra sig, men är underordnade motorfordonstrafiken. Gående och cyklister rör sig främst i gatans längsriktning, och har ringa anspråk på att korsa det. Lättast korsas ett Integrerat transportrum vid vägkorsningar (övergångsställen). Det är ofta långa avstånd mellan entréerna. Gaturummet har som regel en transportfunktion och har ofta karaktären av samlande länk, uppsamlingsgata.



Exempel på Integrerat transportrum, Tjörnarp



Exempel på Integrerat transportrum, Nybyvägen

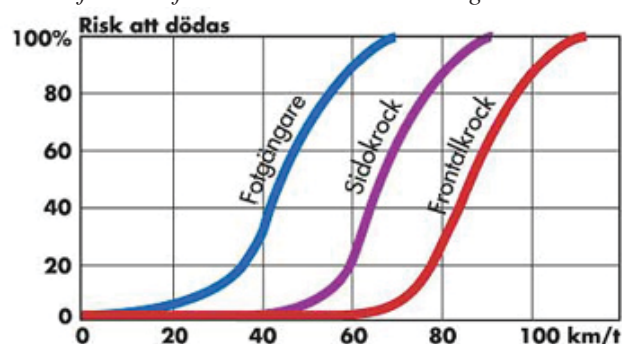
Transportrum (T), rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelstråk på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna gör inget tydligt anspråk på rummet. Transportrummet omgärdas av barriärer, synliga eller osynliga. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.



Exempel på Transportrum, Nya Sätöftavägen

BEDÖMNING AV DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION (DTSS)

Bilisters hastighet påverkar trafiksäkerheten för olika trafikantgrupper i olika gaturum. Bedömning av vad som är hög respektive låg trafiksäkerhet för olika grupper bygger på krockvårdskurvan. De flesta oskyddade trafikanter klarar en kollision där hastigheten inte överstiger 20 km/tim. Nio av tio vuxna överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/tim. Vid 40 km/tim överlever 7 av 10. Är hastigheten däremot 50 km/h överlever endast 2 av 10. Utifrån den s.k. krockvårdskurvan görs inom ramen för Rätt fart i Staden en bedömning av kvalitets-



nivån avseende trafiksäkerhet.

Den typ av olyckssituation som sannolikt kan inträffa på en sträcka eller i ett område blir dimensionerande.

Med anledning av detta bör, enligt Rätt fart i Stadenkonceptet, hastigheterna inte överstiga 30 km/tim i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas.

RAPPORTERADE TRAFIKOLYCKOR

STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Systemet bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. Inom ramen för Rätt fart i Höör har STRADA studerats 5 år bakåt i tiden (2004-2009)

Inga olyckor finns rapporterade i tätorterna Södra Munkarp, Löberöd (Höör del), Bokeslund, Snogeröd, Örnakär, Munkarp, Tjörnarp och Broslätt.

I Jularp respektive Snogehall har en singelolycka rapporterats. I Ängsbyn har skett en dödsolycka mellan bil och gående.

I Stanstorp har sex olyckor inträffat, de flesta är singelolyckor (1st bil-bil). För Norra Rörum finns 5 st rapporterade olyckor (3 st singelolyckor, 1 bil-bil och 1 bil-mc). I

Karlarp har 3 st olyckor rapporterats (1 st singelolycka, 1 st bil/moped samt 1 st bil/bil).

På väg 23 har dock flera olyckor inträffat, bland annat i anslutning tätorterna Tjörnarps och Stanstorp samt i Gamla Bo.

Ca 170 st olyckor finns rapporterade för Höörs tätort. Det stora flertalet av dessa har skett på väg 23 och väg 13, många vid cirkulationen mellan väg 13 och 23 (de flesta lindriga). På stråket mellan Sätöftavägen och cirkulationen vid Södergatan/ väg 23 har flera olyckor med cyklister skett. Av olyckorna i Höörs tätort är 48 st singelolyckor och 65 st olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. 2 stycken dödsolyckor har inträffat.

51 av bedömningarna (8%) visar på mindre god kvalitet. Totalt sett innebär detta att 46% av de kvalitetsbedömningarna inte uppnår god standard med nuvarande hastighetsgränser.

UPPMÄTTA HASTIGHETER

I tabellen på nästa sida redovisas resultatet av hastighetsmätningar utförda hösten 2012 i Höör. Tabellen redovisar skyltad hastighet, medelhastighet för samtliga fordon, andel över skyltad hastighet samt 85-percentilen. Med 85-percentil avses att 85 % av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet. Totalt överskreds skyltad hastighet i 10 mätpunkter (markerade med orange i tabellen) räknat utifrån värdet för 85-percentilen. Det finns dock också ett flertal vägar där uppmätt hastighet är betydligt lägre än skyltad hastighet.

KVALITETSBEDÖMNING AV NULÄGET

En inledande analys har gjorts utifrån befintliga hastighetsgränser. Väg- och gatusystemet inom tätbebyggt område har delats in i totalt 151 delar (98 sträckor och 53 områden med likartad karaktär). Var och en av dessa delar har bedömts utifrån ovan beskrivna faktorer; typ av nät, kollektivtrafikstråk, livsrumsanalys (karaktär) och trafiksäkerhet (DTSS). Detta har gett utfall i form av kvalitetsbedömningar avseende tillgänglighet för bil, tillgänglighet för kollektivtrafik, karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. Totalt har 657 kvalitetsbedömningar gjorts (alla parametrar är inte tillämpliga på varje del).

Med nuvarande hastighetsnivå hamnar 247 av 657 bedömningar (38%) på låg kvalitetsnivå, flertalet av dessa handlar om trafiksäkerhet. För det finmaskiga vägnätet i kommunens mindre tätorter visar både karaktär, trygghet och trafiksäkerhet generellt på en låg kvalitetsnivå.

Gata/plats	Skyltad hastighet	Medelhastighet samtliga fordon (km/h)	Andel över skyltad hastighet	85-percentil (km/h)
Bangårdsgatan	50	32,4	0,1	35
Bangårdsgatan/ Hälsovägen	50	39,7	0,3	43
Björkgatan	50	36,4	0,1	40
Björkgatan N	50	33,2	0,5	37
Björkgatan S	50	31,5	0,1	34
Fogdarödsvägen	50	37,6	0,5	42
Friluftsvägen SO	50	41,6	0,7	46
Hörbyvägen	50	43,5	3,4	49
Hörbyvägen	50	45,2	8,8	50
Hörbyvägen V	50	41,9	0,6	45
Industrigatan	50	38,6	0,3	42
Industrigatan NO	50	48,7	29,2	53
Järnvägsgatan	50	41,3	0,4	46
Järnvägsgatan 4b	50	33,7	0,1	39
Järnvägsgatan/Fyra däck	50	38	0,1	41
Järnvägsgatan/ICA	50	28,7	0,0	31
Järnvägsgatan/Sportringen	50	30,4	0,0	34
Lodjurstigen	50	31,8	0,0	34
Lärkgatan	50	30,7	0,0	35
Maglasätessvägen väster	70	72,3	78,6	78
Maglasätevägen öster	50	48,9	26,7	53
Möllevägen	50	39,9	1,3	45
N Fogdarödsvägen	50	36	0,0	38
Norrevärnsgatan	50	44,1	1,1	47
Nya Sätotfävägen	50	41,4	1,2	47
Nybyvägen V	40	47,7	98,3	54
Nybyvägen Ö	50	45,9	4,5	50
Ringvägen	50	42,5	1,6	46
Sanatorievägen kapellet	50	47,3	19,6	54
Sanatorievägen N	70	59,9	1,3	65
Sanatorievägen S	50	54,6	86,0	60
Skolgatan	50 (30)	36,2	1,5/95,6	43
Stenskogsvägen	50	47	5,9	51
Stenskogsvägen	50	46,3	4,7	52
Stenskogsvägen	50	55,4	95,5	60
Storgatan	50	33	0,0	37
Storgatan/Torget	50	23,1	0,0	28
Sätotfävägen Bron	50	52,7	77,5	60
Sätotfävägen Ekbacken	50	54,7	96,4	58
Södergatan	50	38,7	0,1	41
Södergatan	50	40,2	0,1	43
Södergatan	50	41,5	0,3	44
Violgatan	50	34,7	0,6	40
Åkersbergsgatan 12b	50	45,3	2,3	49
Åkersbergsgatan söder Frostavallsvägen	50	44,3	1,4	47
Åkersbergsgatan/Torget	50	26,4	0,0	31
Åkersbergsgatan/Torget	50	28,5	0,0	33
Åkersbergsgatan/Viadukten	50	37,2	0,0	39
Ängsgatan	50	33,6	0,0	38
Östergatan Skolan	50 (30)	37,8	3,4/98,2	45

6. FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

BESKRIVNING AV FÖRSLAGET

Utifrån de politiskt beslutade principerna (se kapitel 2) har förslag på nya hastighetsgränser tagits fram för samtliga gator inom tätbebyggda områden i Höörs kommun samt de tre sträckor utanför tätbebyggt område som är kommunala.

För att föreslagna hastighetsgränser ska uppnå uppsatta mål krävs inte bara en omskyllning utan också, att åtgärder genomförs. Behov av åtgärder redovisas i kapitel 7. Exempel på åtgärder är omgestaltning av gator för att nå hastighetsefterlevnad, utbyggnad av cykelvägar och öka trafiksäkerheten i korsningspunkter.

Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras i kartor på följande sidor. Även befintliga hastighetsgränser redovisas i kartor vid sidan om förslaget till nya hastighetsgränser. Kartorna visar inte exakta placeringar för nya skyltar utan ska ses som principbilder. Exakt var gränsen ska gå mellan olika hastighetsgränser får detaljstuderas i samband med omskyllningen. Generellt gäller att övergången från landsbygd till tätbebyggda områden måste bestämmas i samråd med Trafikverket.

Sammanfattning principer

Sammanfattningsvis ligger följande principer till grund för förslaget till nya hastighetsgränser i Höörs kommun:

- **30 km/h:** Vid skolor och på bostadsgator om farthinder finns. Förutom vid skolor bör 30 km/h även finnas utanför förskolor och fritidshem.
- **40 km/h:** På bostadsgator som inte uppfyller kraven för 30 km/h, industri- och verksamhetsområden, centrumgator, huvudgator med mycket korsande trafik (gång, cykel, bil) eller där separering saknas för gång- och cykeltrafik, huvudnät där 60 km/h inte är möjligt.
- **50 km/h:** Huvudnät eller övergripande nät med hög grad av separering, få korsningspunkter och begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.
- **60 km/h:** Vägar av landsbygdskaraktär som idag har 70 km/h.

Principer för 30 km/h

En viktig väg till en säker tätortstrafik är att anpassa hastigheterna efter vad människokroppen tål. Nio av

tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/h. Vid 40 km/h överlever sju av tio och vid 50 km/h överlever bara två av tio. Därför bör hastigheterna inte överstiga 30 km/h i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas.

Enligt Rätt fart i staden-metodiken, som utgår från Krockvårdskurvan, innebär detta i praktiken att sträckor där oskyddade trafikanter inte är separerade från biltrafiken bör hastigheterna inte överstiga 30 km/h. Om gatan har separering kan högre hastigheter tillåtas, men då bör punkter (korsningar/passager) där konflikter mellan oskyddade och skyddade trafikanter kan uppstå ändå ha hastighetsnivåer på högst 30 km/h, vilket till exempel kan uppnås med hjälp av hastighetsdämpande åtgärder. Med ovanstående bakgrund blir 30 km/h en naturlig hastighet att eftersträva i alla bostadsområden samt vid förskolor, skolor och fritidshem.

Att skylta merparten av gatorna i lokalnätet som 30 km/h kan dock upplevas som plottrigt. Tekniska nämnden i Höörs kommun har tagit beslutet att man vill undvika en plottrig trafikmiljö och därför har nämnden valt att inte föreslå att bostadsområden generellt ska skyltas 30 km/h. Beslutet i Tekniska nämnden frångår därmed rekommendationen i "Rätt fart i staden". Det är dock viktigt att komma ihåg att endast ändrad skyltad hastighet inte nödvändigtvis sänker den verkliga hastigheten. Genom att ha 40 km/h nås förhoppningsvis större acceptans.

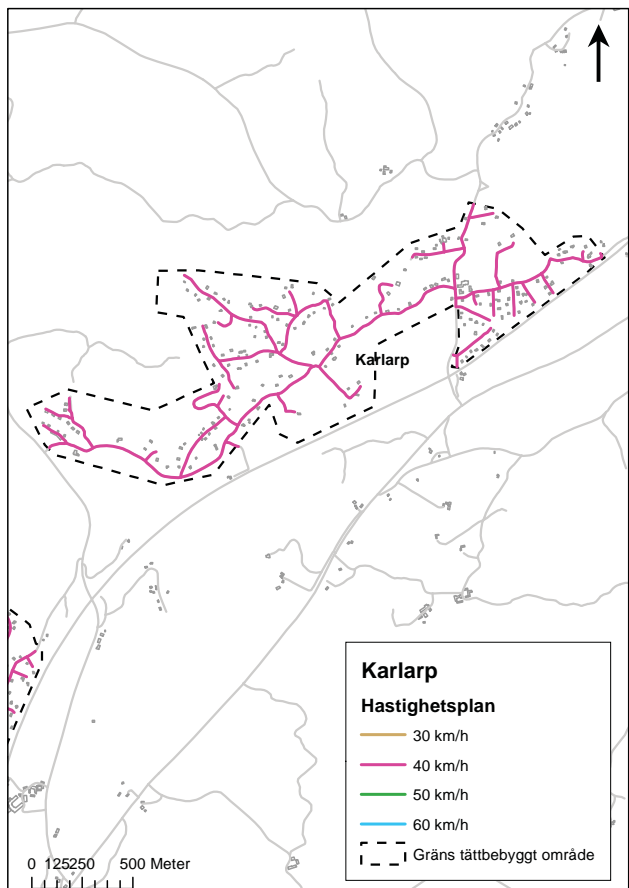
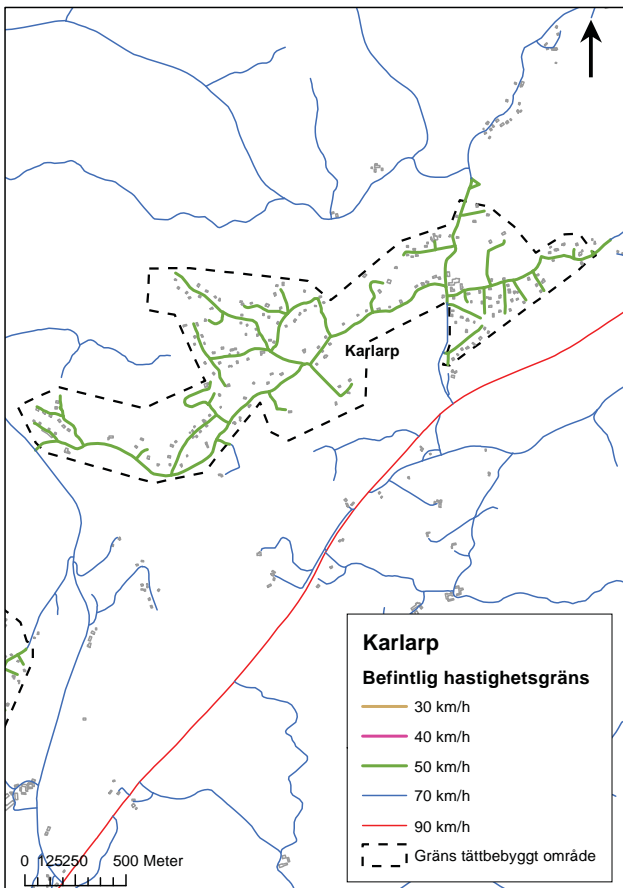
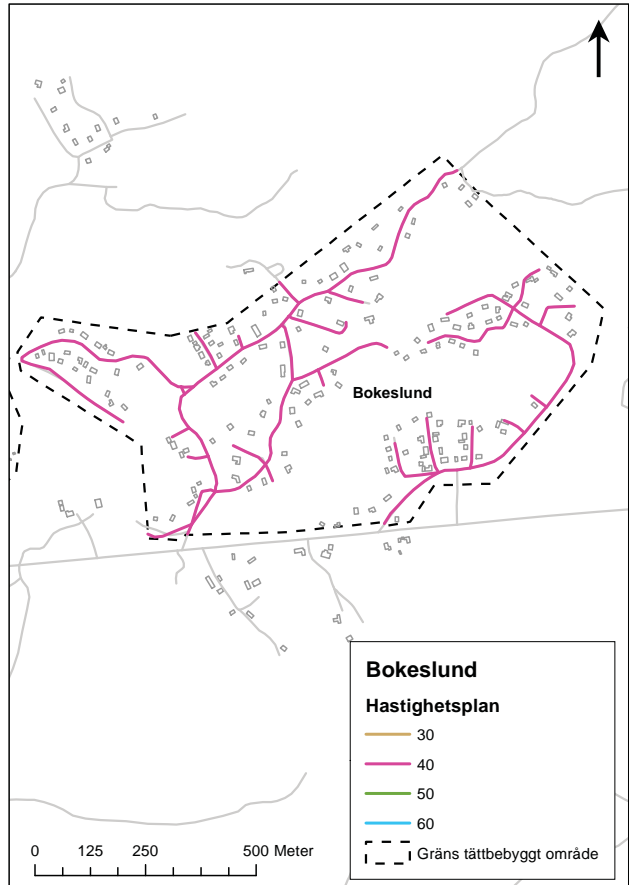
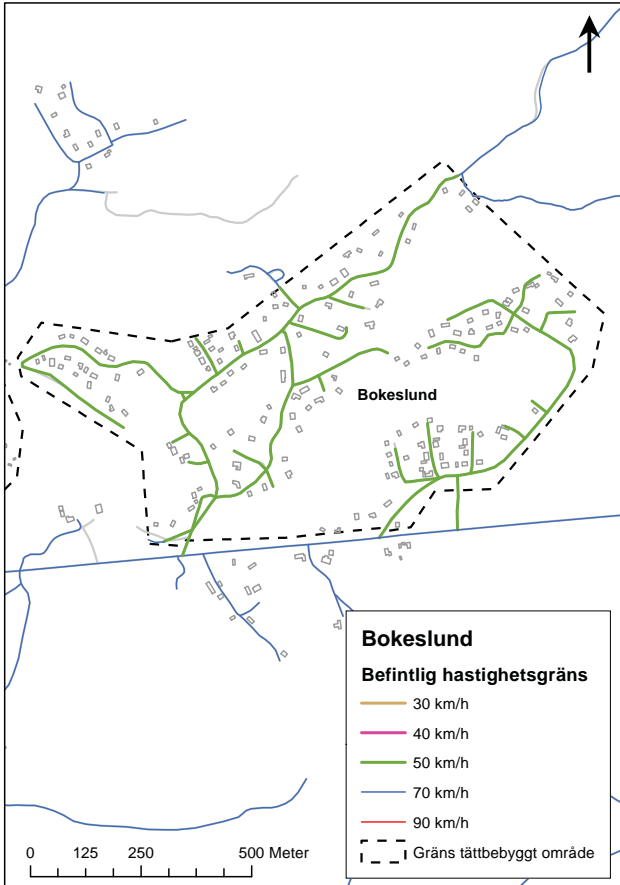
Principer för 40 km/h

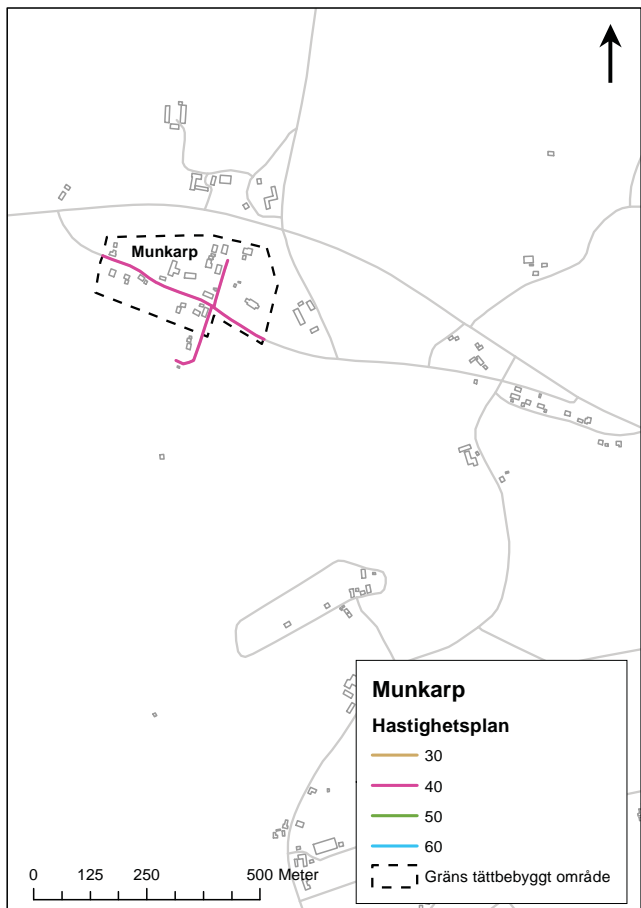
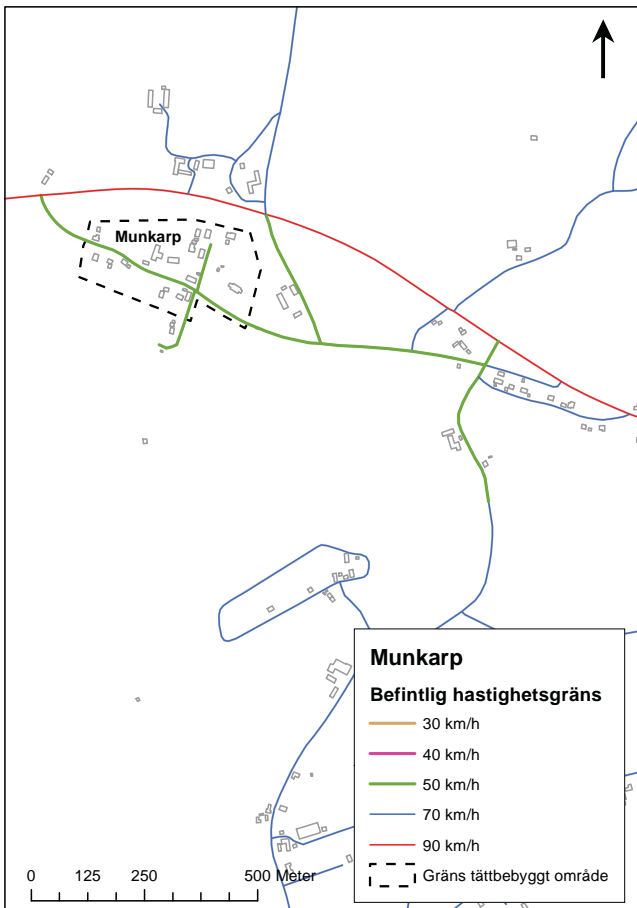
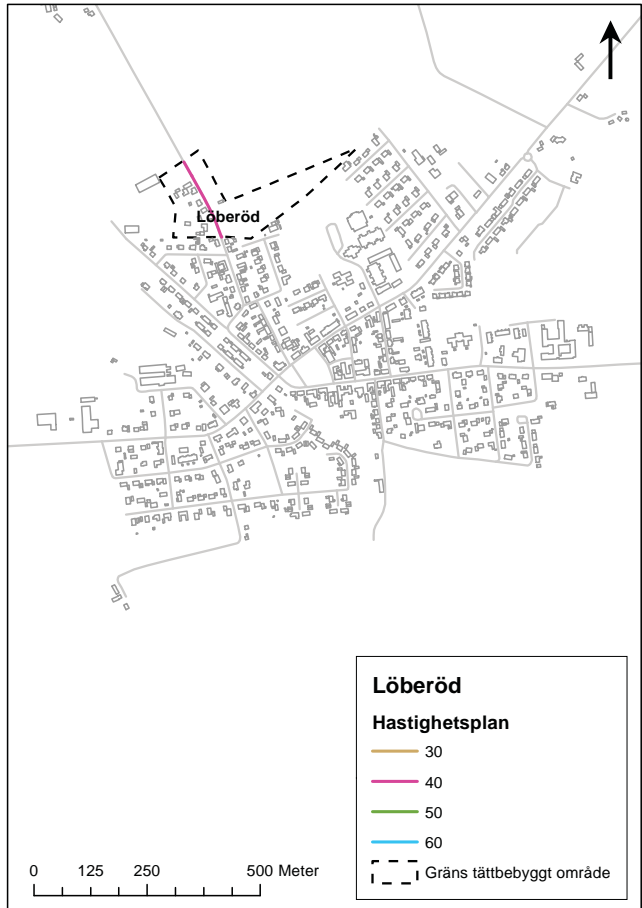
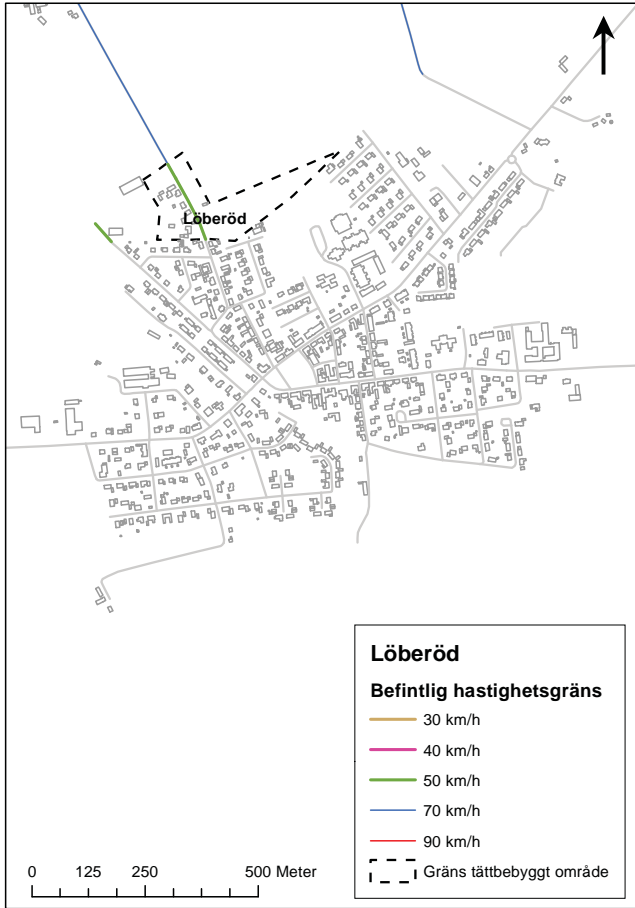
På merparten av gatorna är 40 km/h det naturliga valet eftersom det finns bebyggelse nära vägen, mycket korsande trafik eller separerad cykelbana saknas. 40 km/h blir den vanligaste förekommande hastigheten och förekommer på många typer av gator i både Höörs tätort och övriga mindre orter.

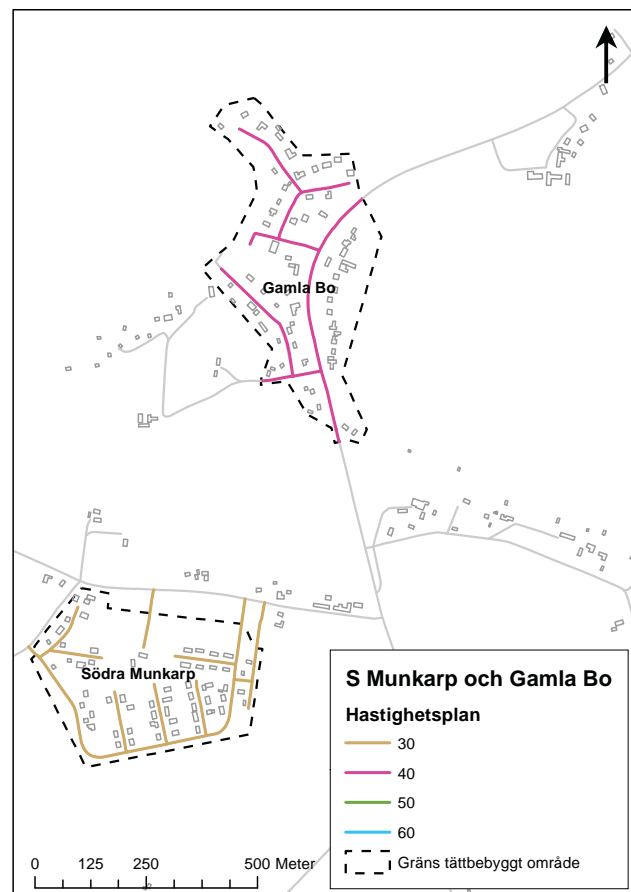
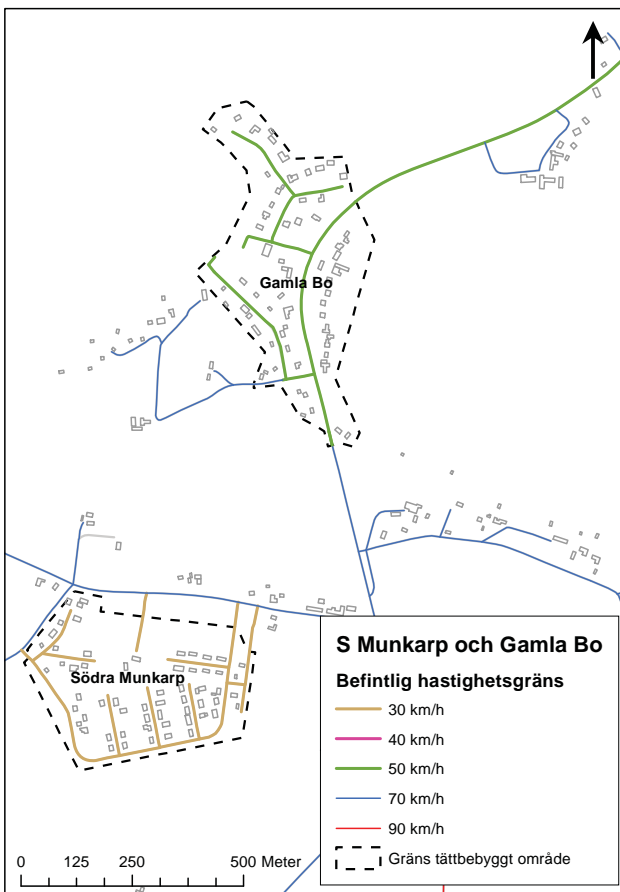
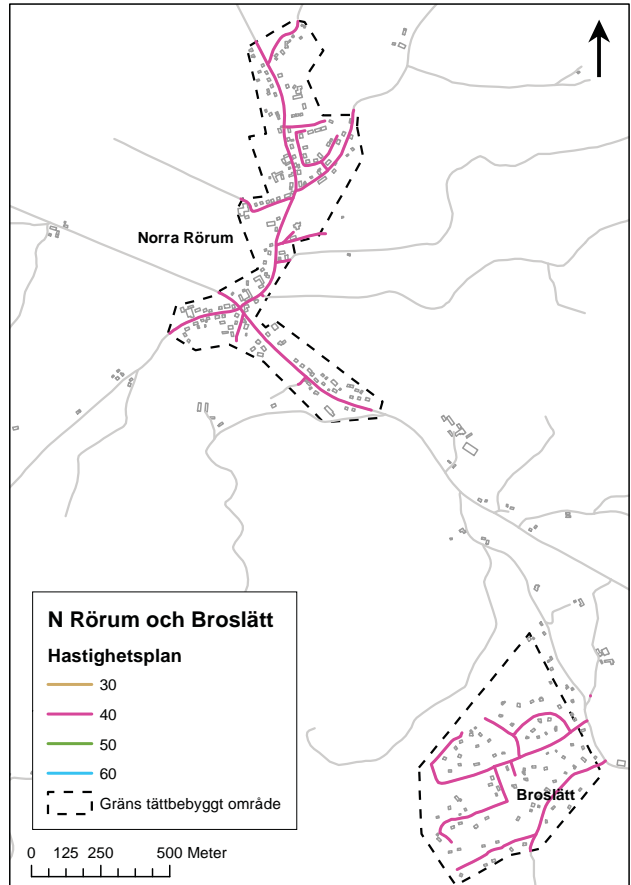
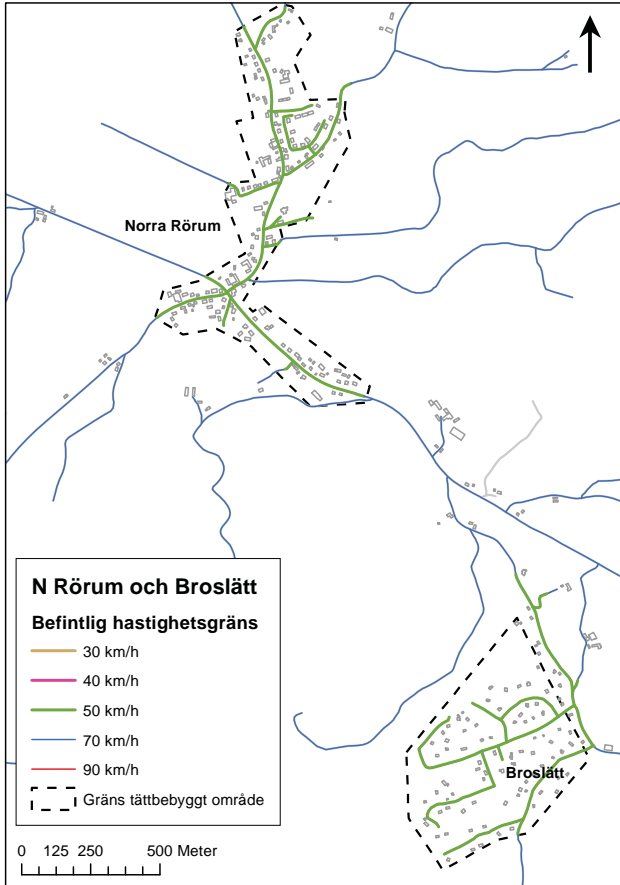
Principer för 50 och 60 km/h

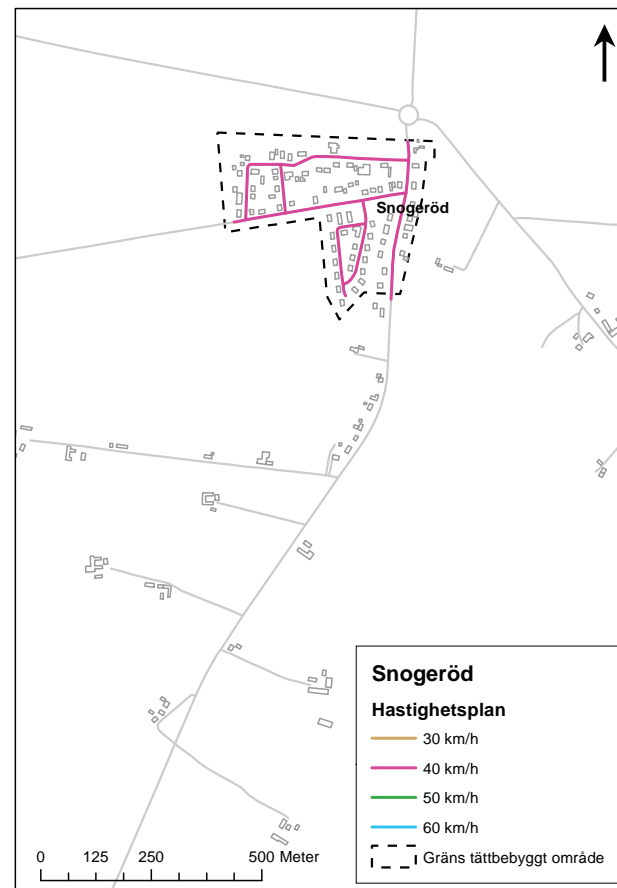
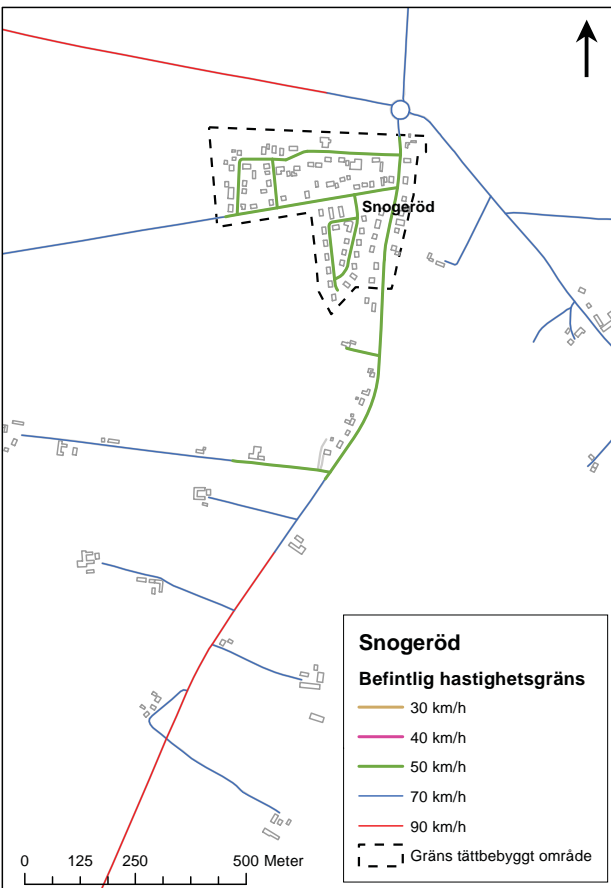
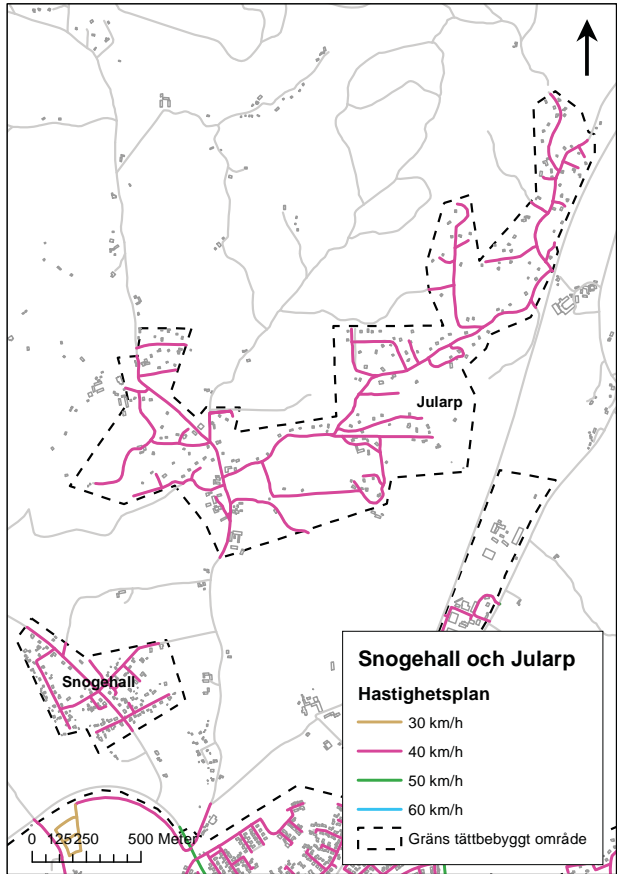
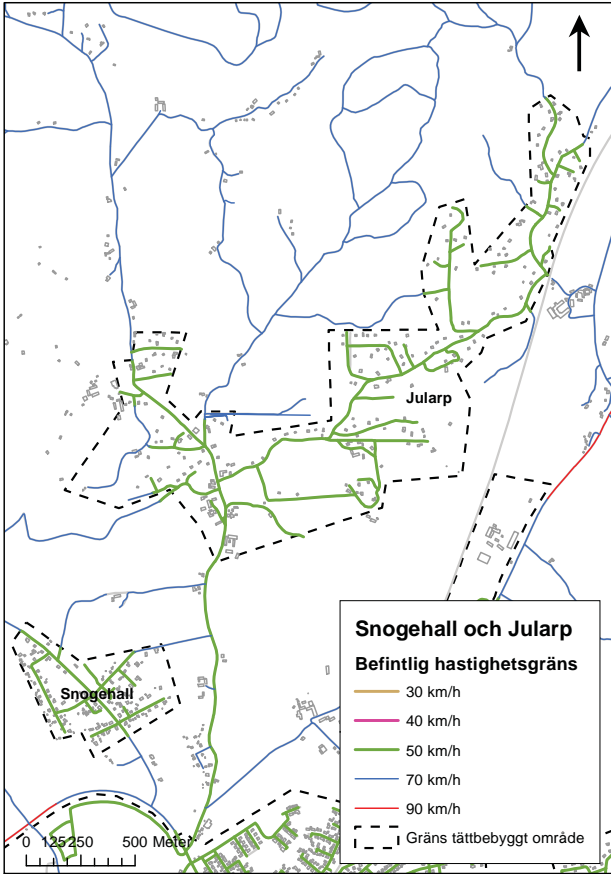
Ett fåtal vägar i Höörs tätort behåller befintlig hastighetsgräns 50 km/h (väg 13, väg 23, Nya Sätöftavägen samt delar av Sätöftavägen). Det är vägar som är viktiga för både buss-, bil- och/eller utryckningstrafikens tillgänglighet och har gaturum av transportkaraktär. De har även hög grad av separering och få korsningspunkter.

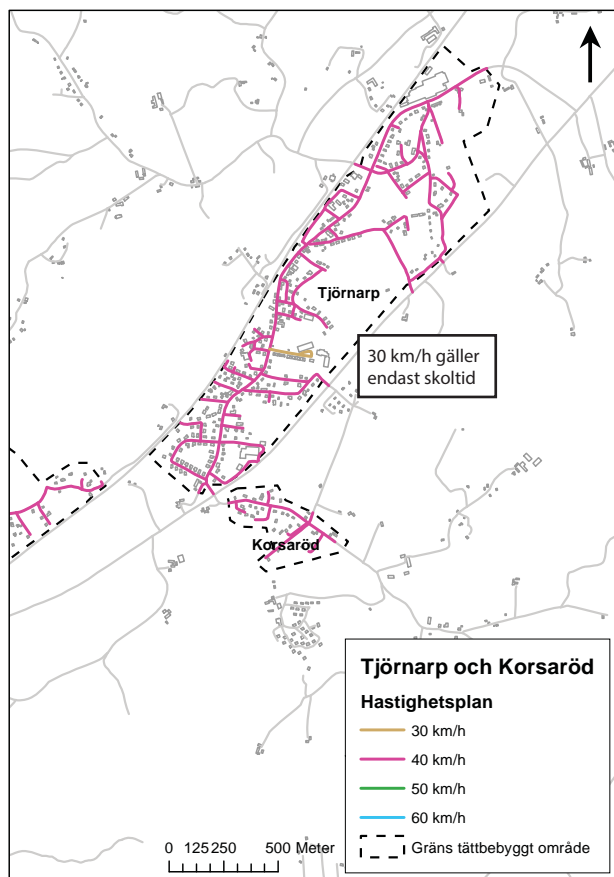
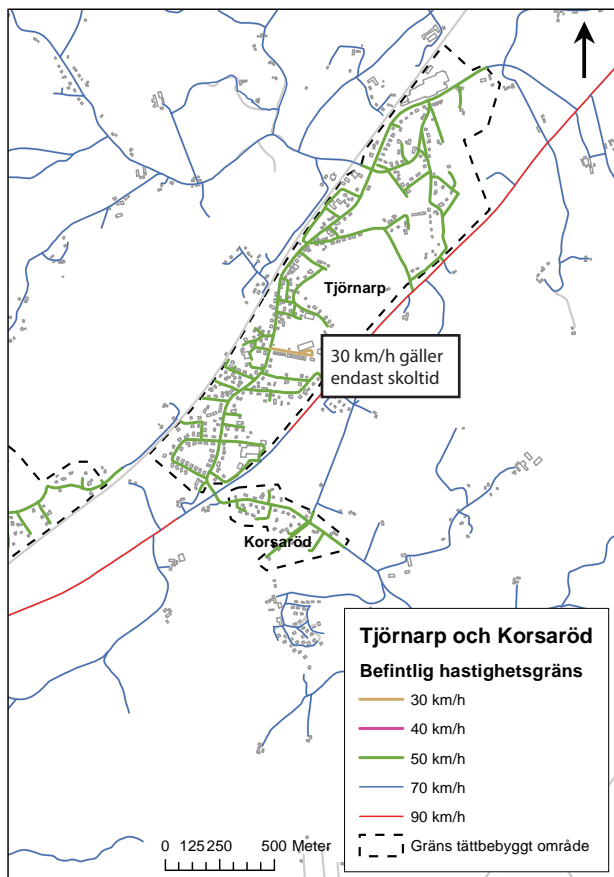
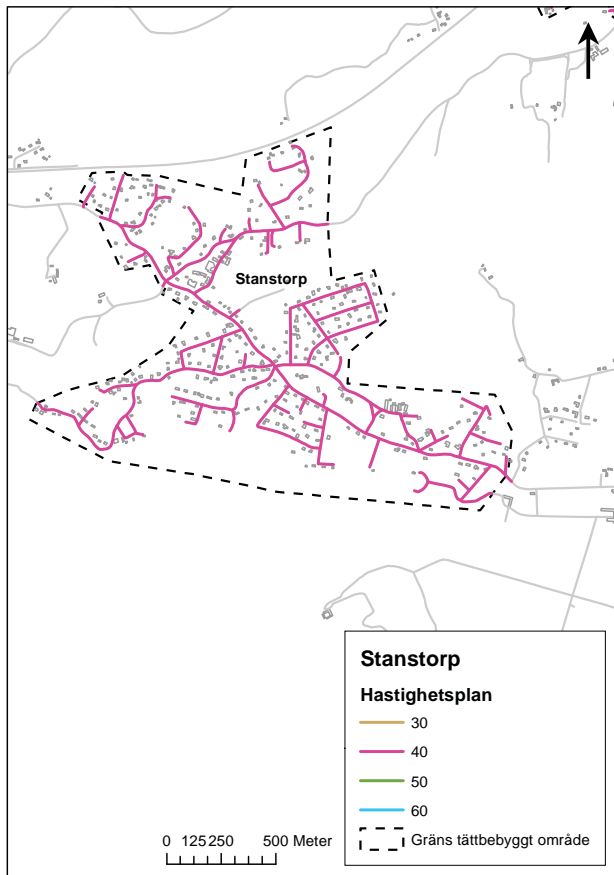
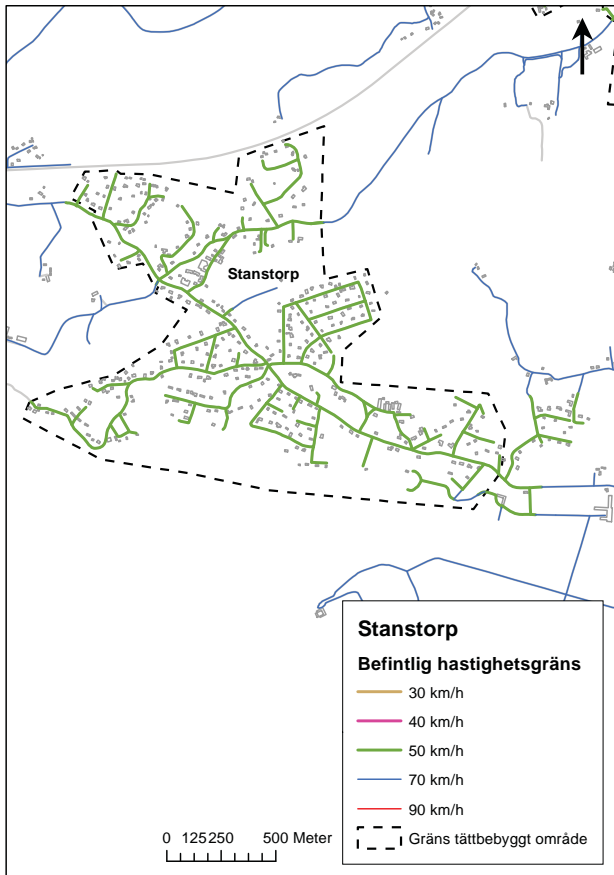
De kommunala vägar som ligger utanför tätbebyggt område och som idag har 70 km/h, får 60 km/h i framtiden. Det är Sanatorievägen samt Maglasätevägen i Höörs tätort.

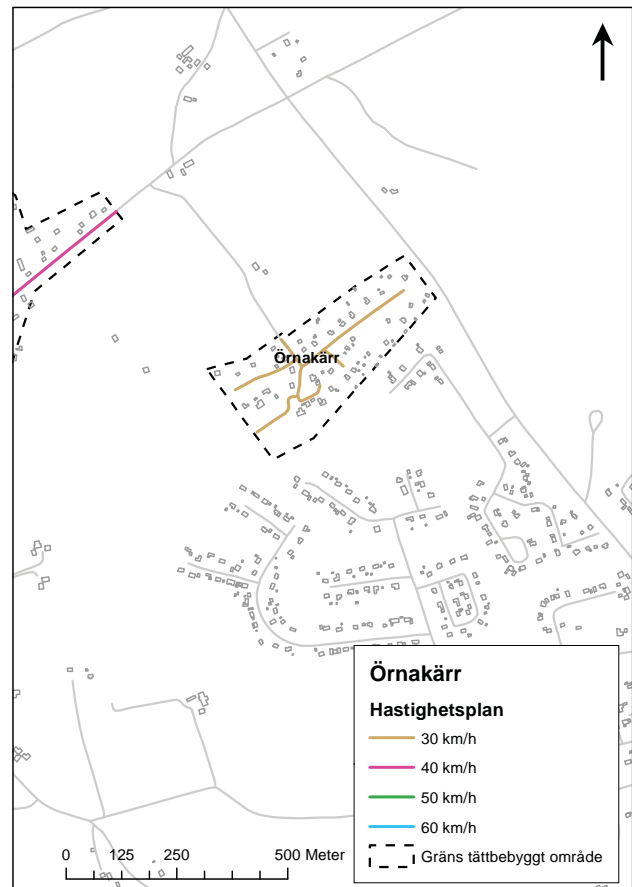
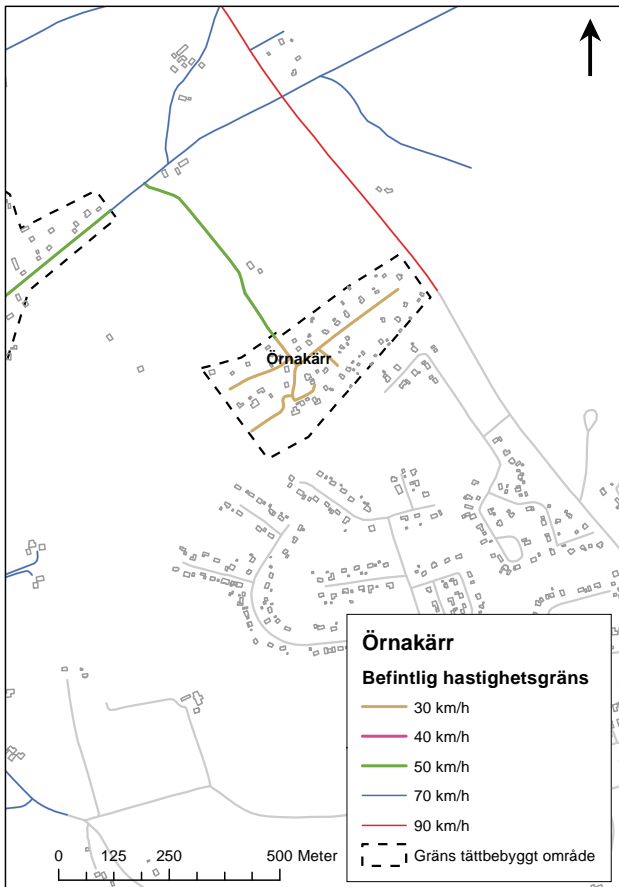
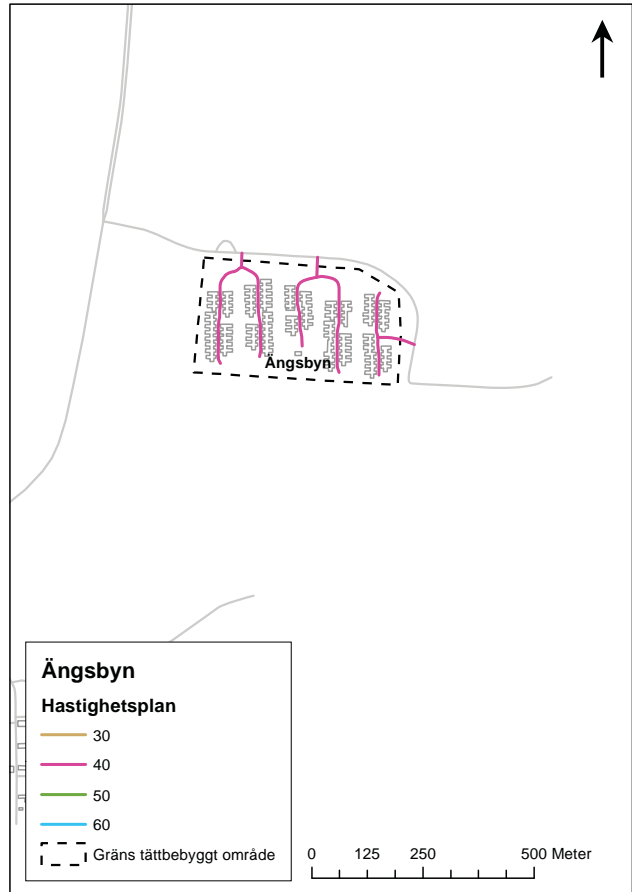
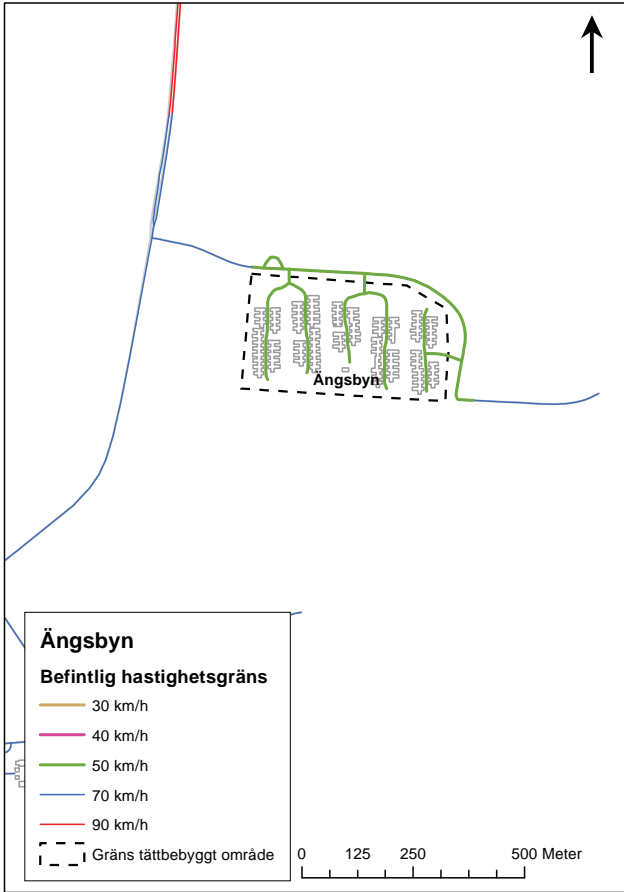


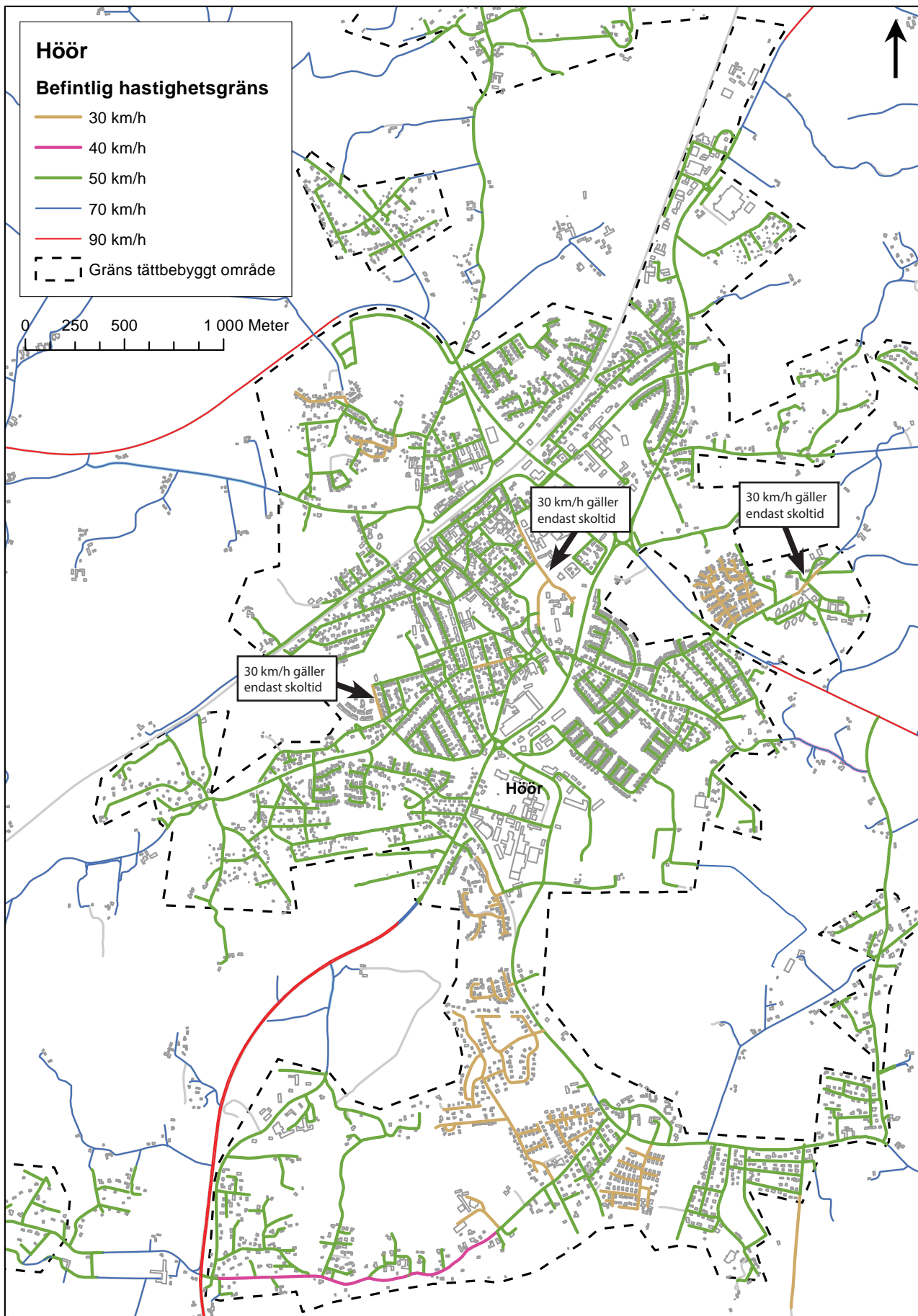


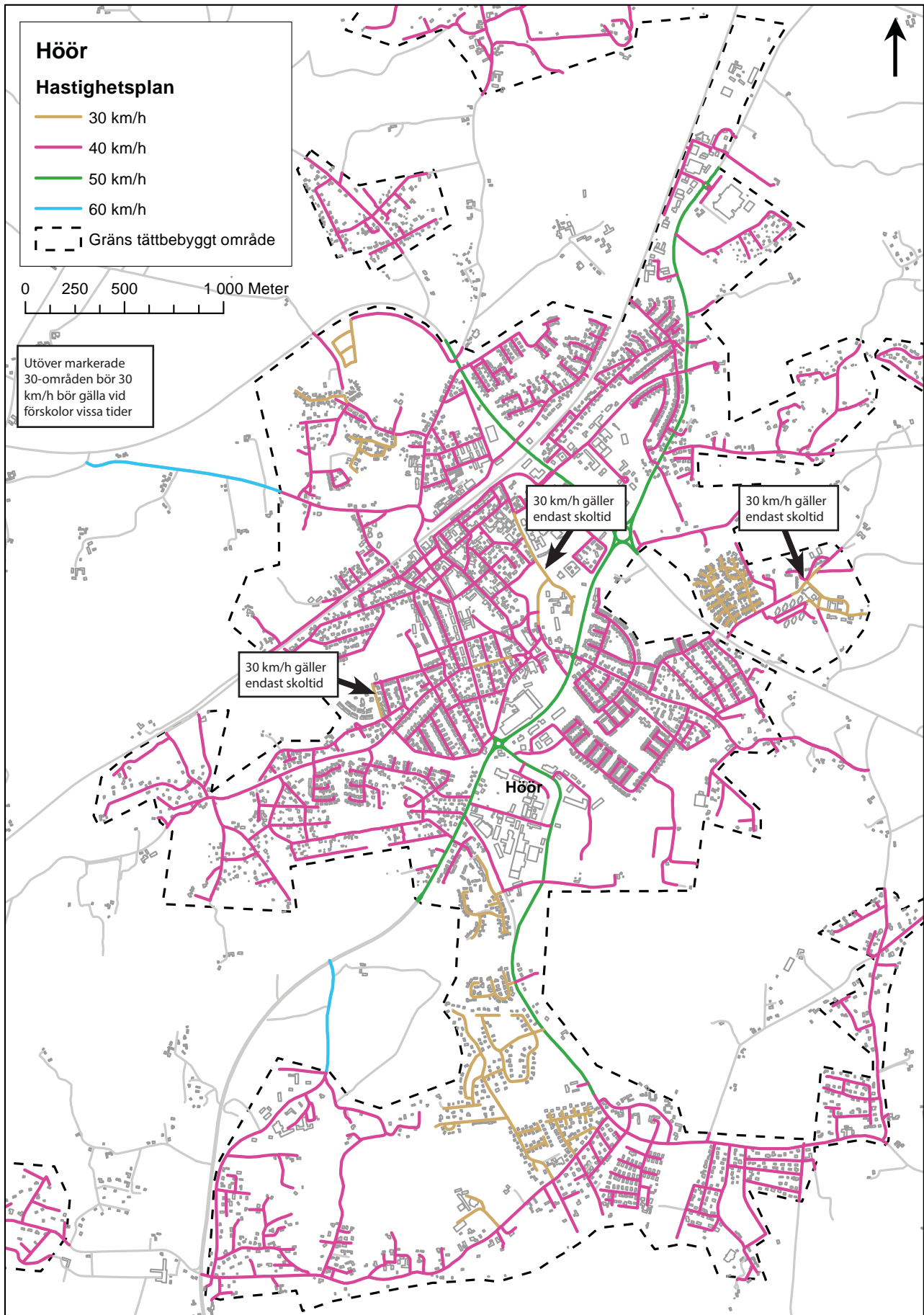












KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Förslaget till nya hastighetsgränser i Höörs kommun innebär enligt metoden "Rätt fart i staden" ett antal kvalitetsavvikelser. Kvalitetsbedömningen görs i det Excel-verktyg som används i metoden "Rätt fart i staden" (se utdrag från analysen nedan). Kvaliteterna bedöms utifrån en röd-gul-grön skala enligt följande:

- Grönt: god kvalitet
- Gult: mindre god kvalitet
- Rött: låg kvalitet

Beskrivna kvalitetsavvikelser baseras på att inga stora åtgärder görs i samband med omskyllningen. För att helt eliminera eller lindra de negativa konsekvenserna av förslaget, rekommenderas dock att åtgärder genomförs. Åtgärderna beskrivs i kapitel 7. Enligt beslut i Tekniska nämnden 22 oktober 2012 kan omskyllning göras innan eventuella ombyggnader av vägarna görs.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten på sträcka (längs en väg) är endast låg på två vägar, norra delen av Sanatorievägen samt Maglasätevägen i Höör. Detta på grund av att hastigheten föreslås bli 60 km/h men separerad gång- och cykelbana saknas. Jämfört med idag är det dock en sänkning från nuvarande 70 km/h.

Ett stort antal sträckor får mindre god kvalitet avseende trafiksäkerheten på sträcka. Detta gäller alla de

gator som får 40 km/h men som saknar separerad gång- och cykelbana. På grund av Tekniska nämndens beslut att inte skylta 30 km/h på lokalnätet generellt, blir antalet gula kvalitetsavvikelser stort avseende trafiksäkerheten.

Jämfört med idag dock ökar trafiksäkerheten till följd av generellt sänkt hastighet från 50 till 40 km/h.

Trafiksäkerheten i korsningspunkter blir på de sträckor där hastigheten 50 km/h behålls låg med befintlig utformning. Exempel på korsningspunkter är övergångsställen (utan hastighetsdämpande åtgärder), cykelöverfarter och passager till/från busshållplatser. Till exempel finns busshållplatser längs Nya Sättoftavägen och övergångsställen på väg 13 och 23 där åtgärder behöver vidtas för att nå god trafiksäkerhet. På gator med föreslagen hastighetsgräns 40 km/h får dessa punkter mindre god kvalitet. Korsningspunkter mellan två bilvägar utan speciella åtgärder får mindre god kvalitet.

Tillgänglighet

Majoriteten av alla länkar får god tillgänglighet avseende **biltrafikens tillgänglighet**. De gator och vägar som ingår i huvudnätet eller det övergripande nätet och som föreslås få 40 km/h får mindre god kvalitet.

Busstrafikens tillgänglighet försämras på de gator där hastigheten sänks från 50 till 40 km/h, vilka innefattar stora delar av de sträckor som trafikeras

Rätt fart i :		HÖÖR sträckor																			
Nr	Namn	Livsrum		Hastighet			Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser		Hastighetsförändring mot befintlig Systemanpassad				
		Vägg	Golv	Befintlig	optimera d	anpassa d	anpassa d	Bil	Koll				Utr	Luft	Buller	Röda		Gula			
1	Malmöv. v 23	T		50	60	60	60	God	God	Primär	-	-	Mindre god	-	-	0	1	10			
2	Frostavallsv. v 13 de	T		50	60	60	60	God	God	Primär	-	-	Mindre god	-	-	0	1	10			
3	Frostavallsv. v 13 de	T		50	60	60	60	God	God	Primär	-	-	Mindre god	-	-	0	1	10			
4	S. Rörumsv. v 1335	IT		50	40	40	40	Mindre god	-		God	God	Mindre god	-	-	0	2	-10			
5	Elisetorpsv.	M		50	30	30	40	God	-		Mindre god	Mindre god	Mindre god	-	-	0	3	-10			
6	N. fogdarödsv.	IT		50	50	40	40	Mindre god	-		God	God	God	-	-	0	1	-10			
7	Krokq.	M	IT	50	30	30	40	God	-		Mindre god	Mindre god	God	-	-	0	2	-10			
8	Hörbyv.	IT		50	40	40	40	Mindre god	Mindre god		God	God	Mindre god	-	-	0	3	-10			
9	Sättoftav. V 1341 del	T		50	60	60	60	God	God		-	-	Mindre god	-	-	0	1	10			
10	Sättoftav. V1341 del	IT		50	40	40	40	Mindre god	Mindre god		God	God	Mindre god	-	-	0	3	-10			
11	Sövrödsv.	IT		50	40	40	40	Mindre god	Mindre god		God	God	Mindre god	-	-	0	3	-10			
12	Björkv.	IT		50	50	40	40	God	-		God	God	God	-	-	0	0	-10			
13	Nybyv. Del 1	IT		40	50	50	40	Mindre god	Mindre god		God	God	God	-	-	0	2	0			
14	Nybyv. Del 2	IT	M	40	50	50	40	Mindre god	Mindre god		God	God	God	-	-	0	2	0			
15	Sättoftaskolan	IT		30	50	50	30	God	God		God	God	God	-	-	0	0	0			
16	Lars ölsv.	IT		50	30	30	40	God	-		God	God	Mindre god	-	-	0	1	-10			
17	Sanatoriev. V 1310	IT		50	40	40	40	Mindre god	Mindre god		God	God	Mindre god	-	-	0	3	-10			
18	Sanatoriev. V1310	IT		50	50	40	40	Mindre god	Mindre god		God	God	God	-	-	0	2	-10			
19	Sanatoriev. V 1310	IT		70	40	40	60	God	God		Mindre god	Mindre god	Låg	-	-	1	2	-10			

Exempel från Excel-verktyget som används i metoden "Rätt fart i staden". Utdraget visar hur föreslagna hastighetsgränser uppfyller ställda krav på olika kvaliteter enligt en röd-gul-grön skala (se beskrivning ovan).

inom tätorterna. På vissa av gatorna kan bussarna idag köra i 50 km/h och där påverkas busstrafiken negativt. Tillgängligheten bedöms som mindre god (gula avvikelser) på dessa sträckor.

På de mer centrala gatorna kör bussarna inte idag så fort som 50 km/h och där får inte hastighetssänkningen någon direkt påverkan.

På de vägar som får 60 km/h bedöms tillgängligheten för busstrafiken vara god. Det är dock en försämring jämfört med dagsläget eftersom det är en sänkning från dagens 70 km/h.

På de sträckor som behåller 50 km/h blir tillgängligheten oförändrad jämfört med idag. Tillgängligheten bedöms som mindre god (gula avvikelser) på dessa sträckor.

För busstrafiken är det helheten som spelar roll. Kollektivtrafiken påverkas inte endast av ändrade hastighetsgränser inom tätbebyggt område utan även av planerade ändringar utanför tätbebyggt område. Hastighetssänkningar påverkar restiden negativt vilket påverkar resenärerna. Ju längre restid du får som resenär desto lägre prioriterar du att se kollektivtrafiken som ett alternativ för din resa och väljer då bilen.

Idag har samtliga Ringbussar anslutning till/från tågen på Höörs station. Hastighetssänkningar på sammantaget många områden kommer att ge en mindre bytestid till/från tågen vilket skapar en osäkerhet för resenären.

Utryckningstrafikens tillgänglighet påverkas inte direkt vid själva utryckningen eftersom utryckningsfordonen får köra fortare än angiven hastighetsgräns. Eftersom Räddningstjänsten i Höör har deltidsbrandmän påverkar dock sänkta hastigheter Räddningstjänstens insatstider, vilket i sin tur påverkar tryggheten och säkerheten. Även arbetsmiljön påverkas då stressen ökar att ta sig till Räddningsstationen i tid.

Förenklade, teoretiska beräkningar av hur körtiden förändras har gjorts för viktiga sträckor för busstrafiken eller utryckningstrafiken. Beräkningarna baseras på hastighet utifrån skyltad hastighet idag respektive föreslagen hastighet och uppmätt längd på sträckan. Framtida hastigheter (föreslagen hastighet) gäller framtida hastighetsgränser inom tätbebyggt område. Eftersom inga förslag ännu finns för vägnätet utanför tätbebyggt område har hänsyn inte kunnat tas till detta. Hänsyn har ej tagits till fördröjningar i korsningar. Tabellen nedan sammanfattar förändringarna.

Buller

Vägtrafikbuller alstras både från motorer och från däck och vid hastigheter över 50-70 km/h dominerar däckljuden. Nya tumregler säger att en förändring av bullernivån med 1 dBA förändrar den upplevda störningen med 20 %. Generellt gäller att en förändring av körhastigheten med 10 km/h förändrar bullernivån med 1-2 dBA. Om verklig hastighet sänks från 50 km/h till 40 km/h kan alltså ljudnivån minska med 1-2 dBA.

En bullerkartläggning har genomförts år 2012 inom ramen för framtagande av en Bullersaneringsplan. Den redovisar nuläget avseende buller och en framtida prognos för år 2020. Kartläggningen baseras på beräkningar och kan därför avvika från faktiska förhållanden avseende hastigheter och trafikflöde.

Beräkningarna är gjorda utifrån det förslag på nya hastighetsgränser som Tekniska nämnden beslutade om 4 oktober 2012. Med anledning av att detta förslag reviderats och ett nytt beslut angående hastigheter fattats 25 januari 2016, bör bullersaneringsplanen revideras.

Sträcka (rutt)	Restid med befintlig hastighet	Restid med föreslagen hastighet	Tidsvinst/tidsförlust
Nya Torg - Räddningstjänsten	1 min 30 sek	1 min 48 sek	18 sek tidsförlust
Väg 13/korsningen med vägen mot Frostavallen - Räddningstjänsten	3 min 36 sek	3 min 36 sek	Oförändrad
Sätöfta (kommungränsen mot Hörby) - Räddningstjänsten	4 min 12 sek	4 min 42 sek	30 sek tidsförlust
Ringbusslinje 445 (slingan ner till Sätöfta, exkl. sträckan i centrum väster om väg 23 samt sträckan upp till Pumpvägen)	12 min 36 sek	14 min 48 sek	2 min 12 sek tidsförlust

Luffföroreningar

Halter av olika luffföroreningar från vägtrafiken är beroende av många olika faktorer, där hastigheten är en bland många andra. Sambanden mellan de olika faktorerna är komplexa och därför kan man inte generellt säga vilka hastigheter som ger olika kvaliteter med avseende på halter av olika ämnen. Utsläppen av kväveoxid, kvävedioxid, kolväte och kolmonoxid minskar normalt då hastigheten sänks från 50 till 30 km/h.

För koldioxid är det inte alltid så att sänkt hastighet leder till lägre utsläpp. Utsläppen av koldioxid är direkt proportionella mot bränsleförbrukningen och därmed beroende av hastigheten. Bränsleförbrukningen är lägst vid konstant fart mellan 50 och 70 km/h. Om man räknar in accelerationer och retardationer kan dock bränsleförbrukningen minska även vid lägre hastigheter. Det beror på att man lättare kan planera sin körning och har ett lugnare och jämnare körtempo vid lägre hastigheter. Med de nya hastighetsgränserna där merparten av länkarna i Höörs kommun får 40 km/h blir hastigheterna jämnare än idag, eftersom det är lättare att planera körningen vid lägre hastigheter.

Med ökad hastighet ökar partikelutsläppen, men till följd av de högre hastigheterna kan också omblandningen och utspädningen av partiklarna öka. Det finns studier som tyder på att sänkta hastigheter kan ge sänkningar av PM10-utsläppen (PM10 är ett mått som används för att mäta luftburna partiklar) med 20-30%. Enligt Trafikstrategin ska ett Trafikmiljöprogram tas fram och där kommer luffföroreningar att behandlas.

Karaktär och trygghet

Ett stort antal sträckor får, i likhet med trafiksäkerheten, mindre god kvalitet avseende karaktären och tryggheten. Detta gäller alla de gator där livsrummet bedöms vara av karaktären mjuktrafikrum och som får 40 km/h. Enligt bedömningsgrunderna är 40 km/h för högt på dessa gator för att ett optimalt samspel trafikanter emellan ska kunna ske.

På grund av Tekniska nämndens beslut att inte skylta 30 km/h på lokalnätet generellt, blir antalet gula kvalitetsavvikelser stort avseende karaktären och tryggheten. Jämfört med idag förbättras dock karaktären och tryggheten till följd av generellt sänkt hastighet från 50 till 40 km/h.

Trygghetsaspekten behandlas närmare i det kommande trygghetsprogrammet.

Acceptans och efterlevnad

För att ändrade skyltade hastigheter ska ha någon positiv effekt i verkligheten, krävs det att skyltade hastigheter accepteras och efterlevs. Verklighet på en gata påverkas ytterst av det val som enskilda trafikanter gör. Detta val kan påverkas genom olika åtgärder, t. ex. rätt hastighetsgräns, rätt utformad gata eller rätt hastighetsövervakning.

Acceptans och efterlevnad hänger ihop med trafikanternas möjlighet att förstå och uppfatta "rätt hastighetsgräns". Tabellen över uppmätta hastigheter i kapitel 5 visar att det idag finns problem med för höga hastigheter på många gator. Detta tyder på att **trafikanterna idag inte har möjlighet att förstå och uppfatta "rätt hastighetsgräns" eftersom omgivande miljö inte stödjer dem till detta**. Samtidigt finns det också många exempel på där bilisterna kör lägre än skyltad hastighet, vilket ytterligare stärker tesen att skyltad hastighet bara till viss del påverkar bilisternas val av körhastighet.

Inventeringen av gatornas livsrum i Höörs kommun visar att det finns gator där väggarna har bedömts ha ett livsrum och golvet ett annat. Att väggarna och golvet har bedömts ha olika livsrum kan innebära problem i praktiken eftersom det gör det svårt för trafikanten att uppfatta rummets karaktär och därmed lämplig hastighet. Golvet kan t.ex. ha för hög standard (ofta bred körvänlig gata som uppmanar till höga hastigheter) samtidigt som det finns många bostadshus längs gatan.

Framtida hastighetsgränssystem innebär (precis som idag) att merparten av gatorna får samma hastighetsgräns, 40 km/h. Att ha samma hastighetsgräns på merparten av vägarna har fördelen att det är lätt för trafikanterna att veta vad som gäller. Däremot bidrar inte samma hastighet överallt till trafikanternas förståelse för varför man ska köra olika fort på olika gator.

Sammanfattning konsekvenser

Förslaget innebär mycket få röda kvalitetsavvikelser, det vill säga att ytterst få länkar får låg kvalitet, vilket är positivt. Däremot innebär förslaget att merparten av länkarna får gula kvalitetsavvikelser, det vill säga mindre god kvalitet, på ett stort antal kvaliteter. Detta gäller till största del trafiksäkerheten, tryggheten, karaktären och till viss del kollektivtrafikens tillgänglighet.

Förslaget till nya hastighetsgränser innebär sammanfattningsvis följande om inga åtgärder vidtas:

- Ökad trafiksäkerhet jämfört med idag om hastighetsgränserna följs. Trafiksäkerheten bedöms dock fortfarande endast vara mindre god pga. begränsad förekomst av 30 km/h.
- Låg trafiksäkerhet på delar av väg 13, 23 och Nya Sätöftavägen, speciellt i korsningspunkter där oskyddade trafikanter korsar vägarna.
- Fortsatt god tillgänglighet för biltrafiken i hela lokalnätet och väg 13 och 23. Något försämrade tillgänglighet på huvudnätet.
- Försämrade tillgänglighet för busstrafiken på merparten av de sträckor som trafikeras inom tätorterna.
- Försämrade tillgänglighet för utryckningstrafiken vilket påverkar insatstiderna (i förlängningen trygghet och säkerhet) och arbetsmiljön.
- Lägre hastigheter än idag på bostadsgator och merparten av huvudvägarna stärker tryggheten och karaktären. 40 km/h dock fortfarande för högt sett till tryggheten och karaktären på många gator.
- Stor risk för dålig acceptans och efterlevnad på vissa sträckor.

7. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Förutom en omskyltning enligt förslaget till nya hastighetsgränser krävs även andra typer av åtgärder för att nå uppsatta mål med hastighetsplanen. I det här kapitlet beskrivs kortfattat de åtgärder som krävs. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis HP3, är ett ID-nummer för respektive åtgärd som återkommer i tabellen där åtgärderna sammanställs.

OMSKYLTING TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER (HP1)

Förslaget till nya hastighetsgränser kräver en omskyltning av merparten av gatorna. Inför omskyltningen krävs att nya lokala trafikföreskrifter antas. Hur omskyltningen ska göras beskrivs utförligare i kapitel 8.

UTBYGGNAD AV GÅNG- OCH CYKELVÄGAR (HP2)

För att uppnå uppsatta mål avseende trafiksäkerheten krävs en utbyggnad av separata gång- och cykelvägar. De åtgärder som behövs utifrån hastighets-synpunkt har även identifierats i Cykelplanen där de beskrivs utförligt. Den prioritering som föreslås där har tagit hänsyn till framtida hastighetsgränser.

HASTIGHETSSÄKRA KORSNINGAR OCH PASSAGER (HP3)

För att föreslagna hastighetsgränser ska innebära hög trafiksäkerhet för alla trafikantslag krävs att korsningar och passager hastighetssäkras. Det finns olika sätt att göra korsningar säkrare. Det är viktigt att utgå från det unika i platsen och de problem som finns där. Exempel på åtgärder är cirkulationsplatser, väglins och upphöjd korsning. Trafiksäkerhetsåtgärder ska göras både för biltrafiken och de oskyddade trafikanterna i korsningen. Första steget är att identifiera platser där riskerna är som störst. Behovet av åtgärder styrs till stor del av hastigheten och flödet på gatan/vägen. Samråd bör ske med Räddningstjänsten och Skånetrafiken när man planerar nya hastighetsdämpande åtgärder.

FÖRBÄTTRA FRAMKOMLIGHETEN FÖR BUSSTRAFIKEN (HP4)

Kollektivtrafiken påverkas negativt av hastighetssänkning. För att kompensera föreslagna sänkningar kan andra åtgärder behöva genomföras som kan förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Förslag på åtgärder be-

höver arbetas fram i samråd med Skånetrafiken och görs förslagsvis i samband med framtagandet av det Kollektivtrafikprogram som enligt Trafikstrategin ska tas fram.

FÖRDJUPAD KONSEKVENSAANALYS AVSEENDE UTRYCKNINGSTRAFIKEN (HP5)

Översiktliga teoretiska beräkningar av hur utrycknings-trafiken påverkas har genomförts inom ramen för Hastighetsplanen. Vilka de faktiska konsekvenserna blir är dock inte klarlagt och behöver därför studeras vidare.

ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD HASTIGHETSEFTERLEVNING (HP6)

För att i framtiden säkra en bättre hastighetsefterlevnad bör ombyggnader och nybyggnader alltid ha detta som mål och ställa krav på diskussion i planerings- och projekteringskedje. Gaturum ska utformas med rätt mått, rätt detaljeringsgrad och rätt antal händelser som kräver uppmärksamhet, för att stödja att fler håller rätt hastighetsgräns. Åtgärder som ger stöd för en ökad hastighetsefterlevnad kan hämtas från Gestaltungsprogrammet och Trafiksäkerhetsprogrammet.

INFORMATION OCH ÖVERVAKNING (HP7)

Inför justeringar av hastighetsgränserna bör Hörs kommun genomföra informationsinsatser med syfte att skapa förståelse och acceptans för de nya hastighetsgränserna. Kommunen bör också utveckla det externa samarbetet inom ämnesområdet hastighetsefterlevnad och samarbetet med polis kring hastighetskontroller. På vissa gator/vägar behöver utformningen åtgärdas för att stämna överens med skyltad hastighet.

SAMARBETE OCH SAMRÅD (HP8)

Kommunen bör genomföra arbetet med införandet av nya hastighetsgränser i samråd med alla berörda parter. Samråd med Trafikverket och Polisen är obligatoriskt. Även samråd med Skånetrafiken och Räddningstjänsten bedöms som viktigt. Kommunen bör stödja polisen i deras arbete att övervaka de nya hastighetsgränserna.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (HP9)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll genom-

förs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

I tabellen nedan redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås i hastighetsplanen. I tabellen anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. En bedömning har gjorts att gränserna för vad en liten, mellan eller stor åtgärd är enligt följande:

Liten < 100 tkr

Mellan 100-500 tkr

Stor > 500 tkr.

Målet är naturligtvis att göra så mycket som möjligt för att hastighetsplanen ska genomföras och målen med hastighetsplanen uppnås genom att göra åtgärder. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Sett till hela åtgärdsområdet som helhet har bedömningen gjorts att alla åtgärder i någon mån är prioritet 1. I många fall ryms dock många åtgärder inom varje område. För prioritering inom varje område hänvisas till respektive plan (t. ex. Cykelplanen eller Gestaltungsprogrammet).

Att bedöma en åtgärds kostnad i detta skede medför stora osäkerheter, eftersom det inte är klarlagt vilken typ av åtgärd det är som ska genomföras. Frågor som t. ex. materialval och åtgärdens omfattning är heller inte klarlagda. Andra faktorer som påverkar den slutliga kostnaden är konjunkturen, hur mycket man handlar upp etc.

Nr	Plats el. omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
HP1	Omskyltning till nya hastighetsgränser	Mellan	Tekniska nämnden	Omskyltning till 40 och 60 km/h ska ske samtidigt.
HP2	Utbyggnad av gång- och cykelvägar	Stor	Tekniska nämnden	Genomförs enligt prioritering i Cykelplanen.
HP3	Hastighetssäkra korsningar och passager	Liten - Stor	Tekniska nämnden	Genomförs enligt prioritering i Cykelplanen och Trafiksäkerhetsprogrammet
HP4	Förbättra framkomligheten för busstrafiken	Liten - Stor	Tekniska nämnden, Kommunstyrelsen	Analys av åtgärdsbehov, därefter ev. fysiska åtgärder. Genomförs i samråd med Skånetrafiken och bör behandlas i kommande Kollektivtrafikprogram.
HP5	Fördjupad konsekvensanalys avseende utryckningstrafiken	Liten	Tekniska nämnden/Räddningstjänsten	Genomförs i samråd med Räddningstjänsten
HP6	Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad	Stor	Tekniska nämnden	Ombyggnader och nybyggnationer måste göras med mål att nå hastighetsefterlevnad. Åtgärder kan hämtas från Gestaltungsprogrammet och Trafiksäkerhetsprogrammet.
HP7	Information och övervakning	Liten	Tekniska nämnden/Polisen	Genomförs i samråd med Polisen.
HP8	Samarbete och samråd	Liten	Tekniska nämnden	Obligatoriskt samråd är med Trafikverket och Polisen.
HP9	Utvärdering och uppföljning	Liten	Tekniska nämnden	Löpande

8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

GENOMFÖRANDE

Införandet av hastighetsgränserna genomförs genom att anta nya lokala trafikföreskrifter (LTF). Alla lokala trafikföreskrifter kommer att prövas separat i samband med införande av de nya hastighetsgränserna. Före beslut kommer Polisen och berörd väghållare att få förslaget till trafikföreskrift på remiss.

Frågan om hur genomförandet med de nya hastighetsgränserna ska gå till diskuterades vid Tekniska nämndens sammanträde den 22 oktober 2012. Slutsatsen från denna diskussion var att inriktningen bör vara att införa de nya hastighetsbegränsningarna under en kortare tidsperiod samt att åtgärder inte behöver genomföras först.

Vid Tekniska nämndens sammanträde den 25 januari 2016 togs ett nytt beslut angående genomförandet. Då beslutades:

- att hastighetsbegränsning 60 kilometer i timmen på väg 13, väg 23, Sätöftavägen samt Nya Sätöftavägen utgår och ersätts med gällande hastighetsbegränsningen 50 kilometer i timmen varmed även krav på åtgärder slopas
- att föreslagen hastighetsbegränsning 60 km i timmen på Sanatorievägen och Maglasätevägen utförs i samband med införande av 40 kilometer i timmen på övrigt vägnät och utan krav på åtgärder

På vissa vägar som har en direkt koppling till vägar utanför tätbebyggt område, bör kommunen avvakta med att skylta om tills Trafikverket gör en omskyllning eftersom trafikmiljön annars riskerar att bli mycket plottrig. Exempel på detta är i Munkarp.

UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med hastighetsplanen. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs.

Effektmålen

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har ett mål en direkt koppling till hastighetsplanen, målet "Fler håller hastighetsgränserna". Även övriga mål har indirekt viss koppling.

Målet "Fler håller hastighetsgränserna" följs upp genom att studera andelen som håller hastighetsgränserna. Som mätmetod föreslås regelbundna mätningar av hastigheterna i ett antal punkter.

Åtgärds målen

Åtgärds målen som satts upp för hastighetsplanen, i första hand omskyllning av hastigheter, följs upp genom måttet hur många åtgärder som har genomförts (helt eller delvis).