



Hastighetsplan för Åstorps tätorter

Tekniska kontoret
DNR 2023/368

Beslutad av
Kommunfullmäktige
2026-04-27

Innehåll

Inledning.....	4
Bakgrund.....	4
Nollvisionen.....	4
Vilka hastigheter eftersträvas?	4
Syfte.....	5
Selektion och inventering av Åstorps huvudvägnät och lokalnät.....	6
Hastighetsgränser för Åstorps tätorter	7
Hastighetsplan	7
Val av hastighetsgränser	7
Nya hastigheter (kartillustrationer)	9
Kvalitetsbedömning av föreslagen hastighetsplan	13
Uppföljning och åtgärder.....	14
Bilagor.....	15
Metod.....	15
Nulägesbeskrivning.....	15
Befintliga hastighetsgränser	15
Livrumsmodellen.....	15
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)	17
Analys och bearbetning.....	19
Länkoptimering.....	19
Nätanpassning.....	19
Systemanpassning	19
Nulägesbeskrivning	19
Befintliga hastighetsgränser	19
Livsrum	20
Trafiksäkerhet (Dimensionerande trafiksäkerhetssituation DTSS).....	21
Kvalitetsbedömning av nuläget	22
Analys	23
Länkoptimering	23
Nätanpassning	23
Systemanpassning.....	23
Bilagor illustrationer.....	24
Bilaga 1. Livsrum.....	24

Bilaga 2. Länkoptimering.....	25
Bilaga 3. DTSS.....	26
Bilaga 4. Nätanpassning	27
Bilaga 5. Systemanpassning	28
Bilaga 6. Hastighetsplan: Åstorps kommun	29
Bilaga 7. Hastighetsplan: Åstorps tätort och Nyvång	30
Bilaga 8. Hastighetsplan: Kvidinge	31
Bilaga 9. Hastighetsplan: Hyllinge.....	32
Bilaga 10. Hastighetsplan: Kärreberga	33
Bilaga 11. Hastighetsplan: Maglaby	34
Bilaga 12. Åtgärder och uppföljning	35
Inventering och nulägesanalys	35
Val av ny hastighetsgräns.....	35
Formella beslut gällande lokala trafikföreskrifter (LTF)	35
Kommunikation	35
Genomförande och fysiskt utbyte.....	36
Uppföljning.....	36

Inledning

Bakgrund

Tekniska kontoret har i tidigare uppdrag tagit fram en Trafikplan som antogs 2021. Syftet med Trafikplanen var att utreda nuläget gällande kommunens trafiksituation samt redovisa översiktliga mål kopplat till trafikplaneringen. För att nå Trafikplanens mål bör en Hastighetsplan tas fram, vilken ämnar bli en del av det underlag som ska ligga till grund för beslut som berör kommunens trafik- och mobilitetsutveckling. Hastighetsplanen tar sin utgångspunkt från kommunens vision, Trafikplanen (2021), Nollvisionen samt de av Trafikverket upprättade transportpolitiska målen.

Hastighetsplanens syfte är att redovisa nya hastighetsgränser i kommunen, vilket baseras på en översyn av hastigheter som har gjorts. Översynen utgår från inventeringar och analyser enligt den arbetsmetodik som ges i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” (upplaga från 2022). Analyserna och inventeringarna tydliggör gatornas nuvarande situation gällande trafiksäkerhet och framkomlighet, och blir på så vis ett hjälpsamt underlag för att uppnå såväl lokala som nationella trafikmål.

Nollvisionen

Ett av de viktigaste målen som Trafikplanen (2021) redovisar är Nollvisionen som beslutades av Riksdagen 1997 och är sedan dess utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen människa ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. I februari 2020 beslutade Regeringen om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. För att uppnå Nollvisionen menar Trafikverket att följande princip ska tillämpas:

- ”1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.*
- 2. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.*
- 3. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret - på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.”*

Vilka hastigheter eftersträvas?

Handboken anger att vid beslut om nya hastigheter inom tätorter bör hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/h användas. Trafikverkets tätortstester visade att ändringar av hastigheter från 50 till 40 km/h på huvudvägnätet innebar minskningar av medelhastigheten med 3km/h, en skillnad som minskar risken för dödsolyckor med 25-30%. Övriga resultat som testerna påvisade var jämnare trafikflöden, minskad hastighetsspridning och förbättrad luftkvalité och lägre ekvivalent ljudnivå. Att gå från 50/30 gator till 40/30 gator innebär

mindre ryckig trafik som är positivt för både trafiksäkerheten och miljön. 30 km/h är dock den fortsatta rekommendationen för lokalgator där olika trafikanter samsas om ett gemensamt gatuutrymme.

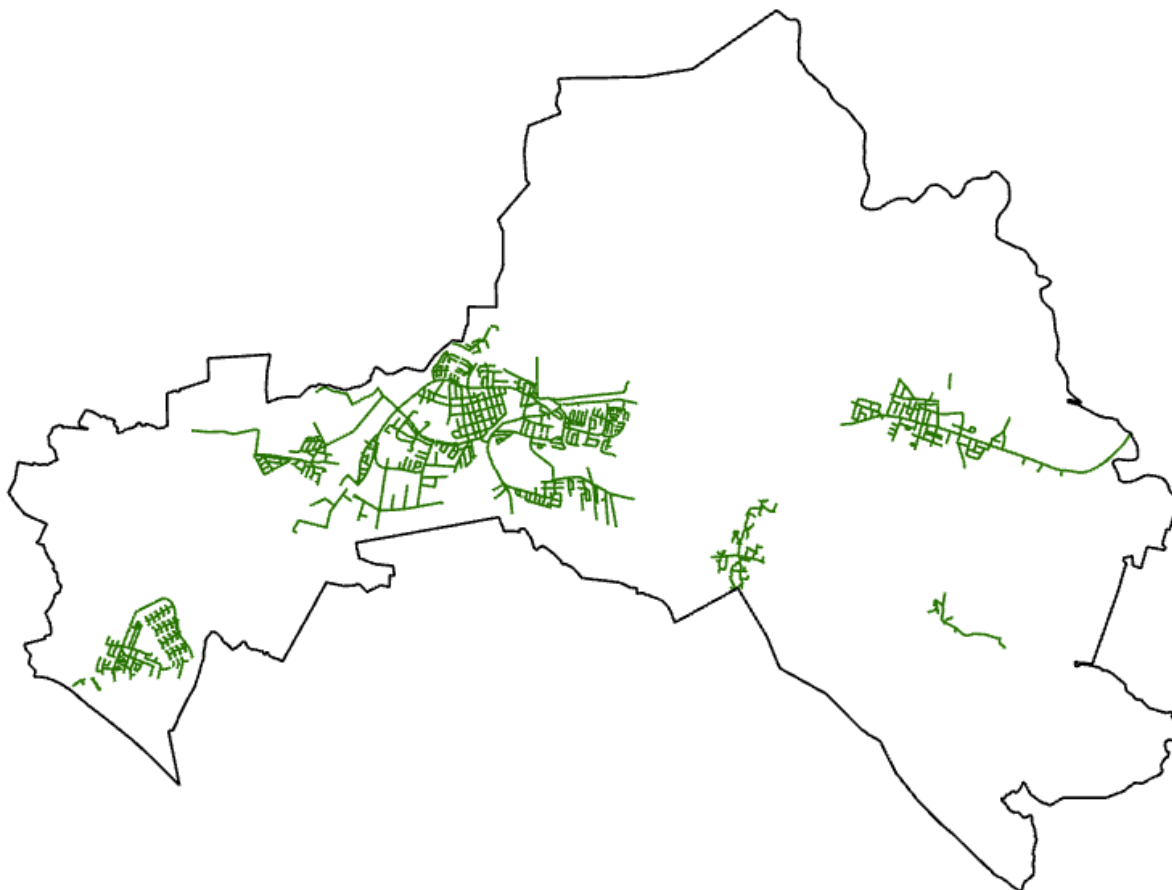
Syfte

Syftet med att ta fram en hastighetsplan för Åstorps tätorter har varit att genomföra en hastighetsöversyn samt ta fram nya hastighetsgränser på kommunala vägar.

Hastighetsöversynens avsikt är att få fram ett underlag som redovisar vilka hastighetsgränser som ger högsta möjliga trafiksäkerhet, ökad känsla av trygghet, samt god tillgänglighet och framkomlighet för samtliga trafikanter.

Selektion och inventering av Åstorps huvudvägnät och lokalnät

Planen omfattar kommunala vägar inom tätorterna Åstorp, Kvidinge, Nyvång och Hyllinge (även Kärreberga och Maglaby inkluderas). Utredningen som är grunden till Hastighetsplanen beskriver, inventerar, digitaliserat och analyserar enbart befintliga gator. Inventeringen av Åstorpsgator och vägar har utgått från de gator som omfattas av huvudvägnätet samt alla gator med hastighetsgräns 40 och uppåt (huvudgator och lokalgator). Lokalgator med hastighetsgräns 30km/h kan komma att utredas inför eventuella fysiska åtgärder som behövs för ökad trivsel och trafiksäkerhet i gaturummet.



Karta som redovisar inventerade länkar i Åstorps kommun.

För inventeringen har gatorna delats upp i länkar då gatans funktion och utformning kan variera längs sträckan.

Hastighetsgränser för Åstorps tätorter

Hastighetsplan

De nya hastighetsgränserna för Åstorps kommuns inventerade gator motsvarar bättre gatornas utformning samtidigt som de skapar en bättre helhet genom att samma hastighetsgränser används inom sammanhängande områden. Hastighetsplanen anpassar hastighetsgränserna i kommunen för att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön. Nedan redovisas de nya hastigheterna på de kommunala vägarna enligt analys samt befintliga hastigheter på enskilda och statliga vägar inom tätorterna,

Val av hastighetsgränser

Åstorps kommun kommer att använda sig av hastighetsbegränsningen 30, 40, 60 km/h samt gångfartsområde, eftersom hastighetsgränserna 50, 70 km/h på sikt bedöms fasas ut.

Inriktningen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska ”plottrigheten”.

Hastighet	Val av hastighet för gatu- eller områdeskategori
 5-7 km/tim	Gångfartsområde - På gator och torg där extra fokus ska läggas på gåendes säkerhet. - I andra fall om särskilda skäl föreligger.
 30 km/tim	Lokalgata - Vid skolor och förskolor - I andra fall enbart om särskilda skäl föreligger
 40 km/tim	Lokalgata - Inom tätbebyggt område och vägar utanför tätbebyggt område med direktutfarter, exempelvis bostadskvarter, stats- och byacentrum
 60 km/tim	Huvudgata/Genomfartsled - Genomfartsleder genom tätbebyggt område och vägar utanför tätbebyggt område utan- eller med endast ett fåtal direktutfarter från t.ex. bostäder

Observera, avvikelser på ovan kan förekomma.

Gatutyper definition

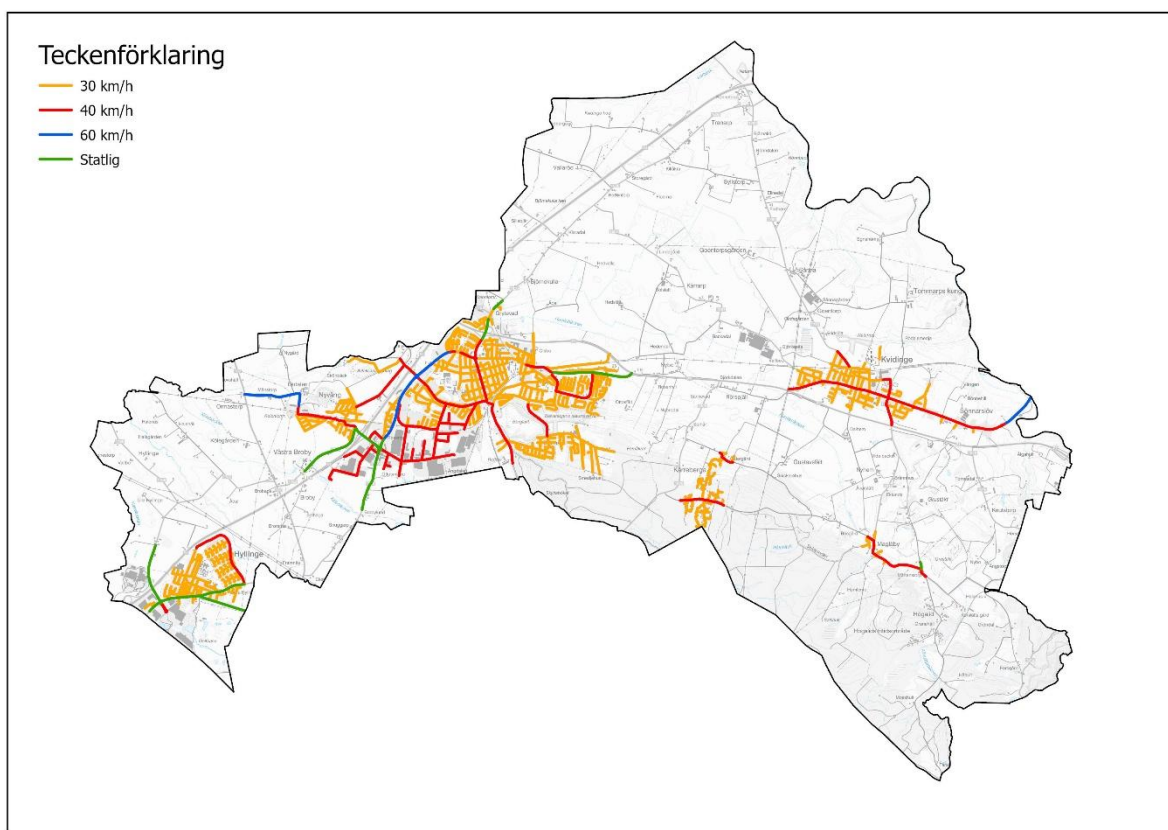
Gångfartsområde - Ett gångfartsområde är en typ av lokalgata där alla trafikantslag delar på en gemensam yta. Gångfartsområde används i det lite mindre, lokala nätet i centrala lägen och på platsbildningar/torg. För att reglera en gata som ett gångfartsområde krävs en lokal trafikföreskrift och regleringen innebär att:

- fordon inte får köras med högre hastighet än gångfart
- fordon inte får parkeras
- förare har väjningsplikt mot gående
- utformningen ska vara sådan att det framgår att gående nyttjar hela ytan och att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart

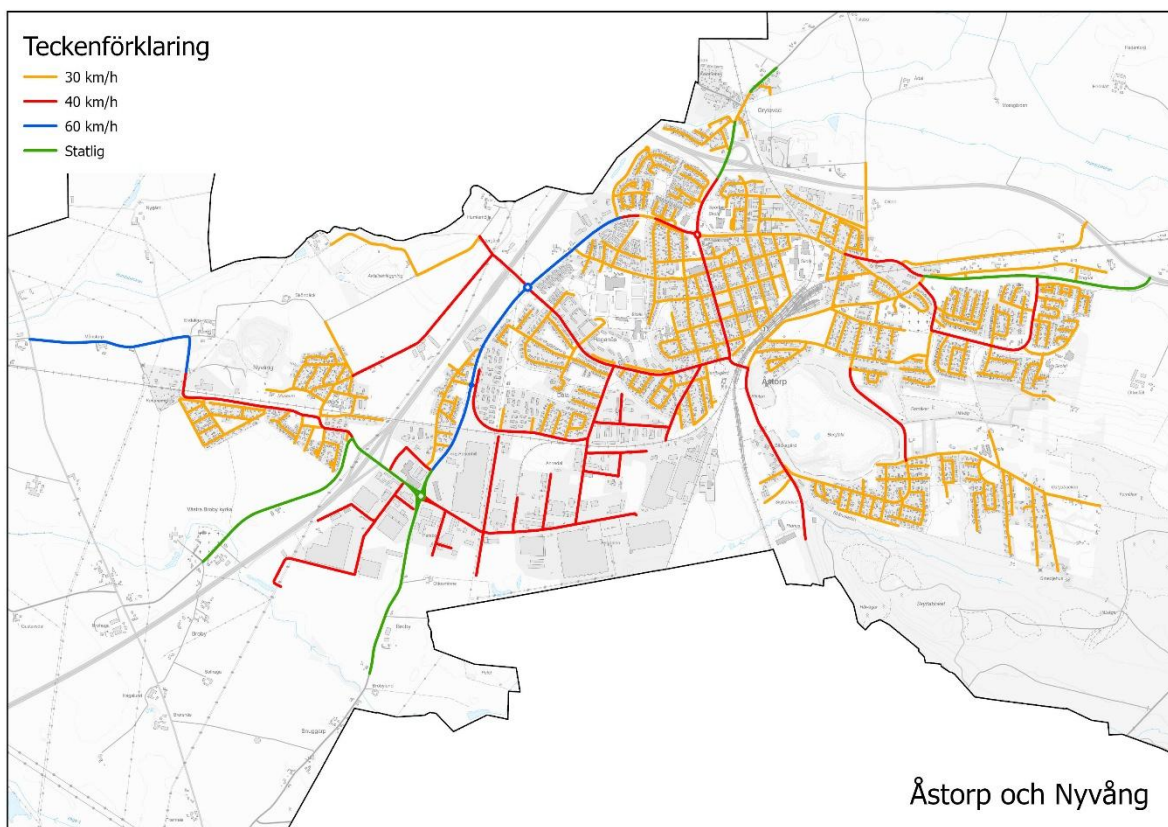
Lokalgata - En lokalgata används av trafik som har mål utmed gatan och svarar mot behovet av att röra sig lokalt, till exempel att kunna gå till butiken, cykla till parken eller ta sig ut på huvudnätet. Ofta sker cykling i blandtrafik, men i vissa utpekade stråk (övergripande cykelvägnät eller pendlingscykelnät) eller längs skolvägar finns behov av separata cykelbanor. Normalt utformas en lokalgata för en referenshastighet på 30-40 km/h.

Huvudgata/Genomfartsled - Huvudgator kan klassificeras som trafikled, genomfartsgata eller uppsamlingsgata. Längs huvudgatorna finns ofta ett stort behov av framkomlighet och kapacitet för flera trafikslag. De leder ofta till stadens större målpunkter och mellan stadsdelar, vilket gör dem viktiga för orientering i staden. Huvudgator utformas normalt för en hastighet på 40 km/h eller 60 km/h och en körfältsbredd som möjliggör att två lastbilar (Lbn) kan mötas. Utmed huvudgator går ofta cykelbanor som utgör en del av pendlingscykelnätet eller det övergripande cykelvägnätet.

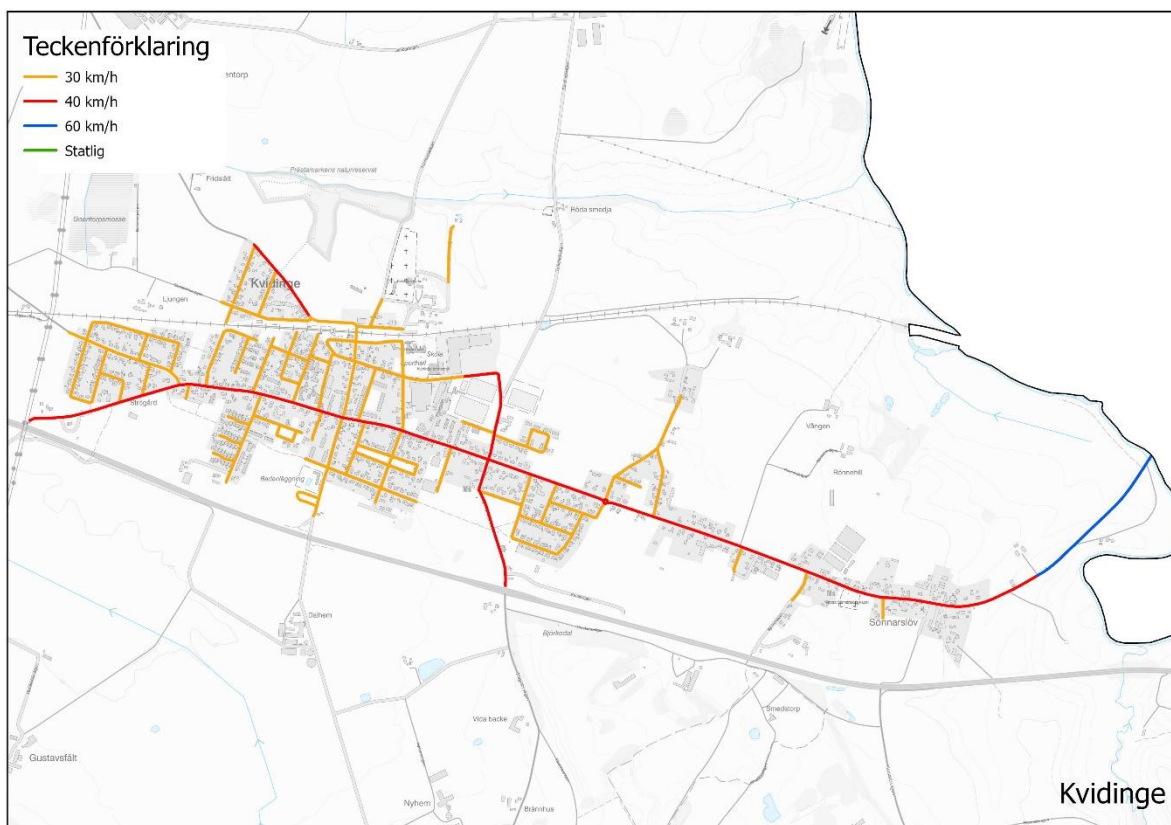
Nya hastigheter (kartillustrationer)



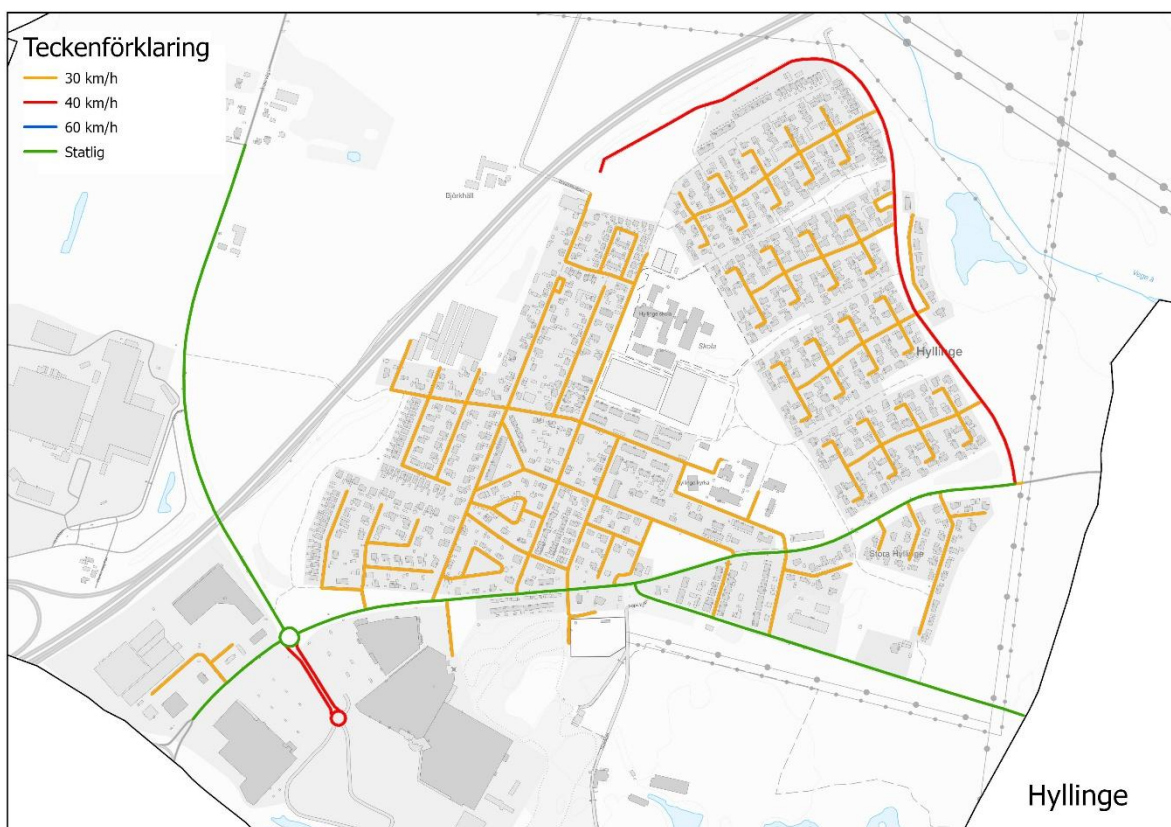
Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Åstorp kommun enligt hastighetsplanen. Se bilaga 6.



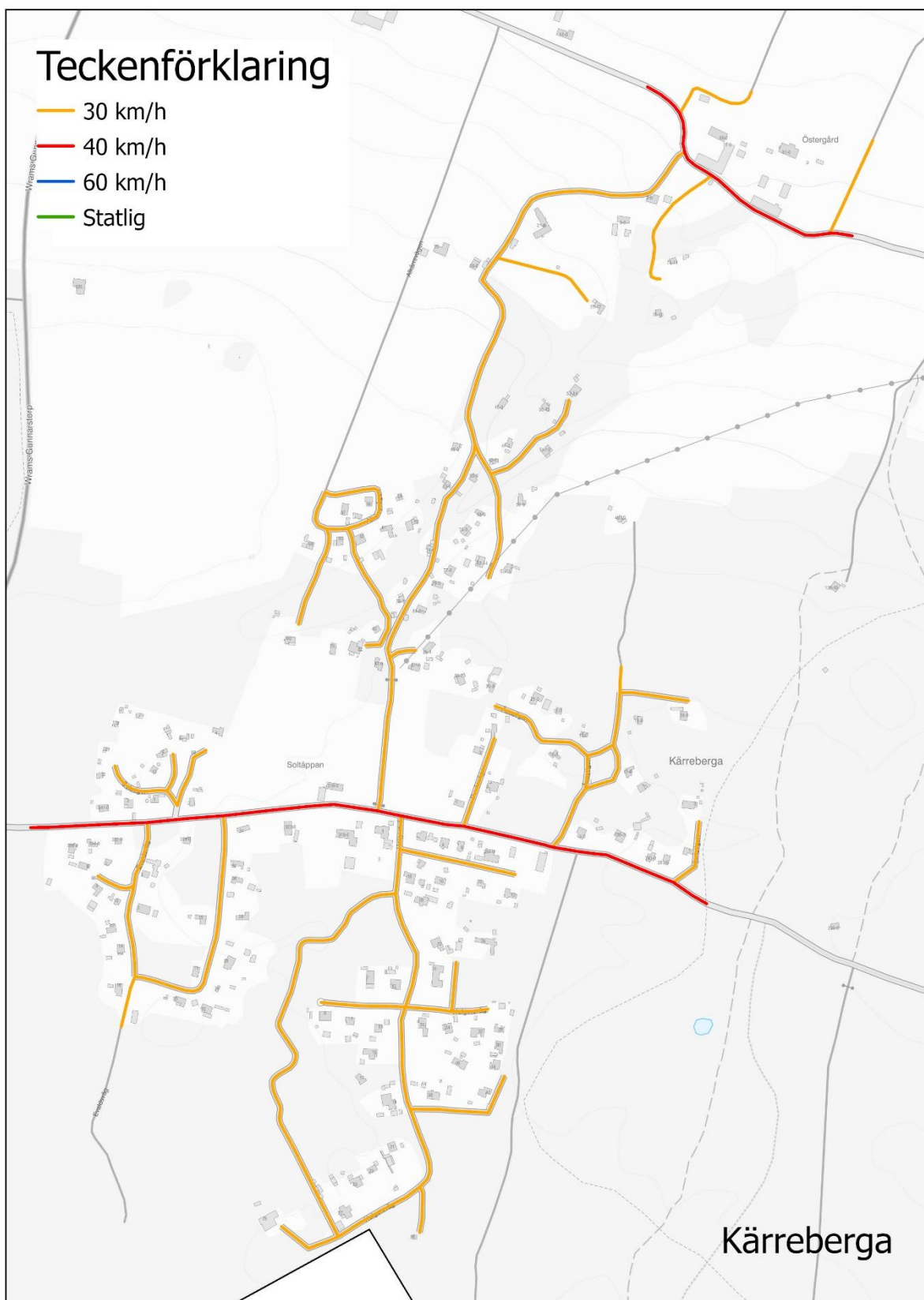
Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Åstorp och Nyvång enligt hastighetsplanen. Se bilaga 7.



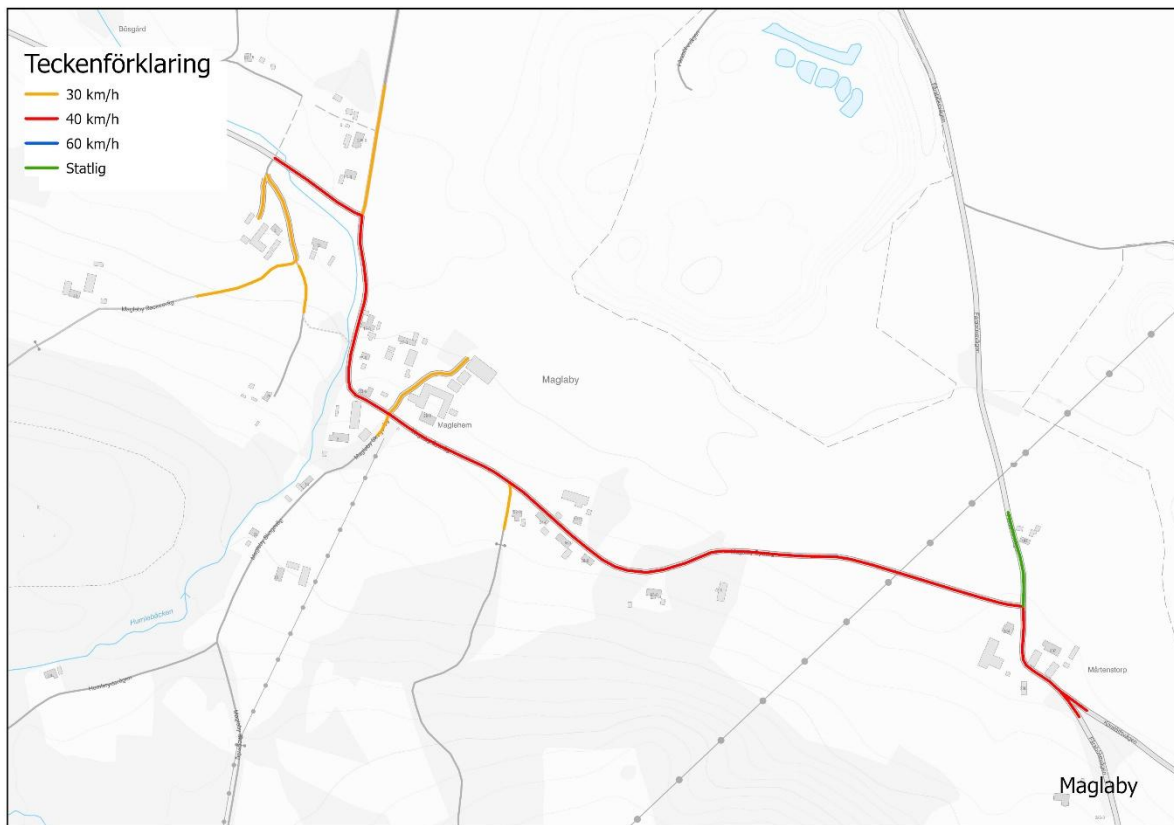
Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Kvidinge enligt hastighetsplanen. Se bilaga 8.



Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Hyllinge enligt hastighetsplanen. Se bilaga 9.



Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Kärreberga enligt hastighetsplanen. Se bilaga 10.



Kartan illustrerar kommunens hastighetsgränser i Maglaby enligt hastighetsplanen. Se bilaga 11.

- Generell hastighet inom tätbebyggt område blir 30 km/h.
- Huvudnätets gator övergår från 50 och 70km/h till ny hastighet med 30- och 40km/h och genomfartsleder får 60 km/h.
- Av genomförda förändringar sänks hastigheten på flertalet av gatorna i Åstorps centrum från 50 till 40 km/h.
- De lokalgator i bostadsområden som kategoriseras som mjuktrafikrum och idag har 50- eller 40km/h får ny hastighet om 30 km/h.
- Vägar och gator i industriområden får hastighetsgräns 40 km/h.
- Vid skolor och idrottsanläggningar ska befintlig hastighetsgräns 30km/h fortsätta gälla.

Kvalitetsbedömning av föreslagen hastighetsplan

Övergripande omdöme:

Hastighetsplanen uppvisar en god helhetssyn och följer de nationella riktlinjerna för ”Rätt fart i staden”. Hastighetsplanen adresserar behovet av en harmoniserad hastighetsstruktur som balanserar framkomlighet mot säkerhet och miljöhänsyn. Hastighetsplanen riktar sig även genom barnperspektivet genom att sänka hastigheten till 30 km/h vid skolor och idrottsplatser skapar en miljö där föräldrar vågar låta barn gå eller cykla själv. Detta minskar i sin tur ”föräldraskjutsande” och kaoset vid lämning/hämtning. Bedömningen poängterar att lägre fart ger bilister ett bredare synfält och betydligt kortare stoppsträcka, vilket är kritiskt då barn har ett mindre utvecklat trafiksense och kan agera impulsivt. När hastigheten dämpas upplevs gaturummet som mer inbjudande. Detta främjar social interaktion och ökar viljan att vitas utomhus, vilket stärker lokalsamhället.

Trafiksäkerhet och nollvision:

Förslaget har en tydlig koppling till nollvisionen. Särskilt positivt är separeringen av 30 km/h och 40 km/h i områden med hög frekvens av oskyddade trafikanter som bedöms vara livsavgörande.

Krockvåld:

Hastighetsplanen tar hänsyn till den mänskliga kroppens tålighet där sannolikheten att överleva en påkörning ökar drastiskt vid en sänkning från 50 km/h till 30 km/h. Se nedan räkneexempel:

Hastighet	Reaktionssträcka	Bromssträcka	Stoppsträcka
30 km/h	Ca 9 m	Ca 9 m	Ca 18 meter
40 km/h	Ca 12 m	Ca 16 m	Ca 28 meter
50 km/h	Ca 15 m	Ca 25 m	Ca 40 meter
60 km/h	Ca 18 m	Ca 36 m	Ca 54 meter

Efterlevande och självförklarande gator:

- En viktig framgångsfaktor för planen är huruvida hastighetsgränserna upplevs som logiska.
- De föreslagna gränserna följer gatans karaktär (ex. huvudnät vs lokalgator), vilket främjar spontan efterlevnad.
- Behov av åtgärder för att uppnå full kvalitet i genomförandet kan behövas med fysiska åtgärder (exempelvis väghinder, avsmalningar) på sträckor där gaturummet fortfarande bjuder in till högre fart än den gällande hastigheten.

Miljö- och hälsoaspekter:

- Bedömningen är att hastighetsplanen kommer att ha en positiv inverkan på den lokala miljön.
- Sänkta hastigheter leder till en mätbar minskning av däck- och vägbuller, vilket förbättrar livskvalitén i bostadsnära områden.
- En jämnare körrytm med färre kraftiga inbromsningar och accelerationer bidrar till minskat utsläpp av partiklar och avgaser.

Framkomlighet och samhällsekonomi:

- Förlusten i restid för motorfordon på kortare sträckor inom tätort bedöms som försumbar i förhållande till de minskade kostnaderna för trafikolyckor.

Uppföljning och åtgärder

- För att de nya hastighetsbegränsningarna enligt hastighetsplanen ska få effekt måste fler åtgärder än enbart omskyltning genomföras.
- Hastighetsplanen medför även att vi kommer behöva se över och revidera våra befintliga LTF (lokala trafikföreskrifter) och tillhörande skylt sättning och tillhörande kommunikationsinsatser kopplade till detta. Detta medför att det blir en kvalitetssäkring av kommunens lokala trafikföreskrifter.
- Det är av betydelse att kommunen genomför uppdateringar i trafikmiljön baserat på information från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet.
- Under Bilaga 12 beskrivs de viktigaste punkterna för att uppnå önskvärd effekt.

Bilagor

Metod

I bilagorna finns delarna av rapporten som visar tillvägagångssättet och metoden. I nulägesbeskrivningen redovisas en översyn av hastigheterna, de livsrum som finns i Åstorps kommun enligt livrumsmodellen och gatornas dimensionerande trafiksäkerhetssituationer. I analysdelen finns länkoptimering, nätanpassning och systemanpassning.

Nulägesbeskrivning

Genomförd nulägesbeskrivning har samlat in data för följande faktorer:

- Befintliga hastighetsgränser
- Livsrum enligt livrumsmodellen
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)
- Trafiknät (huvudnät och lokalnät)

Befintliga hastighetsgränser

Majoriteten av gatorna har idag hastighetsbegränsningar om 50 km/h och 30 km/h. I centrum dominerar hastighetsbegränsning 50km/h.

Livrumsmodellen

De inventerade gatornas karaktär har kartlagts med hjälp av livrumsmodellen enligt TRAST (Trafik för en attraktiv stad) som är indelad i fem olika livsrum, vilka beskriver gaturummets funktion. Både gatornas golv och väggar kategoriseras enligt livrumsmodellen. Nedan beskrivs livsrummen definierade enligt handboken Rätt fart i staden.

Frirum (F)

Frirummet är helt bilfritt. Exempel på frirum är torg, gågator och parker. Ett frirum bör utformas för att rymma möjligheter till aktiviteter och möten. Frirummens väggar och golv är ofta beroende varandra och detaljrikt och småskaligt gestaltade, vanliga exempel är gågator längs butiker. Frirummen är kommunens sociala mötesplatser och en viktig arena för sociala möten i det offentliga. Antalet frirum och förhållandena mellan påverkar de sociala rörelserna i en ort.



Ytan framför Medborgarkontoret är ett exempel på ett frirum Åstorp

Integrerat frirum (IF)

Det integrerade frirummet prioriteras fotgängare och cyklister. Motorfordon får vistats på ytorna på fotgängarens villkor. Exempel på integrerade trafikrum är gångfartsområden och entréområden. Väggarna består ofta av hus med entréer ut mot gatorna och golven är ofta multifunktionella ytor med exempelvis uteserveringar.



Figur 4: Exempel på integrerat frirum i Åstorp

Mjuktrafikrum (M)

Majoriteten av en kommuns gator är mjuktrafikrum och omfattas av lokalnätet. I mjuktrafikrummet samspelar oskyddade trafikanter och bilister då det ska vara lätt att röra sig längs med och tvärs över gatan. Mjuktrafikrummets väggar signalerar kontakt och närvaro, vilket kan exemplifieras med trädgårdar, in-och utfarter och hus med fönster mot gatan.



Mjuktrafikrum i Åstorp

Integrerat transportrum (IT)

Det integrerade transportrummet innebär att oskyddade trafikanter kan röra sig längs gatan (oftast separerade från motorfordon) men har ringa anspråk att korsa det. Väggarna samspelar ringa med gaturummet vars golv utgör en transportfunktion och har en mindre vistelsefunktion än mjuktrafikrummet.



Exempel på integrerat transportrum i Åstorp

Transportrum

Transportrummet är avsett för enbart motorfordonstrafik och utrymmet är tydligt separerat från fotgängare och cyklister. Väggarna har inga anspråk på gaturummet. Exempel på transportrum i Åstorp är Malmövägen.

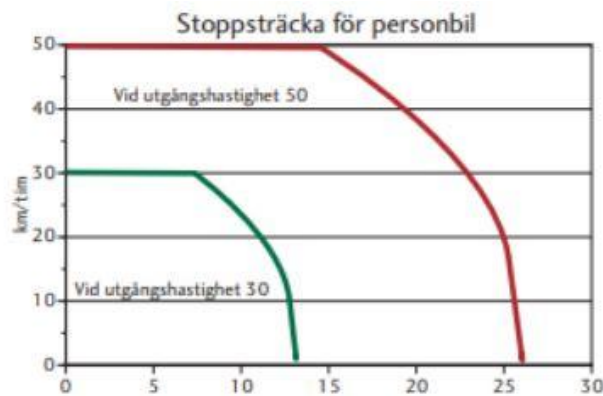
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)

Beroende hastighet och gaturum påverkas olika trafikantgruppers trafiksäkerhet. När hastigheten överstiger 30 km/h ökar risken för dödsolyckor drastiskt, vilket gör att ju högre hastighet bilar tillåts köra i desto högre krav ställs på utformning och trafikseparering mellan olika trafikgrupper. I ett frirum ska föräldrar kunna släppa ut sina barn utan att riskera att de blir påkörda. I ett integrerat transportrum ökar däremot fotgängarnas och cyklisternas ansvar att vara uppmärksamma på annan trafik och att inte utsätta sig för fara.



Krockvårdskurvan. Källa: Rätt fart i staden

Ökad hastighet innebär fler olyckor och ökade konsekvenser av dem. Kör bilister långsammare har de möjlighet att reagera snabbare och avvärja en kollision.



Stoppträcka. Källa: Rätt fart i Staden

De trafiksäkerhetssituationer som kan uppstå på gator och vägar avgörs av konfliktens art mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Beroende konflikt krävs en viss lägsta hastighet på en gata. För att bedöma detta granskas gatornas dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS). Situationen bedöms både efter sträckor och på olika punkter. De fyra DTSS som inventeringen och analysen utgår ifrån är:

- Oskyddade trafikanter/bil-konflikter (situationer som uppstår där fotgängare eller cyklister använder samma körbana som motorfordonstrafiken och/eller där det är 50 meter mellan övergångsställen och överfarter).
- Bil/bil-korsande konflikter (fotgängare och cyklister är separerade från motorfordonstrafik men det är tätt mellan motorfordonstrafikens korsningar (< 150 meter).
- Bil singel/fast hinder (fotgängare och cyklister är separerade från motorfordonstrafik. Det är inte tätt mellan motortrafikens korsningar. Fasta hinder förekommer vid körbanan.).
- Bil/bil mötande kurs (fotgängare och cyklister är separerade från motorfordonstrafik. Det är inte tätt mellan motortrafikens korsningar. Fasta hinder förekommer inte vid körbanan.).

Sammanfattning och bedömning av DTSS sammanställs enligt "Rätt fart i Staden" samt i GIS. I tabellen nedan redovisas krav på lägsta hastighet.

Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80 km/tim	≥ 90 km/tim

Redovisning av lägsta hastighet för gatornas DTSS (dimensionerade trafiksäkerhetssituation. Källa: Rätt fart i staden

Analys och bearbetning

Analysen som har genomförts har skett i följande tre steg, vilka beskrivs mer utförligt i analysdelen:

Länkoptimering

Länkoptimering är den första sammanvägningen av kvalitetsanspråken. Varje länks hastighet optimeras i detta skede för att se vilken teoretiskt högsta hastighet som lämpar sig för sträckan eller platsen. Hastigheter testas utan att ta hänsyn till omgivande länkar eller sträckor. Resultaten av denna analys kan bli en plottrig hastighetskarta med flera byten av hastighetsgräns efter varandra. Sammanfattning och bedömning av länkoptimeringar sammanställs enligt "Rätt fart i Staden" samt i GIS.

Nätanpassning

I nästa steg, nätanpassning, justeras de länkoptimerade hastigheterna för att bättre samspela med varandra och skapa ett mer sammanhängande nät. I detta skede testas samtliga hastighetsnivåer i steg om 10 km/tim. Sammanfattning och bedömning av nätanpassningar sammanställs i enligt "Rätt fart i Staden" samt i GIS.

Systemanpassning

När optimala hastigheter tagits fram för varje länk och område kopplas de samman till en helhet. För att undvika plottrighet och många hastighetsskiften ingår endast hastighetsgränserna 20, 30, 40 och 60 km/tim. En generell hastighetsgräns om 30 km/h rekommenderas vid skolor. Sammanfattning och bedömning av systemanpassningar sammanställs enligt "Rätt fart i Staden" samt i GIS.

Nulägesbeskrivning

Genomförd nulägesbeskrivning har samlat in data för följande faktorer:

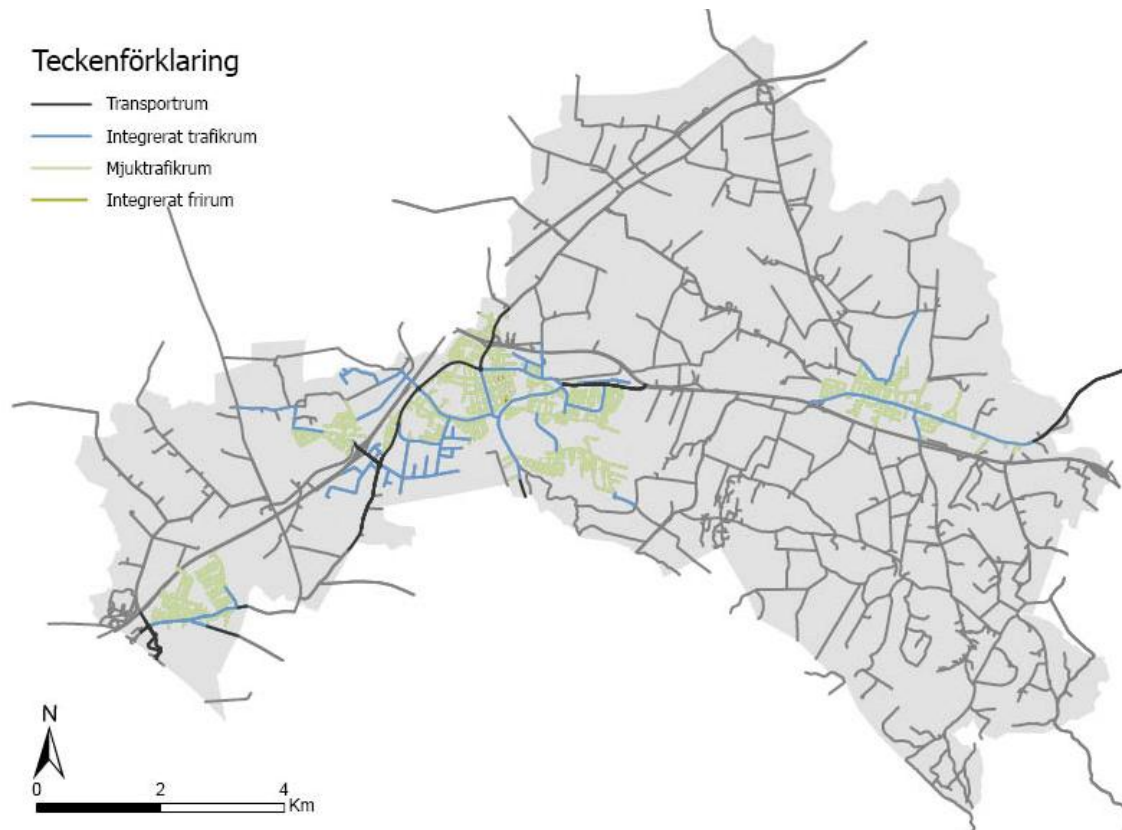
- Befintliga hastighetsgränser
- Livsrum enligt livrumsmodellen
- Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)
- Trafiknät (huvudnät och lokalnät)

Befintliga hastighetsgränser

Majoriteten av gatorna har idag hastighetsbegränsningar om 50 km/h och 30 km/h. I centrum dominerar hastighetsbegränsning 50km/h.

Livsrum

I bedömningen och kartläggningen av gaturummets vägar och golv är väggarnas kategorisering prioriterade golvens. Nedan redovisas kartlagda livsrum utifrån alla kommunala gators väggar.



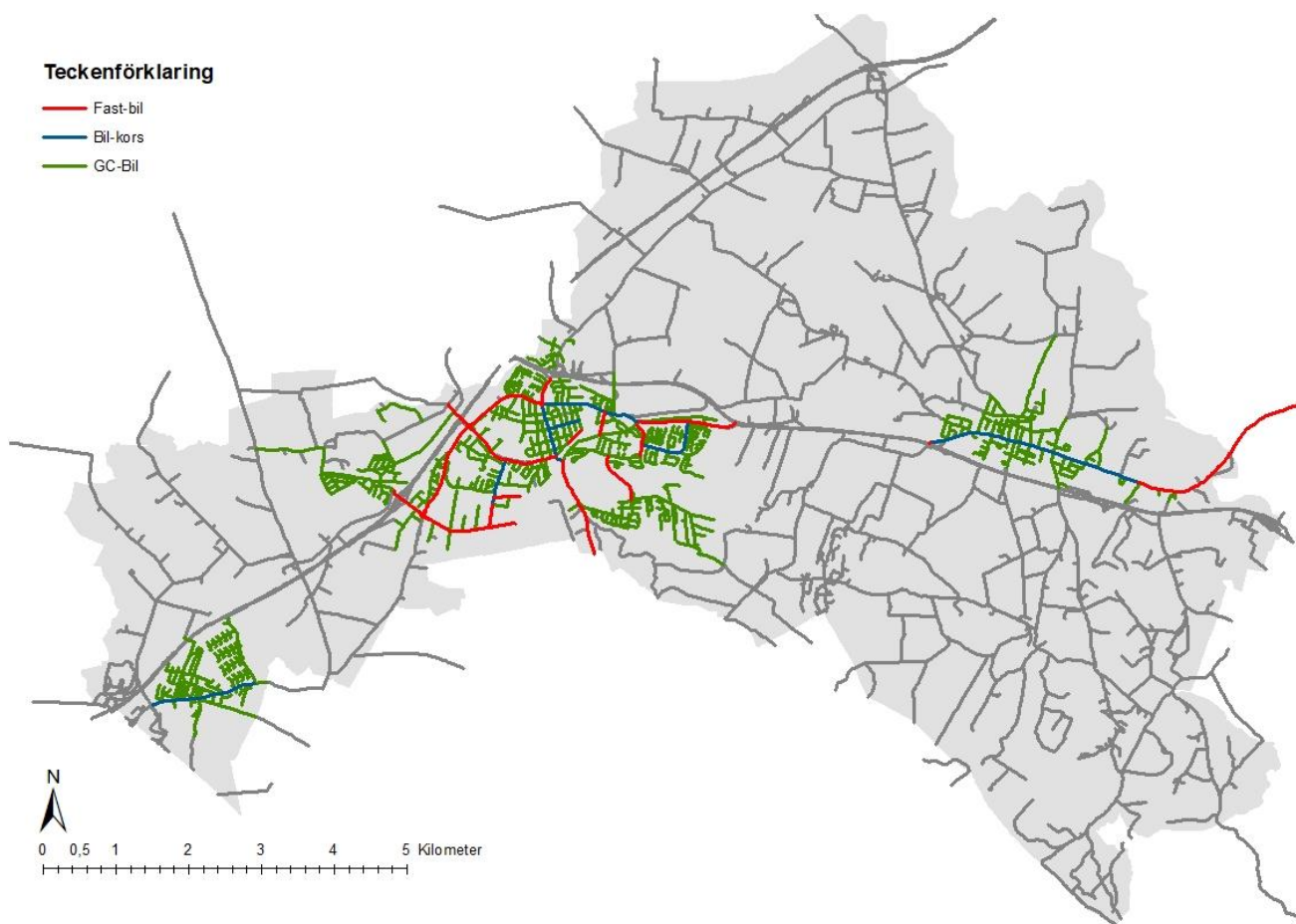
Livsrum i Åstorp, se bilaga 1.

Trafiksäkerhet (Dimensionerande trafiksäkerhetssituation DTSS)

Den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen har inventerats för kommunala gator vars hastighet till största del överstiger 40 km/h, med undantag av 30-gator som omfattas av huvudvägnätet. Bedömningen grundar sig på vilka krockvårdssituationer som kan uppstå. Situationen med lägst krockvårdshastighet blir dimensionerande enligt följande skala:

- Bil/GC (Fotgängare och cyklister)
- Bil/bil korsande kurs
- Bil/fast hinder
- Bil/bil möte

Nedan redovisas bedömda DTSS av inventerade kommunala gator och vägar samt Åstorpsvägen i Hyllinge. Nulägesbedömningen redovisar att majoriteten av Åstorps gator förutsätter att olika trafikanter samsas om samma utrymme, därför bör de ha hastighetsgräns 30 km/h.



DTSS av Åstorps kommunala vägar, se bilaga 3.

Kvalitetsbedömning av nuläget

I kartläggningen av nulägesbeskrivning identifierades och inventerades sträckorna/länkarna, se illustration sida 6. Samtliga sträckor har bedömts utifrån följande kvaliteter:

- Tillgänglighet för bil
- Tillgänglighet för kollektivtrafik
- Karaktär (Hur väl hastigheten motsvarar gatans funktioner och rumsliga egenskaper enligt livsrumsmodellen)
- Trygghet (Hastighetsnivåns betydelse för upplevd trygghet och trivsel i gaturummet)
- Trafiksäkerhet (Hastighetsnivåns betydelse för hur säkert det är för fotgängare och cyklister att vistas i gaturummet)

Varje kvalitet bedöms för sig enligt en tregradig skala: god kvalitet (grön standard), mindre god kvalitet (gul standard), eller låg kvalitet (röd standard).

Analys

Länkoptimering

Länkoptimeringen innebär att hastighetsgränser testas för varje specifik länk (av inventerade gator) utan att ta hänsyn till kopplande länkar. Analysen innebär att testa fram den hastighetsgräns som ger minst avvikelser. Eftersom länken inte testas utifrån nätet den ingår i blir resultat plottrigt, och en gata med olika länkar kan därför få flera olika hastigheter därför sätter vi en enhetlig hastighetsbegränsning för ett jämnare trafikflöde och minska hastighetsskiftningar på samma sträcka.

Nätanpassning

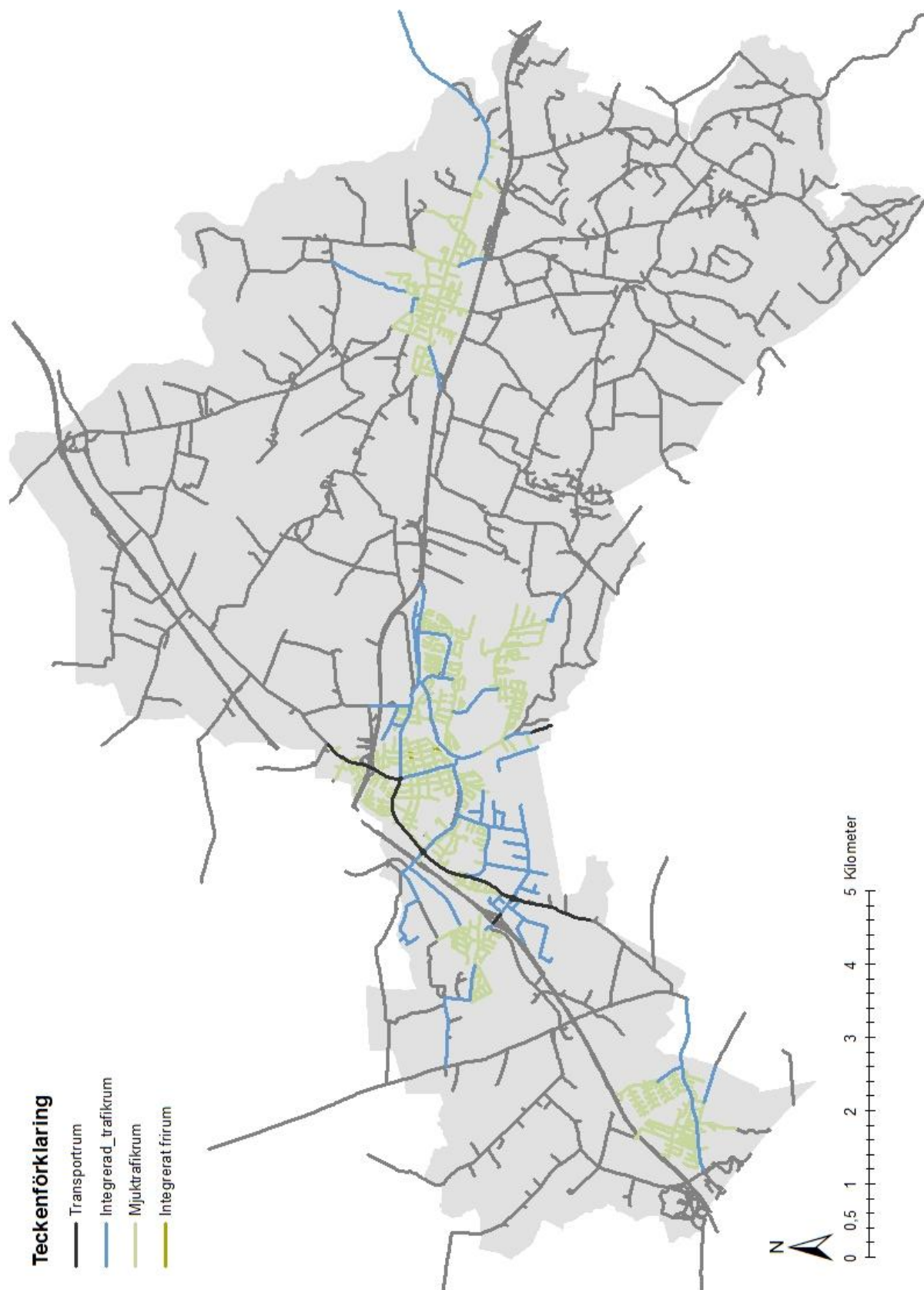
Nätanpassningens syfte är att uppnå ett sammanhängande nät av hastigheter. Länkoptimeringens resultat används som underlag, dock harmoniseras resultaten till ett enhetligare nät för att undvika plottrighet. I nätanpassningen behålls samtliga hastighetsgränser i steg om 10 km/tim. I nätanpassningen blir avvikelserna av mindre god kvalitet fler då länkoptimeringen frångår för att skapa ett enhetliga hastighetsgränser.

Systemanpassning

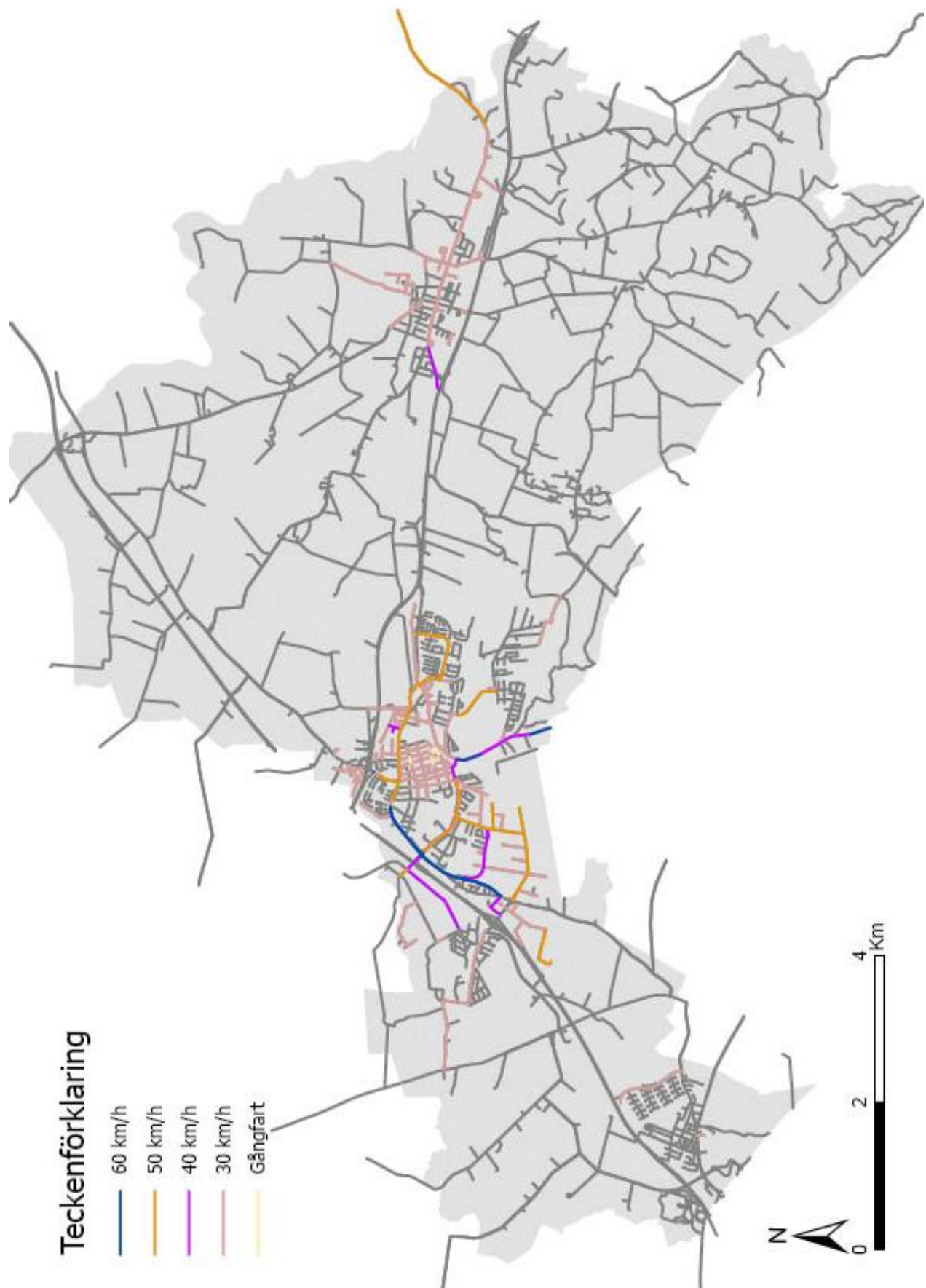
I ett sista steg lät resultaten från nätanpassningen systemanpassas enligt principen med jämna hastighetsgränser om 30,40 och 60 km/h. Majoritetens av huvudvägnätets gators hastighetsgräns sänks från 50 till 40 km/h. Exempelvis får huvudgata/genomfartsleder generellt en dominerande hastighetsgräns med 60km/h med undantag av övergångställen.

Bilagor illustrationer

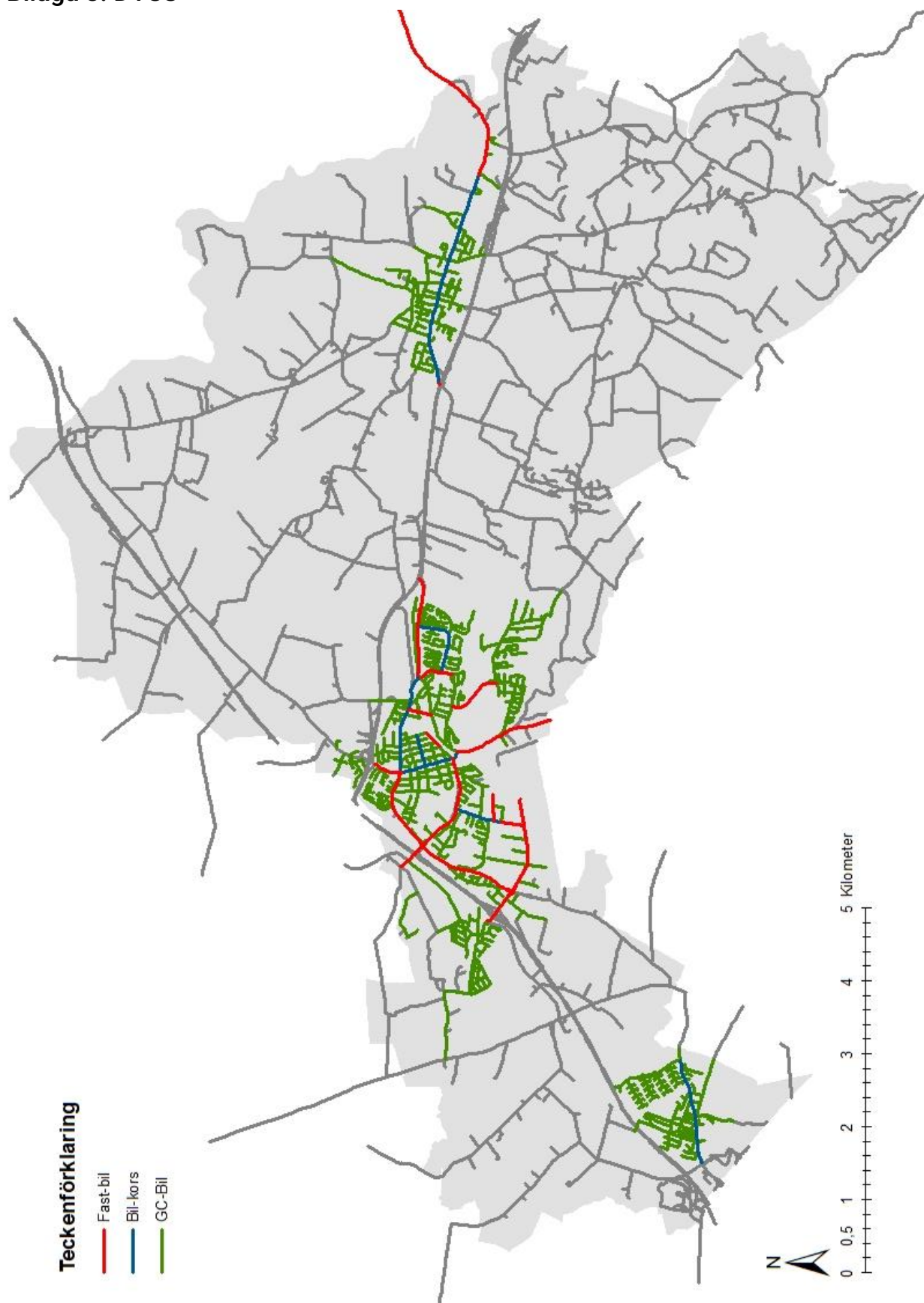
Bilaga 1. Livsrum



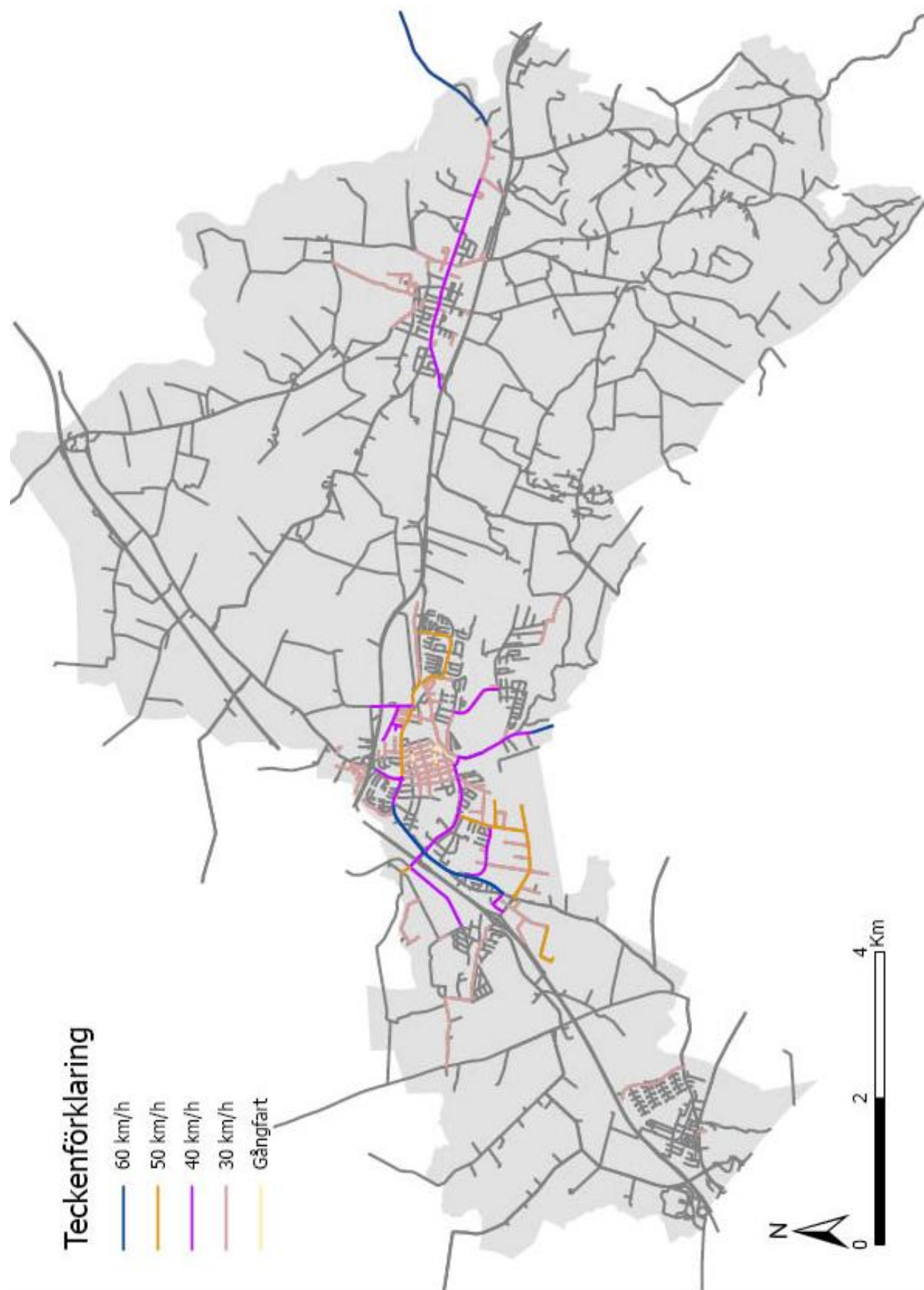
Bilaga 2. Länkoptimering



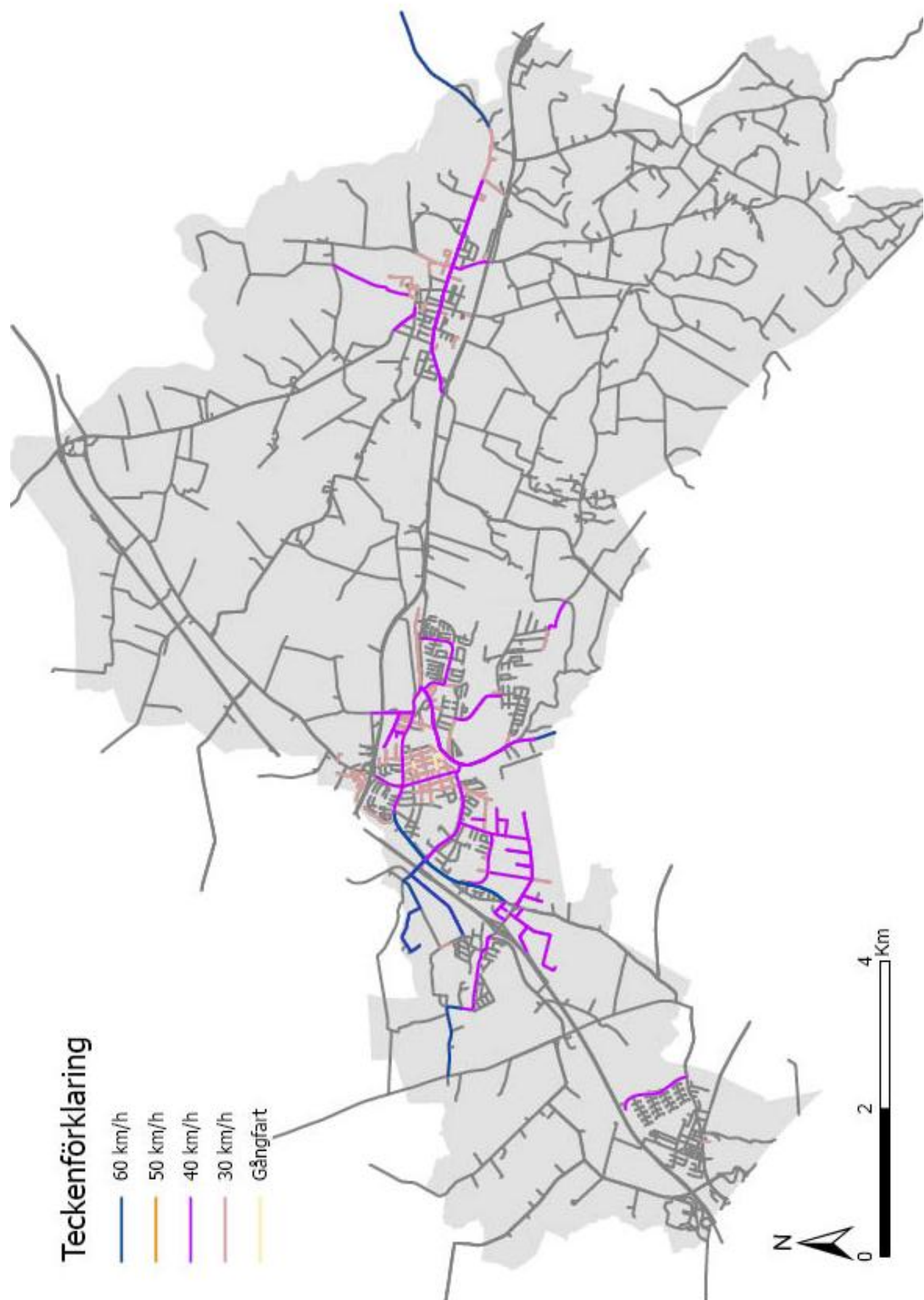
Bilaga 3. DTSS



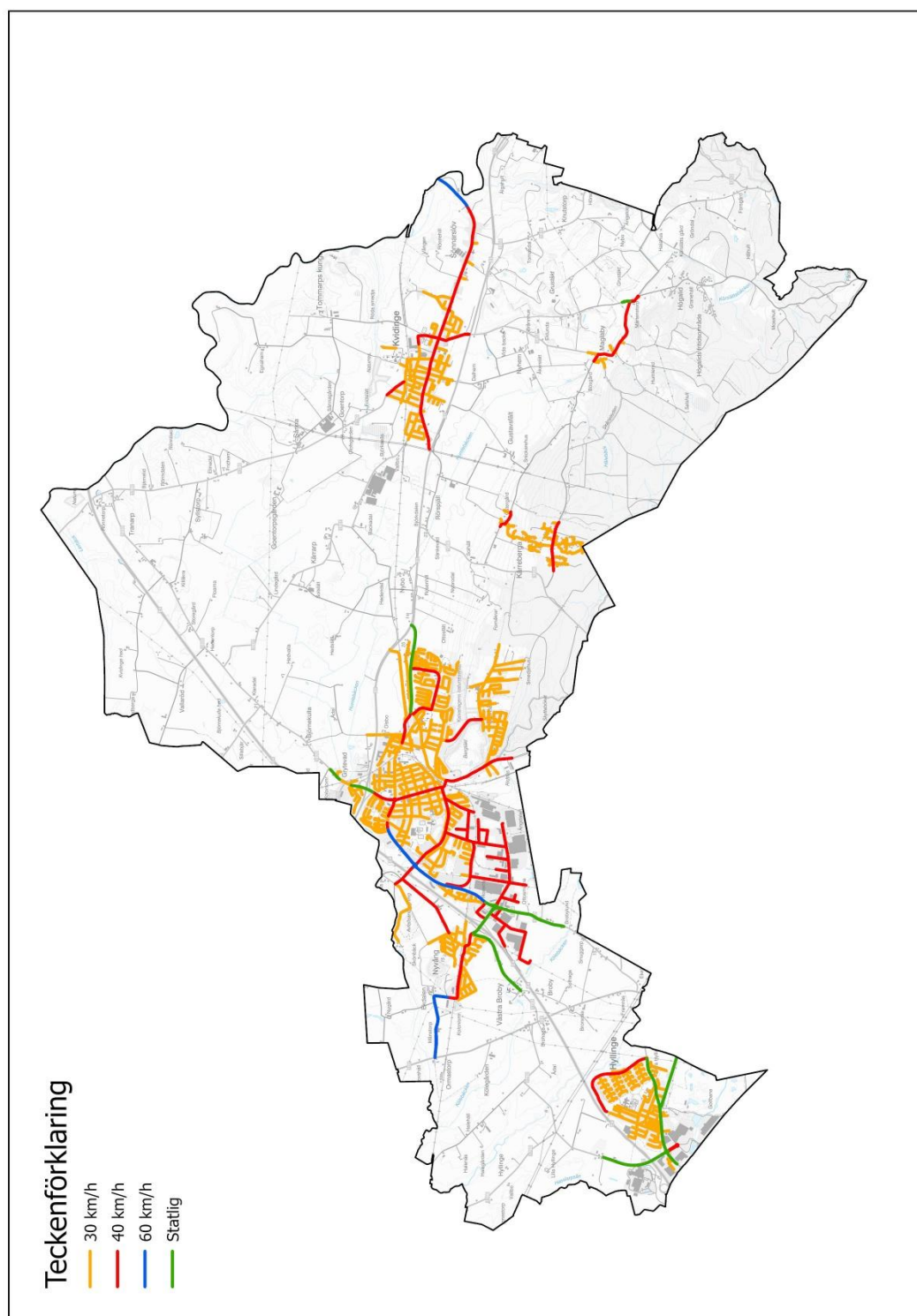
Bilaga 4. Nätanpassning



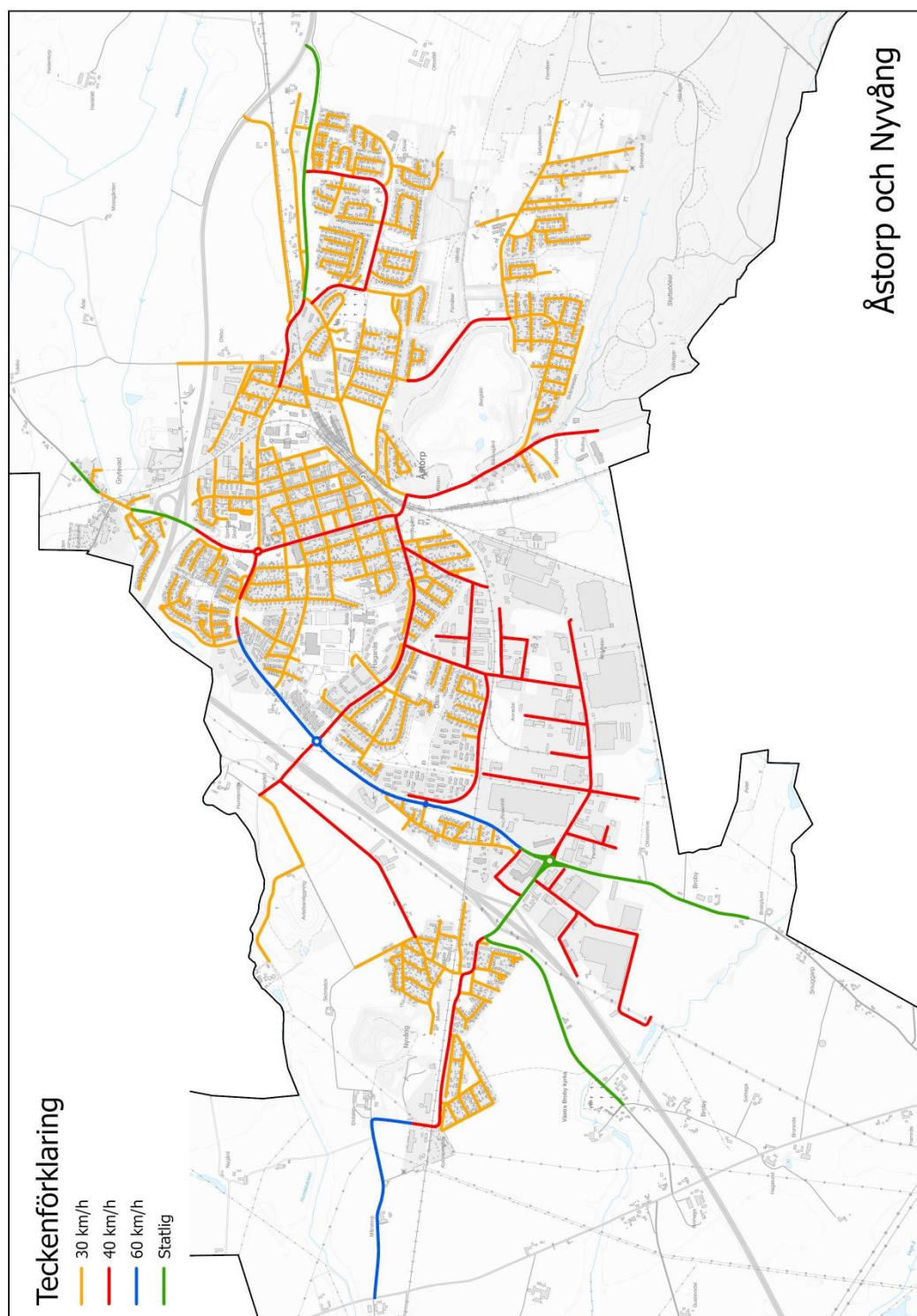
Bilaga 5. Systemanpassning



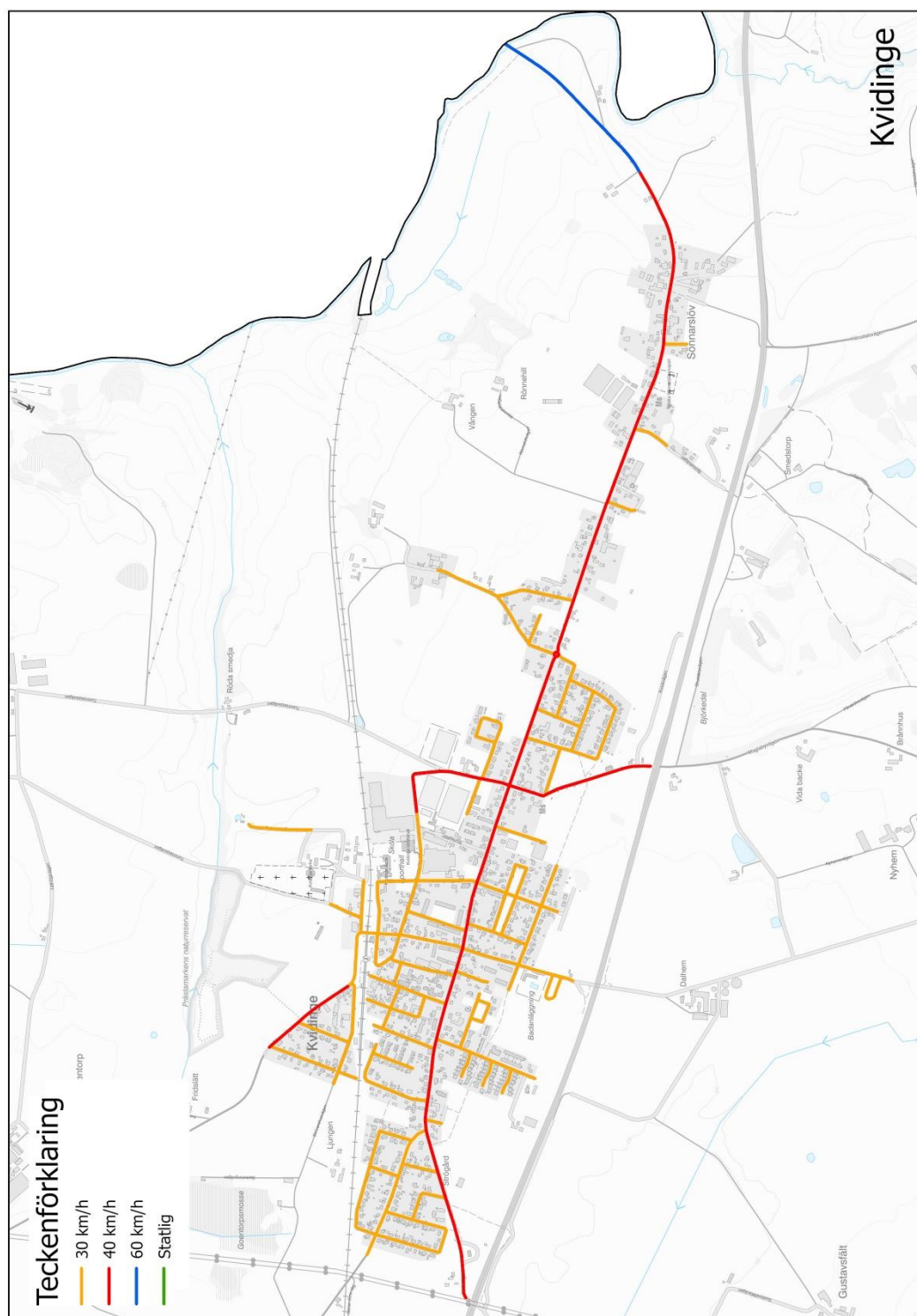
Bilaga 6. Hastighetsplan: Åstorps kommun



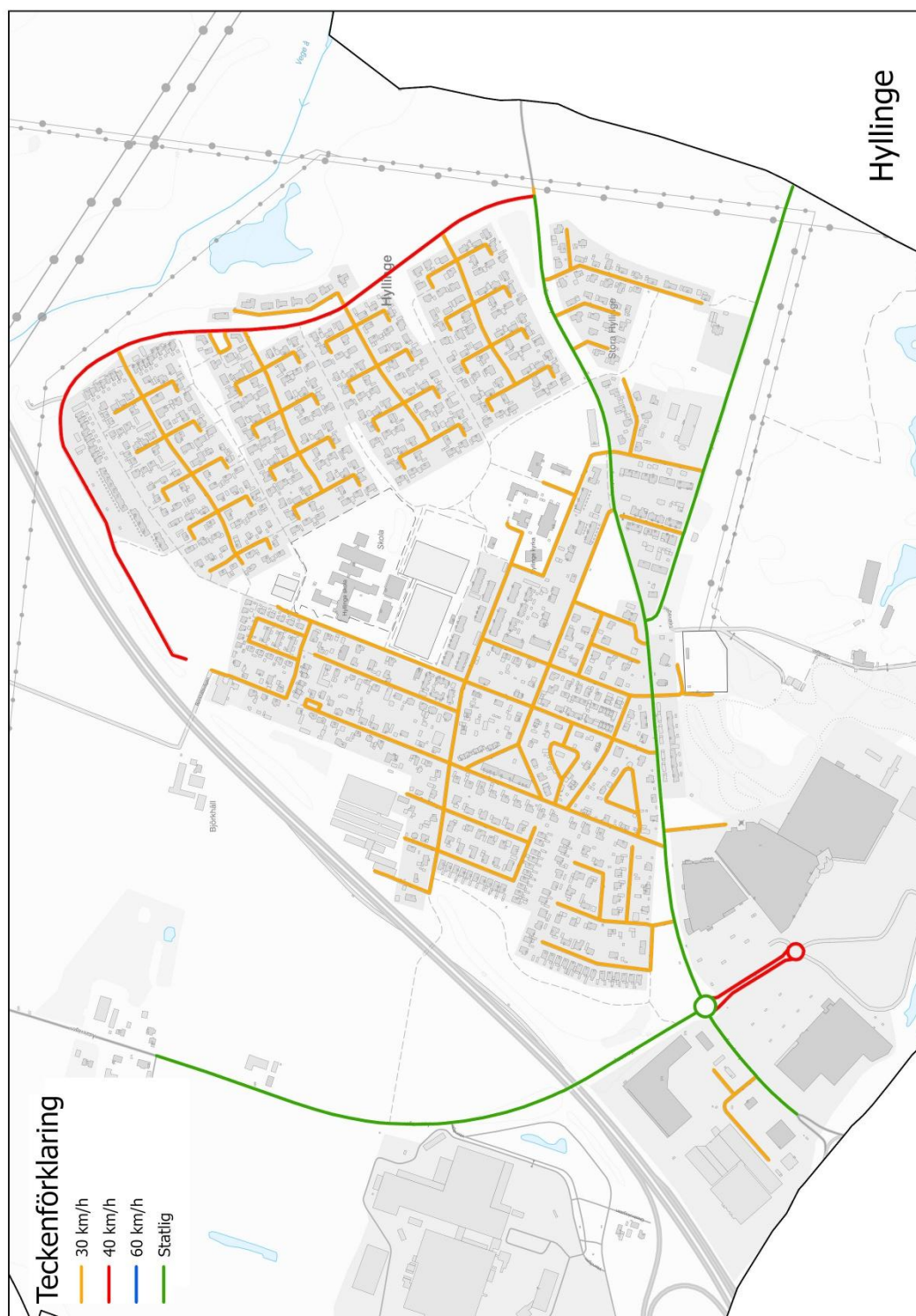
Bilaga 7. Hastighetsplan: Åstorps tätort och Nyvång



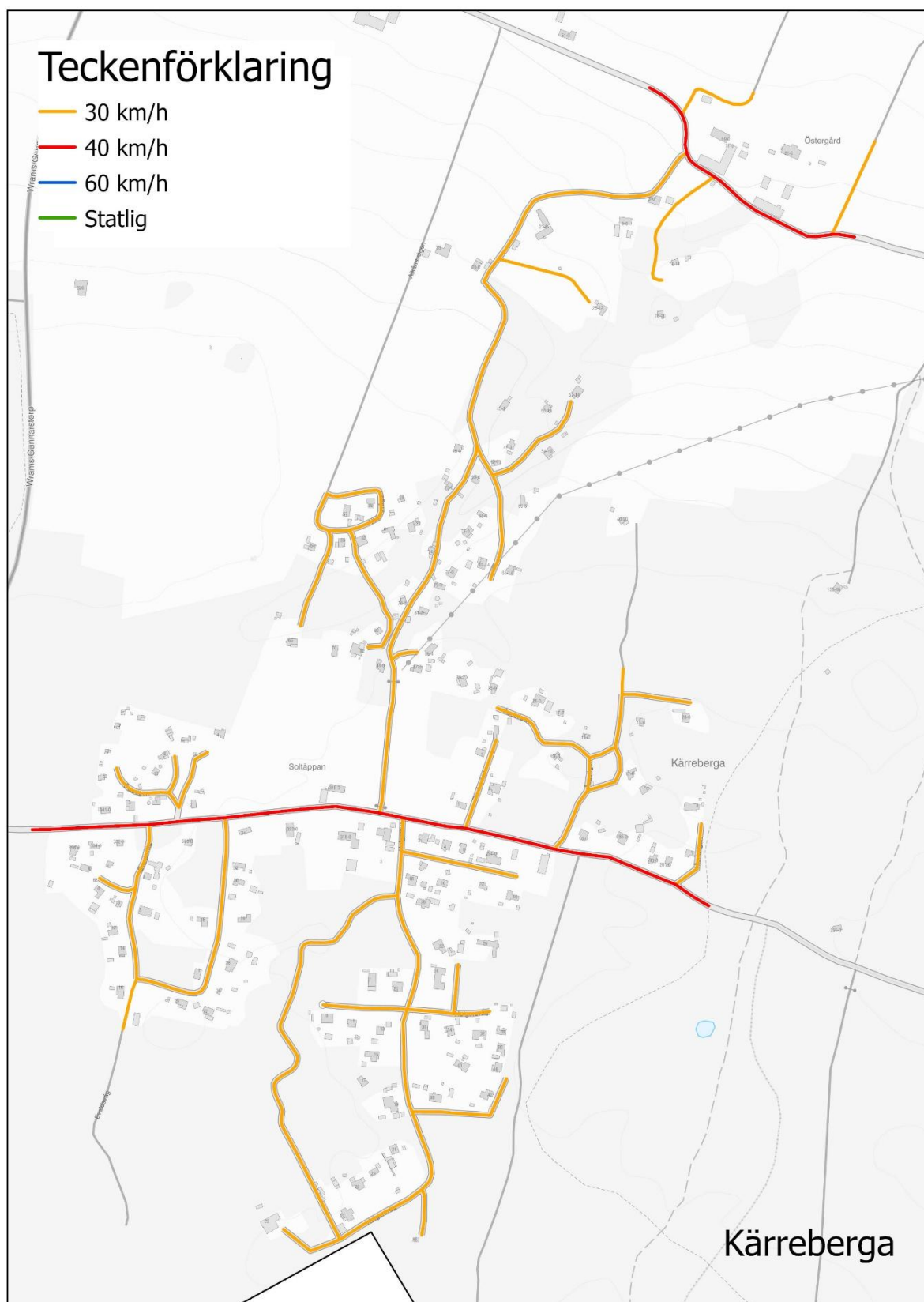
Bilaga 8. Hastighetsplan: Kvidinge



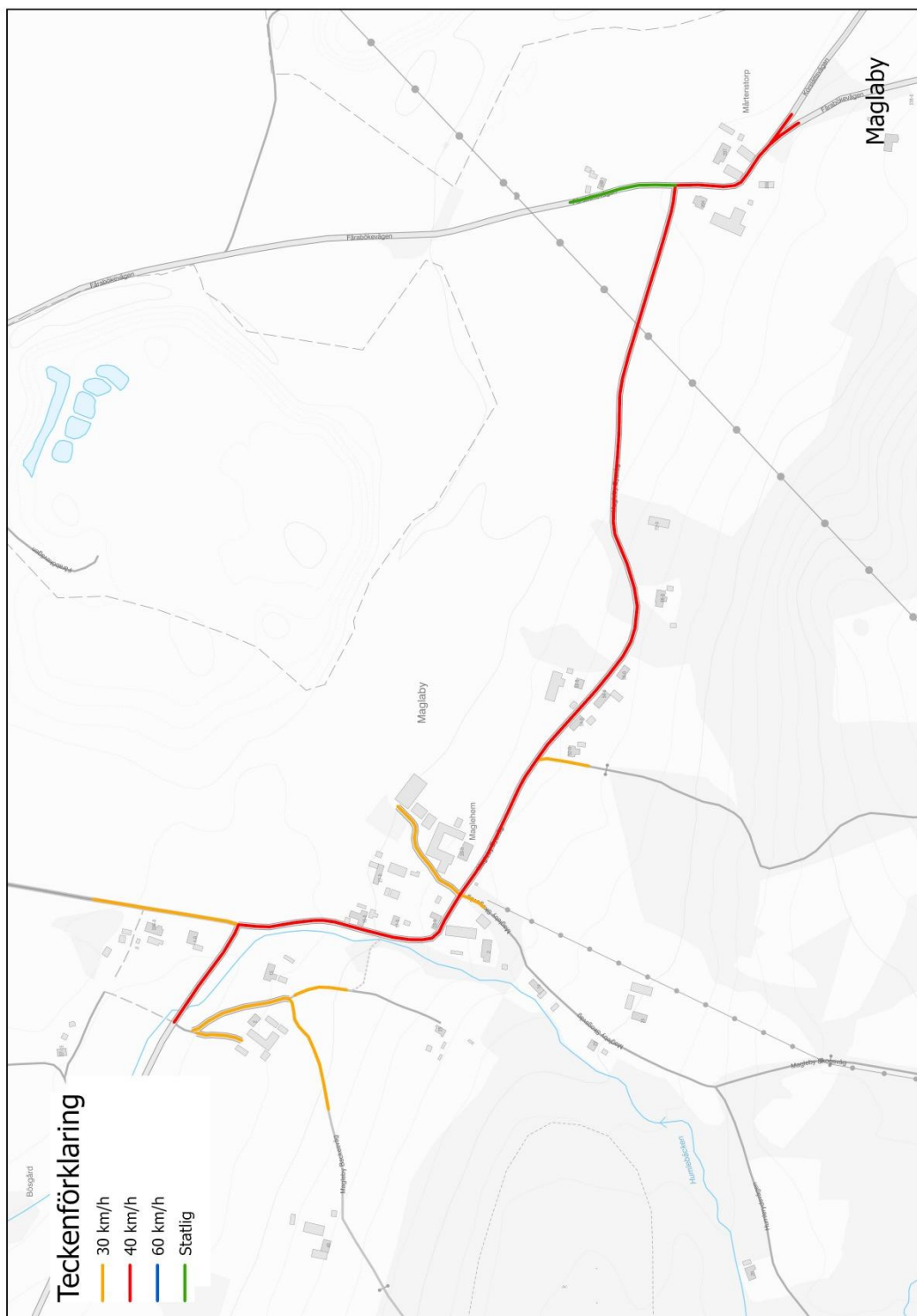
Bilaga 9. Hastighetsplan: Hyllinge



Bilaga 10. Hastighetsplan: Kärreberga



Bilaga 11. Hastighetsplan: Maglaby



Bilaga 12. Åtgärder och uppföljning

Inventering och nulägesanalys

En systematisk inventering ska genomföras för att säkerställa korrekt och rättssäker skyltning samt god överensstämmelse mellan fysisk miljö och gällande regelverk.

Kartläggning av skyltning: Samtliga vägmärken med hastighetsangivelser inventeras. Skyltar med felaktiga hastighetsvärden, bristande skick eller otillräcklig reflexförmåga identifieras.

Juridisk genomgång: Befintliga lokala trafikföreskrifter (LTF) kontrolleras mot Svensk trafikföreskriftssamling (STFS). LTF:er som anger hastigheter som inte är i enlighet med hastighetsplanen ska upphävas och ersättas med nya gällande LTF.

Val av ny hastighetsgräns

Fastställande av nya hastighetsgränser ska baseras på kommunens hastighetsplan, nollvisionens principer samt aktuell trafiksäkerhetsforskning.

Principer för hastighetsval: Utgångspunkten är kommunens hastighetsplan. I bostadsområden, vid skolor, förskolor och andra platser med hög andel oskyddade trafikanter tillämpas 30 km/h som norm. Detta för att bibehålla hög trafiksäkerhet. Risken för dödlig utgång vid påkörning minskar kraftigt vid hastigheter under 30 km/h.

Anpassning till miljö och funktion: Hastighetsnivån ska harmoniera med gaturummets utformning, siktförhållanden och trafikmiljöns komplexitet för att uppnå hög efterlevnad.

Alternativa regleringar: I miljöer där ytterligare hastighetsdämpning bedöms nödvändig utreds möjligheten att inrätta gångfartsområde (ca 5–7 km/h).

Formella beslut gällande lokala trafikföreskrifter (LTF)

För att hastighetsförändringar ska vara juridiskt giltiga krävs korrekt hantering av lokala trafikföreskrifter.

Upprättande av nya LTF: Nya lokala trafikföreskrifter tas fram för berörda vägsträckor i enlighet med gällande nationella riktlinjer.

Beslutsprocess: Beslut ska fattas i god tid innan genomförande för att möjliggöra samordning mellan juridiska och fysiska åtgärder.

Kungörelse och registrering: Föreskrifterna kungörs och införs i STFS för att vara rättsligt bindande.

Kommunikation

Information är avgörande för både efterlevnad och långsiktig trafiksäkerhet.

Extern kommunikation: Boende och övriga berörda externa parter informeras via kommunens webbplats och andra relevanta kanaler om nya hastighetsgränser, syfte och tidplan.

Intern kommunikation: Anställda informeras via intranät, kommunens webbplats och andra relevanta kanaler för internkommunikation om nya hastighetsgränser, syfte och tidplan.

Digital visualisering: En interaktiv karta publiceras på kommunens webbplats där invånare kan ta del av de nya gällande hastighetsgränserna.

Genomförande och fysiskt utbyte

Den fysiska utformningen ska genomföras konsekvent och samordnat för att undvika oklarheter för trafikanterna.

Beställning och upphandling: Nya vägmärken beställs i enlighet med Trafikverkets gällande standarder avseende storlek, placering och reflexmaterial.

Samordnad montering och demontering: Gamla skyltar demonteras samtidigt som nya monteras för att minimera risken för felaktig hastighetstolkning.

Etappindelning:

- Etapp 1: Känsliga miljöer såsom skolor, förskolor och centrala stadsmiljöer.
- Etapp 2: Huvudnät och genomfartsleder där större hastighetsförändringar sker.
- Etapp 3: Bostadsområden och resterande lokalgator.

Trafikanordningsplaner: Vid behov upprättas trafikanordningsplaner (TA-planer) för arbete på väg för att säkerställa arbetsmiljö och trafiksäkerhet under genomförandet.

Uppföljning

Uppföljning är avgörande för både efterlevnad och långsiktig trafiksäkerhet.

Egenkontroll och slutbesiktning: Efter genomförande utförs egenkontroll för att säkerställa att skyltningen är korrekt placerad och att inga ogiltiga vägmärken finns kvar.

Uppföljning av trafiksäkerhet: Trafiksituation och olycksutveckling följs upp genom tillgängliga system såsom STRADA och Infracontrol (kommunens system för felanmälan gällande den offentliga miljön). Resultaten används för att utvärdera åtgärdernas effekt och behov av eventuella kompletterade åtgärder.