

2009-10-05

Handläggare, titel, telefon

Johan Swärd, trafikplanerare
011-15 16 10

Riktlinje för hastighet

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Hastighetsgränser från 30 till 120 km/h i 10-steg kan användas från 2 maj, 2008. Handboken ”Rätt fart i staden”¹ är avsedd att användas som stöd för kommuner, länsstyrelser, Vägverket och andra intressenter vid framtagande av ett hastighetsdokument och åtgärdsförslag. Åtgärdsförslag kan vara att ändra hastigheten men det kan även handla om att förändra gaturummet och vägens standard för att det ska stödja hastighetsgränsen och användarnas anspråk på gatans funktion.

Vid riksdagens och regeringens beslut att införa 10-steg mellan 30 och 120 betonades att ”plottrighet” ska undvikas. De nya 10-stegen ska användas endast för längre sammanhängande sträckor eller större stadsdelar och vid sänkning av hastigheten på kortare sträcka bör hastighetsändringen vara 20 km/tim eller mer. Vidare betonades vikten av större krav på beslutsunderlag vid hastighetsförändring samt att varje hastighetsförändring måste vägas mot de transportpolitiska delmålen samt samhällsekonomiska effekter. Riksdagen bedömer att de nya stegen ger bättre efterlevnad och acceptans samt förväntar sig en positiv effekt på trafiksäkerhet och miljö med bland annat minskat koldioxidutsläpp.

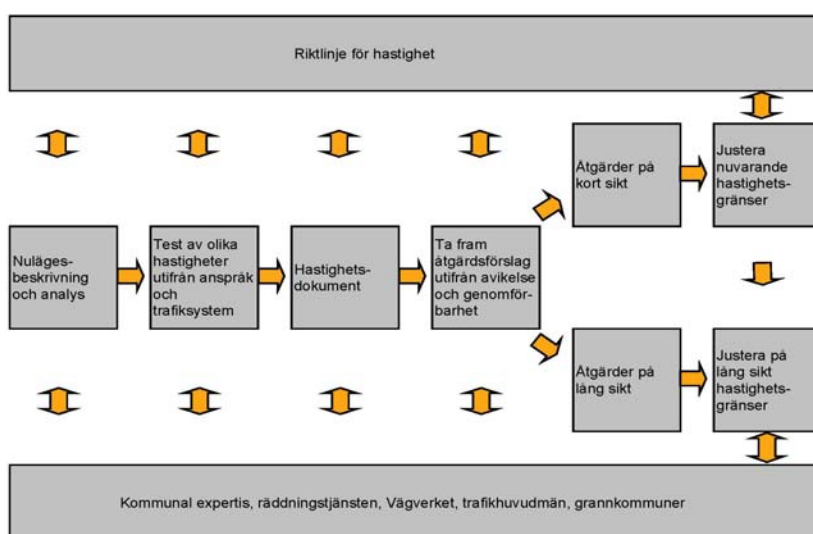
Hastighet har stor inverkan på en gatans karaktär, funktion, trafiksäkerhet, olika trafikslags tillgänglighet med mera. Det finns ett behov av att ha ett hastighetsdokument som hanterar fordons hastighet på varje gata eller i varje område. Ett hastighetsdokument skulle underlätta det dagliga arbetet med stadsplanering och trafikplanering i kommunen och ge en bättre kvalitet för medborgarna. Ett hastighetsdokument enligt ”Rätt fart i staden” ger ett bra beslutsunderlag som kan användas för att motivera beslut om hastighetsgränser. Motivering är särskilt viktig vid eventuell överklagan till länsstyrelsen som första instans eller transportstyrelsen som sista instans.

¹ Rätt fart i staden, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, 2009.

I tekniska nämndens uppdragsplan för 2009 ingår framtagande av ”Riktlinje för hastighet”.

1.2 Syfte

Denna riktlinje för hastighet ligger till grund för ett hastighetsdokument som synliggör brister och innehåller åtgärdsförslag. Handboken ”Rätt fart i staden” används som stöd i hastighetsöversynen som resulterar i ett hastighetsdokument och åtgärdsförslag. Hastighetsdokumentet och åtgärdsförslagen är ett viktigt underlag för trafikplanering och stadsplanering, samt budgetarbete.



Figur 1 Schema för justering av hastighetsgränser

Denna riktlinje berör framtagandet av hastighetsdokumentet med tillhörande åtgärdsförslag samt genomförande. Hastighetsdokumentet behandlar vägar och gator i tätbebyggt område i Norrköpings kommun samt kommunala vägar utanför tätbebyggt område, det vill säga vägar och gator där kommunen tar beslut om hastighet.

Riktlinjen för hastighet har sin utgångspunkt i följande dokument:

- Översiktplan för staden antagen 2002
- Kommunikationsprogram antaget 2002
- Gemensam klimatvision för Norrköping – Linköping antagen 2008
- Miljöprogrammet ”Leva i Norrköping” antagen 2002
- Trafiknätsanalys antagen 2002
- Arbetsmaterial till reviderat Kommunikationsprogram 2009
- Samrådsremiss gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping
- Plan för biltrafikens och kollektivtrafikens infrastruktur i Norrköping (planerat antagande 2009)
- Trafiksäkerhetsplan som (planerat antagande 2009)

2 Riktlinje för hastighet i Norrköping

Hastighet har direkta effekter på stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljö. Den har även indirekta effekter på samhällsekonomi och regional utveckling, användare, social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet samt folkhälsan. Norrköpings hastighetsdokument ska tas fram utifrån nedanstående mål med hjälp av handboken ”Rätt fart i staden”.

Målet är att välja hastighet så att kvalitetsnivån höjs ur ett helhetsperspektiv för de parametrar som påverkas av hastighet och som beskrivs nedan.

2.1 Direkta effekter

Stadens karaktär

Stadens karaktär är utgångspunkt för val av hastighet. Trafiksystemet är en del av staden och delas in efter funktion t ex indelning av trafiknät för bil i huvudgatunät och lokalgatunät.

Lyfta fram möjlighet till socialt liv i gaturum som har potential till detta men där biltrafikens hastighet tränger undan övrigt gatuliv.

Tillgänglighet²

Olika trafikantslags anspråk på tillgänglighet ska lyftas fram. Avvägningen mellan olika trafikantslags anspråk på tillgänglighet och andra anspråk görs för bästa möjliga prioritering.

I de tätbebyggda områdenas centrala delar inklusive resecentrum är den generella prioriteringsordningen 1 gående, 2 cyklister, 3 kollektivtrafik och 4 biltrafik. Det ska vara acceptabel tillgänglighet för leveranser. Genomfart med bil ges låg prioritet i centrala delar av Norrköping stad.

God tillgänglighet till godstransporters omlastningspunkter till spår och sjöfart, på väg och med flyg för att kunna utveckla näringsverksamhet.

God tillgänglighet för arbetspendling via resecentrum eller regional kollektivtrafik.

God tillgänglighet för utryckningstrafik.

² Tillgänglighet är den lätthet med vilken ett visst transportslag tar sig fram

Trygghet

Identifiera brister i upplevd trygghet kopplat till hastighet och gaturummets utformning. Förslag till nya hastigheter eller andra åtgärder ska totalt sett öka tryggheten.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsproblem kopplat till hastighetsgräns lyfts fram. Förslag till nya hastigheter eller andra åtgärder ska totalt sett ha positiv effekt på trafiksäkerheten.

Miljö

Miljöproblem kopplade till hastigheten åskådliggörs. Miljöproblem som är av betydelse är buller, partiklar, kvävedioxid och koldioxid. Förslag till nya hastigheter eller andra åtgärder ska bidra till minskad miljöpåverkan i ett helhetsperspektiv samt till att ej överskrida miljö kvalitetsnormer eller riktvärden. All planering sker miljömedvetet, med fokus på att minska utsläppen av växthusgaser.

*2.2 Indirekta effekter***Samhällsekonomi och regional utveckling**

Hastighetsgränser som föreslås ska vara samhällsekonomiskt och långsiktigt hållbara.

Hastighetsgränser ska bidra till god regional utveckling genom goda möjligheter för arbetspendling och näringsliv.

Hastighetsgränserna ska bidra till att prioritera hållbara transportslag.

Social-, ekonomisk och ekologisk hållbarhet

Beakta ”checklista till konsekvensbeskrivning för hållbar utveckling i Norrköpings kommun” vid framtagande av förslag till åtgärder.

Användare

Boende, fastighetsägare och näringsidkare berörs indirekt av planen. Målet är att hastighetsdokumentet ska accepteras av flertalet. Information, samråd och dialog används för att få ökad acceptans.

Hälsa

Folkhälsoperspektivet ska beaktas. Kollektiv-, gång- och cykeltrafiken är prioriterade trafikslag i Norrköpings tätort. Dessa trafikslag har koppling till folkhälsa.