



KIRUNA KOMMUN

Dokumenttyp	Policy
Dokumentansvarig	Miljö – och byggnämnden
Upprättad	2017-08-22
Antagen	Kf 2017-09-19, § 67
Senast reviderad	
Dokumentet gäller för	Kiruna kommun

Policy för hastighetsplan Kiruna kommun

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1. Syfte och mål med hastighetsplanen	4
1.1 Avgränsning.....	4
1.2 Metodik.....	4
2. Bakgrund	4
2.1 Nytt hastighetssystem – 30, 40 och 60	5
2.2 Vem beslutar om hastighetsgränser?	5
2.3 Kiruna kommuns gällande hastighetsplan.....	5
2.4 Hastighetens betydelse.....	5
3. Hastighetsplan för Kiruna kommun.....	6
3.1 Inriktning	7
3.2 Hastighetsplan Kiruna tätort	7
Gällande hastigheter	7
Föreslagna hastigheter	8
3.3 Hastighetsplan Jukkasjärvi tätort.....	9
Gällande hastigheter	9
Föreslagna hastigheter	11
3.4 Hastighetsplan Svappavaara tätort	11
Gällande hastigheter	12
Föreslagna hastigheter	12
3.5 Hastighetsplan Vittangi tätort	14
Gällande hastigheter	14
Föreslagna hastigheter	15
3.6 Hastighetsplan Karesuando tätort	16
Gällande hastigheter	16
Föreslagna hastigheter	17
3.7 Hastighetsplan Abisko Östra tätort.....	18
Gällande hastigheter	18
Föreslagna hastigheter	19
Bilaga 1- Beskrivning av Kiruna tätort.....	20
Luossavaara/Porfyren	20
Övre Norrmalm	21
Nedre Norrmalm	22
Matojärvi/Norra Högalid.....	22
Södra Högalid/delar av Östermalm	23
Centrum.....	24
Östermalm och Sandstensberget	25
Triangeln/delar av Östermalm	26
Bolagsområdet/Björkbacken.....	27
Jägarskolan	28
Österleden handelsområde och industriområdet	29
Lombolo.....	30
Tuolluvaara	31
Bilaga 2- Hastighetens betydelse för stadsbyggnadskvaliteter	33
Stadens karaktär	33
Trafiksäkerhet	34
Tillgänglighet.....	34
Trygghet	34
Miljö och hälsa	35

Sammanfattning

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/tim, från 30 upp till 120 km/tim. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Kiruna kommuns inriktning är att använda sig av hastighetsbegränsningarna 30, 40, 60 km/tim så långt det är möjligt eftersom hastighetsgränserna 50 och 70 km/h på sikt bedöms fasas ut. Ambitionen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska plottrigheten och ryckig körning.

Syftet med Kiruna kommuns hastighetsplan är att den ska medverka till en säkrare, tryggare och attraktivare levnadsmiljö för kommunens invånare vilket är i linje med Kiruna kommuns vision och trafikstrategi.

2.1 Nytt hastighetssystem – 30, 40 och 60

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/tim, från 30 upp till 120 km/tim. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Samtidigt har både regering och riksdag påtalat vikten av att dessa nya hastighetsgränser inte ska användas på ett sådant sätt att det blir ”plottrigt” och svåröverskådligt för trafikanterna. På sikt ser riksdagen att ett system om jämna 20-steg införs, vilket innebär att 50 och 70 km/tim kommer att fasas ut. Riktlinjerna från riksdagen är att hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/tim ska användas vid nya beslut om högsta tillåtna hastighet.

Att dagens hastighetsgränser i tätorterna brister i sin anpassning till nollvisionskraven visar de djupstudier av dödsolyckor inom tätort som genomförts. Enligt studierna bedöms att hälften av de personer som omkommit i trafikolyckor inom tätort har följt trafikreglerna och använt tillgänglig säkerhetsutrustning. I dessa fall har vägens utformning haft en bristfällig säkerhetsstandard, eller så har gällande hastighetsgräns varit för hög i förhållande till vägens säkerhetsstandard. Nya och rätt satta hastighetsgränser bedöms ha en stor potential i att rädda liv och spara miljö inom tätort.

2.2 Vem beslutar om hastighetsgränser?

Kommunerna beslutar om gränsen för tätbebyggt område och om hastighetsgränser inom tätbebyggt område.

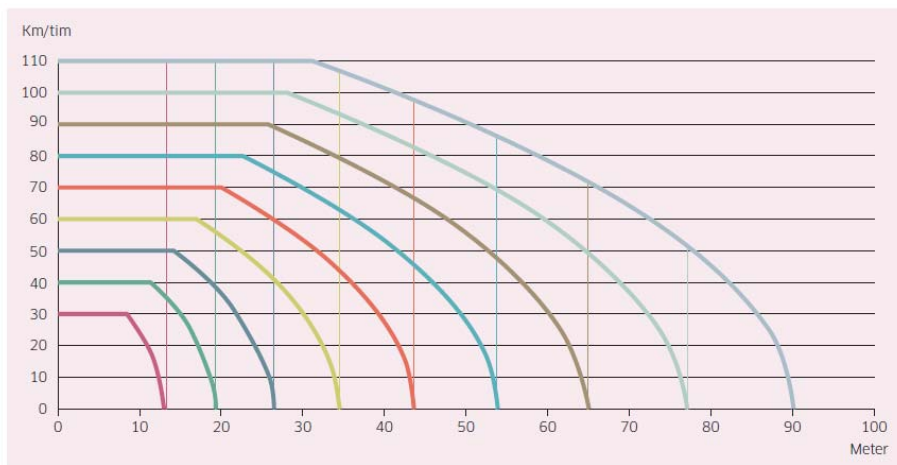
Kommunerna har möjlighet att besluta lokala trafikföreskrifter om 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim inom tätbebyggt område (TSFS 2015:60). Beslut om annan hastighetsgräns än 50 km/tim inom tätbebyggt område får ske om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Innan ett hastighetsbeslut fattas har kommunen skyldighet att låta den polismyndighet och den statliga väghållningsmyndighet som berörs få yttra sig över förslaget (10 kap 5 § TrF).

2.3 Kiruna kommuns gällande hastighetsplan

Kiruna kommuns gällande hastighetsplan antogs år 2010 av kommunfullmäktige. Trots hastighetsplanens ambitioner om att följa de riktlinjer som finns angivna i handboken ”Rätt fart i staden” (SKL, 2008) – har felaktiga slutsatser dragits kring lämpliga hastigheter på gator och vägar inom de områden där kommunen har befogenhet att bestämma över hastighetsgränserna. I vissa fall handlar det om för höga hastigheter i förhållande till gator och vägars anspråk, och i vissa fall för låga hastigheter. Den nya hastighetsplanen ämnar att göra omtag på analysen av lämpliga hastigheter i väg – och gatunätet i enighet med riktlinjerna i handboken ”Rätt fart i staden”.

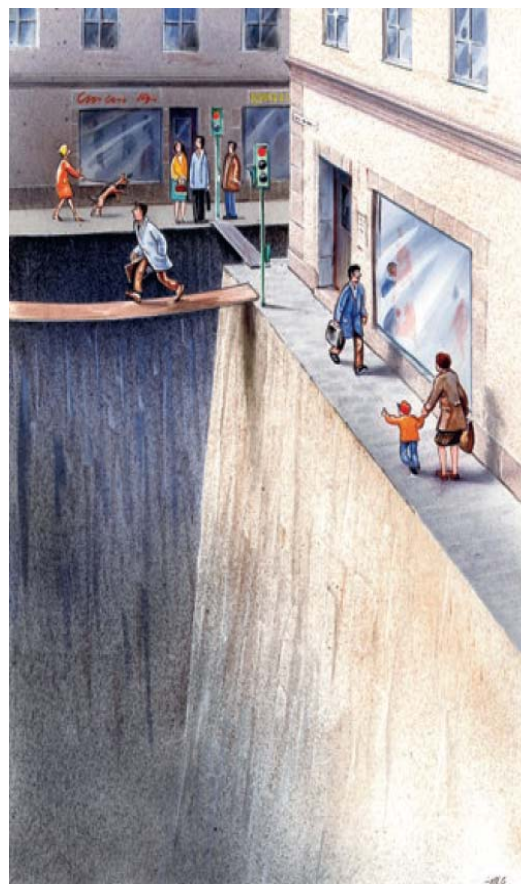
2.4 Hastighetens betydelse

Till att börja med spelar hastigheten en avgörande roll för trafikantens möjlighet att väja undan för ett hinder och undvika en kollision. Reaktionssträckan och bromssträckan utgör tillsammans stoppsträckan dvs. den sträcka som passerats från det att föraren har upptäckt en eventuell konflikt, till dess att föraren har hunnit stanna fordonet. Ju högre utgångshastighet desto längre tid tar det för föraren att reagera och få stopp på sitt fordon (se också figur 2.4.1).



Figur 2.4.1: Samband mellan hastighet och stoppsträcka

Hastigheten påverkar också allvarlighetsgraden i en trafikolycka. De flesta människor klarar en kollision där hastigheten vid kollisionstillfället inte överstiger 20 km/tim. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/tim, vilket ungefär motsvarar ett fritt fall från tre meter. Vid 40 km/tim överlever sju av tio. Är hastigheten däremot 50 km/tim, vilket motsvarar ett fall från tio meters höjd, överlever bara två av tio olyckan.



Figur 2.4.2: Att bli påkörd i 50 km/h motsvarar ett fall från 10 meters höjd.

Av den anledningen bör hastigheterna inte överstiga 30 km/tim i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas – exempelvis på bostadsgator och obebakade övergångsställen (se också figur 2.4.2).

Förutom att rädda liv har hastigheten inverkan på människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att anpassa hastigheten utifrån vad människokroppen tål förbättrar man också livskvaliteten för stadens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar stad där människor kan känna sig trygga.

Hastigheten har också en miljöpåverkan i form av buller och utsläpp. Utsläppen av koldioxid (CO₂) är direkt proportionella mot bränsleförbrukningen och därmed beroende av hastigheten, vilket gäller för både lätta och tunga fordon. Vid körning med ett jämt körsätt dvs. utan häftiga accelerationer eller hårda inbromsningar har det noterats att bränsleförbrukningen och luftföroreningarna minskar. Bullernivåerna sjunker också vid jämnare och lägre hastigheter.

3. Hastighetsplan för Kiruna kommun

3.1 Inriktning

Kiruna kommuns inriktning är att använda sig av hastighetsbegränsningarna 30, 40, 60 km/tim eftersom hastighetsgränserna 50 och 70 km/h på sikt bedöms fasas ut. Ambitionen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska plottrigheten och ryckig körning.



30 km/tim ska gälla på lokalgator i bostadsområden, i centrum och annars där förekomsten av oskyddade trafikanter är hög eller där det ställs krav på trygghet. Detta innefattar både gator som har separering för oskyddade trafikanter eller där separering saknas. Här prioriteras de oskyddade trafikanternas krav på säkerhet och trygghet framför motorfordonstrafikens krav på framkomlighet.



Foto: Kjell Törnå



40 km/tim ska gälla på huvudvägar, uppsamlingsgator, bussgator och i områden där framkomligheten för motorfordonstrafiken är viktig men inte överordnad övriga trafikanters behov. Utmed dessa gator och vägar finns det ofta separering och anordnade passager för oskyddade trafikanter även om gatorna/vägarna har en utpräglad transportfunktion. Bebyggelse finns ofta utmed vägen/gatan och har anspråk mot gaturummet. Oskyddade trafikanter måste förhålla sig till dessa förutsättningar och är hänvisade till anordnade passager utmed vägen/gatan, eller korsa körbanan utan dröjsmål då tillfälle ges. Viktiga passager för oskyddade trafikanter hastighetssäkras.



Foto: Kjell Törnå



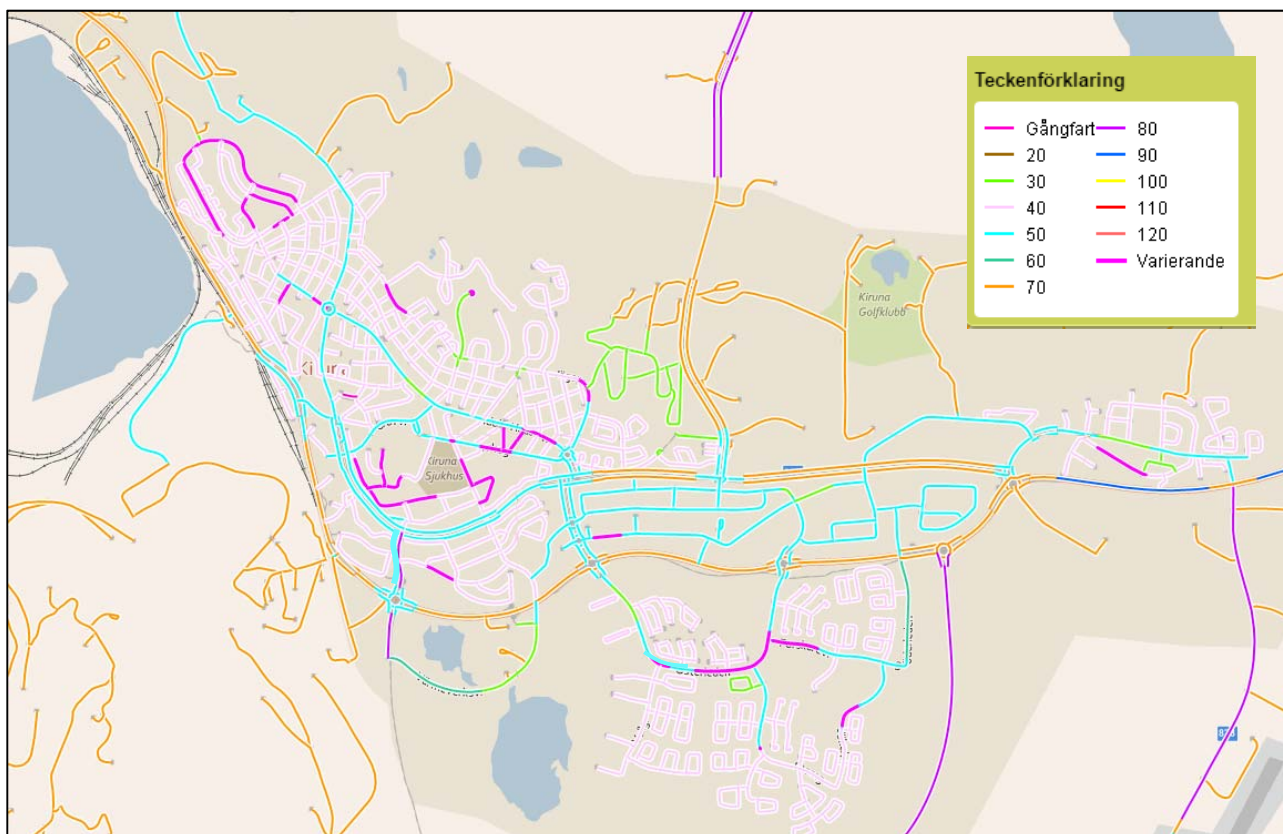
60 km/tim ska gälla på huvudvägar/genomfarter där det finns få eller inga obebakade passager för oskyddade trafikanter utmed vägen och där korsningsavstånden överstiger 150 m. Viktiga passager för oskyddade trafikanter hastighetssäkras. Bebyggelse kan finnas utmed vägen men har inget anspråk mot vägrummet. Här prioriteras motorfordonstrafikens krav på framkomlighet.



Foto: Stadsbyggnadsförvaltningen

3.2 Hastighetsplan Kiruna tätort Gällande hastigheter

De gällande hastighetsgränserna i Kiruna tätort avviker i vissa avseenden från vad som är lämpligt med hänsyn till livsrum (trafikmiljö) och dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS). Exempelvis utgörs stora delar av vägnätet i Kiruna tätort av mjuktrafikrum (M) där dimensionerande hastighet bör vara 30 km/tim i stället för 40 km/tim som det är idag. Vidare saknar flertalet av gång- och cykelpassagerna hastighetssäkring till 30 km/tim på vägar och gator där hastighetsgränsen är 50km/tim. Det finns emellertid också sträckor där det hade varit möjligt att införa högre hastighet än 50 km/h.



Figur 3.2.1: Gällande hastigheter i Kiruna tätort

Föreslagna hastigheter

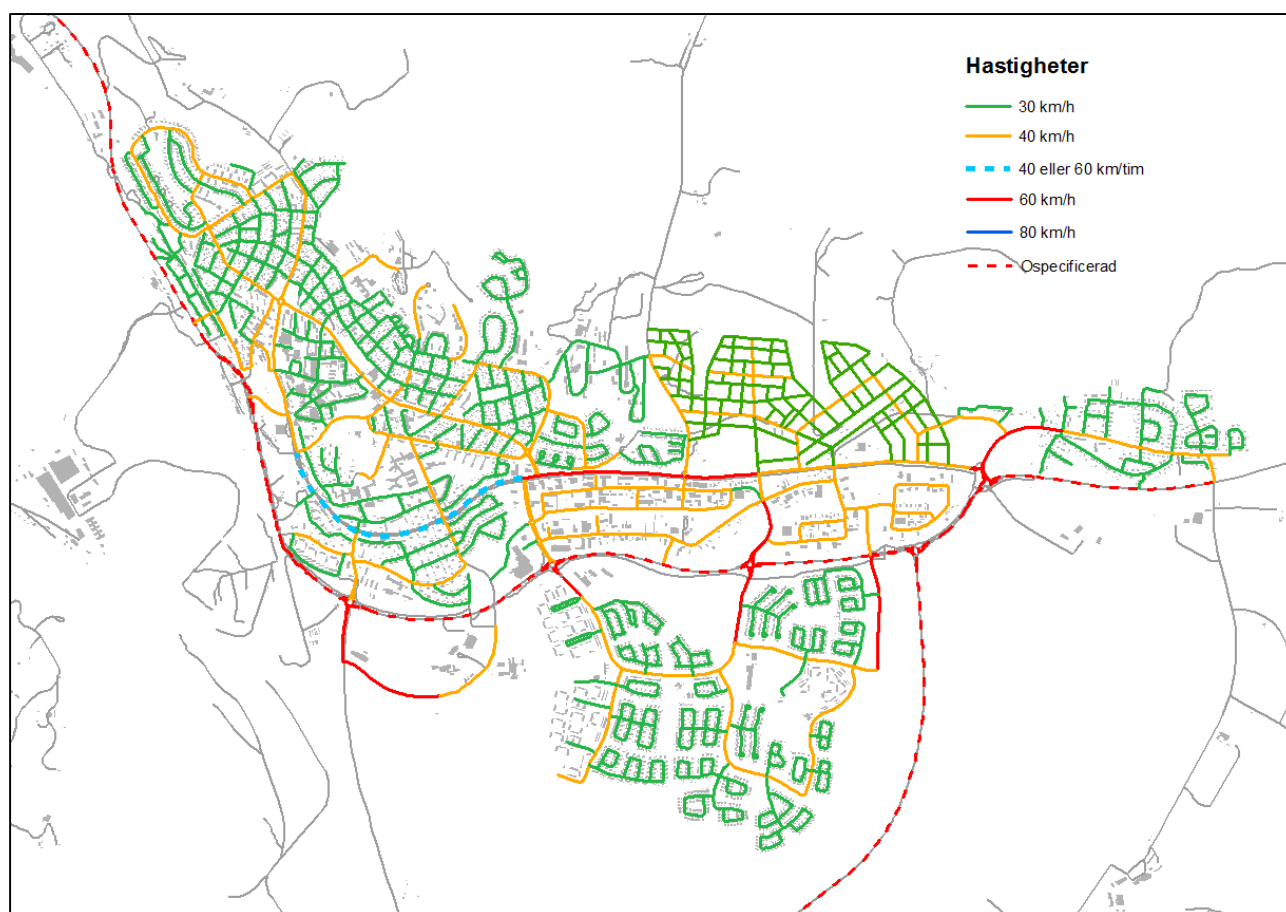
Den stora skillnaden mot de gamla hastighetsgränserna är att de flesta lokalgatorna i Kiruna tätort föreslås få 30 km/tim i stället för 40 km/tim - något som är att rekommendera med hänsyn till trafikmiljön och dimensionerande trafiksäkerhetssituation utmed dessa gator.

Även om lokalgatorna idag har 40 km/tim är dem i realiteten dimensionerade för 30km/tim eftersom gatorna har en vägbredd på 6 m – 6.5 m och bildar kvarter som i de flesta fall är kortare än 150 m. Utformningen stämmer således bra överens med livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation på dessa gator. Det finns dock lokalgator där utformningen signalerar en annan hastighet än vad som är lämpligt med hänsyn till livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

En annan skillnad är att huvudvägnätet i centrala delarna av tätorten föreslås få 40 km/tim istället för 50 km/tim. Anledningen till att det inte går att höja till 60 km/tim utmed dessa vägar och gator beror på att korsningstätheten är hög samtidigt som det finns många anordnade passager för gående och cyklister i plan. Dessa förutsättningar skapar många konfliktpunkter varför en lägre

hastighet är att föredra i syfte att minska risken för allvarliga olyckor. Vissa sträckningar på exempelvis Hjalmar Lundbohmsvägen, Malmvägen, Österleden och Tuolluvaaravägen klarar en höjning till 60 km/tim.

Ambitionen med hastighetsplanen för Kiruna tätort är också att minska omotiverade sträckor med 30 km/tim på större vägar och gator som har en utpräglad transportfunktion. Många av dessa sträckningar har god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter eftersom det finns separering och anordnade passager. I stället för en sänkt hastighet på dessa sträckor bör fokus vara att hastighetssäkra anordnade passager till 30 km/tim. Syftet är att minska ryckig körning och undgå att urholka respekten för 30 km/tim.



Figur 3.2.2: Föreslagna hastigheter i Kiruna tätort. Gatunätet för nya centrum, som omgärdas av Kurravaaravägen och Malmvägen, redovisas också i kartan.

3.3 Hastighetsplan Jukkasjärvi tätort

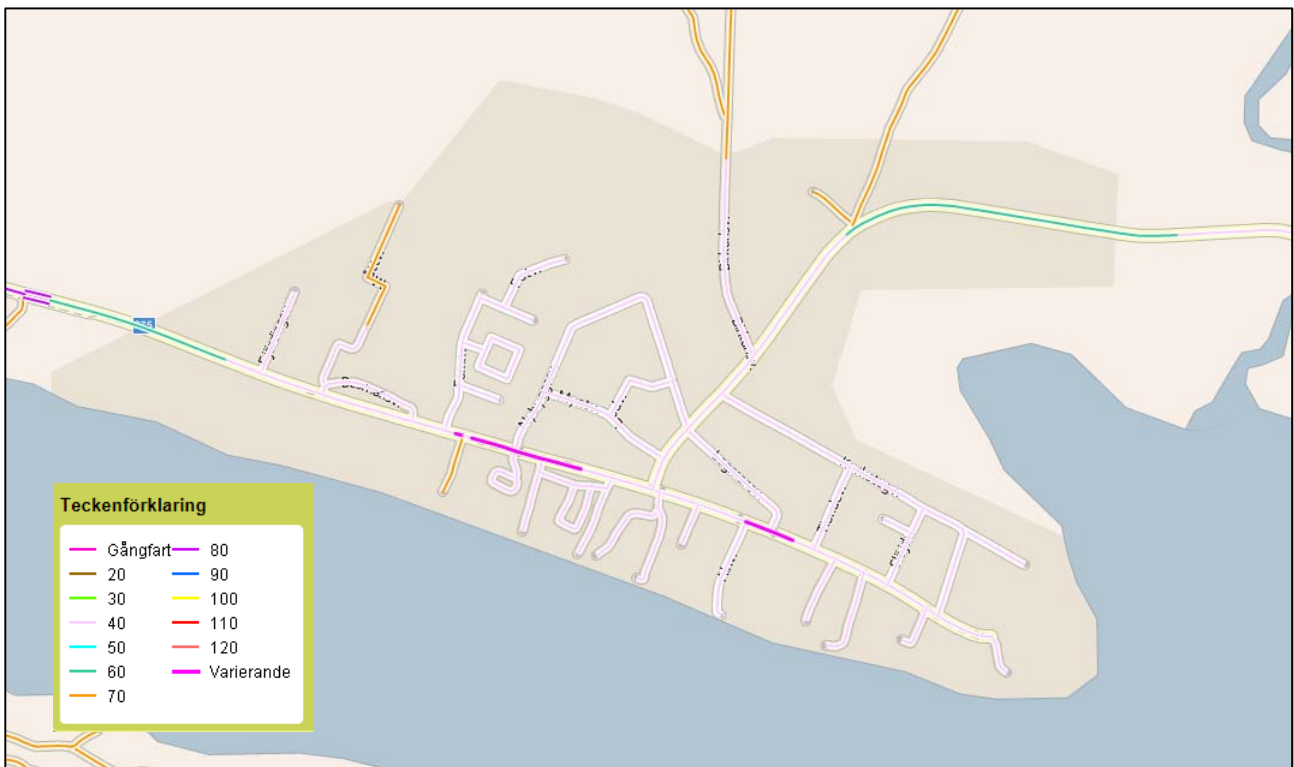
Gällande hastigheter

Jukkasjärvi tätort är uppbyggd kring väg 875 – Marknadsvägen som är ett integrerat transportrum (IT). Gällande hastighet på centrala delarna av Marknadsvägen är 40 km/tim, med undantag från

sträckorna förbi Ice-Hotel och Jukkasjärvi skola, som har 30 km/tim. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är god då det finns separering utmed vägen. Mellan Ice-Hotel och vändplanen vid Jukkasjärvi kyrka finns det 4 st övergångsställen. Dessa är inte hastighetsräddade och avviker således mot dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

Samtliga lokalgator utgörs av mjuktrafikrum (M) och har idag 40 km/tim, vilket avviker från livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

Paksuniemivägen har idag 40 och 60 km/tim och har egenskaperna av ett transportrum (T). Det saknas separering utmed vägen vilket avviker mot dimensionerande trafiksäkerhetssituation då vägen trafikeras av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn.



Figur 3.3.1: Gällande hastigheter i Jukkasjärvi tätort

Föreslagna hastigheter

I Jukkasjärvi föreslås att lokalgatorna får 30 km/tim i stället för 40 km/tim. Marknadsvägen föreslås få genomgående 40 km/tim när övergångställena har hastighetssäkrats. I avvaktan på åtgärder bör man behålla sträckorna med 30 km/tim på Marknadsvägen.

Paksuniemivägen föreslås få längre sträcka med 60 km/tim, vilket ger en acceptabel trafiksäkerhetsnivå för oskyddade trafikanter med hänsyn till de låga trafikmängderna på ca 500 fordon/dygn. Dock bör en gång – och cykelväg anläggas för oskyddade trafikanter mellan Sautusbäcken och Marknadsvägen för att öka trafiksäkerheten ytterligare.



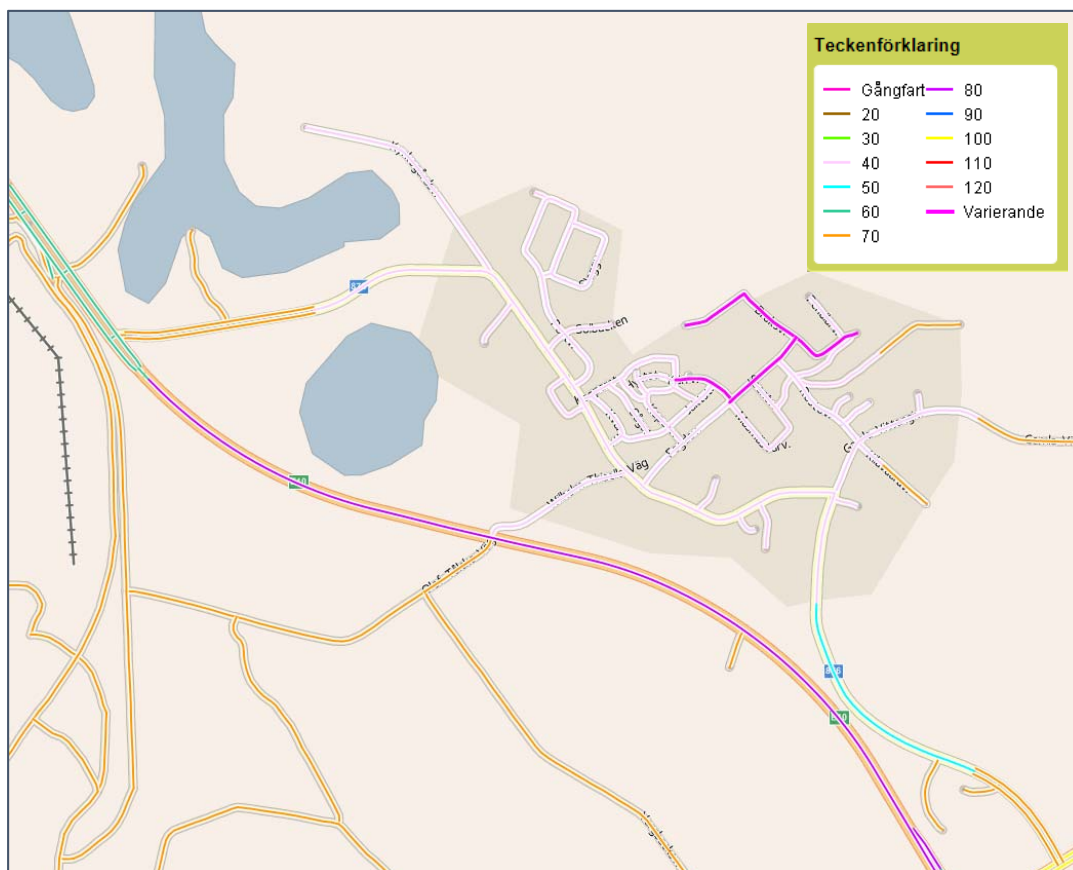
Figur 3.3.2: Föreslagna hastigheter i Jukkasjärvi tätort

3.4 Hastighetsplan Svappavaara tätort

Gällande hastigheter

Svappavaara tätort är uppbyggd kring väg 876 – Kirunavägen. Centrala delarna av Kirunavägen har idag 40 km/tim vilket är en lämplig hastighet på vägen med hänsyn till vägens egenskaper och dess funktion som huvudväg/genomfart. Dock saknas separering för oskyddade trafikanter. De mer perifera sträckorna av Kirunavägen, öster och väster om samhället, har idag 70 och 50 km/tim.

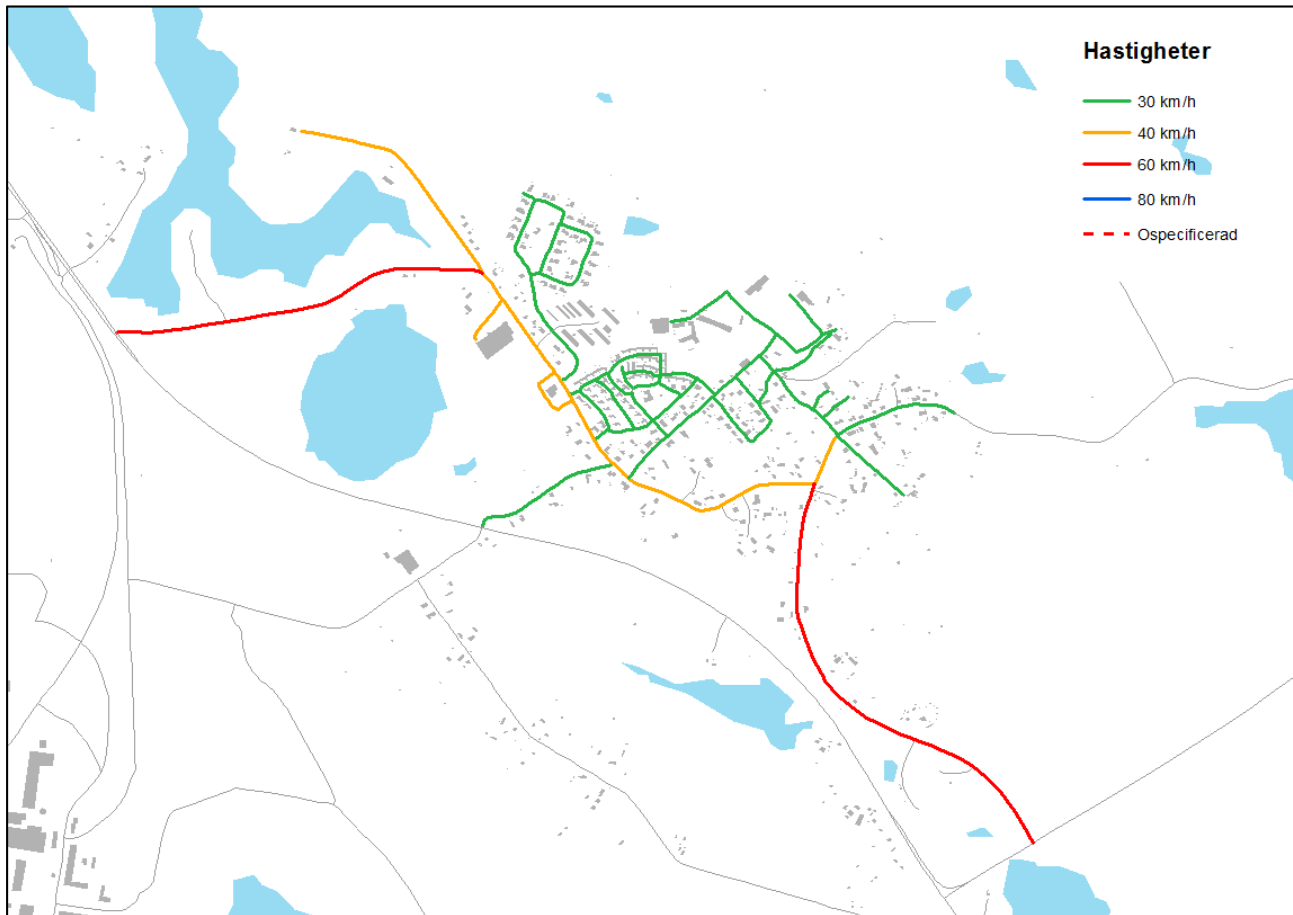
Majoriteten av väg- och gatunätet i Svappavaara tätort utgörs av lokalgator som förgrenar sig från Kirunavägen. De flesta lokalgatorna utgörs av mjuktrafikrum (M) och har idag 40 km/tim, vilket avviker från livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.



Figur 3.4.1: Gällande hastigheter i Svappavaara tätort

Föreslagna hastigheter

I Svappavaara föreslås att lokalgatorna får 30 km/tim och att 40 km/tim behålls på centrala delarna av väg 876, Kirunavägen. Med hänsyn till att Kirunavägen har liten trafikmängd, ca 500 fordon/dygn, är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter acceptabel. Dock bör en gång – och cykelbana byggas för oskyddade trafikanter utmed Kirunavägen i de centrala delarna av Svappavaara för att upprätthålla god trafiksäkerhet. De yttre sträckorna på Kirunavägen föreslås få 60 km/tim istället för 70 km/tim och 50 km/tim.



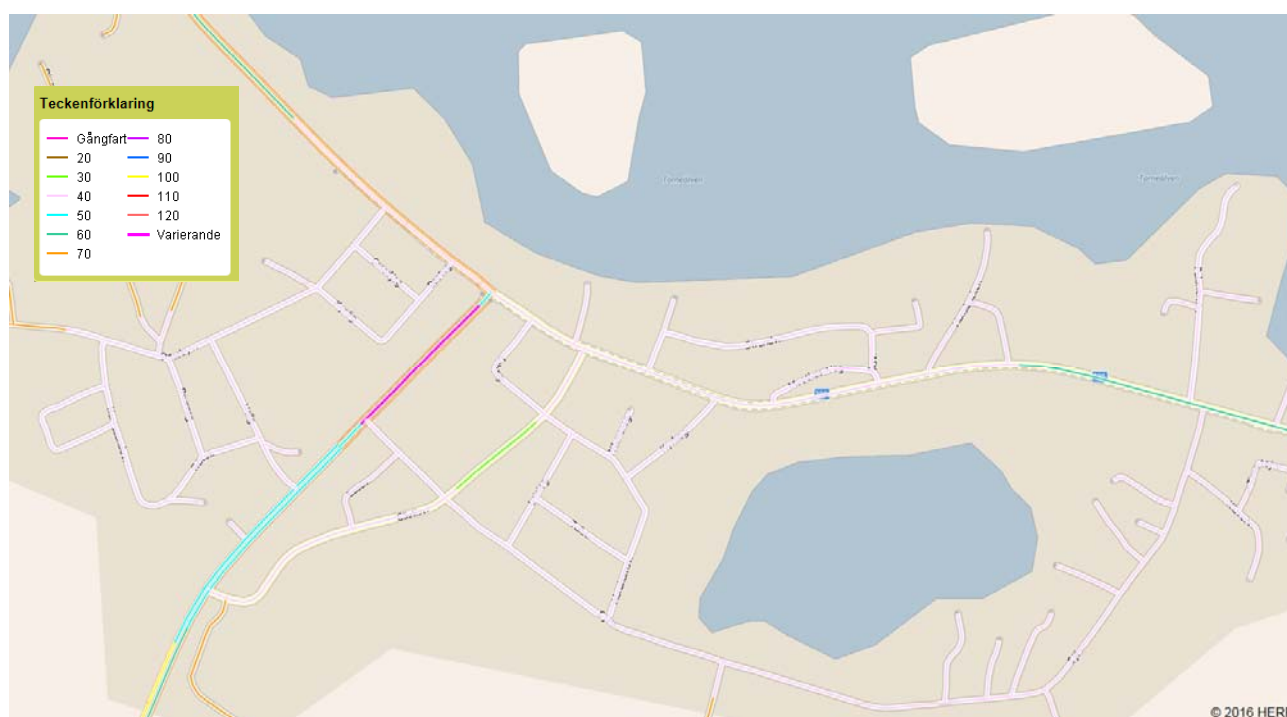
Figur 3.4.2: Föreslagna hastigheter i Svappavaara tätort

3.5 Hastighetsplan Vittangi tätort

Gällande hastigheter

Vittangi tätort är uppbyggd kring E45 och väg 395 som löper genom tätorten i nordsydlig samt västöstlig riktning. Gällande hastighet genom tätorten är 40 km/tim vilket är en lämplig hastighet med hänsyn till livsrummet utmed både E45 och väg 395. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är god då det finns separering utmed vägen.

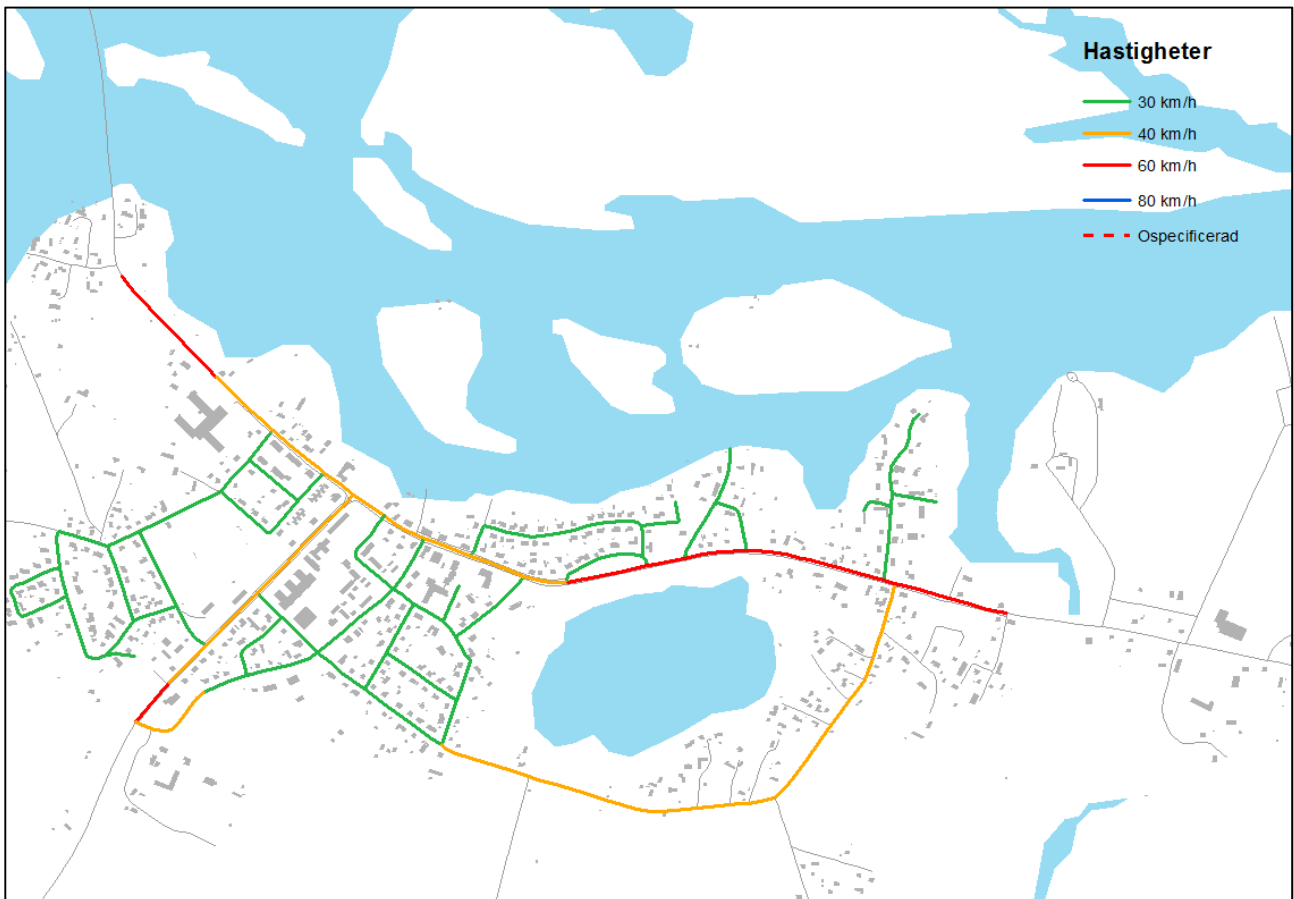
Från huvudvägarna E45 och väg 395 förgrenar sig lokalgator där gällande hastighet är 40 km/tim, med undantag från enstaka sträckningar förbi skolan som har 30 km/tim. Majoriteten av dessa gator borde egentligen ha 30 km/tim och avviker således från dimensionerande trafiksäkerhetssituation och livsrum.



Figur 3.5.1: Gällande hastigheter i Vittangi tätort

Föreslagna hastigheter

I Vittangi föreslås att lokalgatorna inom centrala delarna av Vittangi får 30 km/tim istället för 40 km/tim. Vidare föreslås att E45 genom tätorten får genomgående 40 km/tim eftersom övergångsställena är hastighetssäkrade med farthinder och vägen har separering. Väg 395 i riktning mot Junosuando föreslås få en längre sträcka med 60 km/tim eftersom vägen har separering för oskyddade trafikanter, inga passager för gående och gles bebyggelse utmed vägen.



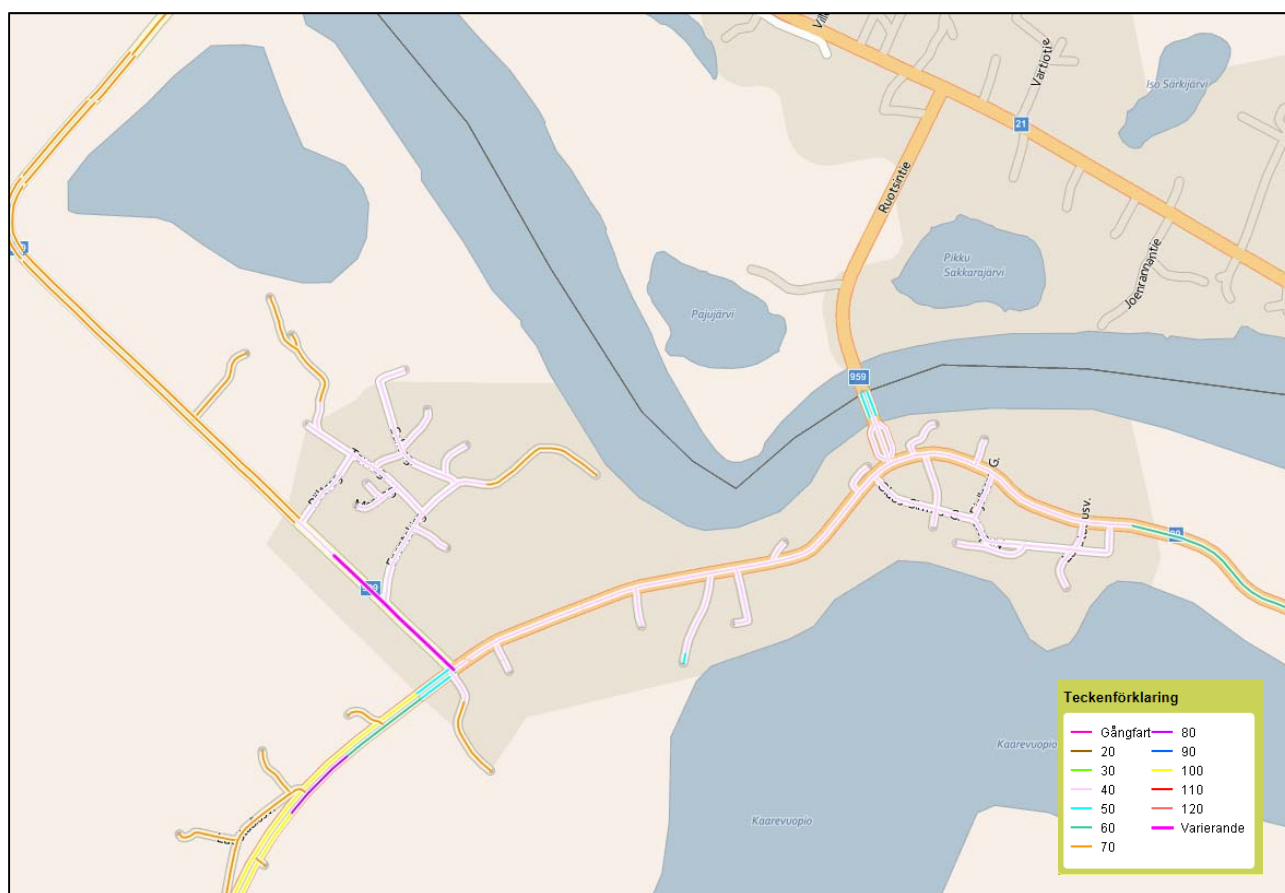
Figur 3.5.2: Föreslagna hastigheter i Vittangi tätort

3.6 Hastighetsplan Karesuando tätort

Gällande hastigheter

Karesuando tätort är uppbyggd kring E45 som löper genom tätorten. Gällande hastighet genom tätorten är 40 km/tim. Vägen trafikeras av ca 400 fordon/dygn och har en stor andel tung trafik. Det saknas separering för oskyddade trafikanter på E45 mellan väg 909 Raunalvägen och Anders Fjellners gata, vilket avviker från dimensionerande trafiksäkerhetssituation. E45 används flitigt av oskyddade trafikanter och fungerar som skolväg.

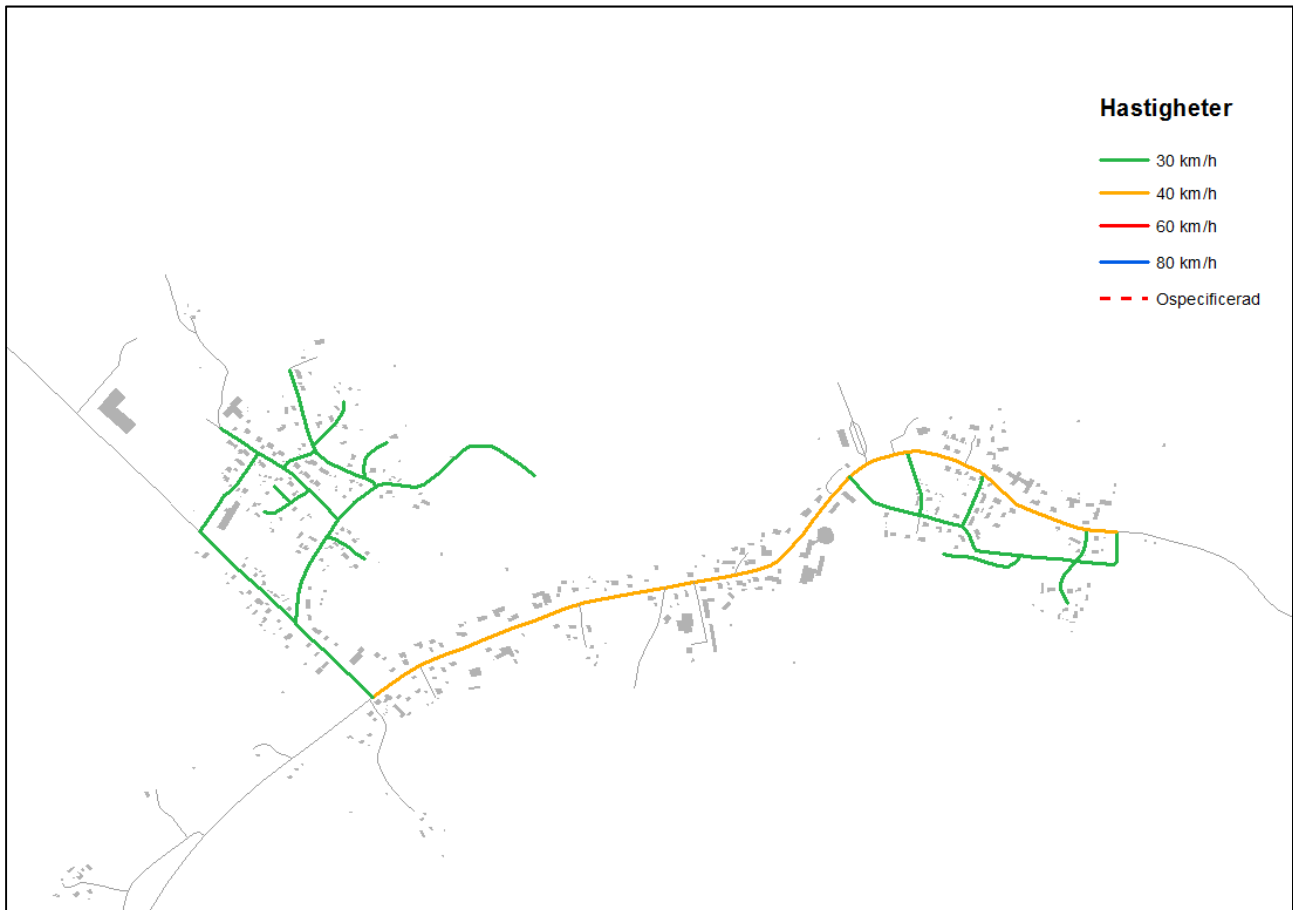
Omkringliggande gator har idag 40 km/tim med undantag från en delsträcka på väg 909 som har 30 km/tim delar av dygnet. Väg 909 trafikeras av ca 100 fordon/dygn.



Figur 3.6.1: Gällande hastigheter i Karesuando tätort

Föreslagna hastigheter

I Karesuando föreslås att 40 km/tim behålls på E45 genom tätorten. Eftersom E45 fungerar som skolväg och har en stor andel tung trafik bör en gång – och cykelväg anläggas mellan väg 909 och Anders Fjellners gata. Övriga gator och vägar som utgörs av bostadsgator föreslås få 30 km/tim, vilket även inkluderar delar av väg 909.



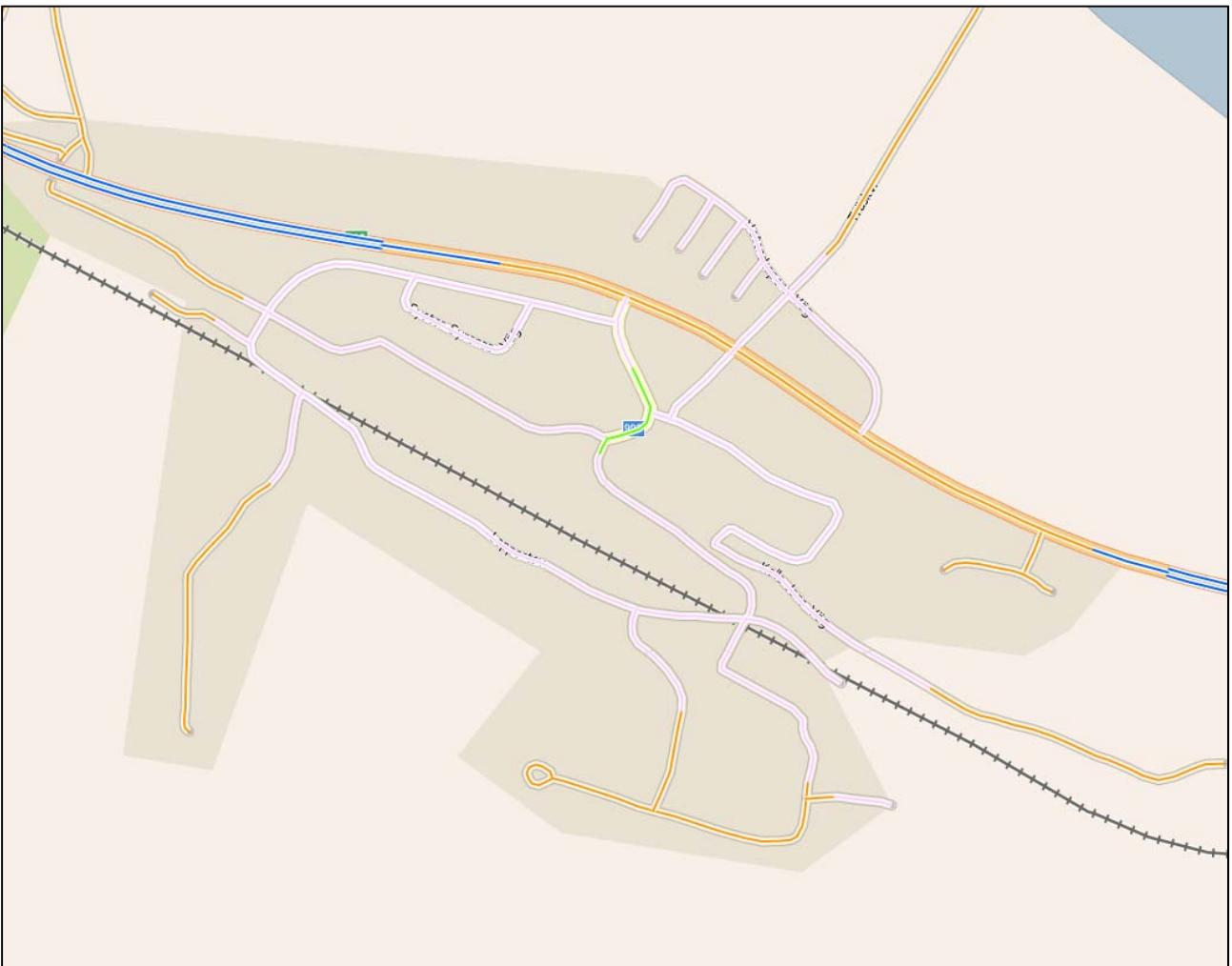
Figur 3.6.2: Föreslagna hastigheter i Karesuando tätort

3.7 Hastighetsplan Abisko Östra tätort

Gällande hastigheter

Abisko Östra är uppbyggd väster och öster om E10. Större delen av bebyggelsen återfinns på västra sidan av E10. Gällande hastigheter i Abisko Östra är 40 km/tim på samtliga vägar, med undantag från en sträcka på Karvens väg och Kalle Jons väg som har 30 km/tim (från tågstationen till ca 80 m från korsningen E10).

Kalle Jons väg och Karvens väg är idag de mest trafikerade vägarna inom tätorten och används flitigt av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn. Separering för oskyddade trafikanter saknas på Karvens väg och på Kalle Jons väg mellan tågstationen och E10, därav 30 km/tim. Det finns planer på att utöka handeln inom tätorten vilket kommer generera mer trafik på Kalle Jons väg.



Figur 3.7.1: Gällande hastigheter i Abisko Östra tätort

Föreslagna hastigheter

I Abisko Östra föreslås att centrala delarna av tätorten får 30 km/tim. De centrala vägarna utgörs av mjuktrafikrum (M) och omges av bebyggelse. Förekomsten av oskyddade trafikanter är relativt hög med hänsyn till närheten till tågstation, livsmedelsbutik, och restaurang.

En gångbana från tågstationen fram till Lapportsvägen bör anläggas eftersom detta stråk är mest trafikerat av fordon och används flitigt av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn. Tillika bör en gångbana anläggas på den delen av Kalle Jons väg som löper i östlig riktning till följd av att trafiken kommer att öka på vägen i och med den framtida handelsetableringen.

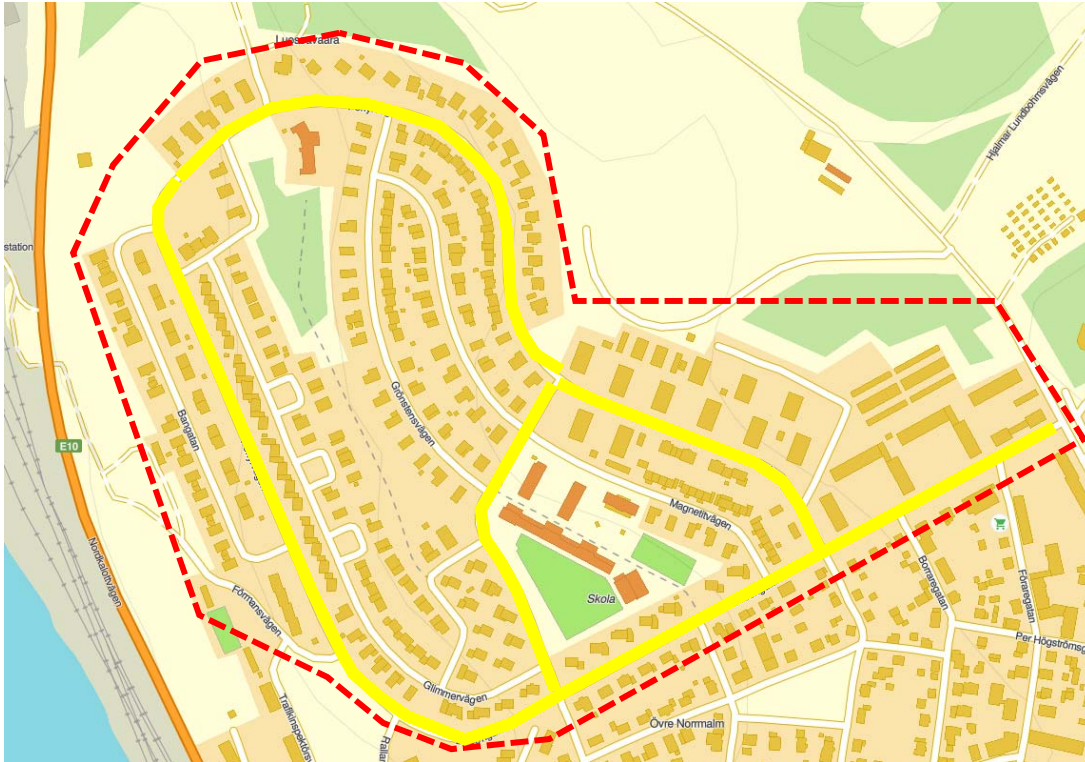
Resterande delar av vägnätet föreslås få 40 km/tim. Dessa vägar och gator är lågt trafikerade och bebyggelsen är gles.



Figur 3.7.2: Föreslagna hastigheter i Abisko Östra tätort

Bilaga 1 - Beskrivning av Kiruna tätort

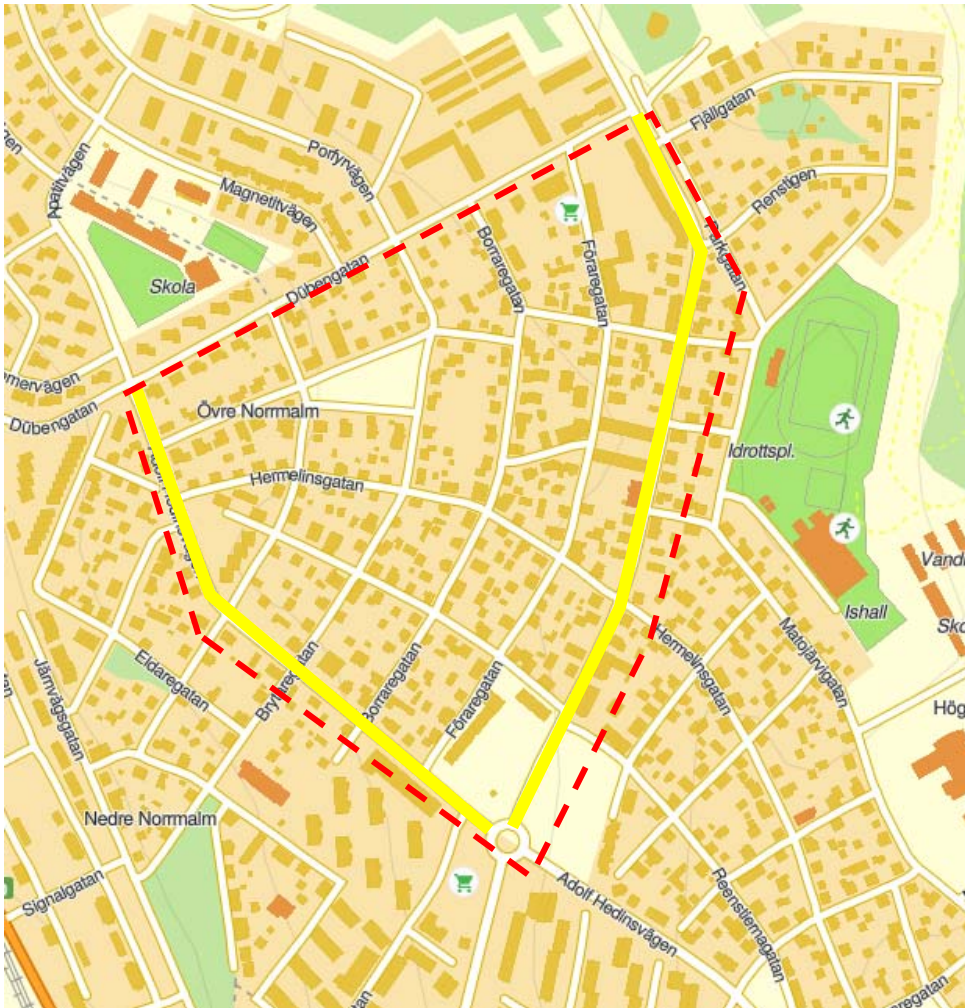
Luossavaara/Porfyren



Figur 1: Föreslagna hastigheter i Luossavaara. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Luossavaara/ Porfyren är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat trafikrum (IT). Gatunätet i Luossavaara är uppbyggd kring Dübengatan, Porfyrvägen och Apatitvägen som fungerar som mindre uppsamlingsgator för trafiken som genereras i området. Dübengatan har den viktigaste rollen då den matar både Adolf Hedinsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen med trafik. Dessa gator föreslås få **40 km/tim**. Övriga gator i området föreslås få **30 km/tim**. Se också figur 1.

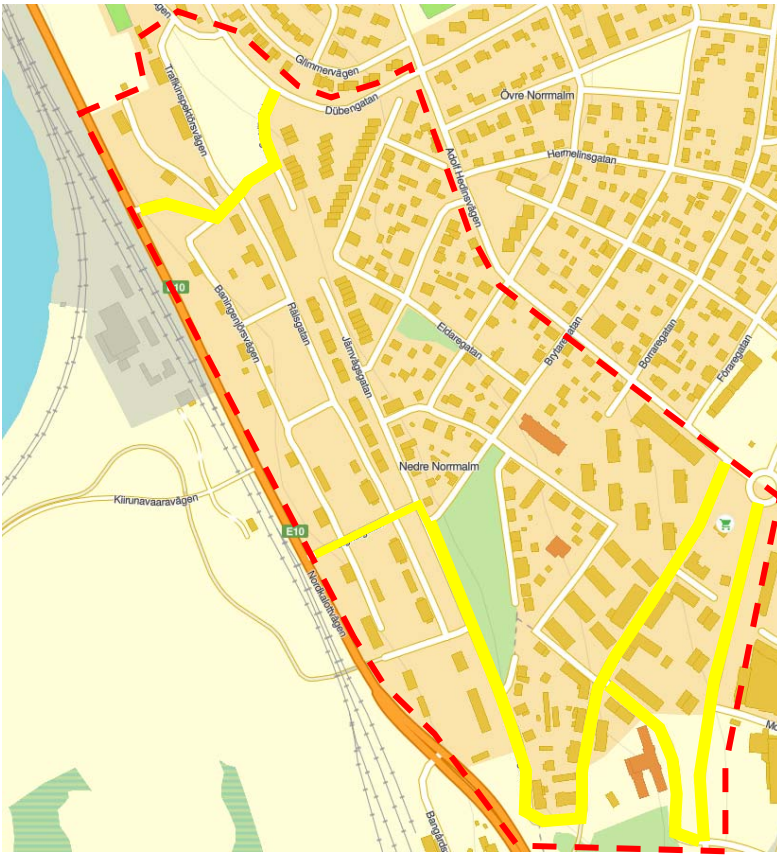
Övre Norrmalm



Figur 2: Föreslagna hastigheter i Övre Norrmalm. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Livsrummen i Övre Norrmalm är uteslutande Mjuktrafikrum (M). Gatorna i Övre Norrmalm är byggda utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster som bildar kvarter som i de flesta fall är kortare än 150 m. Det saknas en tydlig hierarki i gatunätet. Gaturummet upplevs som intimt med hög detaljrikedom. Det finns många utfarter samtidigt som sikten är begränsad i korsningarna. Trafikmiljön är komplex. Detta innebär att det inte känns naturligt att hålla en högre hastighet än 30 km/h. Samtliga gator i Övre Norrmalm och Matojärvi föreslås få **30 km/tim**. Huvudvägarna Adolf Hedinsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen som omger Övre Norrmalm föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 2.

Nedre Norrmalm

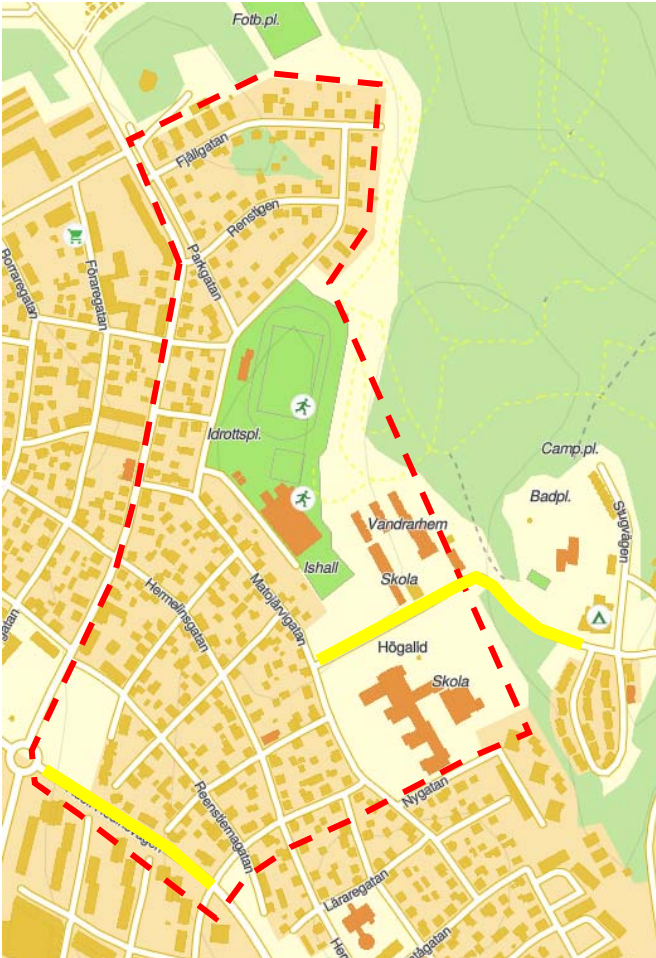


Figur 3: Föreslagna hastigheter i Nedre Norrmalm. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Nedre Norrmalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Norra delen av Nedre Norrmalm är i likhet med Övre Norrmalm byggd utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster som bildar kvarter som är kortare än 150 m. Gaturummet upplevs som intimt med hög detaljrikedom. Detta innebär att det inte känns naturligt att hålla en högre hastighet än 30 km/h. Dessa gator föreslås få **30 km/tim**.

Livsrummet utmed Järnvägsgatan, Konduktörsgatan, Lars Janssonsgatan, Signalvägen och Banmästarevägen har karaktären av Integrerat transportrum (IT) och föreslås få **40 km/tim**. Även Hjalmar Lundbohmsvägen mellan Adolf Hedinsvägen och Lars Janssonsgatan föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 3.

Matojärvi/Norra Högalid



Figur 4: Föreslagna hastigheter i Matojärvi/Norra Högalid. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Matojärvi/Norra Högalid är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Gatorna är byggda utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster som bildar kvarter som är kortare än 150 m. Detta innebär att det inte känns naturligt att hålla en högre hastighet än 30 km/h. Det saknas en tydlig hierarki i gatunätet. Gaturummet upplevs som intimt med hög detaljrikedom. Det finns många utfarter samtidigt som sikten är begränsad i korsningarna. Trafikmiljön är komplex. Samtliga gator föreslås få **30 km/tim**, förutom Campingvägen och Adolf Hedinsvägen (mellan Föreningsgatan och Hjalmar Lundbomsvägen), som föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 4.

Södra Högalid/delar av Östermalm



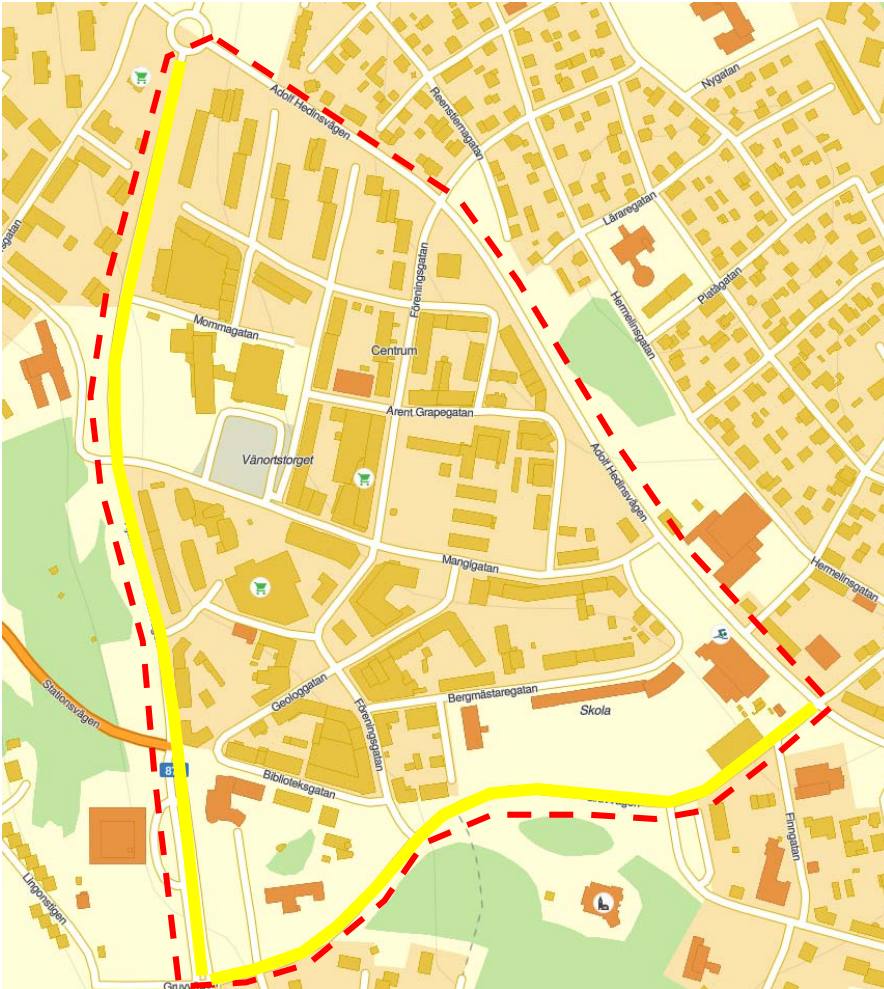
Figur 5: Föreslagna hastigheter i Södra Högalid/delar av Östermalm. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim

Identifierade livsrums i Södra Högalid/delar av Östermalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Precis som omkringliggande bostadsområden är gatorna i Södra Högalid byggda utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster med kvarterslängder på upp till 150 m. Gator som fungerar som uppsamlingsgator är Gruvvägen och Skyttegatan.

Gruvvägen (mellan Kengisgatan Adolf Hedinsvägen och norr om Bergaskolan), Terassgatan, Skyttegatan, Adolf Hedinsvägen (mellan Skyttegatan och Föreningsgatan) föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 5.

Övriga gator föreslås få **30 km/tim**.

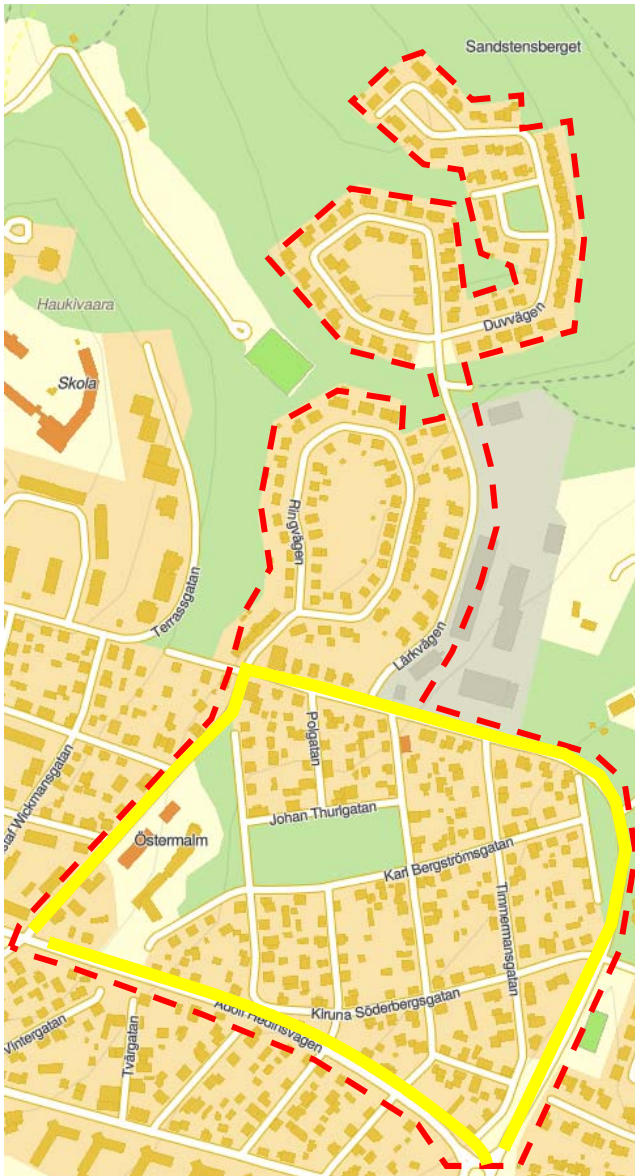
Det finns gator där det kan krävas åtgärder för att det inte ska uppstå problem med hastigheter. Exempel på gator där det kan vara svårt att hålla hastigheten är Hermelingsgatan (väster om Gruvvägen) då vägen är rak och bitvis saknar bebyggelse på ena sidan av gatan.



Figur 6: Föreslagna hastigheter i Centrum. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i centrum är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportsrum (IT). Även i centrum är gatorna byggda utifrån en kvartersstruktur som inte inviterar till höga hastigheter. Generellt är trafiken intensiv i centrumområdet – antalet oskyddade trafikanter som vistas kring och korsar gatorna är många samtidigt som bilar trafikerar gatorna och manövrerar ut från parkeringar. Samtliga gator i centrum föreslås få **30 km/tim**. Gruvvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen (mellan Lars Janssonsgatan och Gruvvägen) föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 6.

Östermalm och Sandstensberget



Figur 7: Föreslagna hastigheter i Östermalm och Sandstensberget. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

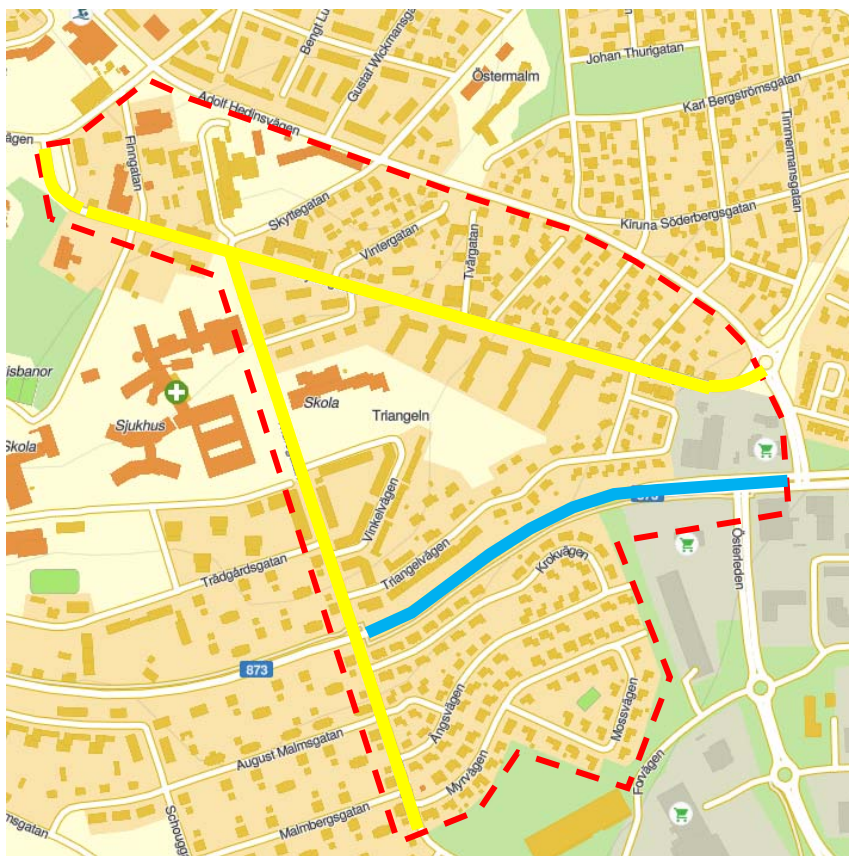
Identifierade livsrums i Östermalm och Sandstensberget är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT).

Området är uppbyggt kring Jägaregatan, Skyttegatan, Adolf Hedinsvägen där de två första förstnämnda utgör uppsamlingsgator som matar den sistnämnda med trafik. Dessa gator föreslås få **40 km/tim**.

Kvarteren i Östermalm är kortare än 150 m och är utformade för en låg hastighet med undantag från Kiruna Söderbergsgatan (mellan Lina Hjorts gata och Jägaregatan) som har en vägutformning som inte stämmer överens med livsrumsrummet. Gatan uppfattas som en informell huvudled. Samtliga gator i Östermalm föreslås få **30 km/tim**.

Villaområdena på Sandstensberget och Lärkvägen föreslås få **30 km/tim**. Se också figur 7.

Triangeln/delar av Östermalm



Figur 8: Föreslagna hastigheter i Triangeln/delar av Östermalm. Gula gator anger 40 km/tim, blåa 60 eller 40 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Triangeln/delar av Östermalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

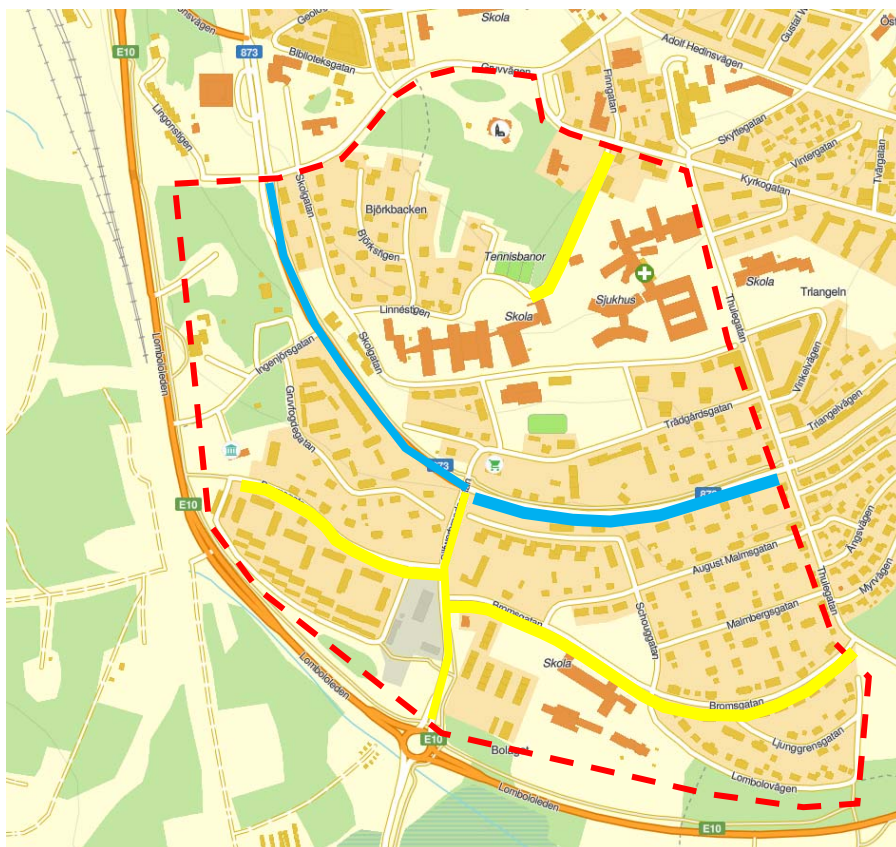
Bostadsgatorna öster om Skyttegatan, mellan Kyrkogatan och Adolf Hedinsvägen, är återvändsgator och dessa föreslås få **30 km/tim**. Samma hastighet föreslås också för lokalgatorna väster om Skyttegatan och även för Skyttegatan.

Samtliga gator i Triangelområdet som omgärdas av Malmvägen, Thulegatan och Kyrkogatan, samt villaområdet söder om Malmvägen föreslås få **30 km/tim**. Gaturummet längs dessa gator och vägar är anpassade för 30 km/tim.

Kyrkogatan och Thulegatan föreslås få **40 km/tim**. Malmvägen mellan Österleden och Thulegatan får antingen **40** eller **60 km/tim**. Sträckningen måste konsekvensutredas innan beslut om hastighet tas. Samråd måste också ske med Trafikverket.

Se också figur 8.

Bolagsområdet/Björkbacken



Figur 9: Föreslagna hastigheter i Bolagsområdet/Björkbacken. Gula gator anger 40 km/tim, blåa 40 eller 60 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Bolagsområdet/Björkbacken är Mjuktrafikrum (M), Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

Området mellan Thulegatan, Kyrkogatan, Gruvvägen och Hjalmar Lundohmsvägen är vältrafikerat till följd av trafikgenererande verksamheter som gymnasieskola, sjukhus och livsmedelsbutik. Förekomsten av oskyddade trafikanter är hög samtidigt som biltrafiken också periodvis är omfattande. Samtliga gator inom området föreslås få 30 km/tim. Problem med hastigheter hade kunna uppstå på Trädgårdsgatan och Skolgatan till följd av att gatorna har rak linjeföring och relativt gles bebyggelse utmed gatan, dock är det redan idag genomfört hastighetsreducerande åtgärder på gatorna. Lasarettsgatan föreslås dock få 40 km/tim till följd av att gatan inte har bebyggelse utmed gatan samtidigt som den har separering för oskyddade trafikanter.

Bostadsgatorna i området mellan Hjalmar Lundbohmsvägen och E10 föreslås få **30 km/tim**, medan Bromsgatan väster och öster om Silfwerbrandsgatan föreslås få **40 km/tim** eftersom den fungerar som en uppsamlingsgata och har separering för oskyddade trafikanter.

Hjalmar Lundbohmsvägen mellan Gruvvägen och Thulegatan får antingen **40** eller **60 km/tim**, sträckningen måste konsekvensutredas innan beslut om hastighet tas. Samråd måste också ske med Trafikverket.

Se också figur 9.

Jägarskolan



Figur 10: Föreslagna hastigheter i Jägarområdet. Gula gator anger 40 km/tim, röd 60 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Jägarskolan är Mjuktrafikrum (M), Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

I det gamla regementsområdet finns idag olika typer av verksamheter, bland annat industriverksamhet, kontor, förskola och skola. Industriverksamheten är koncentrerad till östra delen av regementsområdet, medan kontor och skolverksamhet är koncentrerad till den västra delen av området. Samtliga vägar inom området är privata och har idag 30 km/tim. Med hänsyn till detta föreslås att samtliga vägar behåller **30 km/tim**.

Villaområdet söder om regementsområdet föreslås få **30 km/tim** med undantag från Lämmelvägen och Bävervägen som är mindre uppsamlingsgator och har separering för oskyddade trafikanter. Dessa gator föreslås få **40 km/tim**.

Malmvägen mellan Kuravaaravägen och Adolf Hedinsvägen föreslås få **60 km/tim**. Samråd måste ske med Trafikverket. Se också figur 10.

Österleden handelsområde och industriområdet



Figur 11: Föreslagna hastigheter i Österleden handelsområde och industriområdet. Gula gator anger 40 km/tim, vita 30 km/tim och röda 60 km/tim.

Identifierade livsrum i Österledens handelsområde och industriområdet är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Trafiksituationen i handelsområdet väster om Österleden kan jämföras med den i centrum – trafiken är intensiv och antalet oskyddade trafikanter som vistas i området är många. Därför föreslås **30 km/tim** inom handelsområdet.

Österleden, mellan Lombolaleden och Malmvägen, som försörjer handelsområdet med trafik är att betrakta som ett Integrerat transportrum eftersom det finns obevakade passager utmed vägen. Österleden föreslås få **40 km/tim**.

Samtliga gator i industriområdet föreslås också få **40km/tim**. Biltrafiken är dominerande och periodvis intensiv samtidigt som trafikmiljön är komplex med många utfarter och begränsad sikt. Österleden mellan Lastvägen och Lombolaleden föreslås få **60 km/tim**.

Se också figur 11.

Lombolo är byggt utifrån SCAFT-principen med en trädstruktur på gatunätet. Österleden fungerar som huvudgata och matas med trafik från uppsamlingsgatorna Stamgatan, Vallgatan och Forskarevägen.

Livsrummet utmed Österleden är varierande. Norr om Forskarevägen har vägen karaktären av ett Transportrum (T) medan resterande del av vägen har karaktären av ett Integrerat transportrum (IT). På denna sträckning finns det flertalet övergångsställen utmed vägen. Av denna anledning föreslås Österleden få **40** och **60 km/tim**. Hastighetssäkring av övergångsställen bör ske.

Vallgatan, Forskarevägen och Stamgatan (inklusive Jökelvägen och Glaciärvägen) har karaktären av ett Integrerat transportrum (IT) och föreslås få **40 km/tim**. Även här förekommer övergångsställen utmed vägen som bör hastighetssäkras. I tillägg finns behov av separering för gående och cyklister på enstaka sträckningar.

Övriga gator föreslås få **30 km/tim** förutom Söderleden som föreslås få **60 km/tim**.

Se också figur 12.



Figur 12: Föreslagna hastigheter i Lombolo. Röda gator anger 60 km/tim, gula gator 40 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Tuolluvaara är uppbyggd kring Tuolluvaaravägen som löper genom stadsdelen. Tuolluvaaravägen har karaktären av ett Integrerat transportrum (IT) öster om Egnahemsvägen. Väster om Egnahemsvägen övergår vägens karaktär till ett Transportrum (T). Separering för gående och cyklister finns utmed vägen, dock bör övergångsställen hastighetssäkras. Tuolluvaaravägen föreslås få **40** och **60 km/tim**.

Övriga vägar utgörs av bostadsgator och föreslås få **30 km/tim**. Se också figur 13.



Figur 13: Föreslagna hastigheter i Tuolluvaara. Röda gator anger 60 km/tim, gula gator 40 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Bilaga 2- Hastighetens betydelse för stadsbyggnadskvaliteter

Stadens karaktär

Livrumsmodellen används för att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i olika delar av stadens trafiknät. Det finns fem (5) olika typer av livsrum:

Frirum (F) – rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen där motorfordon inte förekommer: Exempel på detta rum är torg, parker, lek- och fritidsområden, gågator, separata gång- och cykelvägar.

Integrerat frirum (IF) – rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad körning, men på de oskyddade trafikanternas villkor. Exempel på detta rum är gångfartsgator och torgbildningar.

Mjuktrafikrum (M) – rum som omfattar större delen av stadens/tätortens gaturumrum där väggarna i gaturummet uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro och det är tätt mellan entréerna. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt kunna färdas längs med gatan och korsa den. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspele. Exempel på denna typ av rum är bostadsgator och gator där aktiviteten av oskyddade trafikanter är stor som exempelvis inom centrumkärnan.

Integrerat transportrum (IT) – oskyddade trafikanter kan färdas i rummet, men har ringa anspråk på att korsa det eftersom det är långt mellan entréerna. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Korsningsanspråk uppkommer i anslutning till korsningar med andra gator eller passager för oskyddade trafikanter. Den primära funktionen är transportfunktion. Exempel på detta rum är huvudvägar och uppsamlingsgator inom tätorten.

Transportrum (T) - rum för enbart motorfordonstrafik. Det saknas helt väggar i rummet eller väggarna har inget anspråk mot rummet. Gång- och cykelpassager är separerade från biltrafik, över eller under vägen. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.

Tabell 2.5.1: Hastighetsnivåns betydelse för stadens karaktär – livsrummen.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är den kvalitet som har tydligast koppling till hastigheten. Vid kollisioner är hastigheten helt avgörande för hur allvarlig en skada blir. För att optimera hastighetsnivån utifrån en trafiksäkerhetssituation sker en analys av DTSS (dimensionerande trafiksäkerhetssituation). Bedömningen bygger på vilka krockvårdssituationer som kan uppstå längs vägnätet. Situationen med lägst krockvårdshastighet blir dimensionerade för vägsträckan, i tur och ordning:

- Kollision mellan gående/cyklant och bil
- Sidokollision bil-bil
- Kollision bil-fast hinder
- Frontalkollision bil-bil

På en sträcka med många korsningar blir trafiksäkerhetssituationen bil/bil, korsande kurs dimensionerande för hela sträckan om avståndet mellan korsningarna understiger 150 meter. På samma sätt blir konflikter mellan GCM (oskyddade trafikanter) och bilar dimensionerande om avståndet mellan två eller flera övergångsställen är 50 meter eller kortare.

Tabell 2.5.2: Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerheten

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

Tillgänglighet

Ur ett tillgänglighetsperspektiv varierar lämplig hastighet utifrån vägen eller gatans nättillhörighet och trafikåtlighet. Gator och vägar som tillhör huvudvägnätet för bil och som förbinder stadsdelar bör ha en högre hastighet än lokalgator för att locka till sig trafik från lokalnätet. I transportrummet är bil – och lastbilstrafik dimensionerande för hastigheten. I de andra livsrummen är andra faktorer ofta dimensionerande. Det är viktigt att vara medveten om att hög tillgänglighet för biltrafik ofta kommer i konflikt med tillgängligheten för andra trafikanter, framförallt oskyddade trafikanter.

Tabell 2.5.3: Hastighetsnivåns betydelse för biltrafikens tillgänglighet

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät *
God	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 60 km/tim
Mindre god	< 30 km/tim	30–40 km/tim	40–50 km/tim
Låg		≤ 20 km/tim	≤ 30 km/tim

Trygghet

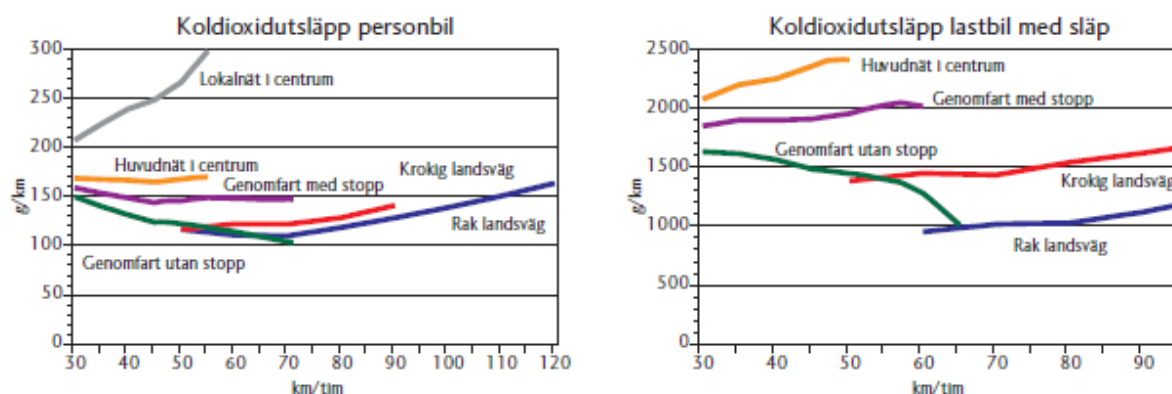
Bland trygghetsundersökningar som gjorts i Sverige har det konstaterats att trafik generellt och hastighet i synnerhet är en av de främsta orsakerna till att folk känner sig otrygga i sina bostadsområden eller när man rör sig i staden. Tätt biltrafik och höga hastigheter skapar barriärer och otrygghet. Långsam biltrafik på gändes villkor skapar trygghet och liv i ett område.

Tabell 2.5.4: Histighetsnivåns betydelse för trygghet

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	≤ 10 km/tim	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

Miljö och hälsa

Halter av olika luftföroreningar från vägtrafiken är beroende av många faktorer såsom biltrafikflödets storlek och sammansättning, hastighet, körmönster och gaturummets bredd och höjd. Generellt gäller att de luftförorenande utsläppen minskar vid en sänkning av hastigheten. Accelerationer och retardationer ökar utsläpp varför en jämn hastighet är att föredra. Även bullernivåer påverkas av hastigheten.



Figur 2.5.5: Koldioxidutsläpp för personbil och lastbil vid olika hastigheter