

# Hastighetsplan för Tranås kommun

Utfärdat av:  
**Samhällsbyggnadsförvaltningen**  
**Gatuavdelningen**

Dokumenttyp:  
**Plan**

Dokument-ID:  
**15472**

Version:  
**1**

Godkänt av:  
**Patrik Karlsson**

Publiceringsdatum:  
**2024-04-30**

Revideras:  
**2028-04-29**

## Syfte

Gatuenhetens trafikingenjör har samordnat framtagandet av aktuell hastighetsplan med syftet att ha planen som verktyg i arbetet med de lokala trafikföreskrifterna.

## Ansvar och befogenheter

Enligt antagen delegationsordning har trafikingenjör på gatuenheten delegerad beslutanderätt gällande beslut om lokala trafikföreskrifter.

## Tidsplan

Planen är att utföra omskyltning i egen regi, genom att dela in utförandet i områdesetapper för genomförande år 2025. Parallellt med detta kommer en informationskampanj att genomföras.

## Uppföljning

Trafikingenjören ansvarar för att följa upp hastighetsplanen minst en gång per år.

## Bakgrundsinformation

Genom en ändring i trafikförordningen som trädde i kraft den 2 maj 2008 har kommuner rätt att, inom tätbebyggt område, skylta hastigheter i steg om 10 km/h. Syftet med ändringen i förordningen är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de transportpolitiska målen. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserat på krockvåldsprincipen, ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan. Syftet är även att på sikt bidra till att målet att uppnå med den av riksdagen antagna *Nollvision* – dvs. att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken.

Kommunen kan även föreslå var gränsen för tätbebyggt område går, dock i samverkan med andra myndigheter, exempelvis länsstyrelsen och Trafikverket. I denna plan framgår via kartor vilka områden som är klassade som tätbebyggda områden inom Tranås kommun, se sidan 6–7.

## Hastigheter

Enligt SKR:s och Trafikverkets publikation/handbok *Rätt fart i staden* ges rådet att kommunerna, inom kommunalt vägnät, bör använda sig av hastigheterna; gångfart, 30 km/h, 40 km/h samt 60 km/h. De sträckor som är skyltade med 50 km/h rekommenderas att antingen sänkas till 40 km/h för ökad säkerhet och bättre miljö eller höjas till 60 km/h för bättre tillgänglighet. Vid förskolor och skolor och där det förekommer blandtrafik bör kommunerna alltid sträva efter att de oskyddade trafikanterna ska prioriteras.



Hastigheten 30 km/h bör användas på sträckor där kommunen eftersträvar en extra låg hastighet på grund av speciella förutsättningar. Det kan till exempel vara på platser där det rör sig många barn eller på sträckor som är olycksdrabbade.



Hastigheten 40 km/h bör användas på majoriteten av kommunens gator. Detta för att skapa en logisk och sammanhållande hastighetsanpassning i hela kommunen.

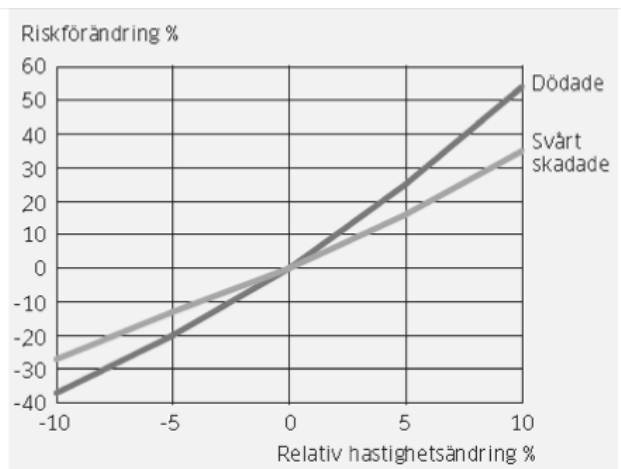


Hastigheten 60 km/h bör användas främst där tillgängligheten är prioriterad. Det bör inte finnas något större behov för oskyddade trafikanter att korsa vägbanan. Vidare ska det finnas separerade gång- och cykelvägar.

## Trafiksäkerhet

Det är främst hastigheten som påverkar trafiksäkerheten för de olika trafikantgrupperna. Betydelsen av hastighet för olycksrisken beror främst på att den påverkar den sammanlagda stoppsträckan, som består av reaktionssträcka och bromssträcka. Vid en hastighet i 30 km/h hinner föraren stanna för ett hinder som befinner sig på cirka 12 meters avstånd.

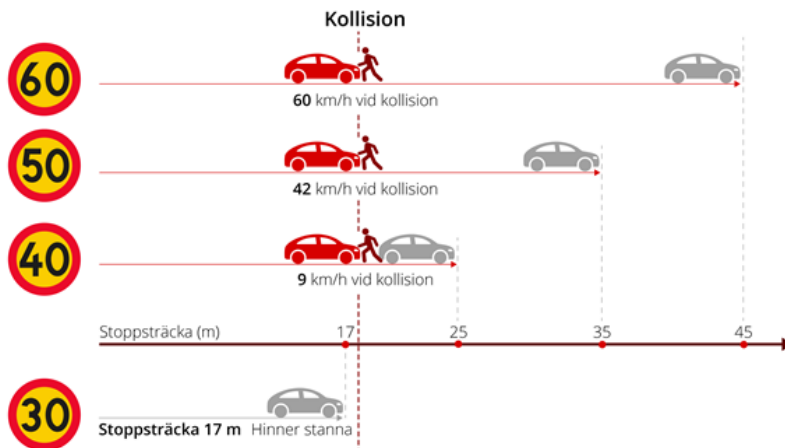
I figuren nedan illustreras riskerna att dödas i trafikolyckor där bilar är inblandade. Bland annat framgår att risken minskar med cirka 35–40 % om hastigheten sänks från 50 km/h till 40 km/h.



Samband mellan hastighetsförändring och risken att dödas eller skadas svårt i trafikolyckor där bilister är inblandade. (Effektsamband 2007, G. Nilsons potensmodell)

## Oskyddade trafikanter

För den oskyddade trafikanten som blir påkörd av ett motorfordon är också hastigheten helt avgörande. Det är fem gånger högre risk att den gående omkommer om den blir påkörd i 50 km/h än i 30 km/h.



Bildkälla: Trafikverket

## Generell rekommendation

Organisationen *Trafikanalys*, som arbetar upp uppdrag av regeringen, utredde år 2017 förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort.

*Trafikanalys* förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tätbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att det får ett snabbt genomslag över stor geografisk yta. En ytterligare fördel med bashastighet är att den kan bidra till en mer likartad tillämpning av hastighetsgränserna över hela landet.

## Hastighetsplan för Tranås kommun

### Framtagande av hastighetsplan för Tranås kommun

Hastighetsplanen gäller för tätbebyggt område i Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby. Planen är framtagen genom att studera tidigare översyner, inhämta information från *Nationell vägdatas* (NVDB) samt besiktning på plats runt om i kommunen. Vidare har förvaltningen tittat på olycksstatistiken från Transportstyrelsens databas *STRADA* (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Den sammantagna bilden som skapats genom insamlade data, rekommendationer av *Trafikanalys*, publikationen *Rätt fart i staden* samt besiktning på plats har gett förvaltningen en god grund att utgå ifrån vid skapandet av hastighetsplanen.

## Plan för åtgärder

Hastighetsplanen utgår ifrån hastighetsgränserna 30-, 40- och 60 km/h. Likt *Trafikanalys* rekommendation har 50- och 70 km/h uteslutits för att skapa en mer homogen hastighets-sättning. För planerade nya hastighetsgränser, se sidan 14–16.

I dagsläget är vanligaste förekommande hastighetsgränsen 50 km/h i Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby. Se sid 11–13 för nuvarande hastighetsgränser.

Förvaltningen avser följa *Trafikanalys* rekommendation att hastighetsgränsen 50 km/h bör sänkas till 40 km/h. Detta för ökad säkerhet och bättre miljö. En hastighetsbegränsning på 40 km/h harmoniserar med gatumiljöns karaktär i större delen av Tranås kommun som planen avser.

I de fall hastighetsgränsen ökas till 60 km/h är syftet ökad tillgänglighet. Vid förskolor och skolor samt där det förekommer blandtrafik ska alltid de oskyddade trafikanterna prioriteras. Förvaltningen anser att 30 km/h ska användas på de sträckor där det till exempel finns en skola och skolväg i direkt anslutning till vägen.

## Korsningspunkter

I september 2014 ändrades trafiklagstiftningen och möjlighet att anlägga cykelöverfart infördes. SKR har tagit fram principritningar över hur en cykelöverfart med övergångsställe och cykelöverfart utan övergångsställe ska utformas. Även om en cykelöverfart är utformad enligt principritning från SKR, måste den även vara skyltad med rätt vägmarkering för cykelpassage för att cyklister ska ha företräde framför bilisterna, sedan en ändring som infördes 2019.

Principritningarna från SKR, som Tranås kommun följer i samband med byggnation av cykelöverfarter, är måttsatta utifrån önskvärd standard i enlighet med Trafikverkets publikation *Vägars och gators utformning* (VGU). Cykelöverfarter ska enligt SKR:s principritning vara utformade med en förhöjning, påfartsramp för bilister innan de korsar gång- och cykelväg. Detta i syfte att minska farten och att bilisterna ska bli mer uppmärksamma på förbipasserande oskyddade trafikanter.

Förvaltningen har bedömt att kritiska passager lämpliga för cykelöverfarter, skyltade som cykelpassager, ska byggas där cykelvägnätets huvudstråk korsar det kommunala gatuvägnätet, där hastigheten är max 40 km/h samt i direkt anslutning till skolor och förskolor i syfte att få ner hastigheten till 30 km/h.

Syftet med att de kritiska korsningarna idag byggs och utformas som cykelöverfarter men skyltas som cykelpassager är att förvaltningen bedömer att cykelvägnätets huvudstråk, i stort sett, bör vara helt utbyggt med passager, utformade som cykelöverfarter, innan omskyltning görs och cyklister får företräde framför bilisterna. Detta i syfte att inte skapa en förvirrad trafiksituation där cyklister på huvudstråken har företräde vid endast vissa korsningar av det kommunala gatunätet.

Förvaltningen avser att uppdatera cykelplanen under 2025 och då uppdatera cykelkartan med cykelvägnätets huvudstråk och primärstråk. I samband med detta kommer även alla kritiska korsningar som förvaltningen anser ska byggas om markeras på cykelkartan. De kritiska korsningarna ska sedan utformas som cykelpassager, enligt principritning från SKR.

## Hastighetsgräns 60 km/h

Nedan anges de gator som förvaltningen identifierat som möjliga gator som kan ha 60 km/h som hastighetsgräns:

- *Del av Hjälmarydsvägen* - från Zinkgatan fram till T-korsning Toståsvägen
- *Toståsvägen* - från T-korsning Hjälmarydsvägen till T-korsning Östra Vägen
- *Östra Vägen* - från T-korsning Toståsvägen till strax innan Råsvägen
- *Länsväg 131* - från norra infarten till förbi Spränggatan
- *Länsväg 131* - från Vallmovägen till förbi motocrossbanan

## Bibehålla 30 km/h på vissa gator

På breda gator med god sikt är hastighetsnivåerna betydligt högre än på smalare gator. Gator som föreslås behålla en hastighetsbegränsning på 30 km/h, är exempelvis förskole- och skolmiljöer, där oskyddade trafikanter och motorfordon ska samsas om utrymmet.

## Visualisering av hastighetsplanen

För att konkretisera hur förvaltningen planerar att arbeta med olika hastighetsgränser inom Tranås kommun har kartmaterial tagits fram. Kartorna finns på sidan 6–16.

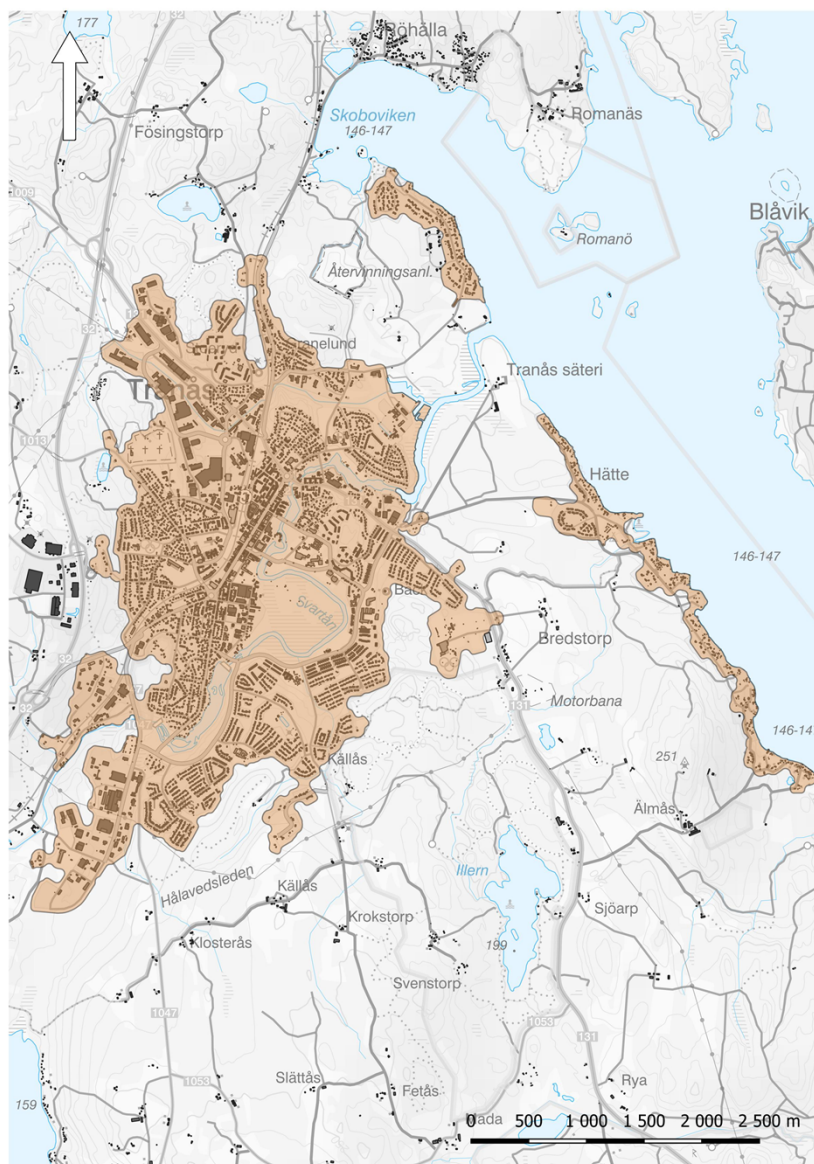
## Kartmaterial

Nedan följer en sammanställning av förtydligande kartmaterial gällande:

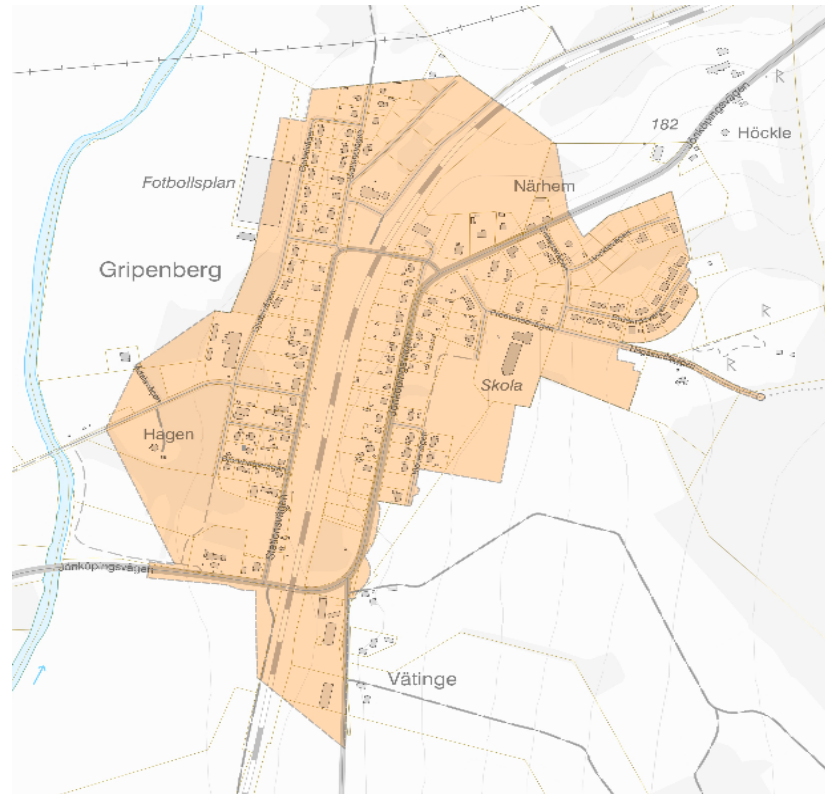
1. *Tätortsgränser* – Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby
2. *Väghållaransvar* – Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby
3. *Befintliga hastighetsgränser* – Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby
4. *Nya planerade hastighetsgränser* – Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby

### 1. Kartor över tätbebyggt område (tätortsgränser) inom Tranås kommun

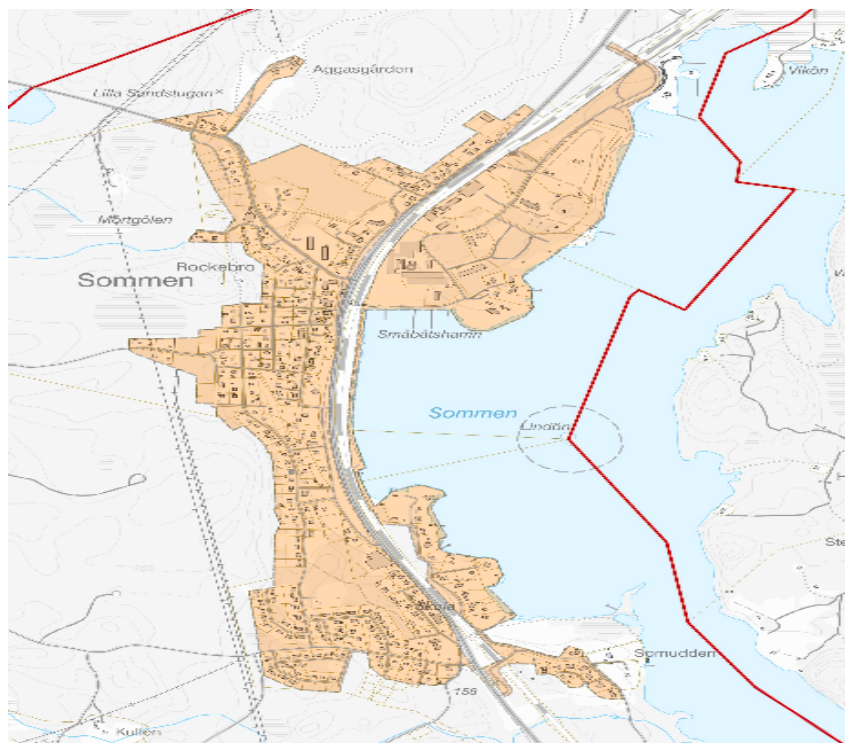
#### Tranås – Hätte – Norraby



### Gripenberg

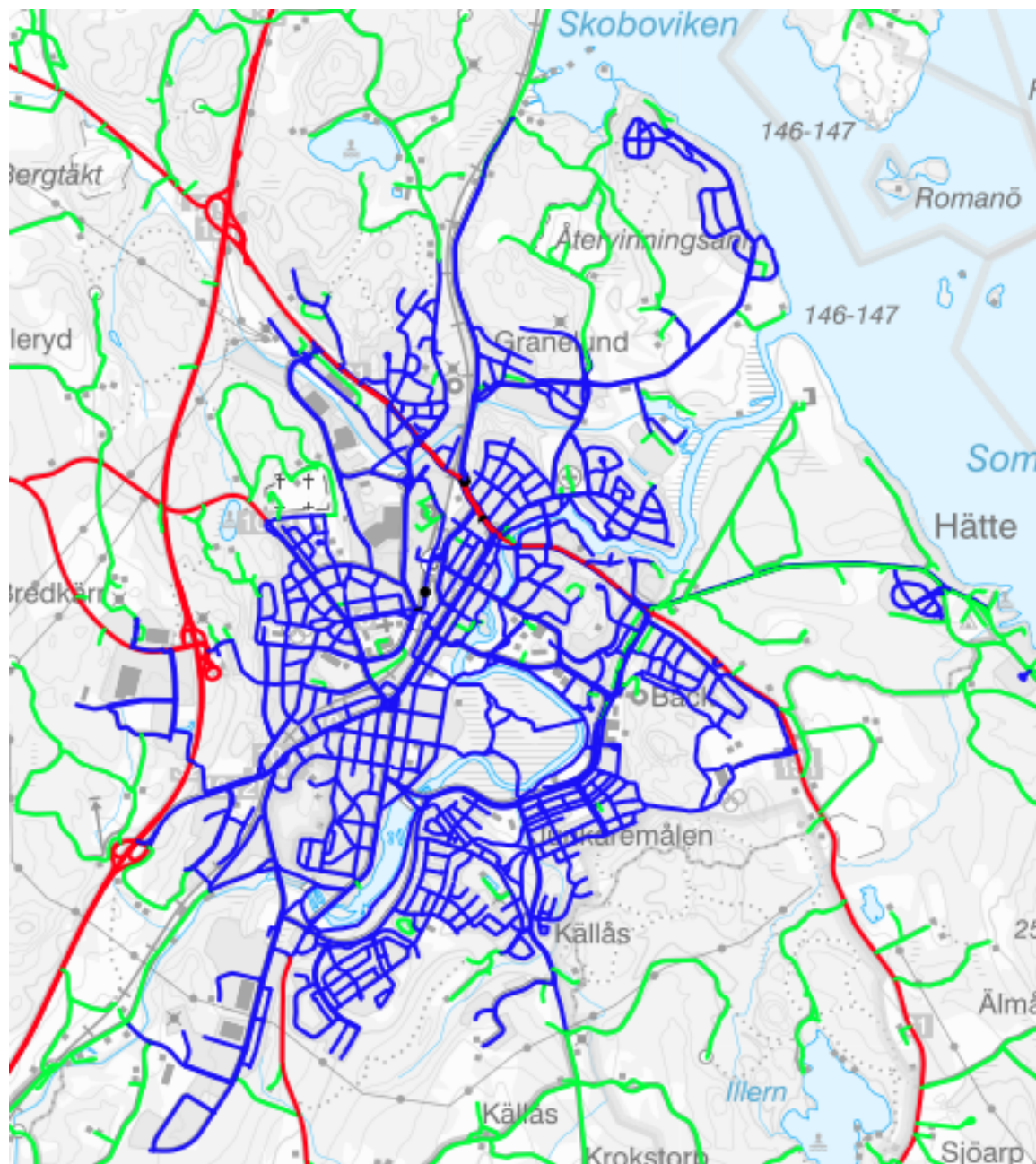


### Sommen



## 2. Karta över sträckor med kommunalt väghållaransvar, inkl. cykelvägar

Tranås – Hätte – Norraby



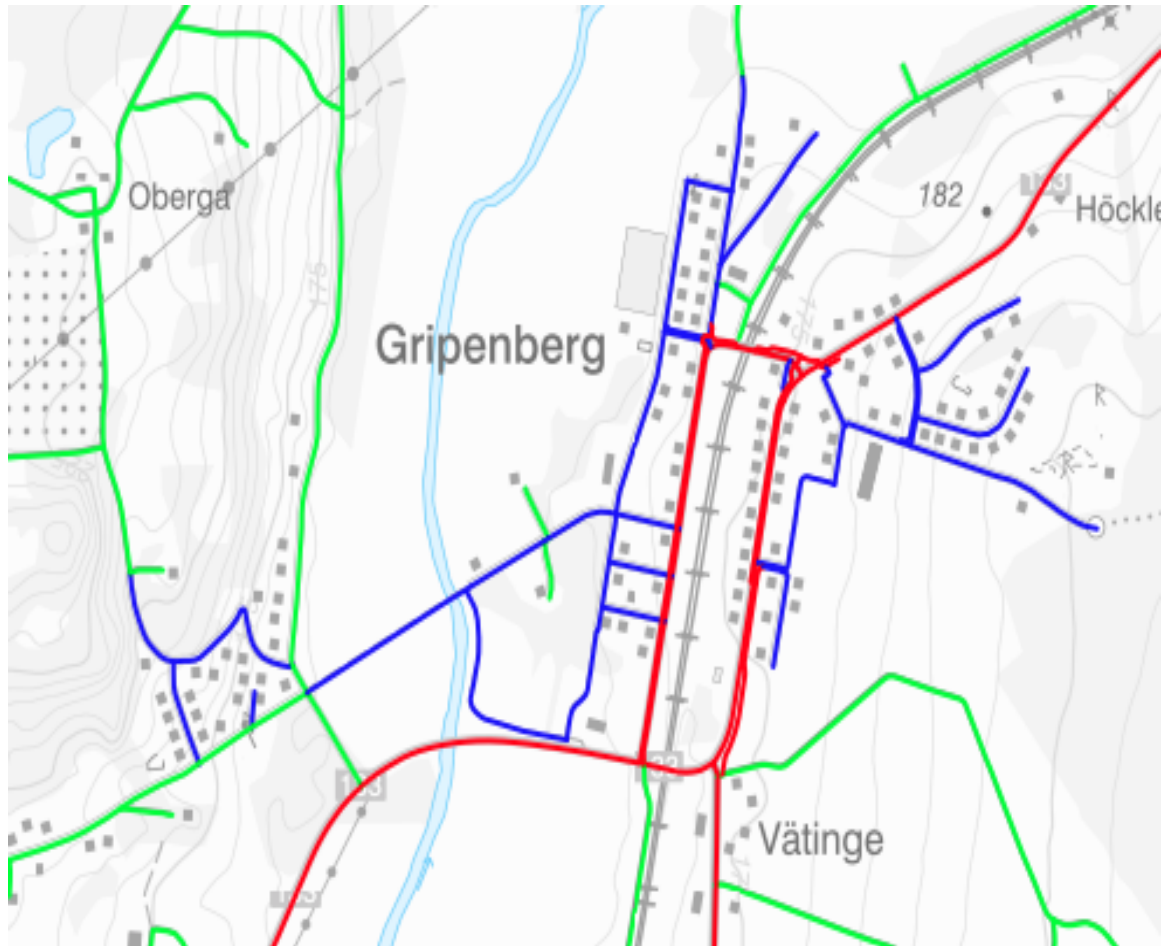
### Teckenförklaring

#### Väghållare

- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- Statlig, avvikande underhållsansvar
- Kommunal, avvikande underhållsansvar
- Enskild, avvikande underhållsansvar



## Gripenberg

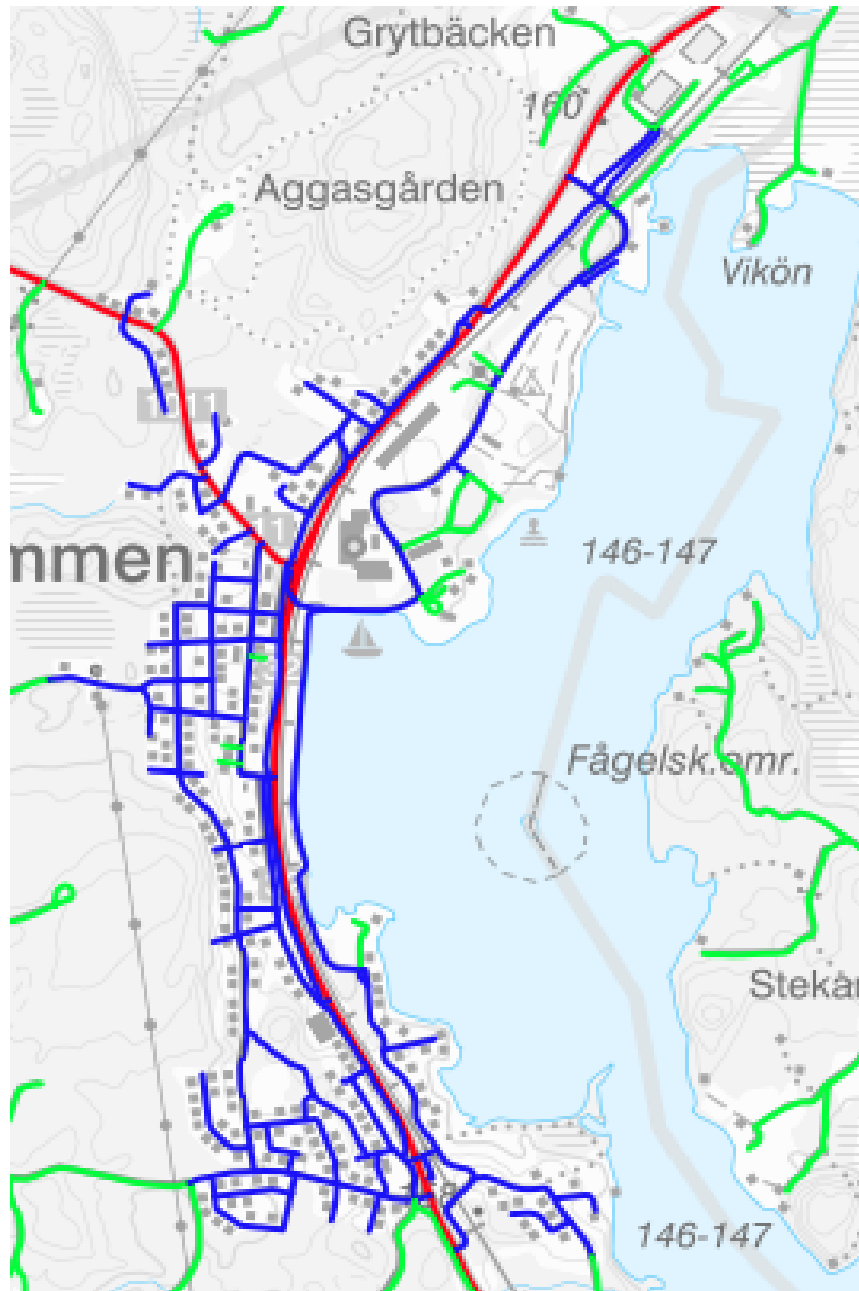


### Teckenförklaring

#### Väghållare

- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- Statlig, avvikande underhållsansvar
- Kommunal, avvikande underhållsansvar
- Enskild, avvikande underhållsansvar

Sommen



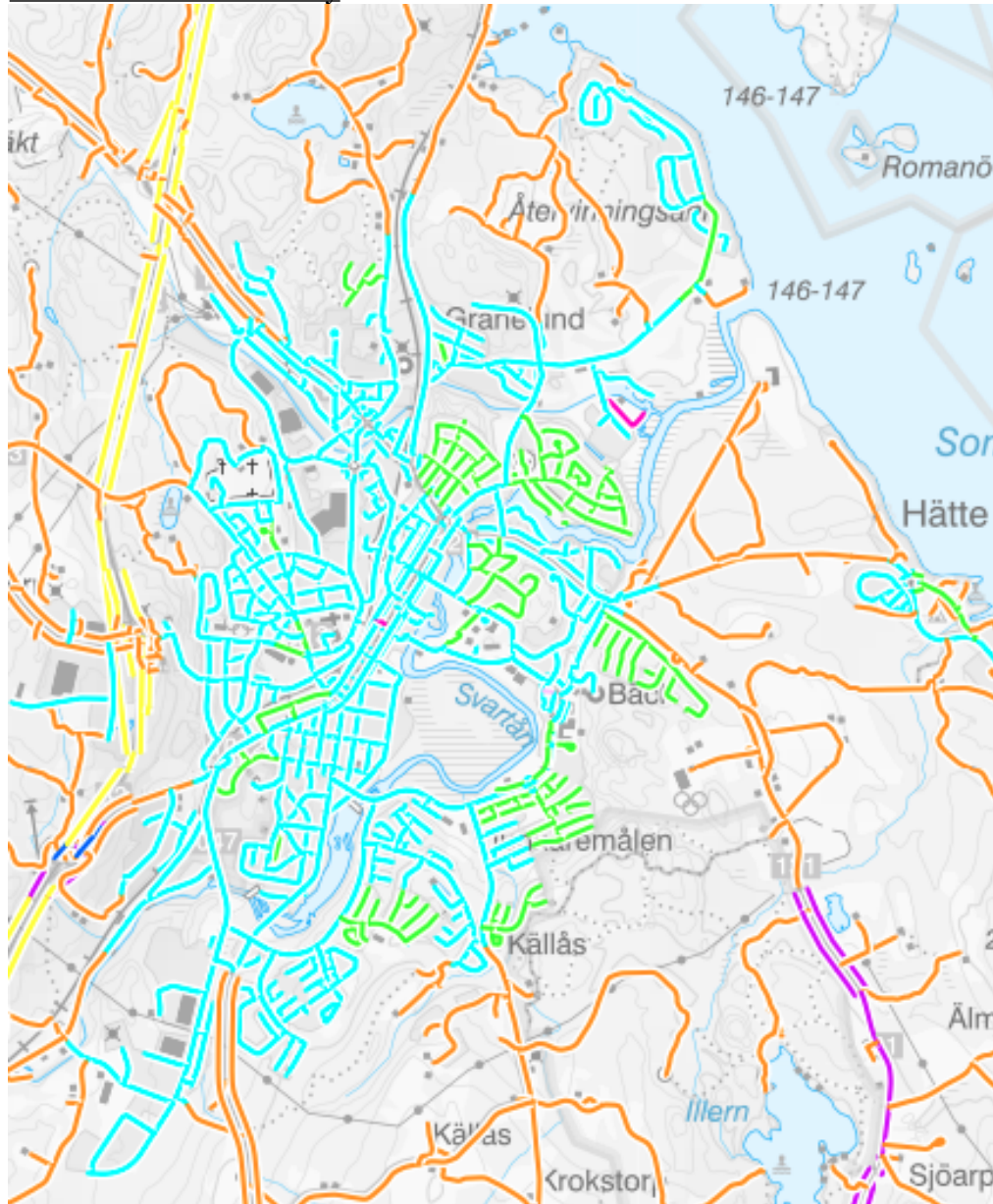
**Teckenförklaring**

**Väghållare**

- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- ◆ Statlig, avvikande underhållsansvar
- ◆ Kommunal, avvikande underhållsansvar
- ◆ Enskild, avvikande underhållsansvar


### 3. Befintliga hastighetsgränser

Tranås – Hätte – Norraby

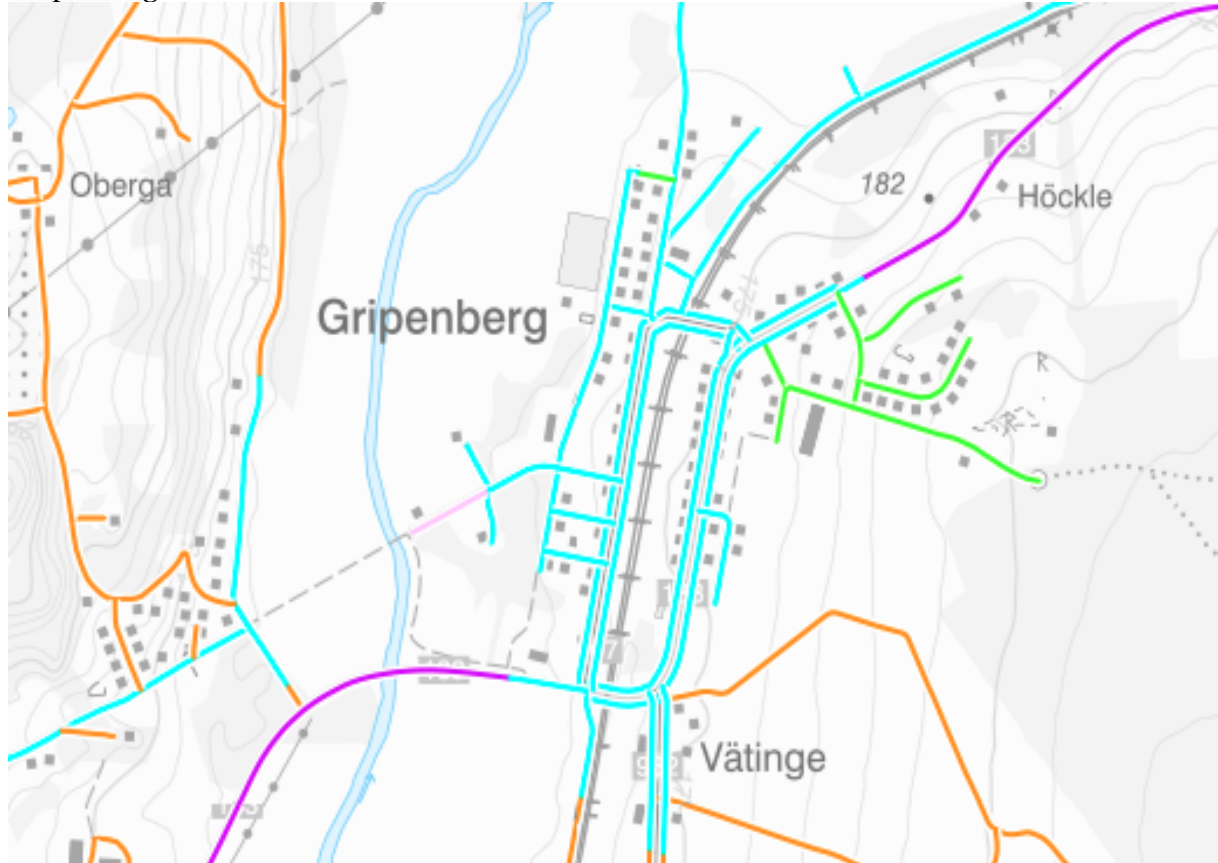


#### Teckenförklaring

##### Hastighetsgräns



	Gångfart		80
	30		90
	40		100
	50		110
	60		120
	70		Avvikande

Gripenberg



**Teckenförklaring**

**Hastighetsgräns**

	Gångfart		80
	30		90
	40		100
	50		110
	60		120
	70		Awikande

**Sommen**



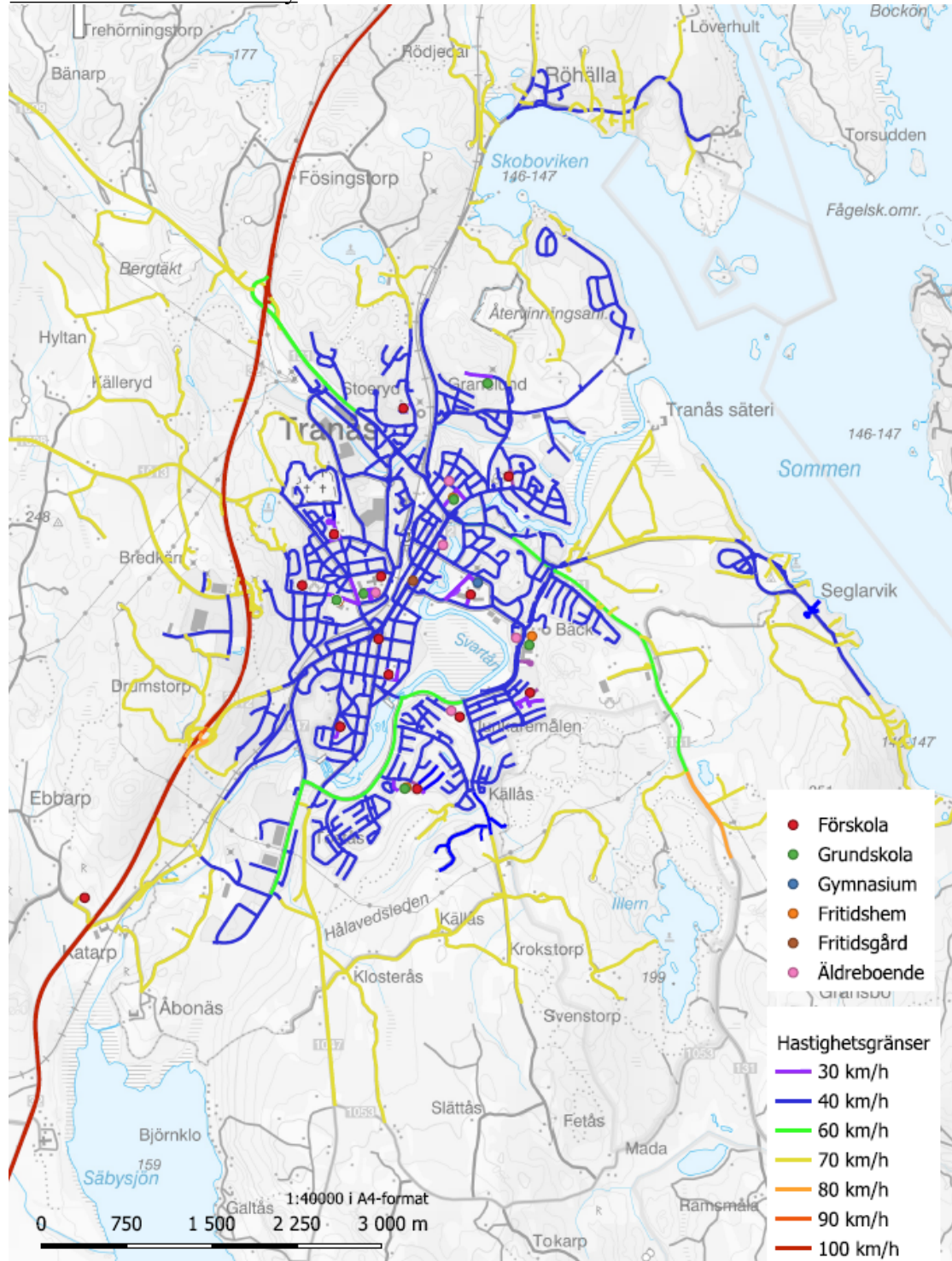
**Teckenförklaring**

**Hastighetsgräns**

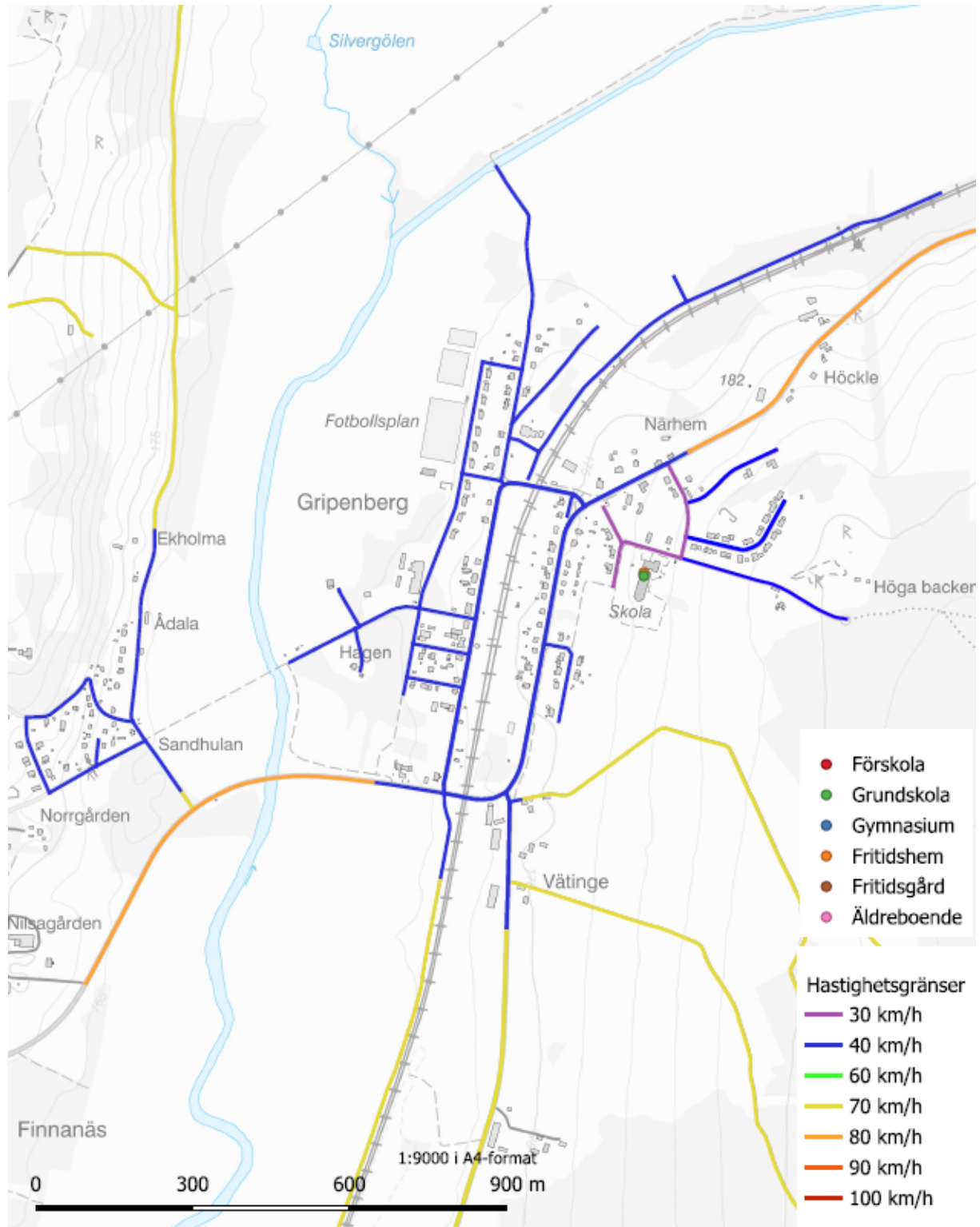
	Gångfart		80
	30		90
	40		100
	50		110
	60		120
	70		Avvikande

#### 4. Nya planerade hastighetsgränser

##### Tranås – Hätte – Norraby



Gripenberg



Sommen

