

Handläggare
Mikael Åhman
Avdelningschef
Samhällsbyggnadsförvaltningen
0140-683 24

Mottagare
Teknik- och griftegårdsnämnden

mikael.ahman@tranås.se

Hastighetsplan för Tranås kommun

Förvaltningens förslag till beslut

- att** teknik- och griftegårdsnämnden godkänner redovisningen av förvaltningens hastighetsplan för Tranås kommun.
- att** teknik- och griftegårdsnämnden beslutar om de nya hastighetsgränserna 30-, 40- och 60 km/h, inom tätbebyggt område i Tranås kommun.

Sammanfattning

Sveriges kommuner har rätt att besluta om hastighetsgränser inom tätbebyggt område. I Tranås kommun är det gatuenhetens trafikingenjör som har den delegerade beslutanderätten att ta beslut om lokala trafikföreskrifter som reglerar hastighetsgränser.

Gatuenheten har på uppdrag av teknik- och griftegårdsnämnden tagit fram en ny hastighetsplan för tätbebyggt område i Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby. Hastighetsplanen består av ett kartunderlag och beskrivningar som visar hur hastighetsgränser tillämpas inom angivna områden.

Inom tätbebyggt område är de nya hastighetsgränserna 30-, 40- och 60 km/h. På platser där förvaltningen eftersträvar en extra låg hastighet på grund av speciella förutsättningar kommer 30 km/h att användas. Hastighetsgränsen 40 km/h kommer nyttjas på majoriteten av vägnätet inom tätort. På lämpliga sträckor där 60 km/h kan nyttjas för ökad tillgänglighet och utifrån trafiksäkerhet kommer denna hastighetsgräns gälla.

Hastighetsplanen gäller under förutsättning att teknik- och griftegårdsnämnden beslutar om de nya hastighetsgränserna 30-, 40- och 60 km/h, inom tätbebyggt område i Tranås kommun.

Beskrivning av ärendet

På teknik- och griftegårdsnämndens sammanträde 2022-03-21 § 35, beslutade nämnden att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram en ny hastighetsplan för Tranås kommun, som förvaltningen skulle utföra i egen regi. Förvaltningen fick även i uppdrag att se över vilka kritiska korsningar som det är lämpligt att

anlägga cykelpassager alternativt cykelöverfarter som är hastighetsäkrade till 30 km/h genom gupp.

Hastighetsplan

Genom en ändring i trafikförordningen som trädde i kraft den 2 maj 2008 har kommuner rätt att, inom tätbebyggt område, bestämma och skylta hastigheter i steg om 10 km/h.

Framtagen hastighetsplan gäller för tätbebyggt område i Tranås, Gripenberg, Sommen, Hätte och Norraby. Planen är framtagen genom att studera tidigare översyner (senaste från år 2012), 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.

Syfte

Planens syfte är att anpassa hastigheterna för att ge en ökad trafiksäkerhet baserat på krockvåldsprincipen, dvs. högre hastighet ger längre stoppsträcka och medför allvarligare skador. Planen förväntas även ge en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna, ett jämnare trafikflöde samt en 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.

Metod för framtagande

Gatuenhetens trafikingenjör har den delegerade beslutanderätten att ta beslut om lokala trafikföreskrifter som reglerar hastighetsgränser i Tranås kommun. Därav har arbetet med en hastighetsplan samordnats av trafikingenjören. Vid framtagandet av hastighetsplanen genomfördes det först en utredning och analys om nuvarande hastigheter på befintligt vägnät utifrån samma principer som utredningen från 2012 i enlighet med handboken *"Rätt fart i staden"*. Därefter har nya planerade hastigheter registrerats i planen via ett kartmaterial, som tydlig visar vilken hastighetsgräns som tillämpats.

Planen har varit ute på remiss hos Trafikverket och länsstyrelsen och därefter reviderats efter Trafikverkets önskemål om att nyttja 60 km/h på två stycken tillkommande vägsträckor.

Hastighetsgränser

En ny hastighet om 40 km/h föreslås i planen för majoriteten av vägnätet inom tätbebyggt område. Detta innebär den nuvarande hastigheten av 50 km/h antingen sänks till 40 km/h eller i några fall höjs till 60 km/h.

Utifrån omvärldsbevakning och utredning har förvaltningen gjort prioriteringar, sett till nya hastighetsgränser, till förmån för oskyddade trafikanter vid exempel i närheten av förskolor och skolor. För en del bostadsområden där hastigheten idag är reglerad till 30 km/h föreslås dock en ny hastighet om 40 km/h, för att skapa en mer logisk och sammanhållande hastighetsanpassning i stora delar av kommunen, dvs. en mer homogen hastighetsbild.

Tillämpning av hastighetsgränser

- 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.
- 40 km/h = bör användas på majoriteten av kommunens gator. Detta för att skapa en logisk och sammanhållande hastighetsanpassning i kommunen.
- 60 km/h = bör användas främst där tillgängligheten är prioriterad. Det bör inte finnas något större behov för oskyddade trafikanter att korsas vägbanan. Vidare ska det finnas separerade gång- och cykelvägar.

Trafiksäkerhet

Sambandet mellan hastigheter och skador är väl känt. Ju högre hastighet desto högre risk för att råka ut för en olycka och desto större sannolikhet för att olyckan får allvarliga konsekvenser. Hastighetsnivån påverkar trafiksäkerheten på två sätt. För det första blir skadeföljden vid en olycka lindrigare vid en sänkning av hastigheten, med störst förändring för de svårare olyckorna. För det andra minskar risken att en olycka ska inträffa vid en sänkning av hastigheten genom att trafikantens möjlighet att förhindra olyckan ökar. En sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h förväntas minska risken för dödsfall eller svårt skadade i trafiken med 35–40 %.

Kritiska passager

I september 2014 ändrades trafiklagstiftningen och möjlighet att anlägga cykelöverfart infördes. *Sveriges Kommuner och Regioner* (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.

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.

Inför genomförande

Vid implementering av hastighetsplanen kommer en informationskampanj i media och via anslag behövas genomföras i god tid innan fysiska åtgärder i form av omskyltning kan utföras. Gatuenheten avser att utföra omskyltningen i egen regi genom att dela in utförandet i områdesetapper, för genomförande år 2025.

Förvaltningens bedömning

Det primära målet med att nya hastigheter införs är att rädda liv samt att öka trafiksäkerheten i Tranås kommun. Kommunen kommer även få en mer likvärdig hastighetsreglering som större delen av Sverige, länet och övriga kommuner har, vilket leder till en större nationell samsyn för bilisterna.

För att möjliggöra att en säker skolväg för barn att ta sig från Stoeryd och centrala delar av Tranås, till Granelundskolan utmed Mjölbyvägen, ställs krav från Trafikverket. Kravet är sänkt hastighet på väg 131 för att Trafikverket ska kunna påbörja arbetet med trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningen och tunneln Mjölbyvägen/väg 131. Detta i syfte för att säkerställa framkomligheten. Framtagen hastighetsplan möter Trafikverkets krav.

Den nya hastighetsplanen är genomförbar under förutsättning att teknik- och griftegårdsnämnden beslutar om de nya hastighetsgränserna 30-, 40- och 60 km/h, inom tätbebyggt område i Tranås kommun.

Omvärldsanalys

På uppdrag av Trafikverket genomförde *Nationella trafiksäkerhetsförbundet* (NTF) år 2023 en översyn via mail i 294 kommuner i Sverige, över hur långt kommunerna kommit i sin hastighetsutredning. I punktlistan nedan redovisas resultatet av den översynen.

- Helt klara med utredning, översyn och omskyltning: 62%
- Utredning och översyn genomförd, men ej skyltat om: 14%
- Påbörjat utredning: 10%
- Ej påbörjat utredning eller översyn: 14%

Gatuenheten har via information från NVDB och statistik från databasen Kolada jämfört hur det ser ut i Jönköpings län. Samtliga 14 kommuner i länet jämfördes utifrån vilka hastighetsgränser som tillämpas. Resultat av jämförelsen visar att samtliga kommuner, utom Vaggeryd och Tranås, tillämpar nya hastighetsgränser med mestadels 40 km/h. Jämförelsen påvisar även att samtliga kommuner som ändrat sina hastigheter varit restriktiva med att använda 30 km/h i bostadsområden. Undantagen är Nässjö och Mullsjö som har 30 km/h i centrala delar av huvudorten, dock inte i bostadsområden.

Samråd

Samråd har hållits mellan tjänstepersoner från NTF, trafikingenjör samt chef på förvaltningens gatuenhet. Gatuenheten har även inhämtat stöd från tillväxtavdelningens GIS-samordnare samt mätenhetens mättekniker och kartingenjör, gällande kartmaterial.

Remissförfarande

Förslag till hastighetsplan har skickats ut för remissyttrande till länsstyrelsen och Trafikverket. Yttrandena i sin helhet är sammanställda och finns som bilagt beslutsunderlag.

Länsstyrelsen svarade att kommunen äger rätt att fatta beslut om hastighetsgränser inom tätbebyggt område. Vidare menade länsstyrelsen att de inte ansåg att de kunde yttra sig över förslaget eftersom att de skulle bli överprövande instans vid ett överklagande av hastighetsplanen.

Trafikverket svarade att de inte har något att invända i stort mot att ändra hastighetsbegränsningen från 50 km/h till 40km/h som ny hastighet inom tätbebyggt område i Tranås kommun. Däremot ansåg Trafikverket att Tranås kommun inte i någon större utsträckning använt sig av möjligheten att justera hastighetsbegränsningen till 60 km/h. Trafikverket menar att detta vore lämpligt att överväga på vägar vars utformning och omgivning lämpar sig för en högre

hastighet. Därför föreslog Trafikverket ytterligare två vägar som anses lämpliga att skylta om till 60 km/h. Dessa har förvaltningen tagit med i hastighetsplanen.

Ekonomi

Implementeringen av hastighetsplanen innebär det att 265 stycken skyltar kommer behövas bytas ut. Materialkostnaden med fundament, stolpar, fästen och övriga tillbehör beräknas uppgå till en kostnad av 250 tkr. Detta kommer finansieras genom gatuenhetens investeringsbudget för år 2025.

Uppskattad arbetstid för omskyllningen är ca sex veckor och planeras in i gatuenhetens ordinarie driftbudget för yrkespersonal år 2025. Det medför att det inte blir någon extra ekonomisk utgift för gatuenheten.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande, daterat 2024-04-30
- Hastighetsplan för Tranås kommun, dok-ID PLA-15472
- Nya planerade hastighetsgränser, bilaga 1–3
- Sammanställning av remissyttranden, daterad 2024-04-25
- Beslut om uppdrag från TGN, daterat 2022-03-21

Beslutet skickas till

Diariet
Gatuenheten
Tillväxtavdelningen

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Patrik Karlsson
Samhällsbyggnadschef

Mikael Åhman
Gatu-, park- och griftegårdschef