

Hastighetsplan för Härnösands kommun



Dokumentnamn	Hastighetsplan för Härnösands kommun	Dokumenttyp Styrande dokument		
Fastställd/upprättad av	Kommunfullmäktige	Datum 20230223	Diarienummer SAM 2022-1634	
Dokumentansvarig/processägare	Samhällsförvaltningen	Version 1.0	Senast reviderad 20220223	Giltig t o m 20260223
Dokumentinformation	Politisk inriktning vad gäller hastighetsfrågor inom Härnösands kommun			
Dokumentet gäller för	Dokumentet gäller för kommunens alla nämnder och förvaltningar			
Annan information				



Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	3
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Syfte	3
2	Geografi och juridik	4
2.1	Geografisk omfattning.....	4
3	Styrande mål & dokument	5
3.1	Nationella mål och styrdokument	5
3.2	Lokala mål och styrande dokument	5
4	Fordonstrafikens påverkan	6
4.1	Miljö & hälsa	6
4.2	Samhällsstrukturen	6
4.3	Trygghet & säkerhet.....	6
5	Allmänt om hastigheter	7
5.1	”Rätt hastighet”	7
5.2	”Hastigheten dödar”	7
5.3	”Hastigheten engagerar”.....	7
5.4	Hastigheter i Sverige.....	8
6	Nulägesanalys	9
6.1	Vägnät i Härnösands kommun.....	9
6.1.1	Genomfartsvägar	9
6.1.2	Primärt huvudvägnät	9
6.1.3	Sekundärt huvudvägnät.....	9
6.1.4	Lokalvägnät	9
6.1.5	Enskilt vägnät	9
6.2	Tillåten hastighet kontra verklig hastighet.....	9
7	Överväganden & ställningstaganden	11
7.1	Trafiksäkerheten.....	11
7.1.1	Nollvisionen	11
7.2	Tillgängligheten.....	11
7.3	Hastigheter	11
8	Genomförandet	13

1 Bakgrund och syfte

1.1 Bakgrund

Frågan om hastighet engagerar! Önskemål om sänkning av hastigheter framförs ofta till ansvariga politiker och tjänstepersoner. Detta samtidigt som grunderna i de olika hastighetsgränserna styrs från nationell nivå – i huvudsak genom Trafikförordningen.

Med stöd av Trafikförordning (1998:1276) har en kommun möjlighet att, under vissa förutsättningar, bestämma hastighetsgränserna. Dessa beslut tas av kommunens trafiknämnd som i vårt fall är Samhällsnämnden. trafiknämnd. Det saknas dock ett lokalt politiskt antaget styrdokument för samhällsnämnden att förhålla sig till i beredning och beslut om hastigheter.

1.2 Syfte

Hastighetsplanens grundläggande syfte är att fastställa och tydliggöra de politiska mål och ambitioner som gäller och som ska vara styrande för nämnder och förvaltningars ställningstaganden i hastighetsfrågor samt utgöra styrande dokument för andra planer och beslut gällande hastigheter inom kommunen

- Bidra till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter – med särskild hänsyn till barns trygghet
- Bidra till ”rätt hastighet” på kommunens vägnät
- Bidra till nationella trafiksäkerhetsmål – framförallt *nollvisionen*
- Bidra till nationella, regionala och lokala klimatmål

2 Geografi och juridik

2.1 Geografisk omfattning

Hastighetsplanen är styrande för kommunens ställningstaganden i frågor som rör hastigheter på gator och vägar, oavsett väghållare. Inom tätbebyggt område har kommunens trafiknämnd (Samhällsnämnden) möjlighet att fastställa hastigheten på alla gator och vägar.

Hastighetsplanen ska också, i tillämpliga delar, vara vägledande för kommunens inställning till hastighetsgränser även på vägar utanför tätbebyggt område där hastigheten beslutas av Länsstyrelsen eller Trafikverket.

3 Styrande mål & dokument

3.1 Nationella mål och styrdokument

I arbetet med framtagande av hastighetsplanen har, i erforderlig omfattning och i tillämpliga delar, hänsyn tagits till

- Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barns rättigheter *Barnkonventionen*
- Nationella transportpolitiska mål
- ”Rätt fart i staden” – hastighetsnivåer i en attraktiv stad (Vägverket publikation 2008:54)
- *Nollvisionen* – sedan beslut i riksdagen år 1997 utgör nollvisionen grunder för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.
- Agenda 2030 – mål 3.6 minska antalet dödsfall och skador i trafiken, mål 11.2 tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

3.2 Lokala mål och styrande dokument

I arbetet med framtagande av hastighetsplanen har, i erforderlig omfattning och i tillämpliga delar, hänsyn tagits till

- Översiktsplan 2040 för Härnösands kommun
- Trafikprogram för Härnösands kommun 2015-2050
- Klimat-och energiplan för Härnösands kommun
- Gång-och cykelprogram för Härnösands kommun 2022-2040

4 Fordonstrafikens påverkan

4.1 Miljö & hälsa

All fordonstrafik ger upphov till buller och utsläpp av luftföroreningar som växthusgaser och partiklar. Sänkt hastighet ger generellt sett en minskning av både buller och utsläpp även om effekten varierar med typ av väg som åtgärden genomförs på.

Vid körning med ett jämnt körsätt utan häftiga accelerationer eller hårda inbromsningar minskar bränsleförbrukningen och utsläppen av luftföroreningar. Även bullernivåerna sjunker vid jämnare och lägre hastigheter.

Utsläppen av koldioxid är direkt proportionella mot bränsleförbrukningen och därmed beroende av hastigheten både för lätta och tunga fordon. Även partikelemissionerna minskar generellt sett med lägre hastighet. Dubbdäck ger upphov till högre halter av partiklar än dubbfria däck.

4.2 Samhällsstrukturen

Bilen är i mångt och mycket en stor frihetssymbol. För många är bilen det enda färdmedel som är möjligt för dem. Beroende på var man bor, hur familjeförhållandena ser ut eller om man har en funktionsvariation.

Samtidigt påverkar bilen väldigt mycket i vår samhällsstruktur. Bilen tar stora ytor i anspråk för till exempel vägar och parkeringar.

Men det finns fordonstrafik som är väldigt avgörande för samhället; kollektivtrafik, godstransporter, varuleveranser, räddningstjänst, ambulans, polis, renhållning med mera.

4.3 Trygghet & säkerhet

För många är bilen en trygghet. Att kunna ta sig från sitt nattjobb på ett tryggt sätt eller att kunna åka iväg om man känner sig otrygg där man är.

Samtidigt skapar fordonstrafik en otrygghet för andra: gående, cyklister, personer med nedsatt syn eller hörsel eller andra funktionsvariationer.

5 Allmänt om hastigheter

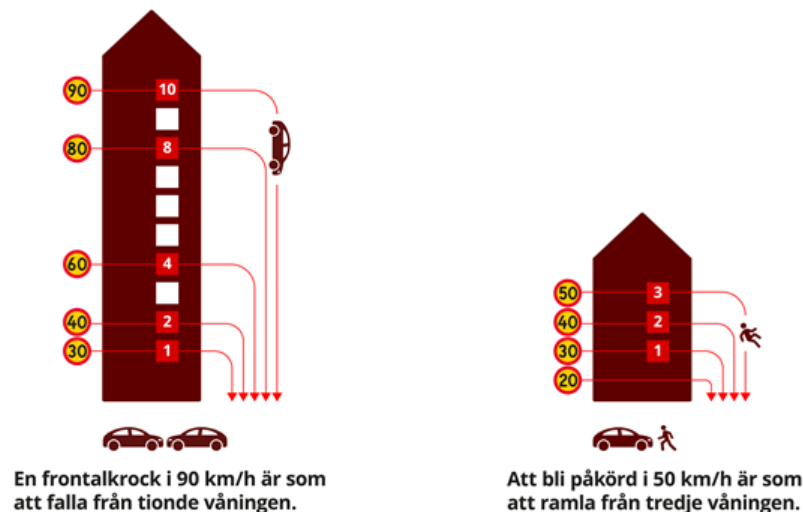
5.1 ”Rätt hastighet”

Vad som är rätt hastighet är ingen lätt fråga att besvara. Men utgångspunkten bör vara att det är gatans typ, utformning och trafikvolym som ska vara vägledande – men med hänsyn taget till oskyddade trafikanter största möjliga säkerhet och trygghet.

5.2 ”Hastigheten dödar”

I en trafikmiljö som delas av motorfordon och oskyddade trafikanter visar studier att ”hastigheten dödar”. Ju lägre hastighet som fordonen håller desto större är chansen att en oskyddad ska överleva en kollision.

Det så kallade *krockvåldet* kan illustreras med den här bilden:



5.3 ”Hastigheten engagerar”

Frågor som rör hastighet engagerar. Många ser gärna en sänkt hastighet på ”sin” gata men vill ogärna se det på andra gator.

En grundläggande princip för hur en trafikanter ska agera slås fast i trafikförordningens grundbestämmelse:

För att undvika trafikolyckor ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten ska visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är ett hinder för dem i trafiken.

En vägtrafikanter ska visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

För fordonsförare finns dessutom följande bestämmelse i trafikförordningen

Ett fordonets hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn ska tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållanden, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

Med andra ord så har varje fordonsförare en skyldighet att anpassa både körsätt och hastighet till de rådande förhållandena som gäller vid en viss väg eller vägsträcka.

5.4 Hastigheter i Sverige

5.4.1 Bashastigheten

Den så kallade *bashastigheten* i Sverige är 70 km/h. Det vill säga – det är den hastigheten som gäller om inget annat framgår av ett vägmärke. Men samtidigt finns en bestämmelse som säger att högsta tillåtna hastighet är 50 km/h inom tättbebyggt område. Därför brukar vi säga, om inte helt korrekt, att vi har två *bashastigheter*: 70 km/h utanför tättbebyggt område och 50 km/h inom tättbebyggt område.

5.4.2 Andra hastighetsgränser

Utöver de så kallade *bashastigheterna*, (50 km/h respektive 70 km/h) så kan hastigheten bestämmas till

- 30 km/h eller högre inom tättbebyggt område
- Lägre än 70 km/h eller högre än 80 km/h utom tättbebyggt område
- 120 km/h på motorväg

6 Nulägesanalys

6.1 Vägnät i Härnösands kommun

Härnösands kommun definierar vägnätet enligt följande

6.1.1 Genomfartsvägar

- E4 – statlig väg
- Väg 718 – statlig väg
- Väg 331 – statlig väg
- Väg 90 – statlig väg

6.1.2 Primärt huvudvägnät

Vägar, oavsett väghållare, där den aktuella vägen har en avgörande betydelse för möjligheten att bo och verka i området.

6.1.3 Sekundärt huvudvägnät

Vägar, oavsett väghållare, där den aktuella vägen har en viktig, men inte avgörande roll, för att bo och verka i området.

6.1.4 Lokalvägnät

Allmänna vägar som har att sörja för trafiken i området.

6.1.5 Enskilt vägnät

Enskilda vägar som har betydelse som en del i ett *lokalvägnät* även om väghållaren är enskild

6.2 Tillåten hastighet kontra verklig hastighet

Kommunen gör varje år relativt omfattande trafikmätningar som ger resultat både vad gäller antal fordon men också hastigheter.

Det finns några kommunala gator som i det sammanhanget utmärker sig för att hålla en avsevärt högre hastighet än den tillåtna.

Samtidigt finns även gator där den verkliga hastigheten är lägre än den tillåtna.

Vägsträcka	Dygnstrafik	Tillåten hastighet	Medelhastighet (85-percentilen)
Murbergsvägen, sö Pilgatan	1 398	30 km/h (7-17)	42 km/h
Sehlstedtsvägen, vä Häckvägen	1 582	30 km/h (7-17)	42 km/h
Sehlstedtsvägen, vid Ängevallen	676	30 km/h (7-17)	46 km/h
Slättervägen vid Bondsjöhöjdens skola	132	30 km/h (7-17)	38 km/h
Stenhammarsvägen, nö Talgoxevägen	1 355	50 km/h	63 km/h
Theodor Hellmans väg, ö Gymnasieg	412	30 km/h (7-17)	37 km/h
Vårstagatan (genomfartsförbud 7-17)	346	30 km/h (7-17)	41 km/h
Ångströmmsgatan sv Lidgatan	431	30 km/h (7-17)	37 km/h
"Kiss & go"-slinga Solenskolan	125	30 km/h (7-17)	25 km/h
Marinvägen (vid Brännaskolan)	232	30 km/h (7-17)	32 km/h
Nybrogatan (korsn Skeppsbron)	10 479	50 km/h	40 km/h

En studie som gjorts av Väg-och transportforskningsinstitutet (VTI) visade att sänka tillåten hastighet från 50 km/h till 30 km/h enbart genom att förändra den skyltade hastigheten ger en låg efterlevnad. Studien visade att endast 25% av fordonen höll 30-begränsningen och att cirka 30% hade en hastighet som överskred 40 km/h.

Den slutsats som därmed kan dras av studien är att en hastighetssänkning behöver kombineras med fysiska åtgärder i trafikmiljön för att uppnå önskad effekt.

7 Överväganden & ställningstaganden

7.1 Trafiksäkerheten

7.1.1 Nollvisionen

Med nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa ett absolut krav vid vägtransportsystemets utformning och funktion. Detta gör att trafiksäkerhetstänkandet behöver integreras i alla de processer som påverkar vägtransportsystemets trafiksäkerhet. Människans tolerans mot yttre våld skall vara dimensionerande vid utformningen av vägtransportsystemet. Det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet utgår från människans begränsningar.

På sikt ska ingen behöva dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att nollvisionen skall kunna uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten enligt följande princip:

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.

De hastighetsgränser som tillämpas på gator och vägar i Härnösands kommun ska vara *stödjande* till Nollvisionen

7.2 Tillgängligheten

Det allmänna vägnätet ska vara tillgängligt på det sätt som det är avsett. Det gäller såväl för fordonstrafik som gång och cykeltrafik. Men tillgängligheten för fordonstrafiken ska vara sådan att den inte inverkar negativt på övriga trafikanters behov.

Vidare ska tillgängligheten till vägnätet särskilt prioriteras för barn samt personer med funktionsvariationer.

7.3 Hastigheter

Som framgår inledningsvis så måste utgångspunkten vara att det ska råda ”rätt hastighet” på en gata. En hastighet som sätts utifrån vägens standard, verksamheter som finns i området, omfattningen av oskyddade trafikanter med särskilt fokus på barn samt trafikvolym och dagens hastigheter.

En hastighetssänkning ska alltså vara motiverad utifrån trafiksäkerhets- och/eller miljöhänsyn.

Som vägghållare är det viktigt att säkerställa så att trafikmiljön ”går i takt” med tillåten hastighet.

En sänkning av hastigheten till 30 km/h ska därför alltid kombineras med fysiska åtgärder i trafikmiljön. Det kan handla om farthinder, avsmalningar, upphöjningar, refuger, trädplantering och så vidare.

Hastighetsgränser ska hos fordonsförare upplevas som ”befogade” och därför är det viktigt att vara restriktiv med till exempel en hastighetsgräns på 30 km/h. Den bör endast finnas i direkt anslutning till ett område där man vill få ner hastigheten, till exempel vid en skola, men inte i ett större område. Erfarenheten visar att fordonsförare har en större benägenhet att respektera en sänkt hastighet om den bara gäller för en begränsad vägsträcka och där sänkningen anses tydligt motiverad.

För tätbebyggda områden i Härnösands kommun bör utgångspunkten vara att hastighetsgränsen ska sättas till 40 km/h. På samma sätt som lägre hastighet kan vara motiverat så kan även högre hastighet vara motiverad.

Det som avgör om en viss väg eller vägsträcka inom tätbebyggt område kan ha en högre hastighet än 40 km/h är bland annat:

- Bra vägstandard med goda siktförhållanden
- Gång- och cykeltrafikanter har fullgoda alternativ och behöver inte nyttja vägen – till exempel genom separerad eller fristående gång- och cykelväg
- Vägsträckan har i huvudsak planfria gångpassager (bro, tunnel)
- Få in- och utfarter

Vid bestämmandet av hastigheter ska, så långt det är möjligt, användas jämna hastighetssteg. Då en av ambitionerna med den här hastighetsplanen är att möjliggöra 40 km/h i tätbebyggt område bör därför hastighetsstegen 40-60-80 tillämpas. Dock att även hastighetsgränsen 30 km/h ska kunna tillämpas på det sätt och på de platser som angetts ovan.

8 Genomförandet

Kommunens trafiknämnd (Samhällsnämnden) är de som ansvarar för att hastighetsplanen implementeras genom praktisk trafik-och hastighetsreglering. Som underlag för de ställningstaganden som nämnden, och dess delegerade, kommer behöva ta bör nämnden fastställa *Riktlinjer för hastigheter*. En sådan riktlinje ska utgå från inriktning och andemening i *Hastighetsplanen* men mer detaljerat beskriva vilka hastigheter som nämnden anser ska gälla på gator och vägar inom tätbebyggt område samt vilka skäl som kan anföras för en sänkning eller höjning av nuvarande hastighet.

Även kommunens övriga nämnder, förvaltningar och bolag har att ta hänsyn till inriktning och andemening i *Hastighetsplanen*.