

Säfle kommun

Trafikplan

Säfle kommun

2008-10-01



Beslutad av kommunfullmäktige den 30 mars 2009, § 39

Förord

I Säfte kommun diskuteras olika projekt med syfte att göra gatorna i kommunens tätbebyggda områden trafiksäkrare, miljövänligare och samtidigt mer trivsamma och vackra. Detta kan bland annat aktualiseras när teknik- och fritidsförvaltningen river upp en gatusträcka i samband med ett ledningsprojekt eller ett genomgripande underhållsarbete.

Under 1999 gjordes i kommunen en trafiknätsanalys som beskriver trafiksituationen i Säfte tätort för bilister, gående och cyklister med hänsyn till trafiksäkerhet. Den visar var i tätorten det finns motstridiga villkor och föreslår åtgärder som begränsar dessa konflikter. Analysen riktar sig främst till kommunens beslutsfattare, trafikplanerare och samhällsplanerare samt till handläggare inom kommunen som har ansvar för trafik- och samhällsplanering. Analysen bör också vara av intresse för kommunens intresseorganisationer.

Dokumentet "Trafiknätsanalys i Säfte kommun" är ett lokalt planeringsdokument i Säfte kommun och bygger på handboken "Lugna gatan!", en planeringsprocess för säkrare, miljövänligare och vackrare tätortsgator. För att på ett tidigt stadium få kommunens innevånare delaktiga inleddes arbetet med att en enkät skickades ut till kommunens intresseorganisationer så att dessa fick yttra sig om trafiksituationen i kommunen.

Arbetet med trafiknätsanalysen bedrevs av en arbetsgrupp bestående av Lasse Westerberg, Birger Olsson och Bengt Nordgren från Säfte kommun och Lars-Erik Kullander från "SEKO-Transport för Nollvisionen" samt Stefan Lenberg från Vägverket Konsult i Karlstad.

För att kunna gå vidare i trafiksäkerhetsarbetet – från tanke till handling – har nu beslutsdokumentet "Trafikplan" tagits fram. Detta är resultatet av trafiknätsanalysen och skall ligga till grund för principiella beslut vad beträffar ombyggnad och utbyggnad av trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom Säfte tätort. Trafikplanen bygger alltså helt på den tidigare trafiknätsanalysen och visar på de förslag till förändring som analysen redovisade. Arbetet med trafikplanen påbörjades redan 2001 och var då ute på remiss i olika kommunala instanser. Vissa små delar har sedan dess justerats. Förslaget har därför åter varit ute på remiss under våren 2008. När trafikplanen antagits i lämplig kommunal instans kommer den att användas som underlag för beslut rörande hastighetsklassning, principutformning och indelning av gators sektioner i varje enskilt ärende.

Begreppsförklaring

Framkomlighet: Beskriver tidsförbrukning för förflyttning i trafiknäten som gående, cyklist, eller bilförare. Tidsförbrukningen beror i sin tur av förflyttningens längd och hastighet. Längden beror i sin tur på trafiknätets utformning medan hastigheten beror på gatulänkarnas utformning. Vid förflyttning på befintliga nät är längden i regel given. Hastigheten blir då avgörande för framkomligheten. Framkomligheten för gående och särskilt för funktionshindrade påverkas i hög grad av fördröjningar vid passager och av passagens detaljutformning.

Funktionsindelning: Indelning av ett trafikslags trafiknät i nätdelar med enhetliga anspråk på framkomlighet och säkerhet.

Gatunät: Den sammanhängande struktur av gator som är tillgängliga för allmän trafik inom en stad. På delar av gatunätet kan finnas förbud mot vissa trafikslag, t ex gång- och cykeltrafik eller fordon av viss storlek, tyngd etc.

Gångpassage, cykelpassage: En plats på en gatusträcka där gående respektive cyklister korsar gatan för att de finner det naturligt eller för att de styrs mot platsen med fysiska medel (räcken etc.). I begreppet passage innefattas inte någon särskild utformning, utrustning eller reglering. En gångpassage måste alltså inte vara ett övergångsställe med skyltar och vita linjer eller dylikt.

Länk: Del av en gata mellan två anslutande gator.

Trafiknät: Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag. I trafiknätsanalysen behandlades gångnät, cykelnät, bilnät, bussnät och utryckningsnät.

Tillgänglighet: Anger i denna plan hur enkelt olika slag av trafikanter kan nå tätortens olika målpunkter t.ex. arbetsplatser, affärer, skolor, idrottsplatser samt övriga utbud och aktiviteter. Tillgängligheten beror bland annat av restid (inklusive väntetider), reskostnader, komfort, och tillförlitlighet.

Sammanfattning

Syfte och mål

Trafikplanen beskriver hur trafiknäten i staden bör utformas för att bättre klara sina respektive uppgifter. Syftet med trafikplanen är att få fram ett underlag för att kunna ta beslut i specifika trafikfrågor inom tätorten. Trafikplanen visar på en indelning och uppdelning av tätortens gator i olika hastighetsklasser. Även hastighetsklassificering av gatukorsningar och korsningspunkter för gående och cyklister redovisas.

Förslag till förändring av nuvarande gatunät

Nätförändringar

För att finna den bästa uppdelningen av trafikrummet har de olika trafikantslagens intressen i gaturummet vägts mot varandra. I vissa fall är dock motsättningarna, i önskemål om hastighet mellan olika trafikantslag, så stora att det är omöjligt att uppnå en god standard för alla. För att komma till rätta med detta problem kan man förändra något av näten. Förändringar i ett trafiknät kan göras genom att befintliga gators funktion förändras och/eller genom att bygga nya länkar i gatunätet.

Hastighetsklassificering

De ovan beskrivna nätförändringarna löser troligtvis inte alla nätproblem. Det kommer att kvarstå konflikter, särskilt i biltrafikens huvudnät. För dessa föreslås den hastighetsklass som ger en optimal avvägning mellan biltrafik och oskyddade trafikanter – 30 km/t. Lokalgatunätet i de olika bostadsområdena har därför delats in i så kallade 30-områden vilka omsluts av gator i huvudnätet.

Förbättrat cykelnät

När tätortens gator är hastighetsklassificerade kan man föreslå åtgärder för cykelnätet. Utmed de gator som är hastighetsklassificerade till 50 eller 70 km/t skall separerade gång- och cykelbanor finnas eller i annat fall byggas.

Effekter

Bilister

Den genomsnittliga hastigheten för bilarna kommer, med föreslagen hastighetsklassificering, att förändras. De korta resorna kommer eventuellt att ta något längre tid, då hastigheten på vissa gatusträckor kommer att sänkas.

Kollektivtrafik

Då kollektivtrafik endast förekommer i blygsam utsträckning, kommer den inte att påverkas nämnvärt av de förändringar i gatunätet som föreslås.

Cyklister

Ett förbättrat cykelnät ger högre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet för cyklisterna. Detta ger ökade förutsättningar för ett ökat antal cyklande. Båda dessa faktorer är positiva för folkhälsan.

Gående

Att säkerställa hastigheten 30 km/t vid övergångsställen innebär att säkerheten och tryggheten förbättras, framförallt för barn, äldre och funktionshindrade. Dessutom ökar framkomligheten för dessa grupper.

Antalet skadade

Antalet olyckor med personskador i tätorten kan förhoppningsvis minskas om förslagen i trafikplanen blir verklighet.

Miljö

Ett bättre utbyggt cykelnät ger fler möjlighet att välja cykeln istället för bilen, vilket leder till minskade utsläpp minskat buller.

Genomförande

För att trafiksäkerhetsarbetet skall uppnå ett optimalt resultat krävs det att trafikanterna anpassar sitt beteende till rådande omständigheter. Detta beteende kan förbättras med hjälp av information om trafiksäkerhet, fysisk utformning av gaturummet och reglering av hastigheten till 30 km/t där det finns oskyddade trafikanter samt övervakning av hastighetsgränserna.

En ökad trafiksäkerhet kan på ett snabbt och resurssnålt sätt uppnås genom att prioritera de förändringar som föreslås i trafikplanen.

Innehåll

Förord.....	1
Begreppsförklaring	2
Sammanfattning	3
Syfte och mål	3
Förslag till förändring av nuvarande gatunät.....	3
Effekter	3
Genomförande	4
1. Inledning.....	6
1.1 Trafiksäkerhetsproblemets omfattning	6
1.2 Syfte.....	6
1.3 Mål.....	7
1.4 Metod.....	7
2. Förslag till förändring av befintligt gatunät	8
2.1 Förslag till förändrat bilnät.....	8
2.2 Hastighetsklassificering av föreslaget nytt bilnät	11
2.3 Lokalgatunät indelat i 30-områden.....	12
2.4 Förbättrat gång- och cykelnät	13
2.4 Förbättrat gång- och cykelnät	14
3 Kontroll av måluppfyllelse.....	17
3.1 Effekter för biltrafiken.....	17
3.1.1 Framkomlighet.....	17
3.1.2 Kapacitet.....	17
3.2 Effekter för kollektivtrafiken.....	17
3.3 Effekter för utryckningstrafiken	17
3.4 Effekter för cykeltrafiken	17
3.5 Effekter för de gående	17
3.6 Miljöeffekt.....	18
4 Genomförande.....	18
4.1 Kostnader.....	18
4.1.1 Materiella kostnader.....	18
4.1.2 Värdering av minskad risk.....	18

1. Inledning

1.1 Trafiksäkerhetsproblemets omfattning

I Säffle tätort inträffar varje år ett antal trafikolyckor av varierande svårighetsgrad. Antalet polisanmälda personskadeolyckor i Säffle tätort uppgick till ca. 100 st. under 2001-2007. Av dessa var det en dödsolycka, 20 svåra och ca. 80 lindriga olyckor. Det har inte kunnat konstateras några direkt kritiska punkter i tätorten där det oftare skulle förekomma olyckor än på andra platser.

Fotgängarolyckorna är den vanligaste olyckstypen. Olyckor mellan fordon och oskyddade trafikanter bör dock ses som det allvarligaste trafiksäkerhetsproblemet inom en tätort, då denna olyckstyp ofta leder till svåra personskador.

1.2 Syfte

Trafikplanen beskriver hur trafiknäten i Säffle skulle kunna utformas för att bättre fullgöra delvis nya kvalitets- och funktionsmål. Syftet med trafikplanen är att få ett underlag för att kunna ta beslut i specifika trafikfrågor inom tätorten med utgångspunkt från bl.a. Nollvisionen.

Trafiknäten skall uppfylla:

- olika trafikantkategoriers behov av tillgänglighet och framkomlighet.
- rådande anspråk på trafiksäkerhet, trygghet, låga bullernivåer och god luftkvalitet.
- önskemålen om att bevara och återskapa stadsbildsmässigt värdefulla gatumiljöer och att försköna stadens gaturum och ge dem identitet och karaktär.
- lösningar som är kostnadseffektiva, långsiktigt hållbara och som innebär god resurshushållning.

Trafiknätsanalysen som ligger till grund för trafikplanen har haft inriktningen mot att:

- visa var i gatunätet det finns motstridiga intressen mellan bilister och oskyddade trafikanter.
- i principiell form förslå åtgärder som begränsar dessa konflikter.
- föreslå hastighetsklassificering som innebär önskad prioritering av trafikslagets önskemål.
- ge förutsättning och underlag för delaktighet och medinflytande för alla berörda.

1.3 Mål

Trafikplanen är ett verktyg för att uppnå nedanstående mål från trafiknätsanalysen:

- Inga svåra personskador som kan härledas till brister i gatu- och cykelnätets utformning och/eller funktion.
I första hand skall trafikolycksriskerna för barn, äldre och funktionshindrade minskas.
- Centrumgatorna i Säffle skall göras trivsammare, mer attraktiva för gående och cyklister och ge trygghet i trafiken. Därigenom kan centrumområdet utvecklas och bli mer levande.
- Förnyelse av befintliga gator med blandtrafik och att därigenom ökad trafiksäkerheten för barn, äldre och funktionshindrade.
- Att värna om småstadskaraktären och samtidigt erbjuda goda kommunikationer.

1.4 Metod

En inventering av gatunätet och verksamheterna i Säffle gjordes i samband med trafiknätsanalysen. Problempunkter har dokumenterats, trafikräkningar och hastighetsmätningar har utförts. För att på ett tidigt stadium få kommunens innevånare delaktiga inleddes arbetet då med att en enkät skickades ut till kommunens intresseorganisationer så att dessa fick yttra sig om trafiksituationen i kommunen.

I trafiknätsanalysen studerades gatu- och cykelnätet i huvudsak utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Det är dessa två kvaliteter som har den största betydelsen för nätets utformning och funktionsindelning. Andra önskemål som till exempel gaturummets estetik kan i huvudsak tillgodoses genom detaljutformning och gestaltning av gaturummen och påverkar därför inte denna trafikplan.

Trafiknätsanalysen innehåller följande moment:

- **Trafikanternas önskemål**
Redovisar varje trafikslags teoretiska önskemål om hur man ville ha gaturummet utformat och uppdelat för att uppnå god trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Bedömning av kvaliteter i nuvarande trafiknät**
Visar var och hur mycket nuvarande gatunät skiljer sig från ovanstående önskemål och visar på så vis var förbättringar bör göras.
- **Förslag till förändring → Trafikplan**
Visar förslag till:
 - justering av funktionsindelning för varje trafikslag.
 - justeringar och kompletteringar av gatunätet.
- **Kontroll**
Förslagen kontrolleras mot befintliga program och planer samt mot planeringsvillkoren. En kontroll mot tidigare trafikolyckor har också gjorts.

2. Förslag till förändring av befintligt gatunät

Med trafiknätsanalysen som underlag kommer olika förändringar av respektive trafiknät att bli aktuella. Genom jämförelse och analys av de önskemål och nuvarande kvaliteter som finns kan kvalitetsbrister och motstridigheter ställas mot varandra. På en gatusträcka kan t.ex. gångtrafikanternas önskemål om att korsa gatan innebära en hastighet på högst 30 km/t för biltrafiken. Samma gatusträcka kanske är en del i huvudnätet för biltrafiken där hastighetsönskemålet då är 50 km/t. Trafikplanen visar här de förslag till förändring som trafiknätsanalysen kommit fram till.

Någon större mängd av nybyggda gator är inte realistiska inom överskådlig framtid. Istället bör man utnyttja ”små enkla medel” för att samtidigt kunna höja trivsel och trevnad i tätorten. Exempel på detta kan vara att leda trafiken på länkar där gång- och cykeltrafiken är mindre, göra trädplantering för att krympa gatusektioner, byta ut beläggningar, bygga förhöjda korsningar, förbättra belysning och placera ut blomlådor.

2.1 Förslag till förändrat bilnät

På delar av en genomfart/infart och på huvudgator kan lägre hastighet och en något nedsatt framkomlighet accepteras om det medför en ökad trafiksäkerhet.

I punkter på en genomfart/infart och på huvudgator där gång- och cykeltrafik korsar vägen är det av stor vikt att trafikmiljön är utformad med tanke på gång- och cykeltrafikanter.

På bostads- och lokalgatorna är hastigheten oftast låg och trafikens omfattning begränsad. Risken att skadas svårt är liten, vilket gör att trafiksäkerhetshöjande åtgärder ibland är svärmotiverade ur kostnad/nytta synvinkel.

På vissa gator är alltså motsättningarna i hastighetsönskemål mellan de olika trafikantgrupperna så stora att det är omöjligt att uppnå en acceptabel standard för alla trafikslag.

Ett exempel var Västra och Östra Storgatan där cyklister och gångare har anspråk på att korsa biltrafikens huvudnät spritt på sträcka. Hela miljön mellan Järnvägsgatan och Karlstadsvägen var relativt otrygg - framförallt för gående och cyklister. För att lösa ett problem av detta slag har en ombyggnad av Västra och Östra Storgatan gjorts. Om hela Storgatan byggs om från Järnvägsgatan till Karlstadsvägen kan detta leda till att en viss del av de ca. 12 000 fordon som varje dygn passerar Strömbron väljer att köra via väg E45 istället.

På nästa sida redovisas förändringar av befintligt gatunät som syftar till att förbättra trafiksäkerheten i Säffle tätort.

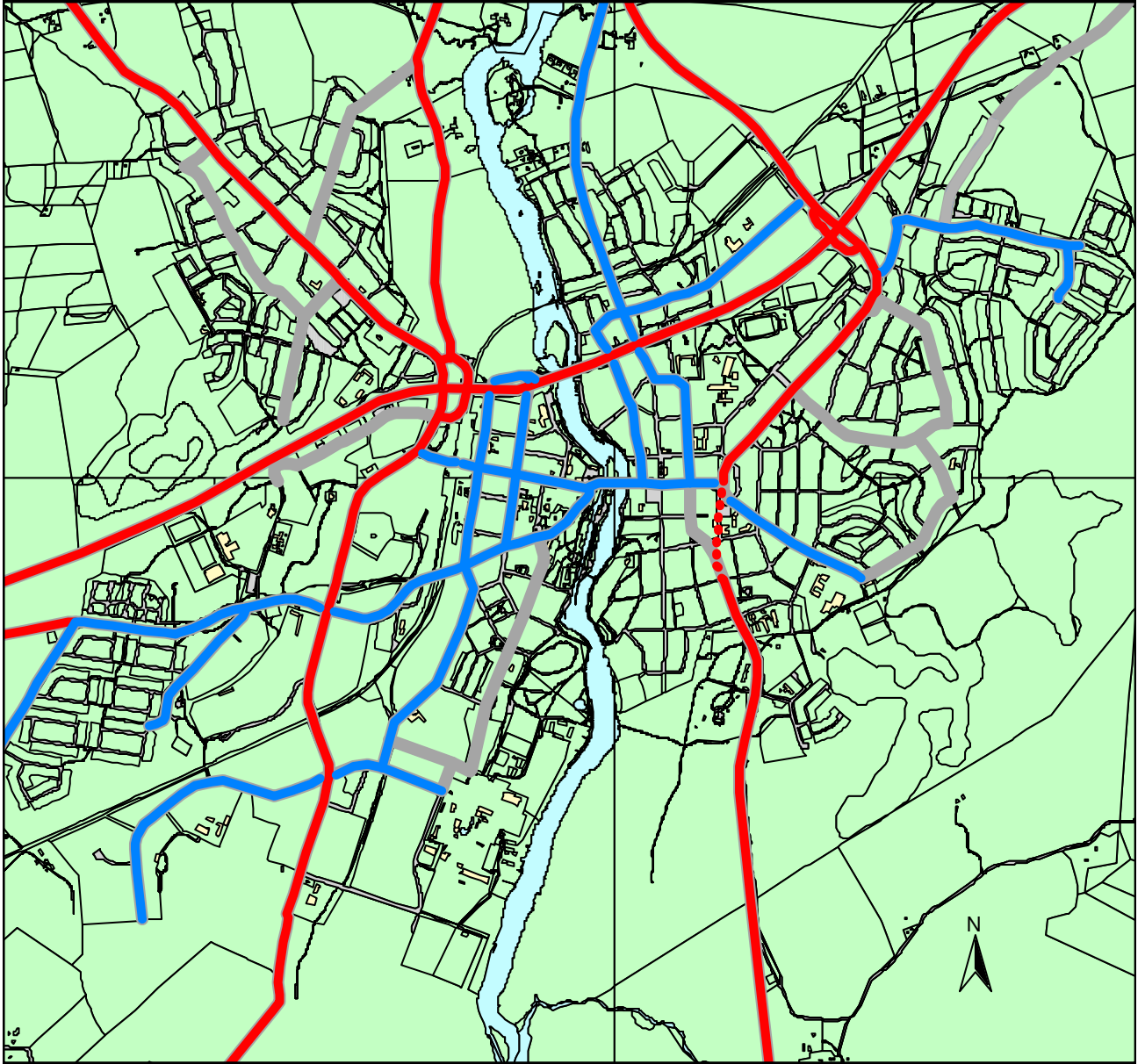
Följande förändringar föreslås på biltrafiknätet:

Ny gatudel	Effekt
Mellan Näsvägen och Karlstadsvägen/Tegnérgatan	Minskad genomfartstrafik genom centrum. Leder till ökad trafiksäkerhet och trygghet för gång- och cykeltrafik. Bättre framkomlighet för genomfartstrafik till och från Värmlandsnäs.

Gator/gatudelar med ny funktion	Effekt
Degermossgatan	Klassas ned till lokalgata. Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik.
Ekvägen	-- ” --
Götavägen	-- ” --
Hantverkaregatan	-- ” --
Kilavägen (mellan Degermossgatan och Lugnadalsgatan)	-- ” --
Lugnadalsgatan	-- ” --
Metallgatan (mellan Hantverkaregatan och Säterivägen)	-- ” --
Näsvägen (mellan Sifhällagatan och Östra Storgatan)	-- ” --
Olof Trätäljagatan	-- ” --
Oxelgatan (mellan Tegnérgatan och Ekvägen)	-- ” --
Treabacksvägen (norr om Tallvägen)	-- ” --
Vallgatan (mellan Karlstadsvägen och Götavägen)	-- ” --
Vintergatan	-- ” --
Återslövsvägen	-- ” --

Kartan på nästa sida visar förslag till ny funktionsindelning för bilnätet.

Förslag till förändrat bilnät



.....	Ny länk för infart/genomfart
————	Infart/Genomfart
————	Huvudgata
————	Länk i lokalnätet
————	Biltrafikens anspråk på huvudnät

2.2 Hastighetsklassificering av föreslaget nytt bilnät

De förändringar av gatunätets funktion som beskrivs ovan löser inte alla trafiknätproblem. Det kommer att kvarstå konflikter, särskilt i huvudnätet. Nästa del i trafikplanen är därför att försöka lösa eller minska problemen på dessa gatudelar genom att pröva vilken hastighetsklass som ger en optimal avvägning mellan de olika trafikslagens önskemål. Hastighetsklassificeringen bygger på gatornas nya funktioner som redovisats i förslag till förändring ovan. Nedan beskrivs vissa typer av gator som kan användas inom tätorten:

Gångfartsområde är oftast en lokalgata och är utformad för att vara ett gemensamt rum för alla som bor eller har ärende längs gatan. Den är inte uppdelat i skilda banor för trafikslagen. Gående, cyklister och bilar använder en och samma yta. Gångfartsområdet hastighetssäkras, detaljutföras och regleras så att bilarna kan köra i högst gångfart och på ett naturligt sätt lämnar det gående företräde.

30-gatan är oftast en lokalgata men vissa huvudgator kan också tillhöra denna gatutyp. Gatan har gångbana men inte cykelbana. Gående och cyklister korsar 30-gatan där de vill - i gatukorsning eller på sträcka. Gatan har därför inga särskilt reglerade gång- och cykelpassager. Gatan utformas så att trafiken naturligt kör i en lugn rytm (högst 30 km/t) varigenom trafikmiljön görs säkrare.

50/30-gatan ingår i huvudnätet. I innerstaden är den ofta samtidigt lokalgata för dem som bor, arbetar eller har butiker längs gatan. Gatan har normalt bara ett körfält i vardera körriktningen och både cykel- och gångbanor. Målpunkterna för gående längs gatan och korsande cykelstråk är ofta så lokaliserade att den trafiken kan styras till särskilda passager. Dessa är utformade så att bilarna måste köra sakta (högst 30 km/t). Mellan passagera kan biltrafiken flyta fram i en högre hastighet (högst 50 km/t). På kartan som visar hastighetsklassificering på det förändrade bilnätet (sid. 13) finns många korsningspunkter där hastigheten är klassad till 30km/t på grund av korsande GC-trafik. En noggrann översyn, t.ex. enligt reformdokumentet ”Säkra Gångpassagen!”, bör göras för att minimera antalet hastighetssänkningar på sträckor där hastighetsklassen är 50 km/t.

50-gatan är en genomfarts- och huvudgata inom tätorten där oskyddade trafikanter inte har några anspråk på att korsa gatan. Den utgörs i huvudsak av huvudgator i tätortens ytterområden. I de fall gång- och cykeltrafik förekommer i stor utsträckning sker den på separata banor och med planfria korsningar.

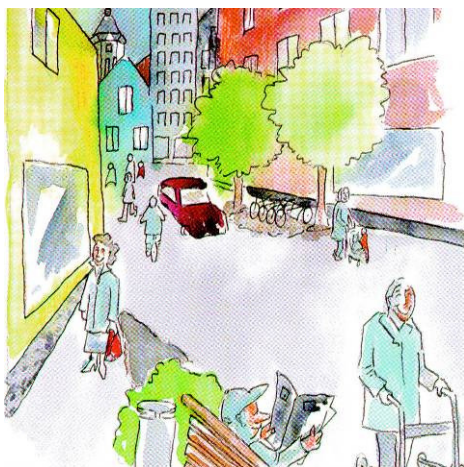
70/50-gatan är en genomfarts- och ibland huvudgata inom tätorten. Oskyddade trafikanter har normalt inte några önskemål att korsa gatan eller kan, i så fall, korsa gatan planskilt. Gatan utgörs framförallt av större vägar och gator med genomfartstrafik där korsningsavståndet är stort och där det inte finns utfarter längs gatan, alltså framförallt huvudgator i tätortens ytterområden.

Från och med 1 maj 2008 finns möjligheten att också använda hastighetsgränsningsen 40 respektive 60 km/t i tätorter.

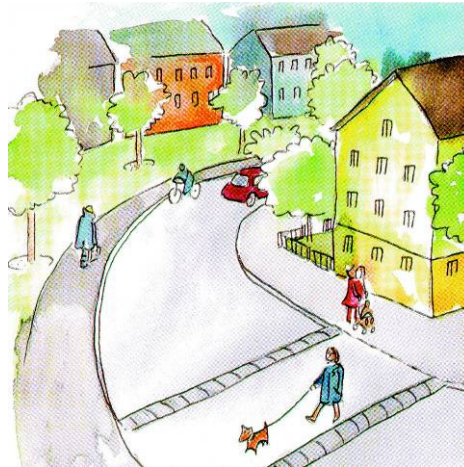
2.3 Lokalgatunät indelat i 30-områden

Lokalgatunätet ligger i de områden som omsluts av huvudnätet. Där finns ofta målpunkter för gående längs alla gator med till exempel bostadsentréer direkt ut på gatan. Därför bör säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister vara dimensionerande där. Bilisternas anspråk på färdhastighet är låg med hänsyn till de oftast korta körsträckorna inom lokalnätet. Hastigheten inom lokalnätet bör vara högst 30 km/t. Av dessa skäl införs begreppet ”30-områden”. För varje lokalnät bör riktmärket för högst 400 m körsträcka på lokalgator vara uppfyllt. Risken för genomfartstrafik kan elimineras genom avstängningar, enkelriktningar eller liknande åtgärder.

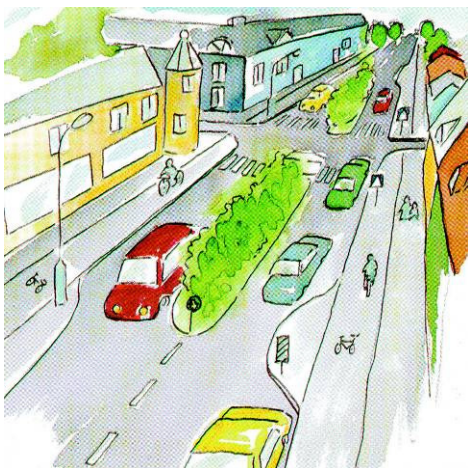
Kartan på nästa sida visar exempel på hastighetsklasser som ger önskad avvägning mellan biltrafikens hastighet respektive gåendes och cyklisters anspråk på säkra passager samt förslag till indelning i 30-områden.



Gångfartsområde

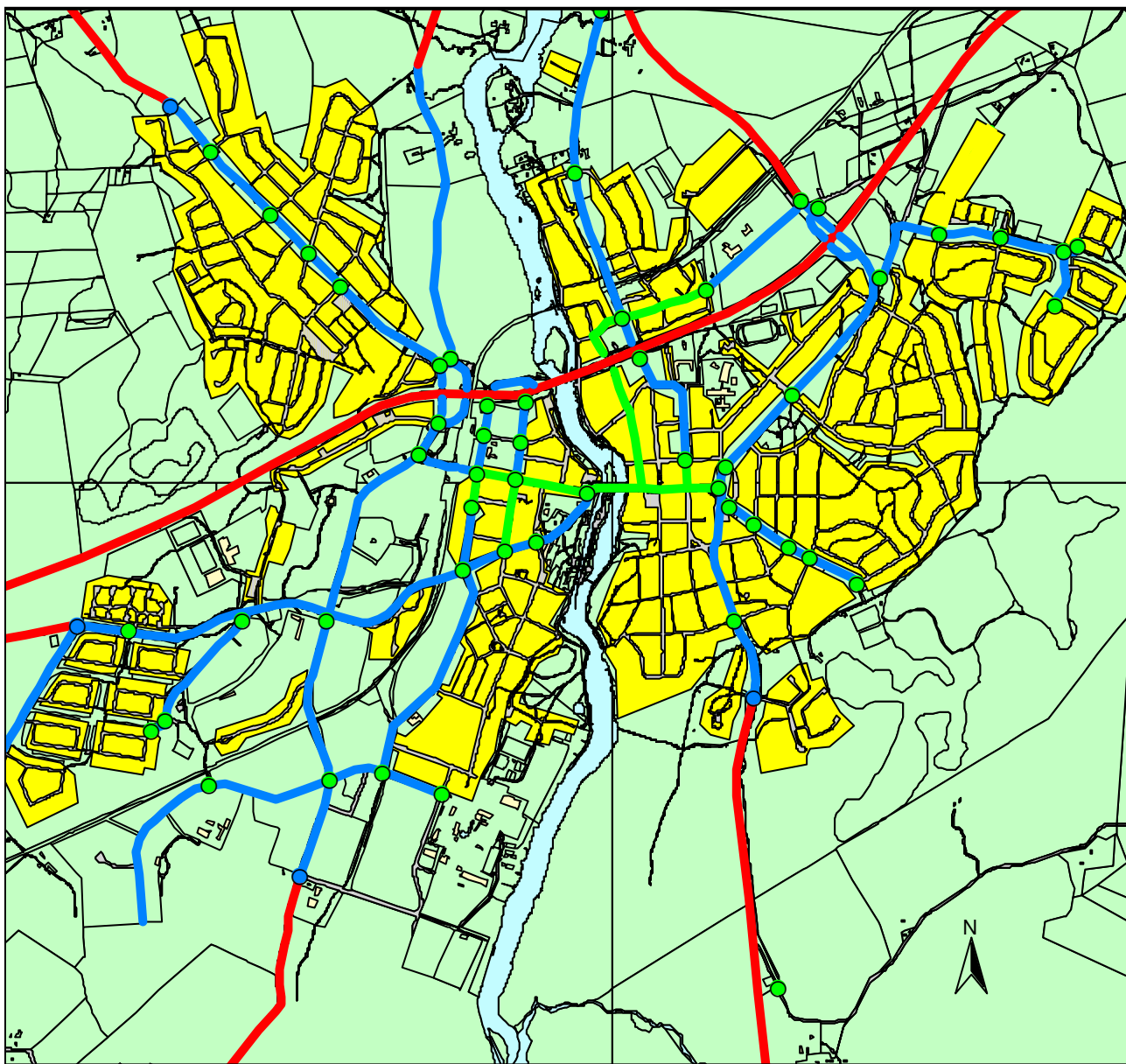








30-gata



50/30-gata

Hastighetsklassificering av förändrat bilnät



	30 km/h högsta hastighet i område
	30 km/h högsta hastighet på sträcka
	30 km/h högsta hastighet i korsning
	50 km/h högsta hastighet på sträcka
	50 km/h högsta hastighet i korsning
	70 km/h högsta hastighet på sträcka

2.4 Förbättrat gång- och cykelnät

Med underlag av föregående redovisade hastighetsklassificering av biltrafiknätet kan åtgärder i cykelnätet föreslås. Utmed sträckor i huvudnätet som är hastighetsklassificerade till 50 eller 70 km/t bör separerade cykelbanor byggas.

Gång- och cykelnätet bör vara uppbyggt av länkar som är:

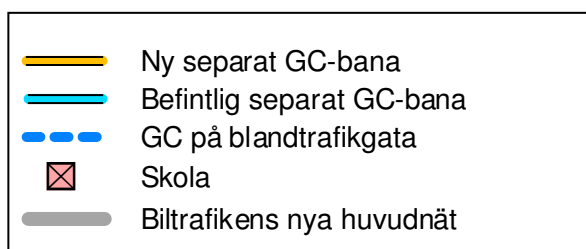
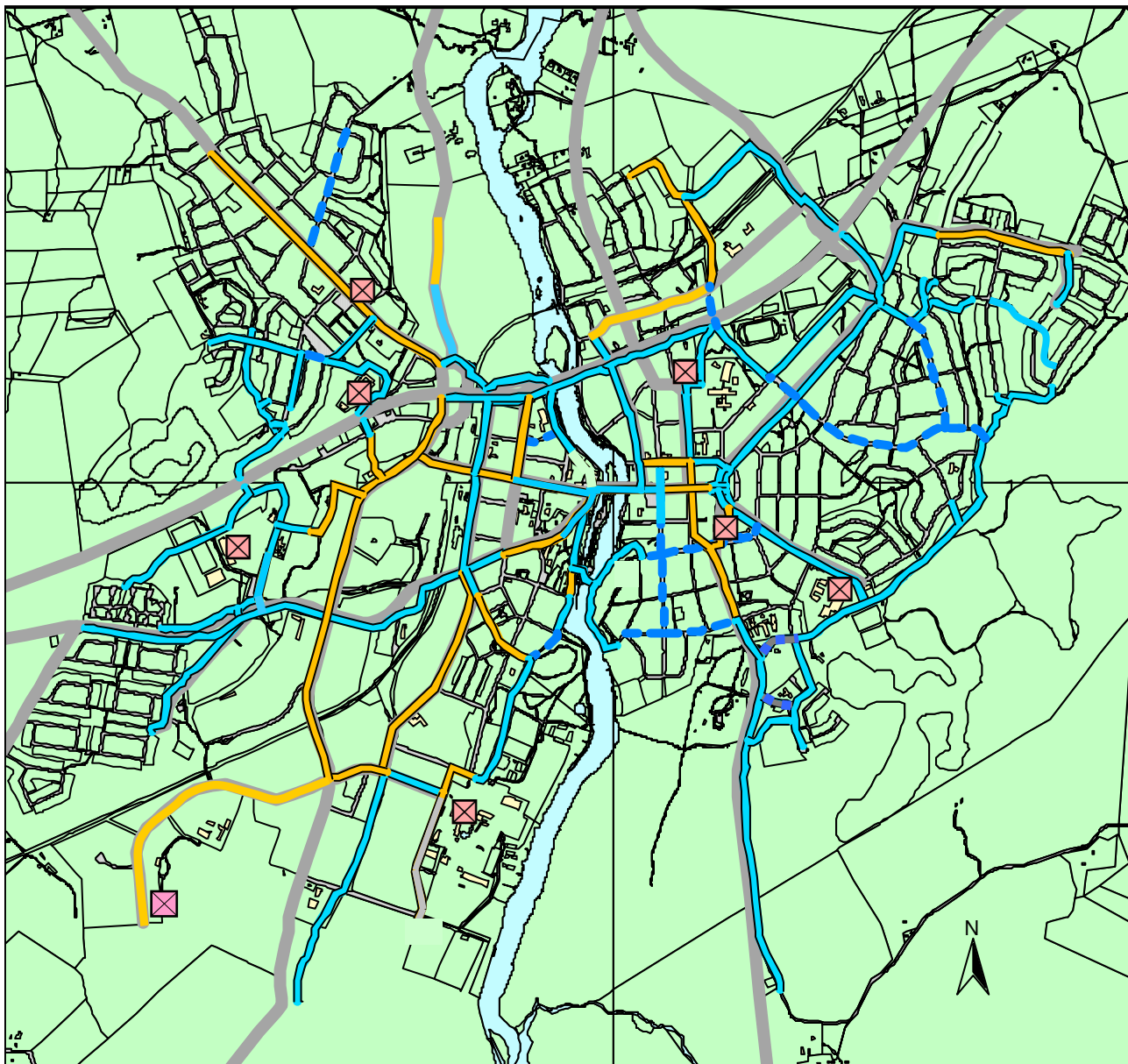
- helt friliggande gång- och cykelvägar i grönområden.
- separata gång- och cykelbanor längs med gator.
- lågtrafikerade lokalgator där cykeltrafik blandas med biltrafik.
- gångfartsområden, där gående och cyklister prioriteras.

Nya separata gång- och cykelbanor utmed befintliga biltrafiklänkar
Annelundsvägen: Från Backgatan till Rampvägen/"Forskningsvägen"
Billerudsgatan: Från Västra Storgatan till E45
Bryggerigatan: Från Tingsgatan till Sundsgatan
Fabriksgatan
"Forskningsvägen": Från Annevigatans östra förlängning till norra infarten till Forskningen (ej kommunal gata)
Hantverkaregatan: Från Metallgatan till Olof Trätäljagatan
Industrigatan: Från Säterivägen till E45
Kungsgatan: Från Billerudsgatan till en punkt 170 m söder om V Storgatan
Metallgatan: Mellan Säterivägen och Hantverkaregatan
Norrlandsvägen: Från Tingsgatan till Trålgatan
Näsvägen: Från Björkbacksgatan till Östra Storgatan
Sundsgatan: Från Östra Storgatan till Bryggerigatan
Säterivägen: Från Säterivägens västra ände till Fabriksgatan
Tallvägen: Från Treabacksvägen till Stockvägen
Villagatan
Västra Storgatan: Från Järnvägsgatan till Billerudsgatan
Östra Storgatan: Från Perssons gränd till Karlstadsvägen

Nya helt friliggande gång- och cykelbanor
Mellan Norrlandsvägen och Jungmansgatan via Kronvägen
Mellan "Saturnus" och Industrigatan
Mellan Slussgatans norra ände och Kanalparken
Mellan Vintergatan och Industrigatan

Kartan på nästa sida visar förslag till ut- och ombyggnad av gång- och cykelnätet.

Förslag till förändrat gång- och cykelnät



3 Kontroll av måluppfyllelse

I föregående del av trafikplanen löstes eller minskades olika slag av problem genom prioriteringar och avvägningar mellan trafikslagets önskemål om trafiksäkerhet och framkomlighet. Innan trafikplanen avslutas bör man kontrollera att prioriteringarna och avvägningarna inte har medfört oavsiktliga avvikelser från den tidigare gjorda trafiknätsanalysen. Det sker genom att de föreslagna egenskaper som anges för trafiknäten värderas.

3.1 Effekter för biltrafiken

3.1.1 Framkomlighet

Den genomsnittliga reshastigheten för den enskilde bilisten kommer med föreslagen hastighetsklassificering att förändras. De korta lokala resorna kommer troligtvis att ta något längre tid då hastigheten på vissa gator sänks. För den långväga genomfarts- och infartstrafiken förblir restiden ungefär den samma.

3.1.2 Kapacitet

Om trafiken som **passerar** genom Säffle centrum via Västra och Östra Storgatan utan att stanna i centrum, kan förflyttas till väg E45 kommer nätets kapacitet att förbättras avsevärt. I annat fall blir det sämre.

3.2 Effekter för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken påverkas mycket lite av de föreslagna åtgärderna i analysen.

3.3 Effekter för utryckningstrafiken

Tidsvinsterna av förbättrad framkomlighet för utryckningstrafiken i huvudnätet bedöms vara minst lika stora som fördröjningarna av tillfälliga sänkningar till 30 km/t på några ställen i det primära utryckningsnätet. Utryckningstrafikens standard kommer därför inte att förändras.

3.4 Effekter för cykeltrafiken

Ett förbättrat cykelnät innebär förbättrad framkomlighet för cyklister och därmed förhoppningsvis ett ökat antal cyklande. Studier av ökat cyklande visar på klart positiva effekter av folkhälsan även om ett ökat cyklande kan innebära fler cykelolyckor.

3.5 Effekter för de gående

Att säkra att bilarnas hastighet är 30 km/t vid gångpassager innebär att säkerheten och tryggheten förbättras - framförallt för barn, äldre och funktionshindrade. Lägre hastighet i dessa konfliktpunkter innebär också att framkomlighet för gående ökar.

3.6 Miljöeffekt

Trafikplanen avser i första hand befintliga trafikförhållanden och har inte som mål att omfördela trafik eller resande mellan olika transportslag. Förslagen i planen får dock vissa, ur miljösynpunkt positiva, effekter. Ett ökat antal som cyklar istället för att ta bilen och sänkning av bullernivån som en direkt följd av en sänkning av fordonstrafikens hastighet är några exempel.

4 Genomförande

För att trafiksäkerhetsarbetet skall uppnå ett optimalt resultat krävs det att trafikanterna anpassar sitt beteende till rådande omständigheter. Detta beteende kan förbättras med hjälp av information om trafiksäkerhet, fysisk utformning av gaturummet, reglering av hastigheten till 30 km/t där det finns oskyddade trafikanter samt övervakning av hastighetsgränserna.

4.1 Kostnader

4.1.1 Materiella kostnader

Mycket tid och pengar går åt till att ta hand om skadade trafikanter, att rehabilitera dem, reparera fordon och annan egendom som skadats samt att utreda olyckorna m.m. Dessutom leder skador och för tidig död till förluster för samhällsekonomin, och därmed för alla medborgare, i form av produktionsbortfall. Dessa kostnader belastar både samhället och inblandade personer och skulle kunna användas till något annat om olyckor kunde undvikas.

4.1.2 Värdering av minskad risk

Vi lägger ned tid och pengar på att skapa en säkrare trafik därför att vi som medborgare och konsumenter efterfrågar trafiksäkerhet. Det är då inte enbart de inbesparingar i form av sjukvård, reparationer, produktionsresurser etc. som efterfrågas. Vi värdesätter den lägre risken att bli skadade i trafiken - det vill säga den minskade hälsoförlusten. Medborgarnas genomsnittliga värdering av att minska denna risk är därför den utgångspunkt samhället bör ha för att bedöma den totala nyttan av trafiksäkerhetsinvesteringar.

Kf § 39

Dnr Ks 2008-552

Förslag till Trafikplan för Säffle kommun

Ärendebeskrivning

För att på ett enklare sätt praktiskt kunna arbeta med trafiksäkerhetsfrågor har beslutsdokumentet ”Trafikplan Säffle kommun” tagits fram. Den är resultatet av den trafiknätsanalys som togs fram 1999.

Trafikplanen bör ligga till grund för principiella beslut vad beträffar ombyggnad och utbyggnad av gatunätet och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom tätbebyggt område i Säffle kommun.

Beslutsunderlag

Förslag till Trafikplan för Säffle kommun
Teknik- och fritidsnämndens protokoll, 2008-11-25, § 92
Arbetsutskottets protokoll, 2009-02-02, § 15 (ärendet bordlagt)
Teknik- och fritidsförvaltningen, kompletterande information, 2009-02-10
Arbetsutskottets protokoll, 2009-02-16, § 35
Kommunstyrelsens protokoll, 2009-03-09, § 36 b

Yrkande

Biger Larsson (C) yrkar att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Kommunfullmäktige beslutar att dokumentet ”Trafikplan för Säffle kommun” ska användas som grundregel, underlag och vägledning vid beslut i trafikfrågor inom tätbebyggt område i Säffle kommun.
2. Kommunfullmäktige beslutar att följande information ska läggas som en bilaga till ”Trafikplan för Säffle kommun”:

Med anledning av de möjligheter om kompletterande hastighetsgränser (40 och 60 km/t) som Vägverket presenterat mitt under trafikplanens remisstid och som gäller fr.o.m. 080501 behöver vissa förtydligande om trafikplanen göras.

Som komplettering till den hastighetsklassificering som omnämns i kapitlen 2.2 och 2.3 i trafikplanen kan sägas att det som omnämns som 30-

områden/gator ska tolkas som **låg**fartsområden/-gator vilket innebär en lägre hastighet än 50 km/t. Detta kan i praktiken komma att innebära 30 eller 40 km/t.

De gator som klassas som 50-gator ska i detta fall tolkas som **normal**fartsgator vilket i framtiden skulle kunna innebära 50 eller 60 km/t.

Trafikplanen är inte tidsatt utan ska ses som vägledande för teknik- och fritidsnämndens trafiksäkerhetsarbete där enskilda delar kan utföras i lämplig turordning. Vissa delar av planen kanske aldrig kommer att kunna verkställas. Teknik- och fritidsnämnden ska utifrån planen och övriga behov prioritera och äska medel för de åtgärder de anser bör prioriteras inför varje budgetår.

2009-04-03 Utdrag till
Teknik- och fritidsnämnden