

REMISSUTGÅVA

HASTIGHETSUTREDNING INOM JÖNKÖPINGS KOMMUN

Barnarp

Torsvik

STADSBYGGNADSKONTORET
Besöksadress V. Storgatan 16
Juneporten, 1 tr, Jönköping
stadsbyggnad@sbk.jonkoping.se
Fax diarier 036-10 77 75



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| 2 Metod | 3 |
| 3 Område | 4 |
| 3.1 Barnarp | 4 |
| 3.1.1 Nulägesbeskrivning | 4 |
| 3.1.2 Nulägesanalys | 6 |
| 3.1.3 Föreslagen åtgärdsplan | 10 |
| 3.1.4 Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning..... | 11 |
| 3.2 TORSVIK | 12 |
| 3.2.1 Nulägesbeskrivning | 12 |
| 3.2.2 Nulägesanalys | 14 |
| 3.2.3 Föreslagen åtgärdsplan | 16 |
| 3.2.4 Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning..... | 17 |
| 3.5 Miljö, Trafiksäkerhet och Framkomlighet | 18 |

Bilagor

Bilaga 1 Begreppslista

Bilaga 2 Stadsbyggnadsnämndens principer

Bilaga 3 Sammanträdesprotokoll, Sbn-beslut 2006-12-07

Bilaga 4 Åtgärdslista

1 Bakgrund

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/h, från 30 km/h och upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet – baserat på krockvåldsprincipen, ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

Kommunen har rätt att besluta om hastighetsgränserna inom tätbebyggt område. Kommunen har också rätt att besluta var gränsen för tätbebyggt område går.

I § 7 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om högsta tillåtna hastigheter

anges följande: *”Inom tätbebyggt område bör, när annan hastighetsgräns än tätortshastigheten enligt 3 kap 17 § första stycket (50 km/h) prövas, främst hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h eftersträvas på vägar som inte ingår i funktionella förbindelser för arbetspendling och långväga godstransporter.”*

2 Metod

Arbetet har varit baserat på fastlagda principer enligt Stadsbyggnadsnämndens beslut se bilaga 2. Dessutom har valda delar av ”Rätt fart i staden” använts, bl.a. beskrivningen av livsrummen, *Frirum (F)*, *Integrerat Frirum (IF)*, *Mjuktrafikrum (M)*, *Integrerat Transportrum (IT)* och *Transportrum (T)* samt *Dimensionerad trafiksäkerhetssituation (DTSS)*.

Kvaliteten har bedömts som god, mindre god eller låg enligt ”Rätt i fart staden”.

Hastighets- och trafikmätningar har legat till grund för utredningen. Utöver de ordinarie mätningarna har under 2009 kompletterande mätningar utförts för att erhålla ett generellt representativt underlag för de förekommande trafikmiljöerna. För bedömning av miljökvaliteten (luft och buller) har underlag från Jönköpings kommun Miljökontor erhållits.

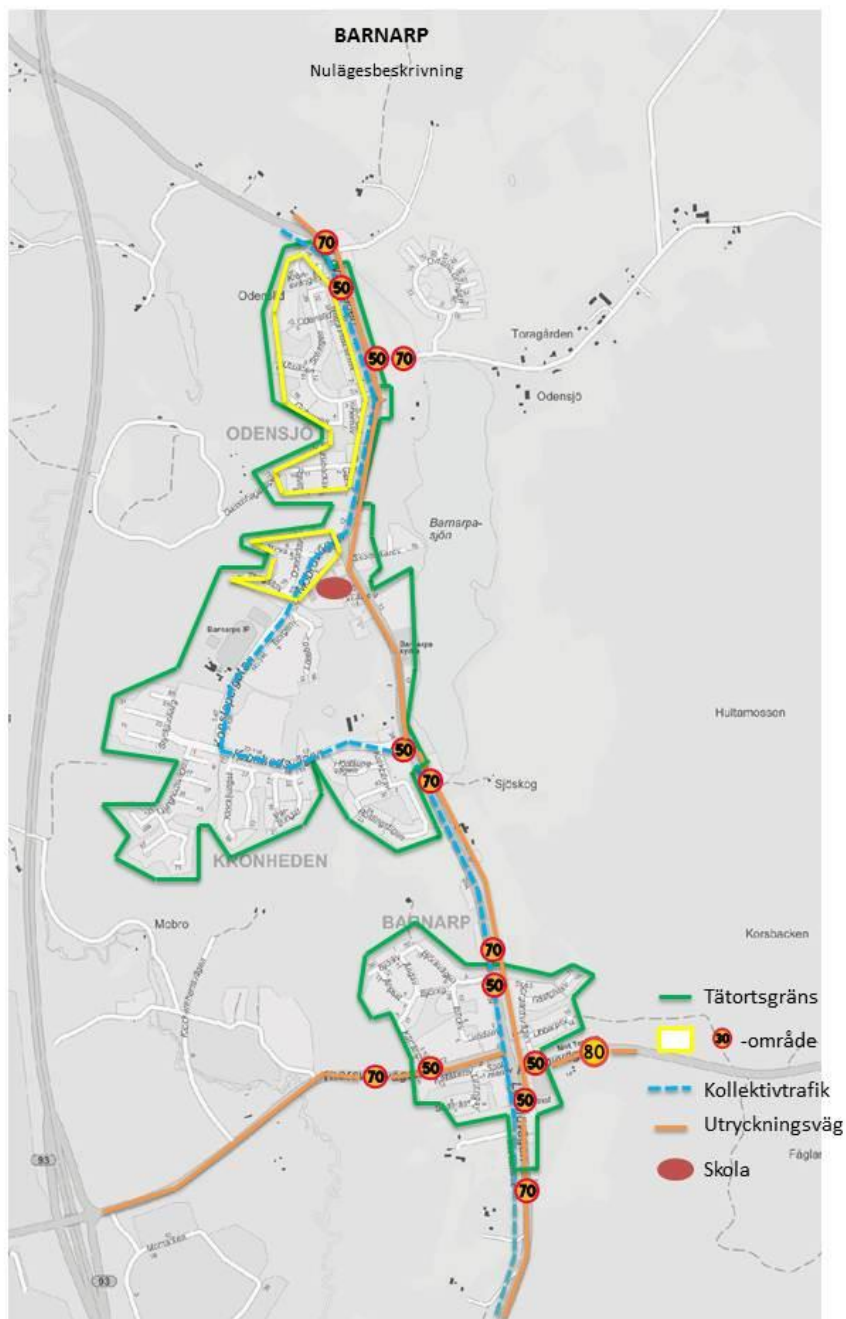
Trafikolycksstatistik för perioden 2007-2011 har inhämtats från STRADA, vilket är ett inrapporteringsystem som används gemensamt av kommuner, Trafikverket och Landsting.

3 Område

3.1 BARNARP

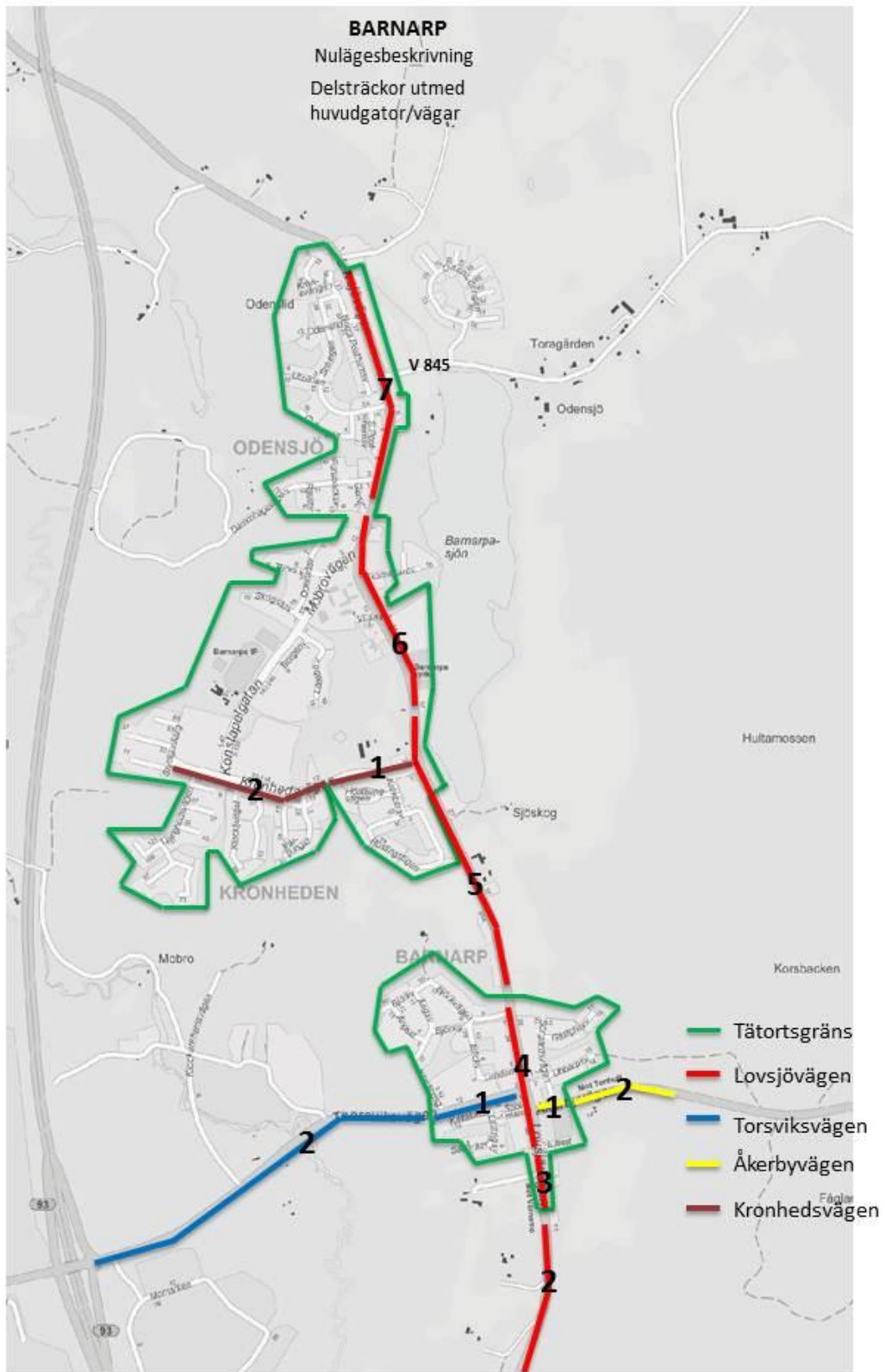
3.1.1 Nulägesbeskrivning

Inventering av nuvarande hastighetsgränser, kollektivtrafikstråk och utryckningsvägar beskrivs nedan.



Kartbild Nulägesbeskrivning.

Nulägesbeskrivning, delsträckor utmed huvudgator/vägar



Kartbild Nulägesbeskrivning, delsträckor

3.1.2 Nulägesanalys

Barnarps tätort består av två fristående delar, en i norr och en i söder, se karta över "Barnarp nulägesbeskrivning" sid **. I följande översyn benämns delarna följaktligen till norra och södra Barnarp.

V 846/Lovsjövägen har delats in i två geografiska delar, en södra vilken beskrivs nedan, och en norra som senare behandlas i kommande översyn.

Den södra delen har följande sex delsträckor:

Delsträcka 1, från Norra Stigamovägen till cirka 100 m norr V 844 (Kråkebovägen). Sträckan har landsvägskaraktär och saknar separerad gång- och cykelbana. Busshållplatser finns utmed sträckan men behovet från oskyddade trafikanter att röra sig utmed sträckan bedöms ändå som litet. Denna del är idag hastighetsbegränsad till 70 km/tim.

Delsträcka 2, från cirka 100 m norr V 844 (Kråkebovägen) till södra Barnarps södra tätortsgräns. Samma som ovan. Nuvarande hastighetsbegränsning är 70 km/tim.

Delsträcka 3, från tätortsgränsen till cirka 300 m norr om densamma. Begränsad bebyggelse på östra sidan, litet eller inget behov från oskyddade trafikanter att korsa vägen. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Delsträcka 4, inom södra Barnarps tätortsgränser. Återvinningsstation, busshållplats (timglas med gångpassage) och separerad gång- och cykelväg finns utmed sträckan. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Delsträcka 5, från södra Barnarps norra tätortsgräns till norra Barnarps södra tätortsgräns. Nuvarande hastighetsbegränsning 70 km/tim. I delsträckan ingår också den del som sträcker sig fram till cirka 200 m norr Kronhedsvägen med nuvarande hastighetsbegränsning till 50 km/tim. Begränsad bostadsbebyggelse på båda sidor, separerad gång- och cykelbana, två busshållplatser och en anslutande gata (Kronhedsvägen) finns utmed sträckan.

Delsträcka 6, från cirka 200 m norr Kronhedsvägen till cirka 100 m norr om Solringen. Separerad gång- och cykelbana, begränsad bebyggelse på östra sidan visst behov från oskyddade trafikanter att korsa vägen finns. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Delsträcka 7, från cirka 100 m norr om Mobrovägen till tätortsgränsen i norr vid Odensjö. Inga direktutfarter och bebyggelse i direkt anslutning till vägen, Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Lovsjövägens resterande del från norra tätortsgränsen och norrut mot Råslätt, behandlas i kommande översyn.

Thorsviksvägen har delats in i två delar enligt följande:

Delsträcka 1, från Lovsjövägen till tätortsgränsen i väster. Sträckan saknar gång- och cykelbanor och har landsvägskaraktär. Bostadsbebyggelse på båda sidor av vägen och två anslutande gator finns på sträckan. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Delsträcka 2, från västra tätortsgränsen till trafikplats 93 (E4), saknar utmed den större delen separerad cykelbana. Busshållplats och ett övergångsställe finns i anslutning till Momarken.. Sträckan har tre anslutande gator och har landsvägskaraktär , är hastighetsbegränsad till 70 km/tim.

Åkerbyvägen har delats in i två delar enligt följande:

Delsträcka 1, från Lovsjövägen till östra tätortsgränsen. Sträckan har landsvägskaraktär , saknar gång- och cykelbana och har bostadsbebyggelse enbart på norra sidan. Hastighetsbegränsad till 50 km/tim.

Delsträcka 2, från tätortsgränsen och vidare österut mot Tenhult. Trafikverket är väghållare och skyltad hastighet är 80 km/tim.

Kronhedsvägen, har delats in i två delsträckor.

Delsträcka 1, från Lovsjövägen till cirka 350 m väster om densamma. Sträckan saknar bebyggelse i direkt anslutning och separerade gång- och cykelbanor finns. Gång- och cykelpassage i anslutning till korsningen med Lovsjövägen, planskild gc-korsning och en anslutande gata finns utmed sträckan. Hastighetsbegränsning till 50 km/tim.

Delsträcka 2, från cirka 350 m väster om Lovsjövägen till Styckjunkargatan. Sträckan ingår i tätorten och omges av villabebyggelse.

Område 1, Odensjö och område 2, vilket utgörs av gatorna Thors väg, Odensåsvägen och Skogsåsvägen.

Dessa är bostadsområden med villabebyggelse. Områdena har bedömts ha livsrumskaraktär ”M” och nuvarande hastighetsbegränsning är 30 km/tim.

Barnarps tätort (norra och södra) i övrigt.

Tätorten i övrigt har bedömts ha livsrumskaraktär ”M”. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

| | Hast.begr. | Livsrum | | DTSS | | | |
|------------------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|--------------|-------------|----------------|
| Namn | Nuvarande | Väggar | Golv | Sträcka | Punkt | TS * | Gatutyp |
| V846/Lovsjövägen del 1 | 70 | IT | T | Fast | | | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 2 | 70 | T | T | Bil-kors | | | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 3 | 50 | IT | T | Fast | | | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 4 | 50 | M | M | Bil-kors | 1 st GC | 2 L | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 5 | 50 | T | T | Bil-kors | 1 st GC | | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 6 | 50 | T | IT | Bil-kors | 4 st GC | 1 L | Huvud |
| V846/Lovsjövägen del 7 | 50 | IT | IT | Bil-kors | 2 st GC | | Huvud |
| Kronhedsvägen del 1 | 50 | IT | IT | Bil-kors | 1 st GC | | Lokal |
| Åkerbyvägen del 1 | 50 | T | T | Bil-kors | | | Huvud |
| Thorsviksvägen del 1 | 50 | M | IT | Bil-kors | 1 stGC | | Huvud |
| Thorsviksvägen del 2 | 70 | T | IT | Bil-kors | 1 st GC | 2 L | Huvud |
| Odensjö 1 | 30 | M | M | GC | | | Lokal |
| Odensjö 2 | 30 | M | M | GC | | | Lokal |
| Barnarp tätort övrigt | 50 | M | M | Gc | | 1 L | Lokal |

Tabell Nulägesbeskrivning

* Antalet till STRADA inrapporterade trafikolyckor med personskada, S = svår skada, L= lindrig skada

Kvalitetsbedömning av nuläget redovisas nedan.

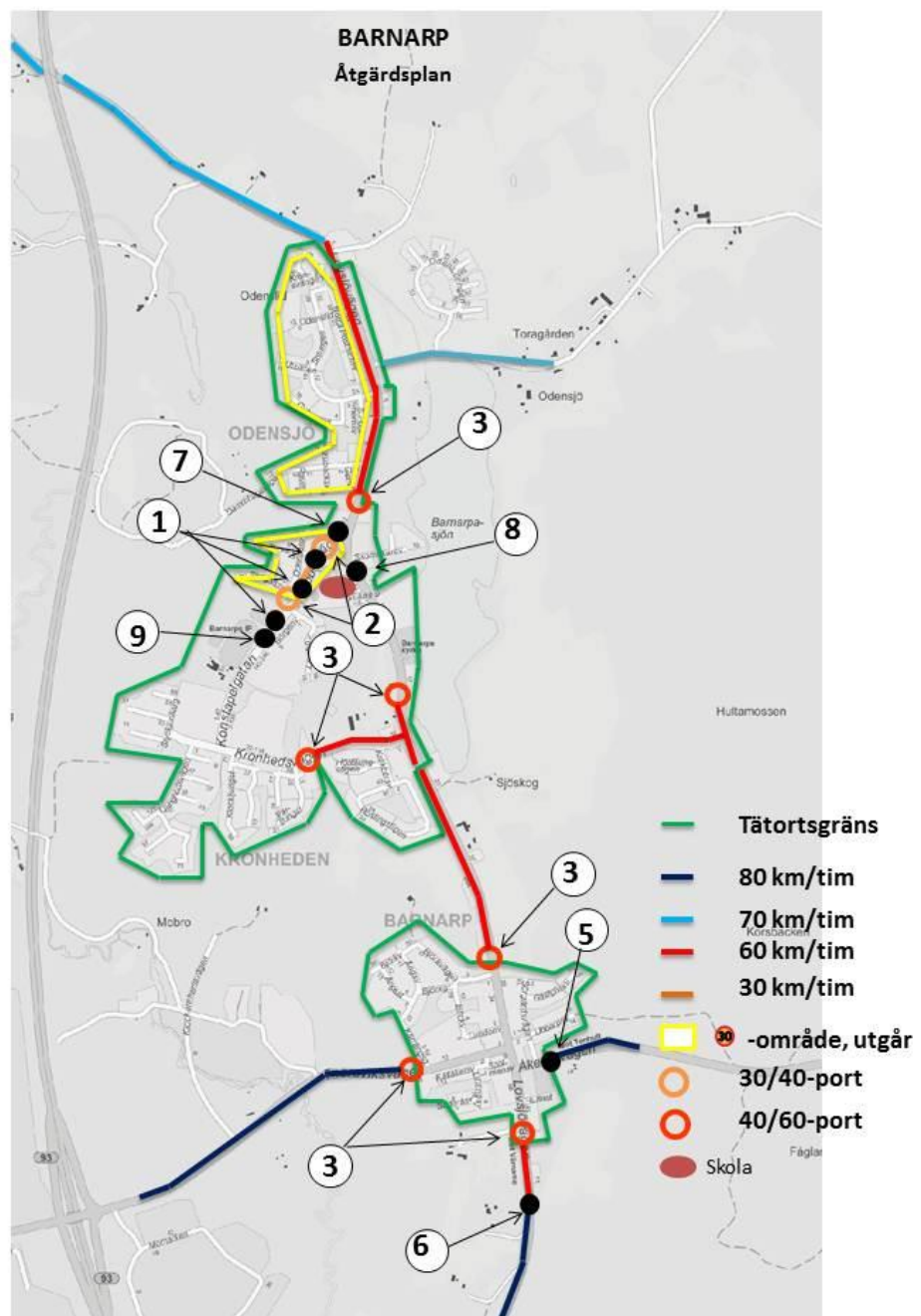
| | Hastighet | Tillgänglighet | | Karaktär Trygghet | | TS |
|------------------------|------------------|-----------------------|-------------|--------------------------|--|-----------|
| Namn | Befintlig | Bil | Koll | | | |
| V846/Lovsjövägen del 1 | 70 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 2 | 70 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 3 | 50 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 4 | 50 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 5 | 50 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 6 | 50 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 7 | 50 | | | | | |
| Kronhedsvägen | 50 | | | | | |
| Åkerbyvägen | 50 | | | | | |
| Thorsviksvägen del 1 | 50 | | | | | |
| Thorsviksvägen del 2 | 70 | | | | | |
| Odensjö del1 | 30 | | | | | |
| Odensjö del2 | 30 | | | | | |
| Barnarp tätort övrigt | 50 | | | | | |

Tabell Kvalitetsbedömning nuläge.

Kvalitetsbedömningen av nuläget visar på 13 avvikelser där kvaliteten bedöms som låg (röd) enligt ”Rätt fart i staden” och bör åtgärdas.

3.1.3 Föreslagen åtgärdsplan

Inom tätorten sänks hastighetsbegränsningen till 40km/h. Områdena Odensjö (område 1) och område 2 med nuvarande hastighetsbegränsning till 30 km/tim, föreslås också få 40 km/tim. För att gaturummet ska harmonisera med hastighetsbegränsningarna, och därmed bidra till en ökad efterlevnad, anläggs bland annat ”40 km/60km-portar” vilka oftast placeras vid tätortsgränsen. Utöver dessa föreslås en rad olika åtgärder, vilka redovisas nedan och beskrivs i bilaga 4.



3.1.4 Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning

| Namn | Hastighet | | Tillgänglighet | | Karaktär | Trygghet | TS |
|------------------------|-----------|------------|----------------|------|----------|----------|----|
| | Befintlig | Föreslagen | Bil | Koll | | | |
| V846/Lovsjövägen del 1 | 70 | 60 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 2 | 70 | 80 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 3 | 50 | 40 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 4 | 50 | 40 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 5 | 50 | 60 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 6 | 50 | 40 | | | | | |
| V846/Lovsjövägen del 7 | 50 | 60 | | | | | |
| Kronhedsvägen | 50 | 60 | | | | | |
| Åkerbyvägen | 50 | 40 | | | | | |
| Thorsviksvägen del 1 | 50 | 40 | | | | | |
| Thorsviksvägen del 2 | 70 | 80 | | | | | |
| Odensjö del1 | 30 | 40 | | | | | |
| Odensjö del2 | 30 | 40 | | | | | |
| Barnarp tätort övrigt | 50 | 40 | | | | | |

Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning redovisas nedan.

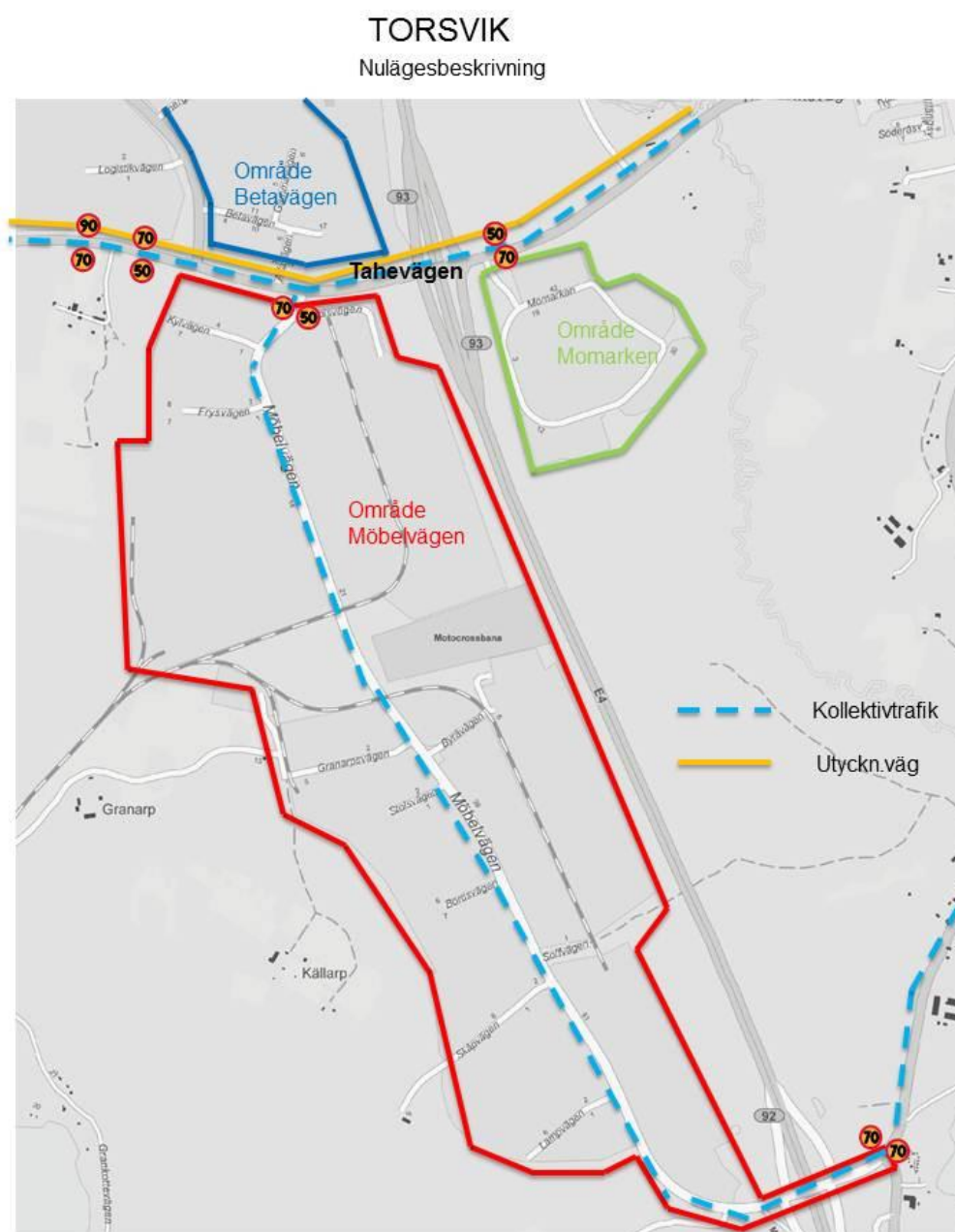
Tabell Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning.

Efter hastighetsanpassningen har de flesta avvikelser med låg kvalitet (röd) åtgärdats och redovisas nu som avvikelser med mindre god kvalitet (gul) och två avvikelser med låg kvalitet kvarstår . Detta innebär att de berörda kvalitetsanspråken delvis är tillgodosedda vilket tillsvidare kan accepteras.

3.2 TORSVIK

3.2.1 Nulägesbeskrivning

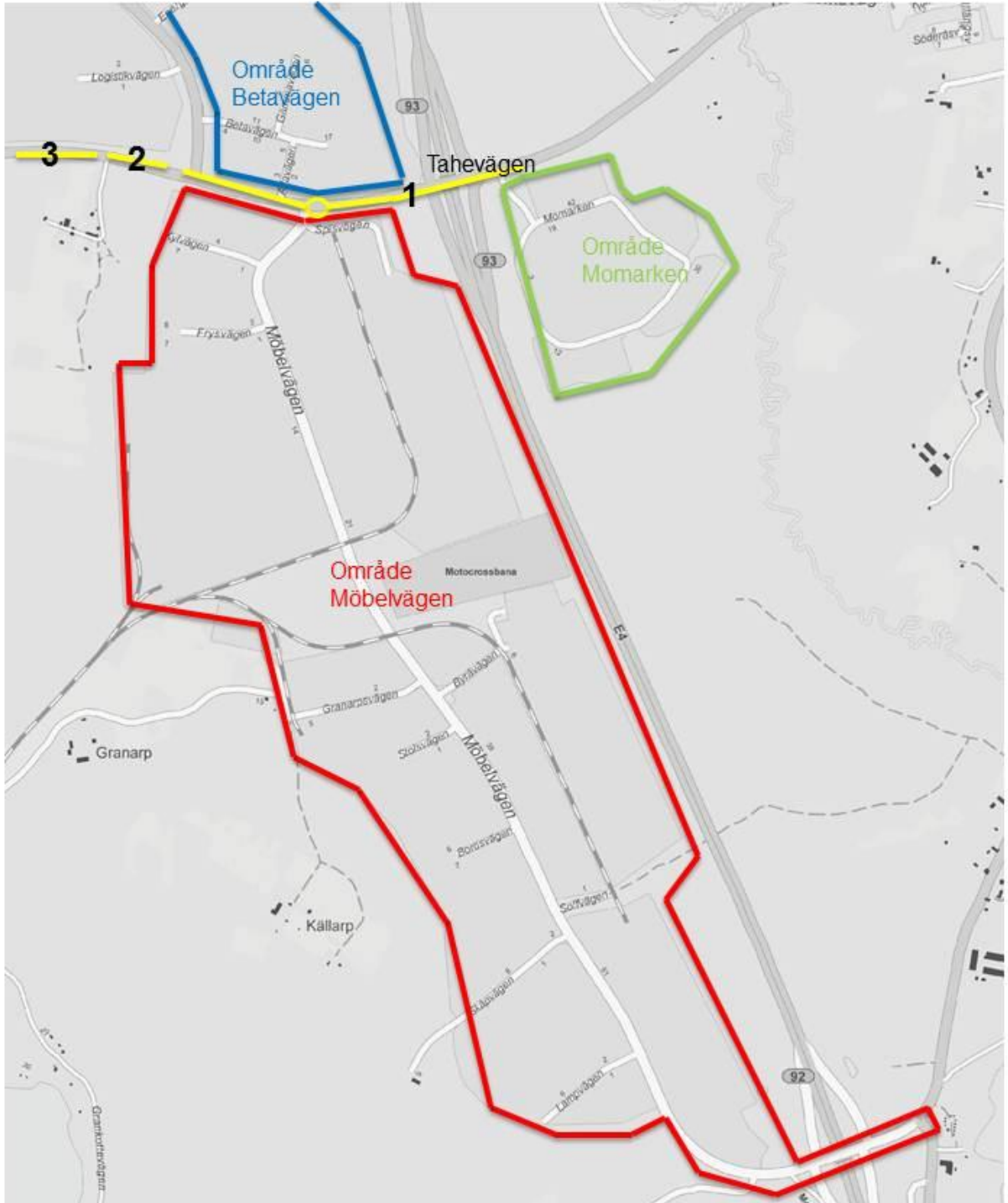
Inventering av nuvarande hastighetsgränser, uttryckningsvägar och kollektivtrafikstråk beskrivs nedan.



Kartbild Nulägesbeskrivning

TORSVIK

Nulägesbeskrivning
Delsträckor och områdesbeskrivning



Kartbild Nulägesbeskrivning delsträckor

3.2.2 Nulägesanalys

Tahevägen har delats in i 3 delsträckor enligt följande:

Delsträcka 1, från strax öster om Momarken till strax väster om Barnarpsvägen.

Utmed sträckan finns två busshållplatser varav en med sex angöringsplatser. Separerad gång- och cykelbana på norra sidan, två övergångsställen en servicestation, en anslutningsväg till pendlarparkering och en cirkulationsplats finns också utmed sträckan. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim.

Delsträcka 2, från strax väster om Barnarpsvägen till cirka 200 m väster om densamma.

Sträckan saknar bebyggelse och målad cykelbana finns på båda sidor. Nuvarande hastighetsbegränsning är 70 km/tim.

Delsträcka 3, från cirka 200 m väster Barnarpsvägen och vidare mot Taberg.

Sträckan saknar bebyggelse och målad cykelbana finns på båda sidor. Nuvarande hastighetsbegränsning är 90 km/tim.

Område Betavägen

Ett industriområde. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim. Viss verksamhet inom området riktas mot allmänheten såsom sortergård och däckförsäljning etc.

Område Momarken

Ett industriområde. Nuvarande hastighetsbegränsning är 50 km/tim. Lastning och lossning sker delvis i gaturummet.

Område Möbelvägen

Ett industriområde, där Möbelvägen är en genomgående gata med separerad gång- och cykelväg och busshållplatser utmed sträckan. Nuvarande hastighetsbegränsning är 70 km/tim.

| | Hastighet | Livsrum | | DTSS | | | |
|-------------------|-----------|---------|------|----------|--------|-----|---------|
| Namn | Befintlig | Väggar | Golv | Sträcka | Punkt | TS* | Gatutyp |
| Tahevägen del 1 | 50 | T | T | Bil-kors | 2st GC | | Huvud |
| Tahevägen del 2 | 70 | T | T | Bil-möte | - | - | Huvud |
| Tahevägen del 3 | 90 | T | T | Bil-möte | | | Huvud |
| Område Betavägen | 50 | M | IT | Bil-kors | | - | Lokal |
| Område Momarken | 50 | M | IT | Bil-möte | | - | Lokal |
| Område Möbelvägen | 70 | IT | IT | Bil-kors | | | Lokal |

* Antalet till STRADA inrapporterade trafikolyckor med personskada, S = svår skada, L= lindrig skada

Kvalitetsbedömning av nuläget redovisas nedan.

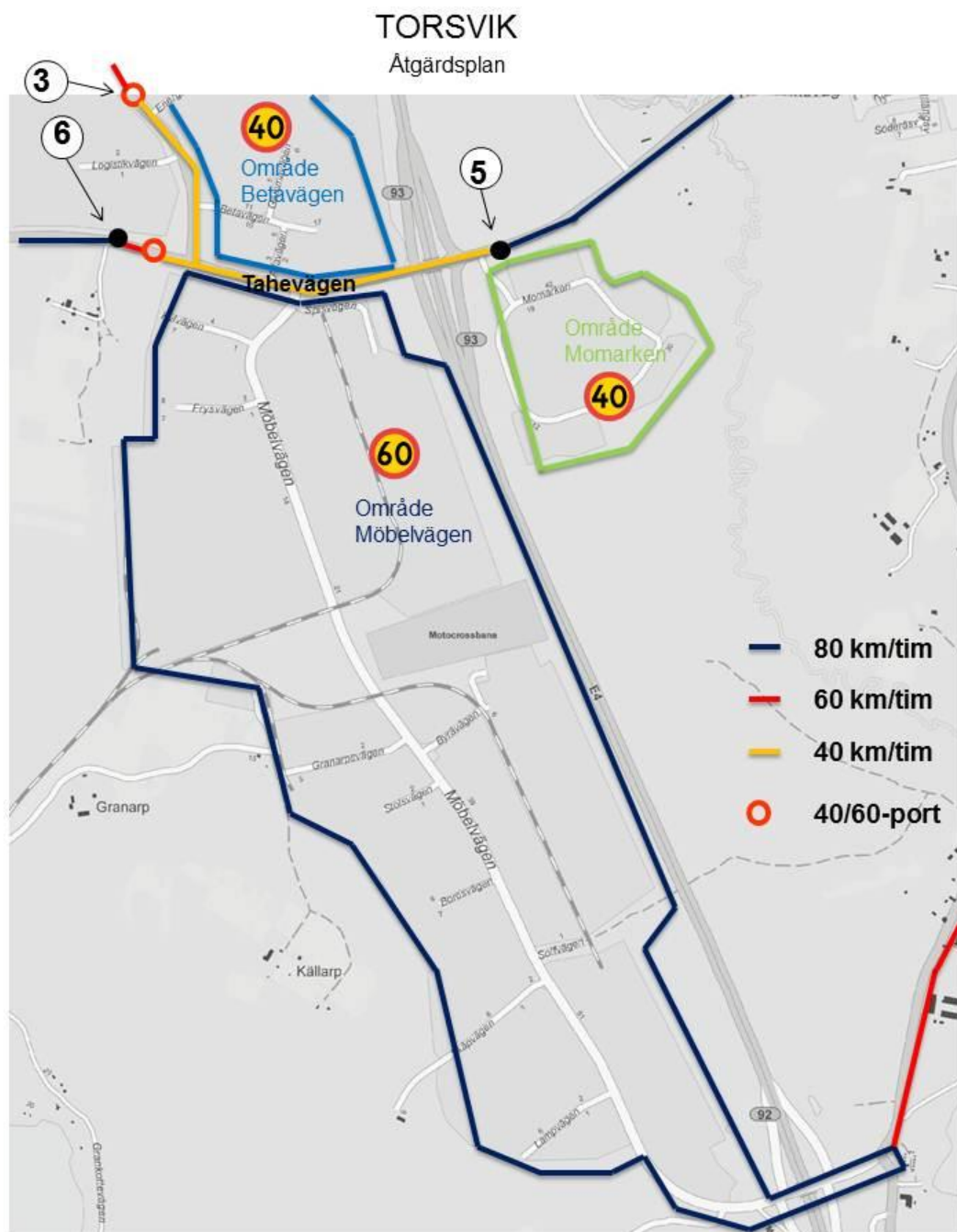
| | Hastighet | Tillgänglighet | | Karaktär Trygghet | | TS |
|-----------------|-----------|----------------|------|-------------------|--|----|
| Namn | Befintlig | Bil | Koll | | | |
| Tahevägen del 1 | 50 | | | | | |
| Tahevägen del 2 | 70 | | | | | |
| Tahevägen del 3 | 90 | | | | | |
| Omr. Betavägen | 50 | | | | | |
| Omr. Momarken | 50 | | | | | |
| Omr. Möbelvägen | 70 | | | | | |

Tabell Kvalitetsbedömning nuläge

Kvalitetsbedömningen av nuläget visar på åtta avvikelser där kvaliteten bedöms som låg (röd) enligt ”Rätt fart i staden” och bör åtgärdas.

3.2.3 Föreslagen åtgärdsplan

I områdena "Betavägen" och Momarken föreslås en sänkning av hastighetsbegränsningen till 40km/h, och område "Möbelvägen" föreslås få 60 km/tim. Nedan redovisade åtgärder beskrivs i bilaga 4.



Kartbild Åtgärdsplan

3.2.4 Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning

Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning redovisas nedan.

| Namn | Livsrum | | Hastighet | Tillgänglighet | | Karaktär | Trygghet | TS |
|-----------------|---------|------|------------|----------------|------|----------|----------|----|
| | Väggar | Golv | Föreslagen | Bil | Koll | | | |
| Tahevägen del 1 | IT | IT | 40 | | | | | |
| Tahevägen del 2 | IT | IT | 60 | | | | | |
| Tahevägen del 3 | IT | IT | 80 | | | | | |
| Omr. Betavägen | M | IT | 40 | | | | | |
| Omr. Momarken | IT | IT | 40 | | | | | |
| Omr.Möbelvägen | IT | IT | 60 | | | | | |

Tabell Kvalitetsbedömning efter hastighetsanpassning

Efter hastighetsanpassningen har samtliga avvikelser med låg kvalitet (röd) åtgärdats och redovisas nu som avvikelser med mindre god kvalitet (gul). Detta innebär att de berörda kvalitetsanspråken till största del är tillgodosedda.

3.5 MILJÖ, TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET

Miljö

Inom Barnarps tätort, närmare bestämt utmed delar av Lovsjövägen/Torsviksvägen, har man under en längre tid besvärats av relativt höga bullernivåer. Dessa har främst sin orsak i ett allt större antal tunga fordon mellan Tenhult och Torsvik. Under utredning finns nu ett antal alternativ på ny förbifart söder om tätorten, där då genomfartstrafiken och den tunga trafiken kommer att hänvisas till denna. Detta innebär att källan till de största bullerproblemen då förläggs utanför tätorten och då bör innebära en avsevärd förbättring av miljön där.

I övrigt finns inga mätningar eller inkomna klagomål vad gäller buller och luftkvalitet. Generellt kan dock påpekas att en sänkning av hastighetsbegränsningen från 50 km/h till 40 km/h medför en sänkning av den ekvivalenta bullernivån med ca. 2 dB. En ytterligare sänkning av hastigheten till 30 km/h påverkar inte bullernivån. Vid en höjning av hastighetsbegränsningen från 50 km/h till 60 km/h ökar den ekvivalenta bullernivån med ca. 2 dB.¹

Trafiksäkerhet

En hastighetsbegränsning på 40 km/h harmoniserar med gatumiljöns karaktär i större delen av orternas gatunät.

För att uppnå god kvalitet enligt ”Rätt fart i staden” inom bostadsområdet krävs en reell reducering av hastigheten till 30 km/h. Denna hastighetsbegränsning kräver omfattande fysiska åtgärder för att uppnå en acceptabel efterlevnad.

För en trafiksäker miljö vid skolan bör hastighetsbegränsningen till 30 km/h bibehållas.

Framkomlighet

I allmänhet innebär inte föreslagna åtgärder några större förändringar vad gäller framkomligheten för något trafikslag. En rad åtgärder har tidigare utförts inom tätorten där de oskyddade trafikanterna prioriterats. Nämnas kan den gång/cykelväg som byggdes utmed Lovsjövägen och då även gång/cykelpassagerna byggdes om.

Utmed Mobrovägen finns idag ett så kallat spårviddshinder som endast tillåter passage av bussar som nu föreslås utgå. Det sker i samband med andra åtgärder på sträckan vilka syftar till att sänka fordonshastigheterna i kombination med begränsad hastighet till 30 km/tim. Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten till idrottsplatsen, skolan och området i övrigt. Idag är man hänvisad till att använda sig av Kronhedsvägen för att nå dessa, boende i söder för att nå skolan och boende norr om för att nå idrottsplatsen mm, vilket innebär en omväg på cirka 1,5 km med den miljöbelastning som det medför.

BEGREPPSLISTA

Förkortningar

| | |
|------|---|
| DTSS | Dimensionerande trafiksäkerhetssituation. |
| LS | Lindrig skada. |
| TS | Trafiksäkerhet. |
| SS | Svår skada. |

Kvalitetsnivåer

| | |
|---------------------------------|--|
| God kvalitet tillgodosett | Innebär att det berörda kvalitetsanspråket är (betecknas även som grön kvalitet). |
| Mindre god kvalitet är kvalitet | Innebär att det berörda kvalitetsanspråket delvis tillgodosett. Kvalitetsnivån kan godtas om andra väsentliga kvaliteter därigenom erhåller god (betecknas även som gul kvalitet). |
| Låg kvalitet förbättra | Innebär att det berörda kvalitetsanspråket inte tillgodoses. Åtgärder bör planeras för att på sikt kvaliteten (betecknas även som röd kvalitet). |

Livsrum

| | |
|---|--|
| Frirum (F) barnen. | Rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. |
| behöva | I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte oroas sig för motortrafik, som i princip inte bör förekomma. |
| Integrerat frirum (IF) inkörning men trafikanterna. | Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad alltid med stor hänsyn till de oskyddade |
| Integrerat transportrum (IT) har ringa anspråk på | Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men anspråk på att korsa det. Det finns också ringa vistelse i rummet. |
| Mjuktrafikrum (M) gaturum. kontakt och anspråk att rummet | Rum som omfattar större delen av stadens Väggar i rummet uttrycker ett anspråk på närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. I ska bilister och oskyddade trafikanter samspara. |

Transportrum (T)
och

Rum för enbart motorfordonstrafik. Där gång-
cykelpassager på ett bekvämt och säkert sätt är
separerade.

Bilaga 2

”Fastställda principer för hastighetsanalys”

Hastighetsanalysen skall utföras så att nuvarande system anpassas till dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Enligt 3 kap17§ i trafikförordningen så måste ”varje hastighetsförändring vägas mot de olika transportpolitiska delmålen, särskilt trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö”. 85% av de som kör på vägen skall hålla skyltad hastighet - om inte krävs åtgärder.

För att undvika plottrighet skall jämna hastighetsgränser i 20-steg (40,60,80) eftersträvas. På kort sikt kommer det att finnas faktorer som försvårar eller omöjliggör att den långsiktiga strategin kan genomföras i närtid, framförallt brister i den fysiska utformningen.

Utöver vad som framgår av texten ovan skall definitioner av de olika hastighetsnivåerna användas som underlag vid analysen:

-30 km/tim kan skyltas längs kortare sträckor där gående har starka behov av att korsa vägen. Används restriktivt; kan skyltas exv vid vissa skolor längs huvudgator.

-40 km/tim kan skyltas på vägar av lokal karaktär som idag har 30 eller 50 km/tim och där oskyddade trafikanter vistas. Cykling sker här normalt på körbanan tillsammans med motorfordonstrafik. Passager för oskyddade trafikanter är i plan och ofta i anslutning till korsningar*

-60 km/tim kan skyltas på vägar som idag har 50 eller 70 km/tim; vägar med betydande trafikmängder exv infart- och genomfartsgator, dvs rum för motorfordon där gående och cyklister är separerade. Anslutningar till vägen bör vara få. Passager som inte har tydlig utformning bör åtgärdas*.

-80 km/tim kan skyltas på vägar som idag har 70 km/tim eller 90 km/tim; vägar med en renodlad transportuppgift. Passager bör vara planskilda*.

**50, 70, 90 och 110 km/tim kan behållas under en övergångsperiod där åtgärder behöver vidtas innan gränserna kan ändras.*

JÖNKÖPINGS KOMMUN
Stadsbyggnadsnämnden

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
2006-12-07

37

Forts § 466

Stadsbyggnadsnämndens beslut

- Hastighetsbegränsning till 30 km/tim kan enbart bli aktuellt på huvudgator och gator med genomfartstrafik i direkt anslutning till F-6 skolors skolgårdar. Hastighetssänkning bör endast användas då det i övrigt understryks av gatukaraktern att 30 km/tim är en lämplig hastighet eller om åtgärder kan genomföras som ger en dylik effekt.
- Hastighetsbegränsningar ska gälla måndag - fredag 07:00-17:00 med uppehåll under juli månad. Högstadiel elever får anses vara trafikmogna och därmed ha förmågan till en rationellt beteende i trafikmiljön. Yngre barn skall åtföljas av vuxen.
- Trafikmiljön i skolans omedelbara närhet bör så långt som möjligt tydliggöras. Det innebär att miljön är utformad på ett sätt så att alla trafikanter lätt kan förstå hur man skall bete sig.
- Skolorna bör stimuleras att arbeta aktivt med information och projekt som "Gå och cykla till skolan" och "TMS" - "Trafik- och miljömedveten skola" bör uppmuntras.
- Möjligheterna till att skapa "Hämta/lämna-platser" på lämpliga platser och lämpligt avstånd från skolan bör utredas.

Beslutet expedieras till:
akten, stadskontoret

sterandes signatur




Utdragsbestyrkande

Åtgärder

1. Ny gångpassage, B=3,6 m
2. Port 30/40 km/tim, B= 6,0 m
3. Port 40/60 km/tim, B=6,0 m
4. 40/60 km/tim, ej port
5. 40/80 km/tim, ej port
6. 60/80 km/tim, ej port
7. Ombyggnad korsning, tex genomgående gång/cykelbana
8. Längre mittrefuge utan gångpassage
9. Spårviddshinder utgår