



Plan för rätt fart

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Plan för rätt fart	Plan	2022-03-28 § 48	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	3	22KS92 21SBN906	2026-06-30
Dokumentinformation	Kommunal föreskrift, Plan för rätt fart		
Dokumentet gäller för			



I. Inledning

2007 beslutade riksdagen om att införa ett nytt hastighetssystem om hastighetsgränser i 10-steg. Hastighetsgränserna i 10-steg är en del av de transportpolitiska målen och arbetet med att uppnå nollvisionen, som innebär att ingen ska dö eller skadas svårt i trafiken.

Piteå kommun är beslutande myndighet vad gäller hastighetsgränser på Piteås kommunala vägar och samtliga vägar inom tätbebyggt område. I dagsläget gäller en generell bashastighet om 50 km/tim inom tätbebyggt område, oberoende hur gatan är utformad eller vilka andra förutsättningar som föreligger.

Genom att anpassa hastighetsgränser i tätbebyggda områden efter trafikanternas behov, gatans säkerhetsstandard och omgivningens förutsättningar ska Piteå bli en tryggare, miljövänligare och mer attraktiv kommun.

I.2 Syfte

Syftet med planen är att anpassa hastighetsgränserna till den trafikmiljö som råder med hänsyn till trygghet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö.

Hastigheten har stor direkt inverkan på trafiksäkerheten. Detta gäller framför allt konsekvenserna av en kollision. Vilka skadeföljder en olycka får beror på det krockvåld som människan utsätts för och krockvåldet är i sin tur direkt kopplat till fordonens hastighet. En hög effektivitet och tillgänglighet i transportsystemen är av stor vikt för företag och affärsverksamheter. Trafiksystemet måste vara jämställt och inte göra skillnad på till exempel åldersgrupper och kön. Därför ska behoven beaktas för alla trafikantslag. Vilken hastighet som är lämplig för fordonstrafiken utifrån karaktär hänger samman med vilken roll gatan har i stadsstrukturen och hur den omgivande miljön ser ut.

Mänsklig närvaro ger trygghet varför gaturummen bör utformas så de oskyddade trafikanterna kan trivas, vara säkra och trygga. I de fall där en trygg separering av olika trafikantslag inte kan uppnås ska fordonens hastighet begränsas till de oskyddade trafikanternas fördel. Halter av olika luftföroreningar från vägtrafiken är beroende av många faktorer men generellt gäller att de luftförorenande utsläppen minskar vid en sänkning av hastigheten. Accelerationer och retardationer ökar utsläpp varför en jämn hastighet är att föredra. Hastigheten har också påverkan på trafikbuller.

I.3 Omfattning och avgränsning

Planen omfattar alla gator och vägar där Piteå kommun har juridisk beslutanderätt om hastighetsgränser, det vill säga gator och vägar inom tätbebyggt område samt vägar utanför tätbebyggt område där kommunen är väghållare. Dessa gator och vägar har genomgått en hastighetsutredning med syfte att hitta rätt hastighetsbegränsning, utifrån



vad som anges i denna plan.

I.4 Metod

Planen grundar sig dels på Sveriges kommuner och regioners handbok "Rätt fart i staden" som syftar till att få en nationell likhet och igenkännbarhet vad gäller hastighetsgränser, dels på Nollvisionen, verksamhetsplanens mål, inkomna synpunkter, platsbesök och hastighetsmätningar.

I.5 Mål

Regleringen av hastighetsgränser ska bidra till Piteå kommuns verksamhetsmål om att

- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla.
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer.
- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer.
- Piteå ska vara Sveriges barnvänligaste kommun.
- Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagare.
- Piteå ska år 2030 ha 46 000 invånare och till 2050 50 000 invånare



2. Prioritering av trafikslag utifrån trafikmiljö

Olika trafikslag ställer olika krav på trafikmiljön. Vissa gator som till exempel är utpekade för uttryckningstrafiken ställer goda krav på framkomlighet medan till exempel bostadsgator ställer krav på säkerhet för oskyddade trafikanter.

Tabell 1 visar vilket trafikslag som bör prioriteras i de olika trafikmiljöerna.

Tabell 1.

Trafikmiljö	Prioriterat trafikslag
Genomfart/Infart och huvudvägnät	Fordons- och uttryckningstrafiken
Industri- och handelsområden	Fordons- och uttryckningstrafiken
På gator där gång- och cykeltrafiken är separerad från gatan	Fordonstrafiken
På gator med mycket lågt antal oskyddade trafikanter	Fordonstrafiken
På uppsamlingsgator som inte har separerad gång- och cykeltrafik men där kollektivtrafiken har ett stort anspråk av framkomlighet	Kollektivtrafiken
I bostadsområden	Oskyddade trafikanter
I centrumområden	Oskyddade trafikanter
På gator med stort inslag av oskyddade trafikanter utan separat gång- och cykelväg	Oskyddade trafikanter
Vid skolor	Oskyddade trafikanter
På torg och gator där biltrafiken har litet eller inget anspråk	Oskyddade trafikanter



3. Val av hastighetsgränser

Inriktningen för Piteå kommun är att använda sig av hastighetsbegränsningarna 30, 40, 60 och 80 kilometer i timmen samt gångfartsområde, eftersom hastighetsgränserna 50 och 70 km/h på sikt bedöms fasas ut. Inriktningen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska ”plottrigheten”. Beslut ska motiveras och beslutas enligt Samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning.

Tabell 2 beskriver val av hastighet utifrån gatu- och områdeskategorier.

Tabell 2.

Hastighet	Val av hastighet för gatu- eller områdeskategori
 Gångfartsområde (gångfart)	• På gator och torg där extra fokus ska läggas på gåendes säkerhet. • I andra fall enbart om särskilda skäl föreligger.
 30 km/tim	• Vid skolor och förskolor. • I andra fall enbart om särskilda skäl föreligger.
 40 km/tim	• Inom tätbebyggt område och vägar utanför tätbebyggt område med direktutfarter, exempelvis bostadskvarter, stads- och byacentrum.
 60 km/tim	• Genomfartsleder genom tätbebyggt område och vägar utanför tätbebyggt område utan- eller med endast ett fåtal direktutfarter från t.ex. bostäder.
 80 km/tim	• Tillfartsleder, ringleder eller liknande.



3.1 Uppföljning och utvärdering

Målen i hastighetsplanen ska följas upp och utvärderas genom analys av hastighetsmätningar, trafikflöden och olycksstatistik samt av resenärsstatistik för kollektivtrafiken.

Antagen av Kommunfullmäktige 2012-10-15 § 163
Reviderad av Kommunfullmäktige 2018-06-20 § 116
Reviderad av Kommunfullmäktige 2022-03-28 § 48