



## **Plan för rätt fart i Piteå**

<b>Dokumentnamn</b>	<b>Dokumenttyp</b>	<b>Senast reviderad</b>	<b>Beslutsinstans</b>
Plan för rätt fart i Piteå	Plan	2018-06-20 § 116	Kommunfullmäktige
<b>Dokumentansvarig/processägare</b>	<b>Version</b>	<b>Diarienummer</b>	<b>Giltig till</b>
Samhällsbyggnad	2	16SBN262 18KS265	2022-06-20
<b>Dokumentinformation</b>	Innehåller plan för hastighetsgränser i Piteå kommun		
<b>Dokumentet gäller för</b>	Samhällsbyggnadsnämnden		



# I. Inledning

2007 beslutade riksdagen om att införa ett nytt hastighetssystem om hastighetsgränser i 10- steg. De nya hastighetsgränserna 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, allt som en del i att nå målet en attraktiv och uthållig kommun.

## 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 där kommunen är väghållare. Dessa gator och vägar ska genomgå 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 landstings 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 Samråd

Arbetet med planen har föregåtts av ett brett samråd med såväl allmänhet som intresseorganisationer, myndigheter och politik när ursprungsplanen arbetades fram 2010. Denna revidering innebär inga större förändringar och föranleder på så vis inget behov av ytterligare samråd.

## I.6 Mål

Genom Piteå kommuns övergripande målsättning ska hastighetsgränser bidra till att

- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer
- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer



## 2. Hastighetens betydelse

### 2.1 Stadens karaktär

Begreppet karaktär används som ett samlande begrepp för många olika faktorer som kan påverka bilden av staden och dess olika kvaliteter. Bebyggelsestrukturen, enskilda byggnader, platser, parker och gatunät bidrar i hög grad till ortens karaktär och är viktiga beståndsdelar i ortens attraktivitet. 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.

### 2.2 Tillgänglighet

Med ett tillgängligt transportsystem avses att trafiksystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. 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, det vill säga för gång-, cykel- och mopeditrafik, bil- och lastbilstrafik, kollektivtrafik samt utryckningstrafik.

### 2.3 Trafiksäkerhet

Hastigheten har stor direkt inverkan på trafiksäkerheten. Detta gäller framförallt 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.

Studier visar att fotgängares risk att dödas och skadas varierar mellan olika åldersgrupper. Skaderisken för fotgängare på 50-gator är 10 gånger högre för äldre personer (65+) jämfört med personer i åldrar upp till 44 år. Det är också viktigt att inte bara motverka dödsfallen utan även allvarligt skadade. De äldres behov av säkerhet bör vara dimensionerande för utformning av gator och vägar där blandtrafik råder eftersom äldre fotgängare (60+) löper större risk att skadas eller dödas i trafiken, *källa Trafikverket*.

### 2.4 Trygghet

I ett jämställt trafiksystem som ger förutsättningar för alla trafikantslag är tryggheten en viktig faktor. I de flesta fall är det mänsklig närvaro som ger trygghet, vilket innebär att oskyddade trafikanter ofta undviker ensliga gång- och cykelvägar där de känner utsatthet och hellre drar sig till bilvägar trots att de där utsätter sig för större trafiksäkerhetsrisker. Gaturummen bör därför 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.

### 2.5 Miljö och hälsa

Halter av olika luftföroreningar från vägtrafiken är beroende av många faktorer såsom biltrafikflödets storlek och sammansättning, hastighet, körmönster och gaturummets bredd och höjd. Generellt gäller att de luftföroreande utsläppen minskar vid en sänkning av hastigheten. Accelerationer och retardationer ökar utsläpp varför en jämn hastighet är att föredra.



### 3. Prioritering av trafikslag utifrån trafikmiljö

Olika trafikslag ställer olika krav på trafikmiljön. Vissa gator som t.ex. är utpekade för uttryckningstrafiken ställer goda krav på framkomlighet medans t.ex. 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



## 4. 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”. *Tabell 2* beskriver val av hastighet utifrån gatu- och områdeskategorier.

Tabell 2.

Hastighet	Val av hastighet för gatu- eller områdeskategori
 Gångfartsområde (gångfart)	<ul style="list-style-type: none"><li>• På gator och torg där extra fokus ska läggas på gåendes säkerhet.</li><li>• Enbart om särskilda skäl föreligger.</li><li>• Motiveras och beslutas av ansvarig nämnd.</li></ul>
 30 km/tim	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vid skolor och förskolor.</li><li>• I andra fall enbart om särskilda skäl föreligger, vilket motiveras och beslutas av ansvarig nämnd eller enligt kommunens delegationsordning.</li></ul>
 40 km/tim	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inom tätbebyggt område med direktutfarer, exempelvis bostadskvarter, stads- och byacentrum.</li><li>• Motiveras och beslutas av ansvarig nämnd eller enligt kommunens delegationsordning.</li></ul>
 60 km/tim	<ul style="list-style-type: none"><li>• Genomfartsleder genom tätbebyggt område och vägar utan direktutfarer från t ex bostäder.</li><li>• Motiveras och beslutas av ansvarig nämnd eller enligt kommunens delegationsordning.</li></ul>
 80 km/tim	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tillfartsleder, ringleder eller liknande.</li><li>• Motiveras och beslutas av ansvarig nämnd eller enligt kommunens delegationsordning.</li></ul>

### 4.1 Uppföljning och utvärdering

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