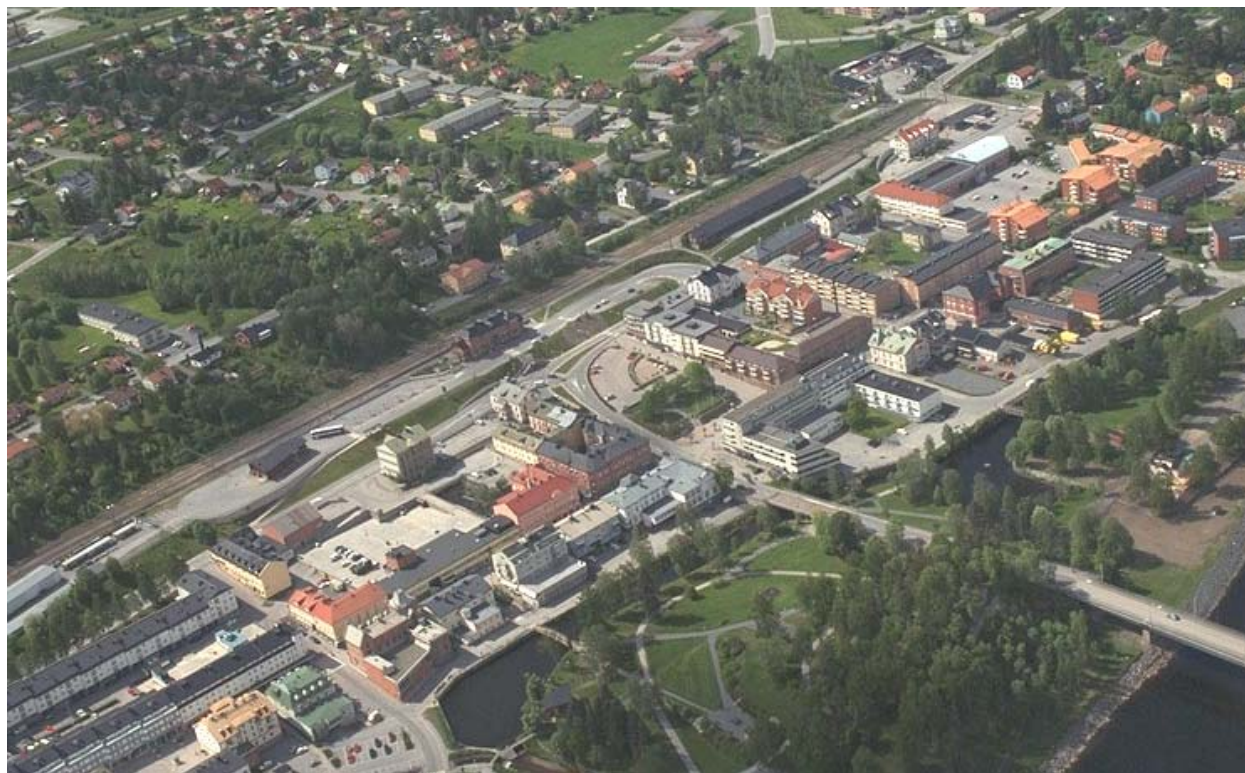


Trafiknätsanalys för Sollefteå stad



Samhällsbyggnadskontoret

SOLLEFTEÅ KOMMUN
2001

Förord

I Sollefteå har de senaste åren diskuterats och tagits fram förslag till att skapa en vackrare och trivsammare stad. Flera av förslagen har genomförts, t ex ombyggnaden av torget samt förbättrad kontakt mellan gågatan och stadsparken. Det senaste projektet som färdigställts är förnyelsen av Centrumplan. Gatuförnyelse är en av flera åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och stimulera den kommersiella verksamheten i centrum samt förbättra utemiljön i bostadsområdena.

I arbetet med trafikanalysen har sättet att analysera trafiknäten hämtats från handboken "Lugna gatan". Här visas de olika trafikantgruppernas anspråk på de befintliga näten, kvaliteter bedöms och problem visas, till stor del med kartans hjälp.

Nollvisionen är en av många drivkrafter för projektet. Den innebär att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande ska minskas. På sikt ska ingen människa dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Syftet med arbetet är att göra tätortens gator mer trafiksäkra, miljövänliga och mer estetiskt tilltalande. Med rätt utformning kan trafiksäkerheten förbättras. Barnens, de äldres och de funktionshindrades behov ska vara dimensionerande.

Arbetet med att ta fram trafiknätsanalysen har bedrivits av en arbetsgrupp bestående av Matti Heino, miljö- och byggkontoret och Anders Bäckman, tekniska kontoret. Arbetet har förankrats av en styrgrupp bestående av tre politiker, Gunvor Eriksson, Tomas Tejle och Paul Höglund samt tre chefstjänstemän, Hans-Åke Eriksson, Inger Norman och Lars Tilly.

Begreppsförklaring

Trafiknät: Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag. I denna analys behandlas bilnätet, bussnätet, utryckningsnätet samt gång- och cykelnätet.

Funktionsindelning: Indelning av trafiknätet för ett visst trafikslag med enhetliga anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Gångpassage/cykelpassage: Plats på gatusträcka där gående/cyklister korsar gatan. I begreppet innefattas inte någon särskild utformning eller reglering. Trafiklagstiftningens begrepp 'övergångsställe' används inte i denna analys.

Kvalitetsbedömning: Önskade egenskaper hos trafiksystemet avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. I de fall kvaliteter kan bedömas anges nivåerna med färgkoden grön - gul - röd

Nollvisionen: Regeringspropositionen 1996/97:137 som bl a anger "att det långsiktiga målet ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta".

Framkomlighet: Tidsförbrukning för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare.. Tidsförbrukningen beror av förflyttningens längd och hastighet. Eftersom längden är given blir färdhastigheten avgörande för framkomligheten. Framkomligheten för gående, och i synnerhet för funktionshindrade, påverkas i hög grad av fördröjningar vid passager och av passagerarnas detaljputformning.

Hastighetssäkring. Fysiska åtgärder med syfte att säkerställa att olika slag av fordonstrafik inte överskrider en viss angiven hastighet på en sträcka eller omedelbart före en konfliktpunkt. Vägmärken och övervakning betraktas här inte som medel för hastighetssäkring utan endast som kompletterande eller förstärkande åtgärder.

Gång- och cykelnät: Sammanhängande cykelvägar som binder samman viktiga målpunkter inom staden. Cykelvägarna är även till för gående. Inom staden finns viktiga gångstråk som inte behandlas i denna trafiknätsanalys.

Sammanfattning

1998 gavs skriften ”Lugna gatan” ut . Det är en handbok och processbeskrivning som ger underlag för hur blandtrafikgatorna inom tätort bör vara utformade för att svara mot ”Nollvisionens” krav. I arbete med denna trafiknätsanalys har sättet att analysera trafiknäten hämtats från denna handbok.

Syftet med analysen är att funktionsindela trafiknäten och visa vilka anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet som trafikslagen har inom olika delar av näten samt visa var i gatunätet det finns motstridiga villkor.

De olika anspråk som behandlas i analysen är bilnät, bussnät, utryckningsnät, cykelnät, gång- och cykelpassager samt skoterpassager.

Målsättningen med trafiknätsanalysen är att:

- Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ska förbättras.
- Antalet trafikolyckor med personskador ska minska.
- Tätorten ska göras trivsammare och mer attraktiv för gående och cyklister.
- Barnens, de äldres och de funktionshindrades behov ska vara dimensionerande.

Planeringssteget uppdelas i följande moment:

1. Anspråk – funktionsindelning som redovisar varje trafikslags teoretiska och av gatuutrymmet ohämmade anspråk på trafiksäkerhet och framkomlighet.
2. Bedömning av kvaliteter i nuvarande trafiknät; visar var och hur mycket nuvarande gatunät skiljer sig från anspråken och klargör var brister finns.
3. Förslag till förändringar

Utifrån anspråk och bedömning av kvalitet har förslag till förändringar framtagits. De förändringar som föreslås är; ny funktionsindelning, hastighetsklassificering av bilnätet, nya 30-områden, förbättrade gång- och cykelpassager samt utbyggnad av cykelvägnätet.

Utformning och gestaltning av gatumiljön är av stor betydelse för trafiksäkerheten och trevnaden för alla trafikanter.

Vid projektering av ny- eller ombyggnad av gatumark eller annan allmän mark ska stor vikt läggas på utformningsfrågorna.

Innehåll	Sid		Sid
1 INLEDNING	6	4 FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING	35
1.1 Inriktning och omfattning		4.1 Ny genomfart	
1.2 Analysens ställning i kommunens planering		4.2 Förslag till ny funktionsindelning	
1.3 Syfte		4.3 Hastighetsklassificering av föreslaget bilnät	
1.4 Mål		4.4 Lokalgatunät indelat i 30-områden	
1.5 Metod		4.5 Förbättrat cykeltrafiknät	
		4.6 Utformning och gestaltning	
2 ANSPRÅK – FUNKTIONSINDELNING	7	5 KONTROLL AV MÅLUPPFYLLELSE	43
2.1 Bilnät		5.1 Effekter för biltrafiken	
2.2 Bussnät		5.2 Effekter för kollektivtrafiken	
2.3 Utryckningsnät		5.3 Effekter för utryckningstrafiken	
2.4 Cykelnät		5.4 Effekter för cykeltrafiken	
2.5 Gång- och cykelpassager		5.5 Effekter för de gående	
2.6 Skoter		5.6 Trafiksäkerhetseffekt	
		5.7 Miljöeffekt	
3 BEDÖMNING AV KVALITETER	21	6 GENOMFÖRANDE	45
3.1 Definition av kvaliteter		6.1 Investeringskostnader och utbyggnadsordning	
3.2 Bilnät			
3.3 Bussnät			
3.4 Utryckningsnät			
3.5 Cykelnät			
3.6 Gång- och cykelpassager			
3.7 Skoter			
3.8 Kontroll mot olycksstatistik			

1 INLEDNING

1.1 Inriktning och omfattning

1997 antog riksdagen propositionen ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället”. Därmed har trafiksäkerheten fått ökad tyngd bland övriga planeringsmål. Nollvisionens teser har utvecklats till användbara principer i reformprogrammet ”Säkrare trafikmiljö i tätort”. 1998 gavs skriften ”Lugna gatan” ut. Det är en handbok och processbeskrivning som ger underlag för hur blandtrafikgatorna inom tätort bör vara utformade för att svara mot ”Nollvisionens” krav. Lugna gatan har som vision att göra den fysiska utformningen av trafikmiljön så enkel och tydlig att trafikanterna, på varje del av gatunätet, ska kunna förstå vilka trafikregler som gäller och därmed påverkas, eller tvingas, till ett trafikbeteende som följer gällande trafikregler. Båda dessa skrifter har tagits fram i samarbete mellan Kommunförbundet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

1.2 Trafiknätsanalysens ställning i kommunens planering

I arbetet med analysen är det viktigt att trafiksäkerhetsarbetet samordnas med andra intressen, t ex miljö, stadsbyggnad och framkomlighet i ett system för planeringen av tätortens infrastruktur. Inom Sollefteå kommun pågår ett arbete med en fördjupad översiktplan för Sollefteå stad, i vilken trafiknätsanalys är en viktig del. Tidigare framtaget trafiksäkerhetsprogram och en helt nyligen framställd cykelplan är stödjande planeringsdokument för trafikanalysarbetet.

1.3 Syfte

Syftet med analysen är att funktionsindela trafiknäten och visa vilka anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet som trafikslagen har inom olika delar av näten samt visa var i gatunätet det finns motstridiga villkor. Med detta som underlag kan man sedan med nätåtgärder begränsa dessa konflikter och med hastighetsklassificering av gatorna ge önskad prioritet till vissa trafikslag. En viktig del i arbetet är att ge förutsättning för delaktighet och medinflytande för alla berörda.

1.4 Mål

Målsättningen med trafiknätsanalysen är att:

- Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ska förbättras.
- Antalet trafikolyckor med personskador ska minskas.
- Tätorten ska göras trivsammare och mer attraktiv för gående och cyklister.
- Barnens, de äldres och de funktionshindrades behov ska vara dimensionerande.

1.5 Metod

I trafiknätsanalysen beaktas kvalitetsanspråken trafiksäkerhet och framkomlighet. Det är dessa kvaliteter som har störst betydelse för nätens utformning och funktionsindelning. Orienterbarhet och tydlighet samt estetik och gestaltning kan i huvudsak tillgodoses genom detaljutformning och gestaltning av gaturummen och påverkar alltså inte nätanalysen.

Planeringssteget uppdelas i följande moment:

1. Anspråk – funktionsindelning som redovisar varje trafikslags teoretiska och av gatuutrymmet ohämmade anspråk på trafikäkerhet och framkomlighet.
2. Bedömning av kvaliteter i nuvarande trafiknät; visar var och hur mycket nuvarande gatunät skiljer sig från anspråken och klargör var brister finns.
3. Förslag till förändringar

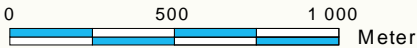
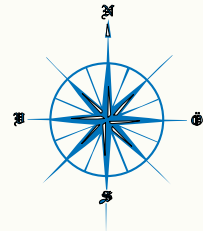
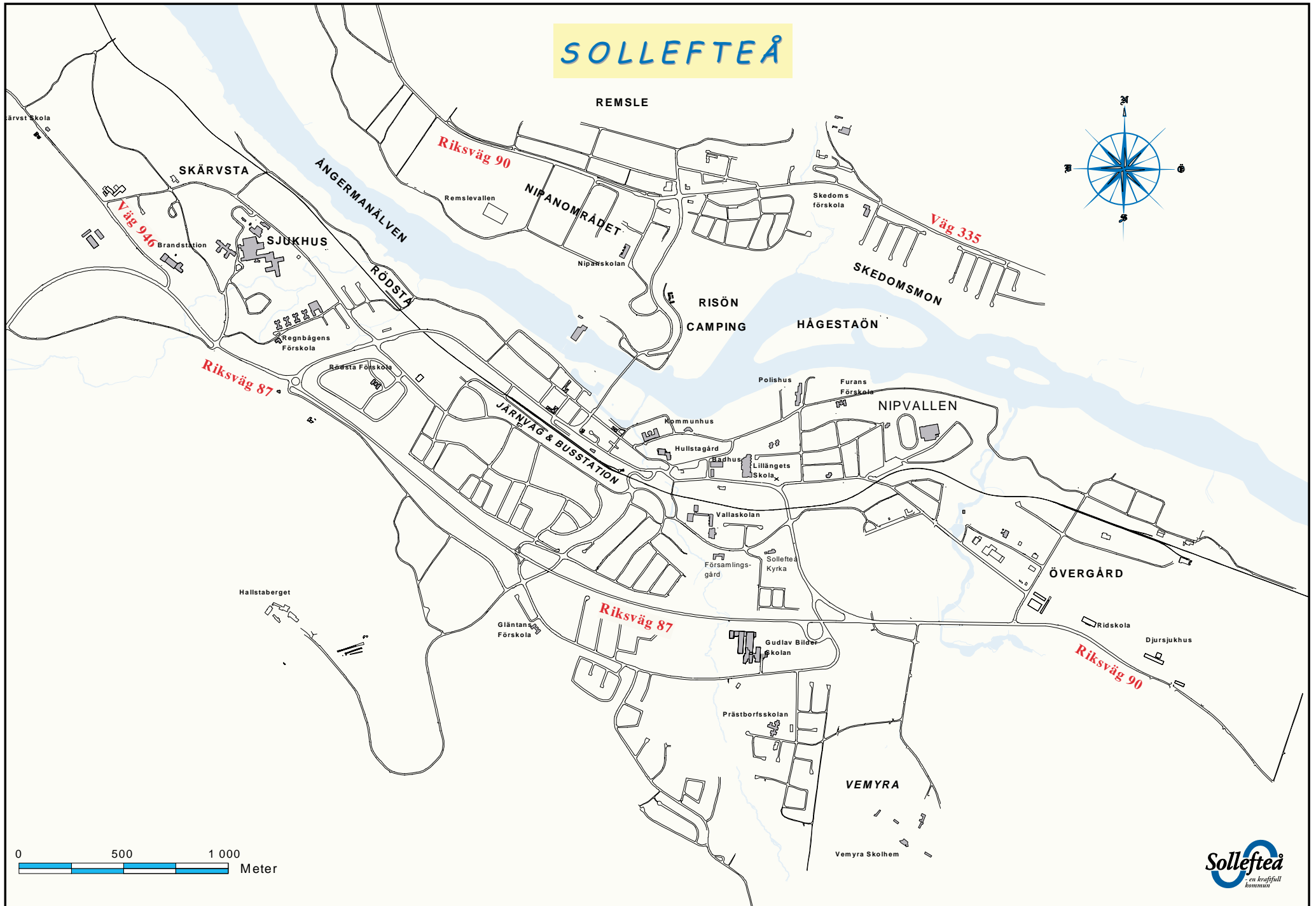
2 ANSPRÅK – FUNKTIONSinDELNING

Nätanalysen har utförts inom den nätstruktur som bildas av befintliga gator och GC-vägar inom tätorten. Bilnätet delas upp i olika funktioner som sedan avgör vilket hastighetsanspråk bilisterna har. Ordningsföljden ger inte uttryck för någon prioritering mellan trafikslagets anspråk.

För att beskriva biltrafikanternas anspråk har biltrafiknätets gator och vägar delats upp efter den primära funktionen för respektive länk. Funktionen avgör sedan vilket hastighetsanspråk bilisterna har.

Funktionsindelning			Anspråk
Nättyp	Länktyp	Huvudsaklig trafikuppgift	Färdhastighet
Huvudnät	Genomfart eller infart	Biltrafik genom eller till en tätort	70 km/tim
	Huvudgata (övriga länkar i huvudnätet)	Biltrafik mellan tätortens olika delar	50 km/tim
Lokalnät	Lokalgata (länk i lokalnätet)	Biltrafik inom ett område	30 km/tim
<i>Längsta körsträcka mellan en start/målpunkt inne i ett område och närmaste anslutning till huvudnätet bör inte överstiga 400 m</i>			

SOLLEFTEÅ



2.1 Bilnät

Biltrafikanternas anspråk på framkomlighet bedöms utifrån dagens nät. Nuvarande trafikmängder samt nuvarande gatufunktion beskriver väl vilka anspråk biltrafiken har. Biltrafikens anspråk på framkomlighet delas upp i två delar, den enskilda trafikantens anspråk på hastighet samt den samlade trafikens anspråk på kapacitet.

För att beskriva biltrafikens hastighetsanspråk har biltrafiknätets gator och vägar delats upp efter den primära funktionen på respektive länk. Funktionen på länken avgör sedan vilket hastighetsanspråk bilisterna har.

Biltrafiken har också anspråk på en lättorienterad och säker miljö utformad på ett sådant sätt att sannolikheten för olycka är låg, och att konsekvensen av en inträffad olycka inte blir allvarlig.



*Bilden är tagen i korsningen
Kungsgatan - Storgatan.
Kungsgatan är enligt funktionsindelningen en genomfartsgata.*

BILNÄTETS FUNKTION



- Genomfartsgata
- Huvudgata

2.1 Bussnät

Kollektivtrafikens attraktivitet styrs framför allt av busstrafikens färdhastighet och turtäthet samt av avståndet mellan hållplats och målpunkt. I denna analys beskrivs kollektivtrafiken utifrån busslinjenät och hållplatslägen. Redovisat busslinjenät inrymmer både lokaltrafik och regionbussar. Målsättningen är att avståndet från bostad till närmaste buss-hållplats inte ska överstiga 300 meter för boende inom Sollefteå stad. Viktiga behov för resenärerna är även tydliga hållplatser med bra information, väderskydd och sittmöjligheter samt att de är anpassade för de funktionshindrades behov.

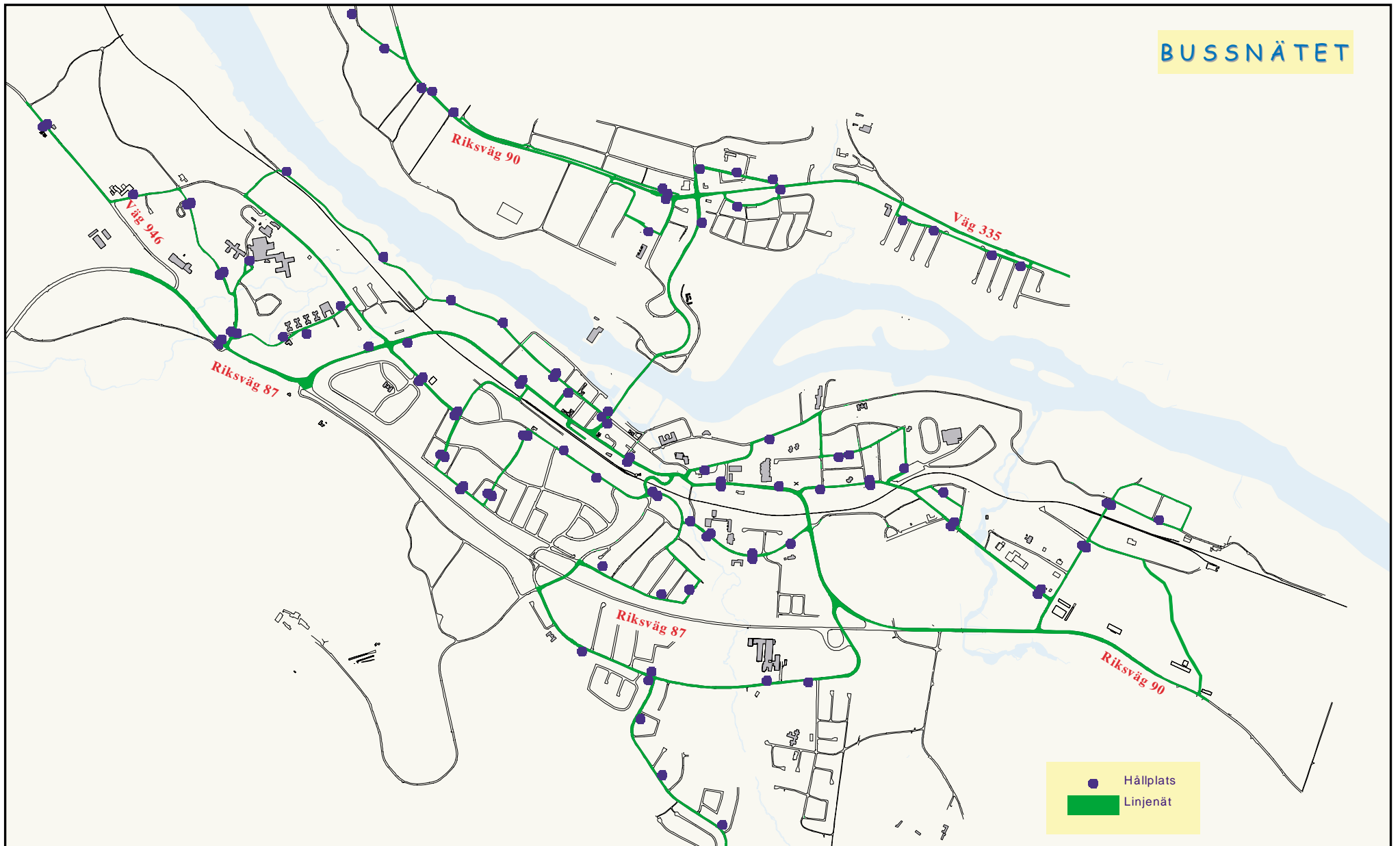


Bussupställningsplatser vid Sollefteå resecentrum.



Busshållplats vid Sollefteå kyrka.

BUSSNÄTET



2.2 Utryckningsnät

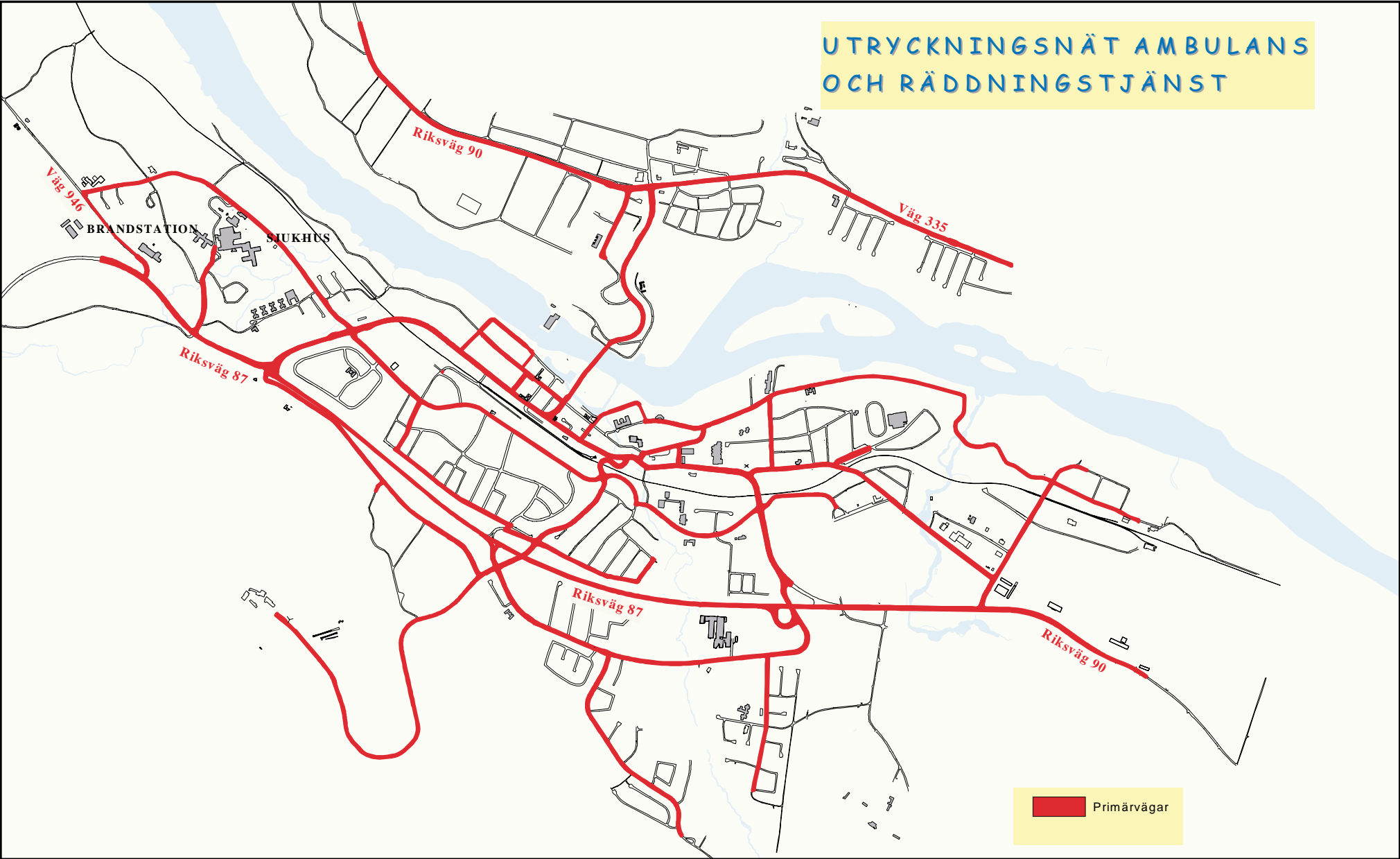
Utryckningsvägarna är viktiga i nätanalysen. Ambulansens och Räddningstjänstens inställelsetider till olika målpunkter är beroende av i vilken hastighet bilarna kan färdas. Framkomligheten i korsningarna längs vägen är också av stor betydelse. Primära utryckningsvägar bör därför ges stor vikt vid hastighetsklassificeringen av biltrafiknätet.

För ambulanstransporter finns det både ett hastighetsanspråk och ett anspråk på en jämn och rak väg för att inte utsätta patienter för onödigt lidande.

Polisens behov av att färdas snabbt är mer svårdefinierat och följer inte enskilda vägar på samma sätt som brandkår och ambulans. I analysen redovisas därför inte några vägar för polisiära utryckningar.



UTRYCKNINGSNÄT AMBULANS OCH RÄDDNINGSTJÄNST



2.3 Cykelnät

Ett väl fungerande cykelnät är bra både ur miljö- och hälsosynpunkt. Ett ökat cyklande kan dock innebära en risk för att antalet cykelolyckor ökar. I målsättningen att öka cyklandet genom utbyggnad av cykelnätet är det därför viktigt att det nya nätet utformas på ett trafiksäkert sätt. Anspråket är i första hand en eftersträvan av separata gång- och cykelvägar med planskilda passager planerade på ett sådant sätt att de har bättre framkomlighet än alternativa förbindelser, där gång- och cykeltrafiken inte är separerad från biltrafiken. I andra hand anordnas passager som är hastighetssäkrade till 30 km/tim, alternativt nyttjas lågtrafikerade blandtrafikgator med max 30 km/tim.

I anspråken redovisas befintliga gång- och cykelvägar samt blandtrafikgator.



BEFINTLIGA CYKELVÄGAR



2.4 Gång- och cykelpassager

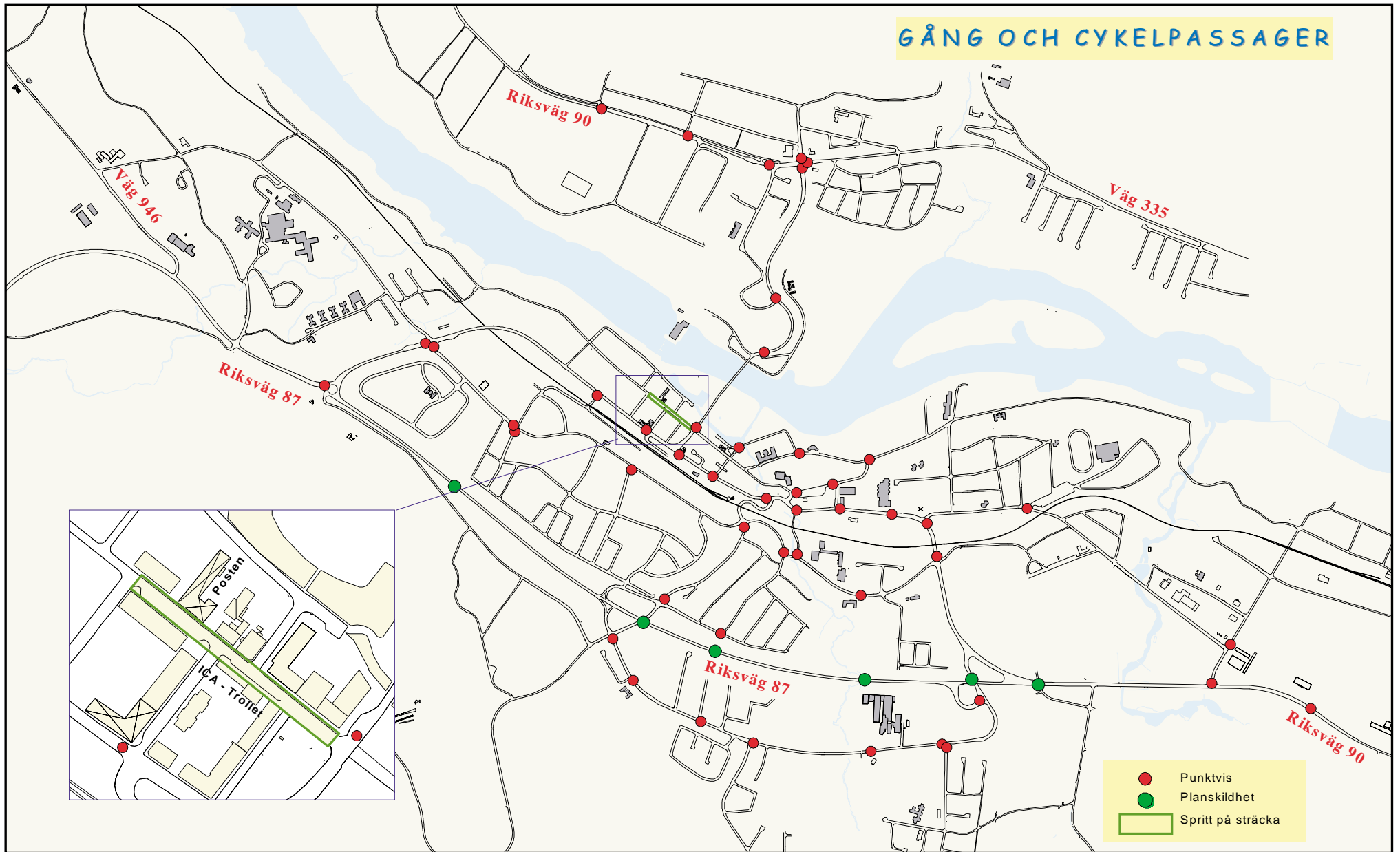
Gångtrafikens färdhastighet *längs* gångnätets länkar är given inom de gränser som sätts av individernas prestationsförmåga.

Där vidförutsätts att detaljutformningen inte innebär någon begränsning för någon kategori av gångtrafikanter. Det finns därför ingen anledning att, som underlag för nätanalysen, indela gångnätet i funktionsklasser med skilda anspråk på färdhastighet längs länkarna. Däremot finns anledning att redovisa de gåendes anspråk på att *korsa* bilnätets länkar med god säkerhet och framkomlighet.

Bedömning av anspråken har gjorts utifrån arbetet med ny cykelplan och inventeringen av övergångsställen enligt ”Säkra gångpassagen”.



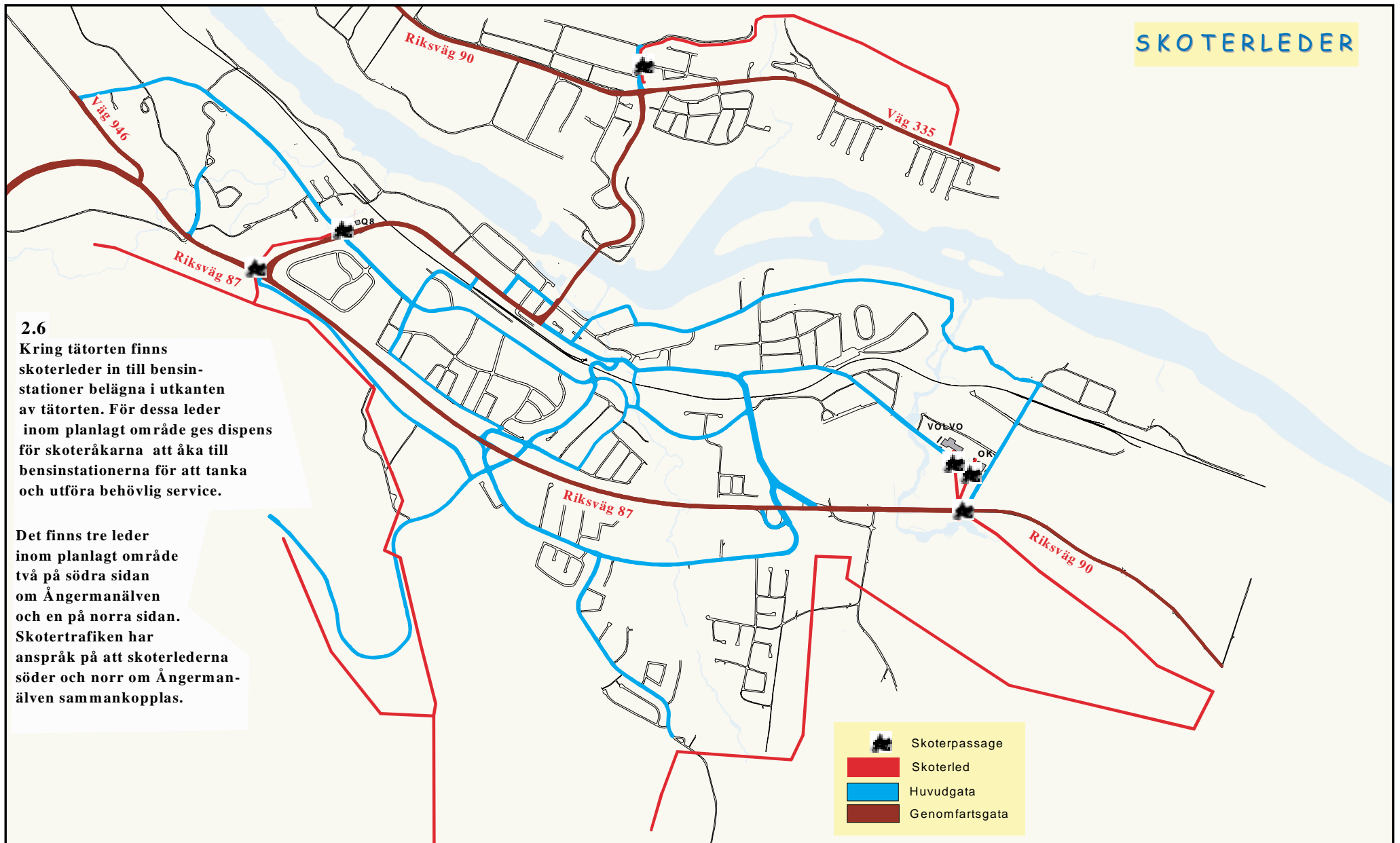
GÅNG OCH CYKELPASSAGER



2.6

Kring tätorten finns skoterleder in till bensinstationer belägna i utkanten av tätorten. För dessa leder inom planlagt område ges dispens för skoteråkarna att åka till bensinstationerna för att tanka och utföra behövlig service.

Det finns tre leder inom planlagt område två på södra sidan om Ångermanälven och en på norra sidan. Skotertrafiken har anspråk på att skoterlederna söder och norr om Ångermanälven sammankopplas.



3 KVALITETSBEDÖMNING

3.1 Definition av kvaliteter

Som underlag för de förslag som redovisas har kvaliteten på de nuvarande trafiknäten bedömts. Avsikten med denna kvalitetsbedömning är att ge ett neutralt beslutsunderlag, som sedan kan utgöra grund för förslag till förändringar. Kvalitetsbedömningen görs utifrån färdhastigheten för biltrafiken på sträckan eller korsningen.

Trafiksäkerhet och trygghet

Risken för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken bör fortlöpande minskas mot noll. I trafiknäten bör hastigheten på biltrafiken inte vara högre än 30 km/tim där gående och cyklister korsar gatan. Särskilt gäller att barn, äldre och funktionshindrade bör kunna förflytta sig tryggt och säkert mellan bostaden och sina vanligaste målpunkter.

Framkomlighet

Gatunätet bör utformas, dimensioneras och regleras så att gående, cyklister, busstrafikanter och bilister ges möjlighet att med rimlig lätthet få tillgång till stadens utbud och aktiviteter. Därvid bör barn, äldre och funktionshindrade vara dimensionerande. I de fall anspråken på framkomlighet för olika trafikslag står i konflikt med varandra, bör framkomligheten för gående, cyklister och utryckningsfordon prioriteras före biltrafikanternas anspråk på framkomlighet.

Kvalitetsnivåer

För att beskriva hur väl olika anspråk är tillgodosedda i dagens trafiknät har de olika trafikanternas anspråk bedömts efter en tregradig skala. Kvalitetsnivåerna för olika sträckor och korsningar anges med färgkod grön-gul-röd. Grön färgkod står för god kvalitet. Innebörden av gul respektive röd färgkod redovisas i anslutning till respektive bedömningsmall då den skiljer sig åt för olika kvalitetsområden och trafikslag.

Färgkod	Kvalitetsnivå	Kommentar
Grön	God	Godtas alltid
Gul	Mindre god	Kan godtas begränsad tid eller Kan godtas om andra väsentliga kvaliteter eller kostnader vinn
Röd	Låg	Kan inte godtas eller Kan godtas viss begränsad tid

3.2 Bilnät

Den genomsnittliga färdhastigheten, över hela dygnet i det befintliga biltrafiknätet, används som bedömningsunderlag för biltrafikens färdhastighet. Färdhastigheten har bedömts utifrån skyltad hastighet. Mätningar av fordons hastigheter och fordonsmängder har utförts på 40 punkter i trafiknätet för att den verkliga hastigheten i förhållande till den skyltade hastigheten ska kunna jämföras.

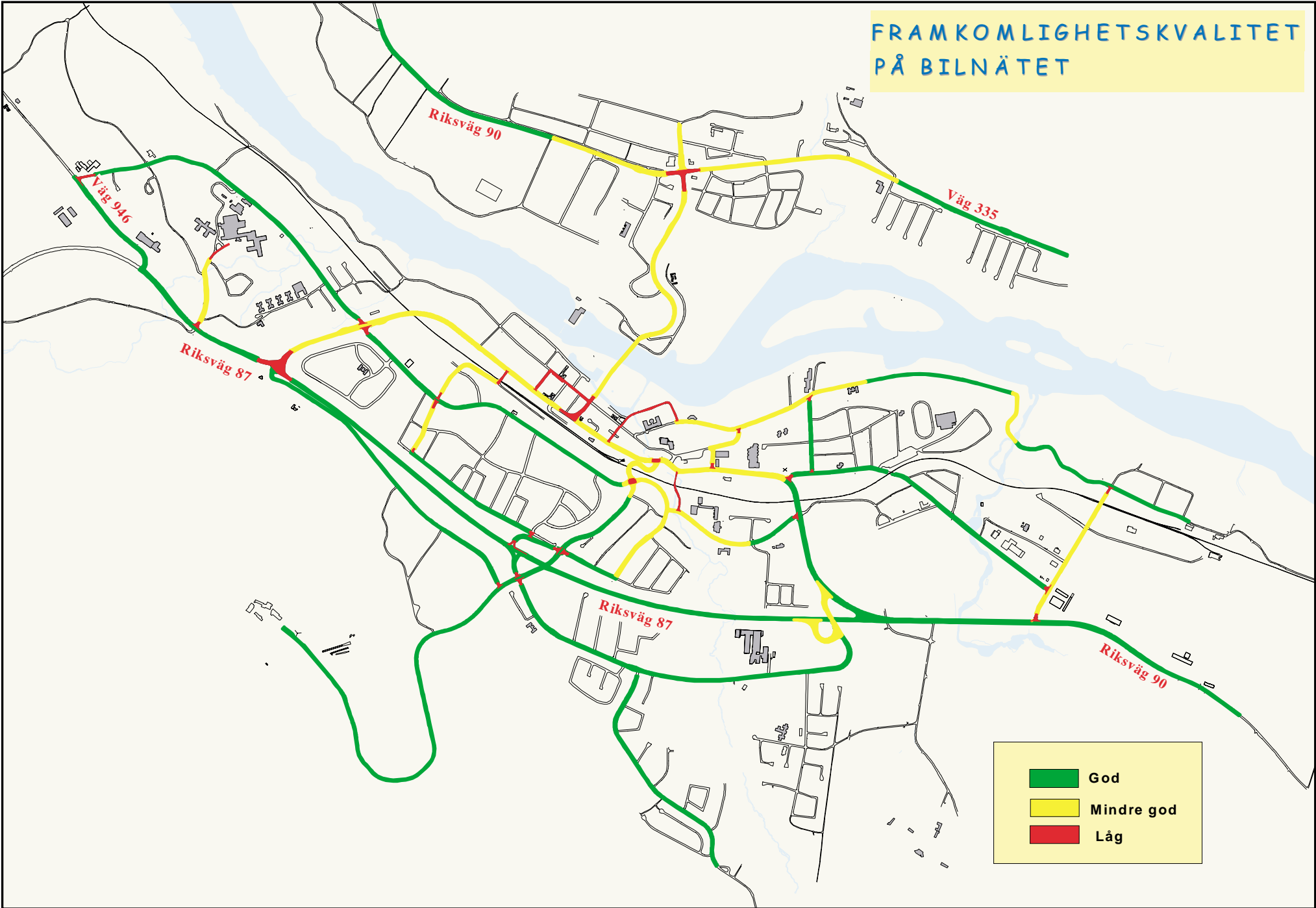
Kapaciteten i biltrafiknätet styrs framförallt av kapaciteten i de mer trafikerade korsningarna. Inom Sollefteå tätort är problemen med bilnätets kapacitets små. Vid ett par tillfällen per dygn kan köbildningar uppstå längs med Kungsgatan i korsningarna med Järnvägsgatan resp Storgatan.

Länktyp	Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet (km/tim)		
	30	50	70
Genomfart/Infart	röd	gul	grön
Huvudgata	röd	gul	grön
Lokalgata	grön		

- Gult betyder mindre god framkomlighet för biltrafiken, men kan godtas om den ger högre kvalitet för gåendes och cyklisters trafiksäkerhet.
- Rött betyder låg framkomlighet för biltrafiken, med kan godtas under begränsad tid, om den ger högre kvalitet på gåendes och cyklisters trafiksäkerhet.

Kartan till höger visar hur väl framkomligheten för bilar är tillgodosedda i nuvarande nät.

FRAMKOMLIGHETSKVALITET
PÅ BILNÄTET



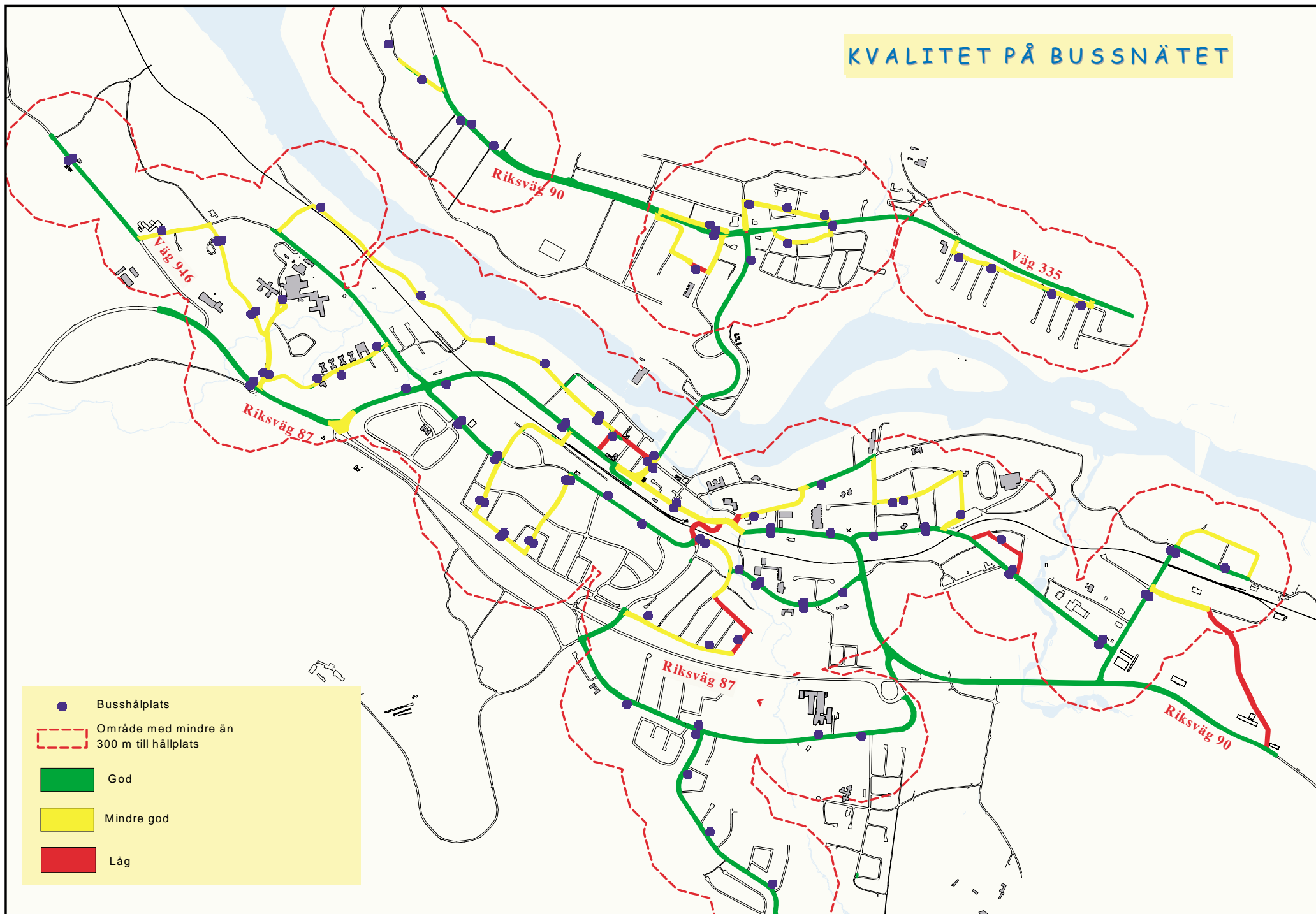
3.3 Bussnät

Kvalitet på busstrafikens framkomlighet är satt utifrån uppskattade hastigheter. God standard på gångavstånd till närmaste busshållplats är om avståndet understiger 300 meter. God standard på avstånd till busshållplats är markerat med röd avgränsning på kartan.

Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet (km/tim)			
Länktyp	30	50	
Alla länkar i bussnätet	Röd	Gul	Grön



KVALITET PÅ BUSSNÄTET



3.4 Utryckningsnät

Utryckningstrafiken har höga krav på framkomlighet. Även under högtrafik bör dessa fordon ha en god framkomlighet på de primära utryckningsvägarna.

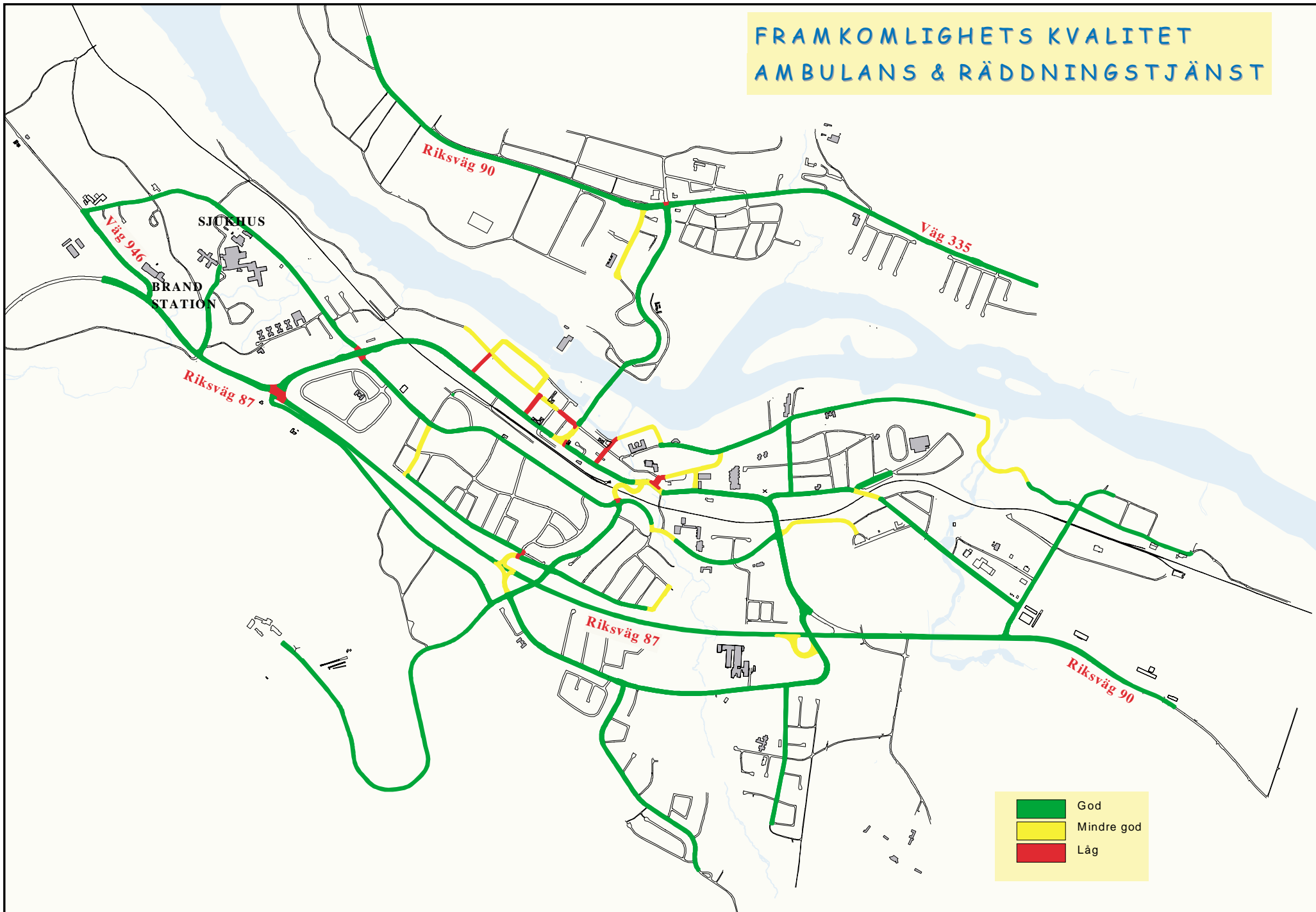
Risken för långvariga stopp på grund av köbildningar och tät trafik bedöms så liten att den inte har tagits med i kvalitetsbedömningen.

Enstaka punktvisa hastighetsnedsättningar i utryckningsnätet ger inte kvalitetssänkning.

Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet (km/tim)		
Länktyp	30	50
Primära utryckningsvägar	Röd	Gul

- Gul betyder mindre god framkomlighet för utryckningstrafiken, men kan godtas om man får högre kvalitet på gåendes och cyklister trafiksäkerhet.
- Rött betyder låg kvalitet som inte kan godtas.

FRAMKOMLIGHETS KVALITET AMBULANS & RÄDDNINGSTJÄNST



3.5 Cykelnät

Kvalitetskriterierna i tabellen nedan avser kvaliteten för cykeltrafikens säkerhet. Friliggande gång- och cykelvägar samt gång- och cykeltrafik på lokalgata med max 30 km/tim ger alltid kvalitetsnivå ”grön”.

Blandtrafik på gator med högre färdhastighet än 30 km/tim för biltrafiken är inte att betrakta som god kvalitet med avseende på gåendes och cyklisters säkerhet. För cykelnätet finns utöver kraven på trafiksäkerhet anspråk på ett sammanhängande, lättorienterat och tydligt nät som ger en god färdhastighet och en hög komfort.

Länktyp	Kvalitetsnivå på cykelnätet avseende säkerhet		
	Oseparerad cykeltrafik	Cykelfält	Cykelbana
Cykelnät på genomfartsgata	röd	röd	grön
Cykelnät på huvudgata	röd	gul	grön
Cykelnät på lokalgata	gul	gul	grön



Bilden visar exempel på en gång- och cykelväg separerad från fordonstrafiken.

TRAFIKSÄKERHETSKVALITET PÅ GÅNG OCH CYKELNÄT



3.6 Gång- och cykelpassager

Trafiksäkerhet på passagerna bedöms lika för gående och cyklister och beror av biltrafikens hastighet. En tillfredsställande gång- och cykelpassage erhålls enbart om passagen är planskild eller biltrafikens hastighet ej överstiger 30 km/tim..

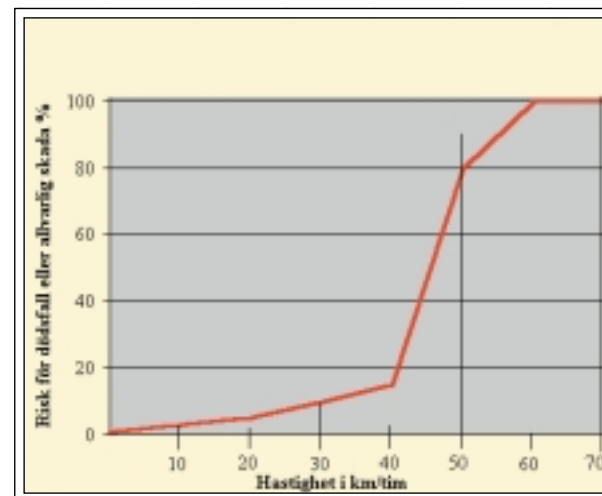
TRAFIKSÄKERHETSKVALITET			
Länktyp	<30 km/tim	30 - 50 km/tim	>50 km/tim
Kvalitetsnivå			

- Gult betyder mindre god kvalitet och kan godtas under begränsad tid.
- Rött betyder låg kvalitet och kan inte godtas.

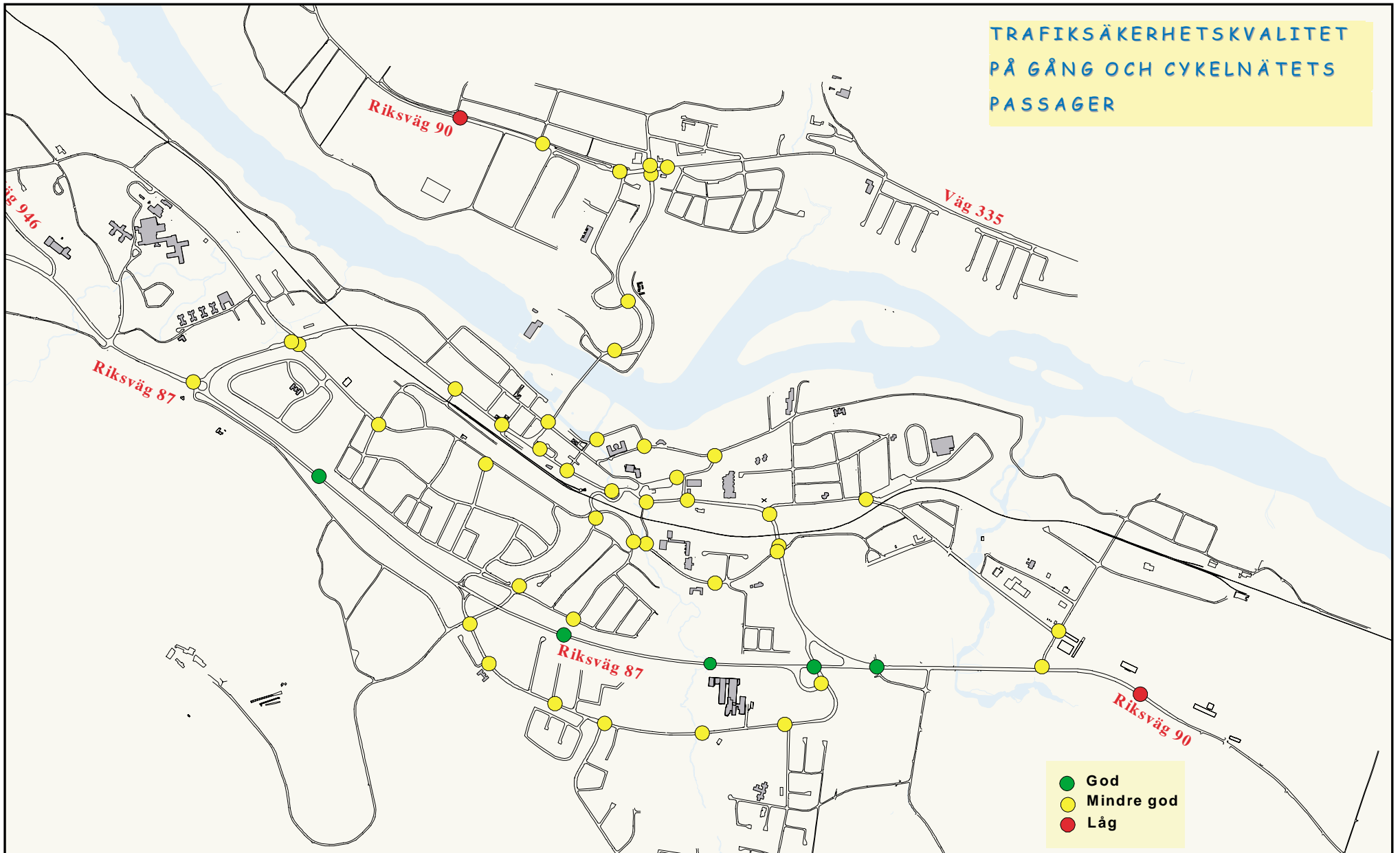
Framkomligheten för gående och cyklister beror främst på reglering och utformning av passagerna.



Exempel på gångpassage som inte har en acceptabel utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt



Kurvan visar sambandet mellan krockvåld och risken för att bli dödad eller allvarligt skadas i en trafikolycka.



3.7 Skoter

Trafiksäkerhet på passagera bedöms utifrån biltrafikens hastighet. En tillfredsställande skoterpassage erhålls enbart om passagen är planskild eller biltrafikens hastighet ej överstiger 30 km/tim..

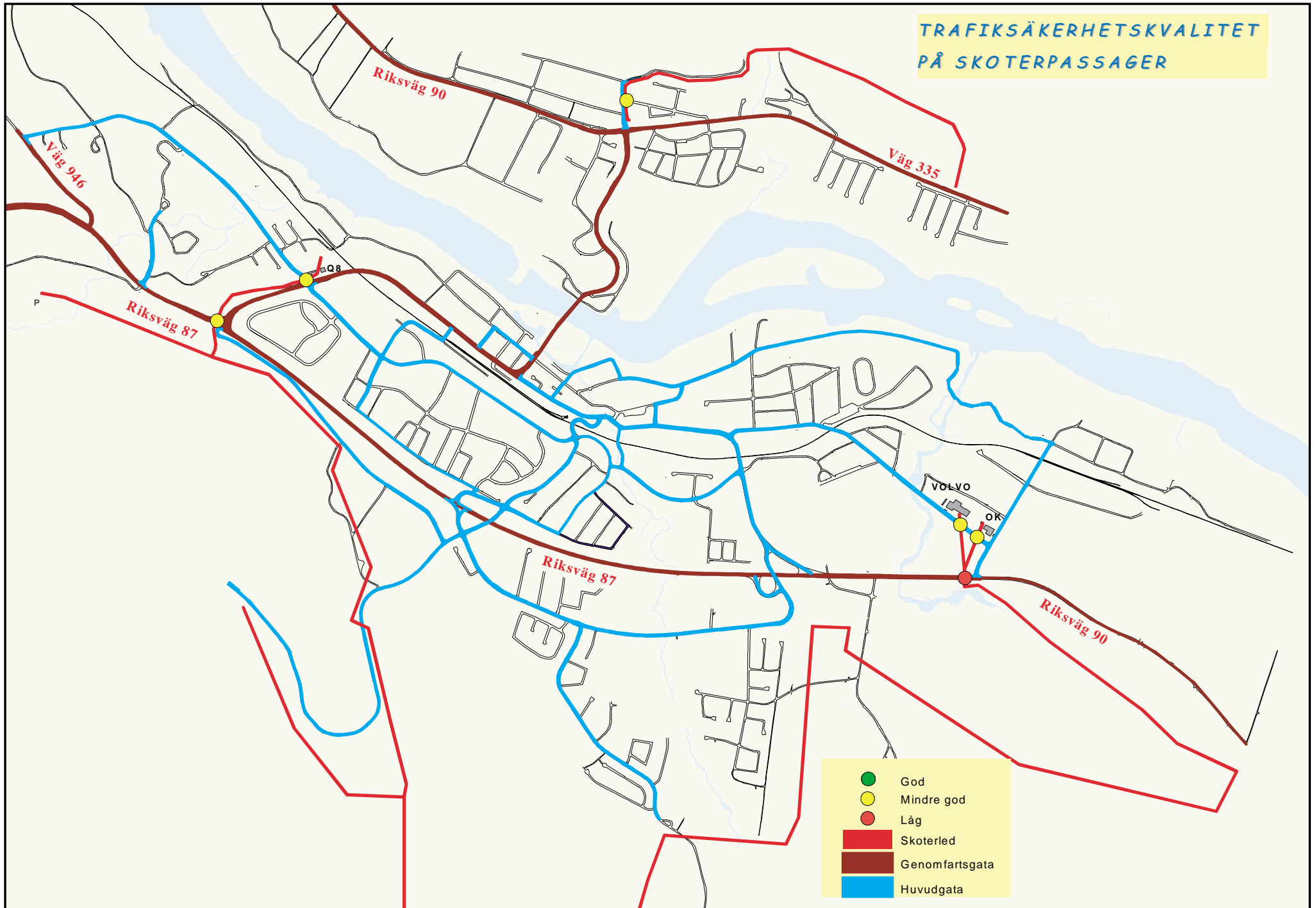
TRAFIKSÄKERHETSKVALITET			
Länktyp	<30 km/tim	30 - 50 km/tim	>50 km/tim
Kvalitetsnivå			

- Gult betyder mindre god kvalitet, kan dock accepteras om siktförhållandena är goda.
- Rött betyder låg kvalitet och kan godtas under begränsad tid.

Skoterleder bör i första hand dras så att korsningar med vägar, gångvägar, skidspår m m undviks. Om detta inte är möjligt bör korsningen förläggas på platser med god sikt och trafiksäkra förhållanden.



TRAFIKSÄKERHETSKVALITET
PÅ SKOTERPASSAGER



3.8 Kontroll mot olycksstatistik

Gång- och cykelolyckor

Antalet olyckor med oskyddade trafikanter bedöms kunna minskas mycket om åtgärder vidtas för att öka oskyddade trafikanters säkerhet där standarden idag bedöms vara låg.

Farliga platser för gång- och cykeltrafikanter

Järnvägsgatan, sträckan mellan Rödstarondellen och Storgatan(Centrumplan)

Korsningen Kungsgatan - Storgatan

Korsningen Kungsgatan - Risövägen

Långgatans korsande gång- och cykelväg vid Rödstaringen, Hallstagatan, Billstavägen, Trästavägen, Storsvängen och Dalvägen

Nipstadsgatan, sträckan mellan Gärdesgatan och Kyrkvägen

Storgatan, sträckan mellan Nipvallavägen och Soldatvägen

Platser med många gång- och cykelolyckor bör prioriteras vid val av åtgärd.

Fordonsolyckor

Inom tätbebyggt område inträffar förutom gång- och cykelolyckor även olyckor mellan fordon. Risken för att dessa olyckor ska leda till allvarlig personskada är inte lika stor som för olyckor mellan fordon och oskyddade trafikanter. Viltolyckor är inget typiskt tätortsproblem men förekommer i tätortens yttre delar. Olyckstypen leder sällan till personskada och någon vikt läggs därför inte på denna olyckstyp i trafiknätsanalysen.

Korsningarna med störst risk för allvarliga fordonsolyckor

Hågesta trafikplats (Rv 90 – Söderleden)

Järnvägsgatan - Kungsgatan

Järnvägsgatan – Långgatan

Remslekorset (Kungsgatan(Rv 90) - väg 335)

Västanbäcks trafikplats påfarter Rv 87

4 FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING

Vid förslag till förändringar och förbättringar av de olika trafiknäten måste de olika trafikantslagens intressen vägas mot varandra. Genom att jämföra och analysera kvalitetsnivåer samt motstridiga anspråk mellan de olika trafikantslagen kan man lyfta fram de mest fördelaktiga alternativen. I vissa fall är dock motsättningarna i hastighetsanspråk mellan de olika trafiknäten så stora, att det är omöjligt att uppnå en acceptabel standard för alla trafikantslag. Ett exempel på en sådan motsättning är konflikten mellan hastighetsanspråken på vissa huvudgator och gåendes och cyklisternas anspråk att korsa gatorna.

4.1 Ny genomfart

I dag går riksväg 90 genom Sollefteå centrum. 8000 bilar per dygn passerar en av de viktigaste gångpassagerna i centrum och skapar en kraftig barriär för de oskyddade trafikanterna. Genomfarten har branta lutningar och tvära korsningar, vilket ger dålig framkomlighet, i synnerhet för de tunga transporterna.

För närvarande pågår byggande av en ny genomfart genom Sollefteå stad. Projektet innehåller en ny bro över Ångermanälven, tre nya cirkulationsplatser samt fyra planskilda korsningar mellan fordonstrafiken och gående och cyklister. Av de ca 8000 bilar per dygn som använder den befintliga bron beräknas drygt hälften att välja den nya bron. Den nya sträckningen av genomfarten kommer att medföra bättre framkomlighet för biltrafikanterna, förbättrad trafiksäkerhet för både bilister och oskyddade trafikanter samt mindre buller och avgaser. En följeffekt av att avlasta centrum från genomfartstrafiken är att det ger ytterligare möjligheter till förbättring för de oskyddade trafikanterna, bl a genom minskning av vägbredder och förbättring av gångpassager.

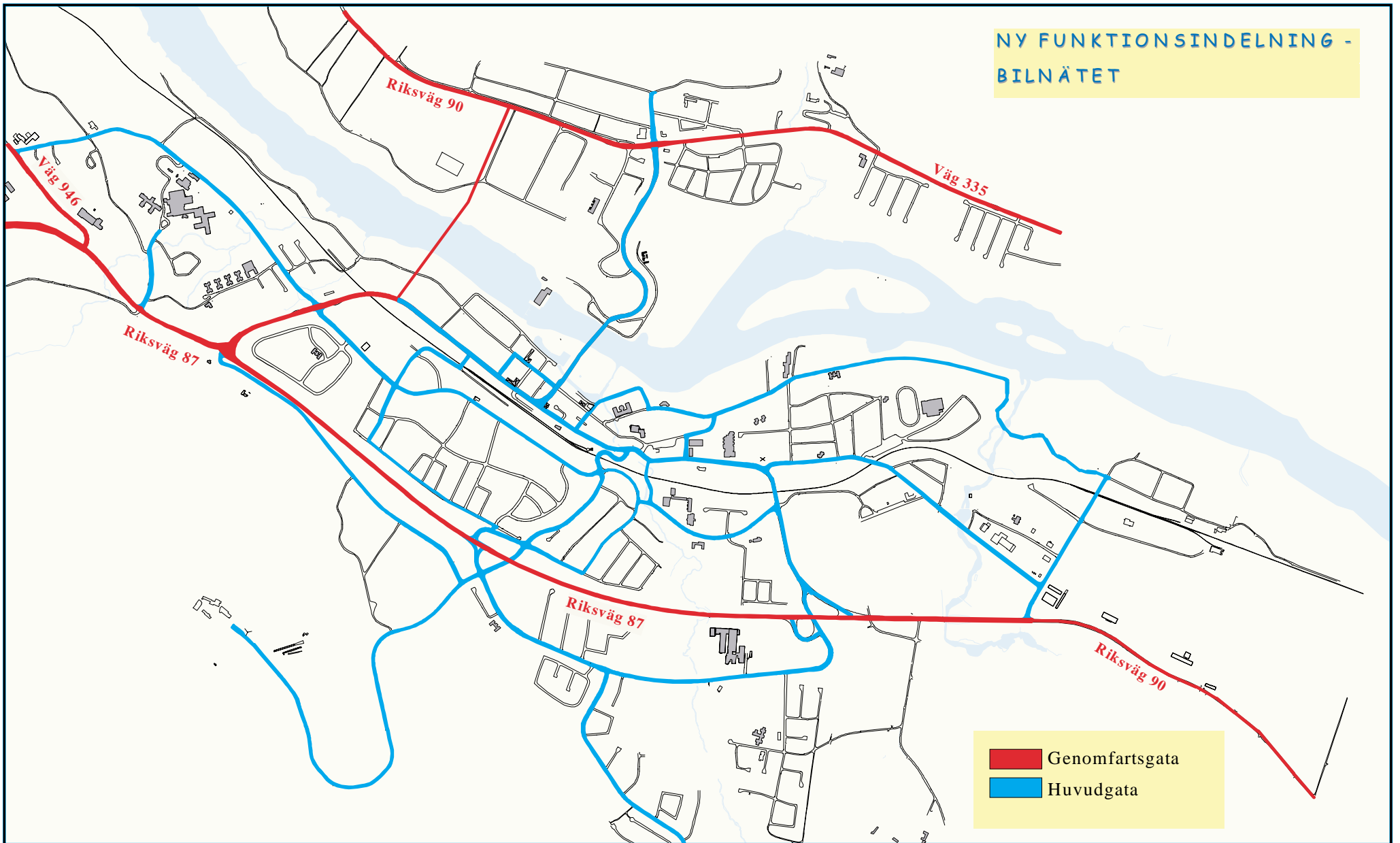
4.2 Förslag till ny funktionsindelning av bilnätet

Den nya genomfarten, som ska vara klar hösten 2002, medför en förändring av funktionsindelningen av bilnätet. Nuvarande genomfart klassas ner till huvudgata. Halvering av trafiken, framför allt genom att den tunga genomfartstrafiken försvinner genom centrum, ger möjligheter till åtgärder för förbättring för de oskyddade trafikanterna.

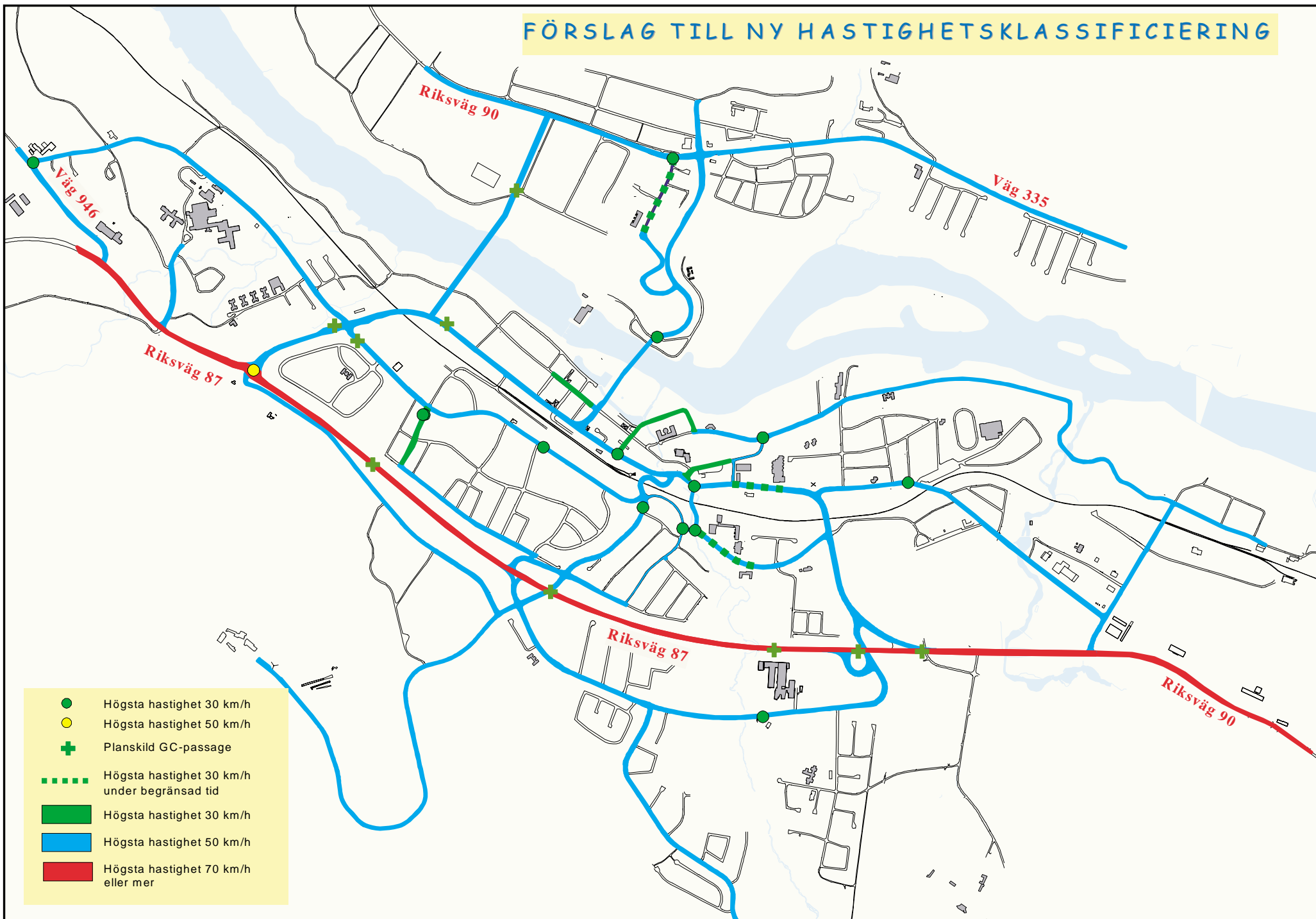
4.3 Hastighetsklassificering av gatunätet

De föreslagna nätförändringar som föreslås löser inte alla nätproblem. Konflikter kommer att kvarstå, framför allt i huvudgatunätet. Nästa moment i nätanalysen blir därför att försöka lösa eller minska de kvarstående problemen i dessa nätdelar genom att prova vilken hastighetsklass som ger optimal avvägning mellan trafikslagens olika anspråk. Samtidigt beaktas önskemålen om kontinuitet i hastighetsanspråken över sammanhängande sträckor inom samma funktionsklass.

NY FUNKTIONSIDELNING -
BILNÄTET



FÖRSLAG TILL NY HASTIGHETSKLASSIFICIERING



4.4 Lokalgatunät indelat i 30-områden

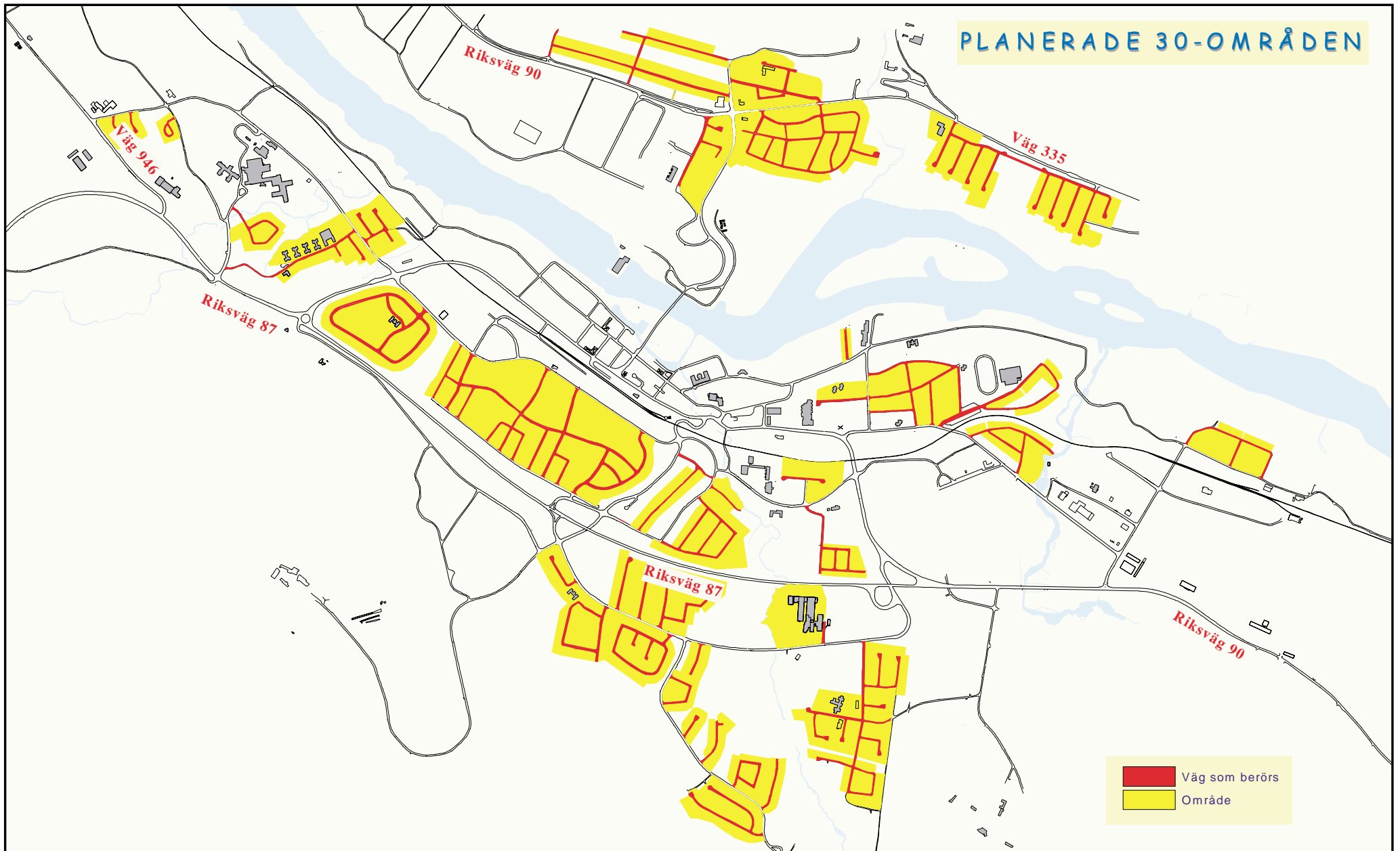
Lokalgatunätet ligger i de områden som ansluter till huvudnätet. Där bör säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister vara dimensionerande. Där finns ofta målpunkter för gående längs alla gator, och anspråket att kunna korsa säkert får hög prioritet. Bilisternas anspråk på färdhastighet är låg med hänsyn till de korta körsträckorna inom lokalnäten. Hastigheten inom lokalnäten bör vara högst 30 km/tim. Av dessa skäl införs begreppet ”30-områden”. För varje lokalnät bör avståndsvillkoret, högst 400 m körsträcka på lokalgator till huvudnätet, vara uppfyllt.

Avsikten är inte att generellt införa 30 km/tim för samtliga områden. Innan ett område omvandlas till 30-område bör en översyn göras, för klarlägga om det krävs fysiska åtgärder för att hastighetssäkra området. Vissa områden kan göras till ”30-områden” utan att fysiska åtgärder krävs. På ett antal gatusträckor har boende själva vidtagit åtgärder, i samråd med kommunen, för att sänka fordonshastigheten genom att placera ut blomlådor. Riktlinjer för utformning och placering har tagits fram av kommunen.

Kartan på nästa sida visar förslag till indelning i 30-områden.



Exempel på lokalgata där boende själva vidtagit åtgärder för att få ner fordonshastigheten.



4.5 Förbättrat cykeltrafiknät

För Sollefteå stad antogs en helt ny cykelplan i augusti 2000. Arbetet med framtagandet av cykelplanen har skett parallellt med översynen av gångpassager enligt ”Säkra gångpassagen” och arbetet med trafiknätsanalysen. I cykelplanen har utbyggnaden etappindelats. Utbyggnadsordningen för samtliga etapper har inte fastslagits med hänsyn till att prioriteringarna plötsligt kan förändras pga omständigheter som idag inte kan förutspås. I förslag till förändringar i denna trafiknätsanalys prioriteras de åtgärder som på bästa sätt förbättrar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Kommunens målsättning med cykelplanen är att:

- Andelen cyklister och gående i Sollefteå ska öka.
- Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska förbättras.
- Cykeltrafiksystemet ska vara enhetligt, sammanhängande och överblickbart.
- Stor vikt ska läggas på utformningen av viktiga stråk och platser så att det sociala livet stimuleras och många invånare kan flanera och mötas.
- Tätorten ska bli mer attraktiv för gång- och cykeltrafikanterna.
- De funktionshindrades behov ska tillgodoses.
- Planen ska ligga till grund för den fysiska planeringen samt för övriga trafikfrågor i Sollefteå.
- Cykelplanen ska vara ett hjälpmedel för prioriteringar och ekonomiska bedömningar.
- Övergripande arbete för ökade insatser att vårda och verka för en renare miljö som främjar hälsan.

BEFINTLIGA OCH PLANERADE CYKELVÄGAR



4.6 Utformning och gestaltning

Utformningen av gatumiljön är av stor betydelse för trafiksäkerheten och trevnaden för alla olika trafikanter. Genom olika markbeläggningar, belysning och plantering kan gående/cyklister separeras från fordonstrafiken samt stråk, passager och allmänna platser bli tydligare och igenkännbara. Rätt utformad belysning är inte bara av stor vikt för trafiksäkerheten utan även för invånarnas trygghetskänsla i övrigt. Utformningen av miljön ska vara anpassad för rörelsehindrade och synskadade.

Det finns olika åtgärder för att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna, t ex:

- Fysiska hinder i form av förhöjda gångpassager för att sänka hastigheten på biltrafiken.
- Förbättrade siktförhållanden både för bilister och cyklister/gående.
- Korsningarnas synbarhet förstärks genom tydlig utformning, med t ex belysning, planteringar, skyltning.
- Avsmalning av fordonstrafikens köryta.
- Anläggande av breda mittrefuger.
- Hastighetsdämpande åtgärder för cyklisterna.
- Uppsättande av räcken.

Vid projektering av ny- eller ombyggnad av gatumark eller annan allmän mark är det viktigt att tänka på platsens funktion, karaktär och betydelse för omgivande miljö. Gaturummets form och proportioner är av grundläggande betydelse för vår upplevelse av gatan. Ett klart avgränsat gaturum upplevs mer positivt än ett obestämt gaturum. Gaturummets väggar består ofta av ett hus, men kan vara en allé, ett plank eller ett buskage. Gaturummet kan upplevas ha riktning och inbjuda till rörelse, t ex en gata eller ett stråk. Det kan också inbjuda till att stanna, t ex ett torg eller en knutpunkt.

Varje miljö har sin karaktär. Denna bör gå igen även i detaljernas material och design. Det finns en stor mängd tekniska detaljer i gatumiljön, t ex elskåp, räcken, belysningsstolpar mm. Även dessa detaljer bör ägnas omsorg vad gäller placering och utformning.

Gatubilden berikas av vegetation på och kring gatan. Grönska, speciellt stora träd, ger gaturummet ett trevligt helhetsintryck. Träden renar luften genom att de binder stoft och bidrar till ett bättre klimat i staden. Placering av träd och annan växtlighet bör göras omsorgsfullt så att inte helhetsintrycket blir plottrigt. Den största skönhetsupplevelsen kan ibland uppnås genom ett enda välplacerat träd.

Gatans eller korsningens utformning ger signaler om hur vi ska bete oss i trafiken. Är budskapet tydligt, ökar trafiksäkerheten och därmed förutsättningarna för att även trevnaden ska öka. Gatans bredd och standard, men även dess omgivning, rummets

storlek och variation, anger vilken hastighet och vaksamhet som är lämplig. På bostadsgator blandas bilar, cyklister, gående och lekande barn. Här måste det finnas tydliga signaler till bilisten att vara vaksam och hålla en låg hastighet. Åtgärder kan vara minskad gatubredd, en tydlig entré, ändrad beläggning, farthinder, vegetation osv.

5 KONTROLL AV MÅLUPPFYLLELSE

I föregående moment av nätanalysen gavs exempel på lösning eller minskning av olika slag av nätproblem genom prioriteringar och avvägningar mellan trafikslagets anspråk på trafiksäkerhet och framkomlighet. Innan nätanalysen avslutas ska det säkerställas att dessa prioriteringar och avvägningar inte har medfört oavsiktliga avvikelser från den fastställda inriktningen och målsättningen. Detta sker genom att de egenskaper som anges för trafiknäten värderas.

5.1 Effekter för biltrafiken

Framkomlighet - Den genomsnittliga reshastigheten för den enskilde bilisten kommer med föreslagen hastighetsklassificering att förändras. För den långväga genomfarts- och infartstrafiken blir restiden förkortad. De korta lokala resorna kommer troligtvis att ta något längre tid då hastigheten i vissa punkter hastighetssäkras till 30 km/tim samt 30-områden införs.

Trafikmängder – Genom centrum kommer trafikmängden nästan att halveras, då ny genomfart tas i bruk. Lokalt kommer mindre omfördelningar av trafikströmmar att ske. Åtgärder i lokalgatunätet som innebär minskad framkomlighet medför att trafik flyttas ut från lokalgator till huvudgatunätet.

Trafiksäkerhet - Åtgärder som sänker farten och förenklar trafiksituationen medför att antalet bilister som skadas svårt kommer att minska. Störst effekt för bilisters säkerhet får åtgärder i korsningar på större gator och vägar där hastigheten ofta är hög.

5.2 Effekter för kollektivtrafiken

Den sammanlagda restiden bedöms inte öka då föreslagna åtgärder för 30 km/tim oftast sammanfaller med busshållplatsernas läge, och föreslagna fysiska hastighetssäkringar till största delen föreslås på befintliga 30-sträckor. Den nya genomfarten kommer att medföra stora förändringar av det lokala bussnätet. För regionbussarna sker troligen inga större förändringar jämfört med dagens busslinjer.

5.3 Effekter för utryckningstrafiken

Ny genomfart medför stora vinster för framkomligheten till norra sidan av Ångermanälven. För enstaka delar av staden kan inställetiden marginellt försämrats utmed nuvarande utryckningsväg pga föreslagna farthinder; dock finns möjlighet att välja alternativ väg. I stort för hela staden bedöms tidsvinsterna av förbättrad framkomlighet för utryckningstrafiken i huvudnätet vara minst lika stora som fördröjningarna av tillfälliga sänkningar till 30 km/tim på några ställen i det primära utryckningsnätet. Utryckningstrafiken bibehåller därmed samma standard som idag.

5.4 Effekter för cykeltrafiken

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

5.5 Effekter för de gående

Säkerställande av 30 km/tim för biltrafiken vid gångpassager innebär att gåendes framkomlighet ökar. Lägre hastighet i dessa konfliktpunkter innebär också att trafiksäkerheten och tryggheten förbättras, framförallt för barn, äldre och funktionshindrade. Ökad tydlighet och orienterbarhet, mindre buller, förbättrad tillgänglighet och mer estetiskt tilltalande miljöer är andra kvalitéer som de gående får del av.

5.6 Trafiksäkerhetseffekt

I en konsekvensbeskrivning av nollvisionens tillämpning i Jönköpings kommun redovisas bl a trafiksäkerhetseffekten av en hastighetssäkring av bilnätet. I studien, som bygger på tre års olyckor, redovisas hur många olyckor som kan undvikas med hastighetssäkring. Studien visar att antalet skadade i hela tätortens vägnät minskar med i storleksordningen 1/3 och framförallt att det är dödsolyckor och svåra olyckor som minskar mest.

Genom att leda bort genomfartstrafiken från centrala Sollefteå minskar olyckrisker och barriäreffekter. Den minskade trafiken och förändrade trafiksammansättningen ger förutsättningar för ytterligare åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på de gator som inte längre är genomfartsgator. Korsningar i form av cirkulationsplatser och nya planskilda förbindelser för gång- och cykeltrafikanterna förbättrar trafiksäkerheten markant.

Omläggningen av genomfarten samt de föreslagna åtgärderna enligt denna trafiknätsanalys bör medföra att Sollefteå kommuns målsättning med detta arbete uppnås.

5.7 Miljöeffekt

Trafiknätsanalysen avser i första hand befintliga trafikförhållanden och har inte som mål att omfördela trafik eller resande mellan olika transportslag. Föreslagna åtgärder får dock ur miljösynpunkt positiva effekter. Omläggningen av genomfarten medför minskade halter av luftföroreningar och att antalet personer utsatta för ekvivalenta nivåer över 55 dBA utomhus minskar från 430 till 280. Övriga förslag till förändringar i befintligt vägnät kommer att medföra sänkning av bullernivåerna som en direkt följd av en sänkning av fordonstrafikens hastighet. En förbättring av gång- och cykelvägnätet kan föra med sig att fler går eller cyklar istället för att ta bilen, vilket ur miljösynpunkt är positivt.

6 GENOMFÖRANDE

6.1 Investeringskostnader och utbyggnadsordning

KOSTNAD OCH UTBYGGNADSORDNING FÖR TIDSPERIODEN 2001 - 2010

ÅTGÄRDER PÅ GENOMFARTSGATOR

OMRÅDE	KOSTNAD KKR	ÅTGÄRD	UTBYGGNADSORDNING	ANSVARIG
<u>Centrum</u>				
Kungsgatan / Storgatan	100	Gångpassage nr 54	2003	Vägverket
Järnvägsgatan / Hallstagatan	25	Refug nr 64	2003	Vägverket
Järnvägsgatan vid Majoren	25	Refug nr 62	2003	Vägverket
Järnvägsgatan / Stationsgatan	25	Refug nr 61,1	2003	Vägverket
Järnvägsgatan delen Rödsta- Stationsgatan	-	Gång o cykelväg	2003	Vägverket
<u>Remsle</u>				
Kungsgatan RV 90	100	Gångpassage nr 111 o 112	2003	Vägverket
Kungsgatan RV 90 / Norra Ådalsv Väg 335	-	Rondell med refuger	2003	Vägverket
Norra Ådalsvägen RV 90	25	Refug nr 105	2003	Vägverket
Norra Ådalsvägen Väg 335	25	Refug nr 101	2003	Vägverket
Kungsgatan RV90 delen Bron - Trängvägen	450	Gång o cykelväg	2003	Vägverket
<u>Rödsta</u>				
Rödstarondellen - Sjukhuset	900	Gång o cykelväg	2002	Tekniska

ÅTGÄRDER PÅ HUVUDGATOR

OMRÅDE	KOSTNAD KKR	ÅTGÄRD	UTBYGGNADSORDNING	ANSVARIG
<u>Centrum</u>				
Järnvägsgatan / Dalvägen	25	Refug nr 50,1	2003	Vägverket
Storgatan / Kyrkvägen	50	Gångpassage nr 42	2003	Vägverket
Järnvägsgatan / Hantverkaregatan	100	Gångpassage nr 51	2003	Vägverket
Djupövägen / GudlavBildersgatan	120	Gångpassage nr 33,1	2001	Tekniska
Storgatan delen Torggatan - Stationsg	1000	Gårdsgata	2005	Tekniska
OMRÅDE	KOSTNAD KKR	ÅTGÄRD	UTBYGGNADSORDNING	ANSVARIG
<u>Hullsta</u>				
Dalvägen rondell	50	Gångpassage nr 83	2001	Tekniska
Nipstadsgatan och Gärdesgatan	100	Gångpassage nr 18,1 o 19	2001	Tekniska
Nipstadsgatan	850	Gång o cykelväg	2001	Tekniska
Söderleden / Spannsjövägen	25	Refug	2002	Tekniska
<u>Prästbordet</u>				
Söderleden vid GB-skolan	50	Gångpassage nr 5	2002	Tekniska
<u>Västanbäck</u>				
Dalvägen / Gärdesgatan	50	Refug nr 18	2004	Tekniska
<u>Övergård</u>				
Storgatan delen Nipvallav - Soldatvägen	750	Gång o cykelväg	2005 - 2010	Tekniska

ÅTGÄRDER PÅ LOKALGATOR

OMRÅDE	KOSTNAD KKR	ÅTGÄRD	UTBYGGNADSORDNING	ANSVARIG
<u>Remsle</u>				
Skedomsvägen ansl till väg 335	50	Gångpassage	2005 - 2010	Tekniska
Krokvägen ansl till väg 335	50	Gångpassage	2005 - 2010	Tekniska
<u>Hullsta</u>				
Toppgränd, Vinkelbacken o Planvägen	150	Gångpassage nr 9,11o 12	2005 - 2010	Tekniska
<u>Skedomsmön</u>				
	350	Gångpassage nr 85 - 91	2005 - 2010	Tekniska
<u>Rödsta</u>				
Rödstaringen / Långgatan	50	Gångpassage	2005 - 2010	Tekniska

Medel för genomförande får behandlas i kommande budgetarbete