Policy för hastighetsplan
Kiruna kommun
Innehållsförteckning

Sammanfattning .............................................................................................................................................. 3

1. Syfte och mål med hastighetsplanen ........................................................................................................ 4
   1.1 Avgränsning ........................................................................................................................................... 4
   1.2 Metodik .................................................................................................................................................. 4

2. Bakgrund ....................................................................................................................................................... 4
   2.1 Nytt hastighetssystem – 30, 40 och 60 .............................................................................................. 5
   2.2 Vem beslutar om hastighetsgränser? ............................................................................................... 5
   2.3 Kiruna kommuns gällande hastighetsplan ...................................................................................... 5
   2.4 Hastighetens betydelse ..................................................................................................................... 5

3. Hastighetsplan för Kiruna kommun ........................................................................................................ 6
   3.1 Inriktning ............................................................................................................................................. 7
   3.2 Hastighetsplan Kiruna tätort ............................................................................................................. 7
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 7
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 8
   3.3 Hastighetsplan Jukkasjärvi tätort ..................................................................................................... 9
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 9
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 11
   3.4 Hastighetsplan Svappavaara tätort ................................................................................................. 11
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 11
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 12
   3.5 Hastighetsplan Vittangi tätort ......................................................................................................... 14
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 14
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 15
   3.6 Hastighetsplan Karesuando tätort ................................................................................................. 16
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 16
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 17
   3.7 Hastighetsplan Abisko Östra tätort ............................................................................................... 18
       Gällande hastigheter ............................................................................................................................ 18
       Föreslagna hastigheter ......................................................................................................................... 19

Bilaga 1- Beskrivning av Kiruna tätort ...................................................................................................... 20
   Luossavaara/ Porfyren ........................................................................................................................... 20
   Övre Norrmalm ......................................................................................................................................... 21
   Nedre Norrmalm ....................................................................................................................................... 22
   Matojärvi/ Norra Högalid ....................................................................................................................... 22
   Södra Högalid/delar av Östermalm ....................................................................................................... 23
   Centrum ................................................................................................................................................... 24
   Östermalm och Sandstensberget .......................................................................................................... 25
   Triangeln/ delar av Östermalm ............................................................................................................. 26
   Bolagsområdet/ Björkbacken ............................................................................................................... 27
   Jägarskolan ............................................................................................................................................ 28
   Österleden handelsområde och industriområdet ................................................................................. 29
   Lombolo ................................................................................................................................................... 30
   Tuolluvaara ............................................................................................................................................ 31

Bilaga 2- Hastighetens betydelse för stadsbyggnadskvaliteter .................................................................. 33
   Stadens karaktär ...................................................................................................................................... 33
   Trafiksäkerhet ......................................................................................................................................... 34
   Tillgänglighet ......................................................................................................................................... 34
   Trygghet .................................................................................................................................................... 34
   Miljö och hälsa ....................................................................................................................................... 35
Sammanfattning

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/tim, från 30 upp till 120 km/tim. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Kiruna kommuns inriktning är att använda sig av hastighetsbegränsningarna 30, 40, 60 km/tim så långt det är möjligt eftersom hastighetsgränserna 50 och 70 km/h på sikt bedöms fasas ut. Ambitionen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska plottrigheten och ryckig körning.

Syftet med Kiruna kommuns hastighetsplan är att den ska medverka till en säkrare, tryggare och attraktivare levnadsmiljö för kommunens invånare vilket är i linje med Kiruna kommuns vision och trafikstrategi.
1. Syfte och mål med hastighetsplanen

Syftet med hastighetsplanen är att den ska medverka till en säkrare, tryggare och attraktivare levnadsmiljö för kommunens invånare vilket är i linje med Kiruna kommuns vision och trafikstrategi.

Hastighetsplanens mål är:

- Att ingen ska omkomma eller skadas svårt i trafiken inom Kiruna kommuns tätorter
- Att minska antalet lindrigt skadade i trafiken med 50 %
- Att minska negativ påverkan på miljö och hälsa
- Att barn ska få en trygg och säker uppväxtmiljö
- Att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter
- Att styra utformningen av gator och vägar

1.1 Avgränsning

Hastighetsplanen är gällande inom tättbebyggt område i Kiruna kommun. Dessa områden innefattar Kiruna, Svappavaara, Vittangi, Karesuando, Jukkasjärvi och Abisko.

1.2 Metodik

Hastighetsplanen är framtagen utifrån metodiken i SKL:s handbok ”Rätt fart i staden” (se också figur 1.2). Det finns flera faktorer som väger in vid bedömningen av lämplig hastighet i tätorten. Fordonsströmmens hastighet i gaturummet har inverkan på stadens karaktär, trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, samt miljö och hälsa. I bilaga 2 finner du mer information om stadsbyggnadskvaliteterna.

- Stadens karaktär
- Trafiksäkerhet
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Miljö och hälsa

Figur 1.2: Figuren ovan visar metodiken vid framtagandet av hastighetsplanen
2.1 Nytt hastighetssystem - 30, 40 och 60

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige, vilket består av hastighetsgränser i steg om 10 km/tim, från 30 upp till 120 km/tim. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Samtidigt har både regering och riksdag påtaltat vikten av att dessa nya hastighetsgränser inte ska användas på ett sådant sätt att det blir ”plottrigt” och svåröverskådligt för trafikanterna. På sikt ser riksdagen att ett system om jämna 20-steg införs, vilket innebär att 50 och 70 km/tim kommer att fasas ut. Riktlinjerna från riksdagen är att hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80 och 100 km/tim ska användas vid nya beslut om högsta tillåtna hastighet.

Att dagens hastighetsgränser i tätorterna brister i sin anpassning till nollvisionskraven visar de djupstudier av dödsolyckor inom tätort som genomförts. Enligt studierna bedöms att hälften av de personer som omkommit i trafikolyckor inom tätort har följt trafikreglerna och använt tillgänglig säkerhetsutrustning. I dessa fall har vägens utformning haft en bristfällig säkerhetsstandard, eller så har gällande hastighetsgräns varit för hög i förhållande till vägens säkerhetsstandard. Nya och rätt satta hastighetsgränser bedöms ha en stor potential i att rädda liv och spara miljö inom tätort.

2.2 Vem beslutar om hastighetsgränser?

Kommunerna beslutar om gränsen för tättbebyggt område och om hastighetsgränser inom tättbebyggt område.

Kommunerna har möjlighet att besluta lokala trafikföreskrifter om 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim inom tättbebyggt område (TSFS 2015:60). Beslut om annan hastighetsgräns än 50 km/tim inom tättbebyggt område får ske om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Innan ett hastighetsbeslut fattas har kommunen skyldighet att låta den polismyndighet och den statliga väghållningsmyndighet som berörs få yttra sig över förslaget (10 kap 5 § TrF).

2.3 Kiruna kommuns gällande hastighetsplan

Kiruna kommuns gällande hastighetsplan antogs år 2010 av kommunfullmäktige. Trots hastighetsplanens ambitioner om att följa de riktlinjer som finns angivna i handboken ”Rätt fart i staden” (SKL, 2008) – har felaktiga slutsatser dragits kring lämpliga hastigheter på gator och vägar inom de områden där kommunen har befogenhet att bestämma över hastighetsgränserna. I vissa fall handlar det om för höga hastigheter i förhållande till gator och vägars anspråk, och i vissa fall för låga hastigheter. Den nya hastighetsplanen ämnar att göra omtag på analysen av lämpliga hastigheter i väg – och gatunätet i enighet med riktlinjerna i handboken ”Rätt fart i staden”.

2.4 Hastighetens betydelse
Till att börja med spelar hastigheten en avgörande roll för trafikantens möjlighet att väja undan för ett hinder och undvika en kollision. Reaktionssträckan och bromssträckan utgör tillsammans stoppsträckan dvs. den sträcka som passerats från det att föraren har upptäckt en eventuell konflikt, till dess att föraren har hunnit stanna fordonet. Ju högre utgångshastighet desto längre tid tar det för föraren att reagera och få stopp på sitt fordon (se också figur 2.4.1).

Hastigheten påverkar också allvarlighetsgraden i en trafikolycka. De flesta människor klarar en kollision där hastigheten vid kollisionstillfället inte överstiger 20 km/tim. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörd av en bil i 30 km/tim, vilket ungefär motsvarar ett fritt fall från tre meter. Vid 40 km/tim överlever sju av tio. År hastigheten däremot 50 km/tim, vilket motsvarar ett fall från tio meters höjd, överlever bara två av tio olyckan.

Av den anledningen bör hastigheterna inte överstiga 30 km/tim i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas – exempelvis på bostadsgator och obevakade övergångsställen (se också figur 2.4.2).

Förutom att rädda liv har hastigheten inverkan på människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att anpassa hastigheten utifrån vad människokroppen tål förbättrar man också livskvaliteten för stadens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar stad där människor kan känna sig trygga.

Hastigheten har också en miljöpåverkan i form av buller och utsläpp. Utsläppen av koldioxid (CO2) är direkt proportionella mot bränsleförbrukningen och därmed beroende av hastigheten, vilket gäller för både lätta och tunga fordon. Vid körning med ett jämt körsätt dvs. utan häftiga accelerationer eller härda inbromsningar har det noterats att bränsleförbrukningen och luftföroringarna minskar. Bullernivåerna sjunker också vid jämnare och lägre hastigheter.

3. Hastighetsplan för Kiruna kommun
3.1 Inriktning
Kiruna kommuns inriktning är att använda sig av hastighetsbegränsningarna 30, 40, 60 km/tim eftersom hastighetsgränserna 50 och 70 km/h på sikt bedöms fasas ut. Ambitionen är att använda samma hastighetsgränser inom sammanhängande områden och längre sträckor för att minska plottrigheten och ryckig körning.

30 km/tim ska gälla på lokalgator i bostadsområden, i centrum och annars där förekomsten av oskyddade trafikanter är hög eller där det ställs krav på trygghet. Detta innefattar både gator som har separering för oskyddade trafikanter eller där separering saknas. Här prioriteras de oskyddade trafikanternas krav på säkerhet och trygghet framför motorfordonstrafikens krav på framkomlighet.


60 km/tim ska gälla på huvudvägar/genomfarter där det finns få eller inga obevakade passager för oskyddade trafikanter utmed vägen och där korsningsavstånden överstiger 150 m. Viktiga passager för oskyddade trafikanter hastighetssäkras. Bebyggelse kan finnas utmed vägen men har inget anspråk mot vägrummet. Här prioriteras motorfordonstrafikens krav på framkomlighet.

3.2 Hastighetsplan Kiruna tätort
Gällande hastigheter
De gällande hastighetsgränserna i Kiruna tätort avviker i vissa avseenden från vad som är lämpligt med hänsyn till livsrum (trafikmiljö) och dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS). Exempelvis utgörs stora delar av vägnätet i Kiruna tätort av mjuktrafikrum (M) där dimensionerande hastighet bör vara 30 km/tim i stället för 40 km/tim som det är idag. Vidare saknar flertalet av gång – och cykelpassagerna hastighetssäkring till 30 km/tim på vägar och gator där hastighetsgränsen är 50km/tim. Det finns emellertid också sträckor där det hade varit möjligt att införa högre hastighet än 50 km/h.

**Figur 3.2.1:** Gällande hastigheter i Kiruna tätort

**Föreslagna hastigheter**

Den stora skillnaden mot de gamla hastighetsgränserna är att de flesta lokalgon i Kiruna tätort föreslås få 30 km/tim i stället för 40 km/tim - något som är att rekommendera med hänsyn till trafikmiljön och dimensionerande trafiksäkerhetssituation utmed dessa gator.

Även om lokalgon i dag har 40 km/tim är dem i realiteten dimensionerade för 30km/tim eftersom gatorna har en vägbredd på 6 m – 6.5 m och bildar kvarter som i de flesta fall är kortare än 150 m. Utformningen stämmer således bra överens med livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation på dessa gator. Det finns dock lokalgor där utformningen signalerar en annan hastighet än vad som är lämpligt med hänsyn till livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

En annan skillnad är att huvudvägnätet i centrala delarna av tätorten föreslås få 40 km/tim istället för 50 km/tim. Anledningen till att det inte går att höja till 60 km/tim utmed dessa vägar och gator beror på att korsningstätheten är hög samtidigt som det finns många anordnade passager för gående och cyklister i plan. Dessa förutsättningar skapar många konfliktpunkter varför en lägre
hastighet är att föredra i syfte att minska risken för allvarliga olyckor. Vissa sträckningar på exempelvis Hjalmar Lundbohmsvägen, Malmvägen, Österleden och Tuolluvaaravägen klarar en höjning till 60 km/tim.

Ambitionen med hastighetsplanen för Kiruna tätort är också att minska omotiverade sträckor med 30 km/tim på större vägar och gator som har en utpräglad transportfunktion. Många av dessa sträckningar har god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter eftersom det finns separering och anordnade passager. I stället för en sänkt hastighet på dessa sträckor bör fokus vara att hastighetssäkra anordnade passager till 30 km/tim. Syftet är att minska ryckig körning och undgå att urholka respekten för 30 km/tim.

3.3 Hastighetsplan Jukkasjärvi tätort

Gällande hastigheter

Jukkasjärvi tätort är uppbyggd kring väg 875 – Marknadsvägen som är ett integrerat transportrum (IT). Gällande hastighet på centrala delarna av Marknadsvägen är 40 km/tim, med undantag från

Figur 3.2.2: Föreslagna hastigheter i Kiruna tätort. Gatunätet för nya centrum, som omgärdas av Kurravaaravägen och Malmvägen, redovisas också i kartan.

Samtliga lokalgator utgörs av mjuktrafikrum (M) och har idag 40 km/tim, vilket avviker från livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

Paksuniemivägen har idag 40 och 60 km/tim och har egenskaperna av ett transportrum (T). Det saknas separering utmed vägen vilket avviker mot dimensionerande trafiksäkerhetssituation då vägen trafikeras av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn.

![Figur 3.3.1: Gällande hastigheter i Jukkasjärvi tätort](image)
**Föreslagna hastigheter**

I Jukkasjärvi föreslås att lokalgatorna får 30 km/tim i stället för 40 km/tim. Marknadsvägen föreslås få genomgående 40 km/tim när övergångsställena har hastighetssäkrats. I avvaktan på åtgärder bör man behålla sträckorna med 30 km/tim på Marknadsvägen.

Paksuniemivägen föreslås få längre sträcka med 60 km/tim, viket ger en acceptabel trafiksäkerhetsnivå för oskyddade trafikanter med hänsyn till de låga trafikmängderna på ca 500 fordon/dygn. Dock bör en gång – och cykelväg anläggas för oskyddade trafikanter mellan Sautusbäcken och Marknadsvägen för att öka trafiksäkerheten ytterligare.

---

![Diagram](image_url)

**Figur 3.3.2: Föreslagna hastigheter i Jukkasjärvi tätort**

---

### 3.4 Hastighetsplan Svappavaara tätort
Gällande hastigheter

Svappavaara tätort är uppbyggd kring väg 876 – Kirunavägen. Centrala delarna av Kirunavägen har i dag 40 km/tim vilket är en lämplig hastighet på vägen med hänsyn till vägens egenskaper och dess funktion som huvudväg/genomfart. Dock saknas separering för oskyddade trafikanter. De mer perifera sträckorna av Kirunavägen, öster och väster om samhället, har idag 70 och 50 km/tim.

Majoriteten av väg- och gatunätet i Svappavaara tätort utgörs av lokalgator som förgrenar sig från Kirunavägen. De flesta lokalgatorna utgörs av mjuktrafikrum (M) och har idag 40 km/tim, vilket avviker från livsrum och dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

Föreslagna hastigheter
I Svappavaara föreslås att lokalgatorna får 30 km/tim och att 40 km/tim behålls på centrala delarna av väg 876, Kirunavägen. Med hänsyn till att Kirunavägen har liten trafikmängd, ca 500 fordon/dygn, är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter acceptabel. Dock bör en gång – och cykelbana byggas för oskyddade trafikanter utmed Kirunavägen i de centrala delarna av Svappavaara för att upprätthålla god trafiksäkerhet. De yttre sträckorna på Kirunavägen föreslås få 60 km/tim istället för 70 km/tim och 50 km/tim.

Figur 3.4.2: Föreslagna hastigheter i Svappavaara tätort
3.5 Hastighetsplan Vittangi tätort

Gällande hastigheter

Vittangi tätort är uppbyggd kring E45 och väg 395 som löper genom tätorten i nordsydlig samt västöstlig riktning. Gällande hastighet genom tätorten är 40 km/tim vilket är en lämplig hastighet med hänsyn till livsrummet utmed både E45 och väg 395. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är god då det finns separering utmed vägen.

Från huvudvägarna E45 och väg 395 förgrenar sig lokalgator där gällande hastighet är 40 km/tim, med undantag från enstaka sträckningar förbi skolan som har 30 km/tim. Majoriteten av dessa gator borde egentligen ha 30 km/tim och avviker således från dimensionerande trafiksäkerhetssituation och livsrum.

Figur 3.5.1: Gällande hastigheter i Vittangi tätort
**Föreslagna hastigheter**

I Vittangi föreslås att lokalgatorna inom centrala delarna av Vittangi får 30 km/tim istället för 40 km/tim. Vidare föreslås att E45 genom tätorten får genomgående 40 km/tim eftersom övergångsställena är hastighetssäkrade med farthinder och vägen har separering. Väg 395 i riktning mot Junosuando föreslås få en längre sträcka med 60 km/tim eftersom vägen har separering för oskyddade trafikanter, inga passager för gående och gles bebyggelse utmed vägen.

![Figur 3.5.2: Föreslagna hastigheter i Vittangi tätort](image-url)
3.6 Hastighetsplan Karesuando tätort

Gällande hastigheter


Omkringliggande gator har idag 40 km/tim med undantag från en delsträcka på väg 909 som har 30 km/tim delar av dygnet. Väg 909 trafikeras av ca 100 fordon/dygn.

Figur 3.6.1: Gällande hastigheter i Karesuando tätort
**Föreslagna hastigheter**

I Karesuando föreslås att 40 km/tim behålls på E45 genom tätorten. Eftersom E45 fungerar som skolväg och har en stor andel tung trafik bör en gång- och cykelväg anläggas mellan väg 909 och Anders Fjellners gata. Övriga gator och vägar som utgörs av bostadsgator föreslås få 30 km/tim, vilket även inkluderar delar av väg 909.

*Figur 3.6.2: Föreslagna hastigheter i Karesuando tätort*
3.7 Hastighetsplan Abisko Östra tätort

Gällande hastigheter
Abisko Östra är uppbyggd väster och öster om E10. Större delen av bebyggelsen återfinns på västra sidan av E10. Gällande hastigheter i Abisko Östra är 40 km/tim på samtliga vägar, med undantag från en sträcka på Karvens väg och Kalle Jons väg som har 30 km/tim (från tågstationen till ca 80 m från korsningen E10).

Kalle Jons väg och Karvens väg är idag de mest trafikerade vägarna inom tätorten och används flitigt av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn. Separering för oskyddade trafikanter saknas på Karvens väg och på Kalle Jons väg mellan tågstationen och E10, därav 30 km/tim. Det finns planer på att utöka handeln inom tätorten vilket kommer generera mer trafik på Kalle Jons väg.

Figur 3.7.1: Gällande hastigheter i Abisko Östra tätort
**Föreslagna hastigheter**

I Abisko Östra föreslås att centrala delarna av tätorten får 30 km/tim. De centrala vägarna utgörs av mjuktärafikrum (M) och omges av bebyggelse. Förekomsten av oskyddade trafikanter är relativt hög med hänsyn till närheten till tågstation, livsmedelsbutik, och restaurang.

En gångbana från tågstationen fram till Lapportsvägen bör anläggas eftersom detta stråk är mest trafikerat av fordon och används flitigt av oskyddade trafikanter, däribland skolbarn. Tillika bör en gångbana anläggas på den delen av Kalle Jons väg som löper i östlig riktning till följd av att trafiken kommer att öka på vägen i och med den framtida handelsetableringen.

Resterande delar av vägnätet föreslås få 40 km/tim. Dessa vägar och gator är lågt trafikerade och bebyggelsen är gles.

![Figur 3.7.2: Föreslagna hastigheter i Abisko Östra tätort](image-url)
Bilaga 1- Beskrivning av Kiruna tätort

Luossavaara/Porfyren

![Beskrivning av Kiruna tätort](image)

Identiferade livsrum i Luossavaara/ Porfyren är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat trafikrum (IT). Gatunätet i Luossavaara är uppbryggd kring Dübengatan, Porfyrvägen och Apatitvägen som fungerar som mindre uppsamlingsgator för trafiken som genereras i området. Dübengatan har den viktigaste rollen då den matar både Adolf Hedinsvägen och Hjalmar Lundbohmsvägen med trafik. Dessa gator föreslås få **40 km/tim.** Övriga gator i området föreslås får **30 km/tim.** Se också figur 1.
Figur 3: Föreslagna hastigheter i Nedre Norrmalm. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Nedre Norrmalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Norra delen av Nedre Norrmalm är i likhet med Övre Norrmalm byggd utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster som bildar kvarter som är kortare än 150 m. Gaturummet upplevs som intimt med hög detaljrikkedom. Detta innebär att det inte känns naturligt att hålla en högre hastighet än 30 km/h. Dessa gator föreslås få **30 km/tim**.

Livsrummet utmed Järnvägsgatan, Konduktörsgatan, Lars Janssonsgatan, Signalvägen och Banmästarevägen har karaktären av Integrerat transportrum (IT) och föreslås få **40 km/tim**. Även Hjalmar Lundbohmsvägen mellan Adolf Hedinsvägen och Lars Janssonsgatan föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 3.

*Matojärvi/Norra Högalid*

Figur 4: Föreslagna hastigheter i Matojärvi/Norra Högalid. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.
Figur 5: Föreslagna hastigheter i Södra Högalid/delar av Östermalm. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim

Identifierade livsrum i Södra Högalid/delar av Östermalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Precis som omkringliggande bostadsområden är gatorna i Södra Högalid byggda utifrån ett oregelbundet rutnätsmönster med kvarterslängder på upptill 150 m. Gator som fungerar som uppsamlingsgator är Gruvvägen och Skyttegatan.

Gruvvägen (mellan Kengisgatan Adolf Hedinsvägen och norr om Bergaskolan), Terassgatan, Skyttegatan, Adolf Hedinsvägen (mellan Skyttegatan och Föreningsgatan) föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 5.

Övriga gator föreslås få **30 km/tim**.

Det finns gator där det kan krävas åtgärder för att det inte ska uppstå problem med hastigheter. Exempel på gator där det kan vara svårt att hålla hastigheten är Hermelinsgatan (väster om Gruvvägen) då vägen är rak och bitvis saknar bebyggelse på ena sidan av gatan.

**Centrum**
Figur 6: Föreslagna hastigheter i Centrum. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

Identifierade livsrum i centrum är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportsrum (IT). Även i centrum är gatorna byggda utifrån en kvartersstruktur som inte inviterar till höga hastigheter. Generellt är trafiken intensiv i centrumområdet – antalet oskyddade trafikanter som vistas kring och korsar gatorna är många samtidigt som bilar trafikerar gatorna och manövrerar ut från parkeringar. Samtliga gator i centrum föreslås få **30 km/tim**. Gruvvägen och Hjalmar Lundbohmvägen (mellan Lars Janssonsgatan och Gruvvägen) föreslås få **40 km/tim**. Se också figur 6.

**Östermalm och Sandstensberget**
Identifierade livsrum i Östermalm och Sandstensberget är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT).

Området är uppbyggt kring Jägaregatan, Skyttegatan, Adolf Hedinsvägen där de två första förstnämnda utgör uppsamlingsgator som matar den sistnämnda med trafik. Dessa gator föreslås få **40 km/tim**.

Kvarteren i Östermalm är kortare än 150 m och är utformade för en låg hastighet med undantag från Kiruna Söderbergsgatan (mellan Lina Hjorts gata och Jägaregatan) som har en vägutformning som inte stämmer överens med livsrummet. Gatan uppfattas som en informell huvudled. Samtliga gator i Östermalm föreslås få **30 km/tim**.

Villaområdena på Sandstensberget och Lärkvägen föreslås få **30 km/tim**. Se också figur 7.

---

**Figur 7:** Föreslagna hastigheter i Östermalm och Sandstensberget. Gula gator anger 40 km/tim och vita gator anger 30 km/tim.

---

**Triangeln/delar av Östermalm**
Figur 8: Föreslagna hastigheter i Triangeln/delar av Östermalm. Gula gator anger 40 km/tim, blåa 60 eller 40 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Identifierade livsrums i Triangeln/delar av Östermalm är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

Bostadsgatorna öster om Skyttegatan, mellan Kyrkogatan och Adolf Hedinsvägen, är återvändsgator och dessa föreslås få 30 km/tim. Samma hastighet föreslås också för lokalgatorna väster om Skyttegatan och även för Skyttegatan.

Samtliga gator i Triangelområdet som omgärds av Malmvägen, Thulegatan och Kyrkogatan, samt villaområdet söder om Malmvägen föreslås få 30 km/tim. Gaturummet längs dessa gator och vägar är anpassade för 30 km/tim.

Kyrkogatan och Thulegatan föreslås få 40 km/tim. Malmvägen mellan Österleden och Thulegatan får antingen 40 eller 60 km/tim. Sträckningen måste konsekvensutredas innan beslut om hastighet tas. Samråd måste också ske med Trafikverket.

Se också figur 8.

**Bolagsområdet/Björkbacken**
Figur 9: Föreslagna hastigheter i Bolagsområdet/Björkbacken. Gula gator anger 40 km/tim, blåa 40 eller 60 km/tim och vita gator 30 km/tim.

Identifierade livsrum i Bolagsområdet/Björkbacken är Mjuktrafikrum (M), Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

Området mellan Thulegatan, Kyrkogatan, Gruvvägen och Hjalmar Lundohmsvägen är vältrafikerat till följd av trafikgenererande verksamheter som gymnasieskola, sjukhus och livsmedelsbutik. Förekomsten av oskyddade trafikanter är hög samtidigt som biltrafiken också periodvis är omfattande. Samtliga gator inom området föreslås få 30 km/tim. Problem med hastigheter hade kunna uppstå på Trädgårdsstaden och Skolgatan till följd av att gatorna har rak linjeföring och relativt gles bebyggelse utmed gatan, dock är det redan idag genomfört hastighetsreducerande åtgärder på gatorna. Lasarettsgatan föreslås dock få 40 km/tim till följd av att gatan inte har bebyggelse utmed gatan samtidigt som den har separering för oskydde trafikanter.

Bostadsgatorna i området mellan Hjalmar Lundbohmssvägen och E10 föreslås få 30 km/tim, medan Bromsgatan väster och öster om Silfwerbrandsgatan föreslås få 40 km/tim eftersom den fungerar som en uppsamlingsgata och har separering för oskydde trafikanter.

Hjalmar Lundbohmssvägen mellan Gruvvägen och Thulegatan får aningen 40 eller 60 km/tim, sträckningen måste konsekvensutredas innan beslut om hastighet tas. Samråd måste också ske med Trafikverket.

Se också figur 9.

Jägarskolan
Identifierade livsrum i Jägarskolan är Mjuktrafikrum (M), Integrerat transportrum (IT) och Transportrum (T).

I det gamla regementsområdet finns idag olika typer av verksamheter, bland annat industriverksamhet, kontor, förskola och skola. Industriverksamheten är koncentrerad till östra delen av regementsområdet, medan kontor och skolverksamhet är koncentrerad till den västra delen av området. Samtliga vägar inom området är privata och har idag 30 km/tim. Med hänsyn till detta föreslås att samtliga vägar behåller 30 km/tim.

Villaområdet söder om regementsområdet föreslås få 30 km/tim med undantag från Lämmelvägen och Bävervägen som är mindre uppsamlingsgator och har separering för oskyddade trafikanter. Dessa gator föreslås få 40 km/tim.

Malmvägen mellan Kurravaaravägen och Adolf Hedinsvägen föreslås få 60 km/tim. Samråd måste ske med Trafikverket. Se också figur 10.

**Österleden handelsområde och industriområdet**
Figur 11: Föreslagna hastigheter i Österleden handelsområde och industriområdet. Gula gator anger 40 km/tim, vita 30 km/tim och röda 60 km/tim.

Identifierade livsrum i Österledens handelsområde och industriområdet är Mjuktrafikrum (M) och Integrerat transportrum (IT). Trafiksituatioen i handelsområdet väster om Österleden kan jämföras med den i centrum – trafiken är intensiv och antalet oskyddade trafikanter som vistas i området är många. Därför föreslås **30 km/tim** inom handelsområdet.

Österleden, mellan Lombololeden och Malmvägen, som försörjer handelsområdet med trafik är ett Integrerat transportrum eftersom det finns obevakade passager utmed vägen. Österleden föreslås få **40 km/tim**.

Samtliga gator i industriområdet föreslås också få **40 km/tim**. Biltrafiken är dominerande och periodvis intensiv samtidigt som trafikmiljön är komplex med många utfarter och begränsad sikt. Österleden mellan Lastvägen och Lombololeden föreslås få **60 km/tim**.

Se också figur 11.
Lombolo är byggt utifrån SCAFT-principen med en trädstruktur på gatunätet. Österleden fungerar som huvudgata och matas med trafik från uppsamlingsgatorna Stamgatan, Vallgatan och Forskarevägen.


Vallgatan, Forskarevägen och Stamgatan (inklusive Jökelvägen och Glaciärvägen) har karaktären av ett Integriterat transportrum (IT) och föreslås få 40 km/tim. Även här förekommer övergångsställen utmed vägen som bör hastighetssäkras. I tillägg finns behov av separering för gående och cyklister på enstaka sträckningar.

Övriga gator föreslås få 30 km/tim förutom Söderleden som föreslås få 60 km/tim.

Se också figur 12.

Övriga vägar utgörs av bostadsgator och föreslås få 30 km/tim. Se också figur 13.

Figur 13: Föreslagna hastigheter i Tuolluvaara. Röda gator anger 60 km/tim, gula gator 40 km/tim och vita gator 30 km/tim.
Bilaga 2- Hastighetens betydelse för stadsbyggnadskvaliteter

Stadens karaktär

Livrumsmodellen används för att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i olika delar av stadens trafiknät. Det finns fem (5) olika typer av livsrum:

**Frirum (F)** – rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen där motorfordon inte förekommer: Exempel på detta rum är torg, parker, lek- och fritidsområden, gågator, separata gång- och cykelvägar.

**Integrerat frirum (IF)** – rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad körning, men på de oskyddade trafikanternas villkor. Exempel på detta rum är gångfartsgator och torgbildningar.


Tabell 2.5.1: Hastighetsnivåns betydelse för stadens karaktär – livsrummen.
Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är den kvalité som har tydligast koppling till hastigheten. Vid kollisioner är hastigheten helt avgörande för hur allvarlig en skada blir. För att optimera hastighetsnivån utifrån en trafiksäkerhetssituation sker en analys av DTSS (dimensionerande trafiksäkerhetssituation). Bedömningen bygger på vilka krockvåldssituationer som kan uppstå längs vägnätet. Situationen med lägst krockvåldshastighet blir dimensionerade för vägsträckan, i tur och ordning:

- Kollision mellan gående/cyklande och bil
- Sidokollision bil-bil
- Kollision bil-fast hinder
- Frontalkollision bil-bil

På en sträcka med många korsningar blir trafiksäkerhetssituationen bil/bil, korsande kurs dimensionerande för hela sträckan om avståndet mellan korsningarna understiger 150 meter. På samma sätt blir konflikter mellan GCM (oskyddade trafikanter) och bilar dimensionerande om avståndet mellan två eller flera övergångsställen är 50 meter eller kortare.

Tabell 2.5.2: Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerheten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kvalitetsnivå</th>
<th>GCM/bil-konflikter</th>
<th>Bil/bil, korsande kurs</th>
<th>Bil singel, fast hinder</th>
<th>Bil/bil, möte</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>God</td>
<td>≤ 30 km/tim</td>
<td>≤ 50 km/tim</td>
<td>≤ 60 km/tim</td>
<td>≤ 70 km/tim</td>
</tr>
<tr>
<td>Mindre god</td>
<td>40 km/tim</td>
<td>60 km/tim</td>
<td>70 km/tim</td>
<td>80 km/tim</td>
</tr>
<tr>
<td>Låg</td>
<td>≥ 50 km/tim</td>
<td>≥ 70 km/tim</td>
<td>≥ 80 km/tim</td>
<td>≥ 90 km/tim</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tillgänglighet


Tabell 2.5.3: Hastighetsnivåns betydelse för biltrafikens tillgänglighet

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kvalitetsnivå</th>
<th>Lokalnät</th>
<th>Huvudnät</th>
<th>Övergripande nät *</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>God</td>
<td>≥ 30 km/tim</td>
<td>≥ 50 km/tim</td>
<td>≥ 60 km/tim</td>
</tr>
<tr>
<td>Mindre god</td>
<td>&lt; 30 km/tim</td>
<td>30–40 km/tim</td>
<td>40–50 km/tim</td>
</tr>
<tr>
<td>Låg</td>
<td>≤ 20 km/tim</td>
<td>≤ 30 km/tim</td>
<td>≤ 30 km/tim</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Trygghet
Bland trygghetsundersökningar som gjorts i Sverige har det konstaterats att trafik generellt och hastighet i synnerhet är en av de främsta orsakerna till att folk känner sig otrygga i sina bostadsområden eller när man rör sig i staden. Tät biltrafik och höga hastigheter skapar barriärer och otrygghet. Långsam biltrafik på gåendes villkor skapar trygghet och liv i ett område.

Tabell 2.5.4: Histighetsnivåns betydelse för trygghet

<table>
<thead>
<tr>
<th>God</th>
<th>Integrerat frurn</th>
<th>Mjuktrafkrum</th>
<th>Integrerat transportrum</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>≤ 10 km/tim</td>
<td>≤ 30 km/tim</td>
<td>≤ 50 km/tim</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mindre god</td>
<td>20 km/tim</td>
<td>40 km/tim</td>
<td>60 km/tim</td>
</tr>
<tr>
<td>Låg</td>
<td>&gt; 30 km/tim</td>
<td>&gt; 50 km/tim</td>
<td>&gt; 70 km/tim</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 luftförorenande utsläppen minskar vid en sänkning av hastigheten. Accelerationer och retardationer ökar utsläpp varför en jämn hastighet är att föredra. Även bullernivåer påverkas av hastigheten.

![Figur 2.5.5: Koldioxidutsläpp för personbil och lastbil vid olika hastigheter](image)