



*Tekniska förvaltningen*

# **Hastighetsplan**

*Hässelholms kommun*



Vinster och kvaliteter med en hastighetsöversyn:



Stadskaraktär



Tillgänglighet



Trafiksäkerhet  
och trygghet



Miljö och hälsa

## Rätt hastighet – för en attraktiv kommun

Nu ser vi över hastighetsgränserna i Hässleholms kommun. Tekniska förvaltningen föreslår att 40 och 60 km/tim blir vanligare inom Hässleholms tätort för att skapa säkrare trafik, bättre miljö och mindre buller.

I bostadsområden, vid skolor, i centrum och där det förekommer blandtrafik prioriteras alltid de oskyddade trafikanterna. Låg hastighet är en förutsättning för att alla ska kunna visa hänsyn till varandra och för att antalet olyckor i städerna ska minska.

Vägens standard och säkerhet tillsammans med kunskap om hur mycket våld människokroppen tål vid en krock bestämmer om hastigheten bör justeras uppåt eller neråt, se figur 2 på nästa sida.

I arbetet med att öka trafiksäkerheten på vägarna är Trafikverkets långsiktiga mål att hastighetsgränssystemet ska ha enbart jämna 10-steg kompletterat med 30 km/h för delar av tätort. Till dess att alla vägar får hastigheter i jämna 10-steg kommer även hastigheter i ojämna steg att finnas. För att undvika att göra en ny hastighetsplan samt undvika plottrighet föreslår Tekniska förvaltningen nu att Hässleholm tar steget mot Trafikverkets mål med endast jämna hastigheter samt 30 km/h.

### I Hässleholm är bilen viktig

Hässleholm ser ut som det gör med en kommunstruktur med många omkringliggande orter. Bilen är och kommer att vara viktig. Hässleholm

måste vara framkomligt för bil. Men hög framkomlighet är inte alltid samma sak som hög hastighet. Hastighetsmoderniseringen är främst till för de boende. På de gator och vägar där det är möjligt att ha en högre hastighet föreslår tekniska förvaltningen att hastigheten höjs till 60 km/h respektive 80 km/h. (Höjningar över 50 m/h måste ske genom Trafikverket.) På övriga gator föreslås hastigheten sänkas till 40 km/h respektive 30 km/h.

### Vinster med lägre hastigheter

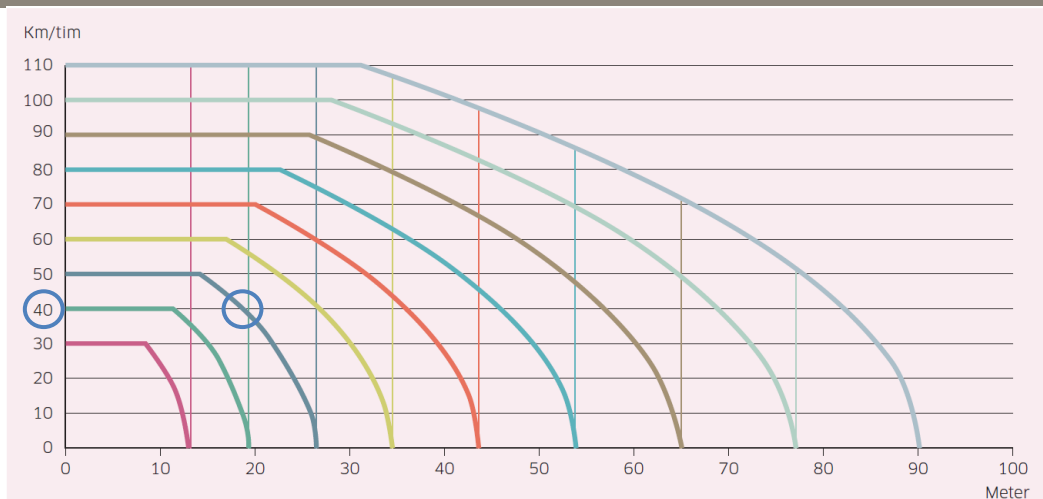
I en lägre hastighet blir både reaktionstiden, den tid från det att du ser fara tills det du hinner börja bromsa, samt stoppsträckan kortare, se figur 1. Lägre hastigheter ger också en minskad risk att skadas eller dödas vid kollision.

Men forskning visar även att bilisters väjningsbeteenden mot oskyddade trafikanter påverkas positivt av lägre fordonshastigheter.

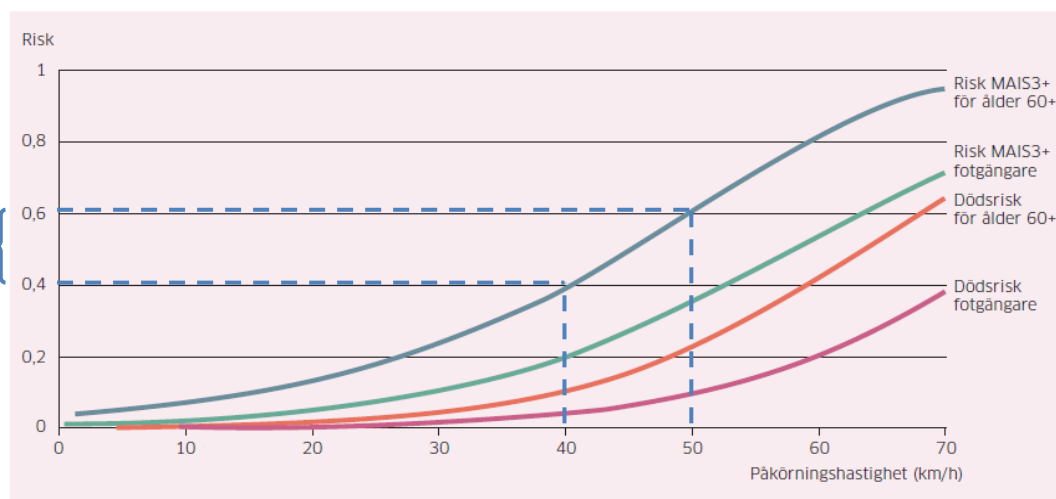
Vid hastigheter på upp till 30 km/h lämnar cirka 70 procent av bilisterna spontant företräde för cyklister, trots att bilister inte har samma generella väjningsplikt mot cyklister som mot fotgängare. Detta är nästa dubbelt så många som vid hastigheter runt 50 km/h.

### Lägre hastigheter = bättre samspel

Lägre fordonshastigheter i tätorterna påverkar även den upplevda tryggheten, bullernivån från trafiken, luftkvaliteten, ytanspråken och flera andra tätortsaspekter i en positiv riktning.



Figur 1 I figuren går det att läsa att en bil som färdas i 40 km/h, där bilisten upptäcker en fara, och börjar bromsa står helt stilla vid en punkt som samma bil erhållit en hastighet av 40 km/h om ursprungshastigheten varit 50km/h.



Figur 2. Krockvåld. Figuren visar risk att skadas/dödas i relation till hastighet. Trafikverket har arbetat fram figuren och en särskild kurva är framtagen för de som är över 60 år då de skadas allvarligare vid kollision. (Källa Sweco)

### Arbetsgång

Hässleholms kommun saknar idag en gällande hastighetsplan och därför finns ett behov av att ta fram en sådan som kan fungera som stöd i det kommunala arbetet. Det är viktigt för trafiksäkerhetsarbetet men även för att underlätta stadsplanering och exploatering. Trivector tog 2012 fram ett förslag till en sådan. Denna reviderades och anpassades bättre efter Hässleholms förutsättningar. En karta över de nya hastigheterna togs fram över Hässleholm stad. Nya hastigheter skall införas i hela kommunen

utifrån samma grundprinciper och etappvis tätort i prioritering baserat på invånarantal

### Remissynpunkter

Förslaget var ute på remiss under 2015/2016. Det inkom mycket synpunkter och flera av dem har beaktats i det nya reviderade förslaget.



## Föreslagna hastigheter

### Gångfartområden

Utvalda gator i centrala delar.

80 km/h

Infartsvägar utanför tätort.

### 30 km/h

Lokalgator med blandtrafik i villakvarter, eller motsvarande, som inte är matargator.

Gator utanför entré till grundskolor.

Stadskärnan.

För att se hur detta faller ut på Hässleholms stad, se karta, bilaga 1. I kartan finns markerat fysisk åtgärd. Detta betyder att någon slag fysisk trafiksäkerhets åtgärd behövs för att kunna ändra hastighetsbegränsningen. Vilken typ är inte utredd utan görs i ett senare skede.

### 40 km/h

Matargator samt lokalgator som inte är rena bostadsområden. Gator där det finns anspråk för oskyddade trafikanter att korsa gatan.

Mer exakt varifrån hastigheterna kommer att börja gälla på de olika sträckorna styrs av lokaltrafikföreskrifter som tas fram i samband med ett genomförande. De nya hastigheterna kan endast börja gälla genom lokala trafikföreskrifter och inte enbart genom antagande av hastighetsplanen.

### 60 km/h

Trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd samt där gång- och cykelbana är separerad längs vägen.

Frånsteg från hastighetsplanen kan göras om förutsättningarna längs sträckan förändras. Det kan röra sig om placering av ny skolan, utbyggd av nytt område eller att vägen byggs om.

#### För ytterligare information kontakta:

Tekniska förvaltningen

Stina Janzon, Trafikingenjör

stina.janzon@hassleholm.se

Tel 0451-26 83 69



**Hässleholms  
kommun**