



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

Hastighetsplan för Karlskrona kommun

2011-05-25
Reviderad 2015-08-14

Upprättad av: Elin Delvéus

RAPPORT

Hastighetsplan för Karlskrona kommun

Kund

Karlskrona kommun
Johan Stenér

Konsult

WSP Samhällsbyggnad
Box 34
371 21 Karlskrona
Besök: Högabergsgatan 3
Tel: +46 10 722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Kontaktperson

Elin Delvéus 010-722 56 15

Innehåll

BAKGRUND	4
NULÄGESBESKRIVNING	5
TRAFIKNÄTETS INDELNING	5
GATANS KARAKTÄR ENLIGT LIVSRUMSMODELLEN	5
DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION	6
LUFTKVALITET OCH BULLER	6
ANALYS	6
NULÄGESANALYS.....	6
LÄNKOPTIMERING	15
NÄTANPASSNING.....	24
SYSTEMANPASSNING.....	24
AVVIKELSER	24
SAMRÅD	33
STUDERADE ALTERNATIV	33
KONSEKVENSER	51
KOSTNADER	52

Bakgrund

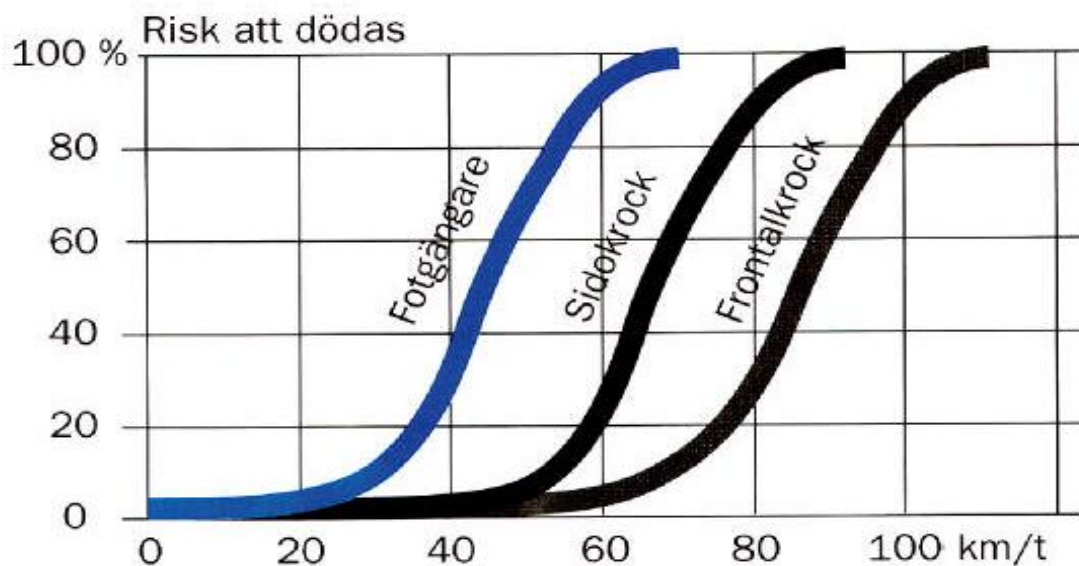
En hastighetsplan har utarbetats för Karlskrona kommuns tätorter med utgångspunkt i handboken *Rätt fart i staden*. Handboken har tagits fram av Trafikverket (dåvarande Vägverket) och SKL (Sveriges kommuner och landsting) i december 2008.

Från den 2 maj 2008 är det möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/h från 30 km/h upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastighetsgränserna till de trafikpolitiska målen. Anpassningen av hastigheterna syftar även till att förbättra trafiksäkerheten, baserat på krockvåldsprincipen, och medföra ökad respekt för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan. Kommunen har rätt att besluta om hastighetsgränserna inom tätbebyggt område.

I § 7 i Trafikverkets (f.d. Vägverkets) föreskrifter och allmänna råd om högsta tillåtna hastigheter står det: *Inom tätbebyggt område bör, när annan hastighetsgräns än tätortshastigheten enligt 3 kap 17 § första stycket (50 km/h) prövas, främst hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h eftersträvas på vägar som inte ingår i funktionella förbindelser för arbetspendling och långväga godstransporter.* Trafikverket är vanligtvis väghållare på funktionella förbindelser. På dessa vägar bör tas hänsyn till behovet av bra framkomlighet för arbetspendlare och godstransporter.

Alla gator i tätorterna Karlskrona (inklusive Lyckeby, Hässlegården, Torskors, Rosenholm etc), Nätraby, Jämjö och Rödeby har inventerats och inventeringsmaterialet har sammanställts i tabeller. Hastighetsplanen har därefter tagits fram stegvis och kartor i rapporten visar hastighetsgränser för de olika stegen under processen. Slutligen föreslagna hastighetsgränser visas på en karta, avvikelser i kvalitet har noterats inklusive översiktliga åtgärdsförslag.

Hastighetsplanen är avsedd att användas som stöd för kommunen vid beslut om hastighetsgränser i kommunens tätorter.



Krockvåldskurvan

Nulägesbeskrivning

Trafiknätets indelning

Arbetet med hastighetsplanen bygger på att det finns en indelning av tätortens trafiknät. Huvudnätet i staden ska locka till sig trafik med större behov av framkomlighet. I lokalnätet är biltrafikens samspel med de oskyddade trafikanterna den viktigaste faktorn. Som underlag till hastighetsplanen har använts Trafiknätsanalys för Karlskrona, Ramböll, dat. 2010-02-10, där de olika trafiknäten finns definierade.

Det **övergripande huvudnätet** består ofta av statliga vägar med genomfartstrafik och infartstrafik till tätorten, dels kommunala gator som ansluter till regionala eller nationella målpunkter inom tätorten. I det övergripande nätet är framkomligheten viktig, inte minst för regional busstrafik.

Det övriga **huvudnätet** består av gator för trafik genom tätorten, till/från tätorten samt mellan stadsdelar i tätorten. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och fjärrpunkter utanför tätorten.

Lokalnätet omfattar gator för trafik som till övervägande del har målpunkt utmed gatan eller inom stadsdelen.

Olika typer av nyttotrafik såsom **kollektivtrafik** och **utryckningstrafik** har anspråk på framkomlighet och tillgänglighet i sina nät. Gator som används för kollektivtrafik har tagits från Blekingetrafikens hemsida och lagts in i bedömningstabellen. För utryckningstrafiken ska huvudnätet som helhet kunna användas vid utryckning. Fri väg måste kunna beredas, d v s framförvarande fordon ska kunna köra åt sidan vid behov. Hänsyn måste tas till tillgängligheten för räddningsfordonen vid eventuella hastighetsdämpande åtgärder så att utryckningsfordonen inte hindras eller att skadade/sjuka i ambulanser inte utsetts för onödigt lidande. Samråd bör hållas med både Blekingetrafiken och Räddningstjänsten innan beslut tas om eventuella åtgärder.

Gatans karaktär enligt livsrumsmodellen

I handboken *Rätt fart i staden* används livsrumsmodellen för att beskriva gaturummets karaktärsdrag. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika ”rum” och två ”mellanrum”: Frirum, Integrerat frirum, Mjuktrafikrum, Integrerat transportrum och Transportrum. En ambition kan vara att ge de olika rummen en gestaltning som tydliggör deras roll. De blir självförklarande och som trafikant blir det lätt att förstå hur man ska bete sig. Dagens utformning har ofta fokus på biltrafiken vilket ger en otydlighet som kan göra det svårt att uppfatta rummets tillhörighet.

Frirum är ytor helt fria från biltrafik, t ex gågator och parker.

Integrerat frirum är ytor där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Väggarna består ofta av hus med entréer mot rummet. Exempel är vissa typer av bostadsområden, torg etc.

Mjuktrafikrum omfattar större delen av stadens/tätortens gaturum. Människor har anspråk på att lätt kunna röra sig längs och tvärs gatan. Bilister och oskyddade trafikanter ska samspela.

Integrerat transportrum är vanligtvis gator med en transportfunktion. Skyddade trafikanter kan färdas i gaturummet men har ringa anspråk på att korsas det. Korsningsanspråket uppkommer i anslutning till gatukorsningar.

Transportrum är avsedda för motorfordonstrafik och har en renodlad trafikuppgift. Gång- och cykeltrafiken är separerad. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.

Dimensionerande trafiksäkerhetssituation

Risken för att en olycka ska inträffa ökar med högre hastighet, eftersom förarens möjlighet att hinna reagera och avvärja olyckan minskar. Vilka skadeföljder en olycka får beror på det krockvåld som människan utsätts för, se krockvåldskurvan på föregående sida. Exempelvis ökar risken att avlida dramatiskt för en oskyddad trafikant som blir påkörd i en hastighet över 30 km/h.

Bilarnas hastighet påverkar trafiksäkerheten för olika trafikantgrupper i olika gaturum. Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS) har fastställts för alla länkar i tätorterna. Den DTSS som har lägst hastighetsanspråk är dimensionerande på sträckan. Exempel på DTSS är GC/bil (30 km/h), bil/bil-korsande kurs (50 km/h), bil/fast hinder (60 km/h) och bil/bil-möte (70 km/h).

Luftkvalitet och buller

Vägtrafikbuller uppstår i fordonens motorer, avgassystem och växellåda. Däckens kontakt med vägbanan och vindbruset medför buller. Vid låga hastigheter, ca 30 km/h för personbilar och 50 km/h för tung trafik, dominerar motorbullret. Vid högre hastigheter tar däck- och vägbanebullret överhand.

I Karlskrona finns ett antal platser definierade som bullerstörda på Trossö samt längs infarterna. Denna information har lagts in i bedömningstabellerna och hänsyn tagits vid förslag om nya hastighetsgränser.

Vad gäller luftföroreningar så är utsläppen av koldioxid direkt beroende av bränsleförbrukningen och därmed på hastigheten. För bilar är bränsleförbrukningen lägst vid en konstant fart mellan 50 och 70 km/h. För hastigheter under och över dessa värden ökar bränsleförbrukningen, särskilt för tunga fordon. Biltrafikens utsläpp av kväveoxid, kolväten och kolmonoxid minskar då hastigheten sänks från 50 till 30 km/h. Några specifika problem med luftföroreningar har inte framkommit under utredningen.

Analys

Nulägesanalys

I det första steget analyserades hur väl nuvarande hastigheter uppnår de kvaliteter som beskrivs i handboken *Rätt fart i staden*. Sammanfattningsvis är dagens hastigheter ofta för höga enligt handbokens krav. De gator som får god standard är gator där det finns gång- och cykelbana utbyggd eller har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Många bostadsområden har dock tätorthastighet 50 km/h men med rekommenderad 30 km/h (blå-30), vilket i verkligheten troligen medför en bättre kvalitet än gällande 50 km/h.

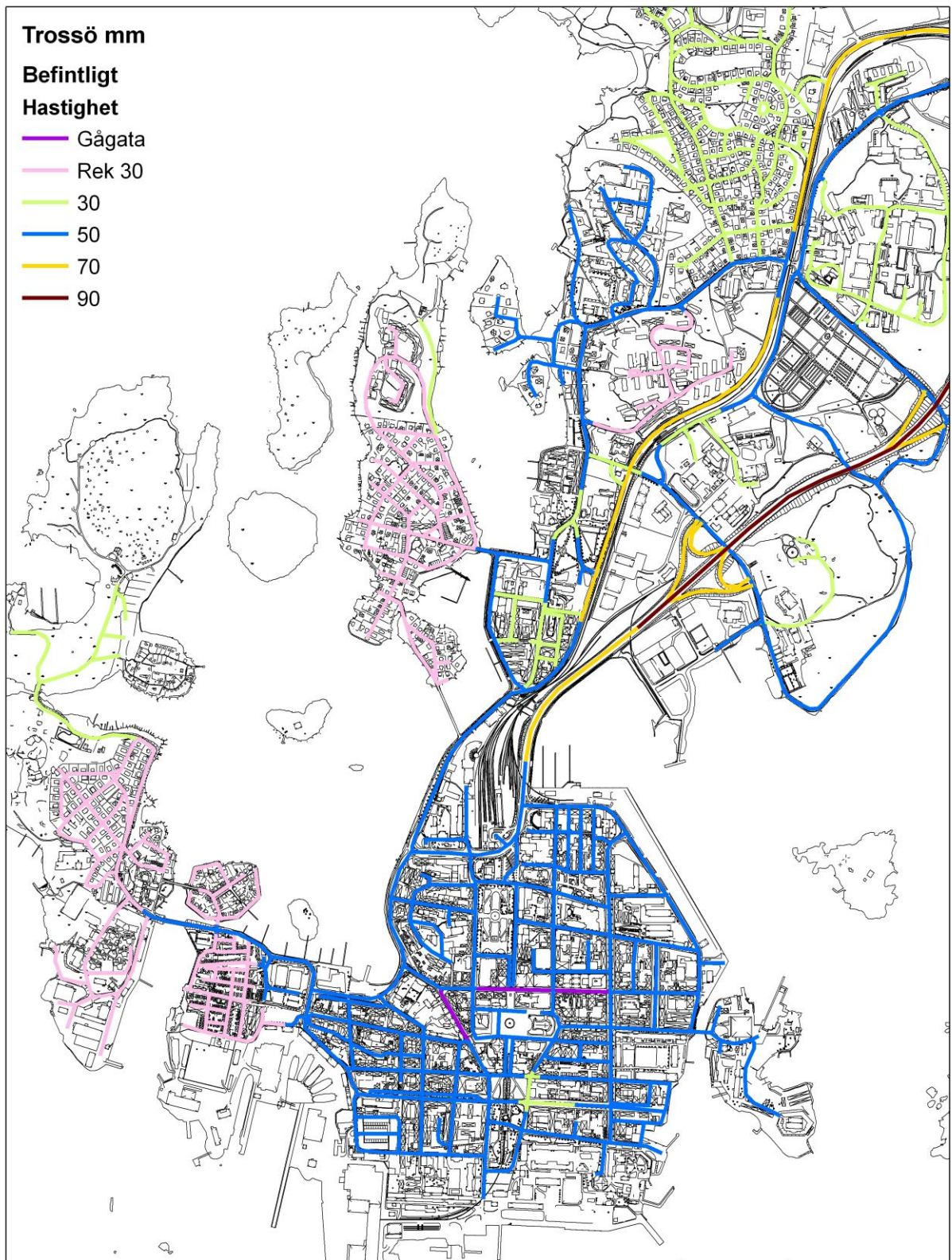
Karlskronas gatunät inom tätbebyggt område, inklusive Trossö, Lyckeby, Hässlegården, Torskors m.fl. områden har delats upp i ca 450 länkar (delsträckor). Ca 140 länkar (drygt 30 %) har idag en hastighet som motsvarar god standard för alla aspekter (karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet). Ca 20 länkar hade mindre god standard för en eller flera aspekter. Övriga 290 länkar (ca 65 %) hade totalt 738 avvikelser med låg standard för olika aspekter.

I Nätraby är det 24 % av de ca 80 länkarna som har en hastighet som motsvarar god standard och 5 länkar som motsvarar mindre god standard. Övriga 55 länkar (70 %) hade totalt 146 avvikelser med låg standard.

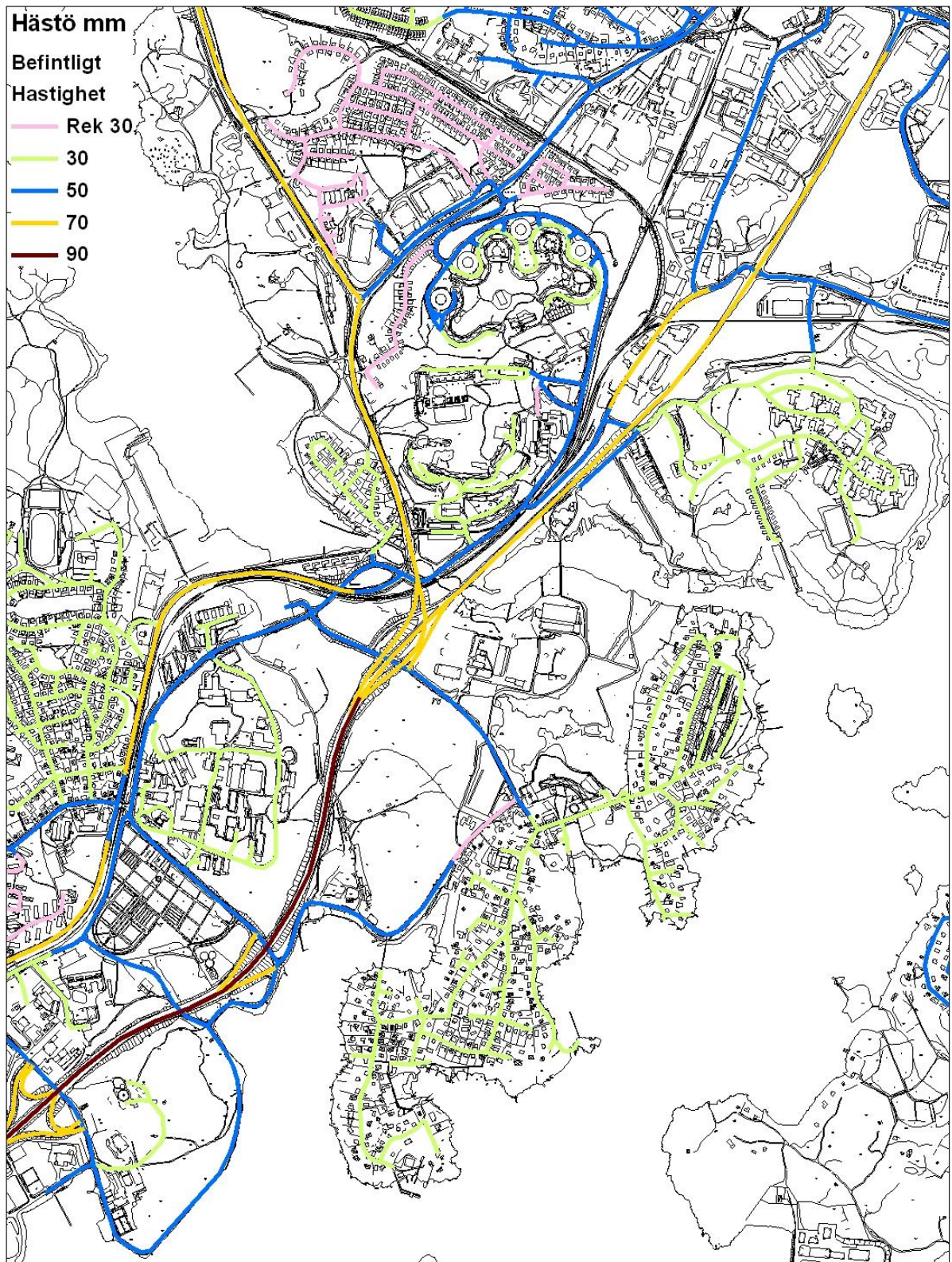
I Rödeby har 20 % av de ca 100 länkarna god standard, 3 länkar har mindre god standard medan övriga länkar (77 %) har en hastighet som ger totalt 221 avvikelser med låg standard för olika aspekter.

I Jämjö har knappt 20 % av de ca 80 länkarna god standard och endast 2 länkar har mindre god standard. Övriga länkar (knappt 80 %) har en hastighet som motsvarar låg standard för en eller flera aspekter.

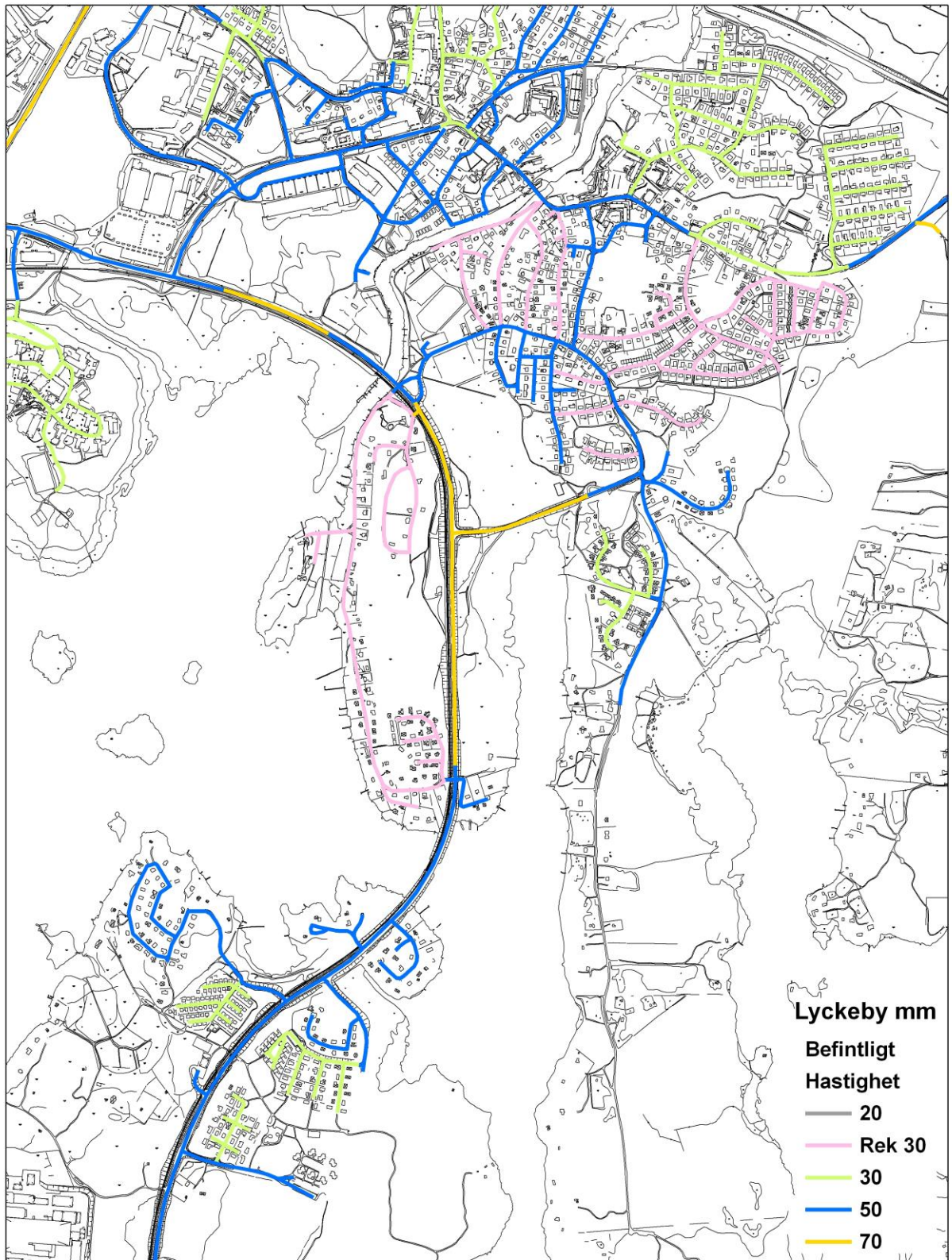
Nuvarande hastighetsgränser redovisas i nedanstående kartor.



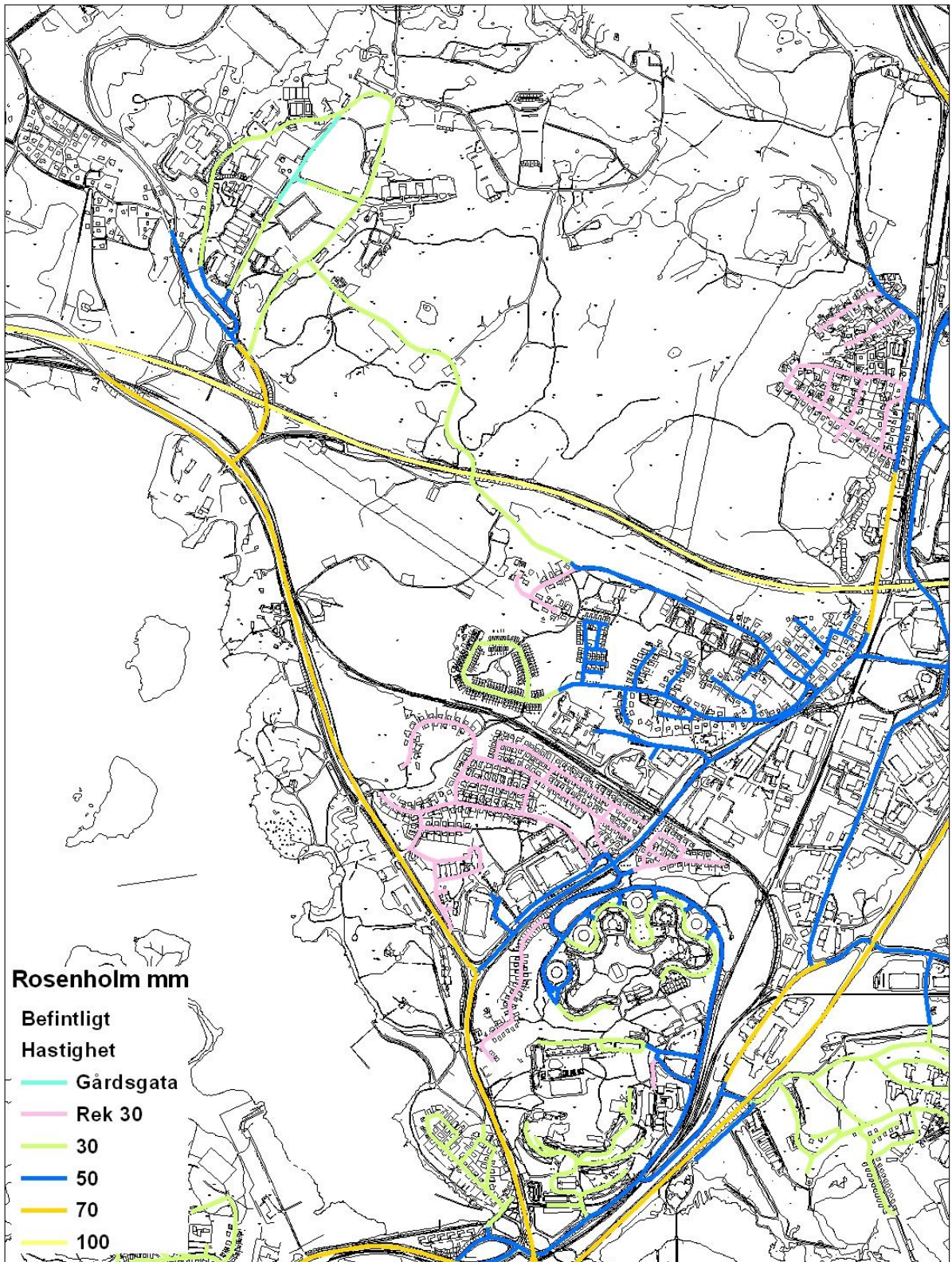
Nuvarande hastighetsgränser på Trossö, Saltö m.m.



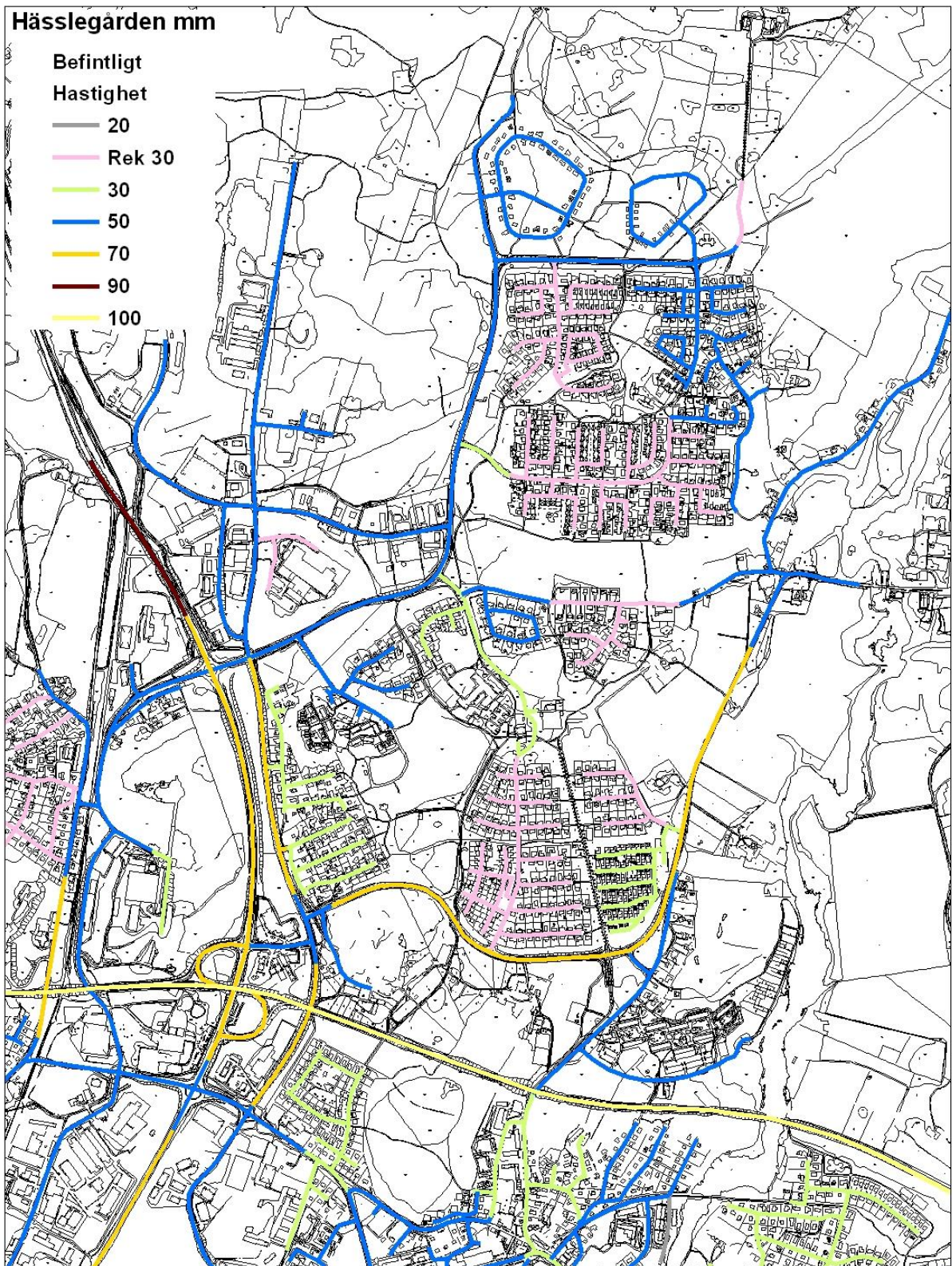
Nuvarande hastighetsgränser på Hästö, Kungsmarken mm.



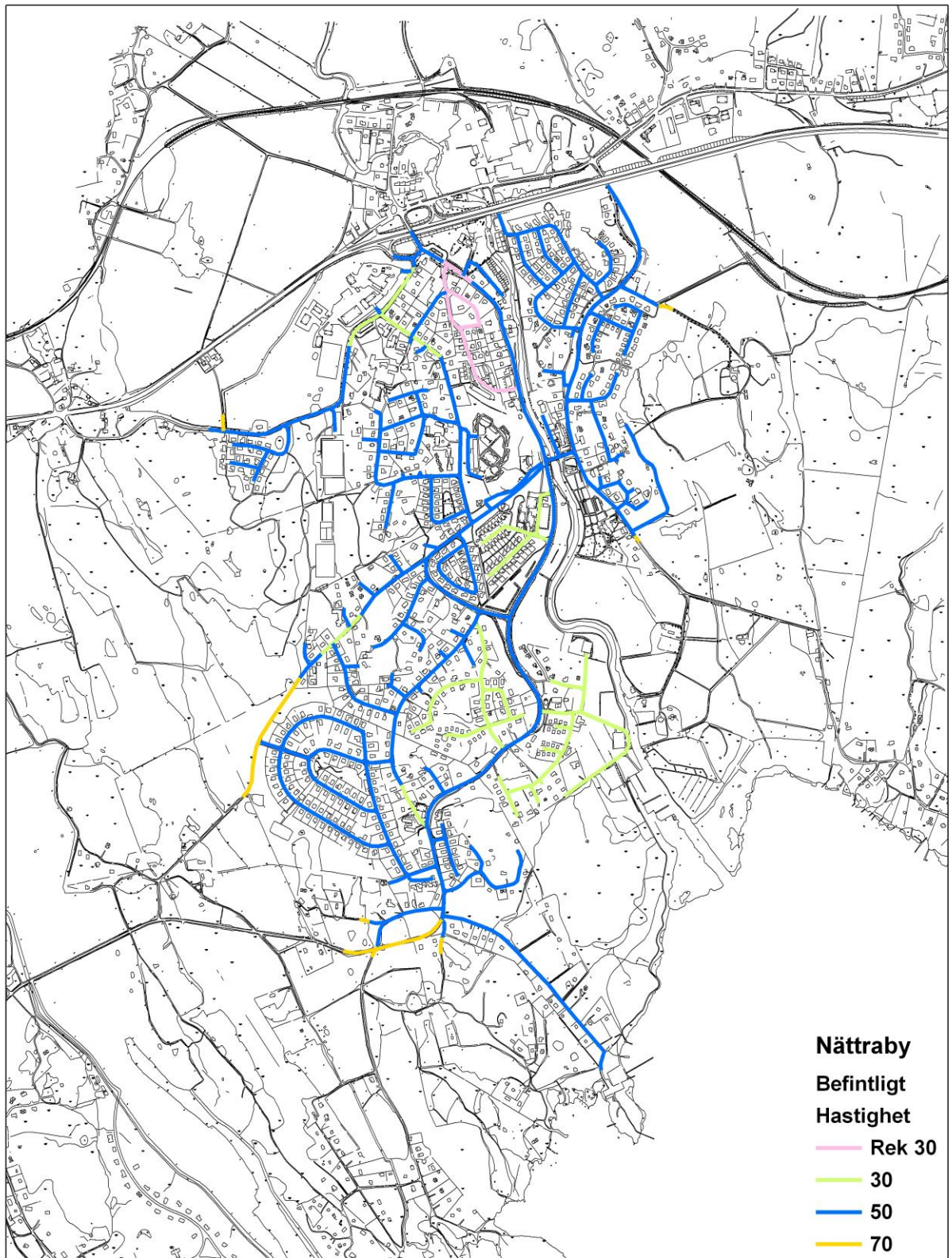
Nuvarande hastighetsgränser i Lyckeby, Verkö m.m.



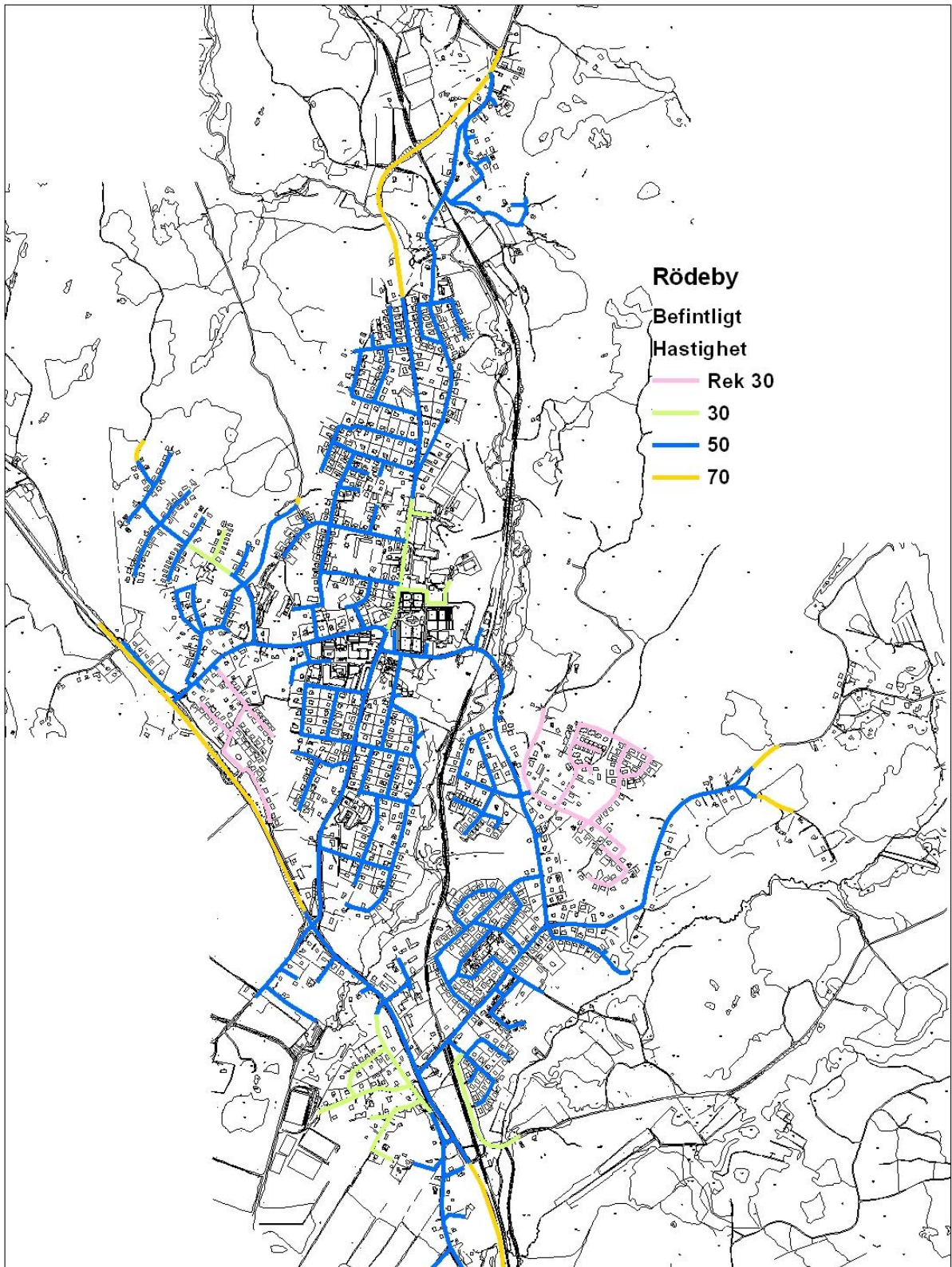
Nuvarande hastighetsgränser i Rosenholm, Mariedal mm.



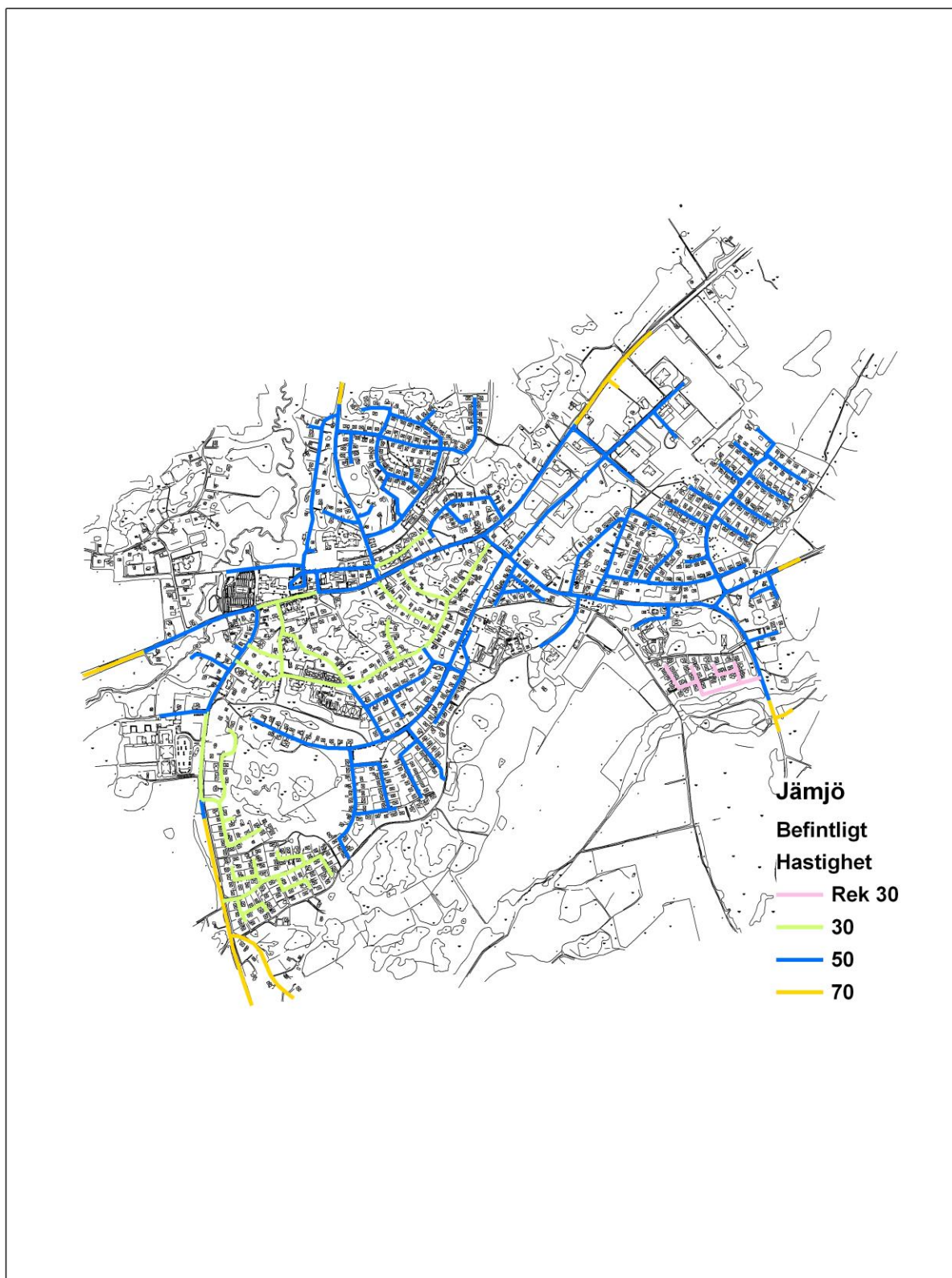
Nuvarande hastighetsgränser i Hässlegården, Spandelstorp m.m.



Nuvarande hastighetsgränser i Nättraby.



Nuvarande hastighetsgränser i Rödeby.

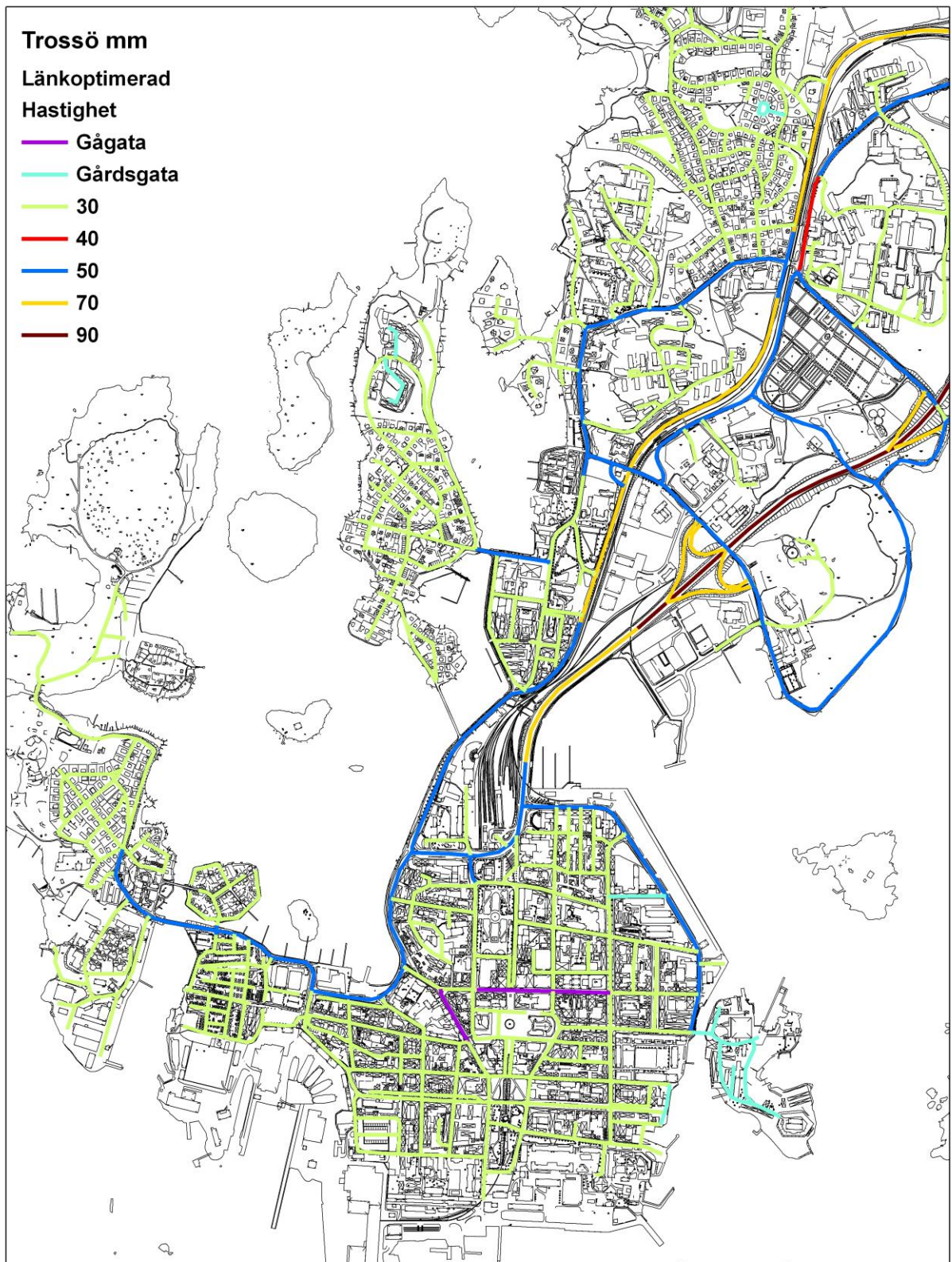


Nuvarande hastighetsgränser i Jämjö.

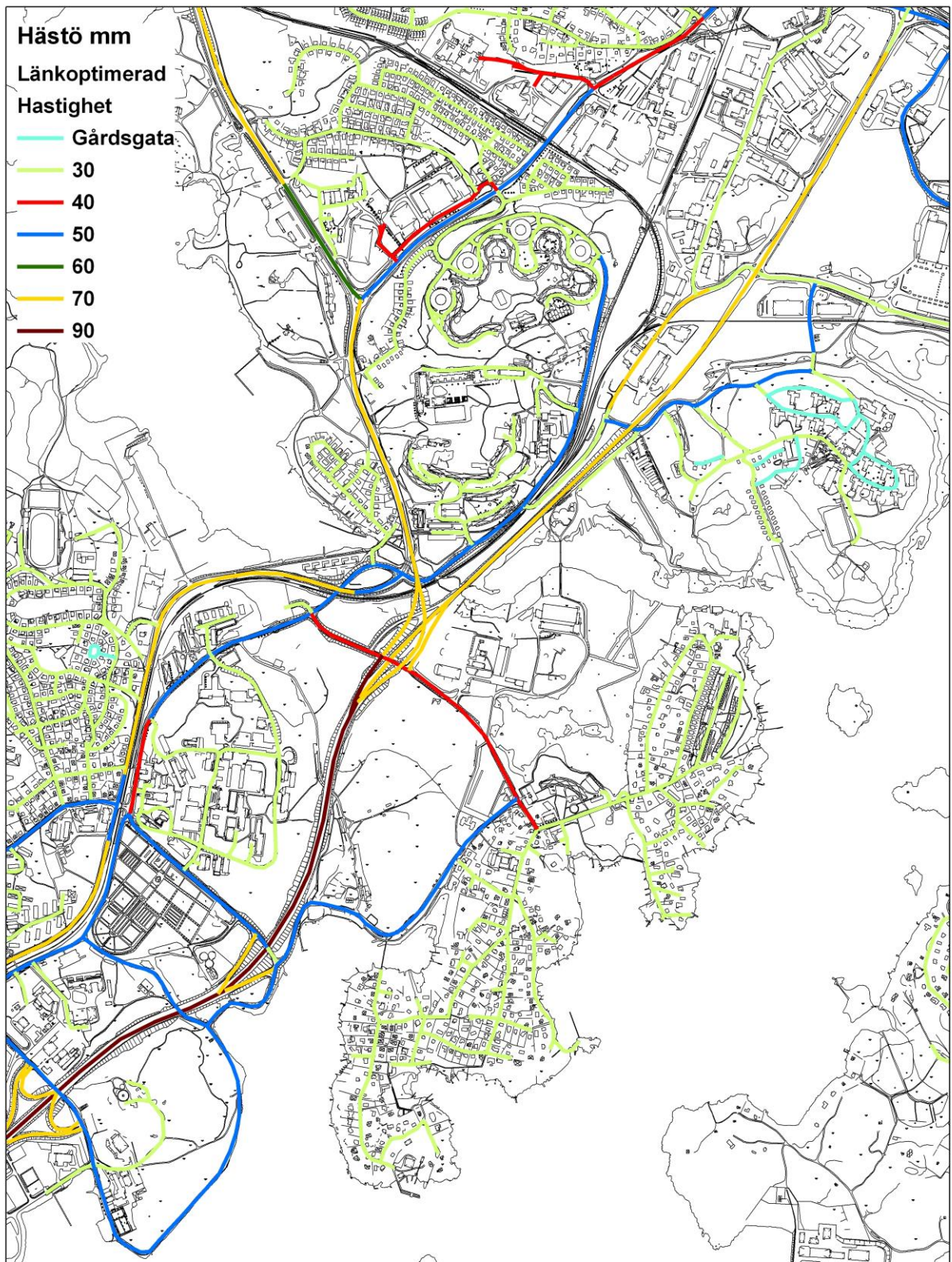
Länkoptimering

I arbetsmomentet länkoptimering genomförs en test för varje delsträcka av vilken hastighet som ger minst antal avvikelser. Avvikelser med låg standard (röd) bör helt undvikas. Resultatet redovisas i nedanstående kartor. I Karlskrona får inga länkar röda kvalitetsavvikelser efter länkoptimeringen medan 72 länkar av de totalt 450 länkarna får avvikelser med mindre god standard (gul). I Nätraby, Rödeby och Jämjö kan också röda kvalitetsavvikelser helt undvikas, medan det blir 14, 19 respektive 21 länkar med gula avvikelser.

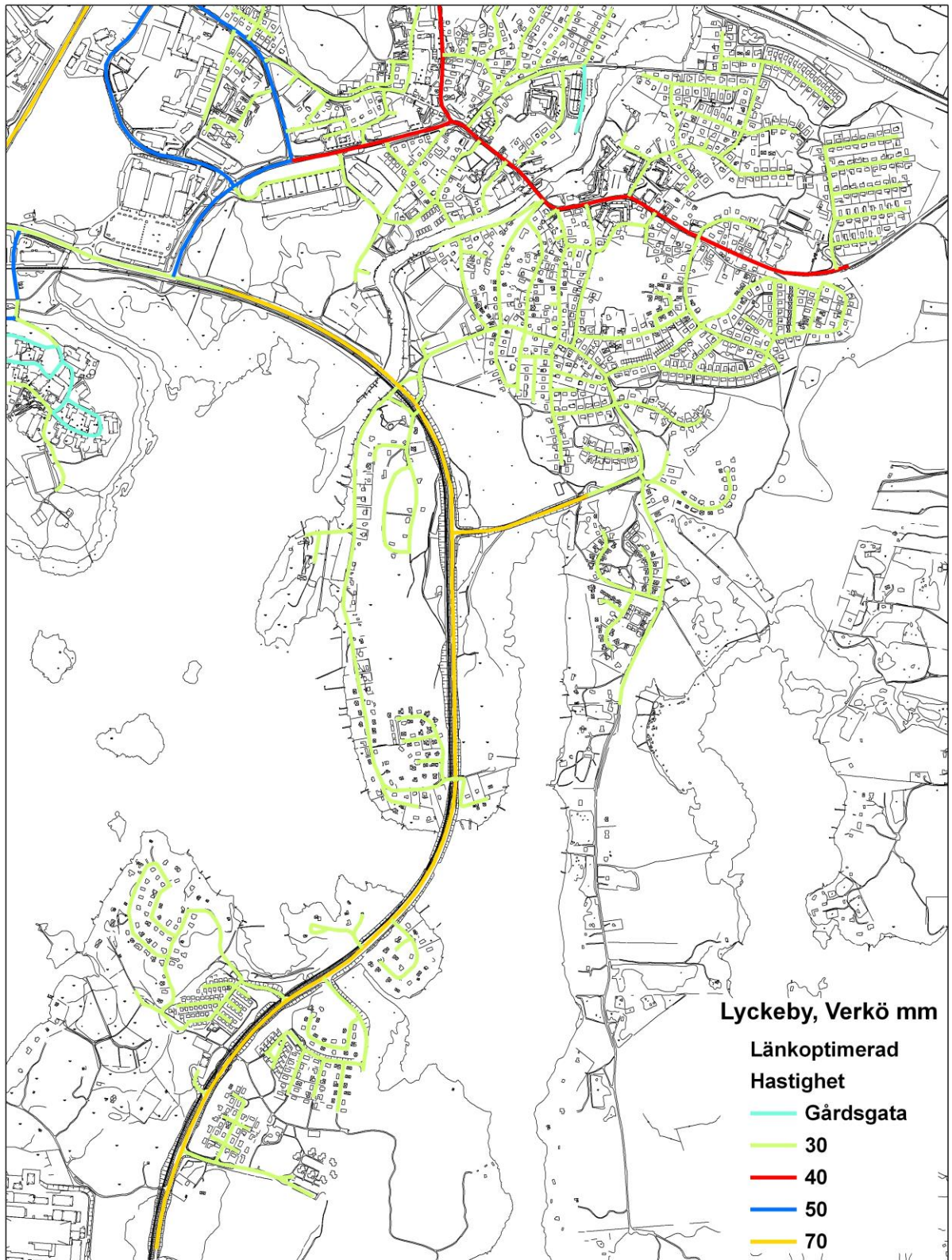
Gula avvikelser i länkoptimeringen uppkommer oftast på gator som ingår i huvudnätet och har busstrafik som har ett behov av bra framkomlighet, vilket innebär en konflikt med behovet av trafiksäkerhet för gc-trafik som rör sig i blandtrafik eller korsar vägen i plan. En högre hastighet ger då kvalitetsavvikelser för trafiksäkerheten medan en lägre hastighet ger kvalitetsavvikelser för buss- och/eller biltrafik. I vissa fall är det gator som redan idag har bostäder som är störda av buller, vilket innebär en konflikt med behovet av bra framkomlighet på gatan.



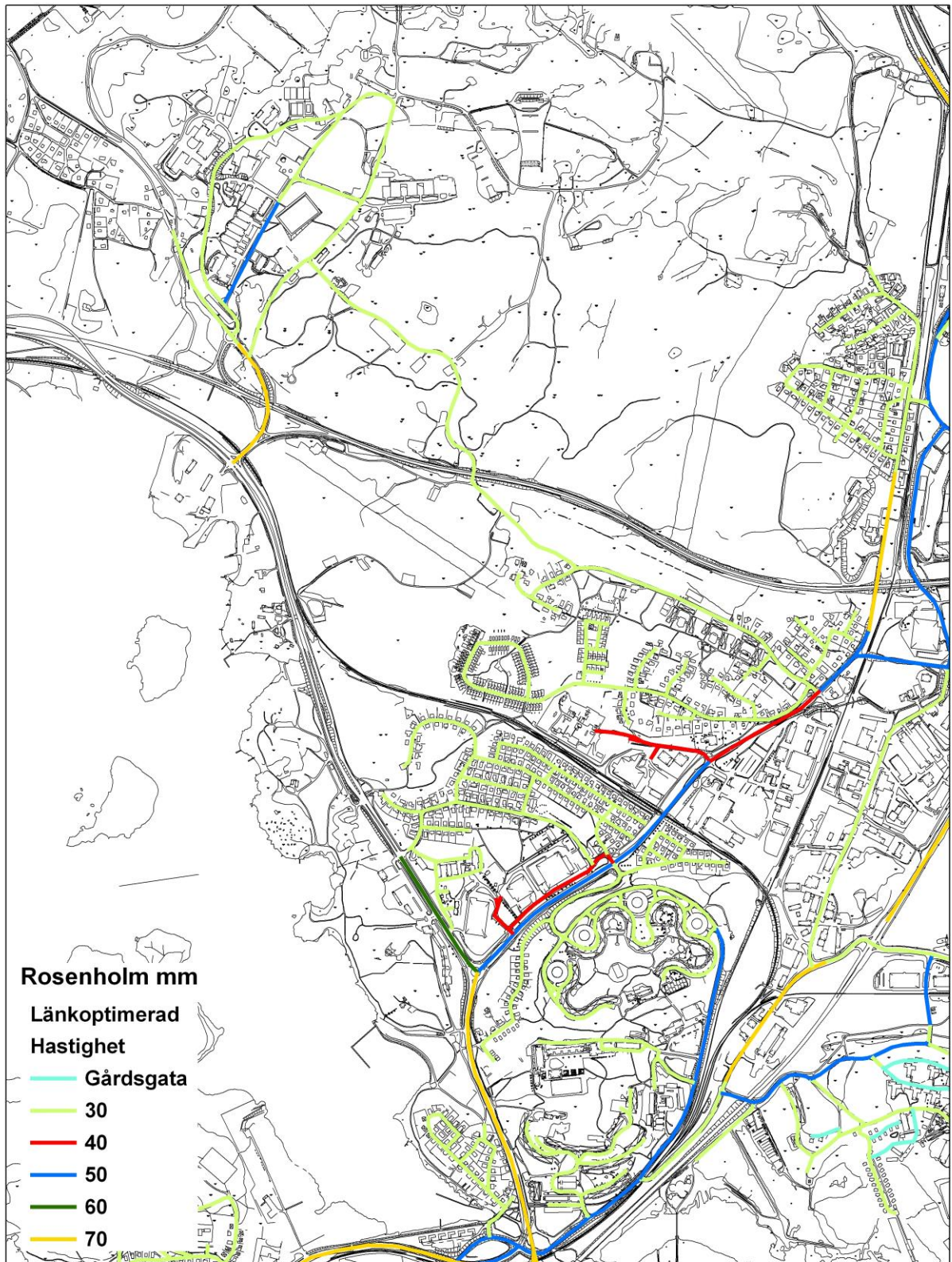
Länkoptimerade hastighetsgränser på Trossö, Saltö m.m.



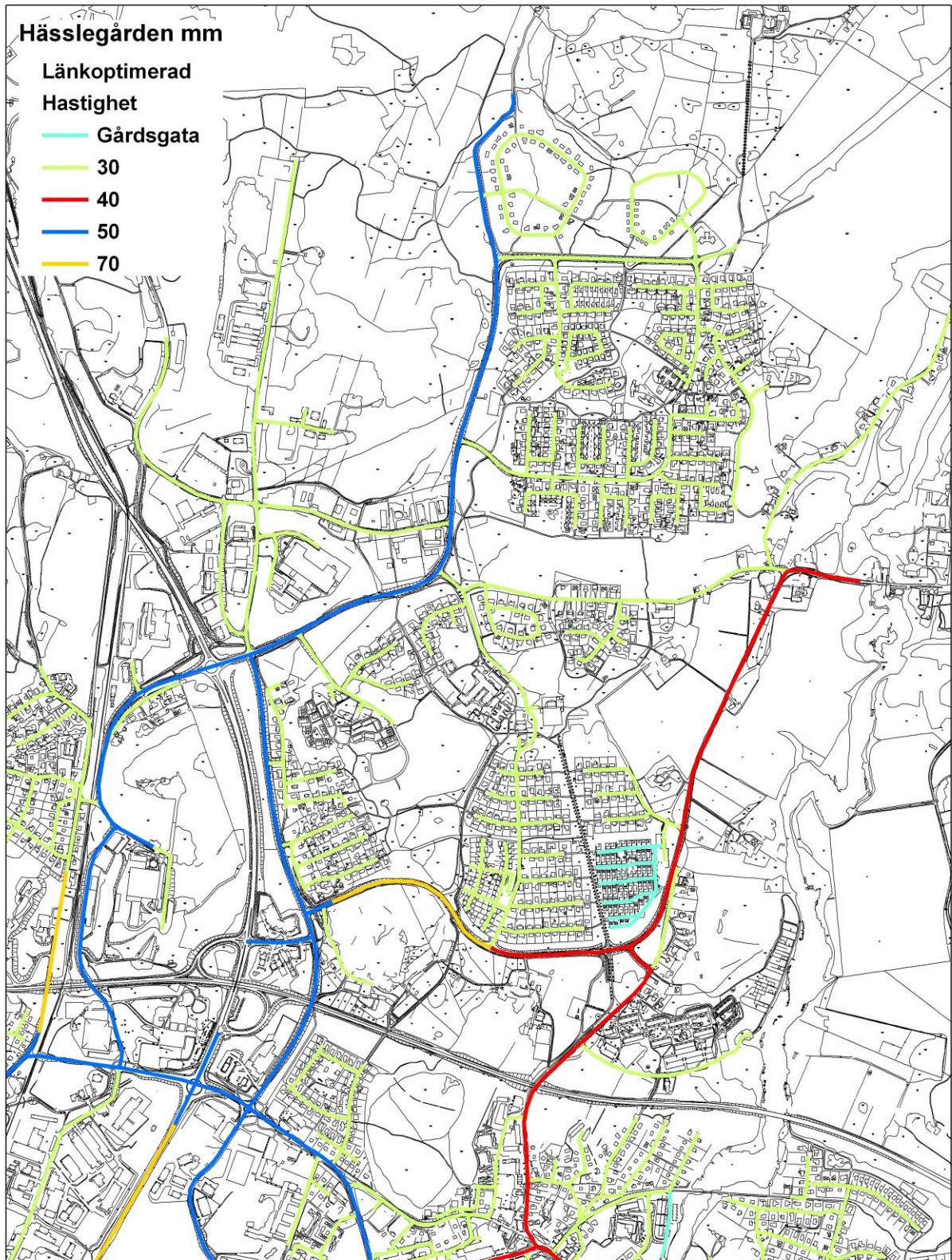
Länkoptimerade hastighetsgränser på Hästö, Kungsmarken m.m.



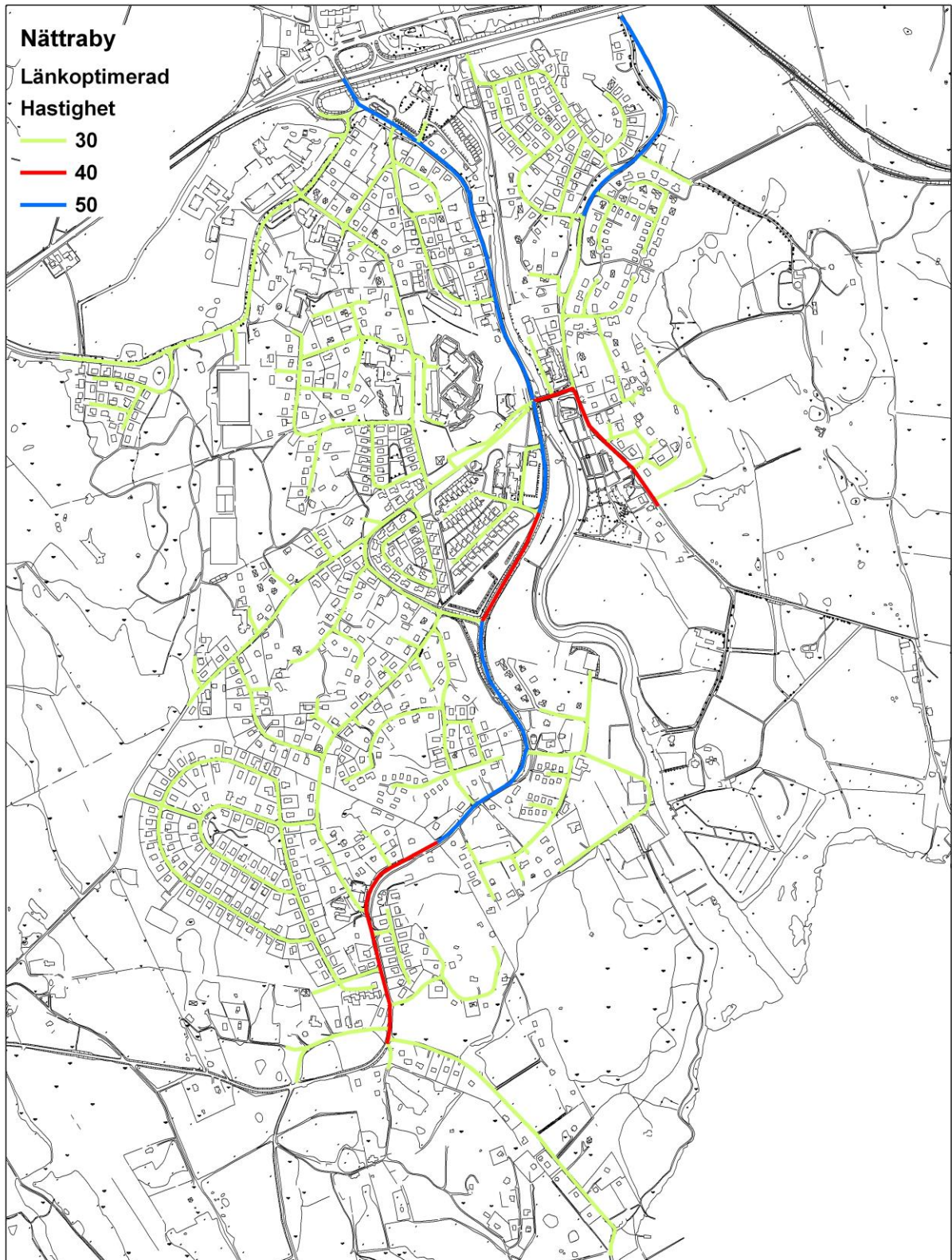
Länkoimerade hastighetsgränser i Lyckeby, Verkö m.m.



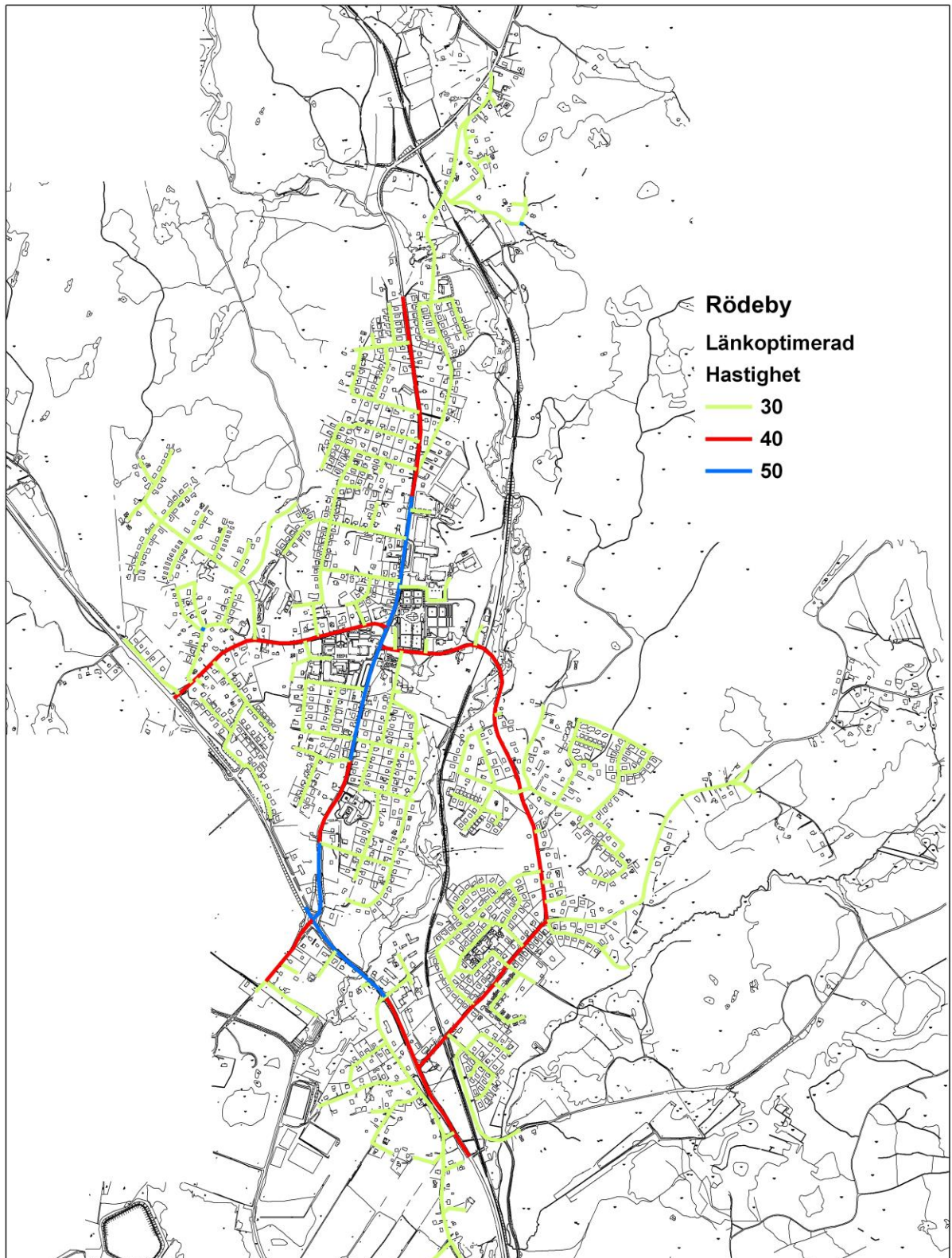
Länkoptimerade hastighetsgränser i Rosenholm, Mariedal m.m.



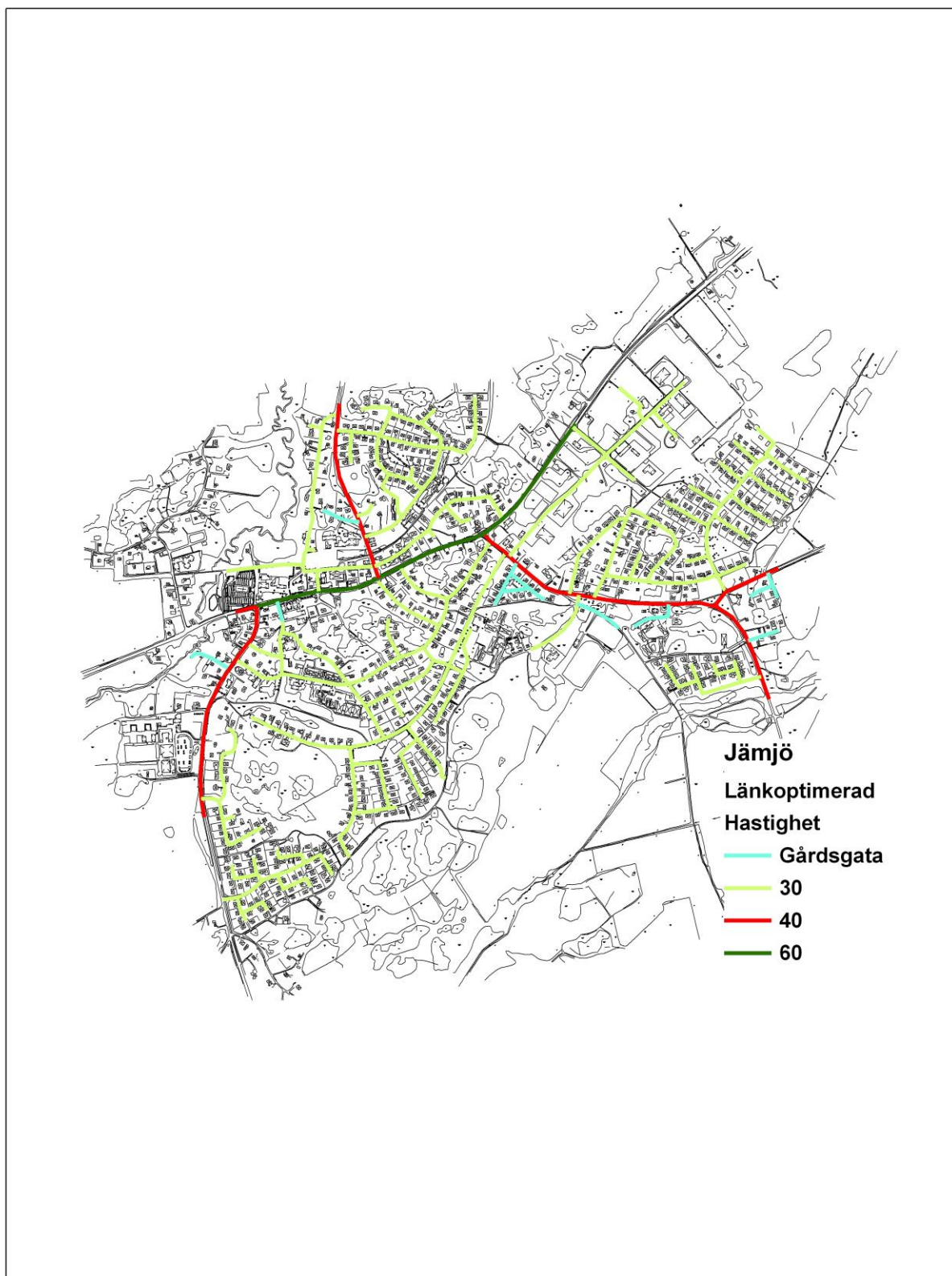
Länkoptimerade hastighetsgränser i Hässlegården, Spandelstorp m.m.



Länkoptimerade hastighetsgränser i Nättraby.



Länkoimerade hastighetsgränser i Rödeby.



Länkoptimerade hastighetsgränser i Jämjö.

Nätanpassning

I detta arbetsmoment kopplas de enskilda länkarna ihop till sammanhängande sträckor och områden med samma hastighetsgräns. Vid nätanpassningen ska eftersträvas en logisk och mindre ryckig indelning av hastighetsgränserna. Gator och områden med liknande utformning bör ha samma hastighetsgräns. Röda kvalitetsavvikelser ska i möjligaste mån undvikas.

Systemanpassning

På sikt bör hastighetsgränserna 30, 40, 60 och 80 användas inom tätorterna. Nya beslut om hastighetsförändringar bör därför använda dessa hastighetsgränser. I arbetsmomentet systemanpassning anpassas de hastigheter som tagits fram i nätanpassningen till dessa nya hastighetsgränser. Även i detta moment ska röda kvalitetsavvikelser undvikas.

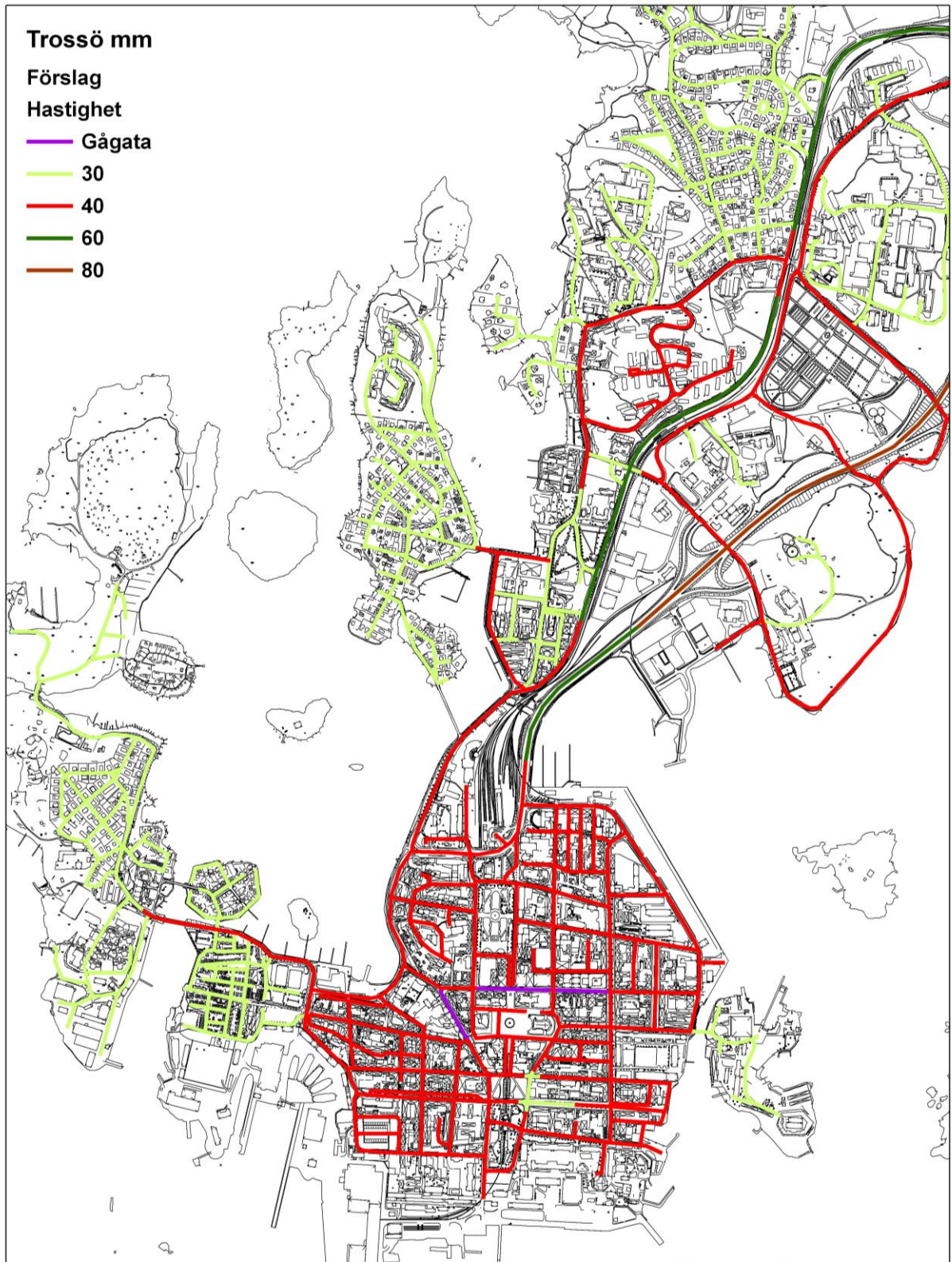
Principen har varit att bostadsområden i stor grad har föreslagits få hastighetsbegränsningen 30 km/h, med undantag av gator med flerfamiljshus där entréerna ligger indragna från vägen och gatan har karaktär av matargata. Matargator, gator i centrum och gator som binder ihop områden och saknar cykelbana eller har mycket korsande gc-trafik har föreslagits få hastighetsbegränsning 40 km/h. Hela Trossö, med undantag av gågator och gator invid Rosenfeldtsskolan har föreslagits få 40 km/h trots att länkoptimeringen visar 30 km/h som optimal hastighet på många av gatorna. Bedömningen har dock gjorts att det är en fördel med samma hastighet på hela Trossö, både för att förenkla för trafikanterna och ur skyltningssynpunkt. Gatorna har ofta korta länkar mellan korsningarna och inbjuder sällan till högre hastighet än 30-35 km/h vilket gör att trafiksäkerheten ändå bedöms bli godtagbar. Vägar mellan områden som har separat gc-bana eller möjlighet att förflytta sig på andra vägar som oskyddad trafikant har föreslagits få 60 km/h. Den stora infarten Österleden har även ett parti med 80 km/h där vägen har en karaktär av trafikled med planskilda trafikplatser och mitträcke delvis.

Resultatet av systemanpassning med nya hastighetsgränser redovisas i nedanstående kartor.

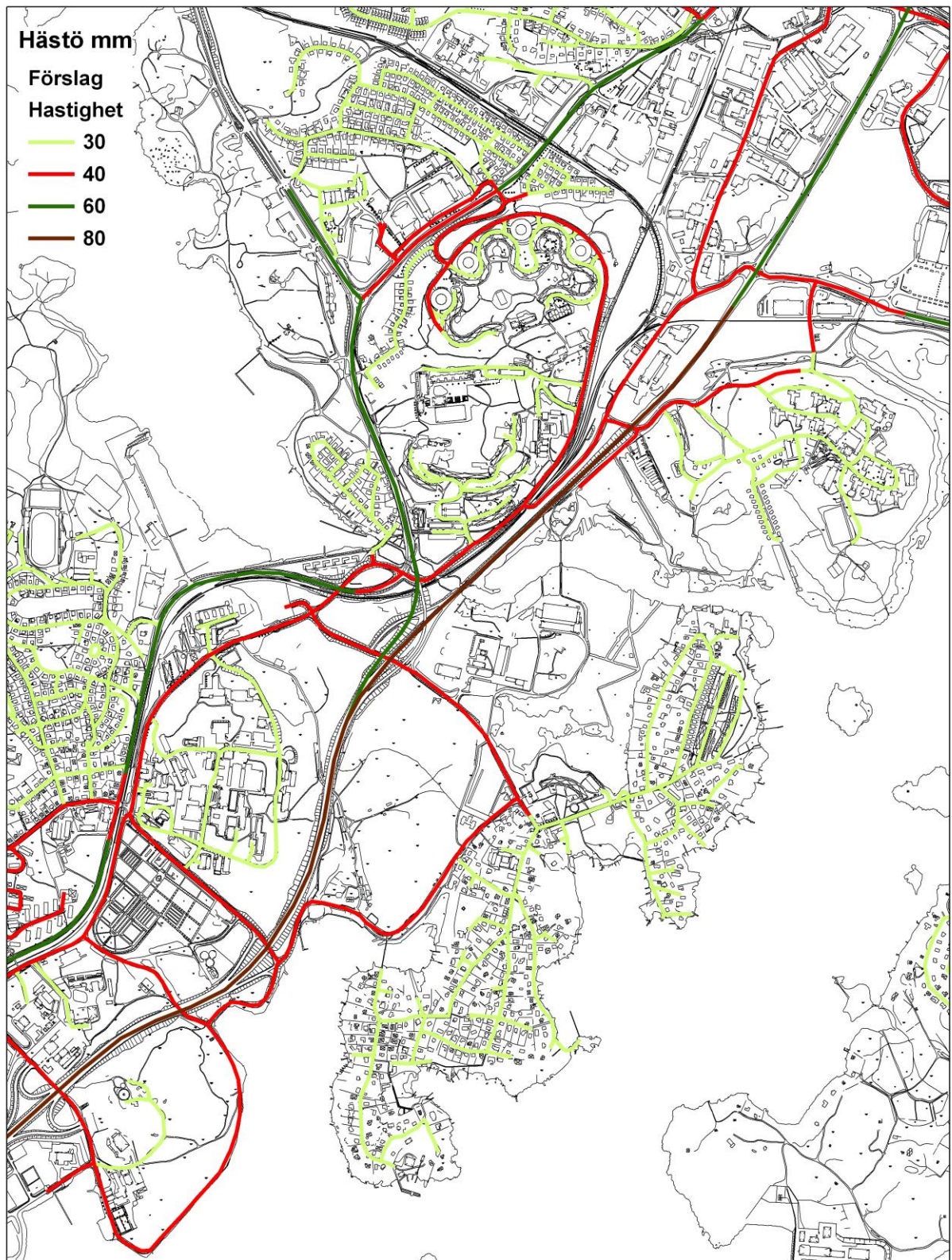
Avvikelser

Kvalitetsbedömningen efter utförd systemanpassning visar att framtaget förslag innebär relativt få röda kvalitetsavvikelser, totalt 30 stycken, ca 4 %, av de 710 länkarna som ingår. I huvudsak består dessa länkar av enstaka bostadsgator med karaktär av integrerat frirum där en optimal hastighet enligt modellen skulle vara 5 km, d v s gårdsgata. För att få en enhetlig hastighet i aktuella bostadsområden, vilket även medför färre skyltar, har dessa länkar föreslagits få hastighetsbegränsningen 30 km/h. Aktuella gator har i dessa fall en karaktär som inte uppmanar till högre hastighet, vilket gör att det inte bedöms nödvändigt att ytterligare begränsa hastigheten. Övriga länkar som får röda kvalitetsavvikelser är Augerumsvägen och Afvelsgärdesvägen som i förslaget har givits en hastighetsbegränsning på 60 km/h, istället för länkoptimeringens 40 km/h. Vägar har idag hastighet 50 respektive 70 km/h, går utanför tät bebyggelse och det finns möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas på andra vägar. Bedömningen är därför att 60 km/h är lämplig här.

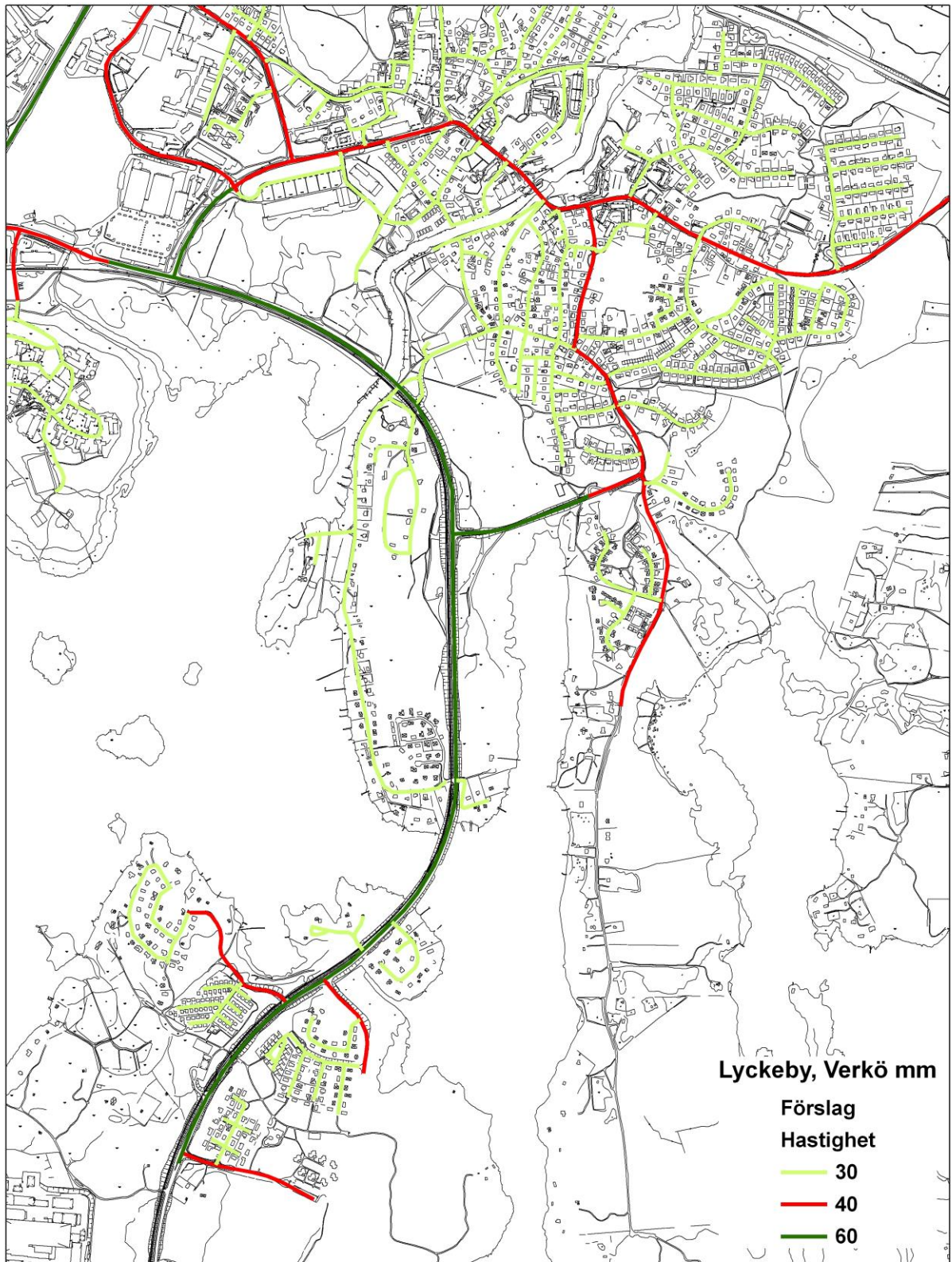
Systemanpassningen innebär totalt ca 200 länkar med gula kvalitetsavvikelser, d v s ca 28 %. Flertalet av dessa är bussgator, huvudgator, industrigator eller stadsgator som saknar separat cykelväg men föreslagits få 40 km/h. Kvalitetsbedömningen innebär då mindre god kvalitet på trafiksäkerheten. I många fall innebär 40 km/h en kompromiss som innebär mindre god kvalitet både på framkomligheten för biltrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



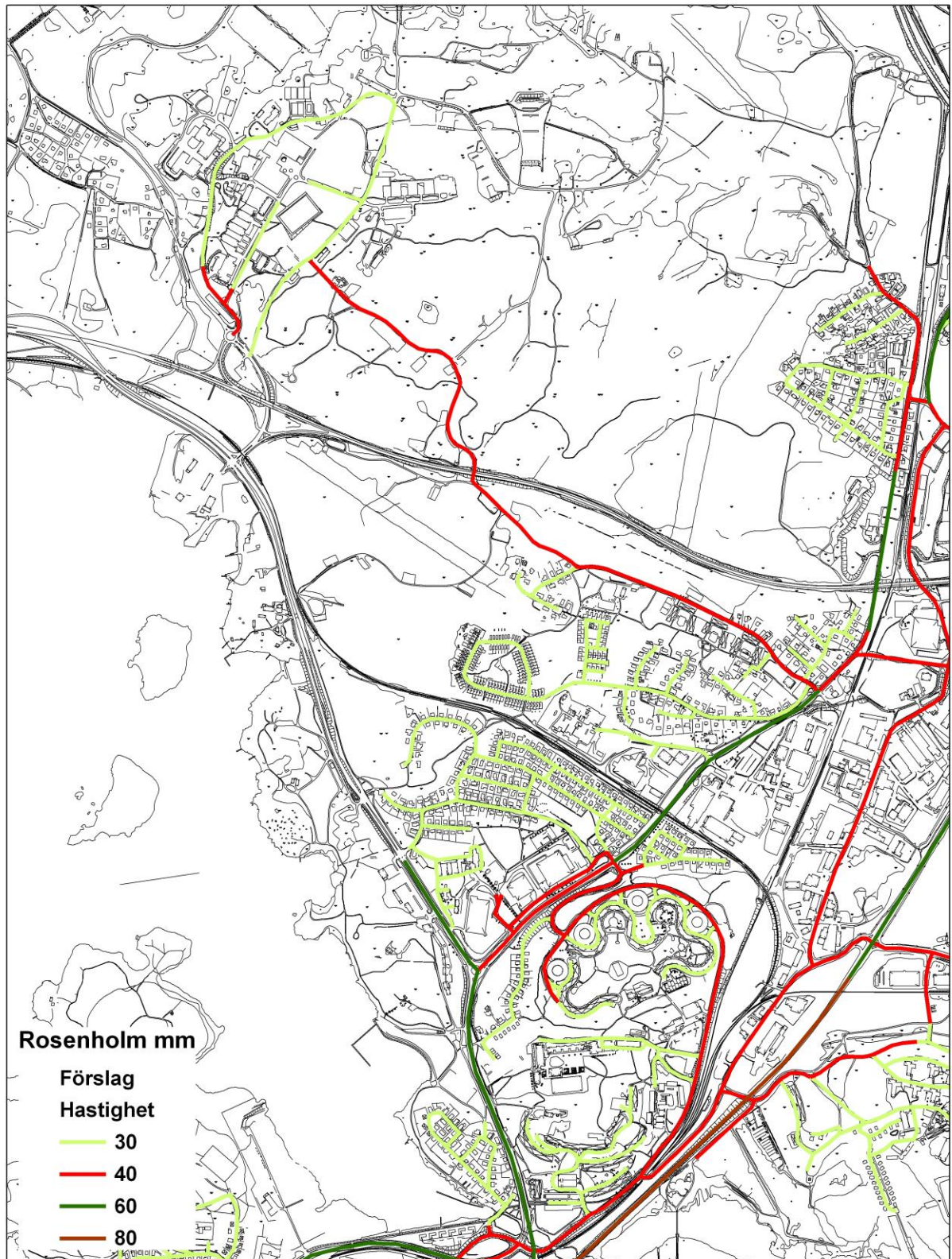
Systemanpassade hastighetsgränser på Trossö, Saltö m.m.



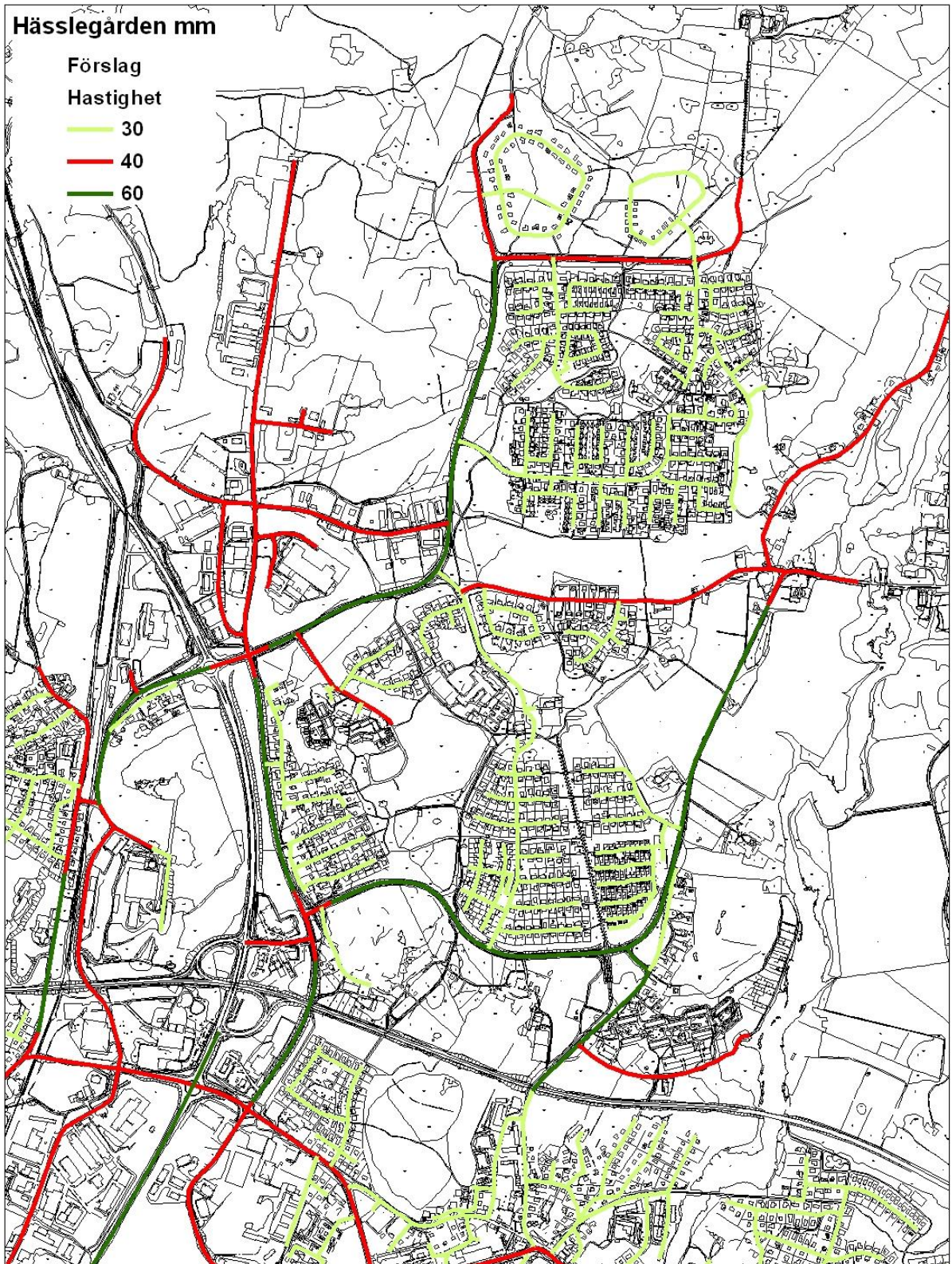
Systemanpassade hastighetsgränser i Hästö, Kungsmarken m.m.



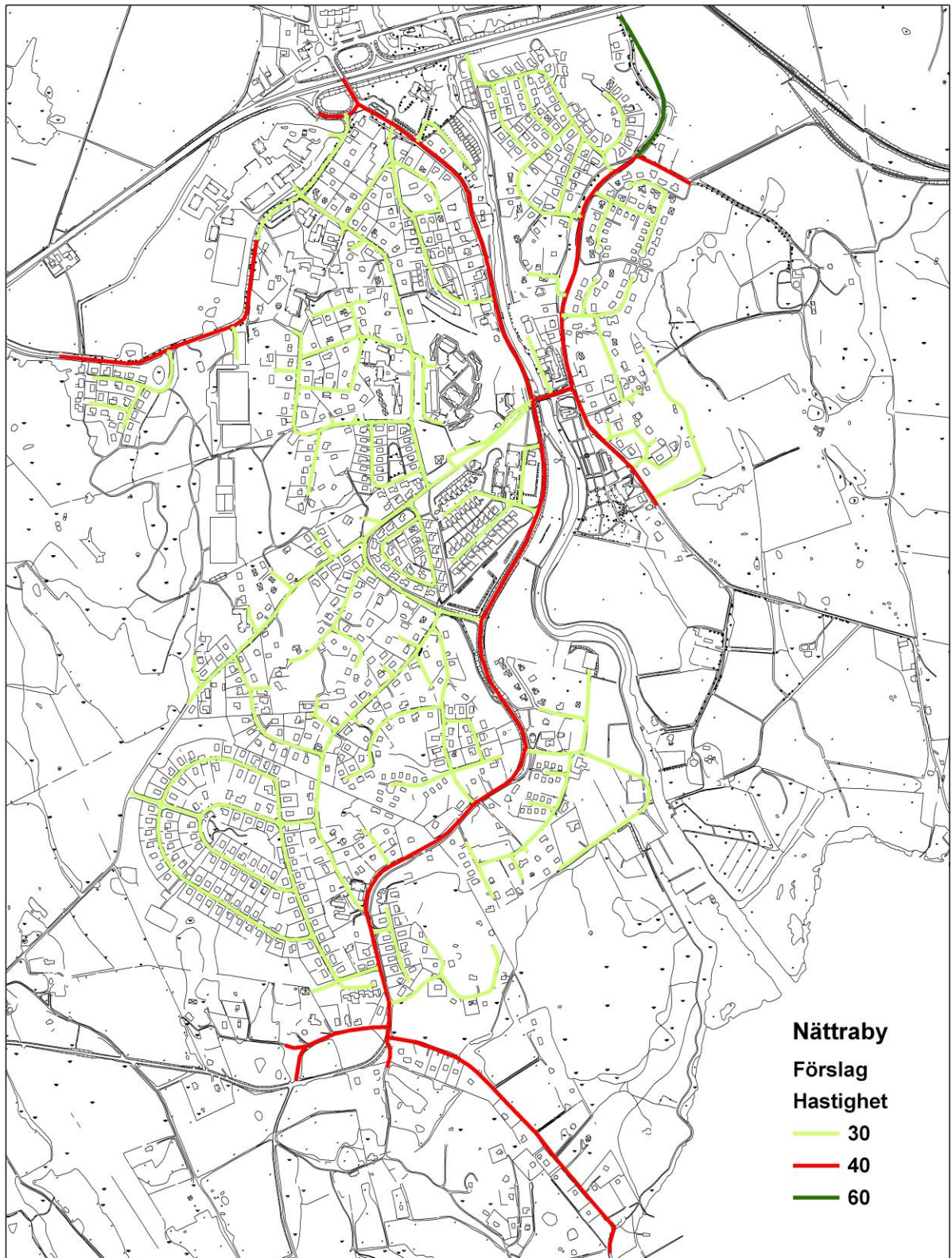
Systemanpassade hastighetsgränser i Lyckeby, Verkö m.m.



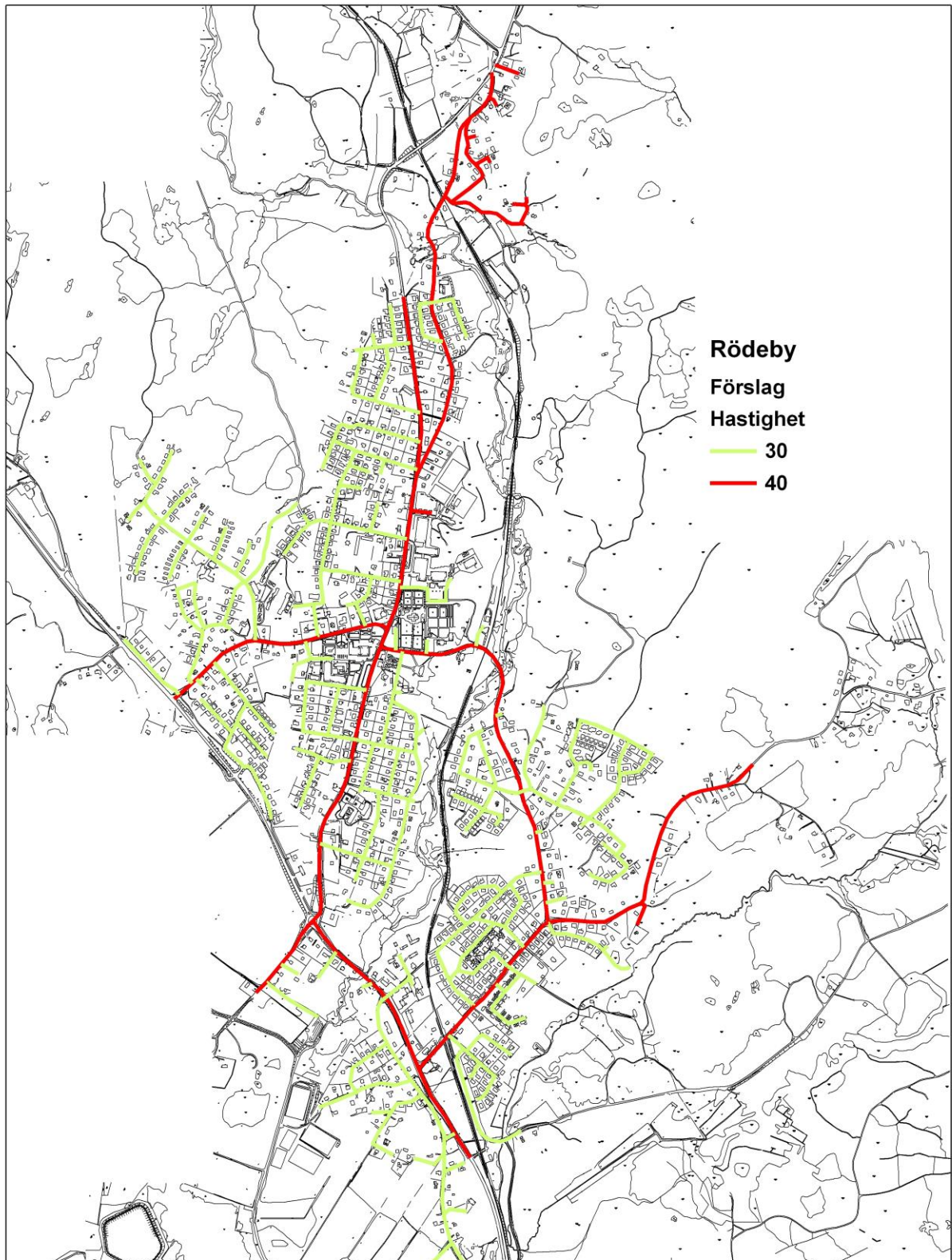
Systemanpassade hastighetsgränser i Rosenholm, Mariedal m.m.



Systemanpassade hastighetsgränser i Hässlegården, Spandelstorp m.m.



Systemanpassade hastighetsgränser i Nättraby.



Systemanpassade hastighetsgränser i Rödeby.



Systemanpassade hastighetsgränser i Jämjö.

Samråd

Hastighetsplanen sändes ut på remiss år 2012 med ett förslag med Systemanpassade hastighetsgränser enligt ovan. Yttranden inkom från Trafikverket, Blekingetrafiken, Länsstyrelsen, Polismyndigheten i Blekinge län och vägföreningarna i Nättraby och Rödeby.

Varken Länsstyrelsen, Polismyndigheten eller Trafikverket hade några större invändningar mot förslaget. Blekingetrafiken ansåg att en hastighetssänkning på bl.a. Vädergatan, Konstnärsvägen och Sunnavägen vore negativt ur kollektivtrafiksypunkt. Rödeby vägförening ansåg bl.a. att hastigheten på Stationsvägen skulle sänkas till 30 km/h från förslaget 40 km/h. Nättraby vägförening ansåg att hastigheten 50 km/h på Ävägen, Mjöviksvägen samt Gamla Dalbyvägen borde bibehållas istället för att sänkas till 40 km/h. Båda vägföreningarna ansåg det positivt med 30 km/h i utpräglade bostadsområden.

Inkomna synpunkter har beaktats vid framtagande av alternativa förslag.

Blekingetrafikens synpunkter gällande Sunnavägen har inte medfört någon ändring av föreslagen hastighetsgräns 40 respektive 60 km/h. De närmast högre jämna hastighetsgränserna, 60 respektive 80 km/h, har bedömts vara för höga i den aktuella trafikmiljön och skulle medföra sämre trafiksäkerhet och större bullerstörningar.

Studerade alternativ

Nya hastighetsgränser i tätorterna i Karlskronas kommun föreslås med utgångspunkt i det förslag som framkommit i arbetsmomentet Systemanpassning och som har varit ute på samråd. Arbetsmodellen i handboken *Rätt fart i staden* innebär i många fall betydligt lägre hastighetsgränser än dagens medan vissa gator får höjd hastighet. Principen är att huvudnätet i orterna har 60 km/h på de trafiktåliga länkarna där få oskyddade trafikanter rör sig och det finns alternativa vägar eller separata gc-vägar för dem. På de länkar i huvudnätet som saknar cykelbanor och/eller det förekommer korsande gc-trafik på flera platser föreslås 40 km/h. Även på stadsgator och matargator föreslås 40 km/h.

Tre olika alternativ har studerats och konsekvensbedömts. Alternativen skiljer sig enbart åt vad gäller hastigheten på gator i villaområden.

Huvudvägnätet är detsamma i samtliga alternativ och är i princip likadant som förslaget efter systemanpassningen med några undantag:

- Verkövägen, delen Infartsleden-Stationsvägen, 60 km/h
- Lyckebyvägen, delen Ronnebyvägen-Rosenholmsvägen, 60 km/h
- Ävägen-Mjöviksvägen, delen Havgårdsvägens norra anslutning-Åslättsvägen, Nättraby, 60 km/h
- Gator med 30 km/h vid skolor behålls som idag utan förändring.

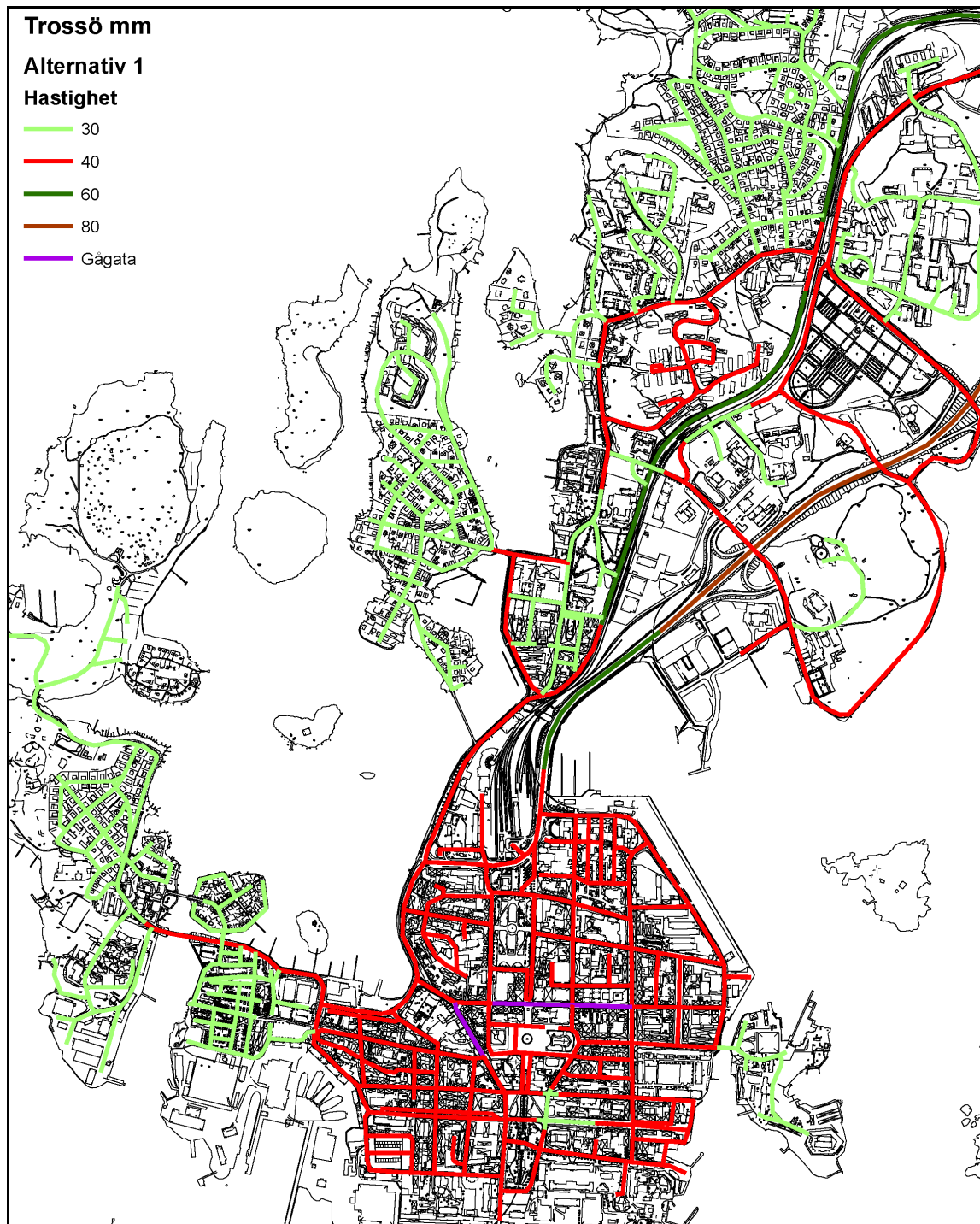
Gator och vägar vid skolor har idag oftast en hastighetsbegränsning på 30 km/h med en tidsbegränsning som varierar mellan olika skolor. För att få en samstämmighet i kommunen föreslås samma tider gälla överallt eftersom flertalet skolor har fritidsaktiviteter i sina lokaler och att dessa varierar i omfattning över tid. Även skolgården används utanför skoltid. På detta sätt behöver inte skyltar bytas ut eller täckas över pga ändrade aktiviteter. I samtliga alternativ föreslås 30 km/h gälla kl. 07-17 för skolor året runt.

Alternativ 1 – 40 km/h på bussgator

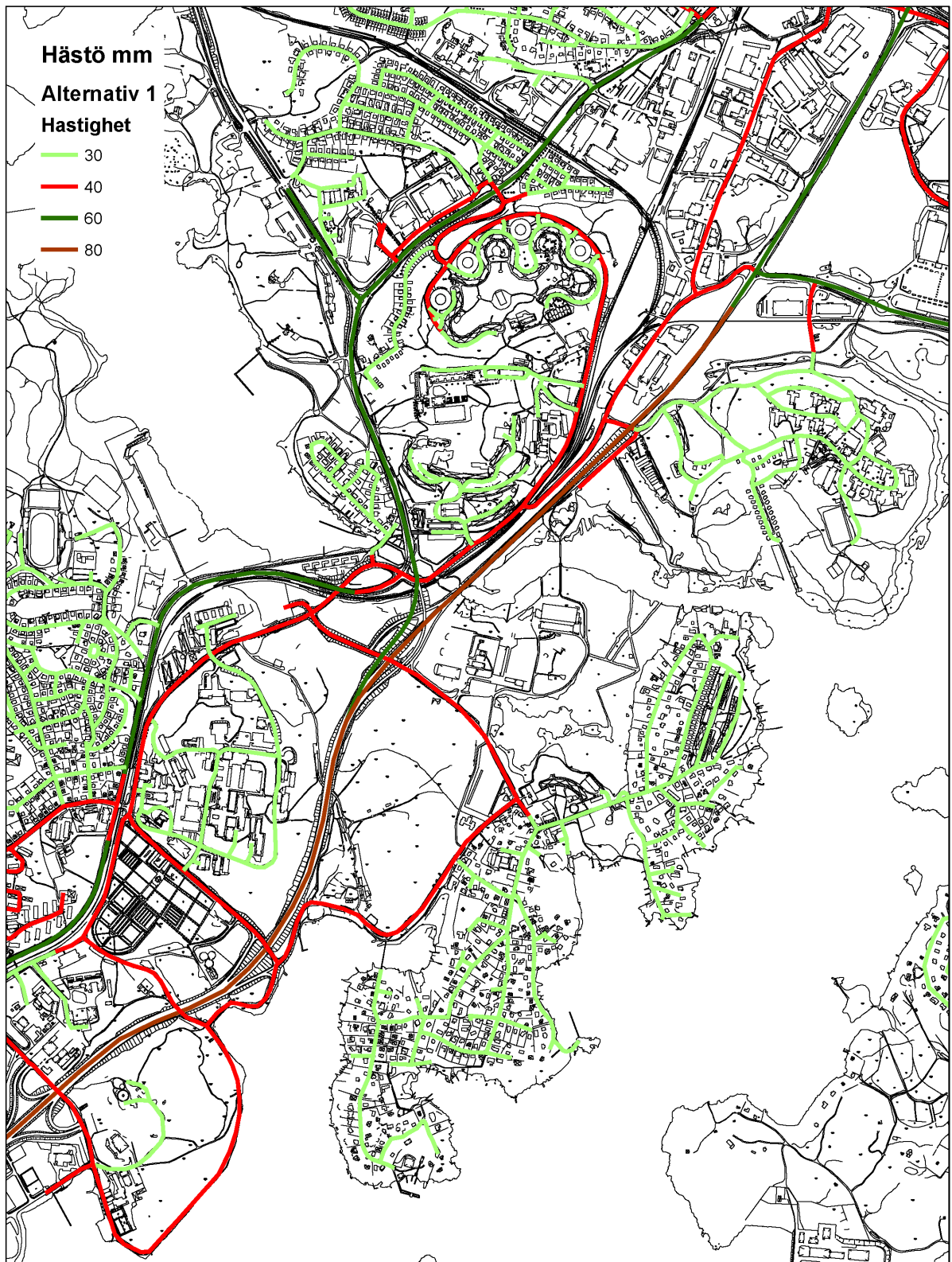
I alternativ 1 föreslås hastighetsbegränsning 30 km/h på villagator enligt utförd systemanpassning. På Vädergatan och Konstnärsgatan, som trafikeras av linjebustrafik i Hässlegården respektive Spandels-torp, föreslås 40 km/h för att tillgodose Blekingetrafikens behov.

Övriga villagator med linjebusstrafik har inte nämnts i Blekingetrafikens yttrande och bedöms kunna ha 30 km/h i detta alternativ utan större negativ inverkan på busstrafiken. Dessa områden har i flera fall redan 30 km/h eller rekommenderad 30 km/h (blå skylt) idag, t ex Hästö, Långö och Saltö. Linjesträckan genom området är relativt kort eller busslinjen går längs gator där möjligheten att hålla högre hastighet är begränsad, t ex Nättraby.

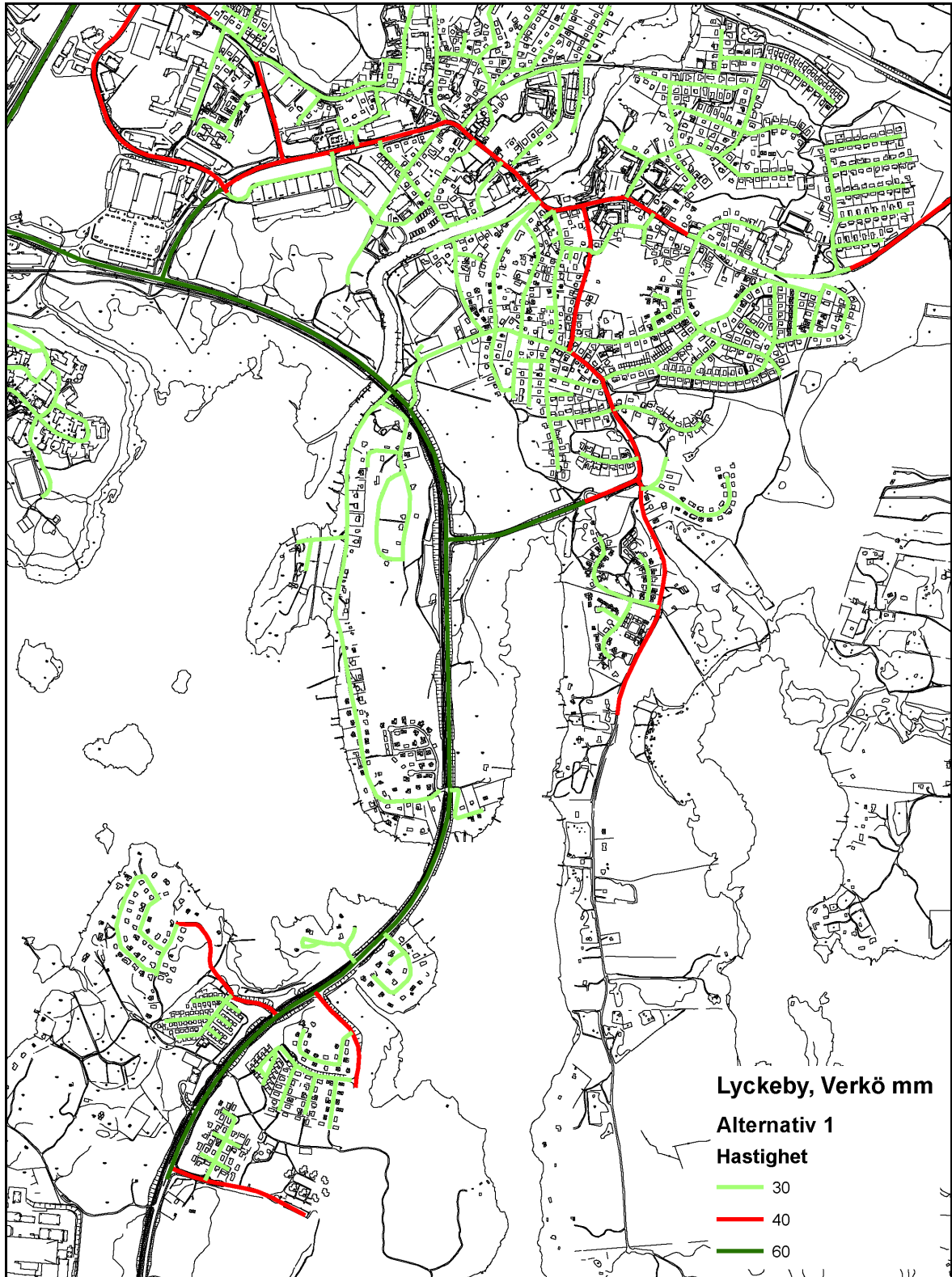
Motivet för detta alternativ är ökad trafiksäkerhet och likformighet mellan villaområden i olika delar av kommunen. Det finns önskemål och acceptans för 30 km/h i villaområden både hos boende och vägför- eningar.



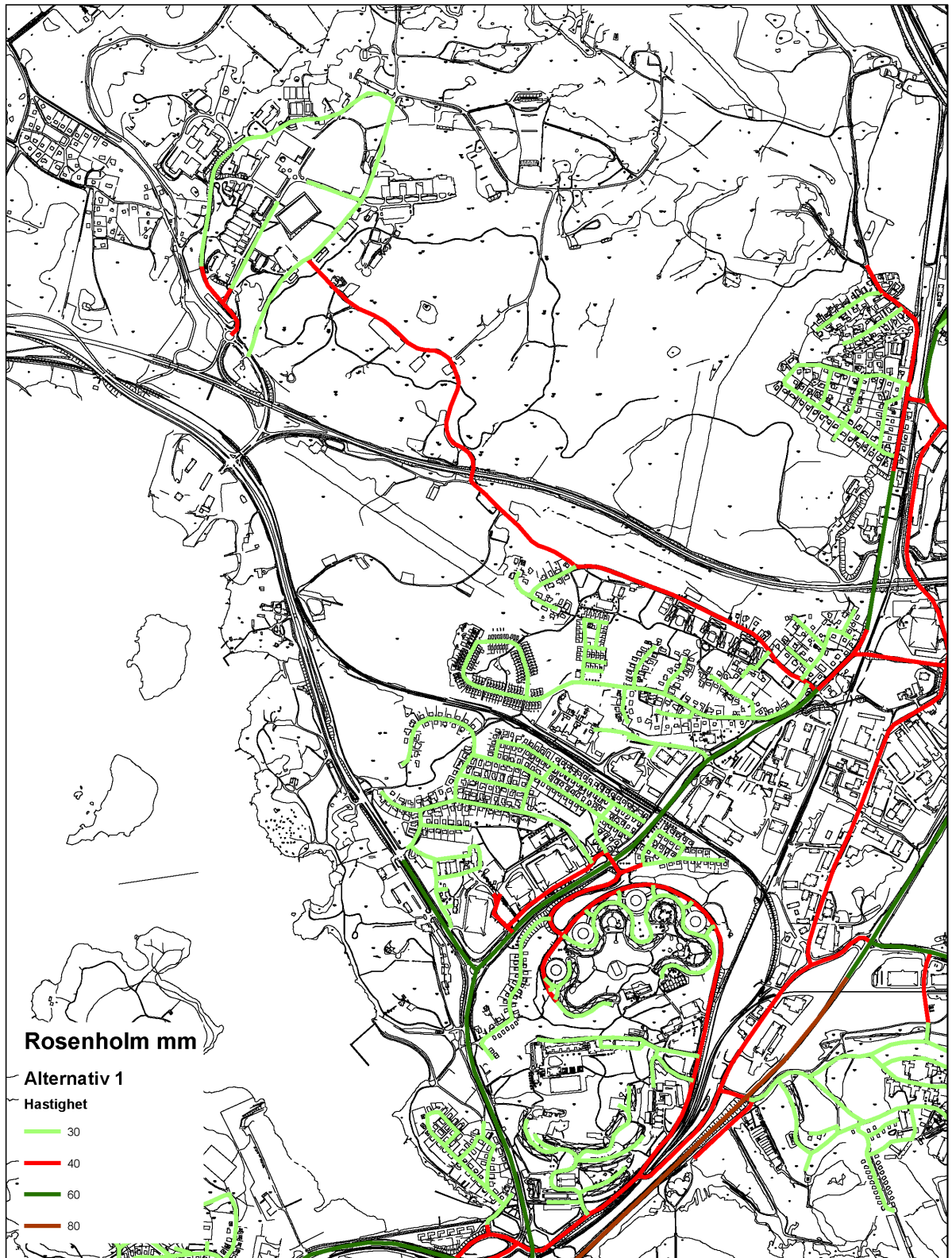
Alternativ 1 – Trossö mm



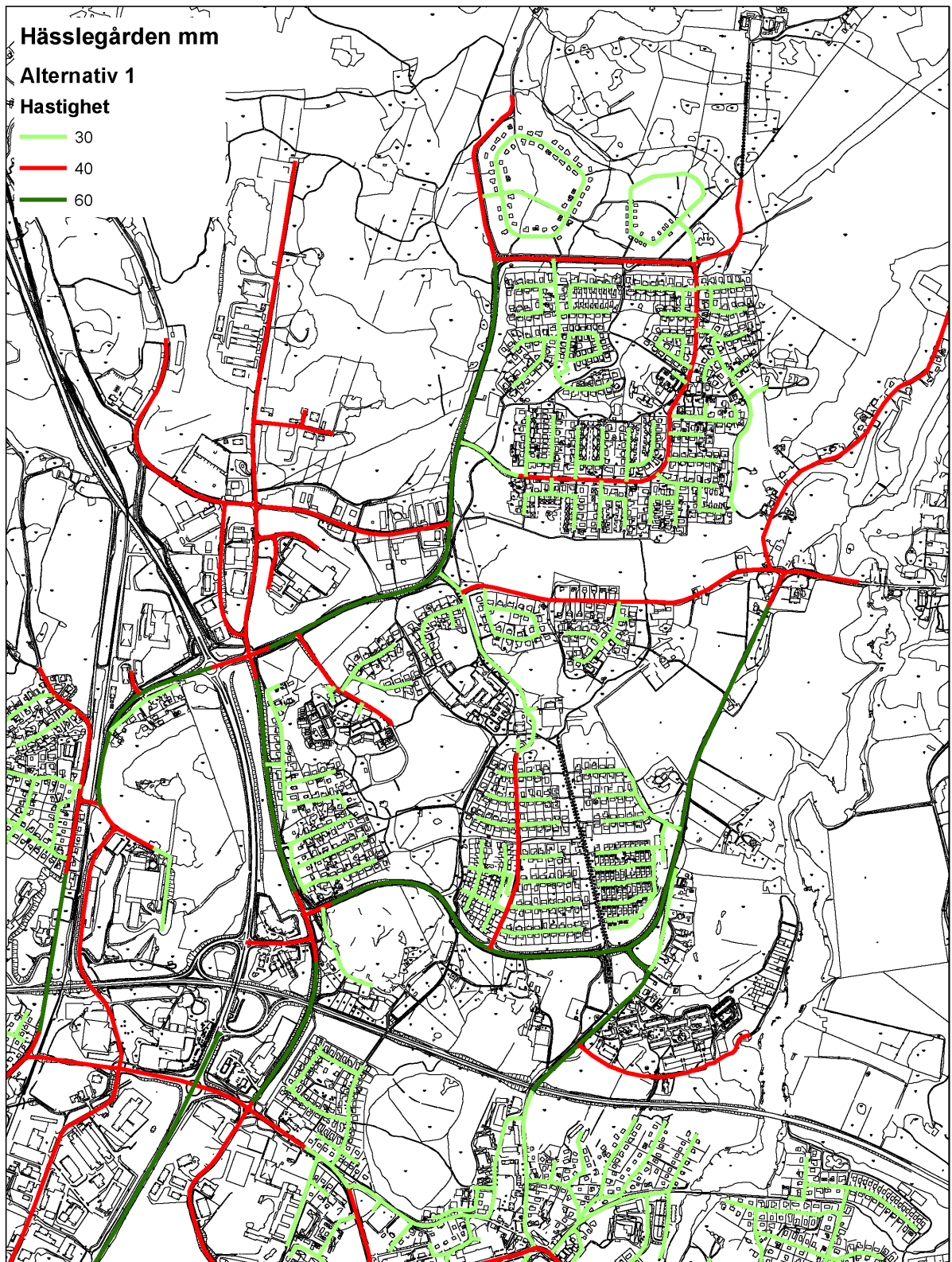
Alternativ 1 – Hästö mm



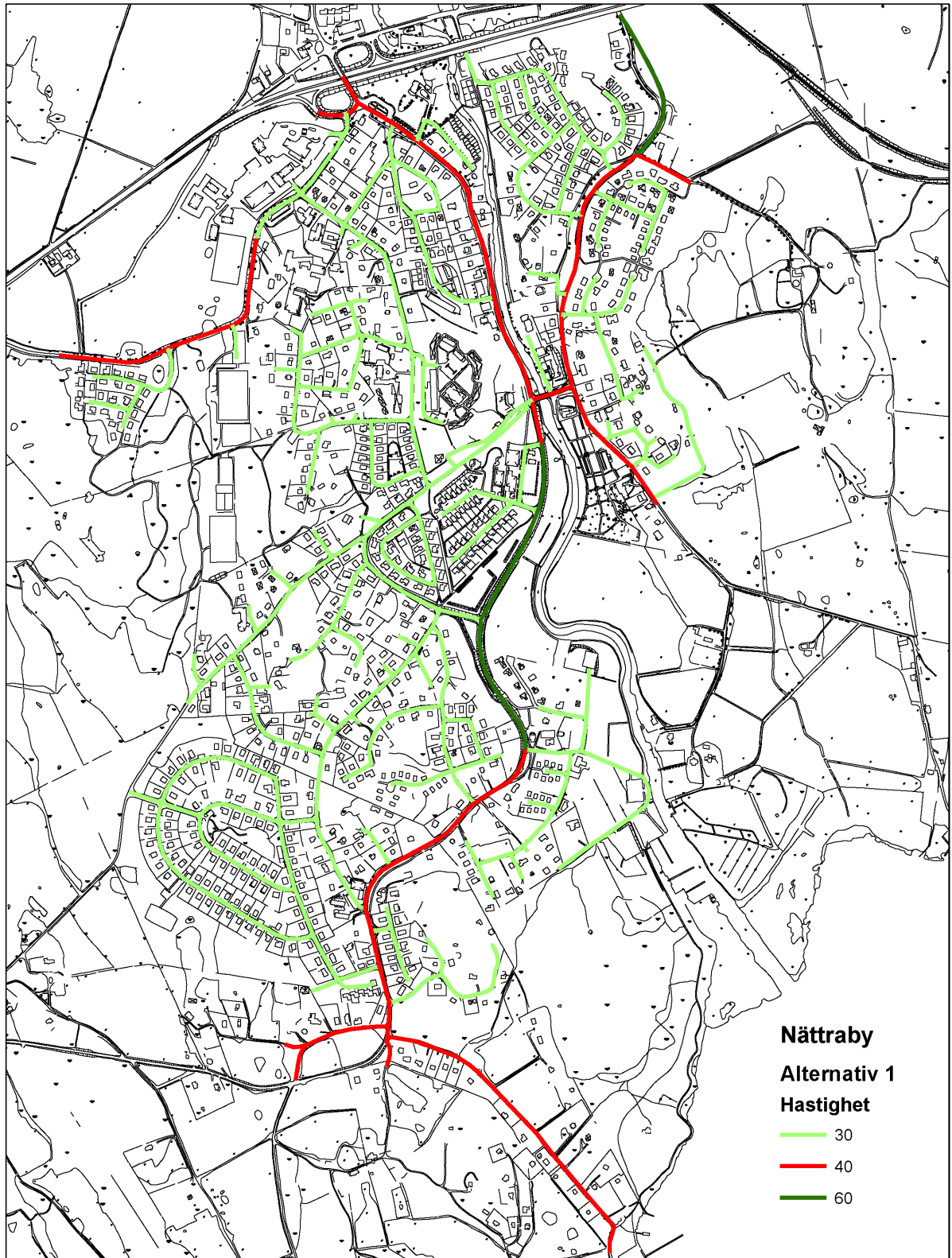
Alternativ 1 – Lyckeby, Verkö mm



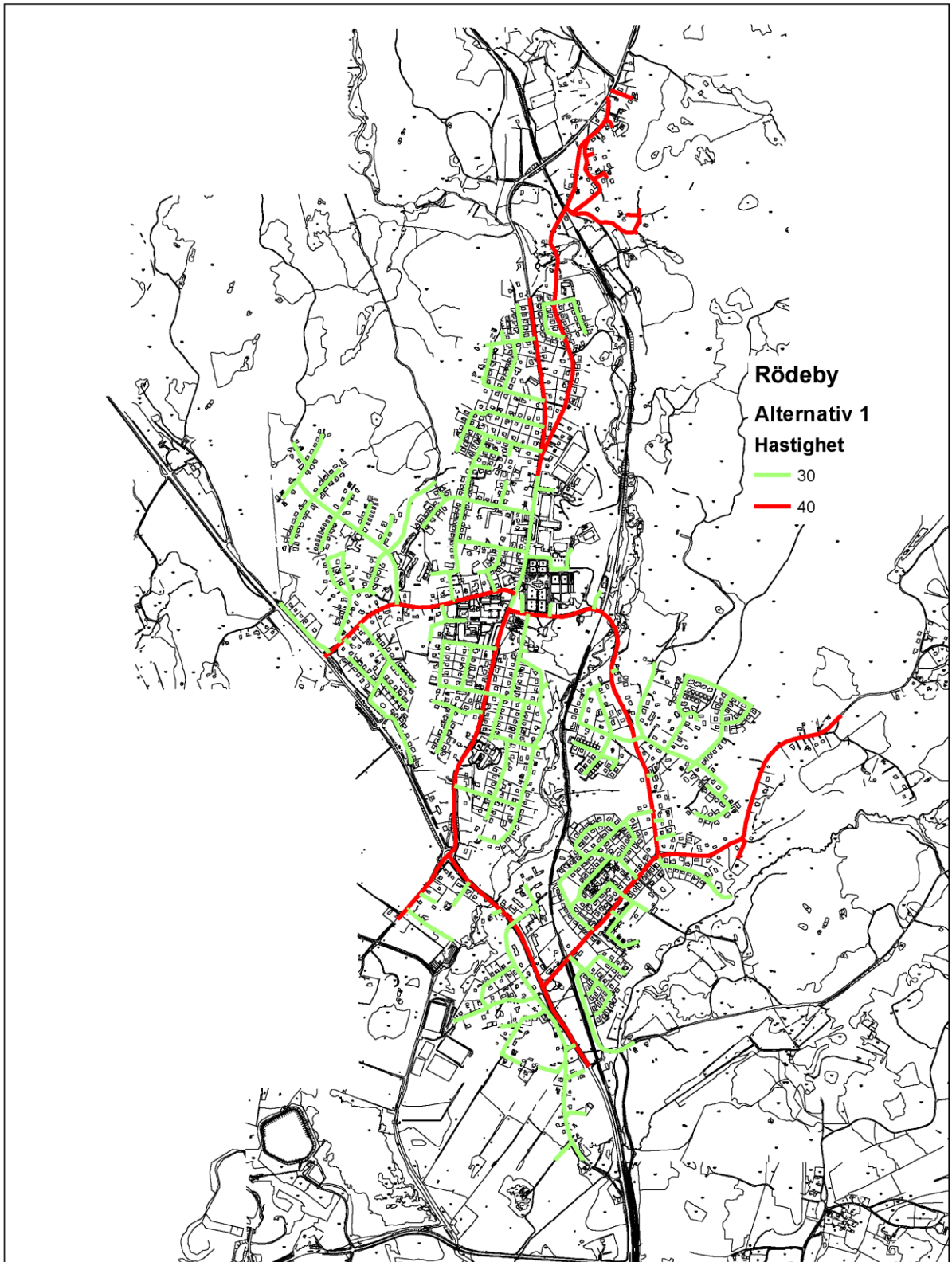
Alternativ 1 – Rosenholm mm



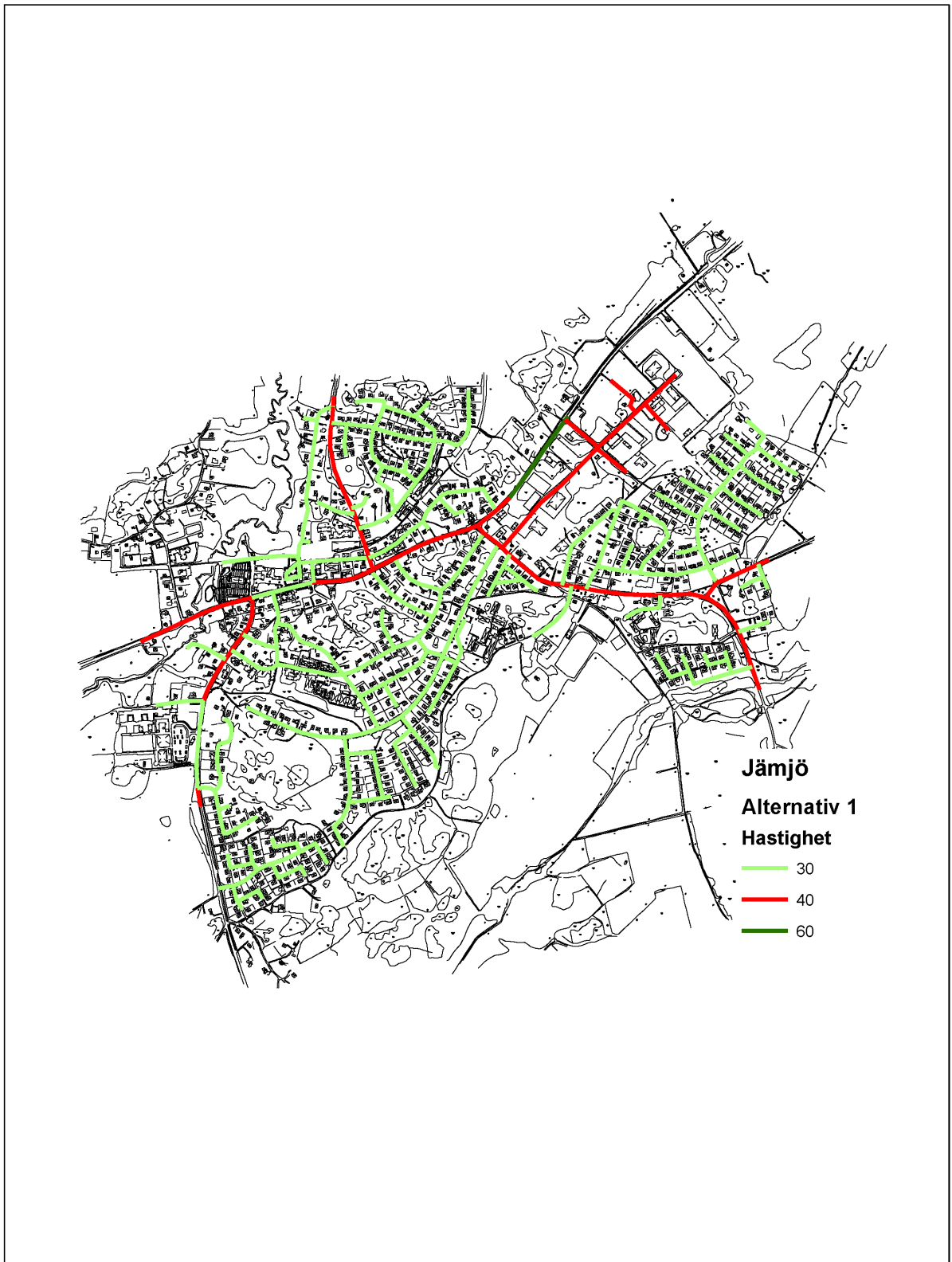
Alternativ 1 – Hässlegården mm



Alternativ 1 – Nättraby



Alternativ 1 – Rödeby

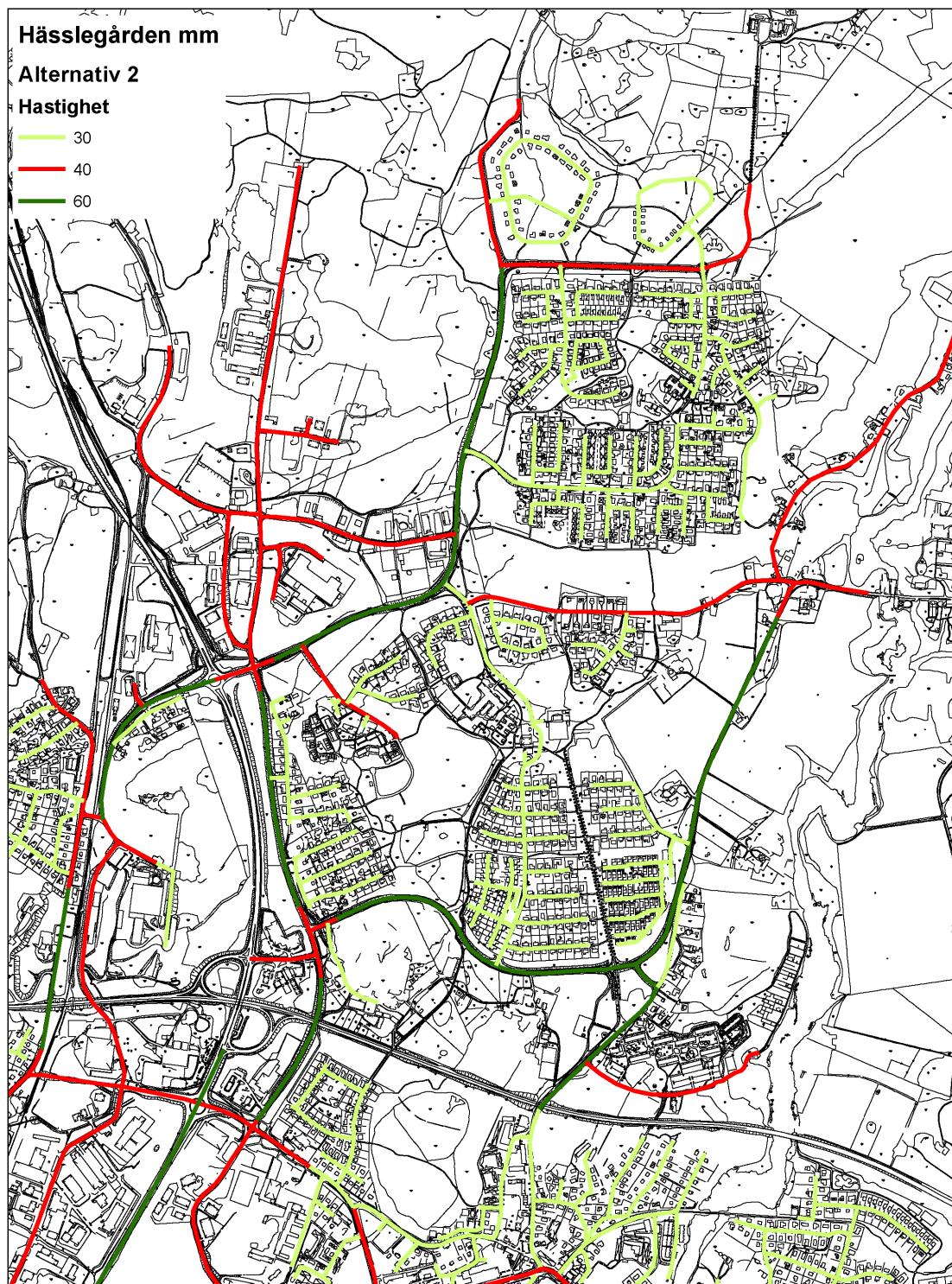


Alternativ 1 – Jämjö

Alternativ 2 – 30 km/h i alla bostadsområden

I alternativ 2 föreslås hastighetsbegränsning 30 km/h på samtliga villagator enligt utförd systemanpassning. Detta alternativ är samma som alternativ 1 med undantag för bussgatorna genom Hässlegården och Spandelstorp som i detta alternativ föreslås få hastigheten 30 km/h, se bild nedan.

Motivet för detta alternativ är att få ökad trafiksäkerhet och likformighet på gatorna i Hässlegården och Spandelstorp.

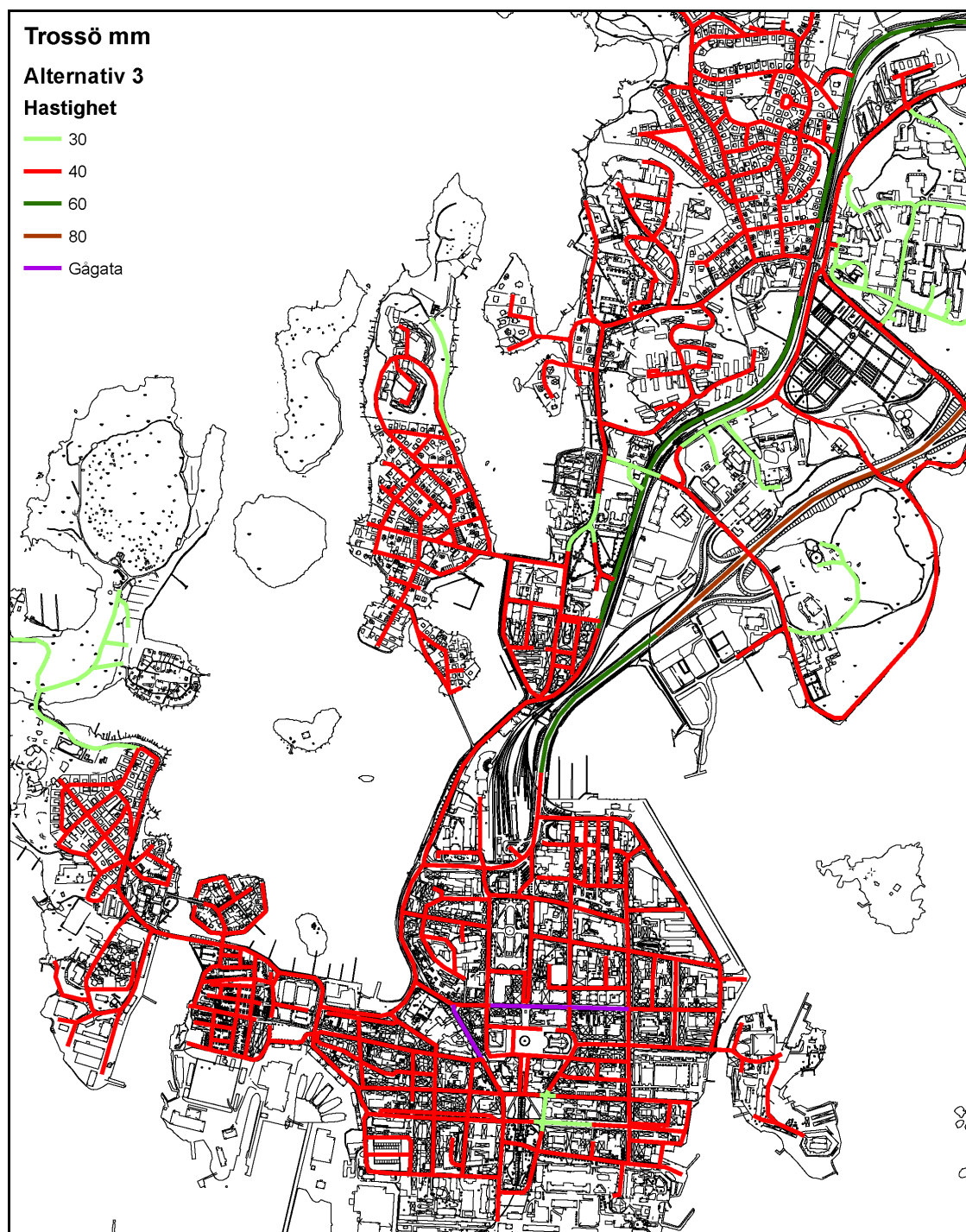


Alternativ 2 – Hässlegården mm

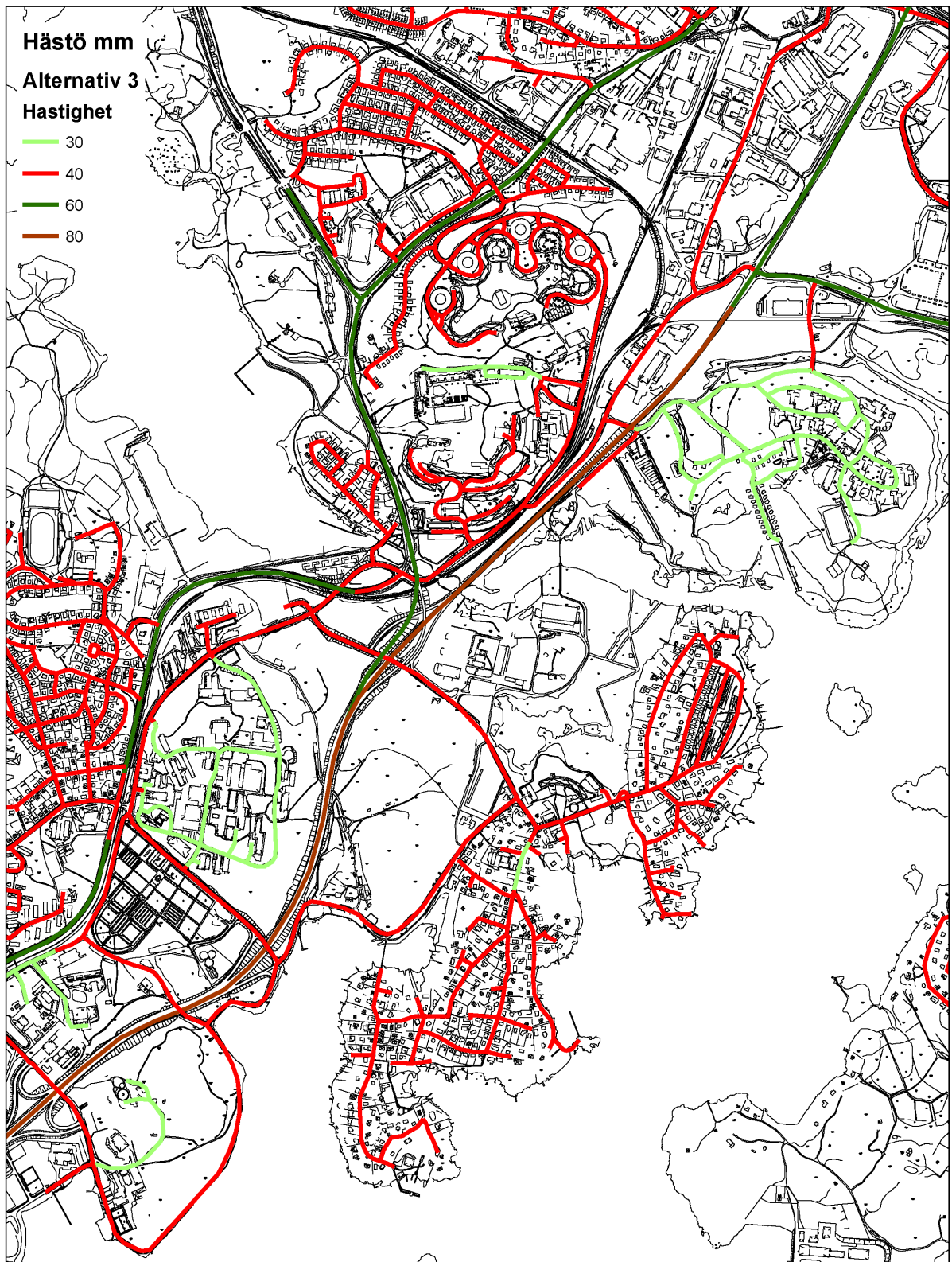
Alternativ 3 – Bashastighet 40 km/h

I alternativ 3 föreslås bashastigheten ändras till 40 km/h i tätorten. Gator som idag har 30 eller 50 km/h får hastighetsbegränsning 40 km/h. Sträckor med 30 km/h vid skolor behålls.

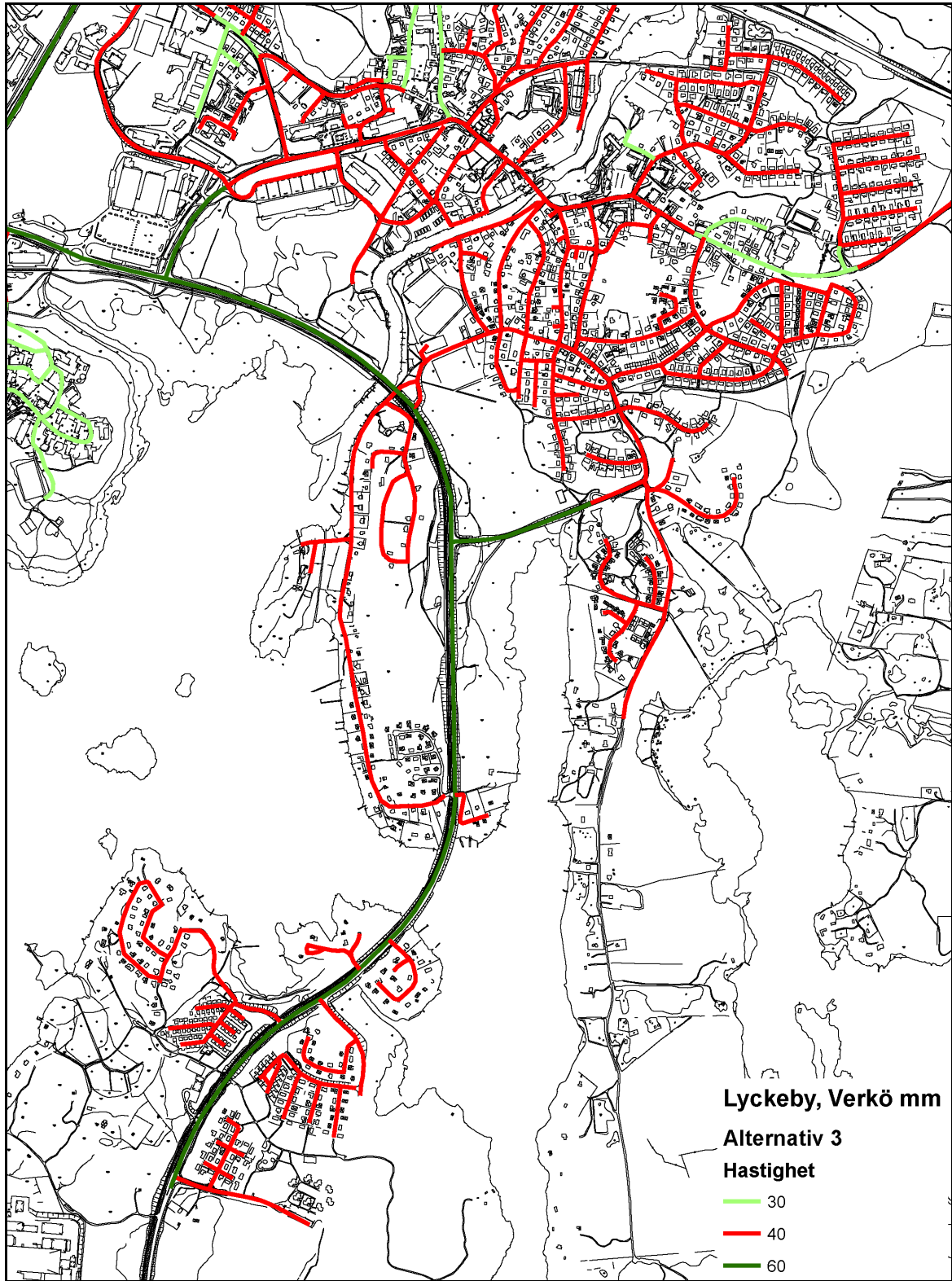
Motivet för en gemensam bashastighet är att det blir färre skyltar och att det blir enklare och tydligare för trafikanten vilken hastighet som gäller i tätbebyggt område. De blå skyltarna med rekommenderad hastighet tas bort. Den faktiska hastigheten är ofta 30-40 km/h i bostadsområden vilket gör att en hastighetsbegränsning på 40 km/h kan vara mer anpassad till de verkliga förhållandena jämfört med 30 km/h som ofta överskrids.



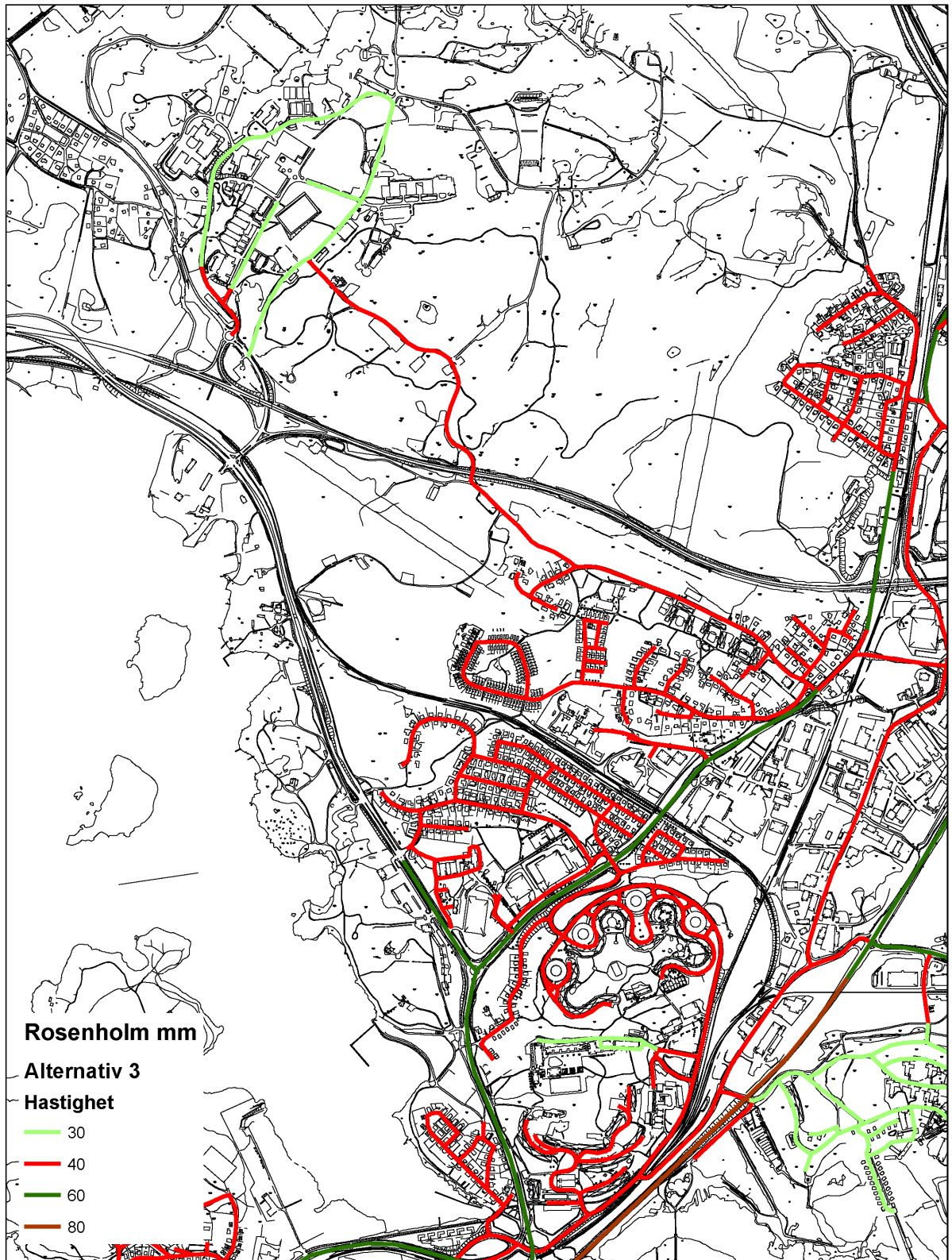
Alternativ 3 – Trossö mm



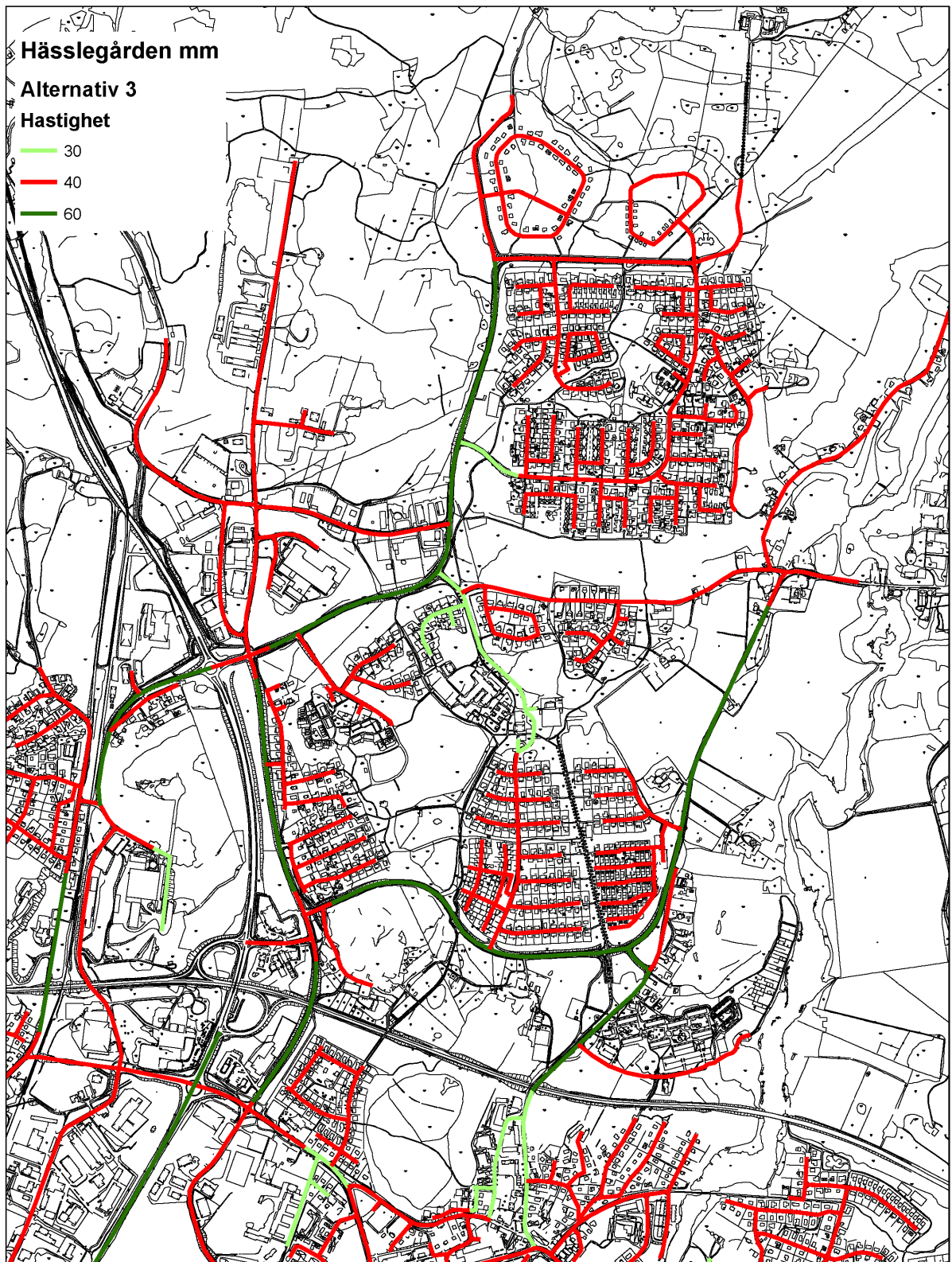
Alternativ 3 – Hästö mm



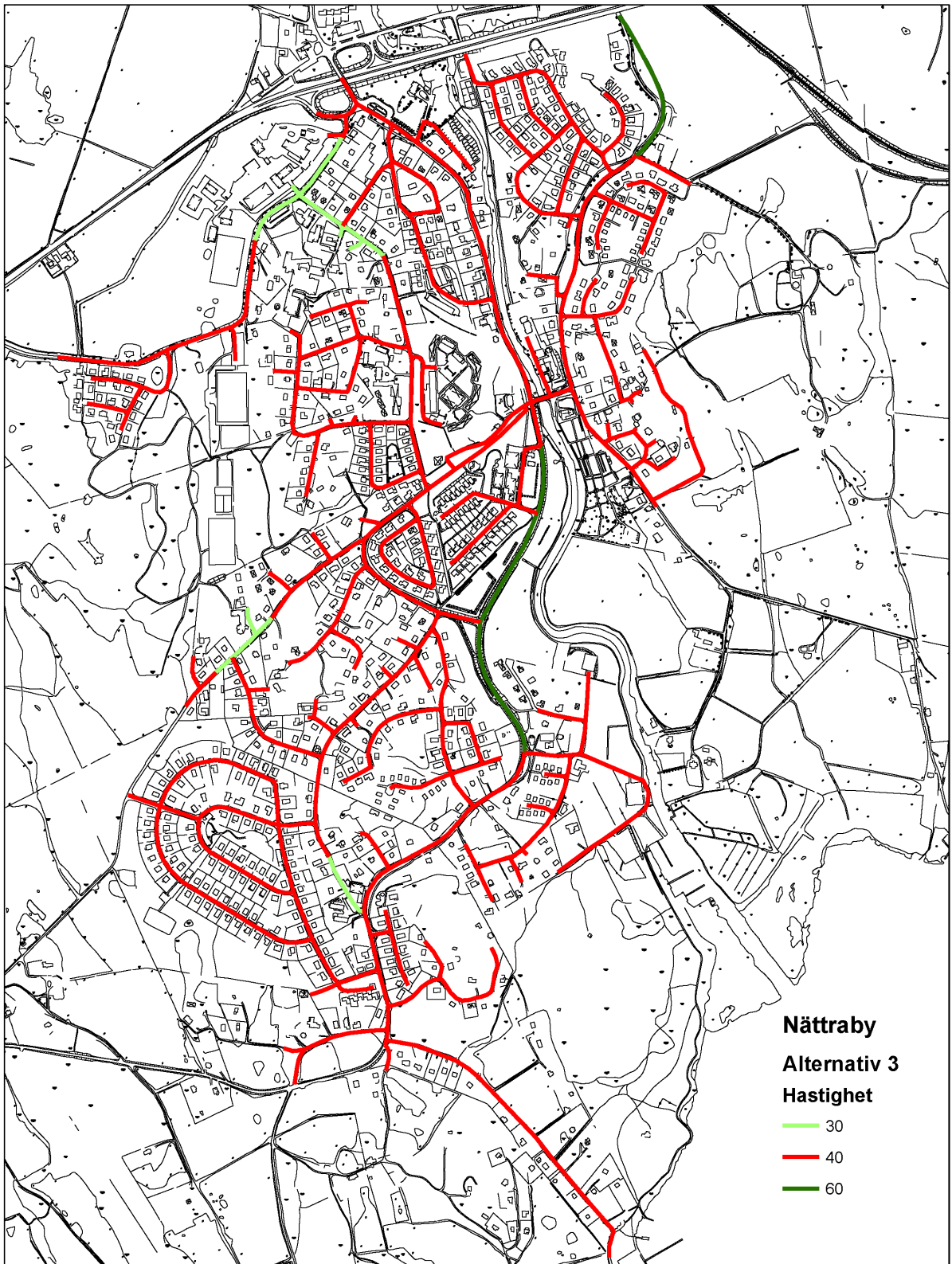
Alternativ 3 – Lyckeby, Verkö mm



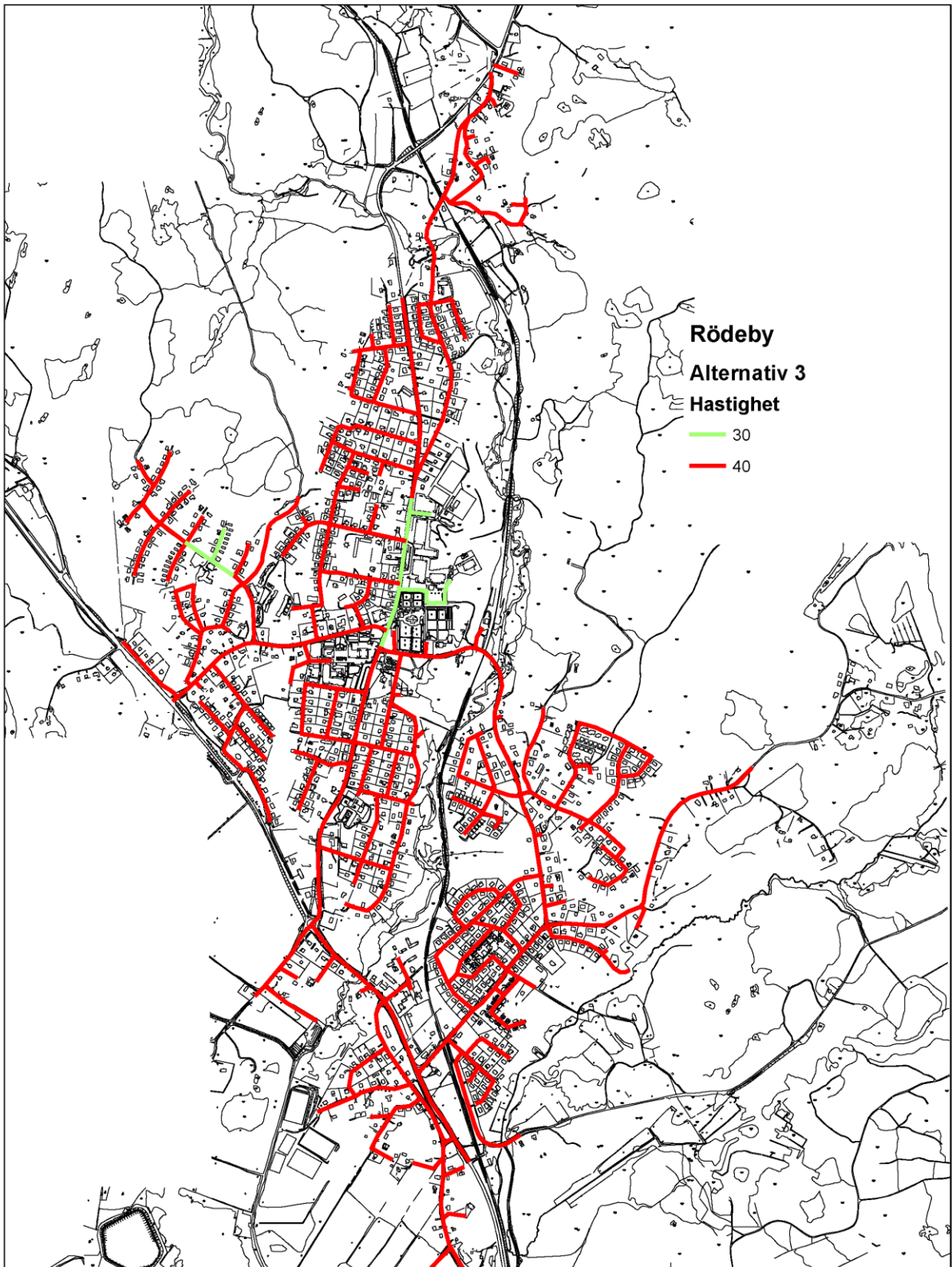
Alternativ 3 – Rosenholm mm



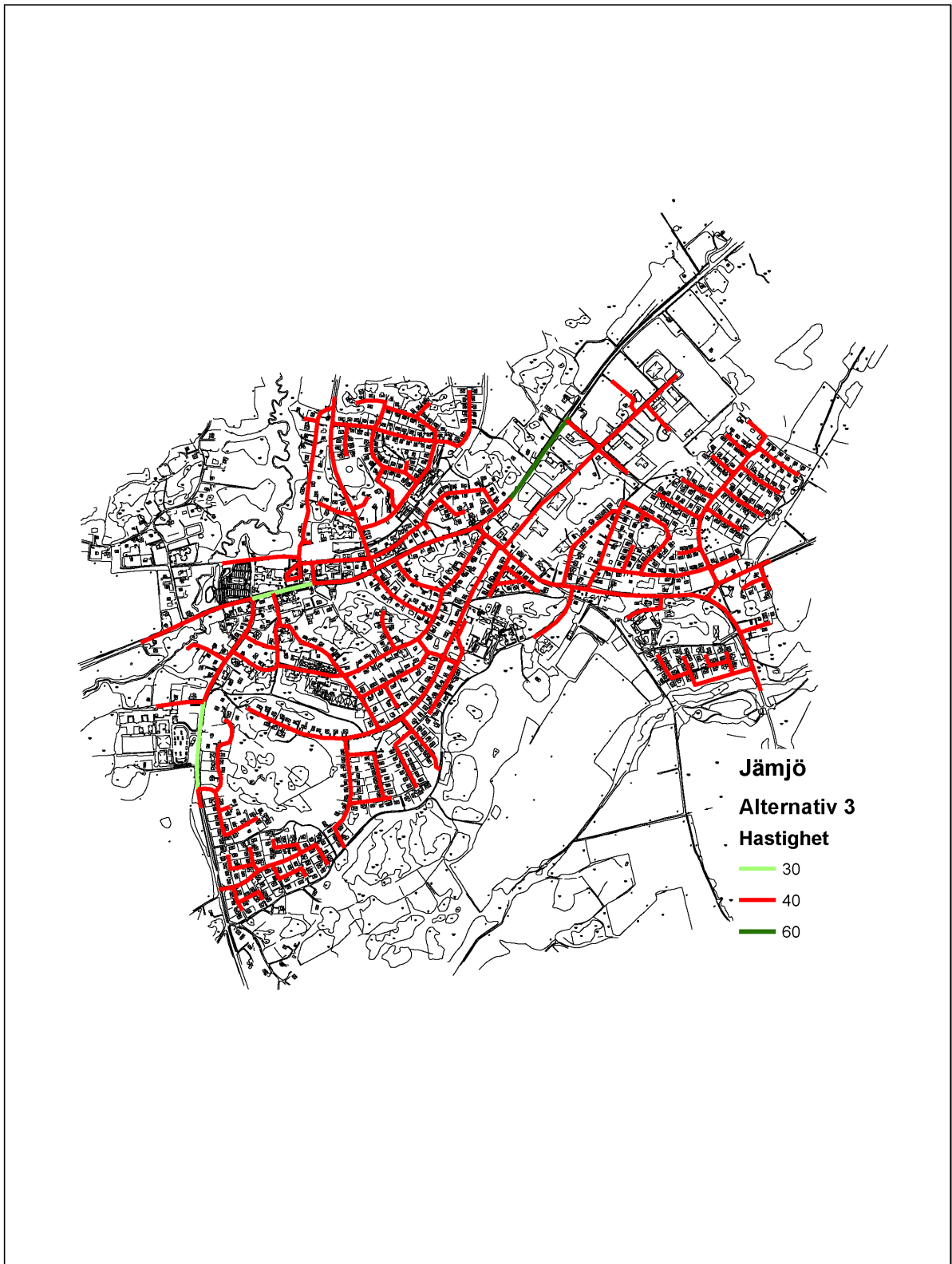
Alternativ 3 – Hässlegården mm



Alternativ 3 – Nättraby



Alternativ 3 – Rödeby



Alternativ 3 – Jämjö

Konsekvenser

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Alla alternativen innebär en minskning av hastigheten och därmed en förbättring av trafiksäkerheten jämfört med dagens 50 km/h på en stor del av villagatorna. Sänkningen av hastigheten innebär också en anpassning till rådande körsätt eftersom medelhastigheten vid körning på lokalgator i bostadsområden normalt är 30-40 km/h, sällan högre hastighet.

Risken att som fotgängare allvarligt skadas eller dödas om man blir påkörd av en bil beror till stor del av den hastighet som bilen håller. Risken att dödas om man blir påkörd i 30 km/h är ca 10 % vilket kan jämföras med ca 30 % risk om man blir påkörd i 40 km/h. Risken ökar alltså ca 3 gånger med en höjning av hastigheten. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det därför att föredra att hastighetsbegränsningen i bostadsområden där många oskyddade trafikanter och barn rör sig är 30 km/h, dvs alternativ 1 och 2. Ett flertal områden i Karlskrona kommun har redan idag 30 km/h eller rekommenderad 30 och det finns en stor acceptans för denna hastighet bland boende.

En fördel med hastighetsbegränsningen 40 km/h generellt i bostadsområden kan vara att relativt många överskrider 30 km/h om inte omfattande fysiska åtgärder införs. (Den faktiska hastigheten är ofta 30-40 km/h i bostadsområden.) Om en stor andel bilister inte följer hastighetsbegränsningen kan eventuellt respekten för hastighetsreglerna minska även för särskilt utsatta platser, t ex 30-sträckor vid skolor. Olika studier av införandet av 30-zoner visar dock att medelhastigheten minskar generellt i området, vilket förbättrar trafiksäkerheten.

Kollektivtrafikens framkomlighet

Busstrafikens behov tillgodoses bäst i alternativ 3 som har en högre hastighet (40 km/h) på de sträckor där busstrafiken går genom bostadsområden. Även alternativ 1 bedöms tillgodose kollektivtrafikens behov relativt väl.

Alternativ 2 innebär en sämre framkomlighet genom Hässlegården och Spandelstorp för busslinje 3 jämfört med övriga alternativ. Två sträckor på totalt ca 1,7 km berörs.

Buller

De tre alternativen skiljer sig inte åt i föreslagen hastighet på de platser som kommunen har definierat som bullerstörda, främst infarterna och Trossö.

En schablonberäkning av bullernivån på en villagata visar en skillnad i buller på ca 2 dBA mellan en hastighetsbegränsning på 30 km/h och 50 km/h. Skillnaden i buller mellan hastighetsbegränsningen 30 och 40 km/h är mindre. Som jämförelse kan nämnas att det mänskliga örat normalt knappt kan uppfatta en skillnad i ljudnivå på 1 dBA.

På många av villagatorna är det inte möjligt att köra fortare än 30-35 km/h vilket medför att bullerskillnaden mellan alternativen är marginell. Generellt medför dock alternativ 3 något mer buller vid bostäder jämfört med alternativ 1 och 2. Alternativ 2 medför minst buller i aktuella bostadsområden.

Kostnader

Alternativ 1

Ett genomförande av förslaget skulle medföra ca 710 nya skyltar plus ca 30 tilläggstavlor vid skolor samt flyttning av ca 50 befintliga skyltar.

Inköp av nya skyltar, exklusive stolpar, fundament och montering, uppgår till ca 500 kkr. Ett stort antal av skyltarna kan sättas upp på befintliga stolpar, då nuvarande hastighetsmärken byts ut.

En uppskattning av totalkostnaden för nya skyltar inklusive nya stolpar, fundament samt montage uppgår till ca 900 kkr.

Alternativ 2

Ett genomförande av förslaget skulle medföra ca 640 nya skyltar plus ca 30 tilläggstavlor vid skolor samt flyttning av ca 50 befintliga skyltar.

Inköp av nya skyltar, exklusive stolpar, fundament och montering, uppgår till ca 450 kkr. Ett stort antal av skyltarna kan sättas upp på befintliga stolpar, då nuvarande hastighetsmärken byts ut.

En uppskattning av totalkostnaden för nya skyltar inklusive nya stolpar, fundament samt montage uppgår till ca 800 kkr.

Alternativ 3

Ett genomförande av förslaget skulle medföra ca 340 nya skyltar plus ca 60 tilläggstavlor vid skolor.

Inköp av nya skyltar, exklusive stolpar, fundament och montering, uppgår till ca 250 kkr. Ett stort antal av skyltarna kan sättas upp på befintliga stolpar, då nuvarande hastighetsmärken byts ut.

En uppskattning av totalkostnaden för nya skyltar inklusive nya stolpar, fundament samt montage uppgår till ca 450 kkr.