Riktlinjer

Styrdokument

HASTIGHETSPLAN FÖR ULRICEHAMNS KOMMUN

Antaget av: Skriv text
Datum: Datum
Gäller från och med: Datum
Ansvar uppföljning/uppdatering: Samhällsbyggnadschef
Gäller till och med: År -välj datum (endast årtalet visas)

ULRICEHAMNS KOMMUN

Våra styrdokument

[Normerande]

Vision – Överordnad, anger riktning för övriga dokument
Policy – Vår hållning, övergripande
Riktlinjer – Rekommenderade sätt att agera
Regler – Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi – Avgörande vägval och strategiområden
Program – Avgörande vägval och programområden
Plan – Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1 Bakgrund 5

2 Syfte 5

3 Berörda delar inom kommunkoncernen 6

4 Metod 6

4.1 Inventering 6

4.2 Nulägesbeskrivning 7

4.3 Analys och bearbetning 7

4.4 Avvikelsehantering 7

5 Nulägesbeskrivning 8

5.1 Nuvarande hastighetsgränser 8

5.2 Kollektivtrafik 8

5.3 Biltrafiknätet 8

5.4 Bedömning av nuläget 8

5.5 Livsrum 8

6 Analys 8

7 Kvalitetavvikelser 9

7.1 Identifierade kvalitetsavvikelser 9

7.2 Åtgärdsförslag 10

8 Hastighetsplan 11

8.1 Hastighetsplan Brunn 12

8.2 Hastighetsplan Hulu 12

8.3 Hastighetsplan Hökerum 13

8.4 Hastighetsplan Hössna 14

8.5 Hastighetsplan Knätte 14

8.6 Hastighetsplan Köttkulla 15

8.7 Hastighetsplan Liared 15

8.8 Hastighetsplan Marbäck 15

8.9 Hastighetsplan Nitta 16

8.10 Hastighetsplan Rånnaväg 16

8.11 Hastighetsplan Röshult 17

8.12 Hastighetsplan Stavared och Folkesred 17

8.13 Hastighetsplan Strängsered 18

8.14 Hastighetsplan Torsbo 18

8.15 Hastighetsplan Älmestad 19

8.16 Hastighetsplan Blidsberg 19

8.17 Hastighetsplan Dalum 20

8.18 Hastighetsplan Timmele 20

8.19 Hastighetsplan Trädet 21
9 Genomförande 21
10 Bilagor 22

1 Bakgrund

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan med hjälp av upphandlad konsult, hastighetsplanen blev dock aldrig antagen.
2020 sammanställdes en hastighetsplan för Ulricehamn, Blidsberg, Dalum, Timmele och Trädet som antog och genomfördes under 2021.
Gällstad har tidigare fått sänkt hastighet till 40 km/h, och även Vegby fick sänkt hastighet under 2022.
I den kommunpolitiska handlingsplanen för 2022-2026 finns uppdraget att: Alla tätorter ska få en hastighetsplan.

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/h, från 30 km/h och upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen. Förändringen av hastighetsbegränsningarna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet och bidra till ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Genom att avväga hastigheten väl kan den valda gränsen medverka till att stadsrummet används på ett sätt som stödjer stadens utveckling. År 2016 gav regeringen Trafikanalys (en kunskapsmyndighet för transportpolitiken) i uppdrag att utreda förutsättningarna för, och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Bashastighet är den högst tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Rapporten från trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tättbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att det får ett snabbt genomslag över hela landet.[1] I dagsläget är det möjligt att göra dessa förändringar inom ramen för lokala trafikföreskrifter.

Nationella mål finns utpekade i Nollvisionen, där bland annat att rätt hastighet och hastighetsefterlevnad kan rädda liv i vägtrafiken. Hastighetsplanen är en underordnad del för Nollvisionens uppfyllelse för Ulricehamns kommun.

2 Syfte

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder

[1] Trafikanalys. Sänkt bashastighet i tätort.2017. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf (Hämtad 2018-12-18)

som ökar hastighetsefterlevnaden på gator och vägar inom Ulricehamns tätorter. En lägre hastighet bidrar till ett minskat krockvåld vid en konflikt, och bör bidra till att färre allvarligt skadas eller dör i trafiken.

3 Berörda delar inom kommunkoncernen

Gäller för kommunens förvaltning Sektor miljö och samhällsbyggnad.

4 Metod

4.1 Inventering

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum. Inventeringen gjordes även genom fältstudier och med stöd av befintligt dataunderlag.

Frirum (F): Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik.

Integrerat frirum (IF): Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna

Mjuktrafikrum (M): Rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs-och tvärsriktning.

Integrerat transportrum (IT): Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har inga anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet.

Transportrum (T): Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade.



Figur 1. Olika livsrum (källa: Caroline Andersson, Rätt fart i staden)

4.2 Nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen bygger på bedömning av livsrum från inventeringen samt uppgifter om befintlig hastighetsgräns och bil-, kollektiv-och utryckningsnätens funktion. Data sammanställs sedan i en Excel fil, där de olika anspråken viktas mot varandra.

De Stadsbyggnadskvaliteter som tas i beaktning är:
• Stadens karaktär
• Tillgänglighet
• Trygghet
• Trafiksäkerhet

4.3 Analys och bearbetning

Nulägesbeskrivningen utgör underlag för analys och bearbetning av data. Ett antal kvalitetavvikelser av låg kvalitet har konstaterats. För att reducera antalet och graden av kvalitetsavvikelser sammanvägs de olika anspråken av tillgänglighet och framkomlighet viktat mot trafiksäkerhet och miljö (s.k. länkoptimering). Höjning och sänkning av hastighetsgränsen prövas och konsekvenserna analyseras. Detta görs för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande nät. I ett sista steg görs en systemanpassning så att endast hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i valda hastighetsgränser.

4.4 Avvikelsehantering

För de platser, sträckor eller punkter som i analysen uppvisar låg kvalitet inom ett eller flera av bedömningskriterierna görs en sammanställning som redovisas i avsnitt 7.1. Bedömningskriterierna är stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

5 Nulägesbeskrivning

5.1 Nuvarande hastighetsgränser

Nuvarande hastighetsbegränsningar har hämtats från Nationell vägdatabas. På de flesta kommunala och statliga gator och vägar gäller idag hastighetsbegränsning 50 km/h inom tätbebyggt område. Flertal gator utanför skolor och förskolor har tidsbegränsad hastighetsbegränsning till 30 km/h.

5.2 Kollektivtrafik

I Ulricehamns tätort finns kollektivtrafik i form av bussar i linje och närtrafik. I övriga orter finns regionbusstrafik. Kollektivtrafiken sköts av Västtrafik AB.

5.3 Biltrafiknätet

Med Nationell vägdatabas som underlag har biltrafiknätet delats in i övergripande huvudvägnät, huvudvägnät och lokalvägnät. Huvudvägnätet ska kanalisera trafik från lokalvägnätet vilket innebär högre anspråk på framkomlighet och åtgärder för oskyddade trafikanter. På lokalvägnätet är biltrafikens samspel med de oskyddade trafikanterna viktig.

5.4 Bedömning av nuläget

En inledande analys har gjorts utifrån befintliga hastighetsbegränsningar. Var och en av dessa har bedömts inom kvaliteterna tillgänglighet för bil- och kollektivtrafik, karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. Alla kvaliteter är dock inte tillämpliga på alla delar av nätet.

5.5 Livsrum

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gaturummets funktion och gatans utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum som är beskrivet i avsnitt 4.1.

6 Analys

Länkoptimering har utförts för att välja den hastighetsnivå som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnadskvaliteterna. I samband med detta har även en anpassning av hastighetsbegränsningarna gjorts, så

att endast 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i hastighetssättningen. De förändringar som har gjorts för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande vägnät innebär i vissa fall att avvikelser ökar något. I ett första steg så kommer 50 km/h bibehållas på vissa sträckor fram till att åtgärder för anpassning till 40 eller 60 km/h genomförts.

Tillgänglighetsanspråken för buss, ambulans och räddningstjänst har stor betydelse. Innan vägar byggs om för att anpassas till lägre hastigheter bör kommunen samråda med räddningstjänst och väghållare. En sänkning av hastigheten bör dock kunna accepteras på platser där oskyddade trafikanter och stadens karaktär har stora och viktiga anspråk.

7 Kvalitetavvikelser

7.1 Identifierade kvalitetsavvikelser

De punktavvikelser som framkommit är gång- eller cykelstråk som korsar biltrafik på sträckor där hastighetsbegränsningen föreslagits till 60 km/h och på sträckor på det högtrafikerade vägnätet som föreslagits få 40 km/h.

Exempel på detta är övergångsställen samt gång- och cykelpassager i tätorterna på:

- Hållplatsläge Brunnvägen (väg 1709/1713) i Brunn.
- Hållplatsläge Härnavägen (väg 1824) i Hökerum.
- Övergångsställen och passager Viskarbrovägen (väg 1829) och Boråsvägen (väg 1823) i Hökerum.
- Hållplatsläge Ulricehamnsvägen Hössna skola.
- Hållplatsläge Ulricehamnsvägen Marbäcks skola.
- Väg 1700 vid industri i Rånnaväg.
- Hållplatsläge Tvärreds skola väg 1709 i Stavared.
- Hållplatsläge Blidsbergs skola väg 46.
- Hållplatsläge Timmele vid Ätradalsskolan väg 46.

men fler kan följa allt eftersom tätorterna förändras eller utvecklas.

I förarbeten till planen finns även identifierade platser med låg hastighetsefterlevnad idag som bedöms få låg efterlevnad av 40 km/h. Dessa platser är:

- Väg 1700 i Hulu.
- Väg 1735 i Röshult.
- Väg 1728 i Torsbo.

- Väg 182 i Älmestad.
- Väg 46 i Dalum.
- Väg 46 i Trädet.

7.2 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag för avvikelser med låg kvalitet.

Vid vald hastighetsgräns kan något av stadsbyggnadskvaliteterna bedömas få en låg kvalitet. Kvaliteterna som tas i beaktning är: Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Platser där flertalet oskyddade trafikanter kan hamna i konflikt med fordonstrafik med föreslagen hastighetsbegränsning 60 km/h och högtrafikerade gator med 40 km/h måste hastighetssäkras.
Ett första exempel på dessa platser är:

- Sträckan förbi hållplatsläget på Brunnvägen i Brunn hastighetssäkras. Hastighetssäkringen gynnar inte enbart hållplatsläget utan även den svåra trafikmiljön.
- Hållplatsläget på Härnavägen i Hökerum får en hastighetssäkrad passage eller utformningen till klackhållplats.
- Passager & övergångsställen Viskarbrovägen och Boråsvägen i Hökerum blir hastighetssäkrade.
- Övergångsställe Ulricehamnsvägen i Hössna skola hastighetssäkras.
- Cykelvägen vid Köttkulla bygdegård förlängs, samt en passage till idrottsplatsen.
- Cykelväg ordnas på en sida av Ulricehamnsvägen i Marbäck.
- Passage ordnas över väg 1700 Rånnaväg vid Haglunds industri.
- Farthinder väg 1700 Hulu.
- Farthinder Jordgubbsvägen (väg 1735) Röshult.
- Hållplatsläget vid Tvärreds skola väg 1709 får övergångsstället hastighetssäkrat.
- Farthinder väg 1818 Härnavägen i Nitta.
- Farthinder väg 1728 i Torsbo.
- Farthinder väg 182 Älmestad.
- Övergångsställen vid Blidsbergs skolas hållplats väg 46 hastighetssäkras.

- Övergångsställen vid Ätradalsskolan i Timmele väg 46 hastighetssäkras.
- Farthinder väg 46 i Dalum.
- Farthinder väg 46 i Trädet.

men fler åtgärder kan behöva identifiera allt eftersom hastighetsplanen realiseras.

8 Hastighetsplan

Det slutliga förslaget till hastighetsplan redovisas nedan. Överlag ger förslaget få avvikelser med låg kvalitet i jämförelse med nuvarande hastighetsgränser. Resultatet i Ulricehamns kommun är att 40–60 km/h föreslås på det övergripande huvudvägnätet och huvudsakligen 40 km/h på huvudvägnätet. På lokalnätet föreslås 40 km/h med undantag för vissa sträckor vid exempelvis skolor där 30 km/h föreslås. I de fall kvalitetsavvikelser inte kan hanteras bibehålls 50 km/h innan 60 km/h är möjligt.

Hastighetsförändringarna kan medföra behov av åtgärder som på sikt förutsätter investeringar i form av ombyggnad eller fysiska åtgärder som exempelvis beskrivs i avsnitt 7.2.

En utvärdering som finns beskriven i handboken ”Rätt fart i staden” visar att en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h har en betydande vinst i tätorter. Medelhastigheten sänks i snitt med 3 km/h, vilket innebär en minskad risk för dödsolyckor med 25–30 procent. Restiden påverkas mindre än en halv minut i restidsförlängning.[2]

Körning i tätort orsakar även större bränsleförbrukning än till exempel landsvägskörning. Många stopp och accelerationer är en orsak. Lägre hastighet och framför allt ett jämnt körsätt ger vid körning i tätort mindre utsläpp av koldioxid och minskad bullernivå. [3]

Hastigheten har en stor inverkan på trafiksäkerheten, det gäller främst konsekvenserna av personskador vid en kollision. Vid en sänkning från 50 km/h till 40 km/h minskas stoppsträckan markant vilket är direkt avgörande för konsekvenserna vid en olycka.[4]

En bullerkartläggning har utförts över Ulricehamns kommun där konsekvenser av nya hastighetsgränser har utretts. Om hastighetsplanen

---

[2] SKL och Vägverket.2008. Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting, Stockholm.

[3] Ibid

[4] Ibid.

genomförs i sin helhet blir effekten totalt att ca 700 personer färre än i dag exponeras för ljudnivåer över 55 dB(A). Även de som i dag utsätts för mycket höga nivåer, över 65 dB(A) vid fasad, minskar betydligt.

8.1 Hastighetsplan Brunn

Brunn är en tätort med liten sammanhållen bebyggelse, med flertalet lantbruksfastigheter och småindustrier i omnejd.
Hastighetsplanen berör dock den sammanhållna bebyggelsen med bykaraktär som idag har hastighetsgränsen 50 eller 30 km/h, föreslås ändras till 40 km/h.
Det föreskrivna tätbebyggda området anpassas till att där ingen bebyggelse, finns är heller inte tätbebyggt område. Delar av väg 1713 får därför 70 km/h i stället för 50 km/h som idag.

Väg 1709 och 1713 har trafikmängder om 400-900 fordon i genomsnitt per dygn (ÅDT). När båda vägarna möter Brunnvägen ökar trafikmängden till cirka 1500 ÅDT. Trafikrummet präglas av genomfartstrafik och är integrerat transportrum utan några större målpunkter i Brunn.
Del av väg 1713 mot väg 1704 med bostadsbebyggelse är mjuktrafikrum.

Brunn saknar separerade utrymmen för oskyddade trafikanter. Banvallen ger dock goda förutsättningar att resa tryggt på egna ben för oskyddade trafikanter mot centralorten Ulricehamn. Dessa tar dock lite anspråk av övrig trafik, och få olyckor finns rapporterade.

Att höja kvalitén är hastighetssäkrande åtgärder vid korsningen Brunnvägen, väg 1709 och 1713 där trafikmiljön är svår, med risker vid bebyggelse, hållplatsläge och mindre gynnsamma siktförhållanden och utformning av vägområdet.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 1.

8.2 Hastighetsplan Hulu

Hulu har idag 50 km/h inom hela tätorten och föreslås ändras till 40 km/h. Orten präglas av bostadsgator och två genomfartsvägar, väg 1700 och 1709. Bebyggelsen i Hulu har inte utvecklats i linje med byggnadsplanen. Gränser för tätbebyggt område föreslås justeras och därmed sker en systematisk anpassning för att nå rätt fart i Hulu.

Bostadsbebyggelsen är mjuktrafikrum där fordonstrafiken delar utrymmet med oskyddade trafikanter på egna ben. Trafikmiljön bedöms trygg, och ingen trafikant har rapporterat skadats i konflikt med någon annan trafikant.

Väg 1700 och 1709 är integrerat trafikrum eller trafikrum. Väg 1700 har en gång och cykelväg till del inom Hulu, men inga gångbanor i övrigt.

Två kollektivtrafikhållplatser finns vid väg 1700, och en vid väg 1709. Hastighetsefterlevnaden på väg 1700 är låg, och hastighetsefterlevanden bedöms inte förbättras till hastighetsgränsen 40 km/h. Hastighetsdämpande eller hastighetsäkrande åtgärder på väg 1700 bedöms som nödvändiga att uppföra.

Gränser för tättbebyggt område justeras i öster närmare Smultronstigen på väg 1700. I nordväst flyttas gränsen för att innefatta del av väg 1709. Den del av väg 1709 som är trafikrum föreslås till 60 km/h som en anpassning mot buller för intilliggande bostadsbebyggelse.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 2.

8.3 Hastighetsplan Hökerum

Hökerum har idag 50 km/h som bashastighet inom tättbebyggt område, men vid skolan och ett villaområde 30 km/h.
Bebyggelsen är någorlunda sammanhållen med huvudsakligen bostäder och enstaka handel och industrifastigheter i samhället. Fyra övergripande vägar löper genom Hökerum och hastighetsgränsen föreslås bli 40 km/h inom tätbebyggt område.

Ulricehamnsvägen i söder (väg 1829) har två karaktärer och växlar mellan integrerat transportrum och transportrum. Den del som är transportrum systemanpassas och får hastigheten 60 km/h.

Boråsvägen (väg 1823) i väster förbi Hökerums skola och kyrkan är mjuktrafikrum under skoltid. Olyckor har förekommit med barn och klagomål om trafikmiljön från vårdnadshavare vid skolans hämta- och lämnatider förekommer.
Sträckan förbi skolan har gränsen 30 km/h, men är inte hastighetssäkrad. 30 km/h är motiverat att behålla, under skoltid.

Härnavägen (väg 1824) i nord-väst är integrerat transportrum på norrsidan som har en gång- och cykelväg på samma sida som bostadsbebyggelsen. Men är även transportrum där få målpunkter finns på sydsidan. Hastighetsgränsen bibehålls till 50 km/h. 60 km/h som systemanpassning är möjligt om säkerheten vid hållplatsläget förbättras.

Bostadsområden i Hökerum är mjuktrafikrum, de reella hastigheterna inom dessa områden är under 30 km/h. Dessa delar av Hökerum är de mest olycksdrabbade, men utgörs hittills endast av singelolyckor. Föreslagen hastighetsgräns 40 km/h bedöms inte påverka de reella hastigheterna, och några kvalitetsavvikelser har inte identifierats.

Kvalitetsavvikelser finns vid övergångsställen och passager på Viskabrovägen och Boråsvägen. Åtgärdsförslag är hastighetsäkring och eventuell ombyggnad till passager.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 3.

8.4 Hastighetsplan Hössna

Bebyggelsen i Hössna är delvis osammanhängande i västlig riktning, som följs en sträcka utmed Ulricehamnsvägen utanför tätbebyggt område. Bostäder är den dominerande bebyggelsen, men många lantbruksverksamheter finns i omnejd som knyter an till samhället.

Hössna har idag 50 km/h som bashastighet inom tätbebyggt område, samt väg 1721 (Ulricehamnsvägen) mot Ulricehamn till bebyggelsen slutar vid Skogen och Rönneberg. Hastighetsgränsen föreslås till 40 km/h inom tätbebyggt område.

Delar av väg 1721 är Integrerat transportrum med låg standard som inte medger 60 km/h, om inte en gång eller cykelväg ordnas. Därför behålls 50 km/h på väg 1721 från Ekens vårdboende och västerut.

Vid Hössna skola på Ulricehamnsvägen, Rulles väg, Smedjeliden och Hovslagarliden är mjuktrafikrum och rådande hastighetsgräns är 30 km/h vardagar 7-17. Efterlevnaden är låg, men platsen olycksfri förutom singelolyckor med gångtrafikanter.
En hastighetssäkrad passage eller övergångsställe mellan idrottsplatsen och skolan är möjliga handlingsalternativ för att hantera kvalitetsavvikelsen på platsen, och ger en acceptabel trafikmiljö för oskyddade trafikanter till skolan vilket kan medge att hastigheten 30 km/h inte behålls, utan ändras till 40 km/h.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 4.

8.5 Hastighetsplan Knätte

Knätte är ett bebyggt område utmed två övergripande huvudvägar som löper igenom byn. Bebyggelsen är blandad med bostäder, lantbruk och industri.
Gatunätet är enkelt i sin utformning utan någon separation av olika trafikanter. Livsrummet bedöms som integrerat transportrum.

Inom tätbebyggt område i Knätte är hastighetsgränsen idag 50 km/h, och föreslås ändras till 40 km/h.
Trafikmängderna på väg 1872 och 1880 är 150-300 i ÅDT. Inga kvalitetsavvikelser har identifierats som behöver åtgärdas.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 5.

8.6 Hastighetsplan Köttkulla

Köttkulla har idag 50 km/h inom tättbebyggt område. De mindre bostadsgatorna är mjuktrafikrum. Ulricehamnsvägen (väg 1739) med Nyarpsvägen (väg 1700) som löper genom Köttkulla är integrerade transportrum. 40 km/h föreslås som hastighetsgräns inom den tättbebyggda delen av Köttkulla.

Nyarpsvägen byter trafikrum till transportrum i östra delen av Köttkulla där en separerad gång och cykelbana finns till bygdegården. Om cykelbanan förlängs och knyts samman med en passage till idrottsplatsen föreslås 60 km/h som rätt hastighet, därav sker en systematisk anpassning av vägnätet genom Köttkulla genom en ändrad tätortsgräns åt öster.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 6.

8.7 Hastighetsplan Liared

Liared är liknande Brunn en liten tätort med bebyggelse och delvis sammanhållen bebyggelse i omnejd. Trafikrummen är mjuktrafikrum och integrerat transportrum i Liared och dess direkta omnejd.
Inom tätortsgränsen föreslås hastigheten 40 km/h. Några behov av åtgärder har inte identifierats då trafikmängderna och rapporterade olyckor är få.

En justering av tätortsgränsen föreslås i västlig riktning som en systematisk anpassning, och omfattar fem bostadsfastigheter utmed väg 1876. Vilket motsvarar cirka en femtedel av Liared.
Den delen av väg 1876 som idag har hastighetsgränsen 70 km/h och blir tätbebyggt område och hastighetsgränsen justeras till 60 km/h.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 7.

8.8 Hastighetsplan Marbäck

Marbäcks samhälle består huvudsakligen av bostadsbebyggelse som mjuktrafikrum, med enstaka industrifastigheter och en F-6 skola med förskola som knyter an mot Åsunden, Sjögunnarsbo och Näsboholm i dess utveckling.
Väg 157 fick ny sträckning under 1980-talet, vilket minskade genomfartstrafiken i Marbäck. 40 km/h föreslås och bedöms som rätt hastighet inom det tätbebyggda området.

Väg 1715 och Ulricehamnsvägen är integrerat transportrum och systemanpassas till 60 km/h i norr och söder där förutsättningarna finns. Mellan tätortsgränsen i söder och väg 157 har länsstyrelsen föreskrivit 50 km/h som hastighetsgräns. Gränsen föreslås ändras till 60 km/h.

Vid skolan och förskolan på Ulricehamnsvägen (väg 1715) är karaktären av livsrummet mjuktrafikrum, och 30 km/h vid skolan behålls för att hantera kvalitetsavvikelser som identifierats. Ett handlingsalternativ är att ordna en gång- och cykelväg utmed Ulricehamnsvägen (väg 1715) inom Marbäck. Eller hållplatsläget till skolan hastighetssäkras.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 8.

8.9 Hastighetsplan Nitta

Nitta kännetecknas av bostadsgator, väg 1818 och 1820 som övergripande vägar igenom samhället. I omnejd finns spridd bebyggelse med jordbruk och fritidsbostäder bland annat som alstrar trafik igenom samhället mot väg 1704, Rångedala eller Härna/Hökerum.
En förskola och ett café är målpunkter för allmänheten.

Lokalvägnätet är mjuktrafikrum förutom väg 1818 och väg 1820 som är integrerat transportrum. Inom tätbebyggt område föreslås 40 km/h, och att hastighetsgränsen 30 km/h upphävs vid Husarvägen och Drabantvägen.

Vid Härnavägen (del av väg 1818) behålls dock 50 km/h. Kvalitetsavvikelse finns vid korsningen Torpvägen och hållplatsläget och bör hastighetssäkras då hastighetsefterlevanden är låg.
Stationsvägen mot Töve har en landsvägskaraktär som transportrum där banvallen löper parallellt med vägen. 60 km/h föreslås som hastighetsgräns.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 9.

8.10 Hastighetsplan Rånnaväg

Rånnavägs samhälle har utvecklats utmed väg 1700 och 1735 med bostäder samt några enstaka industri och handelsfastigheter.
Väg 1700 och 1735 utgör det övergripande huvudvägnätet och karakteriseras som integrerade transportrum, med gång och cykelväg delvis ordnat, men med få säkra passager över vägarna för oskyddade trafikanter. Lokalvägnätet med bostadsgator är mjuktrafikrum.

Hastighetsgränsen föreslås ändras till 40 km/h inom Rånnavägs tätbebyggda område.
I västra delen av väg 1700 behålls 50 km/h en sträcka tills bostadsbebyggelse sluter närmare an vägen. Sträckan eller en plats bör hastighetssäkras mot Gällstad i tätortsgränsen för att hantera kvalitetsavvikelser på sträckan för de som har industri och idrottsföreningen som målpunkt och behöver korsa väg 1700.

Delar av väg 1700 och 1735 har en gång- och cykelväg som uppfördes 2023. GC-vägen ger god standard och inga kvalitetsavvikelser behöver hanteras.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 10.

8.11 Hastighetsplan Röshult

Röshults samhälle löper utmed väg 1735 med ett par bostadsgator och två industrifastigheter som tidigare varit viktiga målpunkter för Röshult och dess utveckling.

Väg 1735 är dominerande som övergripande huvudvägnät och skär Röshult i två delar med dess livsrum som integrerat transportrum utan separation för oskyddade trafikanter. Hastighetsefterlevanden på väg 1735 är låg, men så även trafikmängderna. Trafikmiljön på väg 1735 rapporteras som otrygg av Röshultsborna, men vägen är inte olycksdrabbad.
Bostadsgator är mjuktrafikrum med mycket låga trafikmängder som bedöms som trygga och säkra trafikmiljöer.

En systemanpassning föreslås där tätortsgränsen flyttas 90 meter längre norrut i Röshults södra del på väg 1735.
I norra delen av Röshult föreslås hastighetsgränsen 60 km/h på väg 1735 förbi industrifastigheten där trafikrummet ändras till transportrum.

Övriga delar av Röshult föreslås hastighetsgränsen 40 km/h. Hastighetsefterlevnaden bedöms bli låg på väg 1735, men är motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Att ordna farthinder ses som en möjliggörare för att förbättra trafikmiljön i Röshult i sin helhet.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 11.

8.12 Hastighetsplan Stavared och Folkesred

De två orterna Stavared och Folkesred är två byar med sporadisk bebyggelse som ligger nära varandra och har en koppling mitt i Tvärredsbygden. Väg 1709 löper mellan och genom båda orterna som en ryggrad hur bebyggelsen har utvecklats, och utgör det övergripande huvudvägnätet.
Livsrummen inom tättbebyggt område som lokalnät bedöms huvudsakligen som mjuktrafikrum, förutom delar av väg 1709 som växlar karaktärer mellan mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.
I Stavared finns Tvärreds skola med förskola som målpunkt för boende i Tvärredsbygden. Målpunkten alstrar trafik utöver genomfartstrafiken på väg 1709 och 1711.

Folkesred och Stavared föreslås till ett föreskrivet tätbebyggt område. 40 km/h föreslås bli hastighetsgränsen förutom delar av väg 1709 enligt bilaga 12 där hastighetsgränsen föreslås till 60 km/h. 60-sträckan är ett transportrum där gång- och cykeltrafiken är separerad. Få anslutande vägar finns, och sträckan bedöms ha få kvalitetsavvikelser.

Hållplatsläget i Folkesred vid skolan är en kvalitetsavvikelse kopplat till att livsrummet delvis är mjuktrafikrum under skoltid. 30 km/h under skoltid eller att hållplatsläget hastighetssäkras är möjliga handlingsalternativ.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 12.

8.13 Hastighetsplan Strängsered

Strängsereds är en liten sammanhållande bebyggelse vid Strängseredssjön. Väg 1740 och väg 1740.1 bildar en knytpunkt i vägnätet som bebyggelsen utvecklats kring mot sjön med ett fåtal lokalgator.

Väg 40 som försörjde trafiken mellan Ulricehamn och Jönköping löpte tidigare igenom Strängred, men fick ny sträckning under 1960-talet. Trafikmängderna och bebyggelsen är blygsam i dess anspråk till vägnätet i Strängsered. Livsrummet är mjuktrafikrum utom på väg 1740 och 1740.1 som är integrerade transportrum.

40 km/h föreslås som den nya hastighetsgränsen i Strängsered. Inga åtgärdsbehov eller kvalitetsavvikelser behöver hanteras. Trafikmängderna är mycket låga på väg 1740 och 1740.1 och hastighetsförändringen bedöms ha liten påverkan på trafiken i Strängsered.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 13.

8.14 Hastighetsplan Torsbo

Bebyggelsen i Torsbo är uppdelad i två huvuddelar som inte hänger ihop. Torsbo bostadsbebyggelse löper huvudsakligen utmed väg 1728 i öster som övergripande huvudvägnät, med ett mindre lokalvägnät.
Vid väg 1727 finns delar av gamla Torsbo säteri med tillhörande bebyggelse som är den andra koncentrerade bebyggelsen i väster.

I östra Torsbo är livsrummet mjuktrafikrum. Delar av väg 1728 som saknar bebyggelse på båda sidor av vägen är transportrum, medan delen som har bebyggelse är integrerat transportrum.
Västra Torsbo utmed väg 1727 är integrerat transportrum, men emellan östra och västra delarna av Torsbo är väg 1727 transportrum.

Hastighetsgränsen i Torsbo föreslås till 40 km/h. Som systemanpassning föreslås 60 km/h på väg 1727 mellan den östra och västra delarna av Torsbo som föreskrivs till ett tätbebyggt område.
Delar av väg 1728 i Torsbo behålls 50 km/h enligt bilaga som är transportrum. Att ändra hastigheten till 60 km/h inom samma sträcka är möjligt. Men bör genomföras ihop med de hastighetssäkrande åtgärder som föreslås på övriga delar av väg 1728.

Väg 1728 och 1727 är två genomfartsvägar mot Dalstorp och Gällstad som idag har låg hastighetsefterlevnad och skapar kvalitetsavvikelser och bör hanteras enligt åtgärdsförslag i avsnitt 7.2.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 14.

8.15 Hastighetsplan Älmestad

Älmestads samhälle har utvecklats kring den gamla genomfartsvägens sträckning (Gammalstorpsvägen) med bostadsbebyggelse och enstaka lantbruksfastigheter.
I omnejd finns även spridd bebyggelse som har koppling till Älmestad.
Väg 182 löper genom Älmestad som övergripande huvudväg med en trafikintensitet på 1500 fordon i ÅDT. Väg 182 och 1818 i Älmestads omnejd vid anslutande bebyggelse är olycksdrabbad med en dödsolycka och en allvarligt skadad. Bostäder försörjs av ett mindre lokalnät som ansluter till huvudvägnätet.
Livsrummet är mjuktrafikrum inom Älmestad, utom väg 182, 1818 och 1859 som i nuläget är integrerat transportrum.

Hastighetsgränsen i Älmestad föreslås bli 40 km/h.
En anpassning där gränsen för tätbebyggt område ändras i nordväst för att innefatta en längre del av väg 182, och en mindre del av väg 1818.
Inom den nya delen av tätbebyggt område, där delar av väg 182 och väg 1818 ingår är livsrummet Transportrum, systemanpassas till 60 km/h som hastighetsgräns.

Hastighetsefterlevnaden på väg 182 i centrala Älmestad är låg.
Kvalitetsavvikelse uppstår och bedöms åtgärdas enligt avsnitt 7.2.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 15.

8.16 Hastighetsplan Blidsberg

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av Blidsberg finns ett litet industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Väg 1865 ansluter genom västra delen av samhället till väg 46 och bedöms också vara integrerat transportrum. Resterande vägar är mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på västra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är sedan år 2021 40 km/h, utom södra delen av väg 46. Och nord västra delen av Mönevägen (väg 1865) som etappvis behållit 50 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsstället utanför skolan på Falköpingsvägen. Detta övergångsställe är viktigt att hastighetssäkra.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 16.

8.17 Hastighetsplan Dalum

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 men inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är sedan år 2021 40 km/h, utom i södra och norra delarna av väg 46 som behållit 50 km/h.

Kvalitetsavvikelser finns vid busshållplatserna på Centralvägen (väg 46), de platserna behöver hastighetssäkras.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 17.

8.18 Hastighetsplan Timmele

Tätorten Timmele utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av tätorten finns skola och förskola, i norra delen finns ett industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, från väster ansluter väg 182 och väg 1835 till väg 46, dessa bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 från skolan och söderut samt från väg 182 till Plantvägen (idrottsplats). Gång- och cykelväg finns även utmed väg 1835 och del av väg 182. Det finns inget sammanhängande gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är sedan år 2021 40 km/h, utom i norra delen av väg 46 som behållit 50 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsställe och busshållplats utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) och korsningen vid Herrljungavägen. Åtgärdsförslag finns redovisat i avsnitt 7.2.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 18.

8.19 Hastighetsplan Trädet

Tätorten utgörs främst av bostadsområden och i östra delen av tätorten finns en skola. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde som bedöms som integrerat transportrum. De allmänna vägarna 1859 och 1887 som korsar samhället i öst-västlig riktning bedöms även som integrerat transportrum. Dock är trafikmängden på dessa vägar relativt låg. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är sedan år 2021 40 km/h, utom delar av väg 46 i norr och söder 50 km/h behållits.

Kvalitetsavvikelse finns på de fyra övergångsställena längs Centralvägen (väg 46) samt vid busshållplatsen söder om Industrigatan.
Åtgärdsförslag finns redovisat i avsnitt 7.2.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 19.

9 Genomförande

Ulricehamns kommuns ställningstagande är att 40 km/h ska vara den huvudsakliga bashastigheten inom tättbebyggt område. Men för att samtidigt uppnå en acceptabel efterlevnad krävs fysiska åtgärder.
Det tar generellt lång tid för att genomföra den här typen av åtgärder, då kommunen inte råder över frågan eftersom flertalet åtgärder berör statlig väg. Det krävs att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverket i frågan och att både Trafikverket och kommunen prioriterar åtgärder.

För att succesivt införa 40 km/h kan 50 km/h bibehålls på en del av de sträckor som kommunen på sikt avser införa 40 eller 60 km/h på. Succesivt som gång- och cykelvägnätet förbättras eller andra kvalitetsavvikelser löpande åtgärdas som ständiga förbättringar av vägnätet, revideras hastighetsplanen.
Kostnaden för omskyltning till de nya hastighetsgränser som omfattas av den kortsiktiga planen beräknas uppgå till mindre än 100 000 SEK för kommunen. Att hantera kvalitetsavvikelser enligt åtgärdsförslagen är kostnadskrävande.



Figur 2 Stegvis övergång från 50 km/h till 40 km/h

10 Bilagor

Hastighetsplan Brunn.

Hastighetsplan Hulu.

Hastighetsplan Hökerum.

Hastighetsplan Hössna.

Hastighetsplan Knätte.

Hastighetsplan Köttkulla.

Hastighetsplan Liared.

Hastighetsplan Marbäck.

Hastighetsplan Nitta.

Hastighetsplan Rånnaväg.

Hastighetsplan Röshult.

Hastighetsplan Stavared & Folkesred.

Hastighetsplan Strängsered.

Hastighetsplan Torsbo.

Hastighetsplan Älmestad.

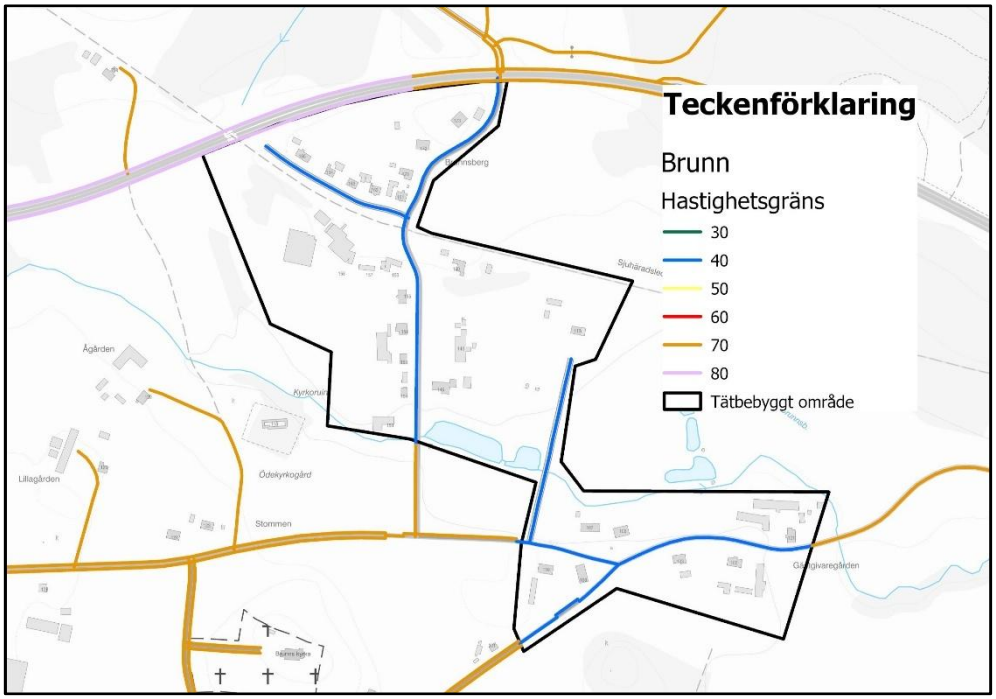
Hastighetsplan Blidsberg.

Hastighetsplan Dalum.

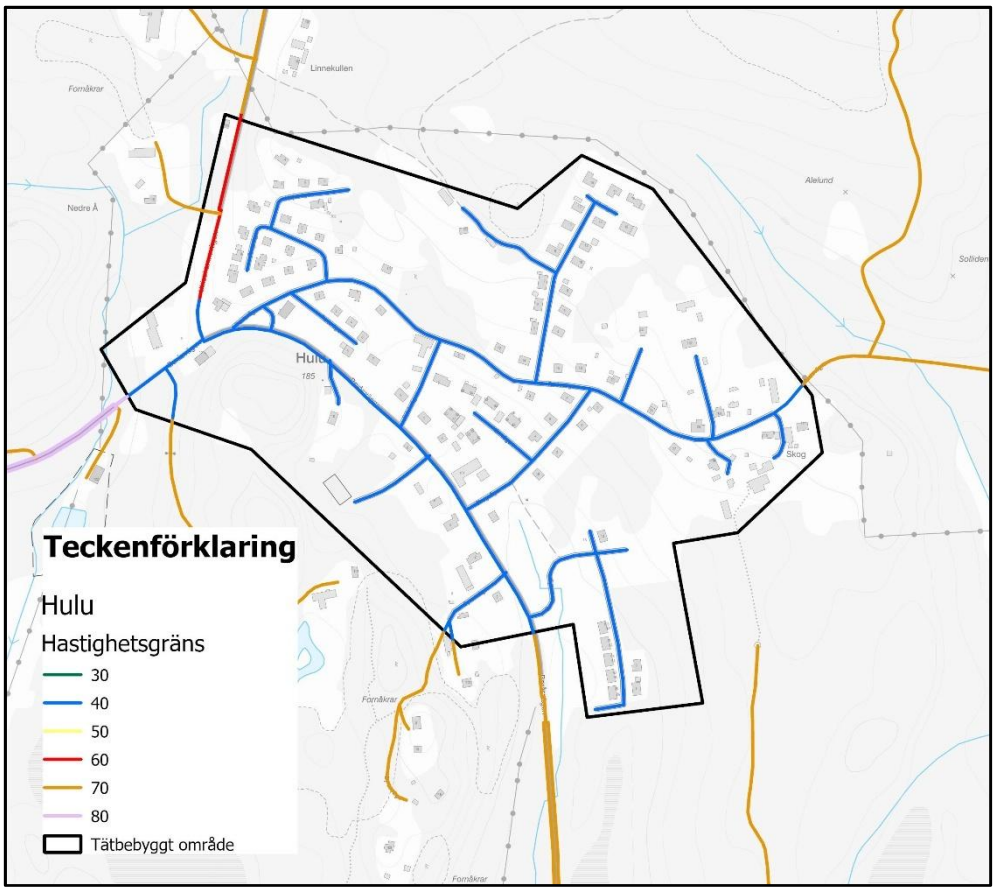
Hastighetsplan Timmele.

Hastighetsplan Trädet.

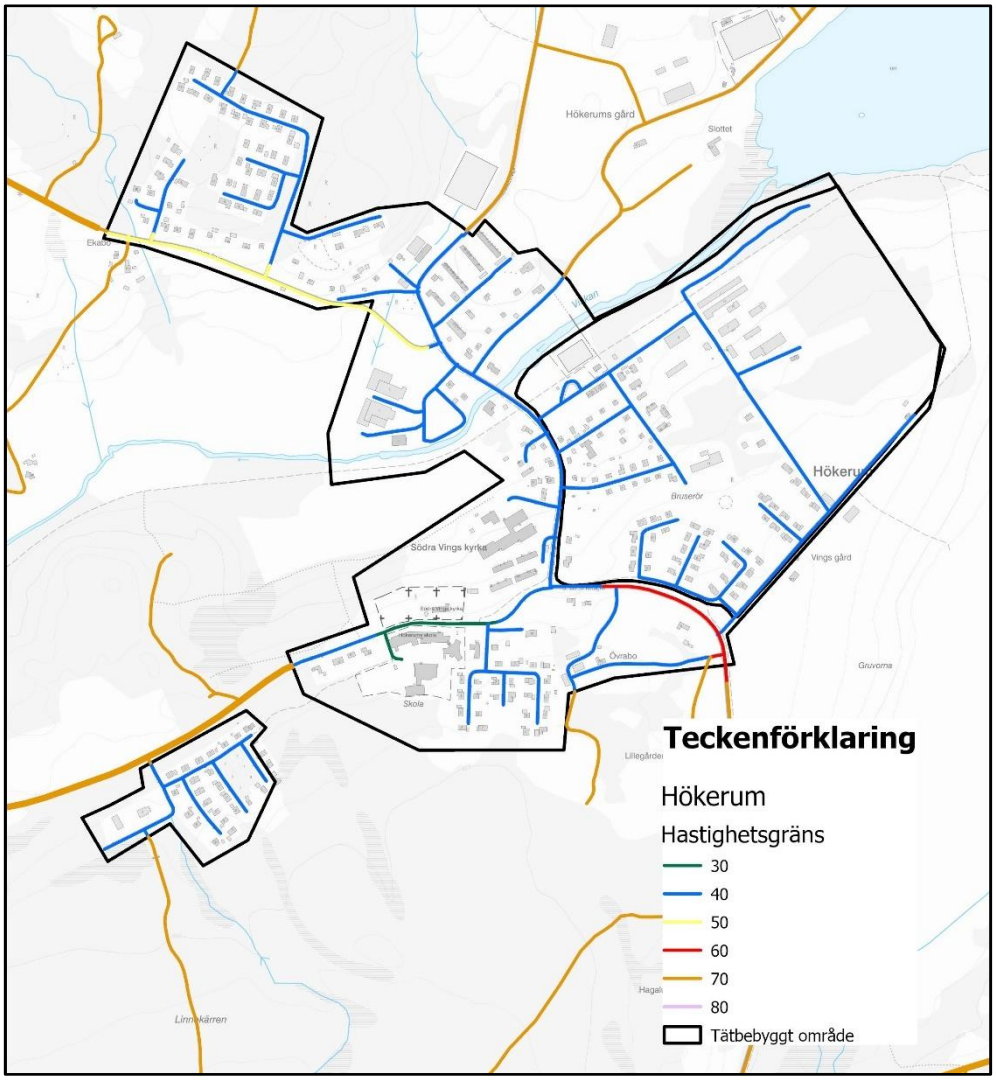
Bilaga 1. Hastighetsplan Brunn



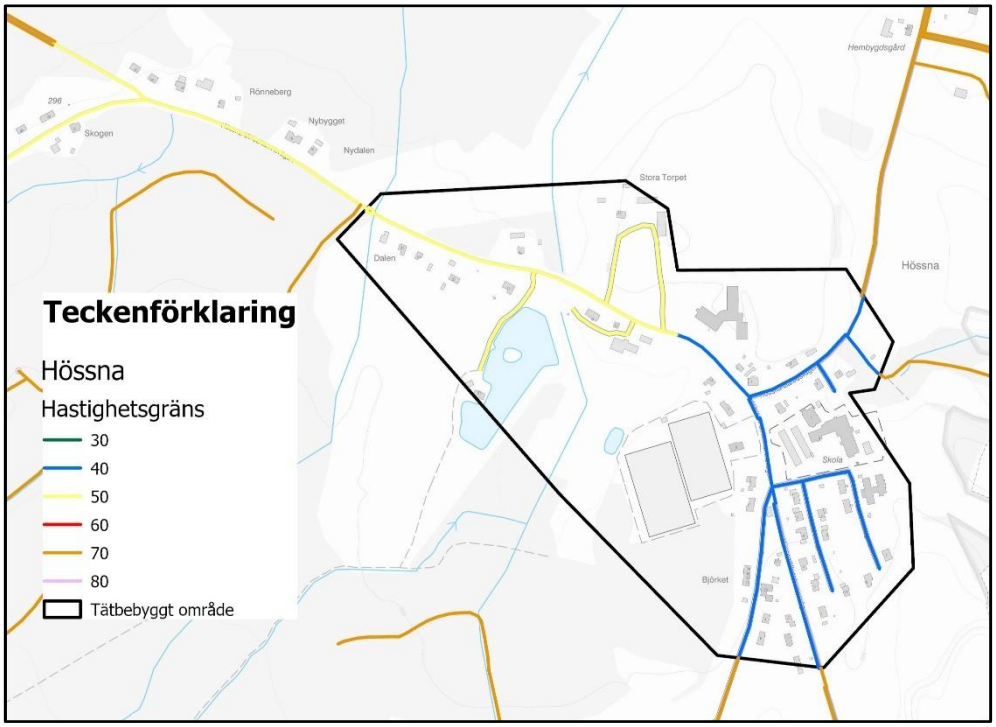
Bilaga 2. Hastighetsplan Hulu



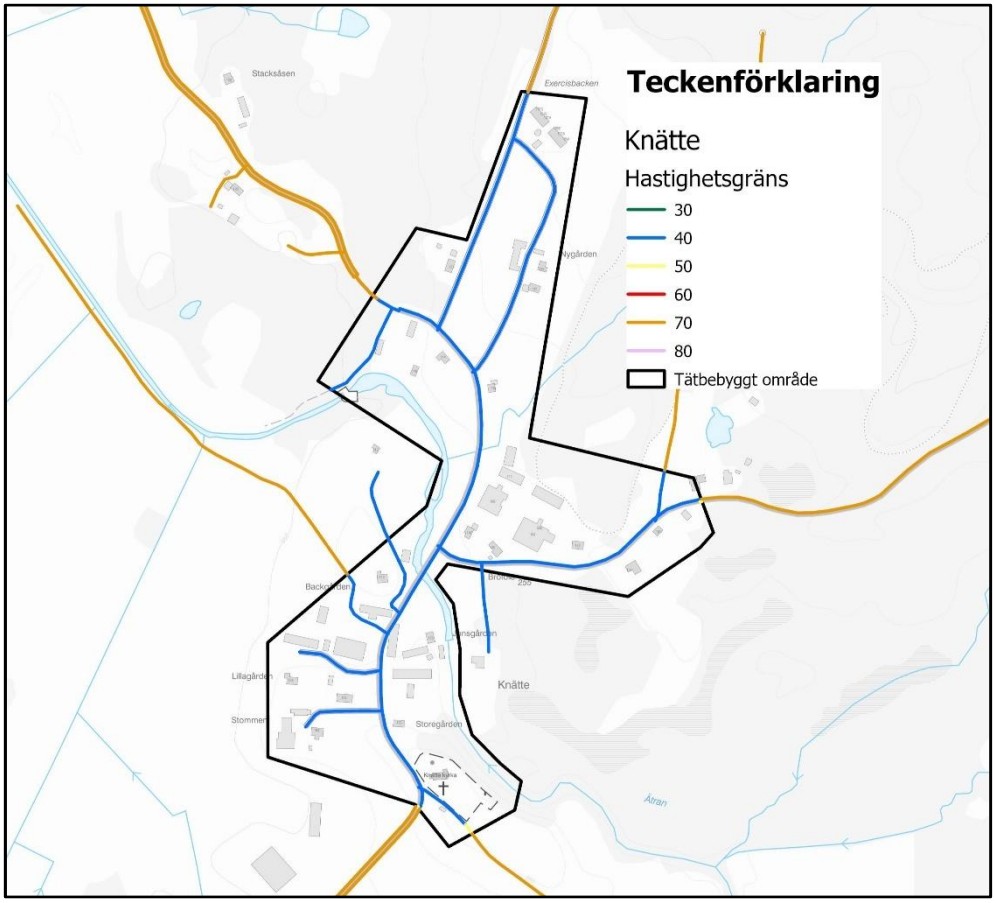
Bilaga 3. Hastighetsplan Hökerum.



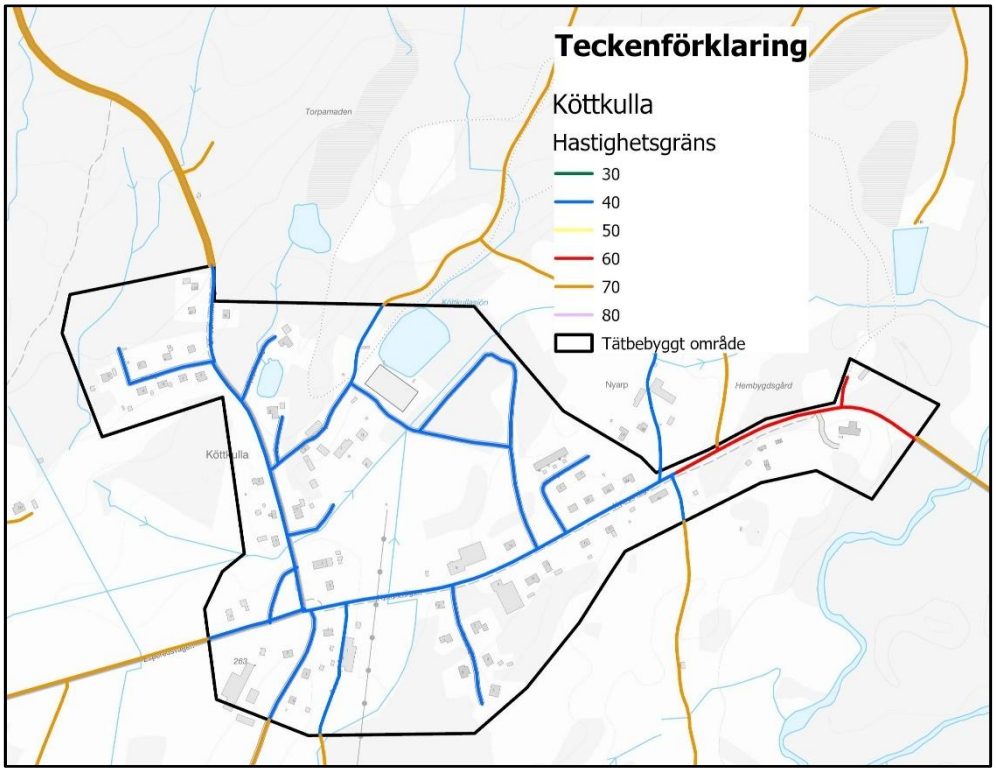
Bilaga 4. Hastighetsplan Hössna.



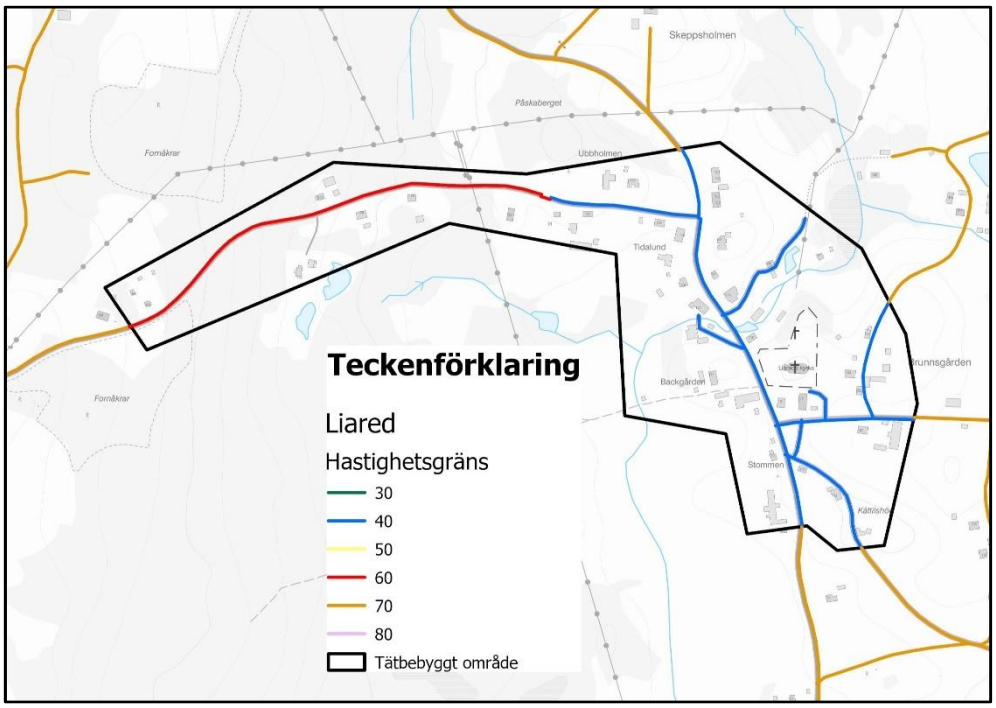
Bilaga 5. Hastighetsplan Knätte.



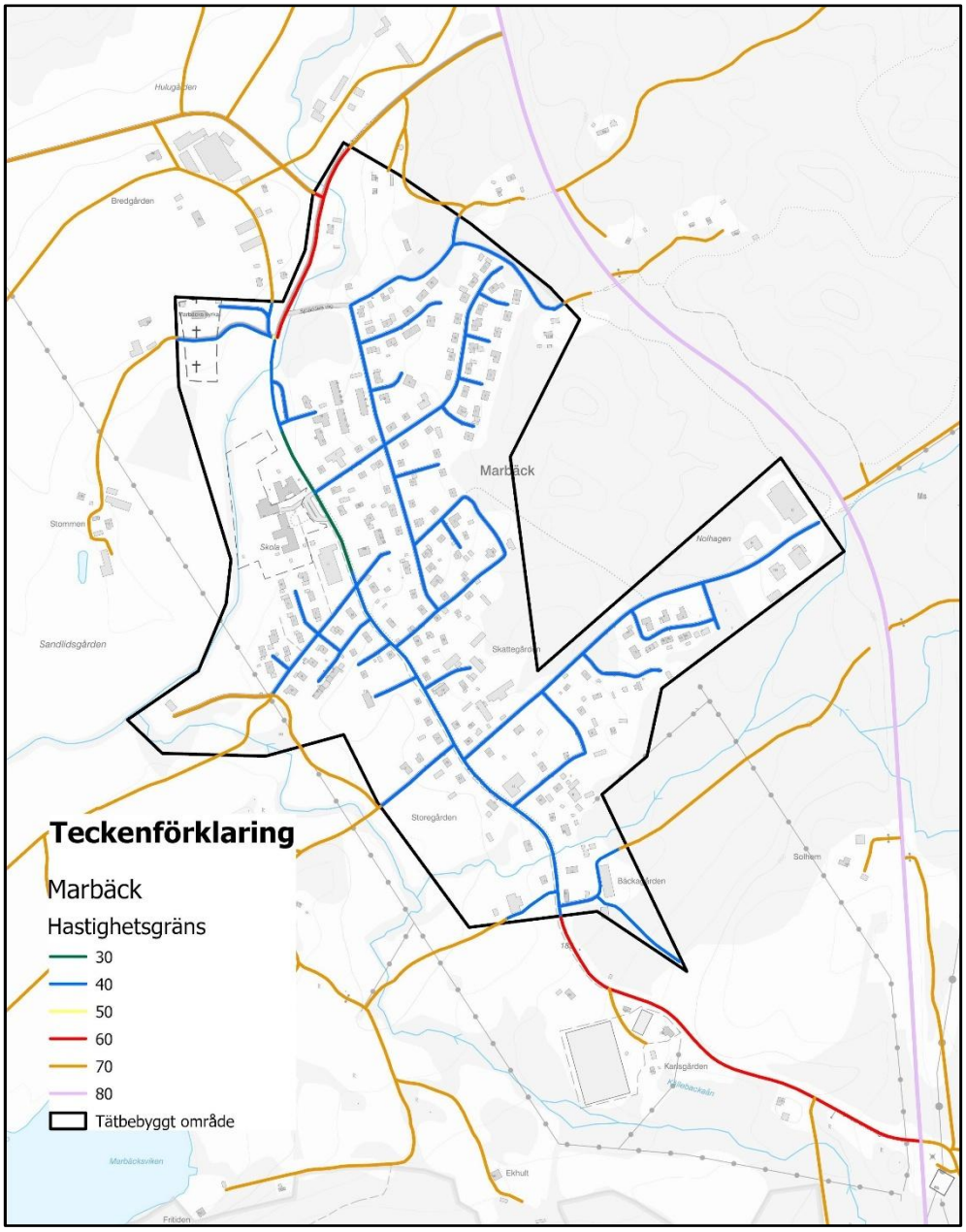
Bilaga 6. Hastighetsplan Köttkulla.



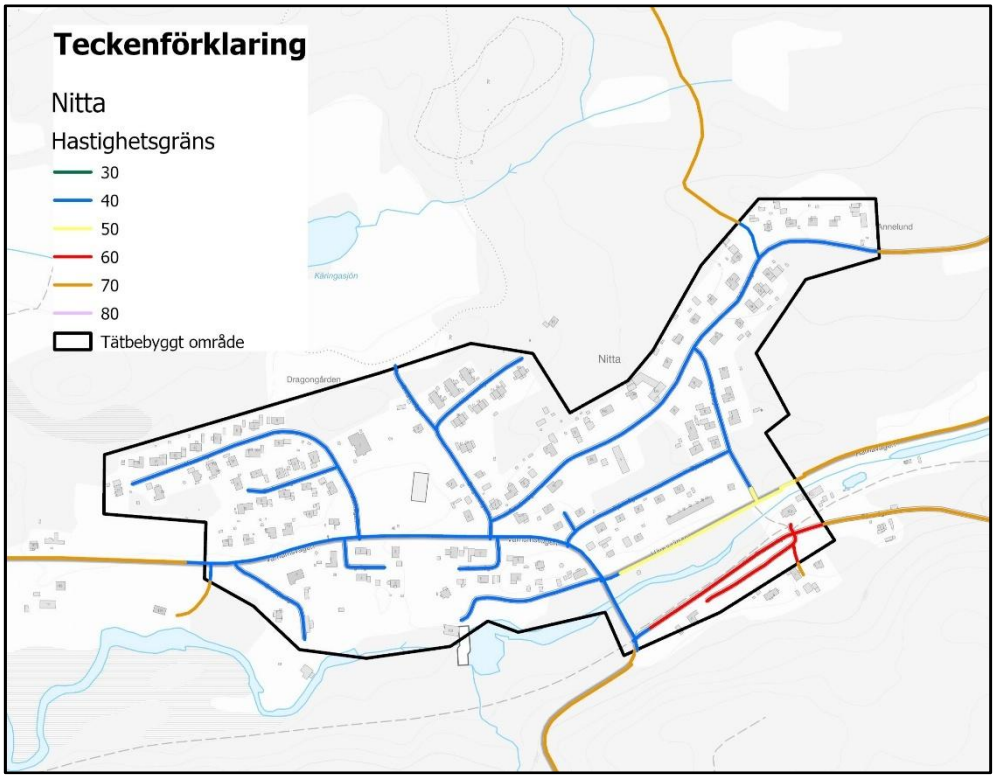
Bilaga 7. Hastighetsplan Liared.



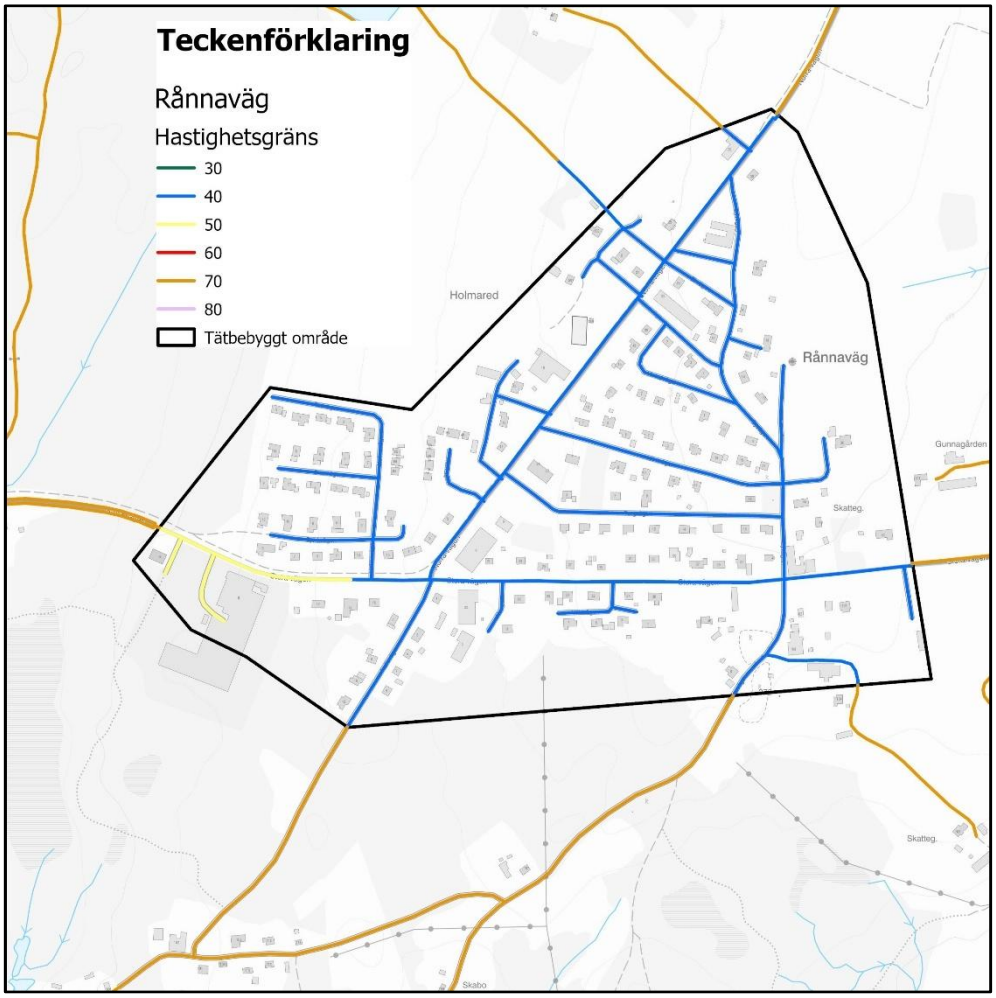
Bilaga 8. Hastighetsplan Marbäck.



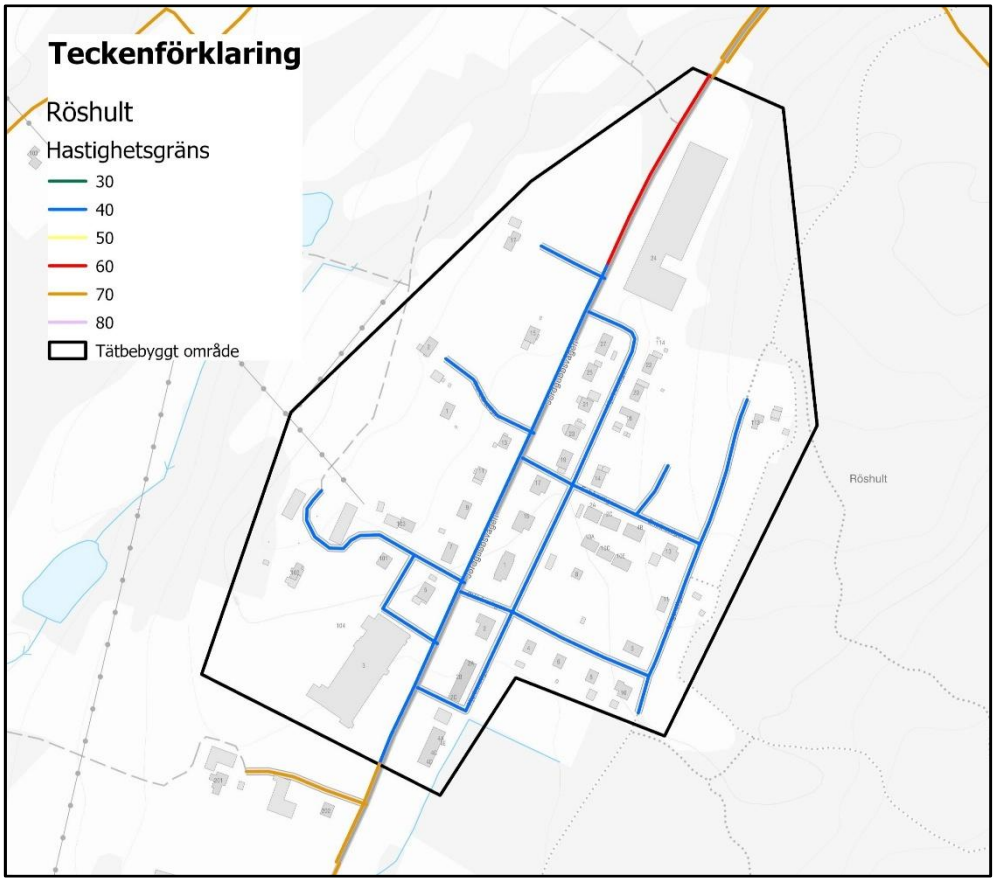
Bilaga 9. Hastighetsplan Nitta.



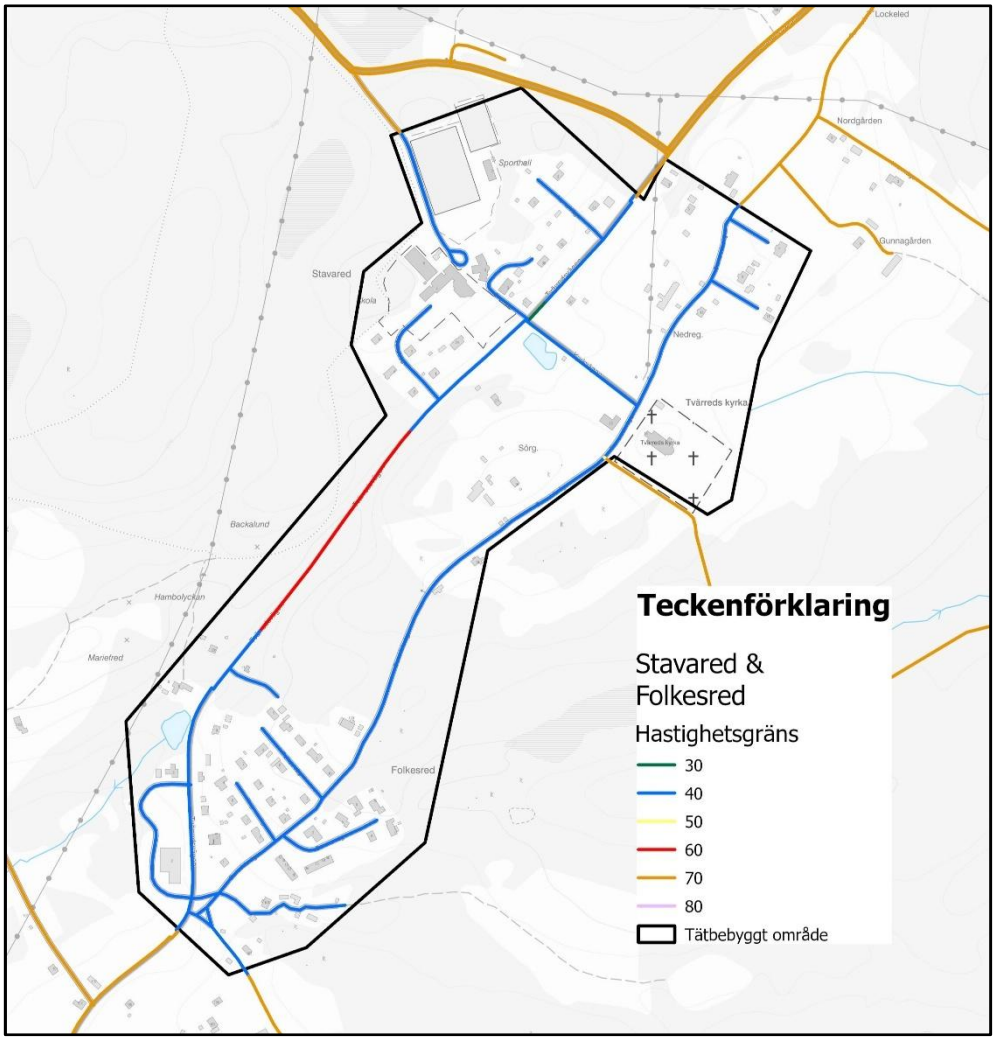
Bilaga 10. Hastighetsplan Rånnaväg.



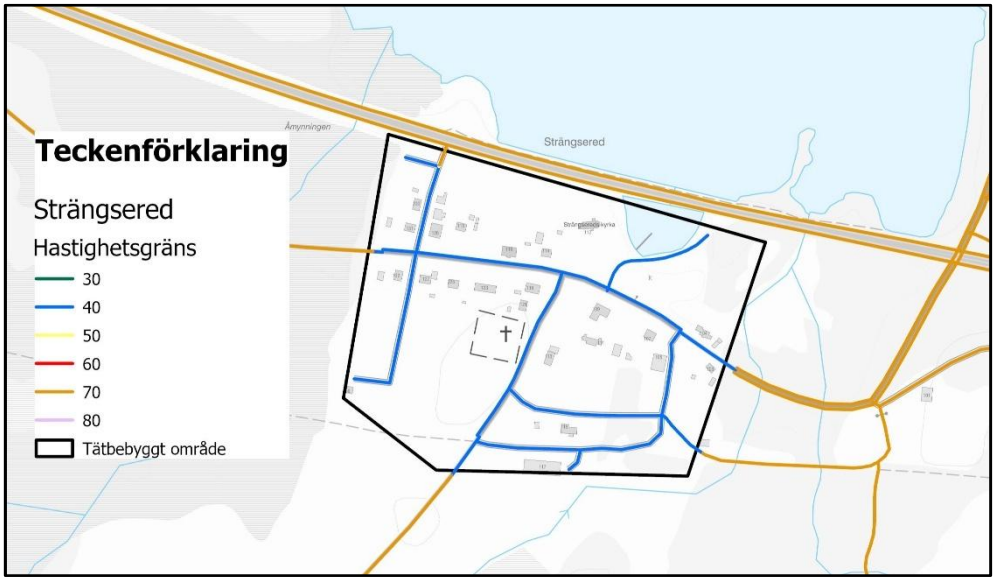
Bilaga 11. Hastighetsplan Röshult.



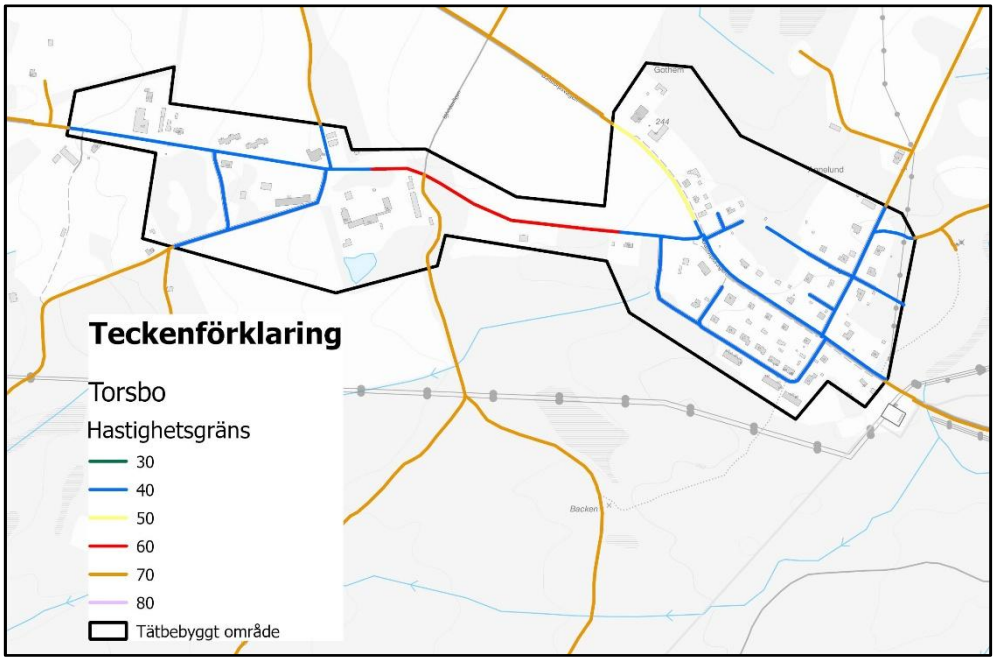
Bilaga 12. Hastighetsplan Stavared & Folkesred.



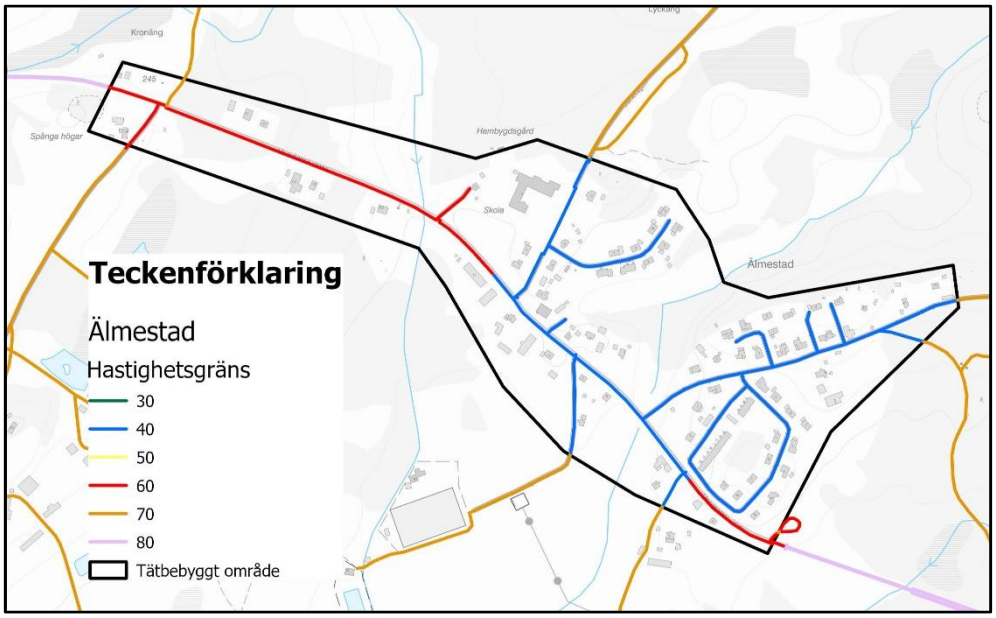
Bilaga 13. Hastighetsplan Strängsered.



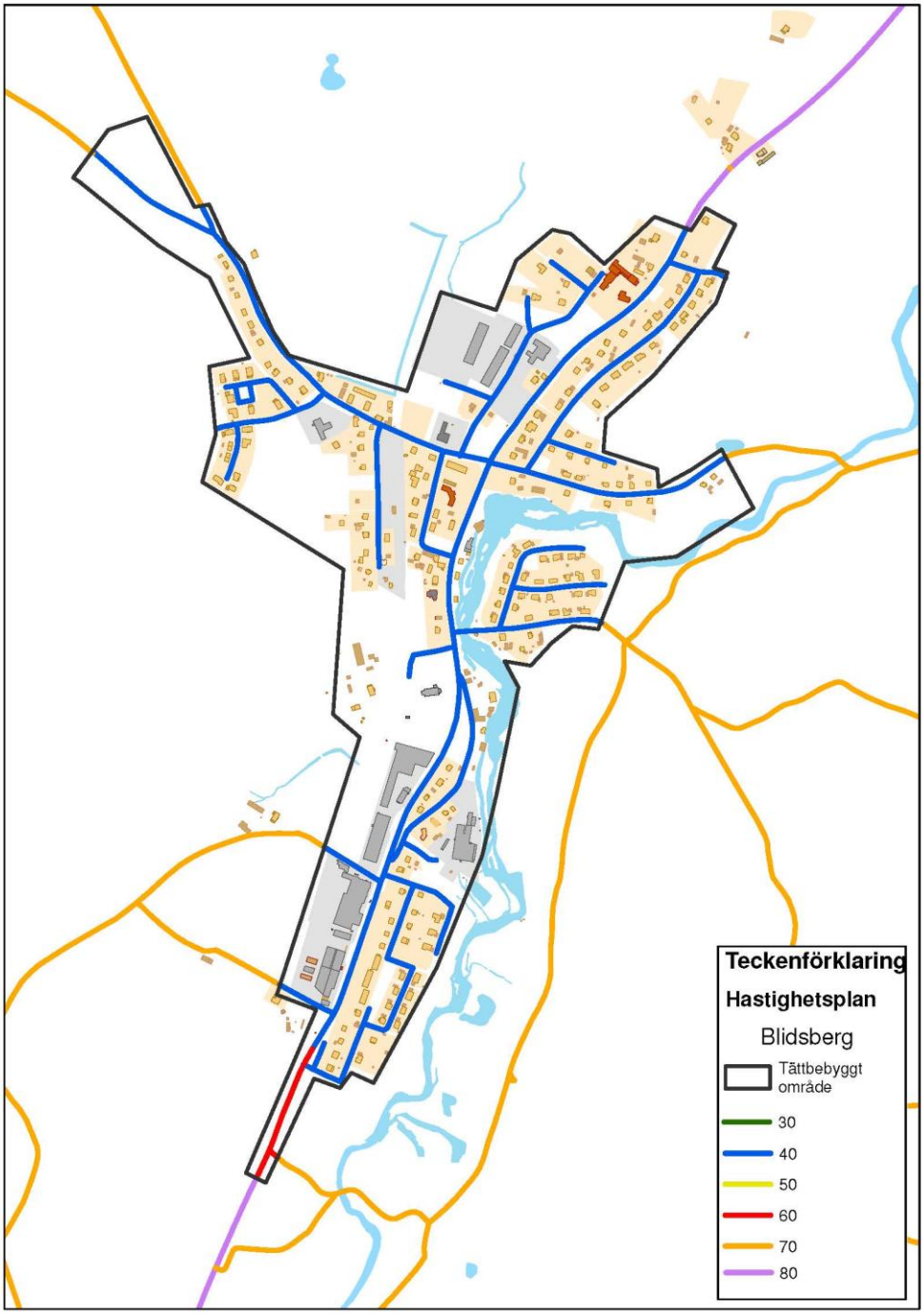
Bilaga 14. Hastighetsplan Torsbo.



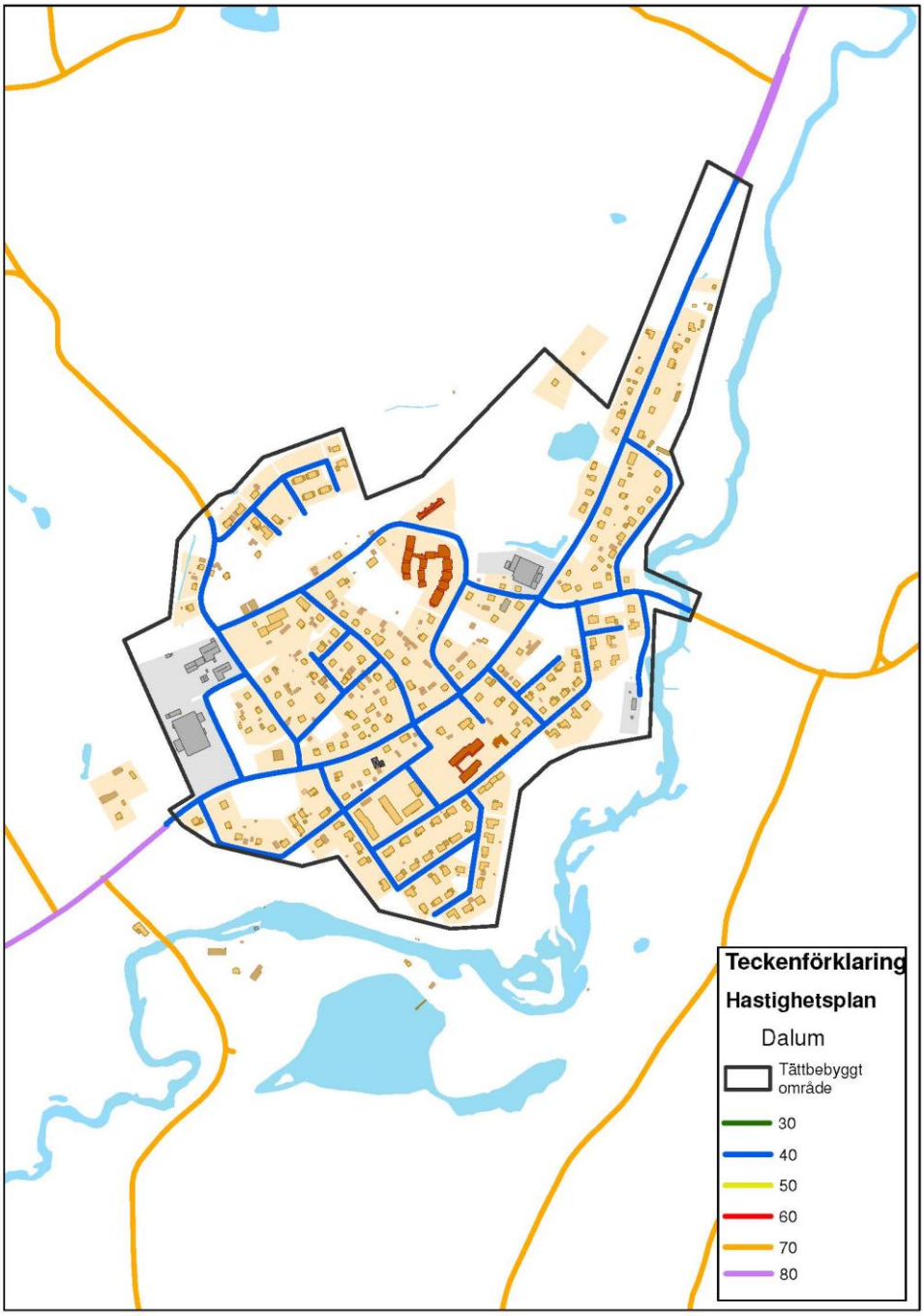
Bilaga 15. Hastighetsplan Älmestad.



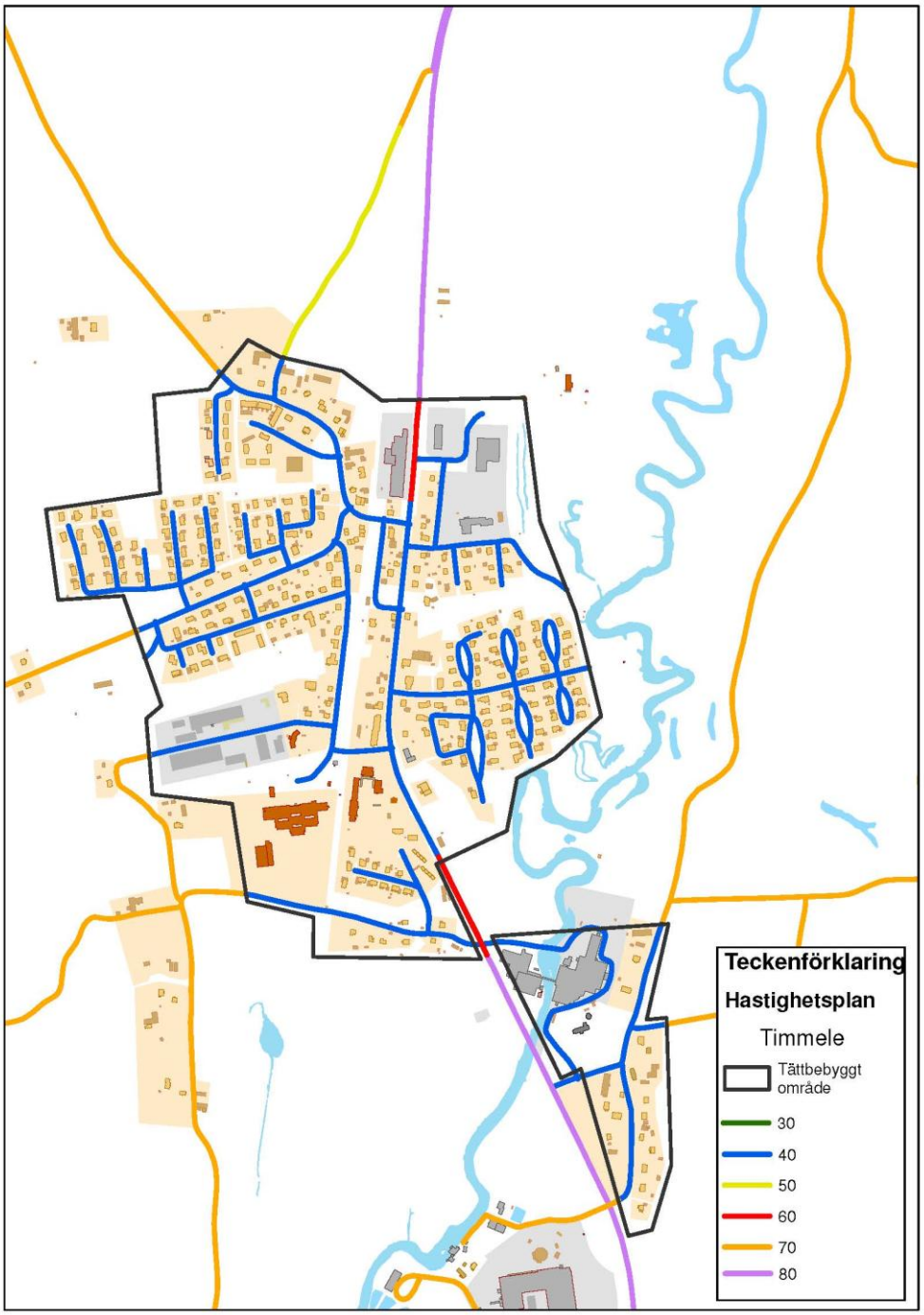
Bilaga 16. Hastighetsplan Blidsberg.



Bilaga 17. Hastighetsplan Dalum.



Bilaga 17. Hastighetsplan Timmele.



Bilaga 18. Hastighetsplan Trädet.

