

TANUMS KOMMUN

Hastighetsplan för Tanums kommun

Göteborg 2011-12-14

Hastighetsplan för Tanums kommun

Datum 2011-12-14
Uppdragsnummer 61441148173
Utgåva/Status Slutrapport

SANDBERG STAFFAN
Uppdragsledare

Mikael Spjut
Handläggare

Bo Asplind
Granskare

Ramböll Sverige AB
Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 61441148173

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Syfte	1
1.2	Organisation	1
1.3	Genomförande och metodik	1
1.4	Avgränsningar	2
2.	Nulägesbeskrivning	2
2.1	Trafiknätsindelning	2
2.2	Nuvarande hastighetsbegränsningar	3
2.3	Trafiksäkerhet	3
2.4	Kollektivtrafik	4
2.5	Utryckningstrafik.....	5
2.6	Buller och luftkvalitet.....	5
2.7	Livsrum	5
2.8	Dimensionerande trafiksäkerhetssituation	6
2.9	Kvalitetsbedömning	7
3.	Analys	9
3.1	Länkoptimering	9
3.2	Nätanpassning	10
3.3	Systemanpassning	10
4.	Hastighetsplan	11
4.1	Prövning av tillgänglighetsanspråk	11
4.2	Åtgärdsanalys.....	11

Bilagor

1. Livsrumsindelning
2. Dimensionerande trafiksäkerhetssituation
3. Hastighetsplan (Systemanpassning)
4. Åtgärdsanalys

Hastighetsplan för Tanums kommun

1. Inledning

Enligt beslut från Riksdag och Regering är det möjligt att skylta hastighetsbegränsningar i jämna 10-steg i intervallet 30-120 km/tim. Detta ger en stor möjlighet att differentiera den tillåtna hastigheten beroende på vägarna och gatornas funktion. Samtidigt skapar det en risk för att systemet blir plottrigt vilket ökar risken för lägre förståelse och sämre efterlevnad.

För att förhindra de negativa effekterna av det nya hastighetssystemet har Sveriges kommuner och Landsting, SKL, tillsammans med dåvarande Vägverket tagit fram en handbok med titeln Rätt fart i staden. Denna syftar till att ge stöd och vägledning i kommunernas arbete med hastighetsöversynen. Handboken fokuserar på att anpassa trafiksystemet och hastighetsbegränsningarna till stadens karaktär och kvaliteter.

1.1 Syfte

Syftet med utredningen är att se över dagens hastighetssystem och enligt Rätt fart i staden anpassa hastighetsnivåerna till gatunätets funktion och utseende.

1.2 Organisation

Beställare av Hastighetsplan för Tanum har varit Peo Johansson, Samhällsbyggnadschef. Kontaktperson i teknikfrågor hos beställaren har varit Ingemar Eriksson, samordnare i Kustomprojektet. Övriga deltagare i projektgruppen har varit Elisabeth Lönn, ansvarig handläggare, samt Roger Andersson, Gatuingenjör.

Utförare har varit Ramböll Sverige AB där Staffan Sandberg från Göteborgskontoret varit uppdragsledare och Mikael Spjut från Malmökontoret varit biträdande uppdragsledare och ansvarig handläggare. Berny Karlsson från Göteborgskontoret har varit ansvarig för kartteknik.

1.3 Genomförande och metodik

Uppdraget har genomförts i enlighet med skriften Rätt fart i Staden, utgiven av SKL och dåvarande Vägverket. I enlighet med handboken har arbetet delats upp i tre olika moment, nulägesbeskrivning, analys och hastighetsplan med hantering av kvalitetsavvikelser.

Information till nulägesbeskrivningen har samlats in i fält men även via kartmaterial och tidigare utförda utredningar inom Tanums kommun. Materialet har samlats och analyserats i för ändamålet avsedd beräkningsmodell från Rätt fart i staden.

Slutresultatet är en hastighetsplan med identifierade avvikelser som presenteras dels på karta, dels i tabellform i den använda beräkningsmodellen.

1.4 **Avgränsningar**

Arbetet med hastighetsöversyn i Tanum har avgränsats till att behandla de tätbebyggda områdena:

- Tanumshede
- Grebbestad
- Fjällbacka
- Hamburgsund
- Sannäs
- Havstenssund
- Lur
- Östad
- Rabbalshede

Delen Hamburgö i det tätbebyggda området för Hamburgsund har i samråd med beställaren utelämnats ur analysen då dess karaktär mer liknar landsbygd vilket gör modellen Rätt fart i staden svårare använd.

2. **Nulägesbeskrivning**

Det första steget i en utredning enligt Rätt fart i Staden är nulägesbeskrivningen. Denna ligger till grund för det fortsatta arbetet och det är viktigt med noggrannhet för att hastighetsförslaget skall bli så väl förankrat som möjligt. I nulägesbeskrivningen studeras ett antal parametrar:

- Trafiknätets indelning
- Nuvarande hastighetsbegränsningar
- Olycksstatistik från STRADA
- Kollektivtrafik
- Utryckningstrafik
- Buller och luftkvalitet
- Livsrum
- Dimensionerande trafiksäkerhetssituation

2.1 **Trafiknätsindelning**

Det är viktigt att gatunätets funktion är säkerställt innan arbetet med nya hastighetsbegränsningar påbörjas. En trafiknätsanalys behövs där kommunens gator analyserats utifrån utseende och funktion. Här delas gatorna in i tre olika kategorier:

- Övergripande huvudnät, motsvarar de viktigaste gatorna som bär den mesta trafiken. Dessa gator är viktiga för trafik med regionala och/eller nationella målpunkter. Det övergripande huvudnätet utgörs ofta av infarter/utfarter samt genomfarter i samhället.

- Huvudnät, motsvarar gator som är viktiga för trafiken inom tätorten, exempelvis mellan stadsdelar och till särskilt viktiga målpunkter såsom centrum, verksamhetsområden och besökspunkter.
- Lokalnät, utgörs av övriga gator såsom exempelvis bostadsgator.

För Tanumshede, Grebbestad, Fjällbacka och Hamburgsund finns trafiknätsanalyser framtagna sedan tidigare. Dessa är daterade 2001-02-08 vilket gör dem relativt gamla men i stort anses ändå gatunätet idag fylla samma funktion varför arbetet bedrivits utifrån dessa handlingar.

För övriga orter har Tanums kommun tagit fram trafiknätsindelning specifikt för utredningen och levererat till Ramböll.

2.2 Nuvarande hastighetsbegränsningar

De nuvarande hastighetsbegränsningarna har inhämtats från kommunen. Dessa används som grund i effektbedömningen och hjälper till att beskriva skillnaden som det framtagna förslaget till hastighetsbegränsningar ger.

I Tanums kommun längs de studerade gatorna är både 50 och 30 km/tim vanligt förekommande hastighetsbegränsningar, 70 km/tim är ovanligt och förekommer endast på vissa ställen utmed de större vägarna.

2.3 Trafiksäkerhet

Ett uttag ur STRADA som visar inträffade olyckor under de senaste 6 åren har levererats från kommunen. Materialet presenteras på övergripande nivå då uttaget är gjort på kommunnivå.

De senaste 6 åren har totalt 8 dödsolyckor inträffat medan 43 olyckor resulterat i svåra personskador. Antalet olyckor som resulterat i lindriga personskador är 253 vilket ger att det totala antalet olyckor under 6-årsperioden är 304 stycken.

Tabell 1: Antal olyckor per år fördelat på svårighetsgrad

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dödsolyckor	8	0	2	3	2	0	1
Svåra olyckor	43	7	6	6	8	6	10
Lindriga olyckor	253	25	32	45	50	45	56
Totalt:	304	32	40	54	60	51	67

Statistiken visar att singelolyckor med motorfordon är den klart dominerande gruppen, här har mer än en tredjedel av samtliga olyckor inträffat (totalt 132 st). Övriga vanliga olyckstyper är singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister (49 st) samt mötesolyckor med motorfordon (26 st).

Flest allvarliga olyckor har inträffat som singelolyckor (3 dödsolyckor och 23 svåra olyckor), därefter kommer mötesolyckorna (4 dödsolyckor och 4 svåra olyckor).

Procentuellt flest olyckor med dödsfall eller svår personskada har inträffat i gruppen fotgängare som blir påkörda av motorfordon (50 %), samt i gruppen mötesolyckor där 44 % av olyckorna resulterat i dödsfall eller svåra personsador.

I tabell 2 redovisas detaljerad statistik kring de olika olyckstyperna samt personskadorna.

Tabell 2: Fördelning av antalet olyckor och utfall på olyckstyp under perioden 2005-2010.

Olyckstyp	Antal olyckor	Fördelning (D,S,L)
Singel (motorfordon)	132	(3, 23, 106)
Möte (motorfordon)	26	(4, 4, 18)
Omkörning (motorfordon)	2	(-, -, 2)
Upphinnande (motorfordon)	15	(1, 1, 13)
Avsväng (motorfordon)	10	(-, 2, 8)
Korsande (motorfordon)	12	(-, 1, 11)
Cykel/Moped (motorfordon)	12	(-, 2, 10)
Fotgängare (motorfordon)	6	(-, 2, 4)
Fotgängare/Cykel/Moped	49	(-, 4, 45)
Spårburna fordon	3	(-, 1, 2)
Vilt	18	(-, 2, 16)
Övriga (Varia)	18	(-, 1, 17)

Olycksstatistiken visar att de allra flesta olyckorna sker utmed Trafikverkets vägar. Det kommunala gatunätet är över lag inte särskilt olycksdrabbat. Då Trafikverkets vägar bitvis passerar genom samtliga studerade tätorter finns det dock många olyckor som inträffar i tätorter och som kan antas ha påverkats av den skyltade hastighetsbegränsningen inom denna utrednings ramar.

Tabell 3: Antal olyckor uppdelat på väghållare under perioden 2005-2010

Väghållare	Antal olyckor	Fördelning (D,S,L)
Statlig	224	(5, 33, 186)
Kommunal	11	(-, 1, 10)
Enskild	32	(-, 6, 26)
Övrigt	42	(3, 4, 35)

2.4

Kollektivtrafik

Underlag för vilka gator som trafikeras av kollektivtrafik har erhållits från kommunen. I Tanum trafikeras samtliga tätorter av kollektivtrafik i någon utsträckning. De flesta busslinjerna har klassats som regionbussar medan ett fåtal

klassats som stombussar. De sistnämnda handlar om busslinjer med få turer per dag.

Kollektivtrafiken ställer stora krav på den skyltade hastigheten då detta direkt påverkar dess framkomlighetskrav och förändringar kan påverka tidtabeller och i längre utsträckning konkurrenskraften hos kollektivtrafiken.

2.5 Utryckningstrafik

Information kring vilka gator och vägar som utryckningstrafiken anser vara primära har erhållits från kommunen. Utryckningstrafiken är inte så känslig för vilken hastighet som skyltas men däremot är det viktigt att hålla den fysiska framkomligheten hög utmed de gator som klassas som primära utryckningsvägar.

2.6 Buller och luftkvalitet

Buller och försämrade luftkvalitet är direkta effekter av motorfordonstrafiken i våra tätorter, hur dessa stör omgivningen påverkas i sin tur av många faktorer där hastigheten hos fordonen är en viktig parameter.

I Tanum finns inga utredningar kring buller eller luftkvalitet genomförda.

2.7 Livsrum

Bedömning av så kallade livsrum är ett viktigt moment i nulägesbeskrivningen som genomförs via fältstudier. Teorin bakom arbetet kallas "livsrumsmodellen" och innebär i praktiken att gatunätet delas in i små delar som klassas i fem olika kategorier:

- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum



Frirum (F)

Frirummet är ett gaturum som enbart är till för de oskyddade trafikanterna. I princip skall motorfordonstrafik ej förekomma och utformningen skall utgå ifrån de oskyddade trafikanternas behov. Syftet är att skapa en fredad plats för innevanarna i staden där umgänge och möten prioriteras. Exempel ur verkligheten är torg, parker och gator avstängda för trafik med motorfordon.

Integrerat frirum (IF)

Det integrerade frirummet kännetecknas av en miljö där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordonen har begränsade möjligheter till infart och hastigheten är låg så att oskyddade trafikanters rörelsemönster kan prioriteras. Detta är ett rum med mycket liv och rörelse och består av stadens mest centrala gator där tyngdpunkten ligger på handel och rörelse. Exempel ur verkligheten är torgbildningar och andra centrala offentliga stadsrum.

Mjuktrafikrum (M)

Mjuktrafikrummet kan sägas omfatta den större delen av stadens gator. Rummet bör tillmötesgå trafikanternas behov av att röra sig längs och tvärs gatan. Här skall bilister och oskyddade trafikanter samspela och biltrafikens ytor skall begränsas så långt det är möjligt utan att gatans funktion påverkas.

Integrerat transportrum (IT)

I det integrerade transportrummet finns möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas men de har ringa behov av att korsa det bortsett från i kvartersändar och vid gränser till övriga integrerade transportrum eller livsrum. Oskyddade trafikanter och övriga fordon återfinns i rummet men samspelar ej med varandra, rummet har som regel en transportfunktion.

Transportrum (T)

Transportrummet har en renodlad transportfunktion för motortrafiken och de oskyddade trafikanterna är på ett tryggt sätt separerade. Transportrummet omgärdas av barriärer, osynliga eller synliga. För det övergripande huvudnätet bör transportrum eftersträvas.

2.7.1 Indelning i livsrum

Ramböll har varit på plats i Tanum under perioden 25-27 oktober 2011 och genomfört klassificering enligt livsrumsmodellen. Resultatet redovisas i Bilaga 1 – Livsrumsindelning

2.8 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation

Bedömning av dimensionerande trafiksäkerhetssituation (i fortsättningen "DTSS") är ytterligare en klassificering som görs via fältbesök. Syftet med momentet är att studera hur stadens utformning förhåller sig till de trafiksäkerhetskrav som olika trafiksituationer ställer. Den faktiska hastigheten har en mycket stark inverkan på antalet olyckor som sker men också på dess skadeföljd. Därför är det viktigt att gatunätets utformning är trafiksäkert i förhållande till sin utformning, ju högre hastighet som skyltas desto större krav ställs på separeringen av oskyddade trafikanter, förekomst av korsningspunkter och fasta hinder osv.

Klassificeringen enligt handbok Rätt fart i Staden ser ut som följer:

- **Kollision mellan gående, cyklande, mopeder och bilar (GC)**
Om blandtrafik råder så att risk för kollision mellan motorfordon och oskyddad trafikant finns är den maximala hastighetsbegränsningen för god standard 30 km/tim. Vid 50 km/tim går gränsen för låg standard vilket innebär att

hastighetsbegränsningen antingen måste sättas lägre eller åtgärder genomföras.

- **Kollision mellan två bilar med korsande kurs (Bil-kors)**
Om risk för kollision mellan motorfordon med korsande kurs föreligger ställer krockvårdet krav på att hastigheten ej får överstiga 50 km/tim för att god standard skall råda. Om hastigheten överstiger 70 km/tim klassas trafiksäkerheten som låg vilket innebär att korsningsåtgärder måste utföras om inte hastighetsbegränsningen skall sänkas.
- **Kollision med fast hinder (Fast)**
Om det finns fasta hinder som motorfordon kan kollidera med utmed gatan ställer krockvårdet krav på att hastigheten ej får överstiga 60 km/tim för att god standard skall råda. Vid 80 km/tim går gränsen för låg standard vilket ställer krav på att de fasta hindren åtgärdas eller att hastighetsbegränsningen sänks.
- **Kollision mellan bilar med mötande kurs (Möte)**
Den högsta klassen för DTSS är när det endast föreligger risk för kollision med mötande motorfordon, den högsta hastigheten som kan tillåtas vid god standard är 70 km/tim. För hastigheter på 90 km/tim eller högre ställs krav på mittseparering.

2.8.1 Klassificering av DTSS

Ramböll har varit på plats i Tanum under perioden 25-27 oktober 2011 och genomfört klassificering av dimensionerande trafiksäkerhetssituation. Resultatet kan ses i Bilaga 2 – Dimensionerande trafiksäkerhetssituation.

2.9 Kvalitetsbedömning

Resultatet från nulägesbeskrivningen har sammanställts i en beräkningsmodell som är specifikt framtagen för Rätt fart i Staden. Beräkningsmodellen är i Excel-format och här görs förutom sammanställning av nuläget även analysens olika moment.

För ett antal av de parametrar som studerats i nulägesbeskrivningen görs även en kvalitetsbedömning för att se hur väl den aktuella hastighetsbegränsningen uppfyller de grundkrav som finns. De kvaliteter som bedöms är:

- Tillgänglighet för bil och kollektivtrafik, kan förklaras som *”hur väl uppfyller hastighetsbegränsningen uppsatta gränsvärden för fordonens framkomlighetskrav”*
- Karaktär, kan förklaras som *”hur väl stödjer den föreslagna hastighetsbegränsningen stadens karaktär?”*
- Trygghet, kan förklaras som *”hur väl uppfyller den föreslagna hastighetsbegränsningen vid en specifik utformning oskyddade trafikanters trygghet?”*
- Trafiksäkerhet, kan förklaras som *”hur väl uppfyller den föreslagna hastighetsbegränsningen vid en specifik utformning de krav på trafiksäkerhet som ställts upp?”*
- Miljö (Luft och Buller), kan förklaras som *”försämrar den föreslagna hastighetsbegränsningen dagens buller- och luftsituation?”*

Kvaliteterna bedöms i tregradig skala där nivåerna är: Grön (God), Gul (Mindre god) samt Röd (Låg).

Nedan redovisas några exempel ur handbok Rätt fart i staden på de olika kvalitetsnivåerna och vilka krav som ställs.

Samband 1: Hastighetens betydelse för stadens karaktär.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

I transportrum har hastighet ingen avgörande betydelse för stadens karaktär.

Samband 4 – Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerhet.

Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80 km/tim	≥ 90 km/tim

2.9.1 Nuläget

Kvalitetsbedömningen av dagens hastighetsbegränsningar i de analyserade tätorterna visar att gränsvärdena enligt Rätt fart i Staden överlag uppfylls dåligt. Detta beror främst på att gatorna på många håll oavsett funktion är skyltade 50 km/tim. Hastighetssystemet innebär främst att kvaliteten trafiksäkerhet klassas som låg, men även kvalitéterna karaktär och trygghet klassas ofta som låga. Tillgängligheten klassas för det mesta som god alternativt mindre god.

En tätort kan sägas sticka ut ur mönstret som beskrivs ovan och det är Hamburgsund. Här är antalet röda kvalitetsavvikelse på vilket främst beror på att hastighetsbegränsningen redan idag i stor utsträckning är 30 km/tim.

I Tabell 4 redovisas en summering av kvalitetsavvikelse för samtliga tätorter. Tabellen visar:

- Antalet kvalitetsavvikelse, kan vara fler per sträcka/område.
- Antal sträckor/områden med en (eller flera) kvalitetsavvikelse.
- Andel av det totala antalet sträckor/områden med kvalitetsavvikelse.

Tabell 4: Sammanställning av kvalitetsavvikelser vid nuläge

	Gula avvikelser			Röda avvikelser		
	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor
Nuläge	115	92	39%	168	106	45%

3. Analys

Analysarbetet består av att ta fram förslag till nya hastighetsbegränsningar utifrån de riktlinjer som finns i Rätt fart i Staden. Detta är ett iterativt arbete som består av tre delar, länkoptimering, nätanpassning och systemanpassning. I denna rapport presenteras arbetet med länkoptimering och nätanpassning endast i textform medan systemanpassningen som utgör det slutgiltiga förslaget till nya hastighetsbegränsningar även presenteras på karta.

3.1 Länkoptimering

Det första steget i analysarbetet är länkoptimeringen som består i att optimera hastighetsbegränsningarna på länknivå utifrån den klassificering som genomförts i nulägesbeskrivningen. Här tas ingen hänsyn till eventuell plottrighet i systemet utan hastigheterna optimeras utan hänsyn till omkringliggande sträckor.

Vid länkoptimering minskar antalet röda kvalitetsavvikelser kraftigt samtidigt som de gula ökar. Detta beror främst på att stora delar av de gator som idag skyltas 50 km/tim sänks till 30 km/tim vilket ger en förbättring för främst de oskyddade trafikanterna och kvaliteten trafiksäkerhet.

Utmed huvudnätet blir 40 km/tim relativt vanligt som en kompromissande hastighetsbegränsning som balanserar oskyddade trafikanters krav på trafiksäkerhet med motorfordonens krav på framkomlighet. Denna kompromiss resulterar i att länken får många kvaliteter klassade som mindre goda varför dessa ökar kraftigt i antal jämfört med nuläget.

I tabell 5 redovisas detaljerade förändringar från nuläge till länkoptimering.

Tabell 5: Sammanställning av kvalitetsavvikelser efter länkoptimering

	Gula avvikelser			Röda avvikelser		
	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor
Nuläge	115	92	39%	168	106	45%
Länkoptimering	205	109	47%	9	9	4%

3.2 Nätanpassning

Det andra steget i analysmomentet kallas nätanpassning och innebär att länkarnas stråktillhörighet tas i beaktande. Här studeras inte varje länk var för sig utan länkarna knyts samman så att längre homogena sträckor uppstår. Då den optimala situationen i vissa fall frångås ger nätanpassningen upphov till fler sträckor/områden med kvalitetsavvikelser.

Ökningen av kvaliteter med låg standard beror i detta steg främst på att trafiksäkerhetssituationen för de oskyddade trafikanterna återigen försämras. Situationen är dock fortfarande många gånger bättre än vad den är i nuläget. I tabell 6 redovisas detaljerade förändringar på kvalitetsavvikelser efter nätanpassning.

Tabell 6: Sammanställning av kvalitetsavvikelser efter nätanpassning

	Gula avvikelser			Röda avvikelser		
	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor
Nuläge	115	92	39%	168	106	45%
Länkoptimering	205	109	47%	9	9	4%
Nätanpassning	213	109	47%	26	20	9%

3.3 Systemanpassning

Det sista steget i analysen består av systemanpassningen som syftar till att fastställa de slutliga förslagen till hastighetsbegränsningar. Då Trafikverkets avsikt är att hastighetsbegränsningarna i tätort skall övergå till 30, 40 och 60 km/tim innebär det att 50 km/tim i detta steg fasas ut och avrundas till 40 eller 60 km/tim beroende på hur den fysiska miljön ser ut. Detta kan föra med sig ett större åtgärdsbehov än nätanpassningen vilket hanteras vidare i kapitel 4.2.

I praktiken innebär systemanpassningen att större delen av lokalnätet skyltas 30 km/tim medan huvudnätets olika delar skyltas 30, 40 och 60 km/tim. För det övergripande huvudnätet eftersträvas 40 eller 60 km/tim. I tabell 7 redovisas detaljerade förändringar på kvalitetsavvikelser efter systemanpassning

Tabell 7: Sammanställning av kvalitetsavvikelser vid systemanpassning

	Gula avvikelser			Röda avvikelser		
	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor	Antal	Antal sträckor	Andel av sträckor
Nuläge	115	92	39%	168	106	45%
Länkoptimering	205	109	47%	9	9	4%
Nätanpassning	213	109	47%	26	20	9%
Systemanpassning	235	120	51%	21	15	6%

Systemanpassningens detaljer redovisas i Bilaga 3 där kartmaterial för samtliga tätorter presenteras.

4. Hastighetsplan

Den hastighetsplan som är slutresultatet av hastighetsöversynen utgörs av systemanpassningen som presenterades under kapitel 3.3. Detaljerade kartor över samtliga tätorter som studerats redovisas i Bilaga 3 – Hastighetsplan (systemanpassning).

4.1 Prövning av tillgänglighetsanspråk

Det är viktigt att de nya hastighetsbegränsningarna ej försämrar framkomligheten för kollektivtrafik och utryckningstrafik. Kollektivtrafiken är mer känslig för de faktiska hastighetsbegränsningarna medan det viktiga för utryckningstrafiken är förekomsten av hinder av olika slag.

4.1.1 Kollektivtrafiken

De gator som trafikeras av kollektivtrafiken skyltas idag 50 km/tim i stor utsträckning. I vissa tätorter är 30 km/tim mer förekommande, exempelvis Grebbestad. I förslaget till nya hastighetsbegränsningar sänks hastigheten i hög grad till 40 km/tim och i vissa situationer även till 30 km/tim. Över lag väntas inte de nya hastighetsbegränsningarna ge någon större effekt på kollektivtrafikens framkomlighet då den fysiska utformningen är sådan att den verkliga hastigheten sällan uppgår till mer än 40 km/tim oavsett vad som är skyltat.

4.1.2 Utryckningstrafiken

Utryckningstrafikens framkomlighet väntas ej påverkas av förslaget till nya hastighetsbegränsningar. Utryckningstrafiken är främst känslig för fysiska hinder vilka ej föreslås i någon större grad längs med de primära utryckningsvägarna.

4.2 Åtgärdsanalys

I vissa fall är hastighetsbegränsningarna i systemanpassningen satta högre än vad gatans funktion tillåter. Detta för att komma ifrån problemet med plöttrighet och erhålla längre sammanhängande sträckor med samma hastighetsbegränsning så att efterlevnaden ökar. Detta kan föra med sig kvalitetsavvikelser där någon kvalitet klassas som låg och därmed måste hanteras på något sätt innan omskyllning sker. I en utredning enligt Rätt fart i staden ingår det att sammanställa dessa avvikelser samt kommentera hur de kan åtgärdas.

Hastighetsplanen för Tanums kommun eliminerar till stor del de låga kvaliteterna vilket innebär att åtgärdsbehovet är relativt litet. I tätorterna Lur, Östad, Rabbalshede, Havstenssund, Hamburgsund och Sannäs behövs kan hastighetsplanen införas utan åtgärder.

För de lite större tätorterna Tanumstrand, Grebbestad och Fjällbacka finns sträckor där någon kvalitet klassas som låg. I bilaga 4 - Åtgärdsanalys presenteras en plan för hur dessa kan hanteras.