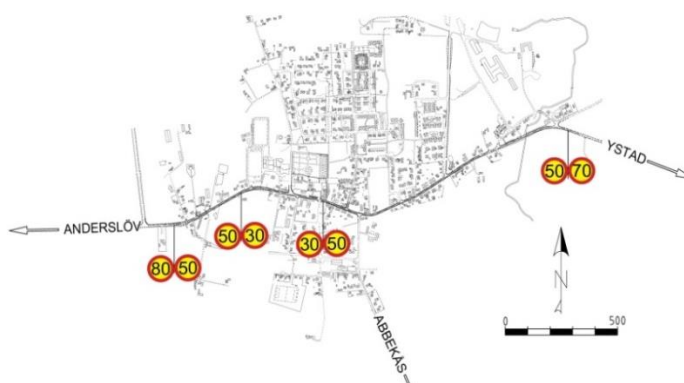


Påverkar gaturummet och gatans utformning hastighetsvalet?

Hastighetsnivåerna på en genomfart tycks ha ett samband med omgivningen och gatans utformning. Flera faktorer så som vägens bredd och den omgivande bebyggelsen kan ge upphov till olika hastighetsnivåer. Hastighetsnivåer som direkt kan kopplas samman med risken för att skadas eller omkomma, definierar därmed hur trafiksäker en situation är. Nollvisionen, som är Sveriges långsiktiga mål inom trafiksäkerhet, är tydlig: Ingen ska bli allvarligt skadad eller dödad i trafiken.

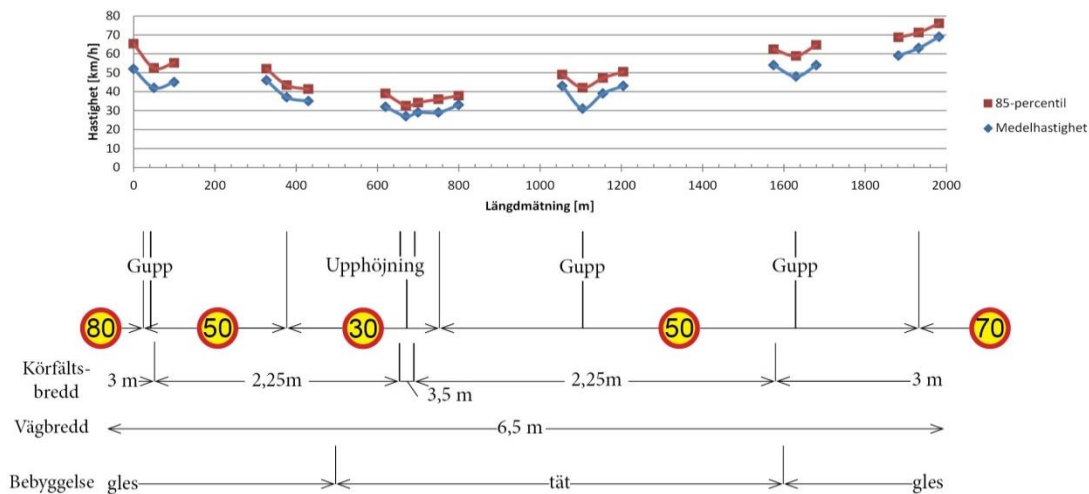
År 2014 omkom 270 människor i Sveriges transportsystem. Samma år skadades 4900 människor allvarligt. Samtidigt pågår en rad olika trafiksäkerhetsarbeten för att förbättra situationen för alla trafikanter. Forskning har kunnat konstatera att då hastigheter stiger ökar risken för olyckor men även allvarlighetsgraden på olyckorna. Ungefär nio utav tio gångtrafikanter överlever en påkörning av ett fordon i 30 km/h. Däremot finns forskning som tyder på att endast två av tio överlever vid påkörningshastigheten 50 km/h. Att dessutom hela två tredjedelar av alla dödsfall i trafiken i tätorter är just oskyddade trafikanter poängterar vikten av reducerade hastigheter. Trafikverket har pekat ut två fokusområden med stor potential till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken, vilka är "minskade hastigheter" samt "ökat antal fordon inom hastighetsbegränsningen" (hastighetsefterlevnad). Hela 150 liv per år kan sparas om bara alla skulle följa den skyltade hastigheten.

Studien utfördes i fyra tätorter i Skåne vilka var Skivarp, Abbekås, Glemmingebro och Hammenhög. Alla tätorterna ligger längs med en större landsväg och har mycket trafik på genomfart rakt igenom tätorten. Många skrifter och undersökningar om genomfartsvägar framhäver just problematiken med allt för höga hastigheter på dessa genomfarter, vilket skapar otrivsel samt trafiksäkerhetsrisker för invånarna. Med detta som utgångspunkt utfördes hastighetsmätningar på valda punkter i tätorterna för att sedan analysera mot utformningsparametrar så som vägbredd, körfältsbredd, hastighetsbegränsning samt om omgivande bebyggelse uppfattas som gles eller tät.



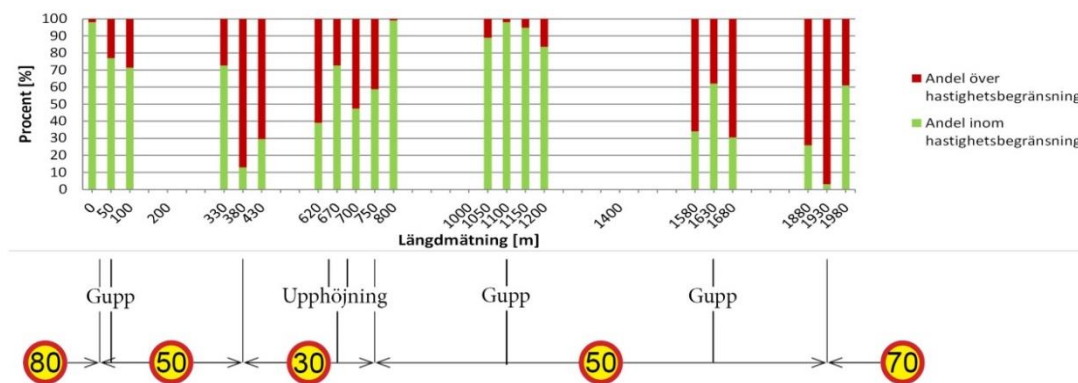
Översiktligt bild på Skivarp (primärkarta från Skurups kommun)

Mätningarna visar att hastigheterna varierar mycket längs dessa genomfarter och med olika parametrar. De högsta hastigheterna påträffades generellt vid infarterna till tätorterna, där allt för många bilister överskrider den skyltade hastigheten i dessa områden. Det enda som tycks motverka de höga hastighetsnivåerna var fysiska åtgärder som gupp vilket gav stor effekt för inkommande men även för utåtgående fordon. Även vägbredder och bebyggelsestrukturer påverkade hastighetsvalet. Generellt tenderade hastigheterna att gå upp i samband med gles bebyggelse och bredare vägar. Dock var det svårt att särskilja dess effekter från varandra då bredare vägar och glesare bebyggelsestruktur ofta förekom tillsammans.



Medelhastighet och 85-percentil i Skivarp

I 30-zonerna, som fanns i två av tätorterna, påträffades generellt låga hastighetsefterlevnader då många överskred hastighetsbegränsningen på 30 km/h. Endast i de fallen där en hastighetsdämpande åtgärd påträffades, exempelvis vid upphöjningar, minskade hastigheterna till 30 km/h eller lägre.



Hastighetsefterlevnad i Skivarp

Slutsatserna från studien pekar på att det är flera faktorer som påverkar hastighetsvalet hos förare. Det mest effektiva sättet att reducera hastigheter är genom fysiska åtgärder såsom gupp. Studien visar att det är viktigt att redan vid infarten säkra hastighetsnivån med hjälp av någon form av åtgärd, vilket sänker inte bara hastigheterna för inkommande fordon, men även för utåtgående fordon. Även i 30-zonerna är det utav stor vikt att säkra hastigheterna, även här med fysiska åtgärder, då de ofta är strategiskt placerade utanför skolor eller kyrkor. Ytterligare visar studien på att glesare bebyggelse generellt medför högre hastigheter, speciellt i kombination med bredare vägdimensioner. Detta måste tas i beaktning om låga hastigheter vill skapas i glesare bebyggelse.

Artikeln grundar sig i examensarbetet "Genomfarter i tätort – Gatuutformning och dess effekt på hastighetsvalet"

Lisa Eklund, augusti 2015

Trafik och väg

Institutionen för Teknik och samhälle

Lunds Tekniska Högskola