

# Trafikplan Köping

Gjord med stöd av trafiknätsanalys enligt "Lugna gatan!"



**KÖPINGS KOMMUN**  
Tekniska kontoret



## Förord

I Köpings kommun diskuteras både stora och små projekt för att göra stadens gator trafiksäkrare, miljövänligare och samtidigt mer trivsamma och estetiskt tilltalande.

I ”Trafikplan Köping” som är gjord med stöd av trafiknätsanalys enligt ”Lugna Gatan” beskrivs möjligheten att öka trafiksäkerheten och förbättra stadens gatumiljöer. Analysen visar också hur olika trafikantgruppers behov av tillgänglighet och framkomlighet kan tillgodoses på ett bra sätt.

”Trafikplan Köping” skall ingå som en del i översiktsplanen för Köpings kommun.

Arbetet har bedrivits av en arbetsgrupp bestående av representanter från tekniska kontoret, stadsarkitektkontoret, miljökontoret samt Gatubolaget i Göteborg.

Köping december 2002



## Sammanfattning

”Trafikplan Köping” omfattar Köpings tätort, Kolsva och Munktorp.

Syftet med trafikplanen är att beskriva hur trafiknäten i tätorten kan utformas för att bättre klara sina respektive uppgifter.

Målet är säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator.

Inledningsvis har olika trafikantgrupperns olika anspråk inventerats. Bilnät, bussnät, utryckningsnät, cykelnät samt gång- och cykelpassager har studerats. Därefter har en kvalitetsbedömning av dessa anspråk gjorts för att beskriva hur väl dessa anspråk är tillgodosedda i dagens trafiknät.

Sambandet mellan krockvåld och risken för att bli dödad eller allvarligt skadad i en trafikolycka visar att hastigheten på biltrafiken inte bör vara högre än 30 km/tim där gående och cyklister kan komma i konflikt med bilar. Vidare bör hastigheten inte vara högre än 50 km/tim där det finns risk för en sidokrock mellan två personbilar. Kvalitetsbedömning av trafiksäkerhet är baserad på hur väl dessa båda regler är tillgodosedda.

För att finna de mest fördelaktiga alternativen har trafikantslagens intressen vägts mot varandra. I vissa fall är dock motsättningarna i hastighetsanspråk mellan de olika trafiknäten så stora att det är svårt att nå en acceptabel standard för alla trafikantslag. I huvudvägnätet kommer det att finnas konflikter och där föreslås den hastighetsklass som ger optimal avvägning mellan trafikslagens olika anspråk. Lokalgatunätet har delats in i 30-områden och omsluts av huvudvägnätet.

För bilisterna kommer effekten av den föreslagna hastighetsklassificeringen att förändra den genomsnittliga reshastigheten. De korta lokala resorna kommer troligen att ta något längre tid då hastigheten på vissa länkar sänks.

Ett förbättrat cykelnät innebär förbättrad framkomlighet för cyklister och därmed ett ökat antal cyklande, vilket ger positiva effekter för både hälsa och miljö.

Säkerställande av 30 km/tim för biltrafiken vid gångpassager innebär att gåendes framkomlighet ökar och säkerheten och tryggheten förbättras, framförallt för barn, äldre och funktionshindrade.

Trafikplan Köping är ett dokument som skall ligga till grund för framtida trafikplanering och trafiksäkerhetsarbete i Köpings kommun.

## Begreppsförklaring

**Blandtrafiknät, blandtrafikvägar** - De delar av vägnätet som används av både GC-trafik och olika slag av biltrafik. Även vägar med avskilda GC-banor som i huvudsak löper längs bilkörbanorna anses ingå i blandtrafiknätet.

**Funktionsindelning** - Beskrivning av trafiknät för de olika trafikslagen. Näten delas upp efter funktion i kategorier med enhetliga anspråk på framkomlighet och säkerhet.

**Vägnät** - Den sammanhängande struktur av vägar som är tillgängliga för allmän trafik inom en stad. På delar av vägnätet kan finnas förbud mot vissa trafikslag, t ex förbud mot fordon av viss storlek, tyngd etc. Av definitionen följer att även vissa s k kvartersvägar kan ingå i det som här kallas vägnätet.

**Gångpassage, cykelpassage** - En plats på en vägsträcka där gående respektive cyklister korsar vägen antingen därför att de finner det naturligt eller därför att de styrs mot platsen med fysiska medel (räcken etc.). I begreppet passage innefattas inte någon särskild utformning, utrustning eller reglering. I trafiklagstiftningen förekommer begreppen markerat, bevakat respektive obevakat övergångsställe. Termerna anger hur gångpassager regleras. Dessa kan missförstås och används därför inte.

**Hastighet** - Två hastighetsbegrepp används:

- *Färdhastighet* beskriver framkomligheten för fordonstrafik av olika slag och anges som fordonens medelhastighet över en angiven sträcka vid angiven trafiksituation.

- *Punkthastighet* är ett grundläggande mått för att beskriva trafiksäkerheten vid konfliktpunkter (korsningar, gångpassager). Den mäts som 85- eller 90-percentilen av motorfordons snitthastighet omedelbart före konfliktpunkten.

**Hastighetssäkring** - Fysiska åtgärder med syfte att säkerställa att olika slag av fordonstrafik inte överskrider en viss angiven hastighet på en sträcka eller omedelbart före en konfliktpunkt. Vägmarken och övervakning betraktas här inte som medel för hastighetssäkring utan endast som kompletterade eller förstärkande åtgärder.

**Kvalitetsanspråk** - Önskade egenskaper hos trafiksystemet är trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet och framkomlighet, tydlighet och orienterbarhet, miljöskydd samt skönhet och trevnad. I de fall kvaliteter kan graderas eller mätas anges kvalitetsnivån med färgkoden grön, gul eller röd.

- *Trafiksäkerhet* - I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som ”låg risk för personsador i trafiken”. Egendomssador ingår sålunda inte i det formella trafiksäkerhetsbegreppet, men ska givetvis tas med i (ekonomiska) analyser av trafikens konsekvenser. Risken kan uppdelas i ”Risken för att en trafikolycka ska inträffa” och ”Risken för att inträffade trafikolyckor leder till personsador”.

- *Trygghet* - Människornas upplevelse av att det innebär liten risk att vara trafikant eller uppehålla sig i trafikmiljön. I trafikplanen behandlas i huvudsak endast risker som orsakas av trafik – inte risker för överfall och liknande.

- *Framkomlighet* - Den del av kvaliteten tillgänglighet som beskriver tidsförbrukning för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Tidsförbrukningen beror av förflyttningens längd och hastighet. Längden beror i sin tur på trafiknätnets utformning medan hastigheten beror på länkarnas utformning. Vid förflyttningen i befintliga nät är längden i regel given. Hastigheten blir då avgörande för framkomligheten. Framkomligheten för gående och särskilt för funktionshindrade påverkas i hög grad av fördröjningar vid passager och av passagerarnas detaljutformning.

- *Tillgänglighet* - Anger den ”lätthet” med vilken olika slag av trafikanter kan nå stadens arbetsplatser, service, rekreation och övriga aktiviteter. Den beror bl.a. av restid (inklusive väntetider), reskostnader, komfort, regularitet och tillförlitlighet. Begreppet tillgänglighet används endast i principiella redovisningar av trafiksystemets kvaliteter.

**Miljöskydd** – Man har på senare tid allt mer uppmärksammat de hälso- och miljöproblem som trafiken medför ett stort antal människor. Det är därför angeläget att dessa frågor behandlas på ett strukturerat sätt i planering av trafiknäten. Lägre hastighet i tätorten är positivt för trafiksäkerheten samtidigt som det är gynnsamt med tanke på buller och avgasutsläpp. Det förutsätter en jämn och låg hastighet.

**Nollvisionen** - Grundbulten i Regeringens proposition 1996/97:137, ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället”. Där anges bl.a. ”att det långsiktiga målet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet, samt att vägtransportssystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta”.

**Trafiknät** - Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag. I trafikplanen behandlas trafiknäten för gående, cyklar, bilar, bussar, utryckningsfordon. I den löpande texten används kortformerna; gångnät, cykelnät, bussnät, bilnät och utryckningsnät.

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>2</b>
1.1	INRIKTNING OCH OMFATTNING.....	2
1.2	TRAFIKPLANENS POSITION I KOMMUNENS PLANERING .....	2
1.3	SYFTE.....	3
1.4	MÅL .....	3
1.5	METOD.....	4
<b>2</b>	<b>ANSPRÅK – FUNKTIONSINDELNING .....</b>	<b>5</b>
2.1	BILNÄT .....	5
2.2	BUSSNÄT.....	9
2.3	UTRYCKNINGSNÄT .....	12
2.4	CYKELNÄT .....	15
2.5	GÅNG- OCH CYKELPASSAGER .....	18
2.6	MILJÖ.....	21
	<i>Luftföroreningar</i> .....	21
	<i>Buller</i> .....	21
<b>3</b>	<b>BEDÖMNING AV KVALITETER.....</b>	<b>23</b>
3.1	DEFINITION AV KVALITETER .....	23
	<i>Trafiksäkerhet och trygghet</i> .....	23
	<i>Framkomlighet</i> .....	23
	<i>Kvalitetsnivåer</i> .....	24
3.2	BILNÄTET.....	25
	<i>Kvalitetsbedömning av biltrafikanterns säkerhet</i> .....	25
	<i>Kvalitetsbedömning av biltrafikens färdhastighet</i> .....	25
	<i>Kvalitetsbedömning av biltrafiknätets kapacitet</i> .....	25
3.3	BUSSNÄTET .....	28
	<i>Kvalitet på busstrafikens framkomlighet</i> .....	28
	<i>Kvalitet på närhet till hållplats</i> .....	28

2.10	UTRYCKNINGSNÄTET .....	31
2.11	CYKELNÄT .....	34
	<i>Kvalitetsbedömning av cyklister säkerhet</i> .....	34
	<i>Kvalitetsbedömning av cykelnätets framkomlighet</i> .....	34
2.12	GÅNGPASSAGER OCH CYKELPASSAGER .....	37
<b>4</b>	<b>FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING .....</b>	<b>40</b>
4.1	FÖRSLAG TILL NYTT BILTRAFIKNÄT .....	40
4.2	HASTIGHETSKLASSIFICERING AV FÖRESLAGET BILNÄT .....	43
	<i>Hastighetsklassificering av trafiknätet</i> .....	43
4.3	FÖRBÄTTRAD BUSSTRAFIK .....	46
4.4	LOKALGATUNÄT INDELAT I 30-OMRÅDEN .....	46
4.5	FÖRBÄTTRAT CYKELTRAFIKNÄT .....	49



# 1 Inledning

## 1.1 Inriktning och omfattning

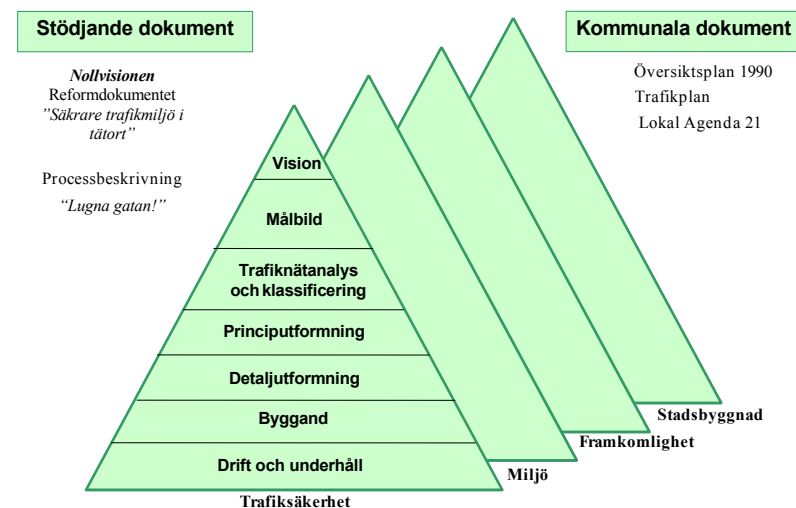
I oktober 1997 antog riksdagen propositionen ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället”. Därmed har trafiksäkerheten fått ökad tyngd bland övriga planeringsmål. Nollvisionens teser har utvecklats till användbara principer i reformprogrammet ”Säkrare trafikmiljö i tätort”, mars 1997. I augusti 1998 gavs ”Lugna gatan!” ut. Lugna gatan är en handbok och processbeskrivning som ger underlag för hur blandtrafikvägarna inom tätort bör vara utformade för att svara mot ”Nollvisionens” krav. Båda dessa skrifter har tagits fram i samarbete mellan Kommunförbundet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

I handboken ”Lugna gatan!” redovisas en analysmetod, ”trafiknätsanalys”, och *Trafikplan Köping* är framtagen med hjälp av denna analysmetod.

- ▶ De mest angelägna problemen finns på de vägar där oskyddade trafikanter och biltrafik skall samsas.
- ▶ Trafiknätsanalysen behandlar inte påverkan av resbehovet och fördelningen på färdmedel eller storskaliga nyetableringar som förändrar stadens fysiska struktur.
- ▶ Behov och dimensionering av bilparkering i tätorterna behandlas inte.

## 1.2 Trafikplanens position i kommunens planering

Trianglarna är en modell för att åskådliggöra hur trafiksäkerhetsarbetet kan delas upp i nivåer och samordnas med andra intressen, t ex miljö, stadsbyggnad och framkomlighet i ett system för planeringen av tätortens infrastruktur – från vision och målbild till byggande, drift och underhåll. På vänstra sidan beskrivs stödjande dokument för trafiksäkerhetsarbetet som kommunen kan använda i sin planering. Till höger anges exempel på aktuella kommunala planeringsdokument som återfinns på motsvarande nivå.



## 1.3 Syfte

Trafikplanen skall beskriva hur trafiknäten i kommunen bör utformas för att bättre klara sina respektive uppgifter. Trafiknäten ska främja:

- ▶ Dagens anspråk på trafiksäkerhet, trygghet, låga bullernivåer och god luftkvalitet.
- ▶ Olika trafikantkategoriers behov av tillgänglighet och framkomlighet på rimlig nivå.
- ▶ Önskemålen om att bevara och återskapa historiskt eller stadsbildsmässigt värdefulla gatumiljöer samt att försköna kommunens gaturum och ge dem identitet och karaktär.
- ▶ Att ovan angivna kvalitetskrav tillgodoses i lösningar som är kostnadseffektiva, långsiktigt hållbara och innebär god resurshushållning.

Trafikplanen har följande syften:

- ▶ Att funktionsindela trafiknäten och visa vilka anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet som trafikslagen har inom olika delar av näten.
- ▶ Att visa var i vägnätet det finns motstridiga villkor och att föreslå nätåtgärder som begränsar dessa konflikter.
- ▶ Att föreslå hastighetsklassificering som innebär önskad prioritering av trafikslags anspråk.

- ▶ Att ge förutsättning för delaktighet och medinflytande för alla berörda.

## 1.4 Mål

Målsättningen med trafikplanen är att:

- ▶ Öka trafiksäkerheten i Köpings kommun.
- ▶ Antalet trafikolyckor med personskada inom tätorten ska halveras genom de åtgärder som redovisas i trafikplanen. Särskilt ska riskerna för barn, äldre och handikappade minska.
- ▶ Övriga delar av trafiksäkerhetsproblemet måste bearbetas med andra åtgärder t.ex. kvalitetssäkring av transporter, förbättring av drift och underhåll samt ökad hjälmanvändning bland cyklister.
- ▶ Gatorna ska göras trivsammare och mer attraktiva för gång- och cykeltrafikanter.
- ▶ Funktionshindrade ska kunna använda gatunätet säkert och bekvämt.
- ▶ Belysa hur olägenheterna av genomfartstrafiken kan minskas och beskriva hur framkomligheten för genomfartstrafiken kan förbättras.
- ▶ Förbättra miljön avseende buller och luftkvalitet.

## 1.5 Metod

I trafiknätanalysen beaktas kvalitetsanspråken *trafiksäkerhet och framkomlighet*. Det är dessa kvaliteter som har störst betydelse för nätens utformning och funktionsindelning. Även anspråken på begränsning av *buller och avgaser* kan tas med i en nätanalysen, men dessa anspråk har i regel en begränsad inverkan på nätbildningen. Orienterbarhet och tydlighet samt estetik och gestaltning kan i huvudsak tillgodoses genom detaljutformning och gestaltning av vägrummen och påverkar alltså inte nätanalysen.

Planeringssteget uppdelas i följande moment:

1. Anspråk – funktionsindelning: Redovisar varje trafikslags teoretiska och av vägutrymmet ohämmade anspråk på trafiksäkerhet och framkomlighet.
2. Bedömning av kvaliteter i nuvarande trafiknät: Visar var och hur mycket nuvarande vägnät skiljer sig från anspråken och klargör var brister finns.
3. Förslag till förändring redovisar:
  - ▶ justering av funktionsindelning för varje trafikslag
  - ▶ justeringar och kompletteringar av huvudnät och lokalnät
  - ▶ hastighetsklassificering av biltrafiknätet
  - ▶ förslag till indelning i 30-områden
  - ▶ förslag till nytt överordnat cykelnät

## 2 Anspråk – funktionsindelning

Nätanalysen har huvudsakligen utförts inom den nätstruktur som bildas av de befintliga blandtrafikvägarna inom tätorten. Övriga länkar har kartlagts översiktligt för att klarlägga sammanhang och ge en helhetsbild. Vart och ett av trafiknäten har indelats i funktionsklasser enligt de principer som anges i scheman för respektive transportslag. Ordningföljden har valts av utredningstekniska skäl och ger *inte* uttryck för någon prioritering mellan trafikslagets anspråk.

### 2.1 Bilnät

Biltrafikanternas anspråk på framkomlighet bedöms utifrån dagens biltrafiknät. Nuvarande trafikmängder samt nuvarande vägfunktion beskriver väl vilka anspråk biltrafiken har. Biltrafikens anspråk på framkomlighet delas upp i två delar, den enskilda trafikantens anspråk på hastighet samt den samlade trafikens anspråk på kapacitet.

För att beskriva biltrafikens hastighetsanspråk har biltrafiknätets vägar delats upp efter den primära funktionen på respektive länk. Funktionen på länken avgör sedan vilket hastighetsanspråk bilisterna har. Hastigheterna är satta utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv där alltför låga hastigheter innebär stora kostnader. Dimensionerande trafikflöden är avgörande vid kapacitetskontrollen. Som underlag för anspråksbedömningar används dagens vägfunktion och dagens trafikmängder.

Biltrafiken har också anspråk på en enkel lättorienterad och säker trafikmiljö som inte leder till olyckor.

Funktionsindelning		
Nättyp	Länktyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät	Genomfart eller infart	Biltrafik genom eller till en tätort.
	Huvudväg (övriga länkar i huvudnätet)	Biltrafik mellan tätortens olika områden.
Lokalnät	Lokalväg (länk i lokalnätet)	Biltrafik inom ett område.
Längsta körsträcka mellan en start/målpunkt inne i ett område och närmaste anslutning till huvudnätet bör inte överstiga 400 m.		

Hastighetsanspråk	
Länktyp	Färdhastighet
Genomfart eller infart	70 km/h eller mer
Huvudväg (övriga länkar i huvudnätet)	50 km/h
Lokalväg (länk i lokalnätet)	30 km/h eller gångfart
Under bilresans första (respektive sista) 100 m inom ett område kan hastighetsanspråket begränsas till gångfart.	

Trafiksäkerhetsanspråk
Trafikmiljön skall vara utformad på ett sådant sätt att sannolikheten för olycka är låg.
Trafikmiljön skall vara utformad på ett sådant sätt att konsekvensen av en inträffad olycka inte blir allvarlig.

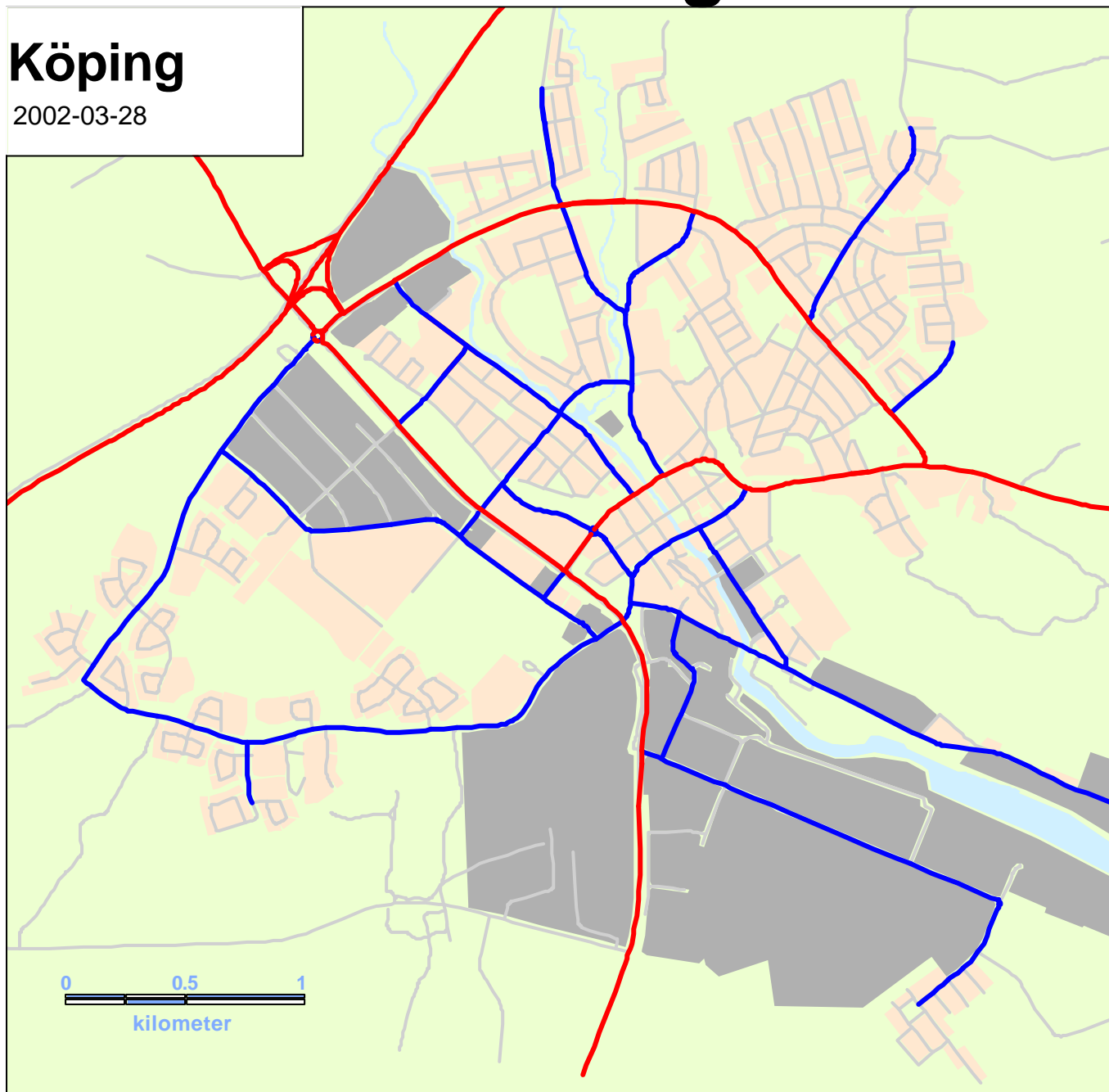
Kapacitetsanspråk
Dagens trafikflöden plus de tillskott som beräknas uppstå när nu kända utbyggnadsprogram har genomförts.

# Funktionsindelning av bilnät



**Köping**

2002-03-28



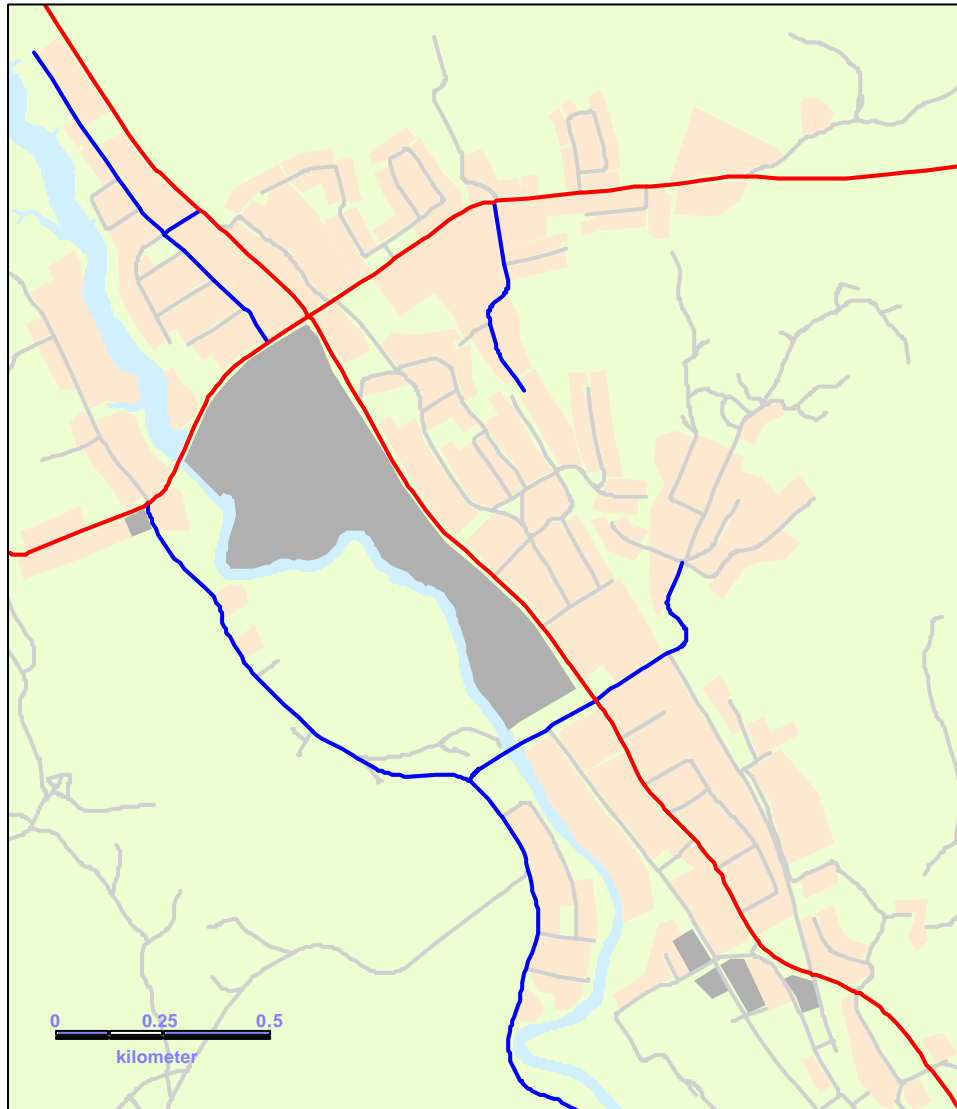
- Genomfart / Infart
- Huvudgata



# Funktionsindelning av bilnät

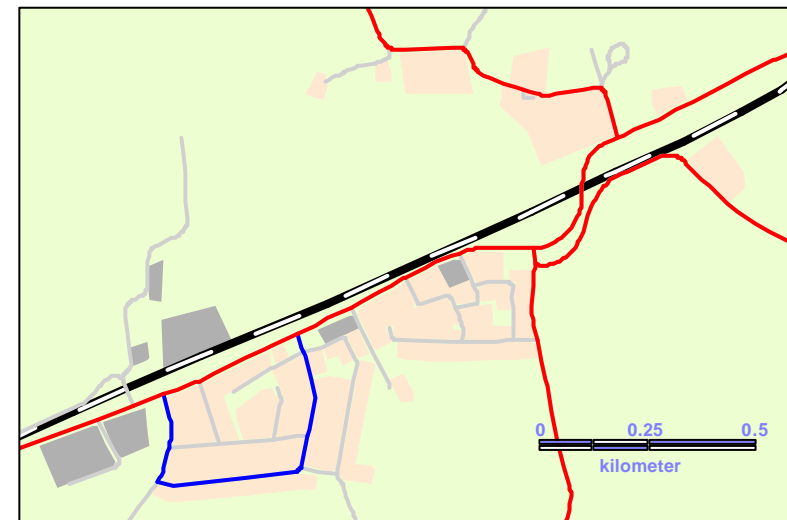


## Kolsva 2002-03-28



- Genomfart / Infart
- Huvudgata

## Munktorp 2002-03-28



## 2.2 Bussnät

Kollektivtrafikens attraktivitet styrs framför allt av busstrafikens färdhastighet samt av avståndet mellan hållplats och målpunkt. I trafikplanen beskrivs kollektivtrafiken utifrån busslinjenät och hållplatslägen.

I kommunikationsprogram för kollektivtrafik anges ofta som mål att 80-90% av invånarna skall ha max 300 – 400 meters gångavstånd till hållplats. Kartorna på följande sidor visar en kvalitetsbedömning av busstrafikens framkomlighet (färdhastigheten) i nuvarande nät. God standard på gångavstånd till hållplats är också inlagt som gröna ytor kring hållplats.

Funktionsindelning	
Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Basnät	Utgör stommen i busstrafiksystemet med anspråk på god framkomlighet och hög färdhastighet.

Hastighetsanspråk	
Länktyp	Färdhastighet mellan hållplatser
Länk i basnätet	30 km/h (inklusive stopp mellan hållplatser)

Anspråk på gångavstånd till hållplats	
Målsättning högst 300 m gångavstånd mellan hållplats och målpunkt. (Högst 400 meter enligt TRÅD 92.)	

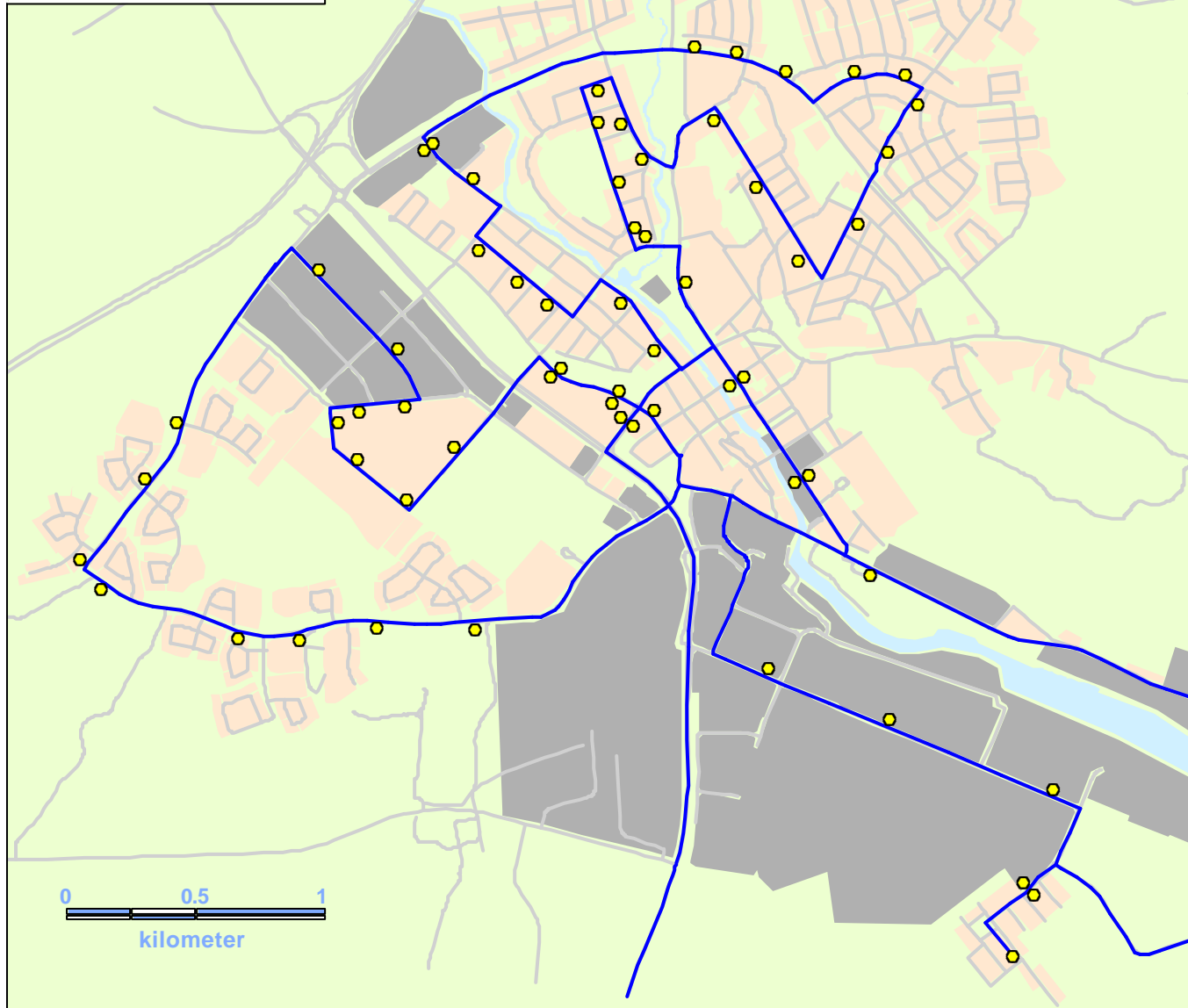


# Funktionsindelning av bussnät



## Köping

2000-09-28 (inv.datum)

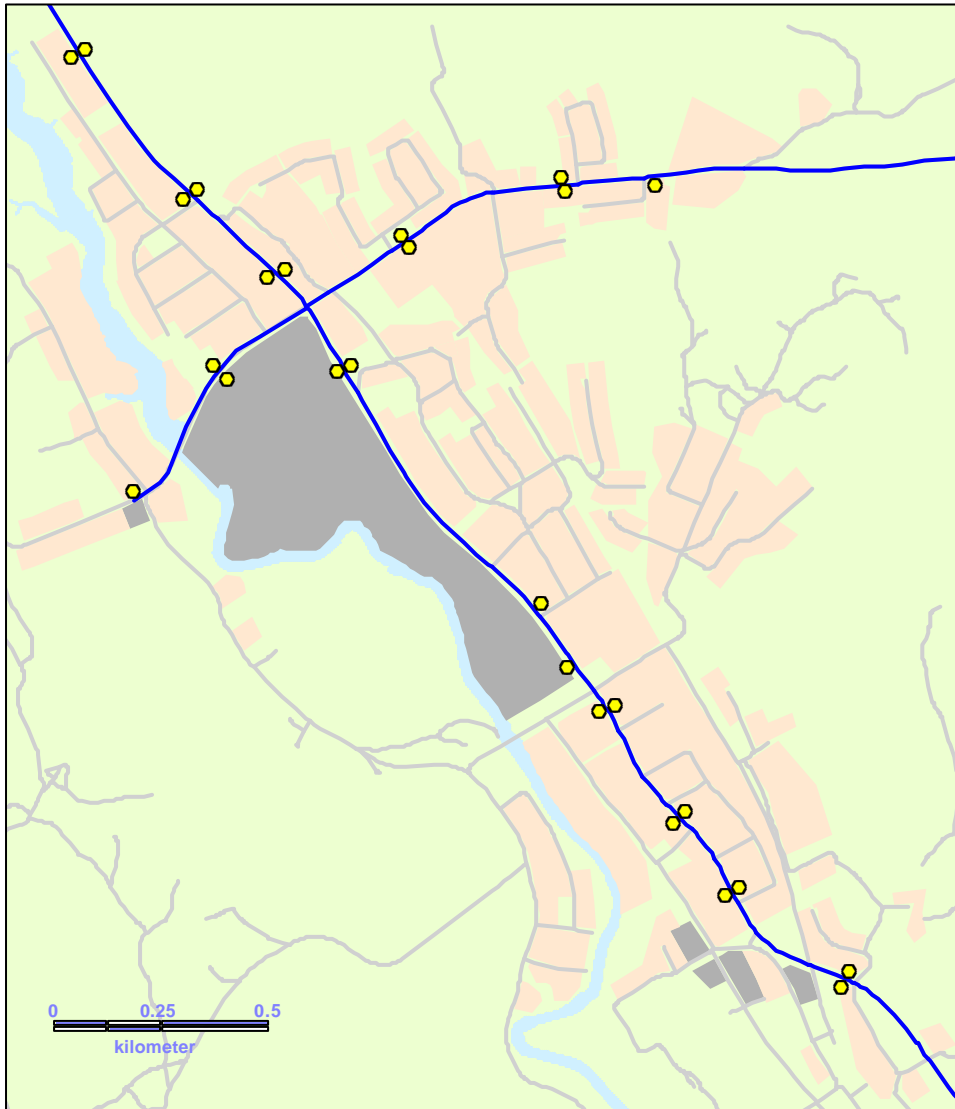


- Linjenät vid inventeringsdatum
- Hållplats

# Funktionsindelning av bussnät

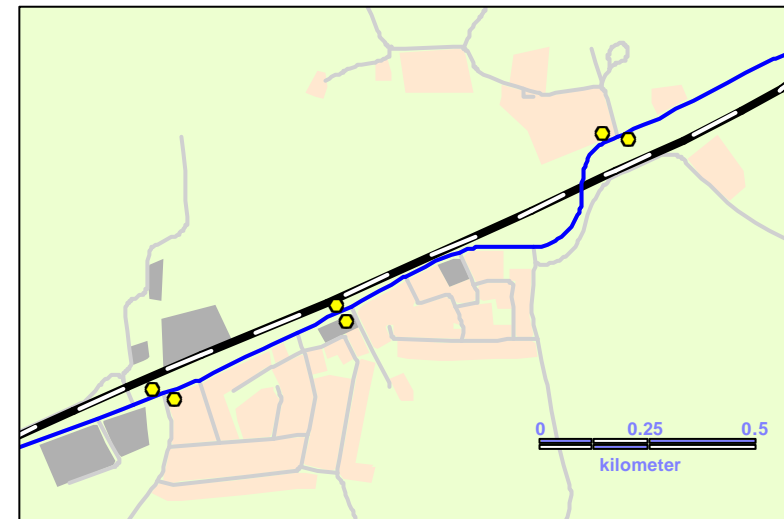


## Kolsva 2000-09-28 (Inventeringsdatum)



- Linjenät
- Hållplatser

## Munktorp 2000-09-28 (Inventeringsdatum)



## 2.3 Utryckningsnät

Utryckningsvägarna är viktiga i nätanalysen. Brandkårens inställelsetider till olika målpunkter är beroende av i vilken hastighet bilarna kan färdas. Framkomligheten i korsningarna längs vägen är också av stor betydelse. Primära utryckningsvägar bör därför ges stor vikt vid hastighetsklassificeringen av biltrafiknätet.

För ambulanstransporter finns det både ett hastighetsanspråk och ett anspråk på en jämn och rak väg för att inte utsätta patienter för onödigt lidande.

Polisens behov av att färdas snabbt är mer svårdefinierat och följer inte enskilda vägar på samma sätt som brandkår och ambulans. I analysen redovisas därför inte några vägar för polisiära utryckningar.



### Funktionsindelning

Länktyp	Omfattning och huvudsaklig trafikuppgift
Primär utryckningsväg	Omfattar större vägar till och från brandstation och lasarett samt större vägar som ofta används vid brådska transporter.

### Hastighetsanspråk

Länktyp	Färdhastighet(km/h)
Primär utryckningsväg	50 km/h samt små fördröjningar vid högtrafik.



# Primära utryckningsvägar



**Köping**

2002-03-28

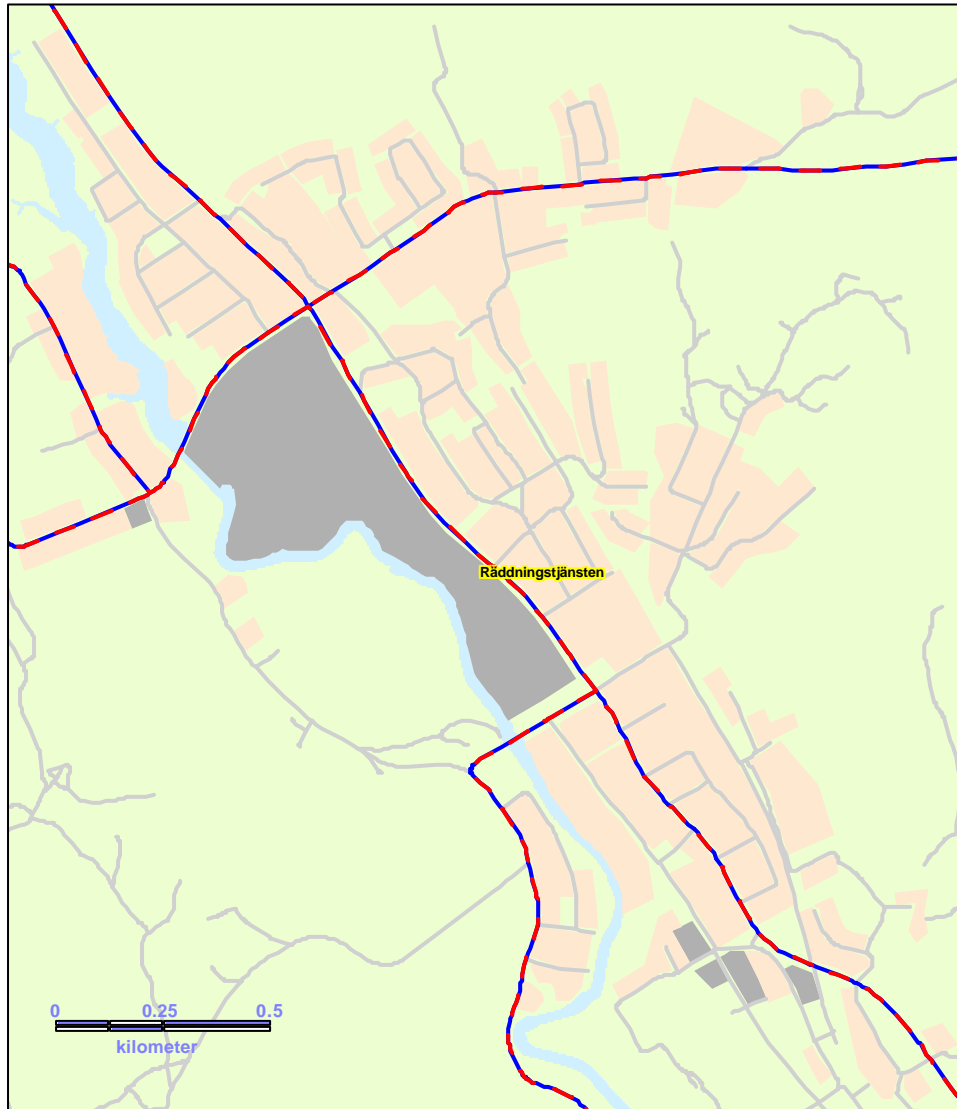


-  Räddningstjänsten
-  Ambulans

# Primära utryckningsvägar

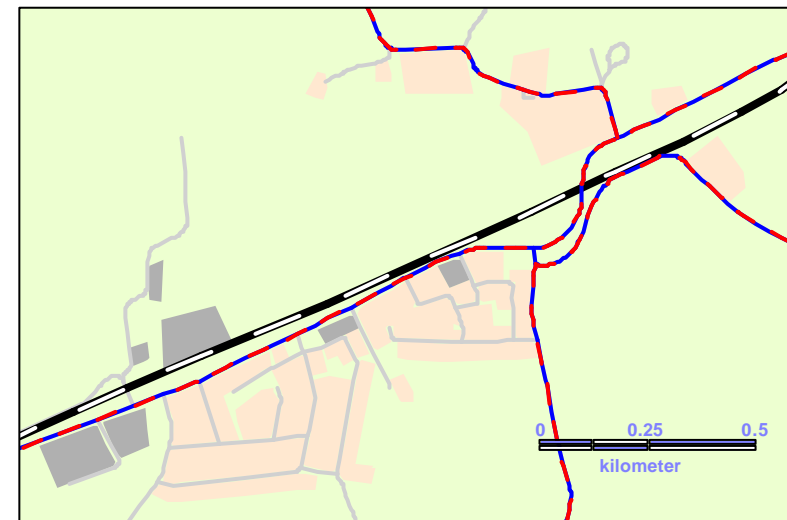


**Kolsva** 2002-03-28



- Räddningstjänst
- - - Ambulans

**Munktorp** 2002-03-28



## 2.4 Cykelnät

Ett väl fungerande cykelnät är bra både ur miljö- och hälsosynpunkt. Ett ökat cyklande kan dock innebära en risk för att antalet cykelolyckor ökar. I målsättningen att öka cyklandet genom utbyggnad av cykelnätet är det därför viktigt att det nya nätet utformas på ett trafiksäkert sätt.

Cykelnätet har delats upp efter funktion i två delar, övergripande nät och lokalt nät. Det övergripande nätet utgör stommen i cykelnätet liksom huvudvägarna utgör stommen i biltrafiknätet. Det övergripande cykelnätet överensstämmer också till stora delar med huvudvägnätet för biltrafiken. I det lokala cykelnätet sker mestadels korta cykelturer inom närområdet. Det lokala cykelnätet utgörs i huvudsak av lokalvägar.

För båda funktionsklasserna gäller följande:

I första hand eftersträvas separata cykellänkar med sådan genhet, profilstandard och frihet från fördröjande passager att de ger högre framkomlighet än närliggande, alternativa förbindelser där cykeltrafiken inte är separerad från biltrafiken.

I andra hand eftersträvas lågtrafikerade blandtrafikvägar med 30 km/h eller gångfart.

Funktionsindelning	
Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Övergripande cykelnät	För cyklister som färdas längre sträckor t ex mellan bostad och arbetsplatser, centrum, skolor, terminaler eller större fritidsanläggningar.
Lokalt cykelnät	För cyklister som dagligen färdas korta sträckor inom ett område och för anslutning ut till övergripande nät.

### Anspråk på framkomlighet och säkerhet

Nättyp	Anspråk
Övergripande cykelnät	Kontinuerligt lättorienterat och tydligt nät som ger en god färdhastighet med en hög komfort. Säkerhet med beaktande av vuxna cyklisters trafikförmåga.
Lokalt cykelnät	Lägre färdhastighet. Säkerhet med beaktande av barns och äldres trafikförmåga.

### Anspråk vid korsning av billänk

Bilhastighet högst 30 km/h vid cykelpassage i plan.
Planskildhet där bilhastigheten är högre än 30 km/h.

Där cykeltrafikanter har anspråk att korsa billnätet har som regel även gående detta anspråk. Cykeltrafikens anspråk att korsa bilnätet redovisas därför ihop med gåendes anspråk att korsa bilnätet i nästa kapitel.

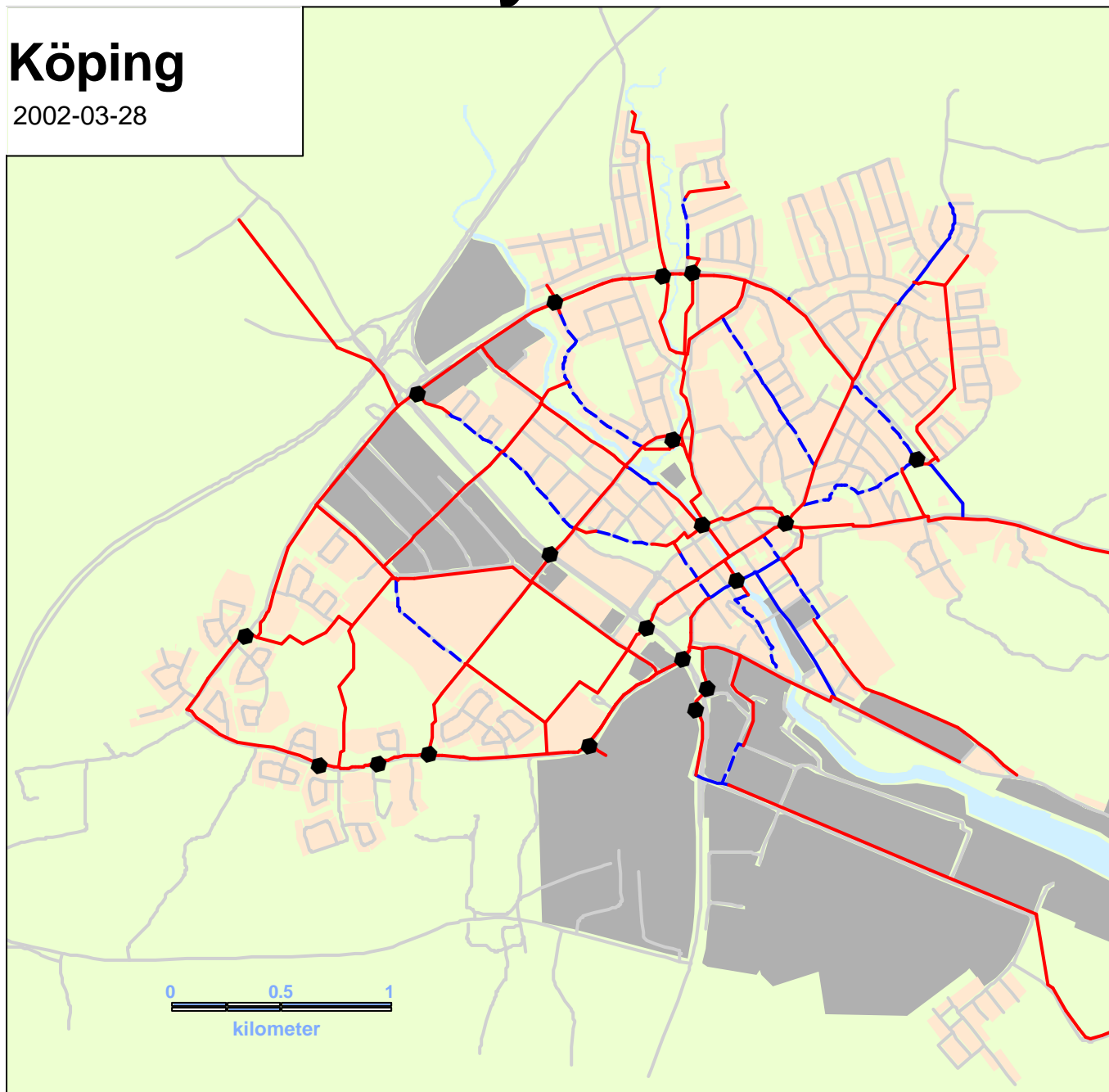


# Överordnat cykelnät



**Köping**

2002-03-28

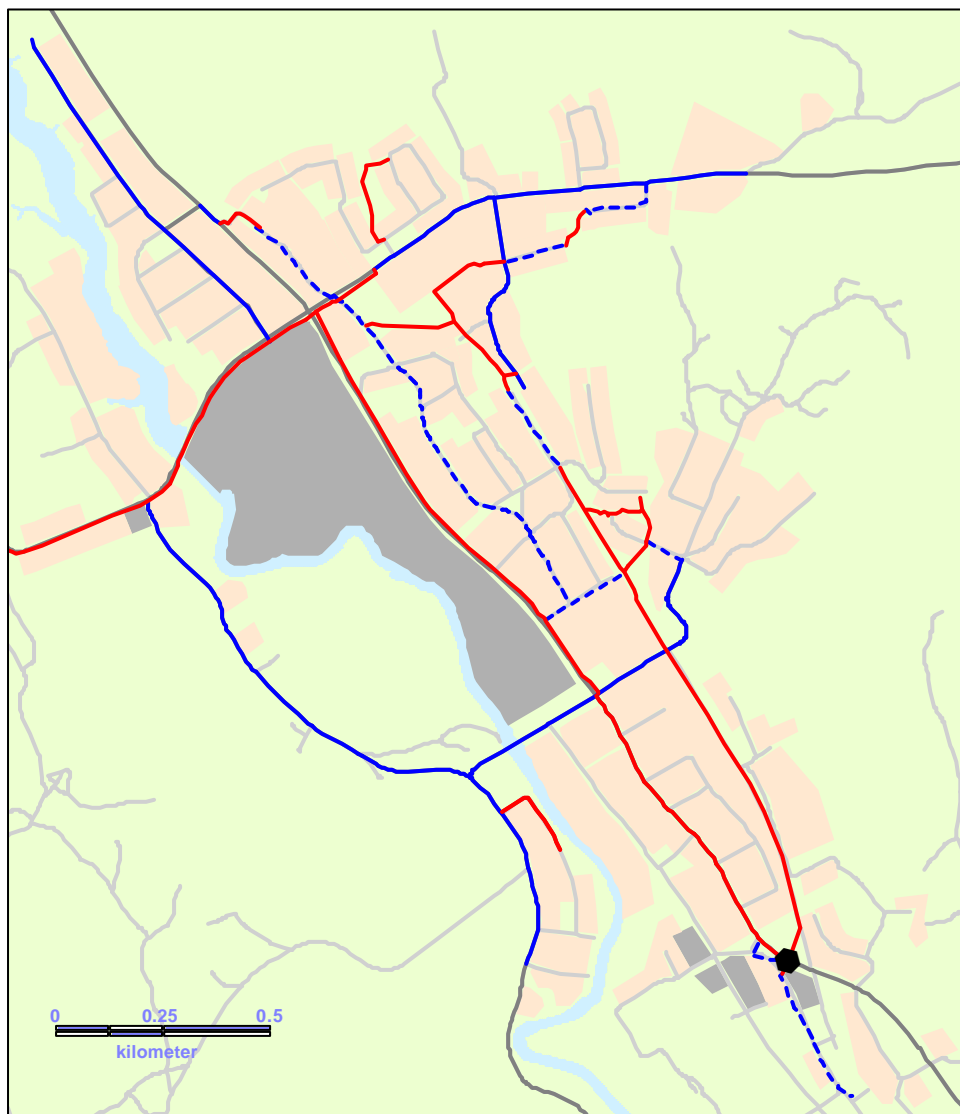


- På cykelbana
- På huvudgata
- - - På lokalgata
- Planskildhet

# Funktionsindelning av överordnade cykelnätet

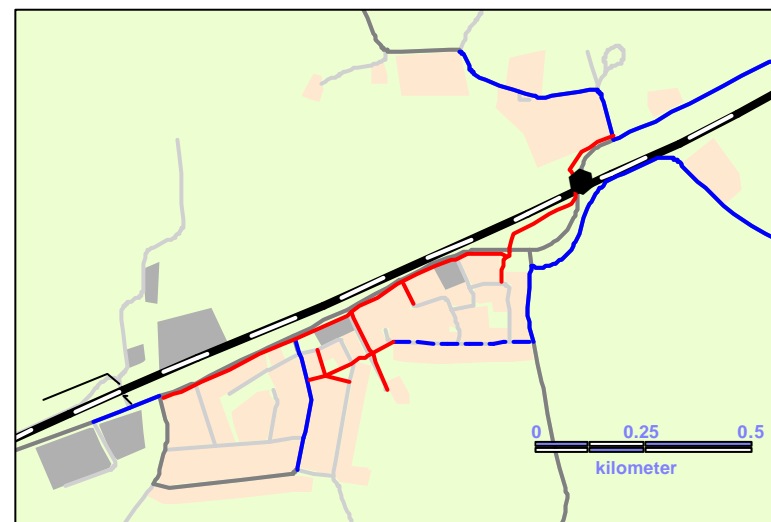


## Kolsva 2002-03-28



- På cykelbana
- På huvudgata
- - - På lokalgata
- Planskild korsning

## Munktorp 2002-03-28





## 2.5 Gång- och cykelpassager

Gångtrafikens färdhastighet längs gångnätets länkar är given inom de gränser som sätts av individernas prestationsförmåga. Därvid förutsätts att detaljutformningen inte innebär någon begränsning för någon kategori av gångtrafikanter. Det finns därför ingen anledning att, som underlag för nätanalysen, indela gångnätet i funktionsklasser med skilda anspråk på färdhastighet längs länkarna. Däremot finns anledning att redovisa de gåendes anspråk på att korsa biltrafiknätets länkar med god säkerhet och framkomlighet.

Anspråk på gång- och cykelpassager att korsa biltrafiknätet	
Målpunkter i länkens omgivning	Anspråk
Butiker, kontors- och bostadsentréer, servicelokaler, busshållplatser eller liknande målpunkter finns på båda sidor av länken.	Gående ska kunna korsa var som helst utmed biltrafiklänken.
Målpunkterna för gående finns samlade till vissa lägen längs länken så att gående naturligt väljer att korsa på bestämda gångpassager.	Gående ska kunna korsa biltrafiklänken på bestämda gångpassager.
Inga aktiviteter/målpunkter utmed länken. Alla aktiviteter/målpunkter samlade på ena sidan av länken.	Gående har inga anspråk att korsa biltrafiklänken.
Anspråk på bilhastighet vid korsning av billänk	
Gångtrafikens korsningsanspråk	Biltrafikens hastighet (km/h)
Korsa biltrafiklänken var som helst utmed länken.	Högst 30 utmed hela länken
Korsa biltrafiklänken på bestämda gångpassager.	Högst 30 vid gångpassager
Vid gångpassage som används av många funktionshindrade.	Gångfart



# Anspråk på gång- och cykelpassager i huvudnätet



**Köping**

2002-03-28

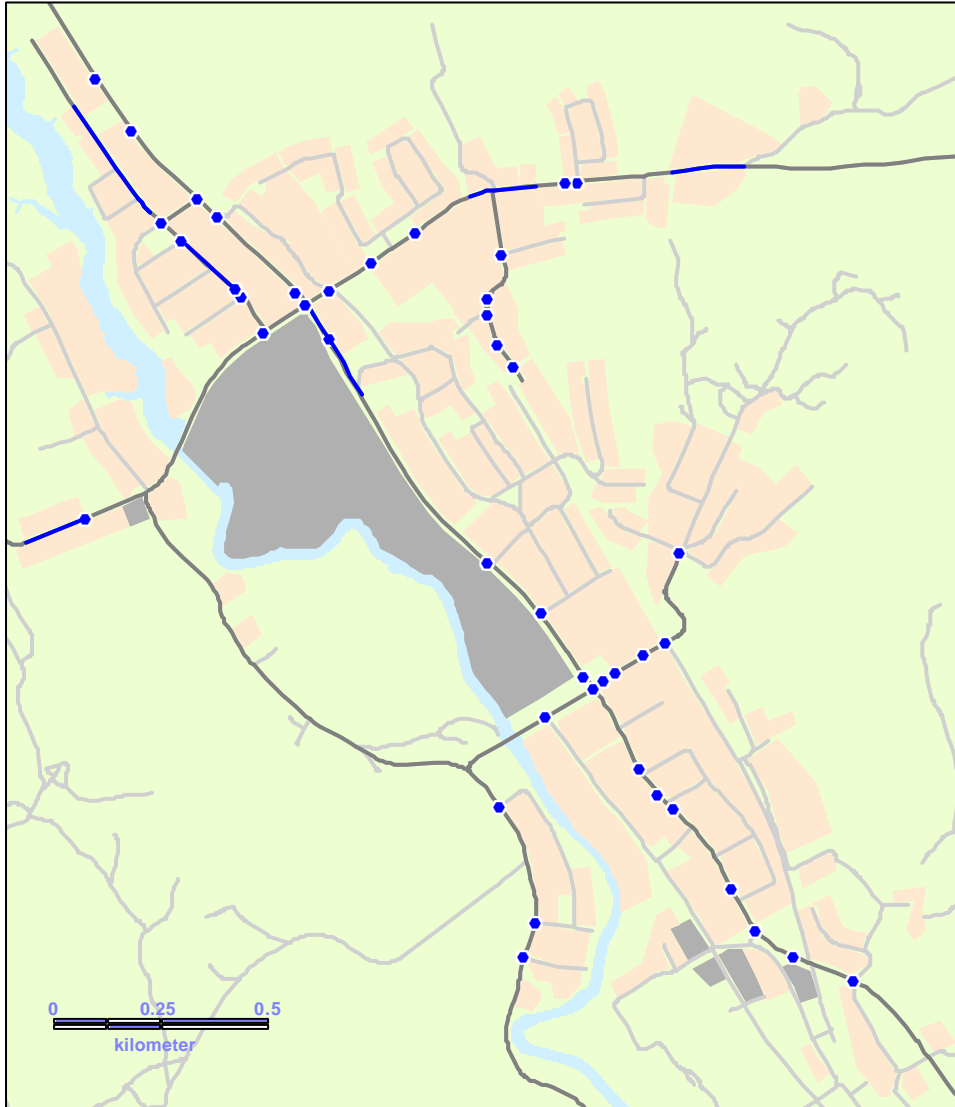


- Spritt på sträcka
- Punktvis

# Anspråk på gång- och cykelpassager i huvudnätet

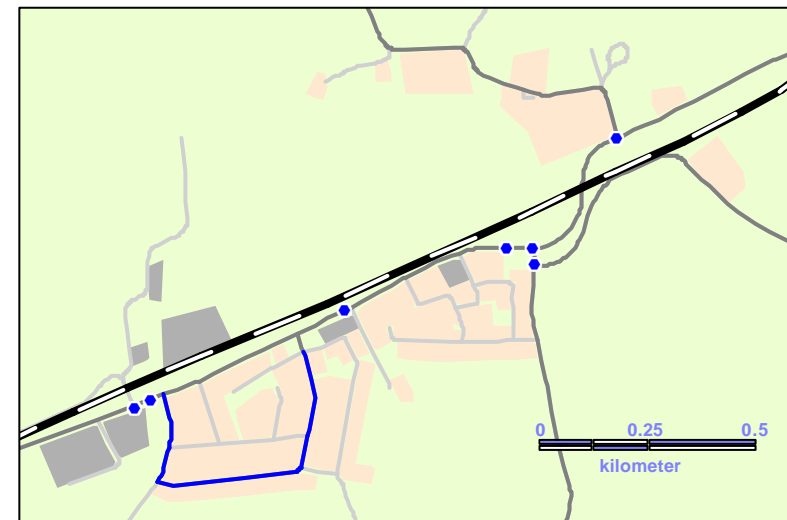


## Kolsva 2002-03-28



- Spritt på sträcka
- Punktvis

## Munktorp 2002-03-28



## 2.6 Miljö

Säkrare gång- och cykelpassager samt ett förbättrat cykelnät medför ökad framkomlighet för fotgängare och cyklister. Målet är att flera människor ska gå eller cykla vid korta resor vilket positivt ur både hälso- och miljösynpunkt.

Lägre hastighet i tätorten är positivt för trafiksäkerheten samtidigt som det är gynnsamt med tanke på buller och avgasutsläpp. Det förutsätter en jämn och låg hastighet.

I trafikplaneringen ska hänsyn tas till följande miljökrav.

### Luftföroreningar

Miljö kvalitetsnormer finns för luftföroreningshalter i tätort. Gränsvärden finns för närvarande för svaveldioxid, kvävedioxid, bly och partiklar.

### Buller

Buller kan definieras som ”icke önskvärt ljud”. Ljudnivån anges i en logaritmisk skala med enheten decibel (dB). Det mänskliga örat uppfattar olika frekvenser av ljud olika starkt. Vid mätning och beräkning av ljudnivåer tas hänsyn till detta och ljudnivån anges då i enheten dB(A). Buller varierar vanligtvis i styrka med tiden. Detta gäller speciellt för vägtrafikbuller. För att kunna beskriva bullret över en tidsperiod, används ett över tiden sammanlagt värde som kallas ekvivalent ljudnivå. För trafikbuller används måttet ekvivalent ljudnivå i dB(A) för dygn. Detta anger den genomsnittligt upplevda ljudnivån under ett dygn. Momentana höga ljud anges som maxnivå. Ljudnivåskalan är logaritmisk. Följden blir att om två lika stora ljudkällor adderas, ökar ljudnivån med 3 dB(A). Människan uppfattar en höjning av ljudnivån med 8-10 dB(A) som en fördubbling av ljudet.

I riksdagens åtgärdsprogram har man angett att man i första etappen ska åtgärda de platser i befintlig bebyggelse längs statliga vägar som överstiger 65 dB(A) till år 2007. Därefter ska man gå vidare för att ytterligare sänka bullernivåerna. Kommunerna har ansvaret för prioriteringen av åtgärder inom den kommunala väghållningen.

På följande sida redovisas beräknade bullernivåer vid de mest utsatta punkterna i Köping.

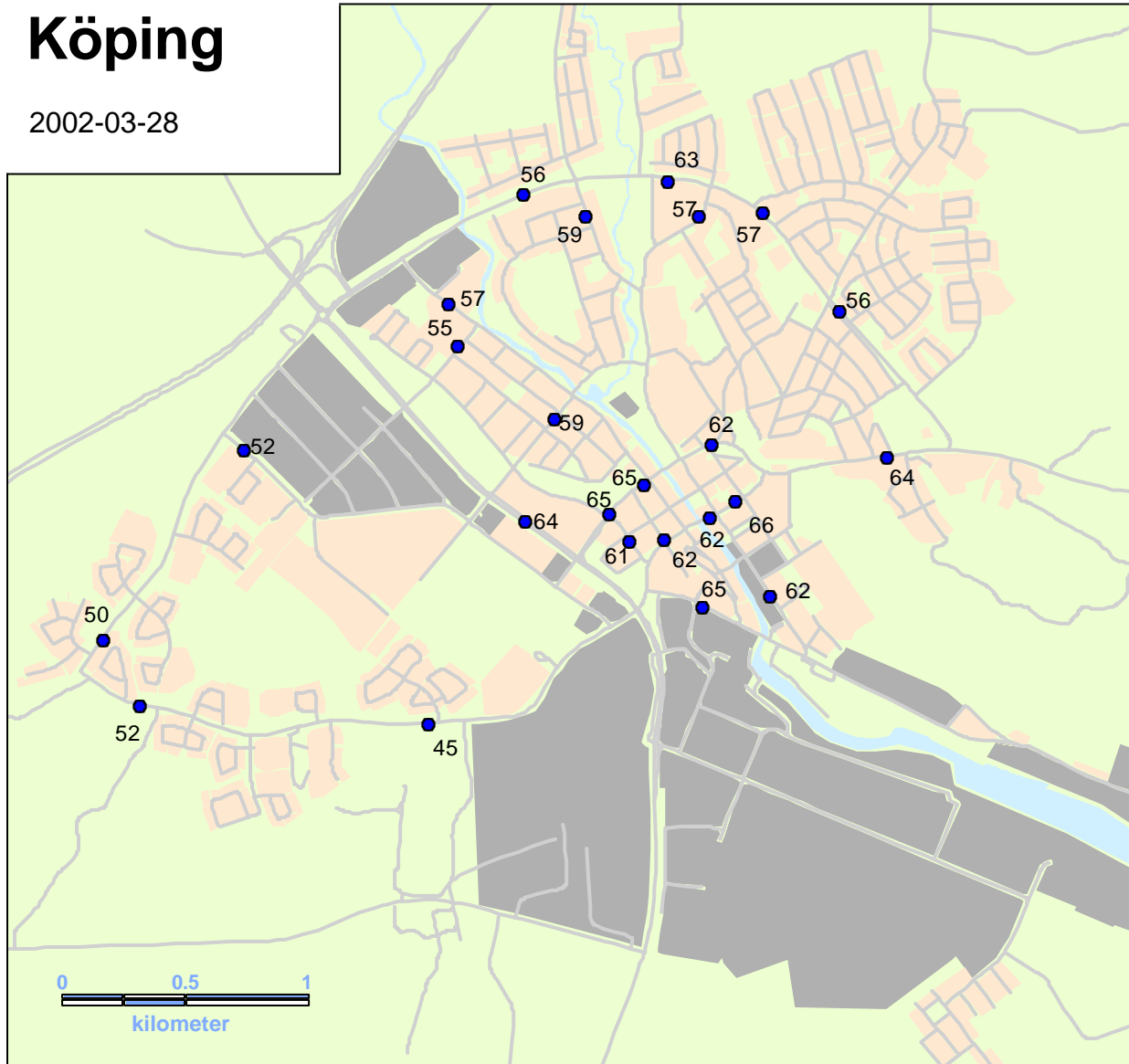


# Beräkning av buller



## Köping

2002-03-28



Ekvivalent ljudnivå  
utomhus vid fasad

● Ljudnivå i dBA

### 3 Bedömning av kvaliteter

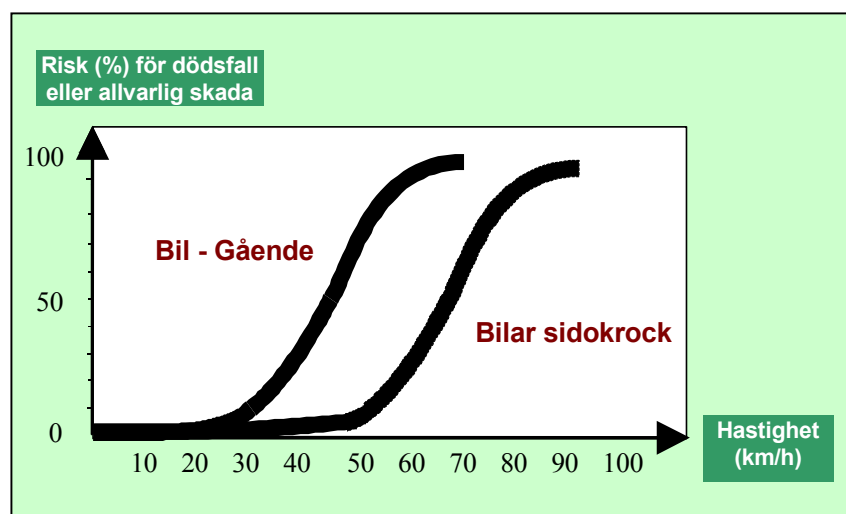
#### 3.1 Definition av kvaliteter

Som underlag för de förslag som redovisas har kvaliteten på de nuvarande trafiknäten bedömts. Avsikten med denna kvalitetsbedömning är att ge ett neutralt beslutsunderlag som sedan kan utgöra grund för förslag till förändringar.

Kvalitetsbedömningarna av *trafiksäkerhet och framkomlighet* genomförs i samma ordningsföljd som anspråken för trafiknäten i föregående kapitel.

#### Trafiksäkerhet och trygghet

Risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken bör fortlöpande minskas mot noll. De som går eller cyklar inom staden bör inte hindras eller störas av biltrafiken så att deras livskvalitet begränsas i avsevärd grad. Särskilt gäller att barn, äldre och funktionshindrade bör kunna förflytta sig tryggt och säkert mellan bostaden och sina vanligaste målpunkter.



Kurvan i figuren ovan är hämtad ur nollvisionens reformdokument och visar sambandet mellan krockvård och risken för att bli dödad eller allvarligt skadad i en trafikolycka. I trafiknäten bör hastigheten på biltrafiken inte vara högre än cirka 30 km/h där gående och cyklister korsar vägen. Vidare bör hastigheten inte vara högre än 50 km/h där det finns risk för sidokrock mellan två personbilar. I nätanalysen är kvalitetsbedömning av trafiksäkerhet baserad på hur väl dessa båda kriterier är tillgodosedda.

#### Framkomlighet

Kommunens vägnät bör utformas, dimensioneras och regleras så att gående, cyklister, busstrafikanter och bilister ges möjlighet att med rimlig lätthet få tillgång till kommunens utbud och aktiviteter. Därvid bör barn, äldre och funktionshindrade vara dimensionerande.

I de fall anspråken på framkomlighet för olika trafikslag står i konflikt med varandra bör framkomligheten för gående, cyklister, busstrafikanter och utryckningsfordon prioriteras före biltrafikanternas anspråk på framkomlighet.

### Kvalitetsnivåer

För att beskriva hur väl olika anspråk är tillgodosedda i dagens trafiknät har de olika trafikanternas anspråk bedömts efter en tregradig skala. Kvalitetsnivåerna för olika sträckor och korsningar anges med färgkod grön-gul-röd. Grön färgkod står för god kvalitet. Innebörden av gul respektive röd färgkod redovisas i anslutning till respektive bedömningsmall då den skiljer sig åt för olika kvalitetsområden och trafikslag.

Färgkod	Kvalitets-nivå	Hur väl tillgodoses anspråket?	Kommentar
Grön	God	Helt	Godtas alltid
Gul	Mindre god	Delvis	Kan godtas en begränsad tid eller Kan godtas om andra väsentliga kvaliteter eller kostnader vinns
Röd	Låg	Inte alls	Kan inte godtas eller Kan godtas en viss begränsad tid

## 3.2 Bilnätet

### Kvalitetsbedömning av biltrafikanterns säkerhet

Vid kollision mellan fordon inom tätort är sidokollision tillsammans med upphinnandeolyckor de olyckstyper som oftast leder till personskada. Sidokollisioner sker i korsningar och vid utfarter. Upphinnandeolyckor inträffar ofta vid alltför höga farter i en komplexa trafikmiljö.

Kvalitetsnivå vid angiven kollisionshastighet (85percentil)				
Länktyp	30 – 40km/h	40 – 50km/h	50-70 km/h	> 70km/h
Sidokollision	grön	gul	röd	röd
Frontalkollision	grön	grön	gul	röd

### Kvalitetsbedömning av biltrafikens färdhastighet

Den genomsnittliga färdhastigheten, över hela dygnet i det befintliga biltrafiknätet, används som bedömningsunderlag för biltrafikens färdhastighet. Färdhastigheten på länkarna har bedömts utifrån skyltad hastighet och därefter korrigerats med hänsyn till hastighetsmätningar korsningsavstånd, sektion och trafikmängder. Enstaka punktvisa hastighetsnedsättningar i huvudnätet ger ingen kvalitetssänkning.

Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet (hela dygnet)				
Länktyp	< 25km/h	25 – 40km/h	40 – 60km/h	> 60km/h
Genomfart/Infart	–	röd	gul	grön
Huvudväg	röd	gul	grön	grön
Lokalväg	grön	grön	grön	–

Gult betyder mindre god framkomlighet för biltrafiken, men kan godtas om den ger högre kvalitet för gåendes och cyklisters trafiksäkerhet. Rött betyder låg framkomlighet för biltrafiken, men kan godtas under begränsad tid, om den ger högre kvalitet på gåendes och cyklister.

Kartorna på följande sidor visar hur väl framkomligheten för bilar är tillgodosedda i nuvarande nät.

### Kvalitetsbedömning av biltrafiknätets kapacitet

Kapaciteten i biltrafiknätet styrs framförallt av kapaciteten i de mer trafikerade korsningarna. Korsningar med en hög belastningsgrad under de mest trafikerade timmarna medför fördröjningar och stor risk för köbildning. Kvalitetsbedömning av biltrafikens kapacitet i korsningspunkter bedömda efter belastningsgrad enligt VU94.

Kvalitetsnivå vid angiven belastningsgrad under rusningstrafik			
Belastningsgrad	<65%	65-75%	>75%
Kvalitetsnivå	grön	gul	röd

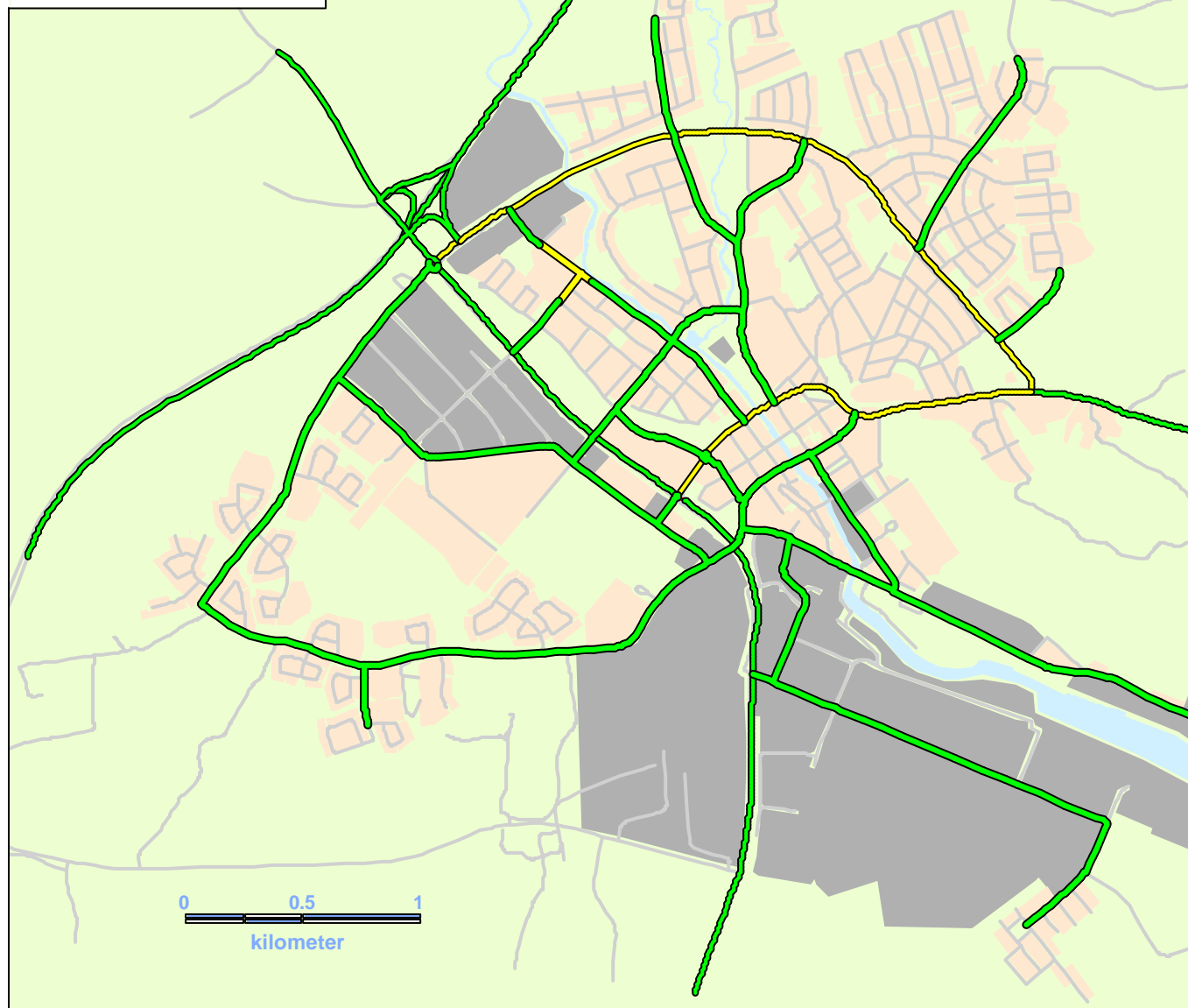


# Kvalitetsbedömning av bilnät






**Köping**

2002-03-28



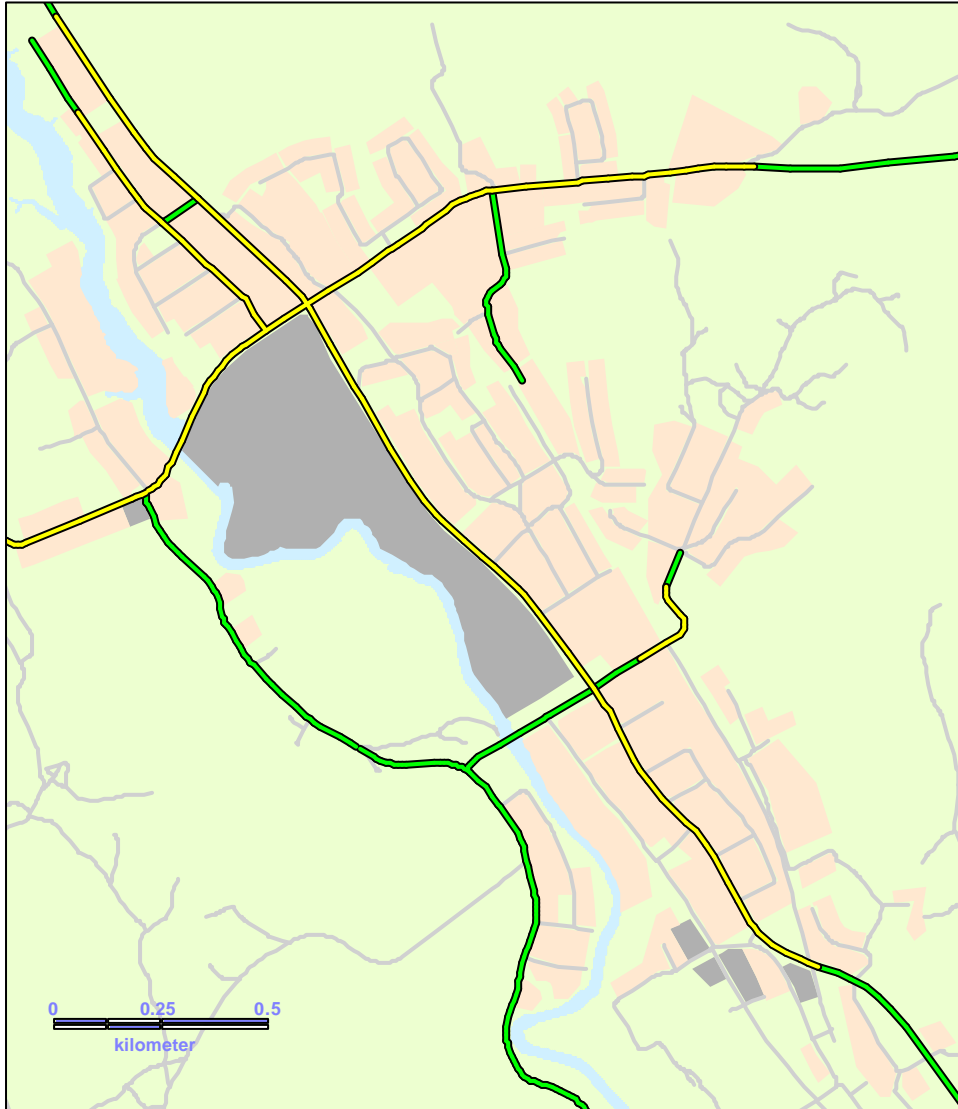
## Framkomlighet

-  God kvalitet
-  Mindre god kvalitet
-  Låg kvalitet

# Kvalitetsbedömning av bilnät



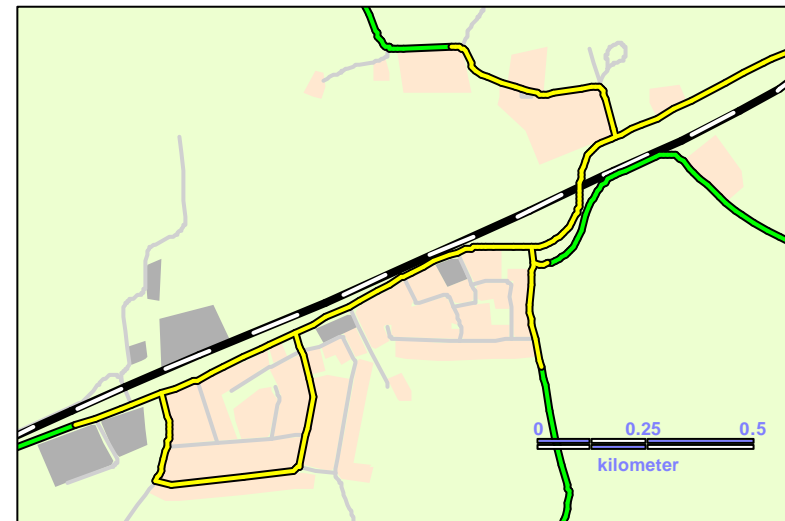
**Kolsva** 2002-03-28



## Framkomlighet

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet

**Munktorp** 2002-03-28



### 3.3 Bussnätet

Kvalitet på busstrafikens framkomlighet är satt utifrån uppskattad hastigheter. Busshastigheten avser färdhastighet inkl acceleration och retardation exklusive hållplatsstopp. Då bussar tvingas stanna utanför hållplats t.ex. för stopplikt innebär detta stora restidsförluster för kollektivtrafiken.

#### Kvalitet på busstrafikens framkomlighet

Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet			
Länktyp	< 20 km/h	20 - 30 km/h	> 30 km/h
Länkar i basnät	röd	gul	grön

Gult betyder mindre god framkomlighet för busstrafik, men kan godtas om den ger högre kvalitet på GC-trafikens trafiksäkerhet.  
Rött betyder låg framkomlighet som inte kan godtas.

#### Kvalitet på närhet till hållplats

Kvalitetsnivå vid angiven längd på väg till hållplats			
Länktyp	<300 meter	300-500 meter	> 500 meter
Länkar i basnät	grön	gul	röd

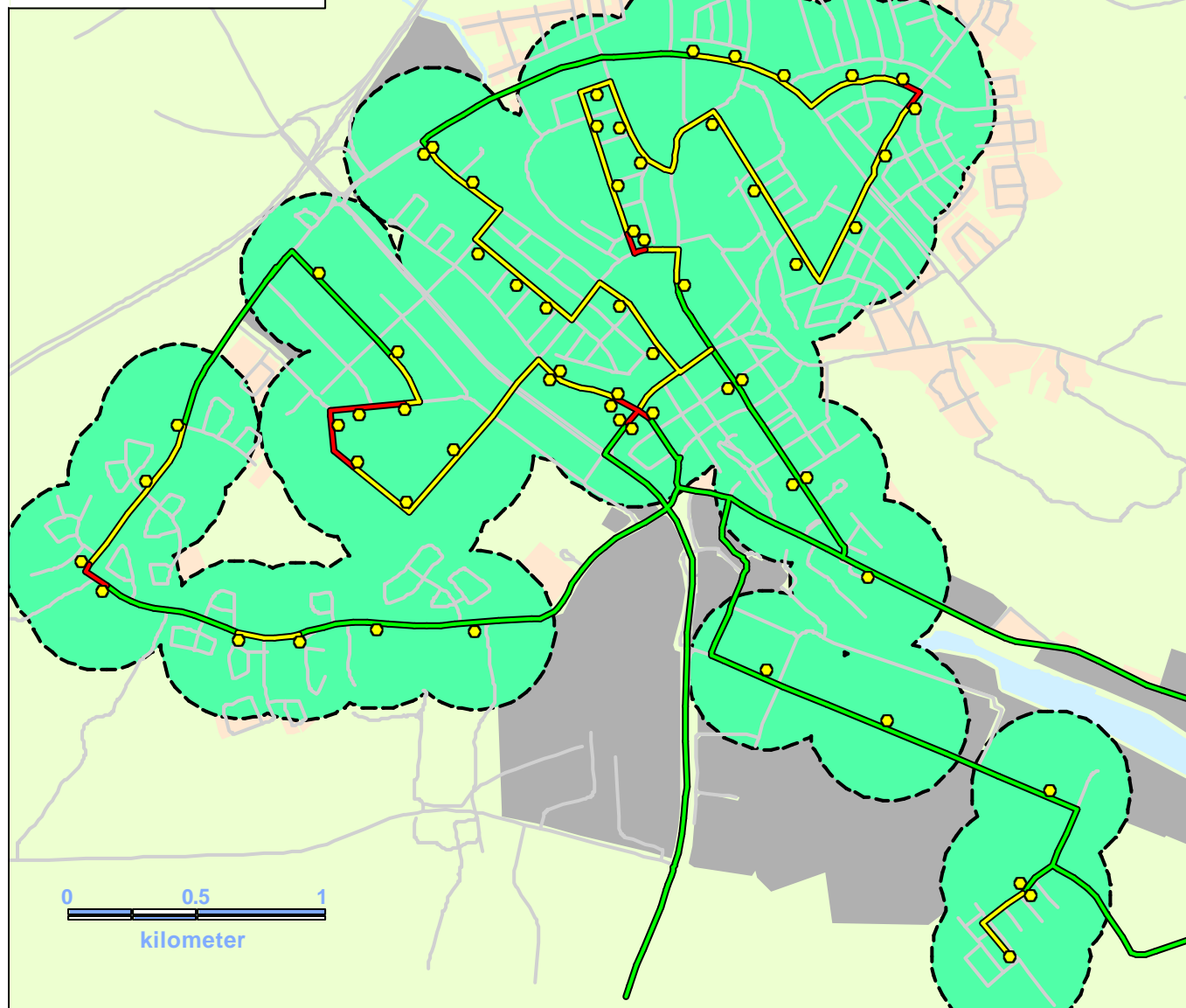
Kartorna på följande sidor visar en kvalitetsbedömning av busstrafikens framkomlighet (färdhastigheten) i nuvarande nät. God standard på gångavstånd till hållplats är också inlagt som gröna ytor kring hållplats.

# Kvalitetsbedömning av bussnät



**Köping**

2000-09-28



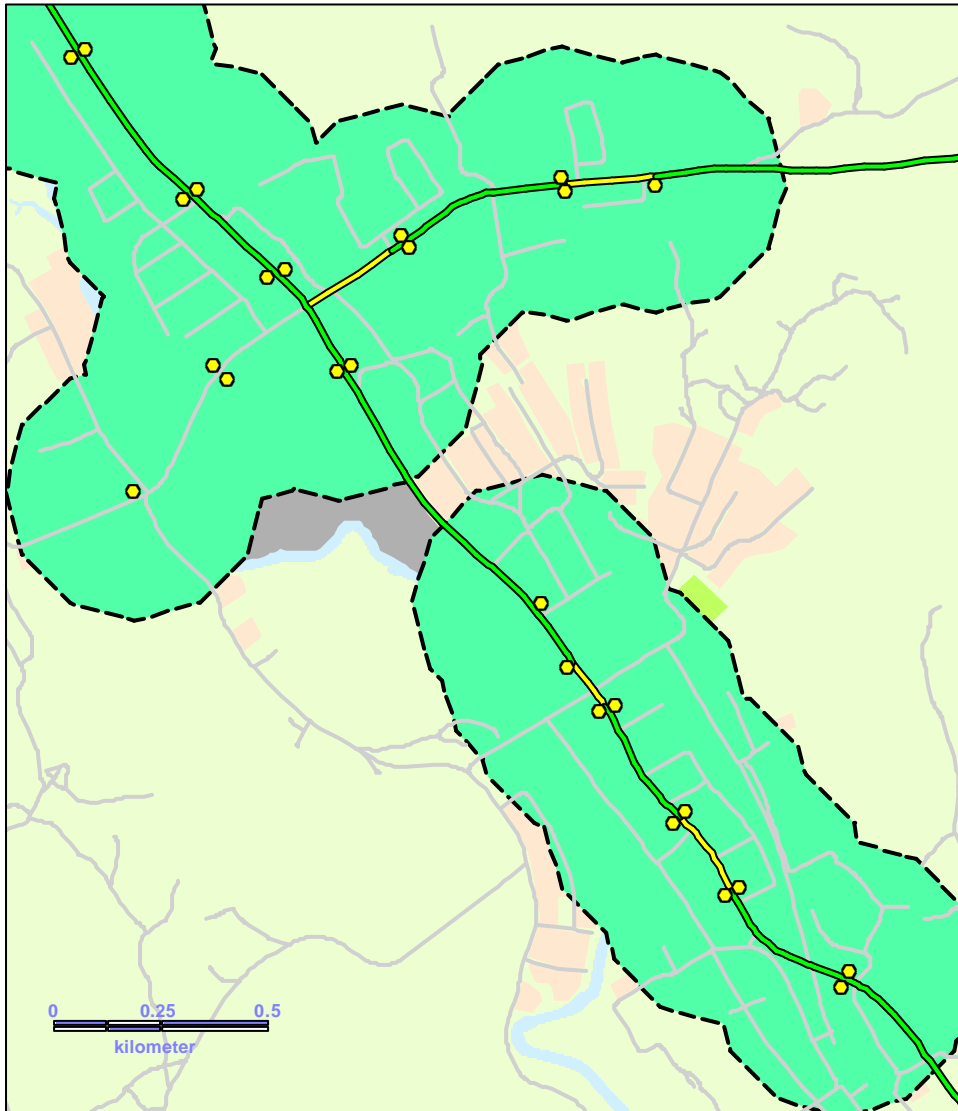
**Framkomlighet och  
närhet till hållplats**

-  God kvalitet
-  Mindre god kvalitet
-  Låg kvalitet
-  Hållplats
-  Avstånd till hållplats  
mindre än 300 meter

# Kvalitetsbedömning av bussnät



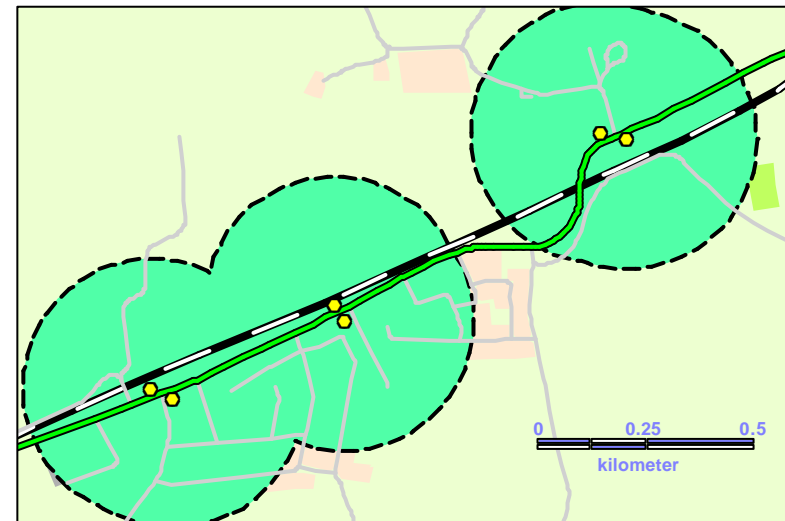
**Kolsva** 2000-09-28



## Framkomlighet och närhet till hållplats

-  God kvalitet
-  Mindre god kvalitet
-  Låg kvalitet
-  Hållplats
-  Avstånd till hållplats mindre än 300 meter

**Munktorp** 2000-09-28



## 2.10 Utryckningsnätet

Utryckningstrafiken har höga krav på framkomlighet. Även under rusningstrafik bör dessa fordon ha en god framkomlighet på de primära utryckningsvägarna. Risken för långvariga stopp (stillastående trafik i mer än 30 sekunder) i korsningspunkter utmed utrycknings-vägarna är viktiga att lokalisera för att säkerställa utryckningstrafikens framkomlighet.

Utryckningstrafikens framkomlighet bedöms enligt tabeller nedan.

Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet				
Länktyp	< 30km/h	30 - 50 km/h	50 - 70 km/h	> 70 km/h
Länk i primära utryckningsnätet	röd	gul	grön	grön
Övriga vägar och körbara ytor	grön	grön	–	–

Streck anger en hastighetsnivå som normalt inte förekommer. Enstaka punktvisa hastighetsnedsättningar i utryckningsnätet ger ingen kvalitetssänkning.

Kvalitetsnivå vid angiven risk för långvariga stopp i rusningstrafiken			
Länktyp	Ingen eller liten risk	Viss risk	Stor risk
Länk i primära utryckningsnätet	grön	gul	röd
Övriga vägar och körbara ytor	grön	grön	gul

Gult betyder mindre god framkomlighet för utryckningstrafik, men kan godtas om man får högre kvalitet på gåendes och cyklisters trafiksäkerhet. Rött betyder låg kvalitet som inte kan godtas.

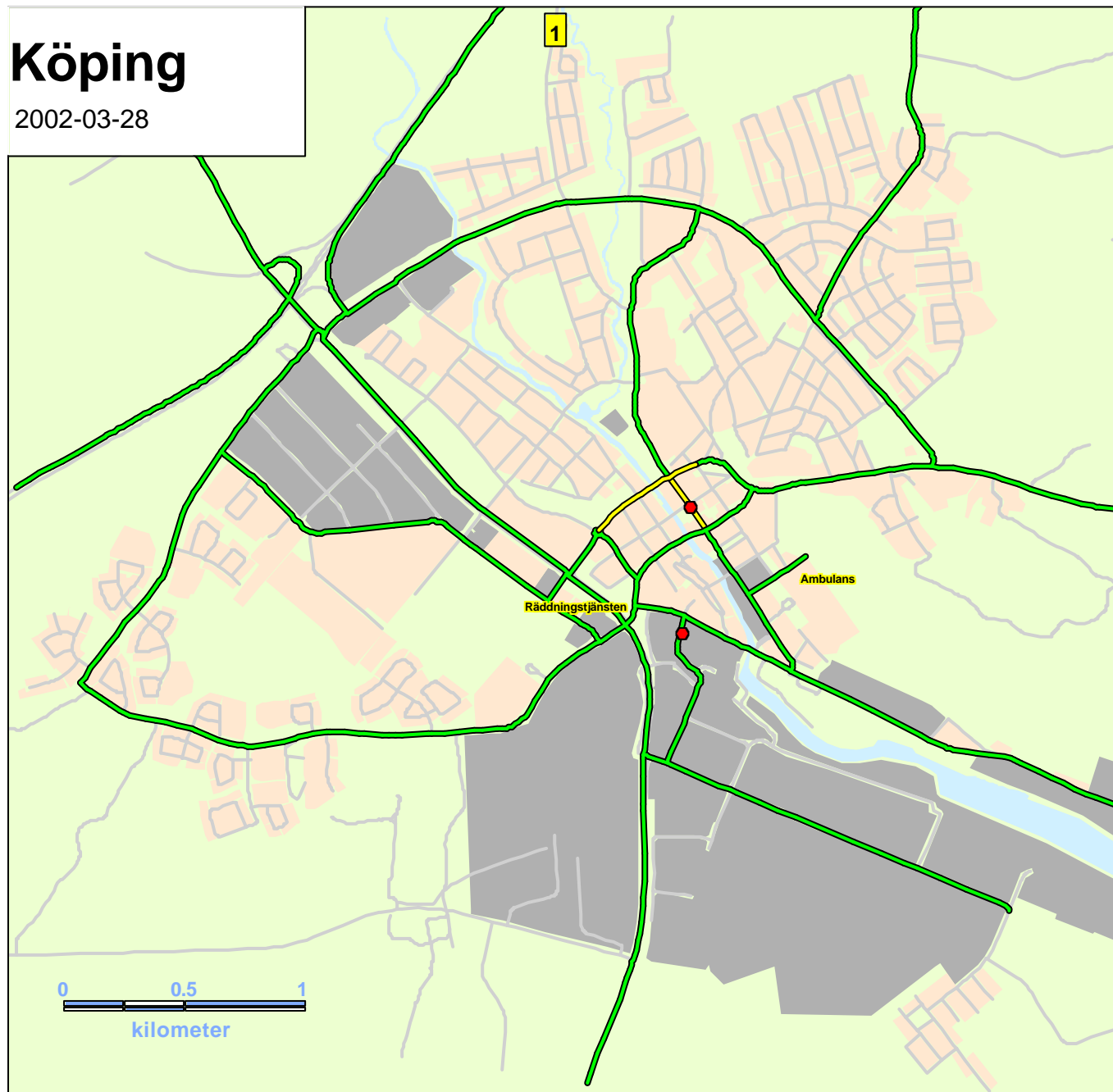


# Kvalitetsbedömning av primära utryckningsvägar







**Köping**

2002-03-28



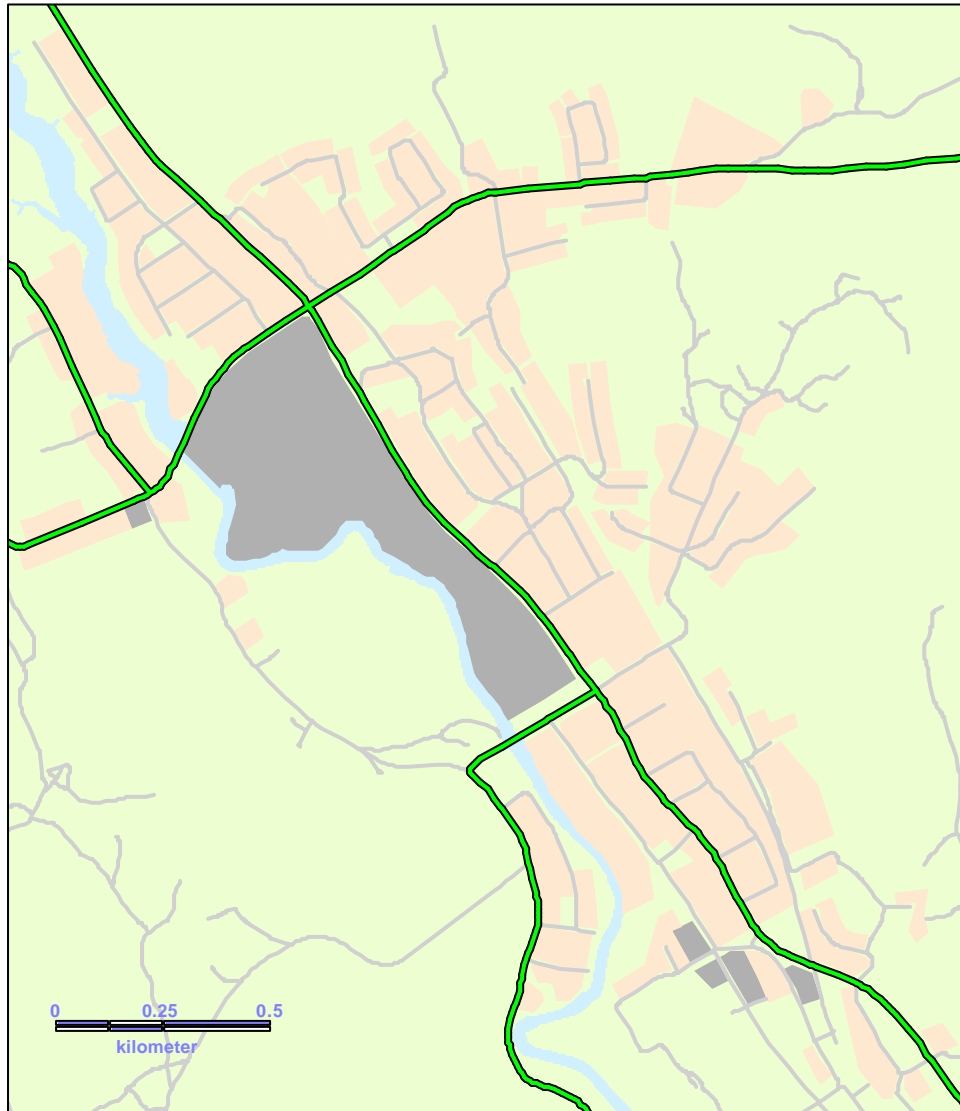
## Framkomlighet

-  God kvalitet
-  Mindre god kvalitet
-  Låg kvalitet
-  Används ej som utryckningsväg pga för låg maxhöjd på vägport

# Kvalitetsbedömning av primära utryckningsvägar

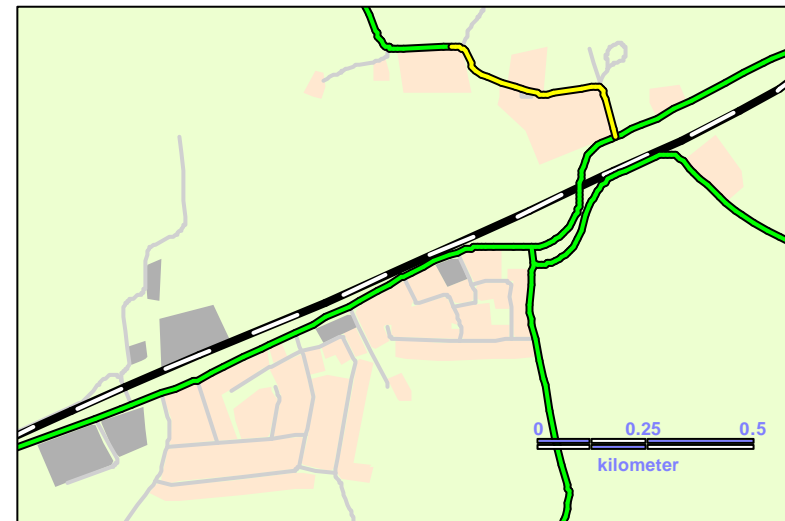


## Kolsva 2002-03-28



- God kvalitet
- Mindre god kvalitet

## Munktorp 2002-03-28





## 2.11 Cykelnät

### Kvalitetsbedömning av cyklisters säkerhet

Kvalitetskriterierna i tabellen nedan avser kvaliteten för cykeltrafikens säkerhet. Säkerhet på det övergripande nätet beaktas utifrån vuxna cyklisters trafikförmåga. Blandtrafik på vägar med högre färdhastighet än 30 km/h för biltrafiken är inte att betrakta som god kvalitet med avseende på cyklisters säkerhet.

Kvalitetsnivå på cykelnätet med avseende på säkerhet			
Länktyp	Oseparerad cykeltrafik	Cykelfält, med plats att cykla	Separat cykelbana
Övergripande cykelnätet på huvudgata (50 km/h)	röd	gul	grön
Övergripande cykelnätet på lokalgata	gul	gul	grön
Lokala cykelnätet på lokalgata	gul	gul	grön
Lokala cykelnätet på lokalgata (max 30 km/h)	grön	grön	grön
Helt friliggande gc-väg	-	-	grön

### Kvalitetsbedömning av cykelnätets framkomlighet

För det övergripande cykelnätet finns utöver kraven på trafiksäkerhet anspråk på ett kontinuerligt, lättorienterat och tydligt nät som ger en god färdhastighet och en hög komfort. Dessa parametrar sammanvägs och kvalitetsbedöms under begreppet framkomlighet utifrån separeringsgrad i det befintliga nätet.

Kvalitetsnivå på cykelnätets framkomlighet			
Länktyp	Oseparerad cykeltrafik	Cykelfält	Separat cykelbana
Övergripande cykelnät på huvudväg	röd	grön	grön
Övergripande cykelnätet på lokalväg	gul	grön	grön
Helt friliggande gång/cykelväg	-	-	grön

För god kvalitet vad gäller kontinuitet och framkomlighet i det överordnade cykelnätet skall cykeltrafiken vara separerad från biltrafiken. Cykelfält bedöms ge en god kvalitet med avseende på kontinuitet och framkomlighet men är ur trafiksäkerhetssynpunkt en tveksam lösning.

På följande sidor visas kvalitetsbedömning av det övergripande cykelnätets säkerhet. Motsvarande kartor för cyklisters framkomlighet blir snarlika då kvalitetskriterierna för denna bedömning i stort sett överrensstämmer med kriterierna för säkerhet.

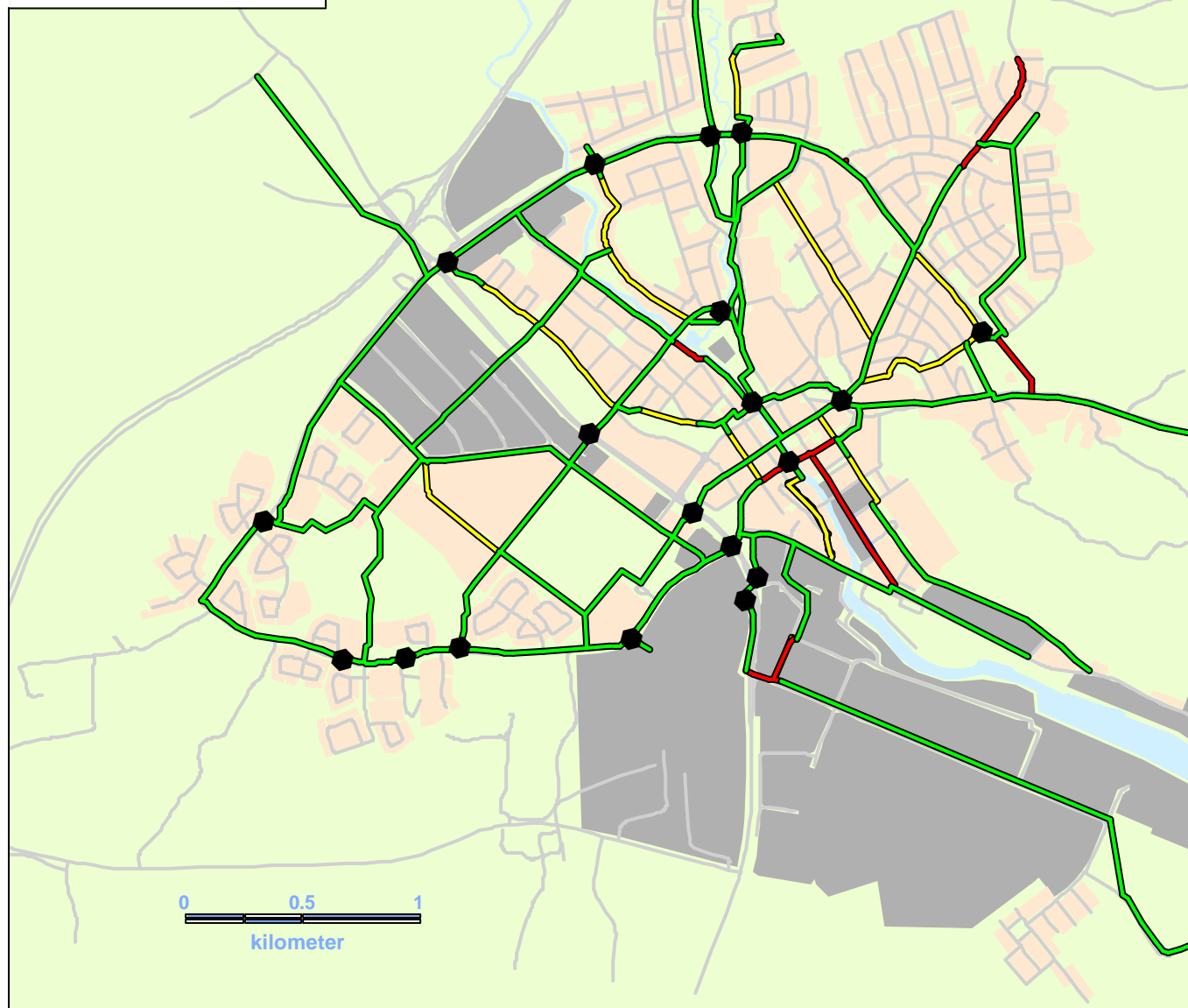
Det lokala cykelnätet ligger inom föreslagna 30-områden där det inte föreligger några behov av separerad cykeltrafik.

# Kvalitetsbedömning av överordnade cykelnätet



**Köping**

2002-03-28



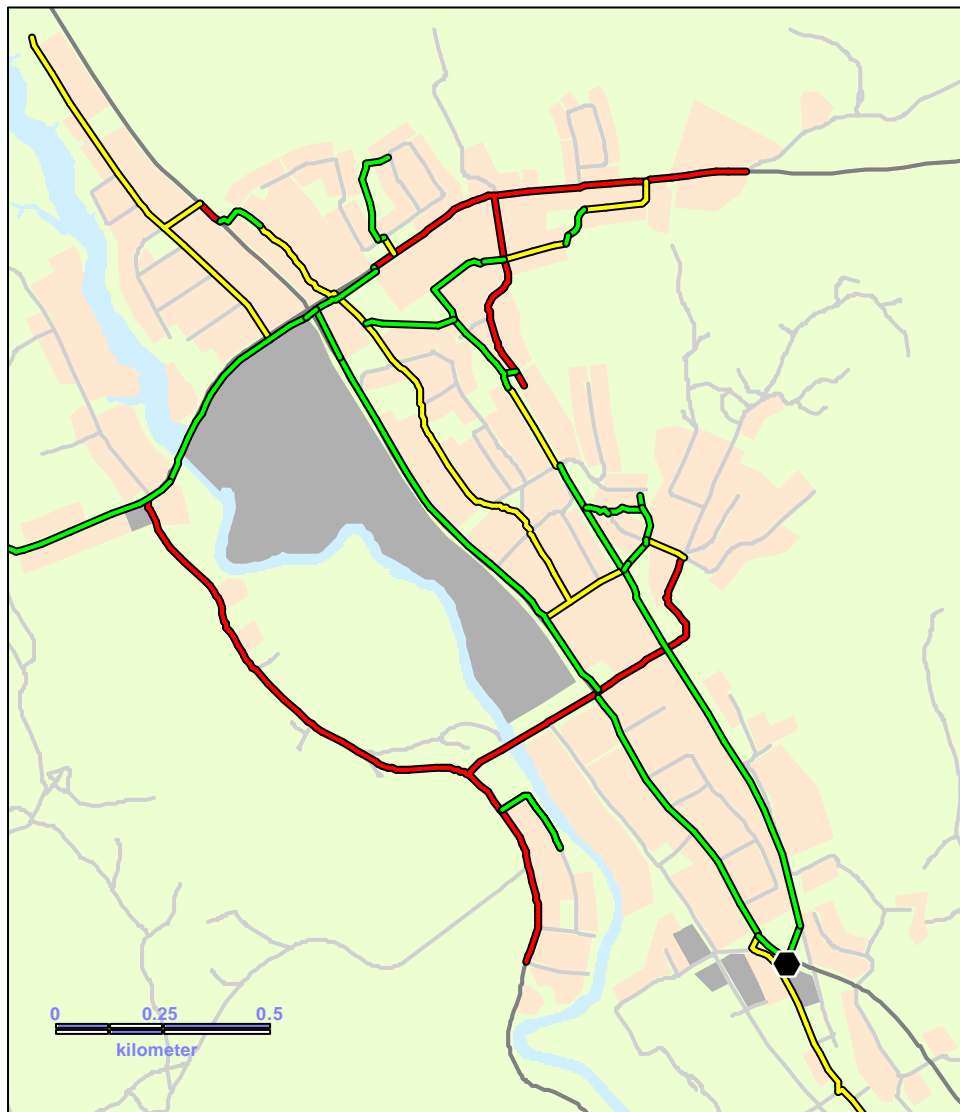
## Trafiksäkerhet och framkomlighet

-  God kvalitet
-  Mindre god kvalitet
-  Låg kvalitet
-  Planskildhet

# Kvalitetsbedömning av överordnade cykelnätet



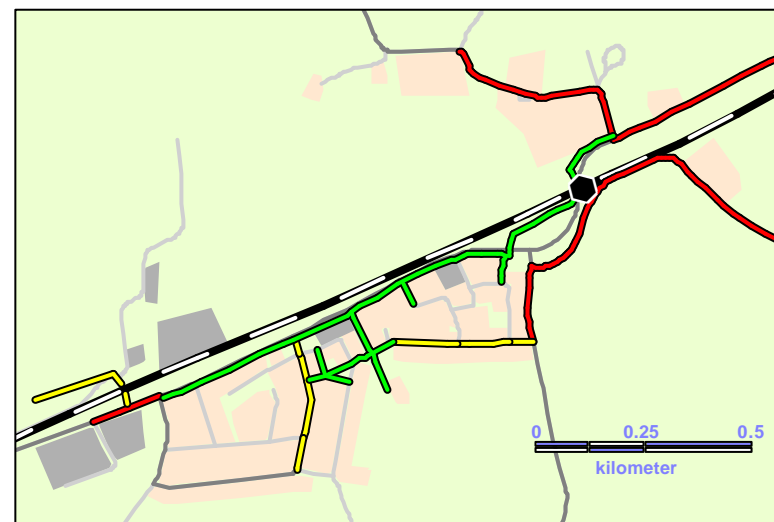
**Kolsva** 2002-03-28



## Trafiksäkerhet och framkomlighet

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet
- Planskild korsning

**Munktorp** 2002-03-28



## 2.12 Gångpassager och cykelpassager

Trafiksäkerheten på gång- och cykelpassager bedöms efter biltrafikens hastighet och de fordon som färdas i högst hastighet är avgörande för vilken kvalitetsnivå en gång- och cykelpassage har.

En säker gång- och cykelpassage erhålls enbart om biltrafikens hastighet är låg. Därför har trafiksäkerheten bedömts efter den hastighet som accepteras av 85 % av bilisterna.

Bilarnas punkthastighet har bedömts utifrån skyltad hastighet som sedan korrigerats med hänsyn till hastighetsmätningar, korsningsavstånd, sektion och trafikmängder.

Kvalitetsnivå för korsande gc-trafikanter vid hastighet som accepteras av 85% av bilisterna (85 percentil)

	< 30 km/h	30 – 40 km/h	> 40 km/h
Kvalitetsnivå	grön	gul	röd

Gult betyder mindre god kvalitet och kan godtas under begränsad tid.  
Rött betyder låg kvalitet och kan inte godtas.

Framkomligheten för gående och cyklister beror främst på reglering och utformning av passagera.

Kartorna på följande sidor visar vilka möjligheter gående och cyklister har att korsa biltrafiknätet i förhållande till anspråken.

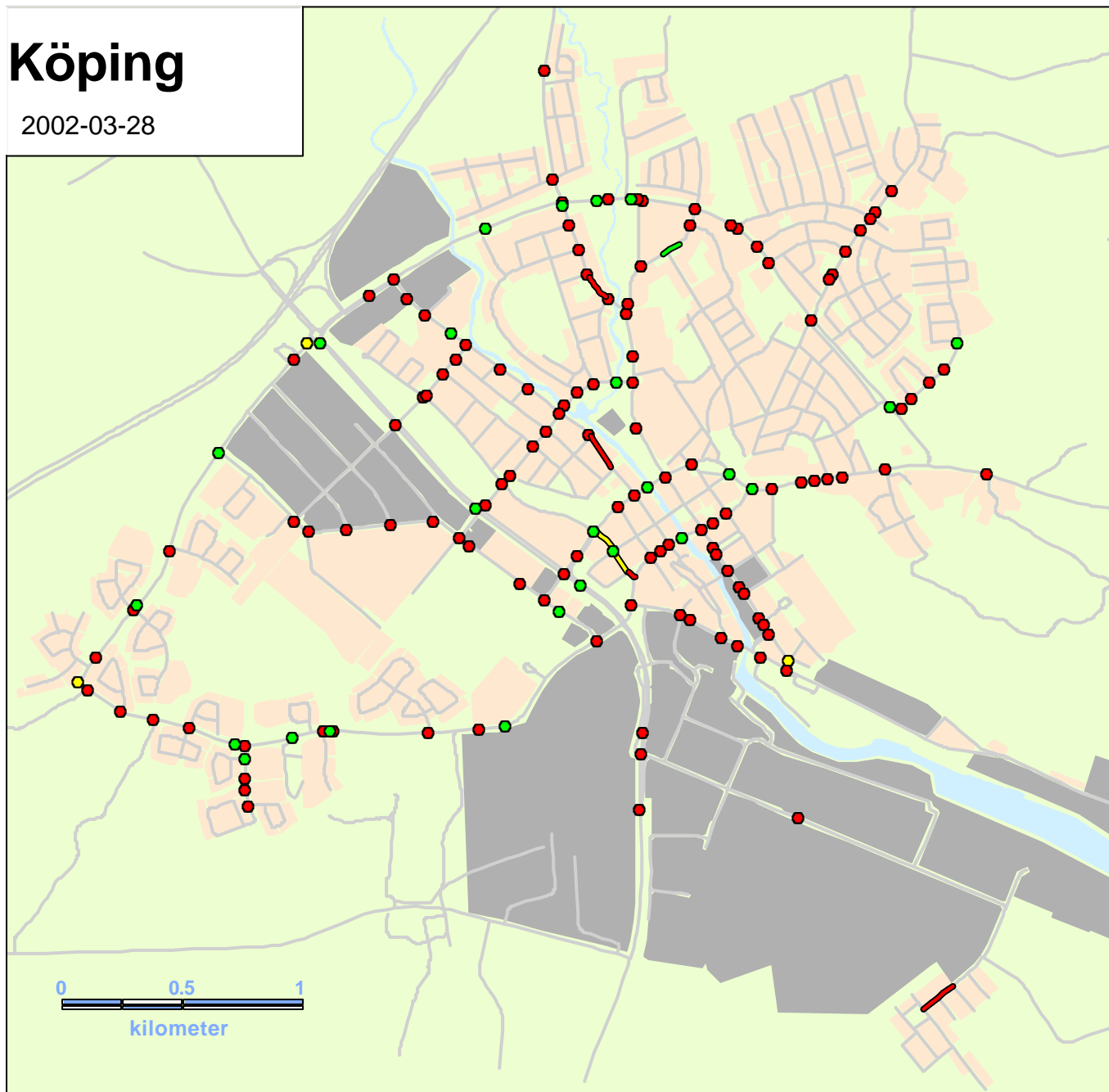


# Kvalitetsbedömning av gång- och cykelpassager



## Köping

2002-03-28



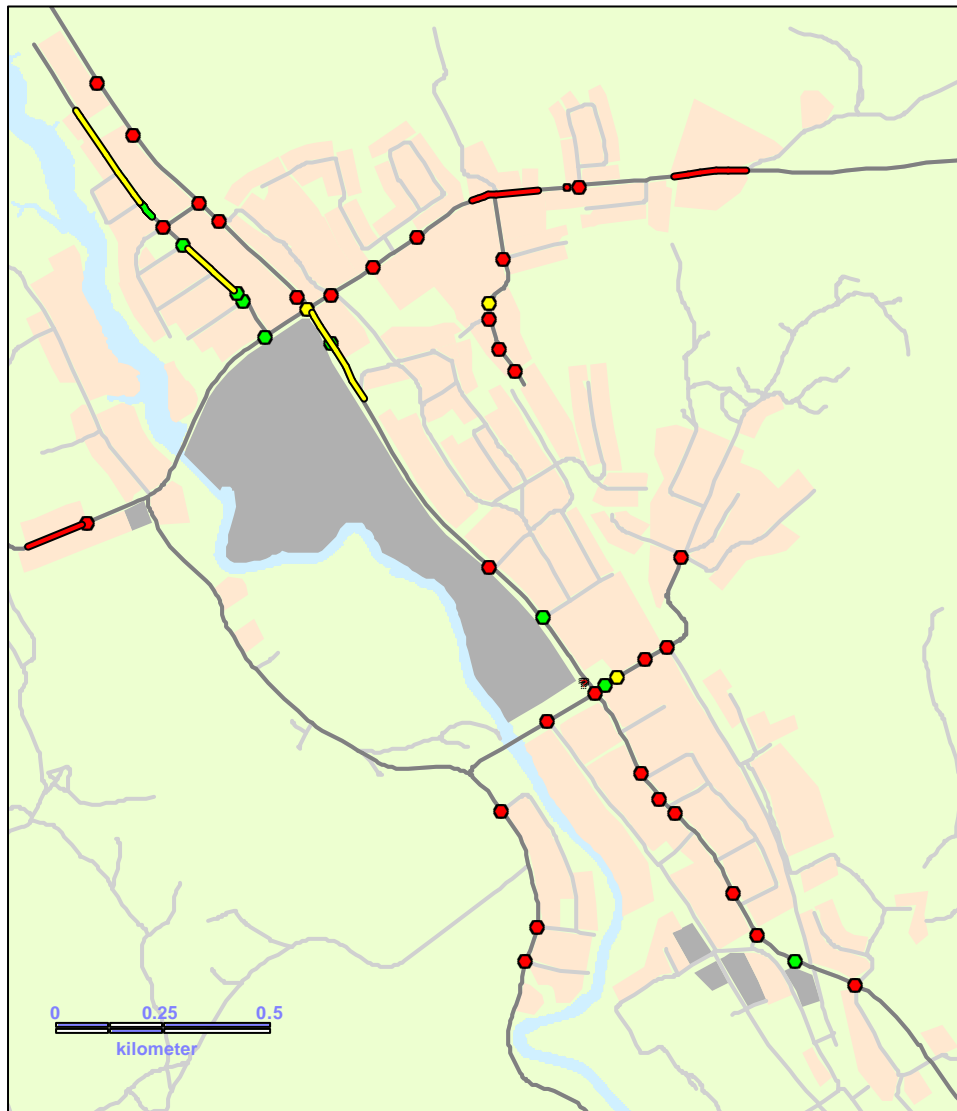
### Trafiksäkerhet

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet

# Kvalitetsbedömning av gång- och cykelpassager



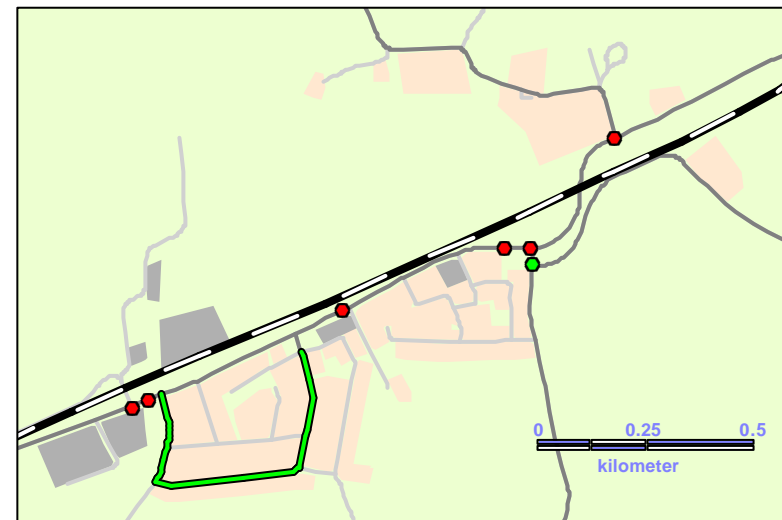
## Kolsva 2002-03-28



### Trafiksäkerhet

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet

## Munktorp 2002-03-28



## 4 Förslag till förändring

För att kunna föreslå förändringar och förbättringar av de olika trafiknäten måste de olika trafikantslagens intressen vägas mot varandra. Genom att jämföra och analysera kvalitetsnivåer samt motstridiga anspråk mellan de olika trafikantslagen kan de mest fördelaktiga alternativen lyftas fram. På en länk kan t ex gångtrafikanternas anspråk att korsa innebära en bilhastighet på högst 30 km/h medan samma länk är en del i huvudnätet för biltrafik, där hastighetsanspråket är minst 50 km/h. Länken kan också vara en del i det primära uttryckningsnätet där anspråket är 50 km/h.

I vissa fall är dock motsättningarna i hastighetsanspråk mellan de olika trafiknäten så stora att det är omöjligt att uppnå en acceptabel standard för alla trafikantslag. För att lösa ett sådant problem krävs förändringar av något trafiknät. Förändringar i trafiknät kan dels ske genom att befintliga gators funktion förändras och dels genom utbyggnad av nya länkar i nätet.

### 4.1 Förslag till nytt biltrafiknät

Med underlag av kvalitetsbedömningar och konfliktanalysen prövas förändringar av trafiknätetsstrukturen och funktionsindelningen för att få en optimal struktur i huvudnätet. Kan t ex biltrafik överföras till andra ”trafiktåligare” länkar eller en framtida förbifart? Kan några nätproblem lösas genom regleringsåtgärder som förändrar trafikfördelningen i nätet?

Siffrorna på följande kartor visar på förändringar av bilnät och överrensstämmer med tabellen nedan.

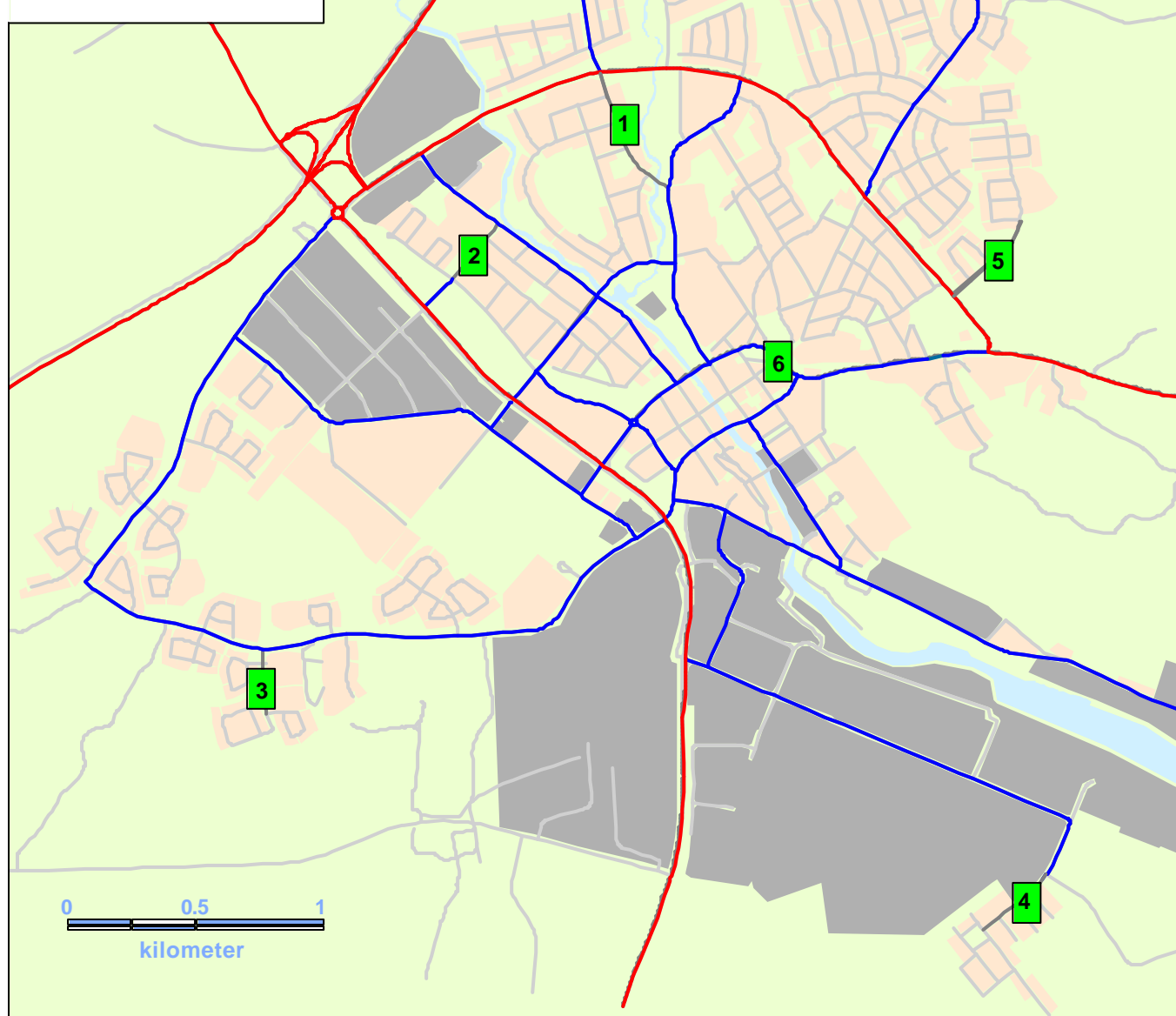
Länkar med ny funktion i nätet	Effekt
Köping 1 Del av Odensvivägen	Klassas ned till lokalnätet
Köping 2 Del av Lötgatan	Klassas ned till lokalnätet
Köping 3 Skogsleden	Klassas ned till lokalnätet
Köping 4 Del av Kungsängsvägen	Klassas ned till lokalnätet
Köping 5 Del av Fågelvägen	Klassas ned till lokalnätet
Köping 6 Torggatan -Västeråsvägen	Klassas ned till huvudgata
Kolsva 1 Hammarvägen	Klassas ned till lokalnätet
Kolsva 2 Del av Strömvägen	Klassas ned till lokalnätet
Kolsva 3 Björnstigen	Klassas ned till lokalnätet
Munktorp 4 Del av Bergsbyvägen	Klassas ned till lokalnätet
Munktorp 5 Solhemsvägen	Klassas ned till lokalnätet
Munktorp 6 Senstavägen	Klassas ned till lokalnätet






# Förslag till ny funktionsindelning av bilnät



## Köping

2002-03-28



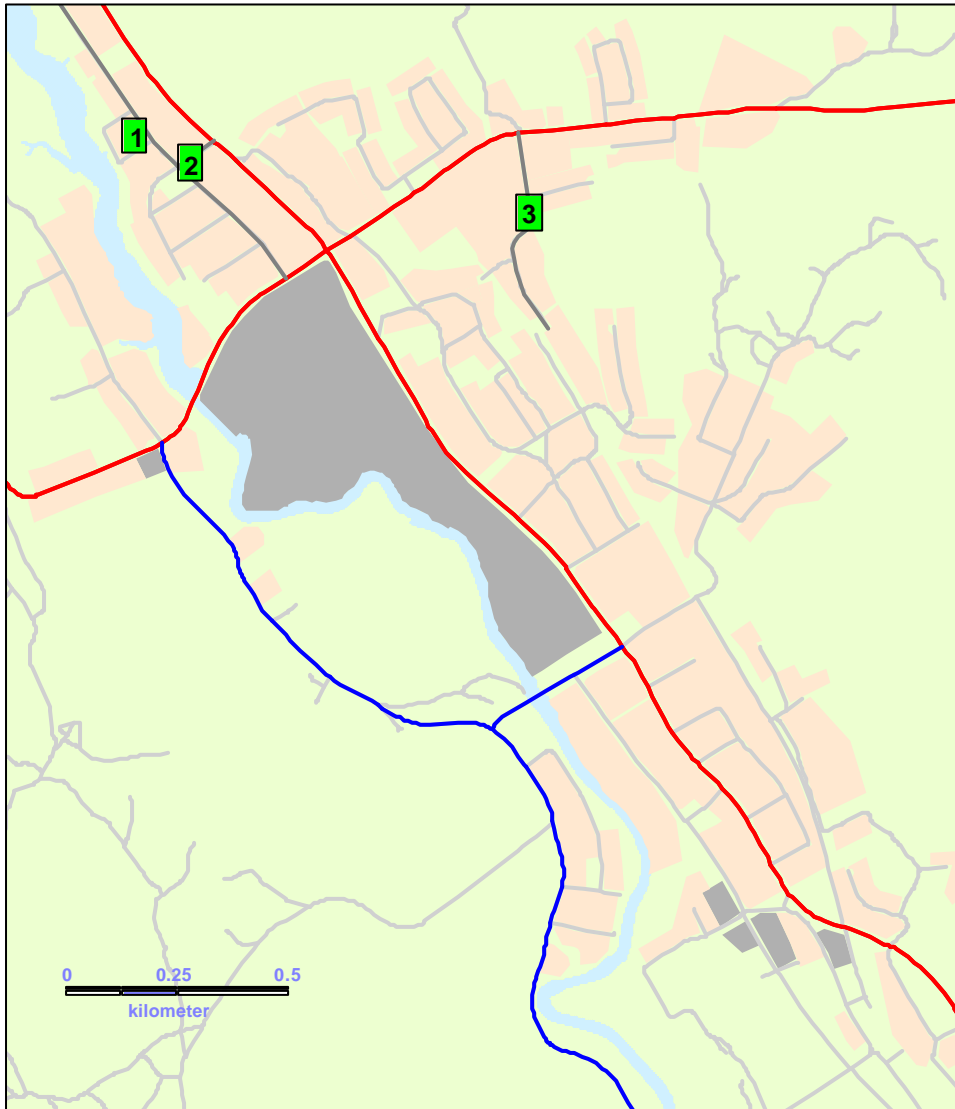
-  Genomfart / Infart
-  Huvudgata
-  Länk med förändrad funktion
-  Klassas om till lokalgata
-  Klassas om till huvudgata







# Förslag till ny funktionsindelning

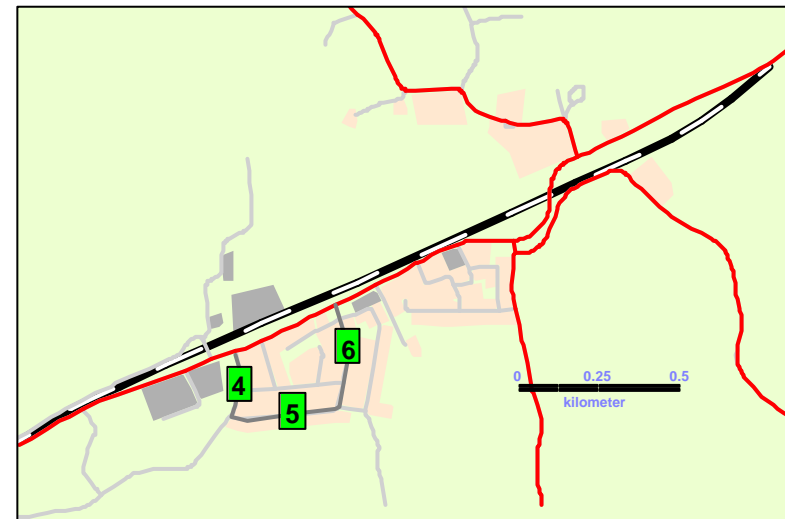


**Kolsva** 2002-03-28



-  Genomfart / Infart
-  Huvudgata
-  Länk med förändrad funktion
-  Klassas om till lokalgata

**Munktorp** 2002-03-28



## 4.2 Hastighetsklassificering av föreslaget bilnät

De nätförändringar som beskrivs ovan löser inte alla nätproblem. Det kommer att kvarstå konflikter, särskilt i huvudgatunätet. Nästa moment i nätanalysen blir därför att försöka lösa eller minska de kvarstående problemen i dessa nätdelar genom att pröva vilken hastighetsklass som ger optimal avvägning mellan trafikslagets olika anspråk. Samtidigt beaktas önskemålen om kontinuitet i hastighetsanspråken över sammanhängande sträckor inom samma funktionsklass.

### Hastighetsklassificering av trafiknätet

Hastighetsklassificeringen nedan bygger på de nätfunktioner som redovisats i förslag till nytt bilnät. Vid hastighetsklassificeringen av vägnätet används följande typer av gator.

**Gångfartsgatan** är som regel lokalgata och är utformad för att vara ett gemensamt uterum för alla som bor eller har ärende längs gatan. Den är inte uppdelad i skilda banor för trafikslagen. Gångfartsgatan hastighetssäkras, detaljutformas och regleras så att bilarna har högst gångfart och lämnar de gående företräde.

**30-gatan** Är också som regel en lokalgata men vissa huvudgator kan också tillhöra denna gatutyp. Cykeltrafik kan ske på cykelbanor eller ute i gatan. Gångtrafiken har gångbanor avskilda med kantsten. Gående och cyklister kan korsa 30-gatan var som helst i gatukors eller på sträckor. Gatan har därför inga särskilt reglerade gång- eller cykelpassager, men funktionshindrade ska kunna korsa gatan bekvämt genom sänkta kantstenar eller förhöjda passager och liknande vid korsningarna samt på andra platser där behovet att korsa gatan är stort. I innerstaden tillgodoses en del av parkeringsbehovet på 30/30-gatorna.

**50/30-gatan** ingår i huvudgatunätet men särskilt i innerstaden är den ofta samtidigt lokalgata för de som bor, arbetar eller har butiker i husen längs gatan. Körbanan har normalt ett körfält i vardera körriktningen. Gatan bör ha både cykelbanor och gångbanor. Målpunkterna för gående längs gatan och korsande cykelstråk är ofta så lokaliserade att gång- och cykeltrafik kan styras till särskilda passager. Dessa är hastighetssäkrade till 30 km/h.

**50-gatan** Är genomfarts- och huvudgata inom tätorten där oskyddade trafikanter inte har några anspråk på att korsa gatan och utgörs i huvudsak av huvudgator i tätortens ytterområden.

**70/50-gatan** Är genomfarts- och ibland huvudgata inom tätorten där oskyddade trafikanterna inte har några anspråk på att korsa gatan eller där dessa båda trafikantgrupper kan korsa gatan i planskildhet. Gatorna utgörs framförallt av större vägar och gator med genomfartstrafik där korsningsavståndet är stort och där det inte finns utfarter längs gatan.

Kartorna visar de hastighetsklasser som ger önskad avvägning mellan biltrafikens hastighet respektive gåendes och cyklisters anspråk på säker korsning.

**Miljö** - Säkrare gång- och cykelpassager samt ett förbättrat cykelvägnät medför ökad framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister. Målet är att flera människor ska gå eller cykla vid korta resor vilket är positivt både ur hälso- och miljösynpunkt.

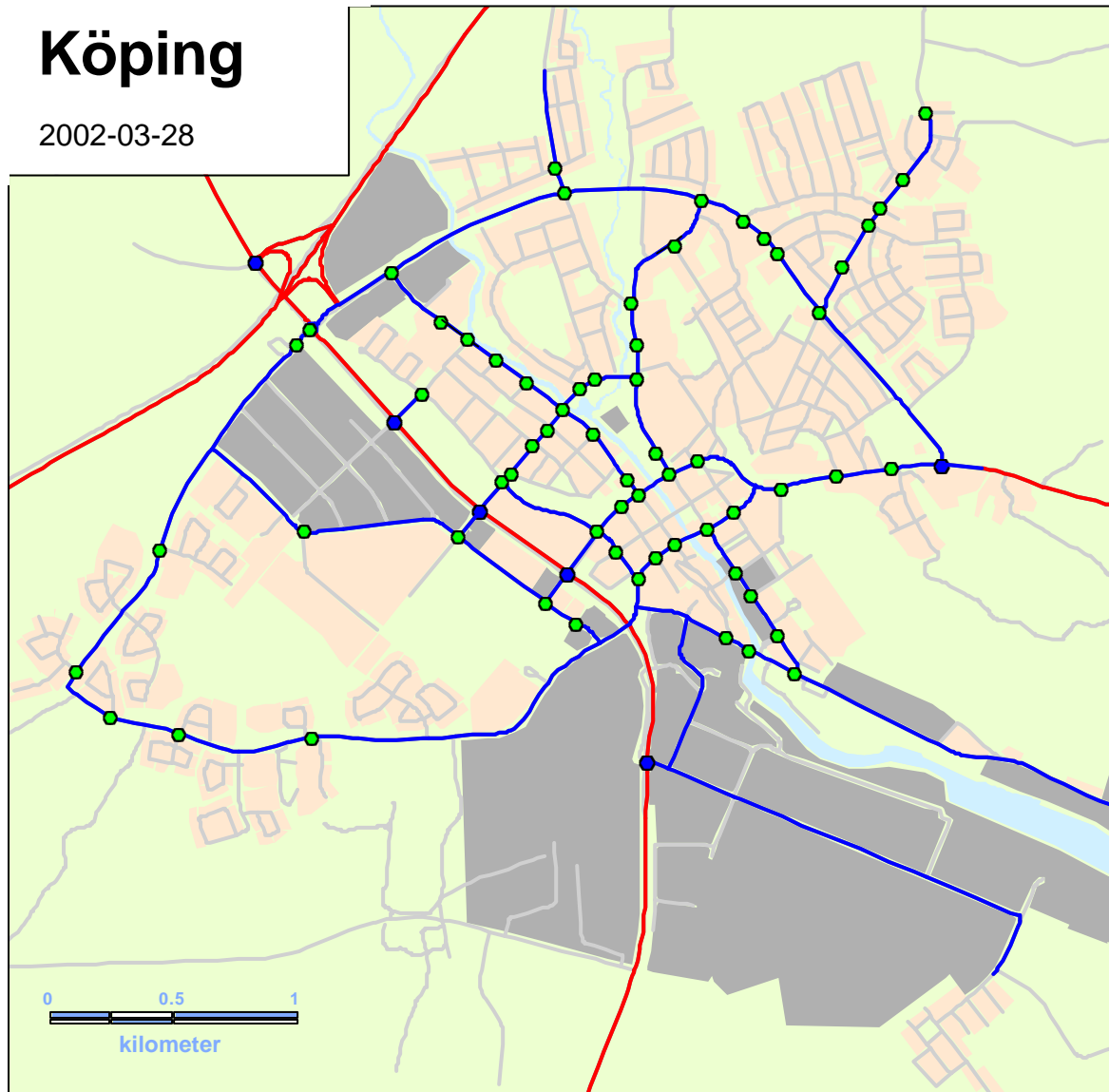
Lägre hastighet i tätorten är positivt för trafiksäkerheten samtidigt som det är gynnsamt med tanke på buller och avgasutsläpp. Det förutsätter en jämn och låg hastighet.

# Förslag till ny hastighetsklassificering



## Köping

2002-03-28

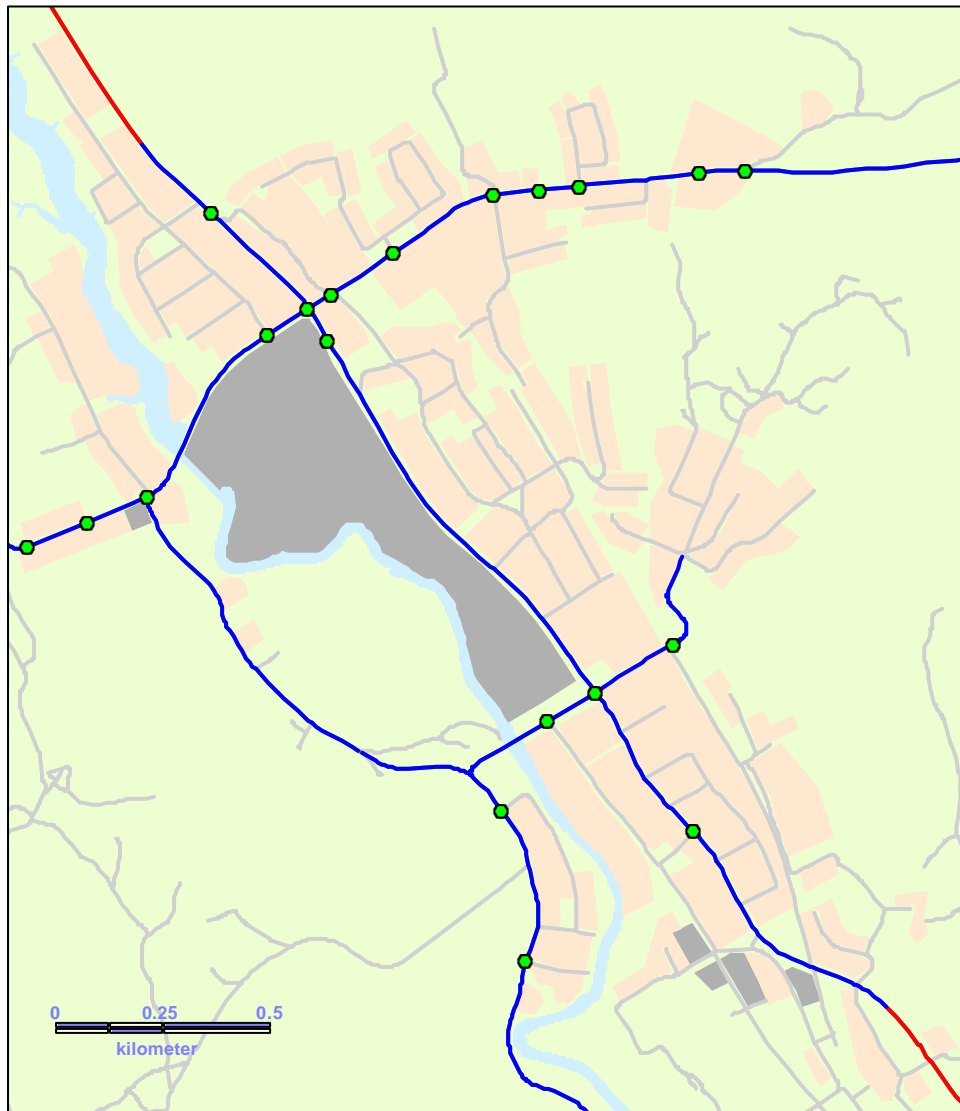


- 30 km/h i punkt
- 30 km/h på sträcka
- 50 km/h i punkt
- 50 km/h på sträcka
- 70 km/h eller mer på sträcka

# Förslag till ny hastighetsklassificering

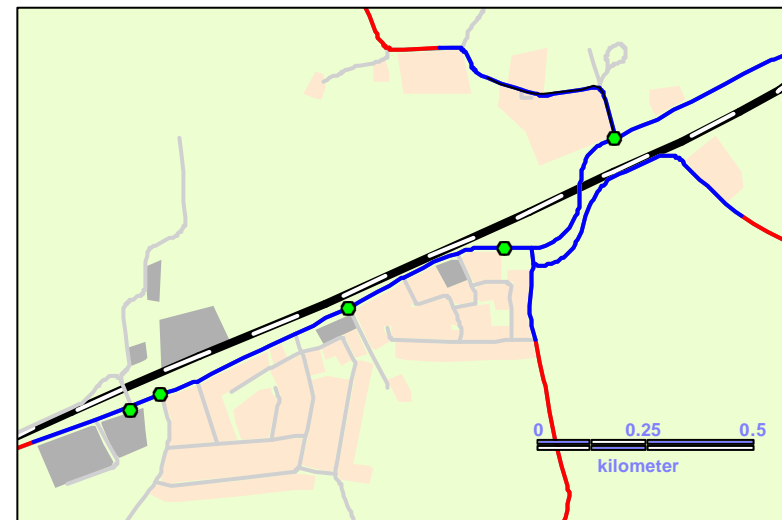


## Kolsva



- 30 km/h i punkt
- 30 km/h på sträcka
- 50 km/h på sträcka
- 70 km/h eller mer på sträcka

## Munktorp



### 4.3 Förbättrad busstrafik

Låg kvalitet på framkomlighet för busstrafiken orsakas i många fall av korta hållplatsavstånd där retardations- och accelerationssträckorna utgör större delen av körsträckorna. Avstånd mellan hållplatser måste dock ställas mot anspråket på korta avstånd mellan målpunkt och hållplats.

### 4.4 Lokalgatunät indelat i 30-områden

Lokalgatunätet ligger i de områden som omsluts av huvudnätet. Där bör säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister vara dimensionerande. Där finns ofta målpunkter för gående längs alla gator och anspråket att kunna korsa säkert får prioritet, bilisternas anspråk på färdhastighet är låg med hänsyn till de korta körsträckorna inom lokalnäten. Hastigheten inom lokalnäten bör vara högst 30 km/h eller gångfart. Av dessa skäl införs begreppet ”30-områden”. För varje lokalnät bör avståndsvillkoret, högst 400 m körsträcka på lokalgator till huvudnätet vara uppfyllt. Genomgående gatuförbindelser som medför risk för s k ”smitttrafik” genom området bör ses över i samband med förändringar i huvudnätet. Risken för genomfartstrafik kan ofta elimineras genom avstängningar, enkelriktningar och liknande nätåtgärder.

Kartorna på följande sidor visar förslag till indelning i 30-områden

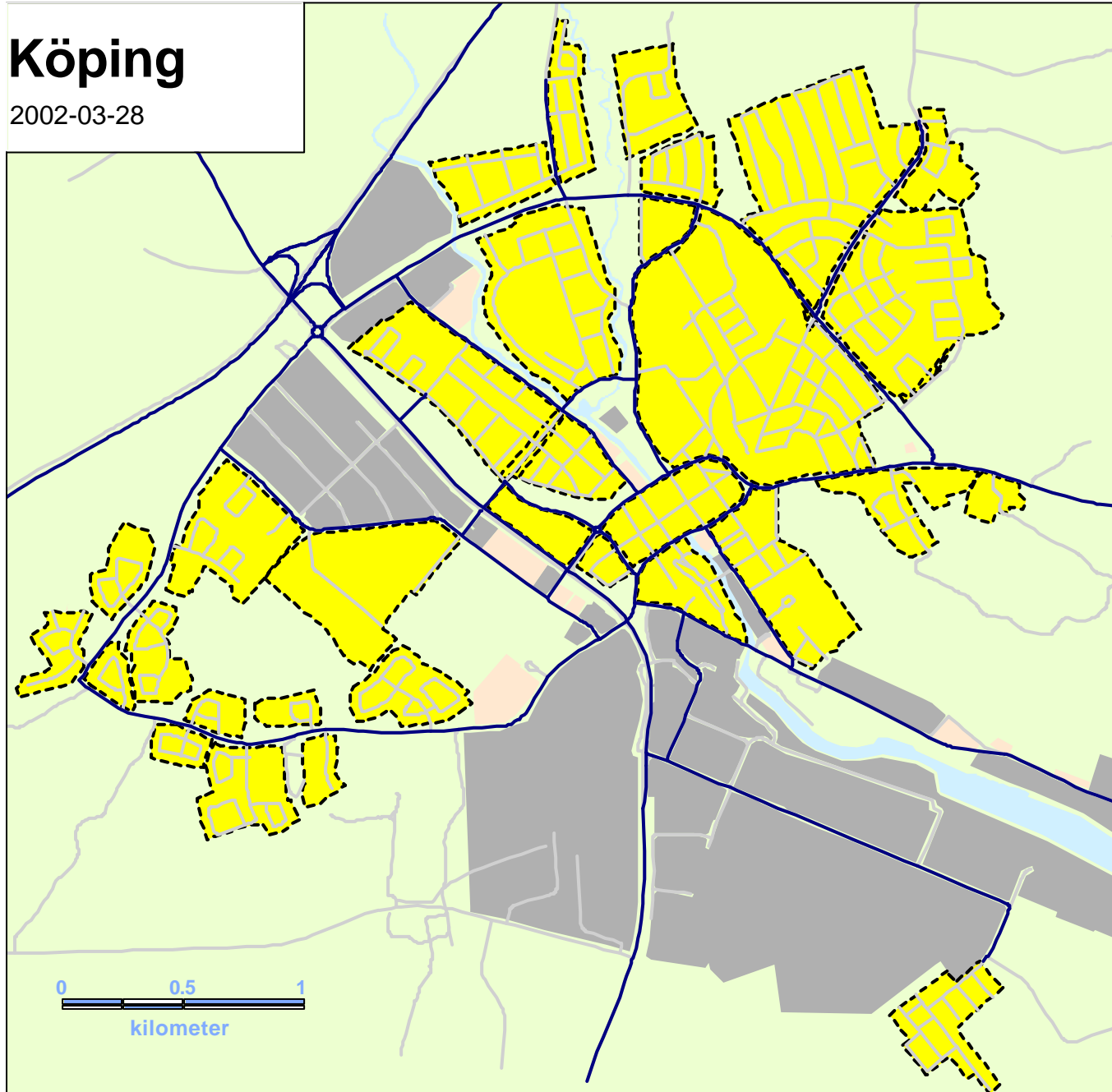


# Förslag till indelning av 30-områden



**Köping**

2002-03-28



30 - område

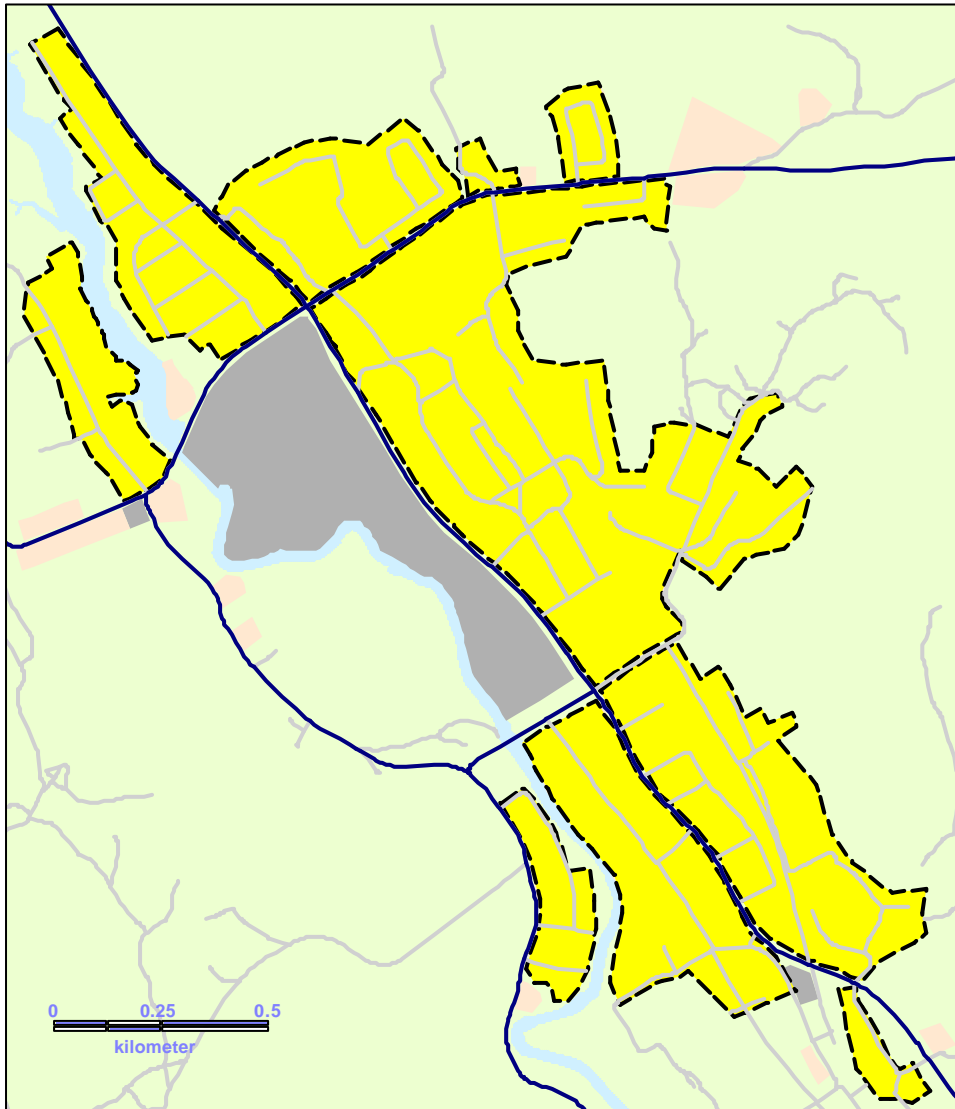



Nytt huvudnät

# Förslag till indelning av 30-områden

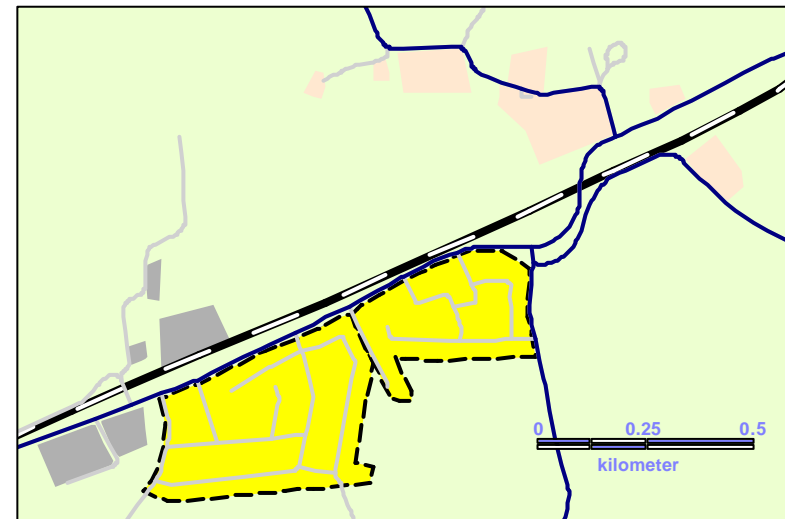


## Kolsva 2002-03-28



-  30 - område
-  Nytt huvudnät

## Munktorp 2002-03-28



## 4.5 Förbättrat cykeltrafiknät

Med underlag av föregående redovisade hastighetsklassificering av biltrafiknätet kan åtgärder i cykelnätet föreslås. Utmed sträckor i huvudnätet som är hastighetsklassificerade till 50 eller 70 km/h bör separerade cykelbanor byggas. För att knyta samman det överordnade cykeltrafiknätet och ge cykeltrafiken en god framkomlighet bör också nya cykellänkar byggas utmed vissa lokalgator.

Cykelnätet bör vara uppbyggt av länkar, som kan vara

- ▶ helt friliggande cykelvägar i grönområden, parker, etc.
- ▶ separata cykelbanor längs med gator.
- ▶ lågtrafikerade lokalgator där cykeltrafik blandas med biltrafik.
- ▶ gångfartsgator, där gående och cyklister prioriteras.






# Förslag till nytt cykelnät



**Köping**

2002-03-28

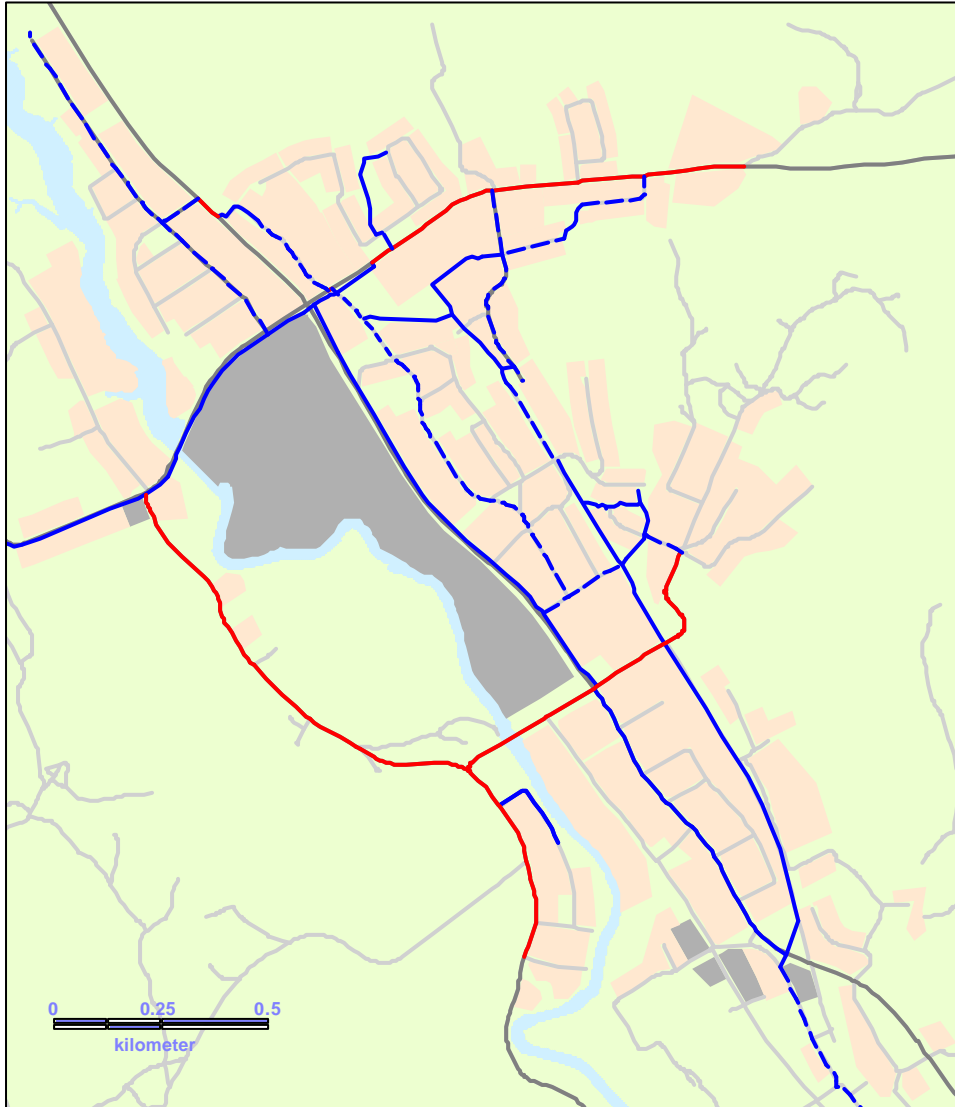


-  Ny cykelbana
-  Befintlig cykelbana
-  På lokalgata

# Förslag till nytt cykelnät

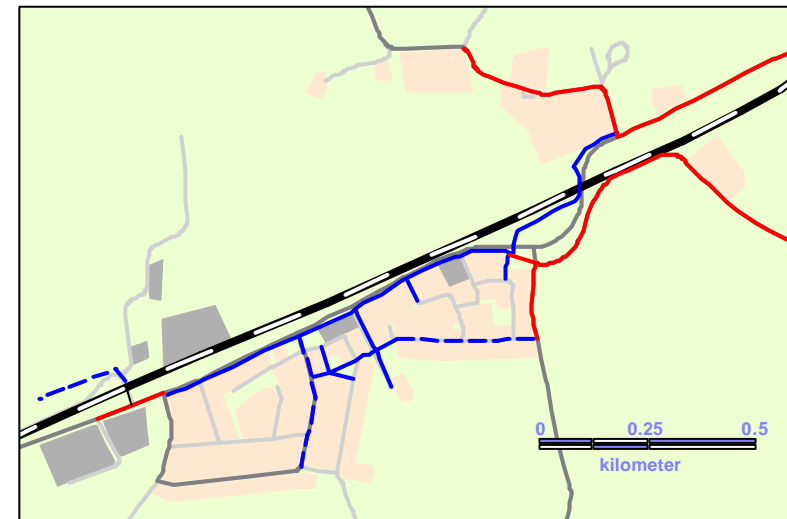


## Kolsva 2002-03-28



- Ny cykelbana
- Befintlig cykelbana
- På lokalgata

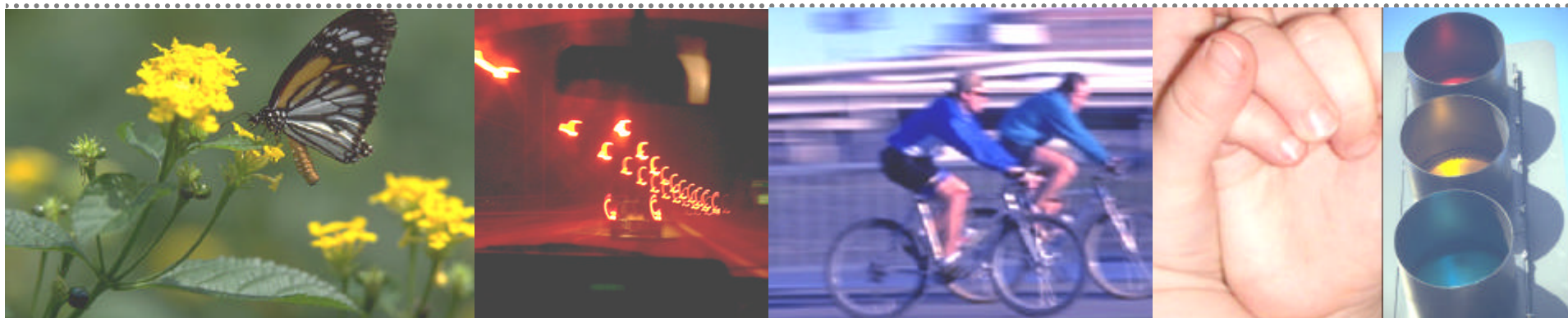
## Munktorp 2002-03-28



I oktober 1997 antog riksdagen propositionen "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället" och därmed har trafiksäkerheten getts ökad tyngd.

Nollvisionens teser har utvecklats till användbara principer i reformprogrammet "Säkrare trafikmiljö i tätort" och i "Lugna gatan!" en handbok och processbeskrivning i riktning mot "Nollvisionen".

"Lugna gatan!" har bildat underlag i arbetet med Trafikplan Köping.



Köpings kommun  
731 85 Köping  
Tel. 0221 – 250 00



Gatubolaget  
Box 1086, 405 23 Göteborg  
Tel. 031 – 62 80 00