



# Rätt fart i Kinda

En analys av hastighetsgränserna i tätorterna Kisa och Rimforsa i Kinda kommun



## Beslutshandling

Upprättad: 2020-10-28

Beslutad: 2020-11-24 SBN § 212

## Innehållsförteckning

1	Bakgrund .....	3
1.1	Uppdraget.....	3
1.2	Begreppsförklaring .....	4
2	Nulägesbeskrivning och inventering.....	5
2.1	Trafiken i Kisa.....	6
2.2	Trafiken i Rimforsa.....	7
3	Analys .....	8
3.1	Dialog.....	9
4	Resultat .....	10
4.1	Kisa.....	10
	Rimforsa .....	11
4.2	30 km/tim och 40 km/tim som hastighetsgräns i en tätort? .....	12
4.3	Ytterligare åtgärder .....	13
5	Genomförande .....	14
5.1	Genomförande Kisa .....	15
5.2	Genomförande Rimforsa .....	18
5.3	Sammanfattning .....	20
6	Medverkande .....	21

## 1 Bakgrund

Ett av kommunens uppdrag är att ansvara för hastighetsgränserna på alla vägar inom sina tätorter, oavsett vägghållare, samt för de kommunala vägar som finns utanför tätorterna. Det är även kommunen som bestämmer vart gränsen går mellan tätort och landsbygd. Sedan år 2008 finns möjligheten att släppa på de traditionella hastighetsgränserna 50, 70, 90 och 110 km/tim så att kommunerna i stället kan sätta hastighetsgränserna på varje 10 km-steg mellan 30 - 120 km/tim.

Dokumentet och analysverktyget *Rätt fart i staden* har som syfte att vara ett stöd för kommunerna i deras arbete för att skapa en bättre miljö i frågan; rätt hastighet utifrån platsens förhållande.

### 1.1 Uppdraget

*Rätt fart i staden* är framtaget av dåvarande Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Rapporten skall vara ett hjälpmedel för kommunerna i deras arbete med att genomföra en översyn och analys över kommunens befintliga hastighetsgränser, i tätorter och på de kommunala vägarna på landsbygden. Motivet för att bedriva arbetet är, bland annat för att synliggöra behovet av åtgärder, ta del av systemutformningsansvaret och att anpassa hastighetsgränserna till de transportpolitiska målen.

I det här dokumentet kommer arbetet kring att analysera tätorterna Kisa och Rimforsa. Analysen är även till för att förenkla en analys av kommunens övriga tätorter i framtiden. Metoden följer de steg som handboken *Rätt fart i staden* rekommenderar för tätorter. Detta gör att dokumentet inte fungerar vid en analys av det kommunala vägnätet utanför tätorterna. Dokumentet ska agera som ett underlag för kommunens framtida beslut om lokala trafikföreskrifter.

Uppdraget har tidigare förankrats i Kinda kommuns politiska mål. I februari 2020 gavs uppdraget att starta upp projektet till en studentmedarbetare från Linköpings universitet. Resultatet lämnades över till kommunen i maj 2020 för fortsatt arbete när studentmedarbetaranställningen avslutades.

## 1.2 Begreppsförklaring

Trafikverket använder sig av ett antal begrepp för att förklara i vilken miljö trafikanter rör sig i staden, så kallade livsrum, se figur 1. De som är relevanta för analysen i Kinda kommun är:

- Integrerat frirum (IF):** Rum i samhället där fotgängare och cyklister är prioriterade och motortrafiken tillåts på de oskyddade trafikanternas villkor. IF domineras av många besöksmål med entréer vända mot och nära gatan. Vanligen centrala, offentliga stadsrum
- Mjuktrafikrum (M):** Rummet innefattar större delen av tätorten och domineras av villakvarter. Husens entréer är vända mot gatan och de som vistas i husen och på tomterna har viss kontakt med gatan. Till skillnad från IF så ska trafiken i mjuktrafikrummet samspela med oskyddade trafikanter. Exempel på det är villakvarter där trottoar finns på en eller två sidor av gatan.
- Integrerat transportrum (IT):** Rummet är vanligen gator och vägar med tyngre trafik. Oskyddade trafikanter har möjlighet att röra sig på ett säkert sätt på trottoar eller separat GC-väg, men väljer hellre andra vägar. Oskyddade trafikanter har ringa anspråk på att korsa vägen och i så fall sker det på anvisad plats. Husens entréer är vända från gatan och ligger gärna en bit ifrån trafiken. Fokus för rummet är transporter och har ofta karaktären av uppsamlingsgata

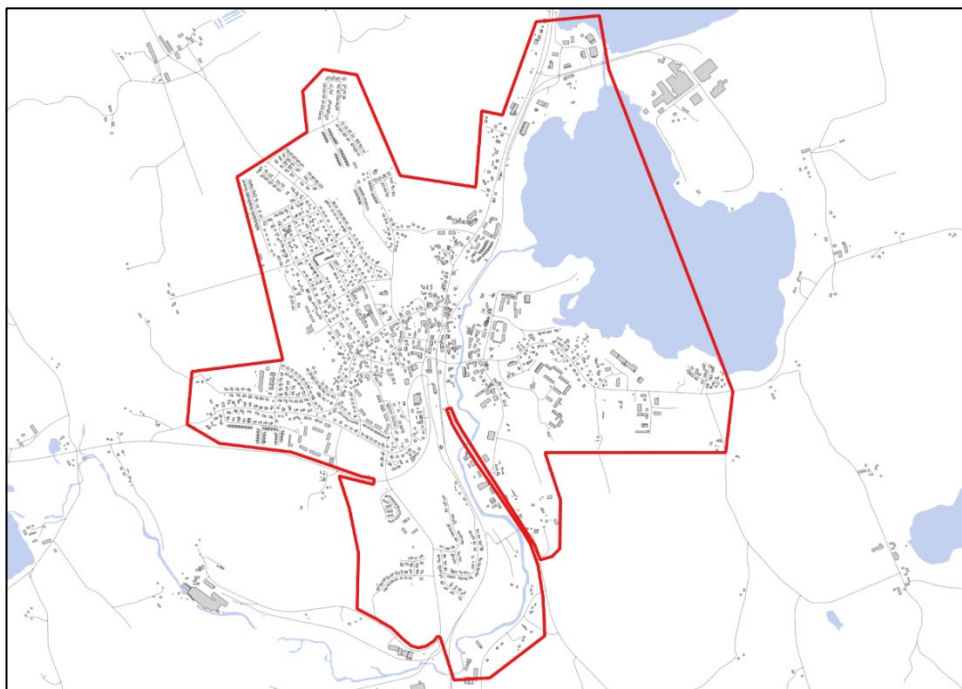


Figur 1. Livsrummodellen, vilken används för att skilja på; frirum, mjuktrafikrum och transportrum.

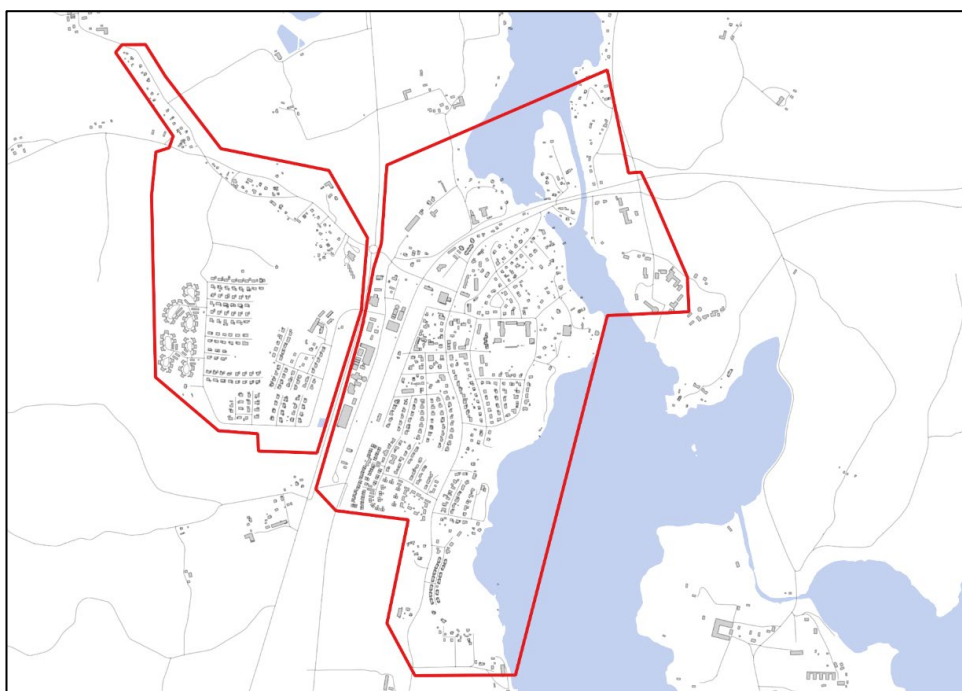
## 2 Nulägesbeskrivning och inventering

I den här delen visas befintliga tätortsgränser och gällande hastighetsbegränsningar i Kisa respektive Rimforsa. Information är tagen från Nationella vägdatan och nulägesbeskrivningen baseras på inventering av tätorternas vägnät.

Föreskrifter om tätbebyggt område i Kinda kommun antogs 2011 (lokal trafikföreskrift 0513 2011:02). Figur 2 visar tätortsgränserna för Kisa och figur 3 visar tätortsgränserna för Rimforsa.



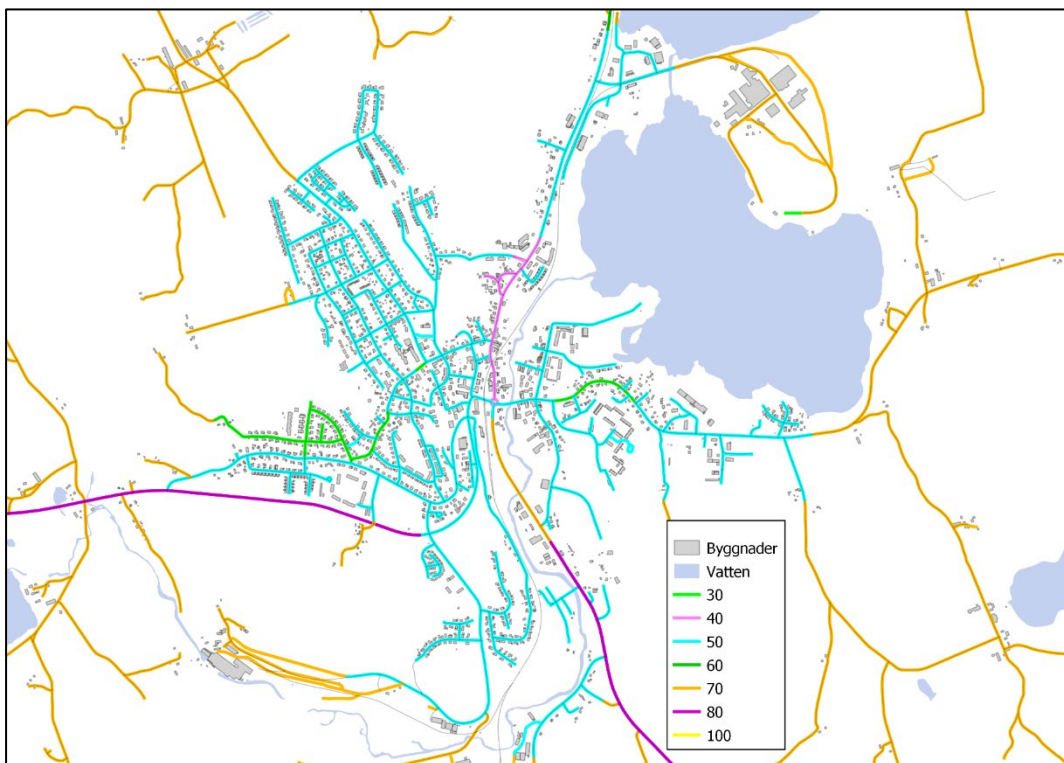
Figur 2. Karta över Kisa tätort enligt Kinda kommuns lokala trafikföreskrifter, 2011.



Figur 3. Karta över Rimforsa tätort enligt Kinda kommuns lokala trafikföreskrifter, 2011.

## 2.1 Trafiken i Kisa

I dagsläget har större delen av Kisa tätort en hastighetsgräns på 50 km/tim. Vid enstaka fall är hastighetsgränsen justerad till 30 km/tim på samhällets gator. Både tvingande och så kallade blå-30 samt även 40 och 60 km/tim på riksväg 23/34 genom samhället förekommer. Figur 4 visar de olika hastighetsgränserna inom tätorten. Hastigheten 50 km/tim visas med ljusblått, 40 km/tim visas med ljuslila och 30 km/tim visas med ljusgrönt. Samhället har inga prioriterade räddningsvägar och gällande kollektivtrafiken så finns en tätortslinje som binder samman tätortens områden.



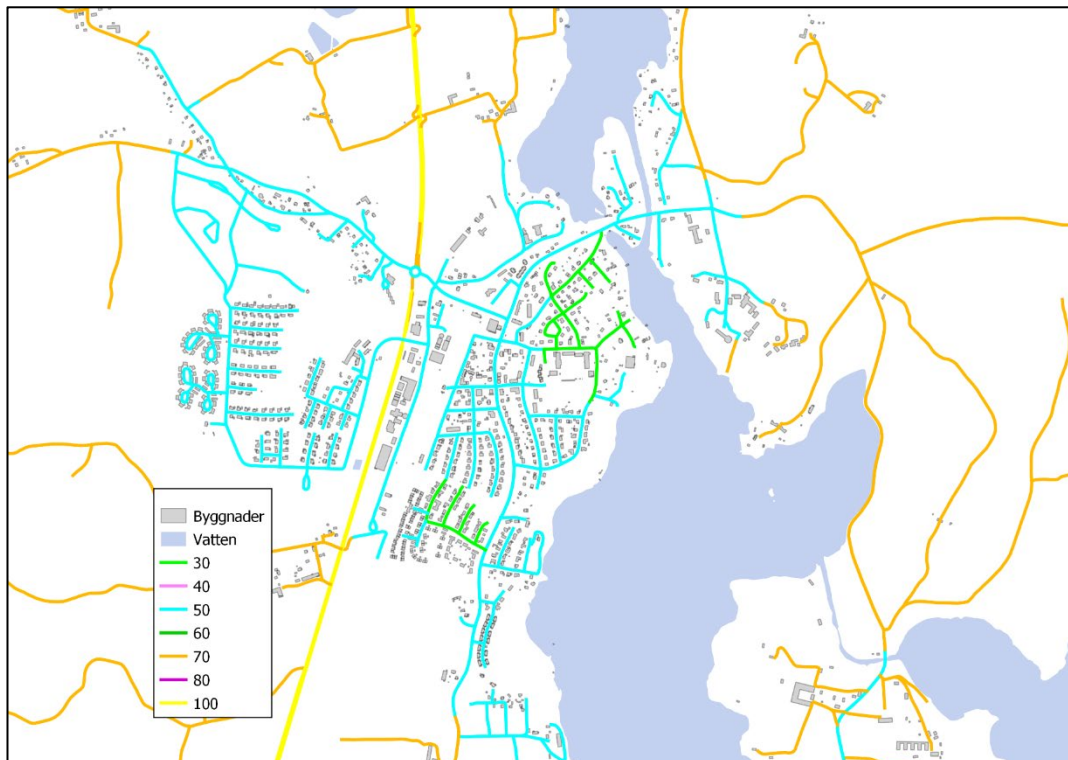
Figur 4. Visar gällande hastighetsgränser i Kisa tätort.

Kisa domineras av så kallade mjuktrafikrum där fotgängare, cyklister och bilar samsas på gatorna. De flesta gator har trottoar på åtminstone en sida, men det förekommer även gator som helt saknar trottoar. Husens entréer är mestadels vända mot gatan.



## 2.2 Trafiken i Rimforsa

I dagsläget har större delen av Rimforsa tätort en hastighetsgräns på 50 km/tim. Vid enstaka fall är den justerad till 30 km/tim på samhällets gator. Figur 5 visar de olika hastighetsgränserna inom tätorten.



Figur 5. Visar gällande hastighetsgränser i Rimforsa tätort.

Samhället har inga prioriterade räddningsvägar och gällande kollektivtrafiken är det enbart bussar som tar sig från riksvägen till busshållplatsen och stationen vid Industrigatan. Rimforsa domineras, liksom Kisa, av mjuktrafikrum där fotgängare cyklister och bilar samsas på gatorna. Få gator har trottoar. Det förekommer några gator där trottoar finns på antingen ena eller båda sidorna av vägen. Husens entréer är mestadels vända mot gatan.

### 3 Analys

Utifrån *Rätt fart i staden* gjordes en analys av de båda tätorternas gator. I denna del beskrivs analysen kortfattat, för en mer detaljerad beskrivning se dokumentet *Rätt fart i staden*. Analysen gjordes i tre steg:

1. Kvalitetsbedömning
2. Länkoptimering
3. Nätanpassning

Utifrån nulägesbeskrivningen gjordes en kvalitetsbedömning av varje gata i de båda tätorterna. Bedömningen utgick från hur gatans nuvarande hastighetsbegränsning påverkade:

- Tillgänglighet för motordrivna fordon, en högre hastighetsgräns innebär bättre tillgänglighet.
- Dess karaktär, där gatans livsrum är avgörande för vilken hastighet som bör hållas.
- Trygghet, där gatans livsrum är avgörande för vilken hastighet som bör hållas.
- Trafiksäkerhet, som bedöms utifrån vilka konflikter som finns längs gatan mellan olika trafikanter.

Även aspekten 'miljö- och hälsopåverkan' är något som gatorna, enligt *Rätt fart i staden*, skall bedömas utifrån. Då bedöms bullernivå och eventuell överskridning av miljökvalitetsnormer. Då miljökvalitetsnormer kopplade till vägtrafik inte bedöms överskridas i Kinda kommun och enbart enstaka bullermätningar har genomförts i kommunen. Så har dessa aspekter inte varit en aktiv del i analysen.

*Rätt fart i staden* redovisar hur kvalitetsbedömningen av gatorna görs utifrån de tre olika nivåerna:

- God kvalitet
- Mindre god kvalitet
- Låg kvalitet

För varje aspekt där kvaliteten bedömdes som mindre god eller låg ansågs det som en kvalitetsavvikelse. Nästa steg i analysen var länkoptimeringen. Då undersöktes vilken hastighet på gatan som skulle resultera i minst antal kvalitetsavvikelser. De kvalitetsavvikelser som var av låg kvalitet ansågs som mer allvarliga än de av mindre god kvalitet. Bedömningen som gjordes var att det är bättre att ha två kvalitetsavvikelser av mindre god kvalitet än att ha en kvalitetsavvikelse av låg kvalitet.

Ett exempel på hur länkoptimeringen har gått till är Tallstigen i Rimforsa, där den nuvarande hastighetsgränsen är 50 km/tim. Tallstigen är en villagata som tillhör lokalnätet och med entréer ut mot vägen vilket gör gatan till ett mjuktrafikrum. Tillgängligheten bedöms vara av god kvalitet medan karaktären, trygghetsupplevelsen och trafiksäkerheten bedöms vara av låg kvalitet i och med den gällande hastighetsgränsen på 50 km/tim. Om hastighetsgränsen sänks till 40 km/tim skulle tillgängligheten fortsatt vara av god kvalitet och de andra tre aspekterna skulle förbättras till mindre god kvalitet. Vid en sänkning av hastighetsgränsen till 30 km/tim, skulle alla aspekter vara av god kvalitet och inga



kvalitetsavvikelse finns. I länkoptimeringssteget bör alltså hastigheten på Tallstigen sättas som 30 km/tim, se tabell 1. Detta leder till det minsta antalet kvalitetsavvikelse.

Tabell 1. Tabell för att illustrera hur olika hastighetsgränser på Tallvägen i Rimforsa påverkar antalet kvalitetsavvikelse.

Hastighetsgräns	Tillgänglighet	Karaktär	Trygghet	Trafiksäkerhet	Kvalitetsavvikelse
50 km/tim	God	Låg	Låg	Låg	Tre röda kvalitetsavvikelse
40 km/tim	God	Mindre god	Mindre god	Mindre god	Tre gula kvalitetsavvikelse
30 km/tim	God	God	God	God	Inga kvalitetsavvikelse

När länkoptimeringen är genomförd för varje gata ska de länkoptimerade hastighetsgränserna för varje gata nätanpassas. Nätanpassningens syfte är att skapa sammanhängande sträckor och områden med samma hastighetsgräns. Detta för att skapa en mer logisk hastighetsgränssättning i tätorten samt ett minskat antal hastighetsförändringar för att minska "ryckighet" i körningen längs sträckan.

### 3.1 Dialog

Under arbetet med analysen har dialog förts med övriga kommunala förvaltningar och avdelningar, räddningstjänst, brottsförebyggande rådet i Kinda samt Trafikverket. Samtliga har fått lämna synpunkter på ett tidigare utkast av förslaget. Utifrån inkomna synpunkter har förslaget sedan reviderats och nya analyser har gjorts av vissa sträckor.

## 4 Resultat

I denna del redovisas de hastighetsgränser som, efter analys enligt *Rätt fart i staden*, bör gälla i Kisa respektive Rimforsa. Större delen av vägnätet i båda tätorterna bör sänkas till 30 km/tim medan sträckor av mer regional eller nationell betydelse föreslås ha en hastighetsgräns på 40 km/tim.

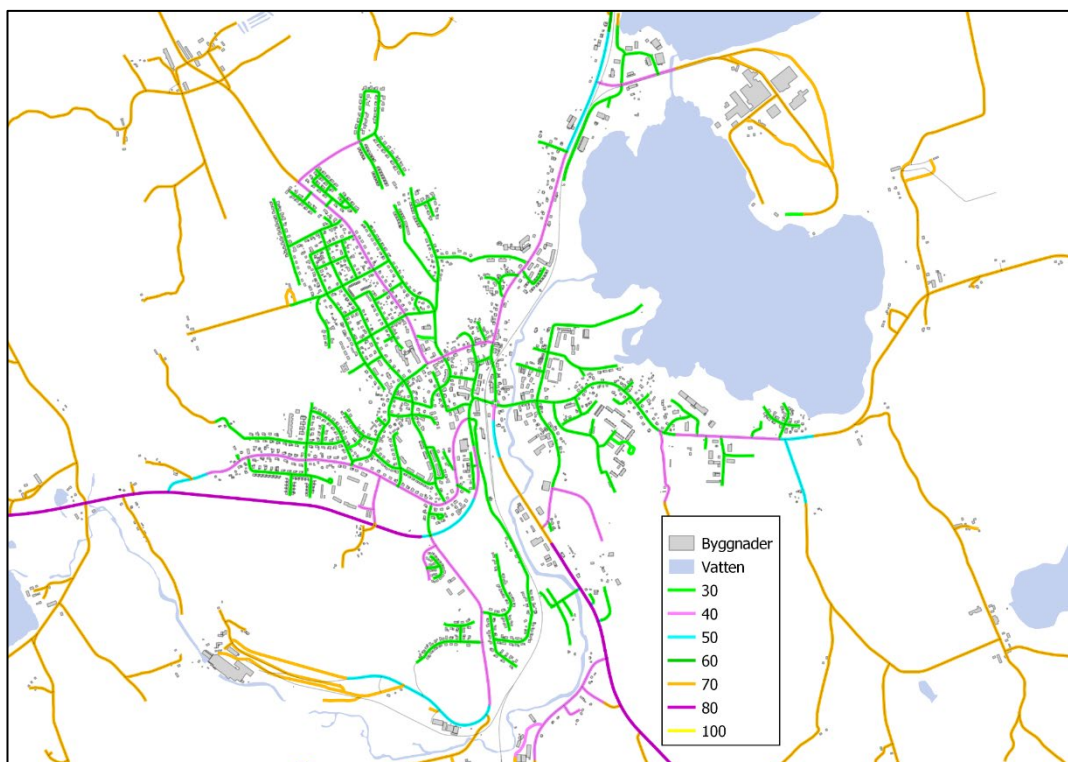
### 4.1 Kisa

Figur 6 visar de föreslagna hastighetsgränserna i Kisa tätort. Vid södra infarten till samhället på riksväg 23/34 föreslås 50 km/tim behållas förutom en viss sträcka innan cirkulationsplatsen där 40 km/tim föreslås. Mellan cirkulationsplatsen och avfarten till Grönedegatan föreslås en hastighetsgräns på 30 km/tim då vägen har skymd sikt och många skolbarn rör sig över Storgatan på denna sträcka. Den föreslagna hastighetsgränsen på Storgatan mellan avfarten till Grönedegatan och avfarten till Granliden är 40 km/tim, för att sedan norr om avfarten behålla nuvarande hastighetsgräns på 50 km/tim. Detta skapar en mjuk övergång till 60 utanför tätortsgränsen.

Från sydvästra infarten till samhället, längs Ydrevägen, behålls nuvarande 50 km/tim längs de 300 första meterna för att sedan sänkas till 40 km/tim. Innan det södra övergångsstället på Ydrevägen föreslås hastigheten sänkas ytterligare, till 30 km/tim. Hastighetsgränsen på 30 km/tim motiveras av att sträckan ligger intill de centrala delarna av Kisa, har en skarp kurva med dålig sikt och många oskyddade trafikanter rör sig över sträckan mellan stationsområdet och centrala Kisa.

På Grönedegatan mellan Storgatan och korsningen med Ulrikagatan föreslås en hastighetsgräns på 40 km/tim. Detta för att sträckan tillhör huvudnätet. Samma sak gäller för Ulrikagatan i sin helhet. Övergången från 40 km/tim inom tätbebyggt område till 70 km/tim utanför tätbebyggt område är här inte optimal och det vore fördelaktigt om även en viss sträcka av Ulrikagatan utanför tätbebyggt område sänktes till 60 km/tim för att skapa en mjukare övergång.

Östra infarten till samhället längs Enebygatan föreslås behålla nuvarande hastighetsgräns på 50 km/tim fram till avfarten till Vårgårdsgatan där den föreslås sänkas till 40 km/tim. I jämnhöjd med Kisa idrottsplats föreslås sedan hastighetsgränsen sänkas till 30 km/tim vilket föreslås gälla fram till cirkulationsplatsen. Det är skymd sikt på flera platser längs sträckan samt att många barn och unga rör sig längsmed den, antingen på väg till idrottsplatsen eller till Vårgårdsskolan.



Figur 6. Förslag på hastighetsgränser i Kisa tätort.

## Rimforsa

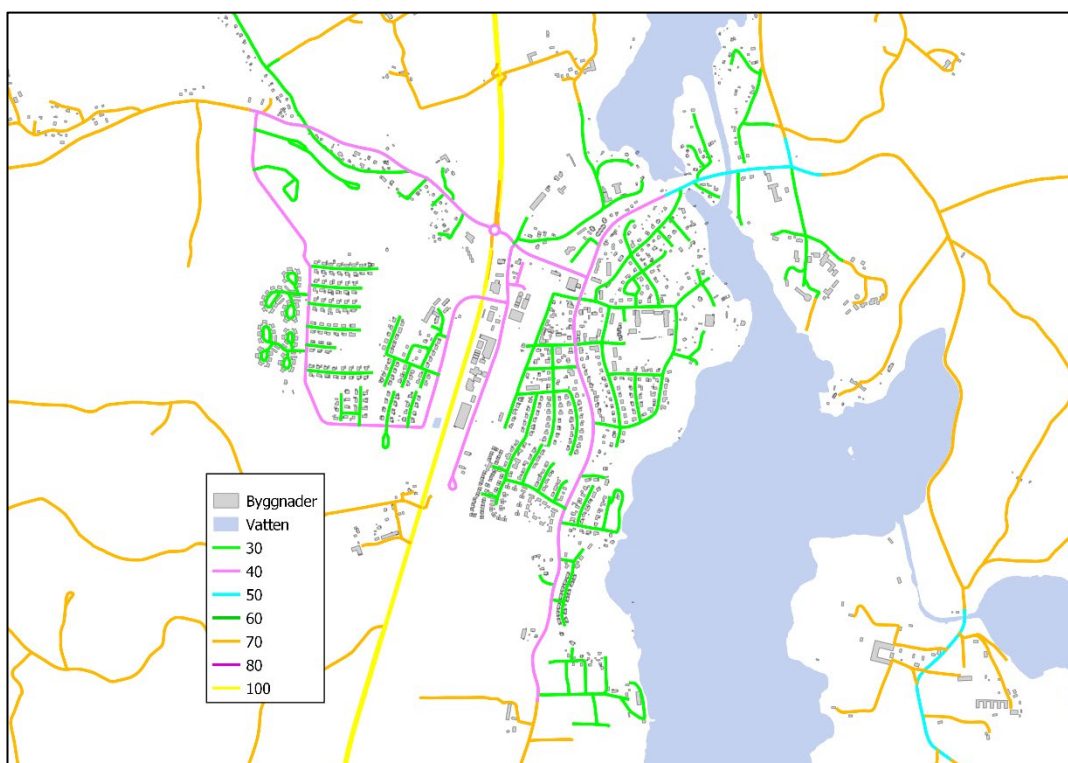
Figur 7 visar föreslagna hastighetsgränser för Rimforsa tätort. Större delen av Rimforsa föreslås ha hastighetsgränsen 30 km/tim. Övriga vägar, förutom del av Kalmarvägen, föreslås gå från nuvarande 50 km/tim till 40 km/tim. Kalmarvägen norrut från korsningen med Ulrikavägen föreslås fortsatt ha hastighetsgränsen 50 km/tim.

Ulrikavägen, öster om riksvägen, är en högt trafikerad väg med dålig sikt på flera platser samt vissa utfarter. Längsmed Ulrikavägen från cirkulationsplatsen finns det en gång- och cykelväg men den sträcker sig inte längsmed hela Ulrikavägen. Där gång- och cykelvägen svänger av fortsätter oskyddade trafikanter på Ulrikavägen. För att minska risken för olyckor längs sträckan och även minska risken för allvarliga personskador, föreslås denna sträcka i sin helhet ha en hastighetsgräns på 40 km/tim. Övergången till 70 km/tim utanför tätortsgräns är inte optimal och det vore fördelaktigt om även en viss sträcka av Ulrikavägen utanför tätortsgränsen sänktes till 60 km/tim för att skapa en mjukare övergång.

Kalmarvägen är liksom Ulrikavägen en högt trafikerad sträcka med dålig sikt på flera platser. Söder om korsningen med Strandpromenaden upphör trottoar att finnas längsmed Kalmarvägen. Även om trottoaren upphör så nyttjas fortfarande sträckan av oskyddade trafikanter. Detta gör, precis som med Ulrikavägen, att sträckan föreslås ha 40 km/tim.

Längsmed Kalmarvägen norrut från korsningen med Ulrikavägen finns trottoar samt god sikt vilket medför att sträckan fortsatt föreslås ha en hastighetsgräns på 50 km/tim. Övergången till 70 km/tim utanför tätortsgräns är här inte optimal och det

vore fördelaktigt om även en viss sträcka av Kalmarvägen utanför tätortsgränsen sänktes till 60 km/tim för att skapa en mjukare övergång.



Figur 7. Förslag på hastighetsgränser i Rimforsa.

Industrivägen i Rimforsa är en sträcka i Rimforsa där avsteg gjorts från den hastighet som analysen rekommenderar. Sträckan anses vara ett mjuktrafikrum då entréerna är vända mot vägen. Längs den större delen av sträckan finns ingen tydlig separation mellan motordrivna fordon och oskyddade trafikanter. Detta tillsammans med övriga aspekter leder till att större delen av denna sträcka bör ha en hastighetsgräns på 30 km/tim. Hänsyn tas dock till det faktum att vägen är en rak väg med god sikt, samt att endast industrier och verksamheter ligger utmed vägen. Sträckan är följaktligen ingen sträcka som individer utan mål längs sträckan använder. Därför görs bedömningen att 40 km/tim kan godtas på sträckan utifrån verksamheternas behov.

#### 4.2 Varför främst 30 km/tim och 40 km/tim?

Analysen visar att större delen av vägnätet i de båda tätorterna borde ha en hastighetsgräns på 30 km/tim. De kvarvarande delarna av vägnätet bör antingen behålla 50 km/tim eller sänkas till 40 km/tim. Vilka hastigheter som bör råda i en tätort kan debatteras och när 30 km/tim ska användas är särskilt debatterat. I *Rätt fart i staden* beskrivs debatten kring när, var, och varför som hastighetsgränsen 30 km/tim bör användas. Nedan följer en summering:

- **"30 km/tim bör endast användas utanför skolor"**  
Risken för att trafikolyckor ska hända är högre i närheten av skolor i och med en högre koncentration av barn i området. Detta argument är sant men den säkerhetsfilosofi som nollvisionen bygger på grundar sig inte enbart i att minska

antalet olyckor utan även att minska risken för personskada. Vill man tillämpa nollvisionens säkerhetsfilosofi handlar det om att eliminera risken för allvarlig personskada genom att reglera krockvåldet utifrån den tålighet som den svagaste länken har. Säkerhetsfilosofin gör att hastighetsgränsen bör vara 30 km/tim överallt där till exempel barn och äldre blandas med bilar, oavsett om antalet är relativt få. Detta för att barn och äldre löper större risk att skadas allvarligt vid en olycka.

- **”30 km/tim bör endast gälla vid skolor under skoltid”**  
Studier visar att det förekommer fler olyckor vid skolor utanför skoltid. Detta för att skolor och anläggningar i anslutning till skolorna ofta nyttjas för fritidsaktiviteter på både kvällar och helger. Ofta sker dessa aktiviteter då det är mörkt utomhus, vilket ökar riskerna för olyckor i trafiken. Det kan därför motiveras som säkrare att inte införa 30 km/tim enbart under skoltid i närheten av skolor.
- **”Om 30 km/tim blir för vanligt så försvinner respekten för 30 km/tim”**  
Det finns ingen forskning som stödjer detta påstående.
- **”Man hinner bromsa ner från 40 km/tim till 30 km/tim vid en olycka”**  
Många olyckor sker i den hastighet man färdas i, då föraren av olika skäl inte hinner påbörja inbromsningen. Risken att dödas som fotgängare vid en påkörning i 30 km/tim är cirka 10 %, denna uppgift gäller vuxna och friska människor, inte barn och äldre vilka löper större risk att omkomma vid dessa typer av olyckor. Vidare är det värt att notera att uppgiften enbart utgår från risken att omkomma, inte skadas allvarligt.

Utifrån ovan summering går det därför att motivera ett införande av 30 km/tim i större delen av vägnätet.

Rätt fart i staden menar även att det finns ”betydande vinster” med att införa 40 km/tim istället för 50 km/tim på tätorters huvudnät för biltrafik. Detta gör att medelhastigheten i snitt sjunker med cirka 3 km/tim, vilket minskar risken för dödsolyckor med 25-30 %. Andra fördelar är även jämnare trafikflöde och minskade utsläpp.

### 4.3 Ytterligare åtgärder

För att uppnå en god trafiksituation inom tätorter finns det även behov av ytterligare åtgärder utöver lämpligt satta hastighetsgränser. Arbetet enligt *Rätt fart i staden* berör endast hur hastighetsgränser bör anpassas baserat på vägnätets utformning. Andra aspekter för en god trafiksituation är alltså inte en del av detta arbete och har inte utretts djupare i detta projekt.

Under arbetes gång har det dock uppkommit diskussioner om andra åtgärder som skulle gynna trafiksituationen inom tätorterna. Exempelvis vilka sträckor som eventuellt skulle kunna lämpa sig som huvudleder, platser där behov av övergångsställe finns samt sträckor där en tydlig separation mellan gående och cyklisterna är behövligt. Särskilda sträckor som skulle gynnas extra av en översyn är Storgatan i Kisa samt Ulrikavägen och Kalmarvägen i Rimforsa. Inom Rimforsa finns även ett behov av bättre kopplingar för gående och cyklisterna, något som även tas upp i den fördjupade översiktsplanen för Rimforsa antagen 2019. Dessa aspekter skulle behöva ses över i det fortsatta arbetet med trafiksituationen på orterna, förslagsvis genom en övergripande trafikanalys.

## 5 Genomförande

Att införliva de anpassande hastighetsgränserna i båda tätorten innebär en kostnad för material i form av nya skyltar samt resurser i form av arbetskraft och maskiner. Det finns därför två tillvägagångssätt när det kommer till genomförandet av hastighetsförändringarna enligt förslaget. Den ena metoden är att införa alla förändringar på en gång, detta förespråkas i *Rätt fart i staden*, eftersom denna metod blir mest effektivt, tydligt och kommunicerbart. Den andra metoden är att genomföra förändringarna stegvis under en längre tidsperiod.

Ifall införandet ska göras stegvis är det lämpligast att införa 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet inom större delen av de båda tätorterna som ett första steg. Nästa steg blir att, baserat på resurser och prioriteringar, införa resterande hastighetsförändringar stegvis inom olika områden inom tätorterna. Med detta tillvägagångssätt sänks majoriteten av de vägar där 50 km/tim gäller till 40 km/tim i ett tidigt skede och majoriteten av vägar där 30 km/tim föreslås får en förbättrad kvalitet fram tills de sänks till 30 km/tim.



## 5.1 Genomförande Kisa

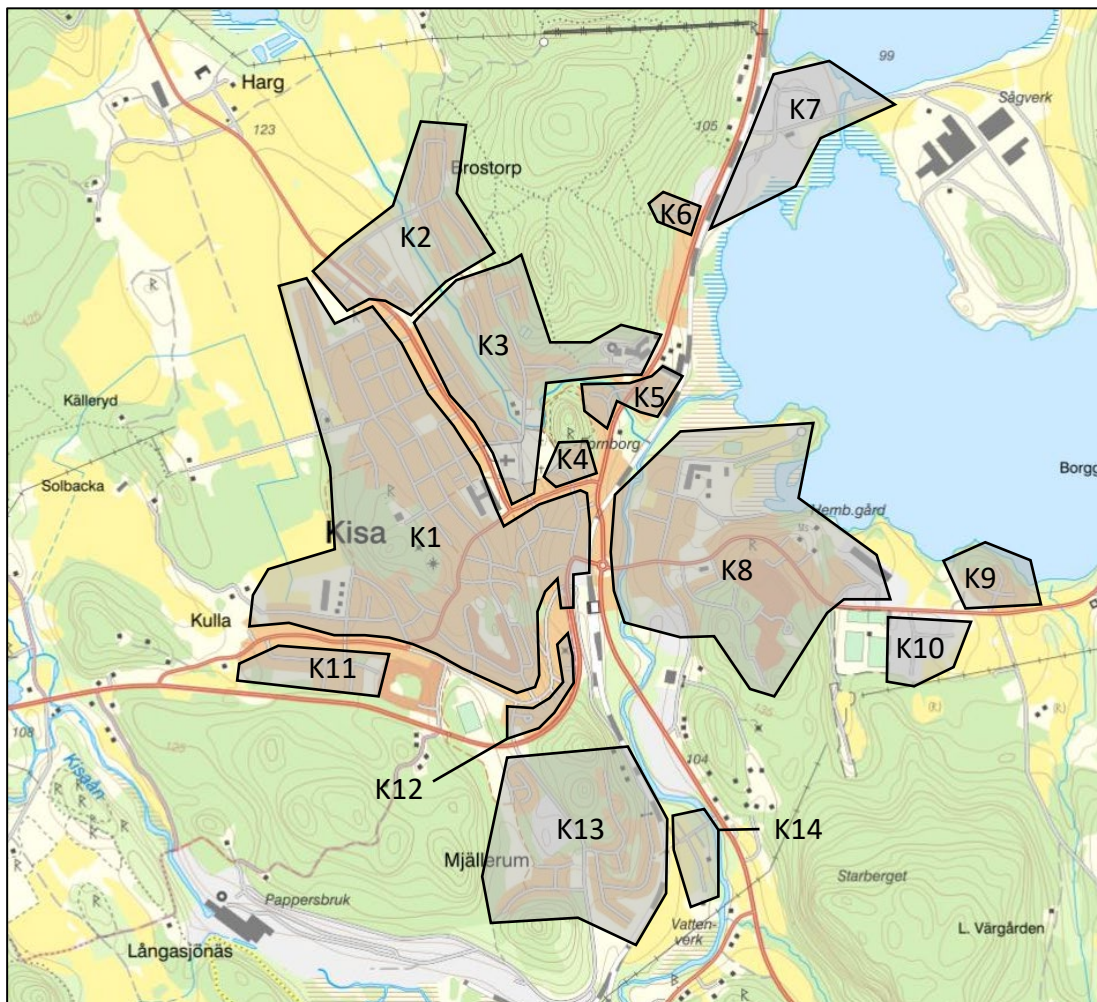
Om ett stegvis införande av de föreslagna hastighetsgränserna ska göras skulle det första steget, som nämnt tidigare, vara att införa 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet inom större delen av tätorten. Detta skulle innebära en omskyltning skulle behöva ske på 16 platser i Kisa, sju av dessa behöver ske på statliga vägar. I figur 8 visas ungefärliga platser för omskyltning.



Figur 8. Bilden visar med svarta kryss vart skyltar med hastighetsgränsen 40 km/tim behöver sättas upp.

Då omskyltning av statliga vägar genomförs och bekostas av Trafikverket medför detta att kommunen endast bekostar omskyltningen på nio platser. Kommunens kostnad för nya skyltar skulle uppgå till omkring 6 100 kr. Kostnaden är exklusive resurser i form av arbetskraft och maskiner och baseras på kommunens pris för nya skyltar år 2020.

Övriga Kisa skulle sedan kunna delas in i olika delområden där hastighetsgränsen med få skyltar kan förändras på flera gator samtidigt. Figur 9 nedan visar de olika områdena. I vilken ordning som införlivande sker i de olika områdena är av mindre vikt och kan anpassas utifrån rådande budget och behov.



Figur 9. Bilden visar de olika områdena i Kisa (K1-K14) där vägnätet är sammanhängande

Tabell 2 på nästa sida, visar de olika områdesbeteckningarna och hur många skyltar som bedöms behövas för att införa föreslagna hastighetsgränser inom området samt beräknad kostnad för skyltarna. Kostnaden är exklusive resurser i form av arbetskraft och maskiner. Kostnaden baseras på kommunens pris för nya skyltar år 2020, vid en senareläggning av omskyllningen kan kostnaden för detta öka.

Tabell 2. Tabellen visar de olika områdesbeteckningarna, antal skyltar som behöver sättas upp på kommunal eller enskild väg samt kostnad för dessa.

Område	Antal omskyltningar	Kostnad för skyltar
K1	16 st	10 300 kr
K2*	3 st	2 000 kr
K3	6 st	3 900 kr
K4*	2 st	2 000 kr
K5*	3 st	2 000 kr
K6	1 st	700 kr
K7	3 st	2 000 kr
K8	3 st	2 000 kr
K9	1 st	700 kr
K10	2 st	2 000 kr
K11	2 st	2 000 kr
K12	4 st	2 600 kr
K13*	3 st	2 000 kr
K14	1 st	700 kr
Totalt	50 st	34 900 kr

*\*Området kan delas in i ytterligare delområden alternativt genomföras en gata i taget*



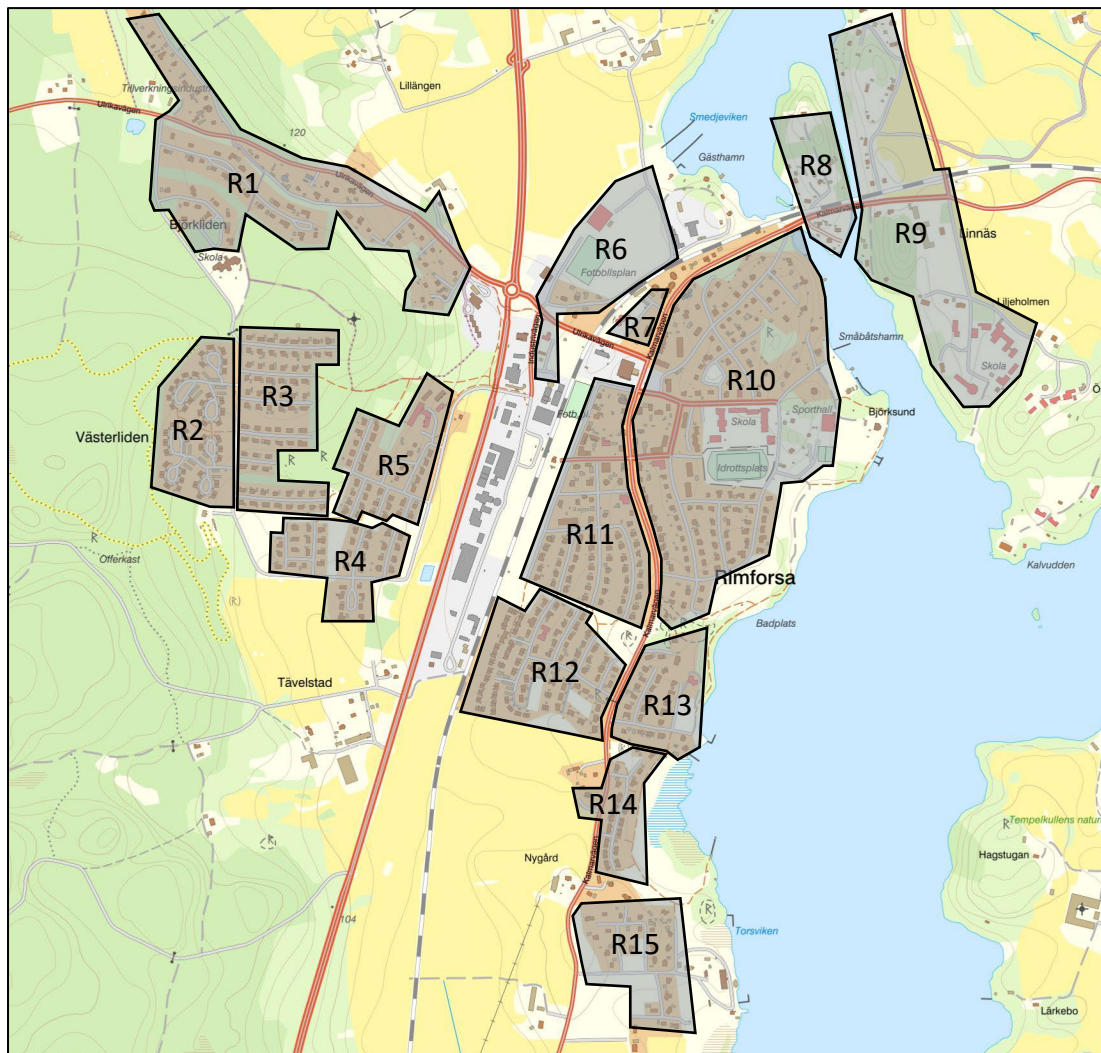
## 5.2 Genomförande Rimforsa

Om ett stegvis införande av de anpassade hastighetsgränserna bedöms lämpligt skulle det första steget, som nämnt tidigare, vara att införa 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet inom större delen av tätorten. Detta skulle innebära fem omskyltningar på statliga vägar enligt figur 10. Då omskyltning av statliga vägar genomförs och bekostas av Trafikverket medför detta inga kostnader för omskyltningen. I figur 10 visas ungefärliga platser för omskyltning.



Figur 10. Visar med svarta kryss vart skyltar med hastighetsgränsen 40 km/tim behöver sättas upp.

Övriga Rimforsa skulle sedan kunna delas in i olika delområden, där hastighetsgränsen smidigt kan förändras på flera gator samtidigt. Figur 11 nedan visar de olika områdena. I vilken ordning som införlivande sker i de olika områdena är av mindre vikt och kan anpassas utifrån rådande budget och behov.



Figur 11. Visar de olika områdena i Rimforsa (R1-R15) där vägnätet är sammanhängande.

Tabell 3 på nästa sida, visar de olika områdesbeteckningarna och hur många skyltar som bedöms behövas för att införa föreslagna hastighetsgränser inom området samt uppskattad kostnad för skyltarna. Kostnaden är exklusive resurser i form av arbetskraft och maskiner och baseras på kommunens pris för nya skyltar år 2020. För de enskilda vägarna inom tätorten behöver förändring av hastighetsgränsen göras genom dialog med berörd väghållare.

Tabell 3. Tabellen visar de olika områdesbeteckningarna, antal skyltar som behöver sättas upp på kommunal eller enskild väg samt kostnad för dessa.

Område	Antal omskyltningar	Kostnad för skyltar
R1*	9 st	5 800 kr
R2*	2 st	1 300 kr
R3*	6 st	3 900 kr
R4*	4 st	2 600 kr
R5	2 st	1 300 kr
R6*	3 st	2000 kr
R7	1 st	700 kr
R8*	2 st	1 300 kr
R9*	4 st	2 600 kr
R10	4 st	2 600 kr
R11	3 st	2000 kr
R12**	0 st	0 kr
R13	2 st	1 300 kr
R14*	3 st	2000 kr
R15	1 st	700 kr
Totalt	48 st	32 100 kr

\*Området kan delas in i ytterligare delområden alternativt genomföras en gata i taget

\*\*Området har inget behov av ändrad hastighetsgräns

### 5.3 Sammanfattning

Kommunens totala kostnad för nya skyltar i Kisa tätort skulle vara ungefär 41 000 kr, fördelat på 6 100 kr för att införa 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet och 34 900 kr för att införa anpassad hastighet på hela vägnätet. För Kisa finns det ekonomiska fördelar med att kombinera införandet av 40 km/tim som högsta tillåtna hastighet inom hela tätorten med införandet av 30 km/tim inom område K1 samt K8.

Kommunens totala kostnad för nya skyltar i Rimforsa tätort skulle vara 32 100 kr.

För att förändra hastigheten enligt förslaget i båda tätorterna skulle kommunens kostnad för nya skyltar bli 73 100 kr. Kostnaden baseras att nya skyltar behöver inhandlas och att inga skyltar återanvänds. Att befintliga skyltar eventuellt kan användas för ändamålet har inte tagits i beaktning. För att införa de föreslagna hastigheterna krävs, utöver kostnad för skyltar, resurser i form av arbetskraft och maskiner för uppförande av dessa.

Avseende vägar där kommunen inte är väghållare bör arbetet med införandet av förslaget genomföras i samråd med respektive väghållare.



## **6 Medverkande**

Rapporten har tagits fram av Susanna Dahlman, Frida Karlsson & Sanna Pyhäsalmi vid Samhällsbyggnadsförvaltningen i Kinda kommun.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Susanna Dahlman  
Planarkitekt

Frida Karlsson  
Planarkitekt

Sanna Pyhäsalmi  
Studentmedarbetare