



HASTIGHETSPOLICY

KUNGÄLVS KOMMUN

Komplement till / vidareutveckling av Trafikplan Kungälv från 2001-10-15

2004-11-17
Beslutshandling

KUNGÄLVS KOMMUN
Tekniska kontoret / Samhällsbyggnadskontoret
Nämndhuset
442 81 KUNGÄLV
Telefon 0303-23 80 00
Telefax 0303-175 71

Förord

Avdelning trafik och gata på tekniska kontoret har behov av en hastighetspolicy för att på ett konsekvent sätt kunna utforma och anpassa gatumiljön på ett för alla trafikanter följdriktigt och trafiksäkert sätt. Policyn är framtagen i samarbete med samhällsbyggnadskontoret i Kungälvprocessens anda och med idealbildens tankar i bakgrunden. Vidare ligger den av fullmäktige 2001-10-15 antagna Trafikplan Kungälv i botten och utgör den grund på vilken hastighetspolicyn är byggd. Policyn är ett viktigt och angeläget komplement till samt i viss mån en vidareutveckling av Trafikplan Kungälv. I förlängningen ska Trafikplan Kungälv revideras och hastighetspolicyn ska då ingå i en sådan plan. Fram till dess en sådan revidering och sammansmältning görs, behövs dock hastighetspolicyn som ett stöd i det dagliga arbetet på avdelning trafik och gata.

Arbetet har bedrivits av en arbetsgrupp bestående av Catharina Migell, Jenny Bjønness Bergdahl, Ing-Marie Alfredsson, Martin Martinson och Carl-Olof Stenfeldt, samtliga tekniska kontoret Kungälv kommun. Samråd har skett med Ulf Lundqvist, tekniska kontoret, Kenth Johansson och Henrik Haglund med flera på samhällsbyggnadskontoret samt Ralph Bjarnesund på NTF. På vårvintern 2004 har hastighetspolicyn varit utsänd på remiss till de politiska partierna, räddningstjänsten, trafiksäkerhetsrådet, polisen, Vägverket samt internt på samhällsbyggnadskontoret och berörda avdelningar på tekniska kontoret.

Materialet har i olika skeden under arbetets gång presenterats för tekniska nämnden.

Kungälv i november 2004

Catharina Migell
chef trafik och gata

Syfte

Kungälv kommun behöver vara konsekvent när det gäller val av hastighetsreglering på gator och vägar inom våra tätorter. Detta behov blir mer och mer uppenbart efter återkommande telefonsamtal från kommuninvånare rörande just hastighetsbegränsningar, buller- och trafiksäkerhetsproblem. Det är även viktigt att kommunen, Vägverket, polisen och övriga aktörer som vägföreningar och vägsamfälligheter, jobbar åt samma håll i dessa frågor. För en kommuninvånare är det ointressant var de administrativa gränserna går och vem som är väghållare.

Tekniska kontoret behöver ha tillgång till ett konsekvent förhållningssätt till hastigheter i olika trafikmiljöer. Det är viktigt att utforma trafikmiljön så att den blir tydlig och självinstruerande för trafikanterna. Ambitionen bör vara att använda så få skyltar som möjligt i redan komplexa stads- och tätortsmiljöer. Kommunen vill uppmärksamma fordonsförare extra på att de i t ex centrum kommer in i områden där det bland annat förekommer många oskyddade trafikanter samt finns många boende som störs av buller med mera vid högre hastigheter. Hastighetspolicyn behandlar främst de omständigheter som råder, eller kommer att råda, i tätorternas centrala delar.

För att skapa ”den goda staden” bör ett jämlikt förhållningssätt råda mellan parametrarna *trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, framkomlighet och skönhet*. Arbetar vi gemensamt med denna värderingsmetodik kan vi uppnå trafikharmoni i centrum- och tätortsmiljöer. Vilken hastighetspolicy som kommunen vill ha är en politisk fråga. Övervakning av hastigheter på gator och vägar är polisens ansvar oberoende av vem som är väghållare.

Bakgrund och begrepp

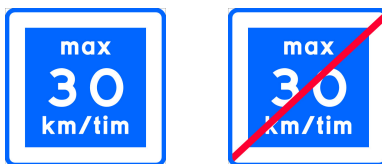
Idealbilden är en del i kommunplanen (KP 2000), en gemensam utvecklingsplattform och värdegrund för Kungälv kommun. *Trafikplan Kungälv* från 2001 säger att huvudgatorna inom centrumkärnan i respektive tätort i huvudsak är klassificerade att bli sk 50/30-gator (om de inte redan är det) med ett par undantag (se *Trafikplan Kungälv* för mer info). Trafikplanen visar att även alla bostadsgator (lokalgator) inom tätorterna på sikt skall ingå i olika sk lågfartsområden med en rekommenderad maxhastighet på 30 km/h. Hastighetspolicyn kommer, som tidigare nämnts, att fungera som ett komplement till *Trafikplan Kungälv*. I de fall det skulle finnas någon diskrepans mellan de två olika dokumenten, skall hastighetspolicyn gälla framför trafikplanen.

”Skarp 30”



Vägmärket och regleringsformen *begränsad hastighet 30 km/h*, som visas på bilden ovan, kallas även ”skarp 30” och ”gul 30” i vissa sammanhang. I policyn kommer vi för enkelhetens skull främst att använda uttrycket **”skarp 30”** för denna regleringsform.

”Blå 30” / ”lågfilmsområde”



Vägmärket och regleringsformen *lågfilmsväg*, som visas på bilden ovan, kallas ibland ”blå 30”, ”rekommenderad hastighet max 30km/h” och ”lågfilmsområde”. Denna regleringsform kommer i policyn att kallas ”blå 30”, då det rör sig om själva vägmärket, en fysisk åtgärd där vägmärket ingår eller ett begränsat gatuavsnitt skyltat med detta vägmärke. Begreppet ”lågfilmsområde” kommer att användas då det gäller ett sammanhängande område med ett antal ingående gator med denna regleringsform. Vägmärket ”blå 30” betyder att det är tillåtet att köra i max 50 km/h, dvs hastighetsregleringen i botten är *begränsad hastighet 50 km/h*, MEN också, som alltid, att hastigheten skall anpassas efter rådande förhållanden, vilket i ett ”blå-30”-fall inbegriper t ex farthinder, oskyddade trafikanter mm. Farthinder av något slag är i många fall en förutsättning för märkets användning, så därför behövs generellt inga separata varningsmärken för farthinder inom ett lågfilmsområde eller där ”blå-30”-märket används i övrigt.

För övrigt gäller enligt Trafikförordningen att fordonshastigheten alltid skall anpassas efter rådande förhållanden, vilket gäller oavsett vilken hastighetsbegränsning som är aktuell. Det sistnämnda har inte alla trafikanter anammat eller förstått varför åtgärder som t ex skyltning med märket ovan ofta blir nödvändiga för att höja trafiksäkerhetsnivån för oskyddade trafikanter.

”Tättbebyggt område”



Generellt gäller att inom tättbebyggt område är hastigheten begränsad till 50 km/h. Utbredningen av kommunens tätorter finns redovisade i en lokal trafikföreskrift i den sk trafikliggaren på tekniska kontoret. Det relativt nya vägmärket ”tättbebyggt område” (se bild ovan) betyder bl a att hastighetsbegränsningen 50 km/h gäller om inget annat anges. Vägmärket ersätter det traditionella gul/röda 50km/h-vägmärket, då det används i samband med gränserna för tättbebyggt område. Tätortsmärken avses att sättas upp i kommunens alla tätorter.

Vid framtagande av *detaljplaner och områdesbestämmelser* kan undantagsvis en begränsad hastighet bestämmas vid behov. Denna hastighet kan vara 30, 50, 70, 90 eller 110 km/h. Regleringen gågata och gårdsgata innebär att fordonstrafikanten skall anpassa sin hastighet till gångfart. Om väghållaren exempelvis vill tillåta högre hastighet än vad detaljplane- eller områdesbestämmelserna tillåter bör Miljö- och byggnadsnämnden pröva om en sådan avvikelse kan tillåtas och om den i så fall ska kompenseras genom bullerskydd, störningståligare markanvändning, separering av fordons- och gångtrafik eller någon annan åtgärd. Om avvikelsen är stor bör den regleras genom nytt planbeslut.

Förslag till hastighetspolicy

Farten skall vara det naturliga resultatet av en medvetet gestaltad miljö. Kombinationen av utformning och reglering skall främja god trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, framkomlighet och skönhet i gatumiljön. De oskyddade trafikanterna är prioriterade på grund av deras stora benägenhet att ådra sig svåra eller livshotande skador vid en olycka med ett fordon.

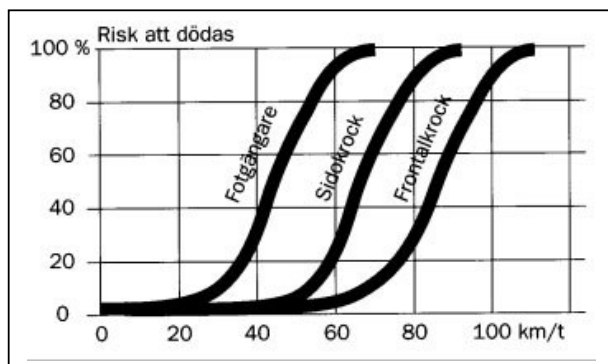
Gatutyper och hastighetsklasser

Trafikplan Kungälv redovisar i text och bild hastighetsklassificering av huvudvägnätet och delar följaktligen in gatorna i ett antal olika hastighetsklasser. Klasserna som nämns är gångfartsgata, 30-gata, 50/30-gata, 50-gata och 70/50-gata. För lokalvägnätet nämns 30-områden, som vi här i policyn generellt benämner lågfartsområden. Det största behovet av komplettering och vidareutveckling av trafikplanen finns just nu inom klasserna 50/30-gata och gångfartsgata för huvudvägnätet samt lågfartsområden för lokalvägnätet, därför tas enbart dessa klasser och gatutyper upp i denna policy.

Centrumdelar med låga farter

Grundtanken är att de centrala delarna i kommunens tätorter skall utformas som områden där det känns naturligt att färdas med låg fart. Detta innebär enligt trafikplanen, med vissa undantag, oftast en 50/30-klassning på huvudvägnätet och lågfartsområden för lokalvägnätet. Den reglerade bashastigheten ska vara begränsad till 50 km/h, medan det i vissa snitt inte ska gå att färdas i mer än högst 30 km/h. Skälen till att den reella hastigheten behöver säkras ner till max 30 km/h, i bl a korsningspunkter med oskyddade trafikanter på en 50/30-gata, baseras på människans tålighet för krockvåld.

Nationell och internationell forskning och statistik visar tydligt att 9 av 10 fotgängare dör vid en kollision mellan fotgängare och personbil som färdas i 50 km/h. Detta kan jämföras med att endast 1 av 10 fotgängare dör i en liknande krock i 30 km/h. Det är därför av stor samhällsekonomisk och social vikt att prioritera åtgärder som innebär att olyckor med allvarliga eller dödliga konsekvenser minimeras. I tätorter är hastigheterna generellt lägre än på landsvägnäten. De oskyddade trafikanterna är likväl de mest utsatta och har störst risk att skadas, medan biltrafikanter i tätortsmiljöer ofta klarar sig undan med plåtskador på bilen – även om de krockar med ett annat fordon eller ett fast föremål.



Krockvåldskurvan

Krockvåldskurvan ligger på samma sätt till grund för de övriga hastighetsklasserna i trafikplanen – max 70 km/h där risk för frontalkrock mellan fordon föreligger samt max 50 km/h där risk för sidokollision mellan fordon finns.

Att ta i beaktande i sammanhanget är även erfarenheter och statistik som visar *var - på vilka gatutyper - i vilka trafiksituationer* som riskerna är som störst för de oskyddade trafikanterna, för att på så vis kunna prioritera var åtgärder bör göras i första hand. Erfarenheter visar att riskerna är stora där många gående och/eller cyklister rör sig tvärs gatan och där även motorfordonstrafikbelastningen är hög. Ett exempel på detta kan vara en central gata i en tätorts huvudvägnät, där gatan har ett flertal funktioner som t ex genomfart, lokalnät, kollektivtrafiklänk mm. De faktiska riskerna är däremot betydligt lägre i bostadsområden där den subjektiva risken däremot kan upplevas som större.

50/30-gator i huvudvägnätet

Med en 50/30-gata menas en gata med hastigheten 50 km/h på sträcka och max 30 km/h i korsningspunkter med oskyddade trafikanter (reell hastighet). Målpunkter för gående och cyklister längs en sådan gata samt korsande gång- och cykelstråk är ofta lokaliserade så att gång- och cykeltrafiken kan styras till särskilda passager eller övergångar. Dessa bör vara hastighetssäkrade ner till max 30 km/h (reell hastighet). Internationella och nationella erfarenheter talar för att även avvikande hastighetsklasser, som t ex 40/30-gator kan vara tillämpliga på exempelvis vissa huvudgator.

En anpassad 50/30-gata innebär att bashastigheten 50 km/h gäller som regleringsform medan nödvändiga snitt och/eller gång- och cykelpassager fysiskt hastighetssäkras ner till max 30 km/h genom farthinder.

Gatan kan skyltas med ”blå 30”-märken och då behövs inga särskilda varningsmärken för farthinder. Farthinder behöver däremot synliggöras på lämpliga sätt, genom exempelvis sidomarkeringsskärmar, målningsmarkeringar, pollare, ytmaterial i avvikande färg och struktur mm - allt beroende på situation och typ av farthinder.

Gatan kan som alternativ vara utan ”blå-30”-märken men med tydliga utmärkningar av farthindren – både i form av varningsmärken och annan åtgärd som i övrigt synliggör hindret, om inte övriga förhållanden på platsen tydligt signalerar farthindrets närvaro.

Lågfartsområden (”blå 30”) i lokalvägnätet

Lokalvägnätet ligger i de områden som omsluts av huvudvägnätet. Där bör säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister vara förhärskande medan bilisternas anspråk på färdhastighet är låg med hänsyn till de korta körsträckorna inom lokalvägnätet.

Den reglerade bashastigheten i ett lågfartsområde bör vara 50 km/h och skyltas med ”blå 30”-märken. Farthinder av något slag, åtminstone i tillfarterna till ett lågfartsområde, är en förutsättning för vägmärkets användning. Farthinder bör, om omständigheterna kräver det och med hänsyn tagen till reella fordons-hastigheter, trafikering, gatu- och områdestyp, dessutom helst förekomma i sådan omfattning att det inte lönar sig att öka farten mellan hindren. Den ”blå 30”-skylten syftar dessutom till att påminna fordonsföraren om sitt ständiga ansvar att anpassa hastigheten efter omständigheterna. Lågfartsområden anläggs ofta i t ex bostadsområden där varje fordonsförare normalt kan och bör antaga att det rör sig oskyddade trafikanter i form av barn, cyklister m fl och där det allmänt sker en del aktiviteter på och bredvid gatan. I dessa områden är ”blå 30”-märken vid infarter till bl a bostadsområden ett sätt att uppmärksamma och/eller påminna fordonsföraren på vilken typ av område denne kör in i och att en hastighet över 30 km/h inte är lämplig.

Omsatt i praktiken innebär det t ex att det i tillfarter till ett lågfartsområde anläggs ”blå 30-portar” med fartdämpande verkan. Ytterligare farthinder anläggs om och där det bedöms nödvändigt. Lågfartsområdets yttre begränsningar är inte bindande utan kan förändras och flyttas om omständigheterna så kräver

Gångfartsgator

Gångfartsgator kan finnas både som en del av huvudvägnätet och del av lokalvägnätet. De kan ha olika regleringsformer – gågata alternativt gårdsgata – med olika betydelse för trafiken. Dessa regleringsformer skyltas med helt separata vägmärken vilket innebär inte bara hastighetsreglering utan även begränsningar i fordonstrafik, parkering mm. Där en gångfartsgata slutar utmärks den med ett ”upphör”- märke, beroende på vilken regleringsform man valt. Gemensamt för de båda regleringstyperna är att i den mån fordonstrafik är tillåten, ska fordonstrafiken anpassa sin hastighet till de gående (max ca 5-7 km/h) samt alltid lämna gående företräde. Detta är en väsentlig del i regleringen, då det på dessa gator ska vara naturligt att som gående säkert röra sig fritt i gaturummet och korsa gatan där man vill. Några särskilda gångpassager, övergångsställen eller regelrätta farthinder ska inte behövas, utan gatans hela utformning ska ge bilisten tydliga signaler om vad som gäller. Dock varierar kravet på ”gatumöblering”, kanter mm något beroende på om man väljer gågata eller gårdsgata som regleringsform.

”Skarp 30”-gata

Gator med denna reglering, som inte ligger vid skola, ska undvikas i möjligaste mån, till förmån för 50/30-gatan eller lågfartsgatan, men kan vara till stor nytta under lite speciella omständigheter. Detta kan vara t ex i mycket centrala eller känsliga lägen där trafikbelastningen är stor, miljöerna kulturhistoriskt känsliga och/eller många olika trafikslag blandas på en och samma plats. Det kan även vara miljöer där en låg fordonshastighet är av allra största vikt men farthinder inte är lämpliga eller möjliga att anordna. I praktiken skyltas den med ”skarp 30”-märket där regleringen börjar.

Gator vid för- och grundskolor (ej gymnasieskolor)

Gatu- och vägsträckor vid skolor som ligger i direkt anslutning till det aktuella gaturummet bör ha en högsta begränsad hastighet av 30 km/h, dvs ”skarp 30”-reglering, under dygnets alla timmar. Vidare bör ett snitt i lämpligt läge om så är möjligt fysiskt säkras ner till 30 km/h genom någon form av farthinder, för att förstärka ”skarp-30”-regleringen.

Med direkt anslutning till gaturummet menas att det kan finnas en gång- och cykelbana mellan skolan och gatan. Ligger skolans område däremot en bit från gatan, t ex på en tvärgata eller längs en fastighetsinfart som är en återvändsgata, eller om det finns anordningar som högt staket mellan skolan och gatan, ligger skolan inte i direkt anslutning till gaturummet. I dessa fall kan bashastigheten 50 km/h fortfarande gälla på det aktuella gatusnittet. När elevernas större skolvägar korsar gatu- och vägnätet studeras nödvändiga åtgärder från fall till fall och de ”30-säkras” efter behov.

Anledningen till att ha en ”skarp 30”-reglering dygnet runt vid skolor i direkt anslutning till gaturummet, beror på att undersökningar visar att barn ofta rör sig i och kring skolorna även efter skoltid, för att delta i olika fritidsaktiviteter, lekar, spel, idrott mm.

Övergångsställen och passager för oskyddade trafikanter

Forskning visar att den relativa risken att bli påkörd och skadad är betydligt större på ett övergångsställe (markerat med vita ”zebraränder” och vägmärke), oavsett eventuell intilliggande åtgärd, än om man korsar gatan på annan plats. Den höga risken på övergångsställen beror bl a på att de gående tyvärr sänker sin uppmärksamhet väsentligt, eftersom ”bilarna ändå är skyldiga att stanna och släppa fram mig”. Fler är benägna att gå rakt ut i gatan utan att se sig för helt enkelt. Den upplevda tryggheten på ett övergångsställe stämmer alltså inte med den verkliga – det är en sk falsk säkerhet. Om man däremot passerar gatan på ett annat ställe är man extra uppmärksam, och den reella säkerheten ökar medan den upplevda tryggheten minskar – man känner sig kanske mer utsatt men generellt är den relativa risken att verkligen råka ut för något betydligt lägre.

En sk *ordnad gångpassage* är en plats / en åtgärd där miljön är utformad för att underlätta passage av gatan utan att för den sakens skull vara utmärkt med vita ”zebraränder” eller vägmärke för övergångsställe. En ordnad gångpassage kan utformas både med och utan farthinder, beroende på omständigheterna. För att hålla konsekvenserna, av de olyckor som trots allt ändå sker, på en rimligt låg nivå (så få döda och svårt skadade som möjligt i enlighet med krockvårdskurvan) anlägger man gångpassager med farthinder i samband med de punkter där det anses nödvändigt om trafikantflödena (både gångtrafiken och fordonstrafiken) är tillräckligt stora och kan riktas på ett visst sätt.

Övergångsställen anordnas främst som framkomlighetshöjande åtgärd för gående tvärs över huvudgator / matargator, lokalgator (som inte ligger inom ett lågfartsområde), industrigator och vid skola med elever i åldrarna 6-12 år där ett övergångsställe kan ha ett visst pedagogiskt syfte. Övergångsställen ordnas absolut inte på gator där hastighetsbegränsningen är högre än 50 km/h, med hänsyn till krockvårdskurvan och gåendes benägenhet att sänka uppmärksamheten på övergångsställen. Hög trafikmängd är vidare ett viktigt kriterium för att ett övergångsställe skall kunna bli aktuellt.

Sammanfattat och i praktiken innebär det att

- gator/vägar med begränsad hastighet om (110 km/h, 90 km/h), 70 km/h absolut inte markeras med vita ”zebraränder” eller vägmärke för övergångsställe.
- på gator med begränsad hastighet om 50 km/h, 30 km/h samt ”blå 30” markeras gångpassager i regel inte med vita ”zebrastreck” eller vägmärke för övergångsställe om det inte krävs ur framkomlighetsperspektiv eller som pedagogiskt grepp i samband med skola.
- på högtrafikerade gator i huvudvägnätet av 50/30-klass anläggs erforderliga farthinder samt förhöjda/inte förhöjda ordnade gångpassager i lämpliga snitt, beroende på omständigheter, trafikmängder, oskyddade trafikanters anspråk på att korsa gatan mm.
- i lågfartsområden i lokalvägnätet anläggs i regel inte ordnade gångpassager med farthinder, eftersom trafikflödena är relativt små och behovet att korsa gatan för de gående är så pass utspritt och inte kan samlas i anpassade punkter.
- i områden skyltade med ”skarp 30” i huvudvägnät och lokalvägnät anläggs inte alltid ordnade gångpassager med farthinder, eftersom behovet att korsa gatan för de gående är så pass utspritt och inte kan samlas i anpassade punkter samt att den övriga trafikmiljön ger sådana fordonshastigheter och signaler att det ska vara möjligt att korsa gatan var som helst (ur hastighetsynpunkt). Undantag kan göras då omständigheterna kräver det t ex vid skolor, höga trafikflöden och då de reella hastigheterna inte motsvarar regleringen.
- på gångfartsgatan är miljön utformad på sådant sätt att man som gående ska kunna korsa gatan i vilket snitt som helst, varpå övergångsställen är överflödiga. Ordnade gångpassager

- kan behövas med gårdsgaturegleringen men inte med gågaturegleringen. Hastigheten ska vara gångfart och gatumiljön ska tydligt signalera detta på olika sätt.
- Huvudvägnätet prioriteras i första hand framför lokalväg- och bostadsgatunätet vad gäller hastighetsdämpande åtgärder, då det är dessa gator som mest exponeras för olyckor och tillbud.

Förtydliganden

Idag finns det gatusträckor utan koppling till skola med hastighetsbegränsningen 30 km/h inom områden klassificerade t ex som kommande lågfartsområden eller 50/30-gata i huvudgatunätet. Dessa sträckor kommer att studeras speciellt inför revideringen av trafikplanen och genomförande.

Samråd sker med bl a räddningstjänsten vid utformning av trafikmiljön. Framkomlighet och körtider för räddningstjänsten beaktas vid utformningen av trafikmiljön, särskilt utryckningsstråket Uddevallavägen – Strandgatan i Kungälv. Det kan bli aktuellt att vidta särskilda åtgärder som t ex utryckningskörväg genom korsning.

Lite förenklat kan man säga att kommunen beslutar om hastighetsregleringar inom tätbebyggt område via lokala trafikföreskrifter. Inom dessa områden finns olika ägare till vägarna/gatorna (väghållare), bl a kommunen, staten (Vägverket), vägsamfällighetsföreningar och enskilda. Det är väghållaren som bekostar drift, underhåll och ev åtgärder på sin egen väg/gata. Det innebär att ett långtgående samarbete behövs, tillika samma värderingar, likartat sätt att se på problemen och resurser till utförande, i de fall t ex kommunen önskar att farthinder anläggs på en statlig väg inom tätbebyggt område, eller om kommunen vill sätta en lägre begränsad hastighet och ombyggnader krävs för att gatans/vägens utformning ska stödja den lägre hastighetsbegränsningen.

Ändring av attityder

För att uppnå ”den goda staden” krävs det att trafikanternas attityder till vilka hastigheter som skall gälla i tätorter påverkas och förändras. Det är mycket svårt att påverka beteendet hos trafikanterna men det finns några insatser som kan göras, t ex kampanjer i olika medier, jobba tillsammans med polisen med mer övervakning, trafikinformation i skolorna, påverka Västtrafik och kommunens anställda att hålla hastighetsgränserna.

Handlingsplan

För att uppnå målen i denna hastighetspolicy tar tekniska kontoret i samband med revidering av Trafikplan Kungälv fram åtgärdsförslag och prioriteringsordning bland dessa, samt sammanför hastighetspolicy och trafikplanen till ett och samma dokument efter omarbetning. I det längre perspektivet kommer den reviderade trafikplanen att vara en del av kommunens kommande gemensamma ansträngningar för att uppnå en god gestaltad stads- och tätortsmiljö. På kortare sikt redovisas bland annat fartdämpande åtgärder vid infart till lågfartsområden, prioriteringsordningar mm.

För att öka förståelsen för intentionen, bakgrunden och begreppen i denna hastighetspolicy, rekommenderas att titta i Trafikplan Kungälv från 2001-10-15. Den finns bl a att ladda ner från

www.kungalv.se , om man går vidare in på Tekniska kontorets och trafik och gatas hemsidor. Speciellt avsnitten med bilder på hastighetsklassificeringen av huvudvägnät på s 54-55, samt lågfartsområden på s 58-59 är bra att ha i bakhuvudet när man läser eller använder denna hastighetspolicy.