



Trafikenkät 2024

- en del i Trafiksäkerhetslyftet



Eda kommun



TeknikVäst

Innehåll

1	Enkät inom ramen för Trafiksäkerhetslyftet	4
1.2	Svarande och svarsfrekvens.....	4
2	Synpunkter	5
2.1	Dagens trafikmiljöer.....	5
2.2	Hastighet	5
2.3	Gång & - cykelvägar.....	6
2.4	Beläggning	7
2.5	Belysning	7
2.6	Farthinder.....	8
2.7	Väglag.....	8
2.8	Övergångsställen.....	9
2.9	Sikt	10
2.10	Tungtrafik.....	10
2.11	Trafikverket	10
3	Eda kommuns tätorterna	11
3.1	Charlottenberg.....	11
3.2	Åmotfors	12
3.3	Koppom	12

Under hösten 2024 skickade Eda kommun i samarbete med Teknik i väst ut en enkät till samtliga hushåll i Eda kommun, företag och kommunala verksamheter.

Detta PM syftar till att ge en överskådlig bild av de synpunkter som inkommit.

De synpunkter som framkommit i enkäten har analyserats och kategoriserat. Del 1 ger ett sammandrag av enkätens utformning och svarsfrekvens, del 2 syftar till att ge en översikt över de mest framträdande teman som framkommit medan del 3 fokuserar på tätorterna var och en för sig.

Eda kommuns samhällsbyggnadsavdelning och Teknik i väst vill tacka för engagemanget och de utförliga svaren ni gett. Era insikter och åsikter är ovärderliga och hjälper oss att förbättra våra tjänster och skapa förutsättningar för framtida planering.

Vi hoppas att ni finner denna sammanställning intressant.

Vid frågor, funderingar, eller om du har märkt avsaknad av skyltar, vägmarkeringar eller andra problem på kommunala gator och vägar, vänligen skicka denna information till samhallsbyggnad@eda.se. Din hjälp uppskattas!

1 Enkät inom ramen för Trafiksäkerhetslyftet

Trafiksäkerhetslyftet är en modell utvecklad av Sveriges kommuner och regioner i samarbete med Trafikverket för att vägleda kommuner i deras systematiska trafiksäkerhetsarbete. Eda kommun använder Trafiksäkerhetslyftet för att utvärdera trafiksäkerheten och planera för genomförandet av långsiktiga och effektiva trafiksäkerhetsåtgärder.

På Sveriges kommuners och regioners webbplats, skr.se, finns utförlig information om trafiksäkerhetslyftet. [Systematiskt trafiksäkerhetsarbete | SKR](#)

Enkäten om trafikmiljön i kommunens tätorter utfördes som en del i detta arbete för att öka förståelsen för nuvarande styrkor och svagheter, sett ur invånarnas perspektiv. Resultaten kommer att ingå i det kunskapsunderlag som ska ligga till grund för kommande åtgärdsplan.

De synpunkter som inkommit som inte berör kommunala gator och vägar kommer framföras till berörda aktörer. Skillnaden mellan kommunala gator och andra typer av vägar ligger främst i ansvaret för underhåll och reglering: Kommunala gator ligger inom tätbebyggda områden, kommunen ansvarar för byggande, underhåll och drift av dessa gator, de har ofta namn men inga nummer. Statliga vägar, som inkluderar europavägar, riksvägar och länsvägar, underhålls av staten genom Trafikverket. De har både namn och nummer. Enskilda vägar underhålls av privata väghållare, som kan vara enskilda fastighetsägare eller samfälligheter. De kan få statligt och kommunalt bidrag för underhåll.

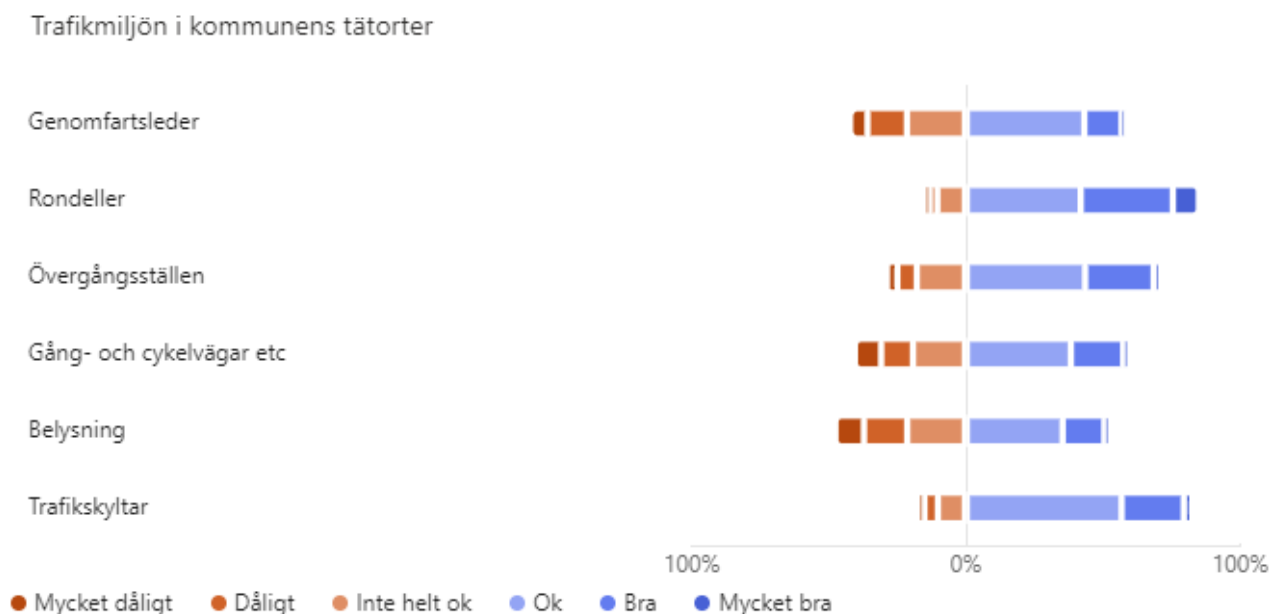
1.2 Svarande och svarsfrekvens

Totalt inkom 491 svar, varav 89% har B körkort eller mer, 8% AM och 3% har inte körkort. Enkätsvaren är jämnt fördelade mellan könen och inget sticker ut över förväntan när det kommer till åldersfördelning. Svarsfrekvensen var över förväntat, men utgör endast cirka 5,6% av kommunens totala invånarantal, vilket innebär att resultaten tolkas med varsamhet eftersom det inte är möjligt att avgöra hur representativ svarsgruppen är. Varje enskilt svar har varit värdefullt, särskilt de med kvalitativa åsikter och förbättringsförslag.

2 Synpunkter

2.1 Dagens trafikmiljöer

Utformningen av trafikmiljöerna i kommunens tätorter upplevs övervägande som okej, men med utrymme för förbättring, se figur 1.

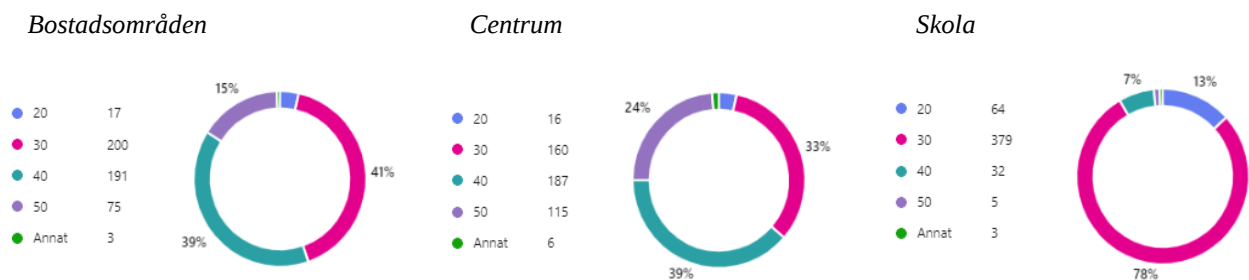


Figur 1, Svar på "Vad tycker du om utformningen av trafikmiljön i kommunens tätorter?"

2.2 Hastighet

Flera svarande anser att trafikreglerna i kommunen inte efterlevs. Problemen ligger inte i utformningen av gator och vägar, utan i att högerregeln och hastighetsbegränsningarna inte följs.

På frågan om lämpliga hastigheter inom tätort har de flesta svarat att de anser att 30 km/h eller 40 km/h är en rimlig hastighet för bostadsområden och centrum i tätorter. När det kommer till områden vid skolor anses 30 km/h eller lägre vara en lämplig hastighet. Detta innebär att de flesta hade föredragit en sänkning av hastigheterna i tätorternas bostadsområden, centrum och vid skolorna, se figur 2.



Figur 2, Svar på "Vad anser du är lämplig hastighet för bostadsområden/centrum/skola inom tätort?"

Kommunen beslutar om hastigheter genom lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område, dessa markeras med hastighetsskyltar. Där det inte finns skyltar gäller bashastigheten 50 km/h. En bashastighet är den generella hastighetsgränsen som enligt Trafikförordningen gäller vägsträckor där det inte är skyltat. I Sverige är bashastigheten inom tätbebyggt område 50 km/h, och 70 km/h utanför tätbebyggt område.

Förslag om att sänka hastigheten på både regional och kommunal nivå har tidigare lagts fram, men samtliga har fått avslag.

2.3 Gång & -cykelvägar

Utveckling av GC-vägar inom kommunens tätorter ingår i det kommunala ansvaret och kommunen strävar alltid efter att förbättra och vid behov utöka säkra gång- och cykelvägar. Som många av svarandena påpekat kan fler cykelvägar skapa ett säkrare, friskare samhälle och uppmuntra till miljövänliga transportalternativ.

Många av de synpunkter som inkommit berör GC-vägar längst statliga vägar vilka kommunen inte har rådighet över. Kommunen har tagit upp frågan med Trafikverket ett flertal gånger men som med mycket annat landar det i en kostnadsfråga. Synpunkter angående underhåll av kommunala befintliga cykelvägar, tydligare markeringar, belysning, sandning och säkerhetsåtgärder tas med i vidare planering.

Det har även inkommit önskemål om ett utökat underhåll av gamla järnvägsbanken mellan Arvika kommun och Årjängs kommun, samt sträckan mot Skillingmark, då denna används som gång- och cykelväg. Järnvägsbanken ska inte betraktas som en GC-väg utan en allmänning. De delar som går genom en tätort underhålls, men övriga delar har ett mycket begränsat underhåll.

2.4 Beläggning

Ett antal synpunkter har inkommit med påpekanden av hål, sprickor eller ojämnheter och att det finns ett behov av bättre asfaltbeläggning på genomfartsleder och specifika platser.

Regelbundet underhåll och snabbare reparationer efterfrågas för att undvika att vägar snabbt försämrats.

Kommunen arbetar kontinuerligt med underhåll av asfalterade gator och ytor i trafikmiljön, i den mån budgeten tillåter. Synpunkterna kommer att beaktas i den fortsatta planeringen och integreras i arbetet med Trafiksäkerhetslyftet. I kommunens nuvarande arbete ingår exempelvis att skapa en förbättrad e-tjänst, där målet är att invånare ska kunna markera det område man har synpunkter på i en karta. Kommunen arbetar även kontinuerligt på god informationsspridning och ska se över rutinerna för information vid vägarbeten, eventuella avstängningar, sopning och andra åtgärder som kommunen ansvarar för.

2.5 Belysning

Det förekommer platser som svarande upplever som otrygga på grund av bristande belysning, de specifika platser som nämns i enkäten kommer granskas. Kommunen har vid flera tillfällen reglerat belysningsschemat av ekonomiska- och trygghetskäl. Exempelvis valde kommunen att ha lamporna tända längst Storgatan i Charlottenberg längre på kvällarna då flera personer hade rapporterat incidenter under kvällstid.

Underhåll och drift av gatljus är kostsamt och behovet av minskad energiförbrukning i kommunen är ett faktum. Utvecklingen inom gatubelysning går snabbt framåt och det finns både behovsstyrd- och solcellsdriven belysning vilka i framtiden kan komma att ge kommunen möjlighet att arbeta för fler belysningspunkter.

Det pågår ett arbete med att byta ut befintliga lampor till energieffektivare ledbelysning. När en enstaka lampa går sönder byts den ut till LED vilket kan innebära ett annat ljussken/färg än kringliggande äldre belysning. De lamporna med gult ljus är de gamla natriumlamporna som håller på att bytas ut till led-armaturer med vitt ljus. Cirka 300 stycken kommer bytas ut varje år mellan 2025–2027 och utbytet till LED-belysning sker områdesvis och på sikt kommer samtliga gatlampor vara led.

I vissa fall ligger ansvaret för belysning hos andra myndigheter, så som Trafikverket, vilket innebär att kommuner inte alltid kan styra vart belysning ska placeras.

2.6 Farthinder

Det finns starka åsikter om flera av de befintliga farhindrena i tätorterna, framförallt om vägbulorna. Dessa anses skada fordon, öka utsläppen och enbart bidra marginellt till trafiksäkerheten. Samtidigt anser 47% av svarande att vägbulor är det mest lämpliga för att sänka hastigheter inom tätorter.

Några svarade att de befintliga farthindren är bra, de gör sitt jobb och är viktiga speciellt vid skolor. Andra anser att de är dåligt konstruerade och placerade vilket gör dem trafikfarliga och ineffektiva, enstaka föreslår att ta bort samtliga farthinder för att underlätta för plogbilar och förbättra trafikflödet. Det finns också förslag att förbättra utmärkningen av farthinder.

2.7 Väglag

Svarande anser att våra vägar i allmänhet underhålls okej, bättre på sommaren än vintern men att det finns utrymme för förbättring, se figur 3. Liknande svar gavs även på samma fråga om tätortens gång- och cykelvägar men att det är önskvärt att de plogas noggrannare för att underlätta framkomligheten.

På en skala mellan 1–6 hur väl anser du våra gator och vägar sköts och underhålls i allmänhet under:



Figur 3, Svar på om hur kommunens gator och vägar sköts i allmänhet.

Många av synpunkterna handlar om att resurser för snöröjning ska kallas ut i tid, Eda kommun har politiskt antagna riktlinjer för vinterväghållning vilket reglerar när plogningen ska ske, se figur 4.

Riktlinjer för vinterväghållning

Prioritering	Vägnät	Snödjup
1	Genomfartsleder, svårframkomliga passager, GC-banor/vägar, P-platser, starkt trafikerade korsningar samt branta backar, viadukter och övergångsställen	5-7 cm
2	Övriga gator och villa gator i kommunen	7-9 cm

Halkbekämpning ska ske vid konstaterad halka och om möjligt i förebyggande syfte. Bedömning görs av beredskapsansvarig.

Snöröjning ska påbörjas först efter att snöfallet har upphört om omständigheterna inte föranleder annat.

Framkomligheten för gångtrafiken ska prioriteras.

Om tveksamhet råder måste alltid det sunda förnuftet hos jourhavande beredskapsvakt få styra.

Figur 4 urklipp från Eda kommuns styrdokument: Riktlinjer för vinterväghållning.

I korta drag innebär detta att tätorterna plogas när snödjupet har uppnått mellan 5–7 cm. Vid extrema snöfall finns en risk att jouren inte hinner ut innan snödjupet uppnåtts, då ska vägnätet prioriteras enligt dennes omdöme.

2.8 Övergångsställen

Svarande anser att vissa övergångsställen är dåligt markerade eller saknar skyltar vilket skapar farliga situationer för både fotgängare och bilister. Bättre skyltning och markering av övergångsställen föreslås samt att vissa övergångsställen flyttas till säkrare platser. Det finns också önskemål om tydligare regler och skyltning för cyklister.

Olika skyltning gäller för olika typer av passager, tex vid övergångsställen, gångpassager och cykelleder. Kommunen följer de regler som finns för utmärkning av övergångsställen, dessa markeras med målning på gatan och skyltar. Gångpassager skyltas inte och bilister har inte väjningsplikt för gående.

Vissa övergångsställen har försetts med blinkande lampor som aktiveras automatiskt när någon närmar sig övergångsstället, det krävs dock att gående passerar rakt över för att sensorerna ska aktiveras. Blinkande lampor vid övergångsställen är uppskattade av svarande men synpunkter på tekniska fel förekommer.

2.9 Sikt

Alla synpunkter angående dålig sikt på kommunala gator och vägar i följd av vegetation eller annat kommer ses över, resterande framförs till berörd aktör.

Fastighetsägare ansvarar för att buskar och häckar hålls nerklippta och följer kommunens riktlinjer. Anvisningar för privatpersoner om hur häckar och buskage ska skötas finns på www.eda.se, likaså taxa för beskärning av häckar och buskage för de tillfällen då kommunen måste utföra arbetet.

2.10 Tungtrafik

Det finns en stark oro över den tunga genomfartstrafiken. Många invånare upplever att den stora mängden lastbilar, både från Norge och lokaltrafiken utgör en säkerhetsrisk både på miljö och hälsa. Invånarna föreslår att genomfartstrafiken bör ledas om till bättre anpassade vägar utanför centrum för att öka trafiksäkerheten och minska störningarna.

Det finns också önskemål om strängare regler för parkering av tunga fordon, detta problem är kommunen medvetna om och införde parkeringsvakter från december 2024.

2.11 Trafikverket

Eda kommuns invånare anser att det finns ett stort behov av att förbättra vägsystemet kring shoppingcentret och riksväg 61. Trafiken från norska sidan orsakar köer, och vägarna är inte anpassade för den ökade trafikmängden. Dålig belysning och brist på viltstängsel gör situationen ännu farligare.

Flera infarter, utfarter och korsningar längs riksväg 61 anses farliga på grund av dålig sikt och höga hastigheter, exempelvis Nolbykorset, Morast/Melinskorset, Lersjön, Charlottenberg handelsområde där sikten skymms av vägräcken och skyltar, utfarten från shoppingcentret och korsningen vid Hypermat.

Det behövs fler gång- och cykelvägar längs riksväg 61, mellan orterna och till Arvika. Övergångar behöver ses över för att skapa trygghet för fotgängare och cyklister. Även busshållplatserna längst 61:an anses behöva ses över då de anses osäkra.

Det finns uttryck för att säkerheten vid Adolfors skola behöver ses över då den upplevs otrygg i följd av höga hastigheter och skymd sikt.

3 Eda kommuns tätorterna

3.1 Charlottenberg

Majoriteten av synpunkterna som inkommit om trafiken i Charlottenberg berör Trafikverkets vägar och shoppingcentrens in- och utfarter. Trafikflödet till och från gränsen skapar köer och utmanande trafiksituationer vilket både kommun och Trafikverket är medvetna om.

Kommunen har diskuterat flera av platserna längs med väg 61 med Trafikverket, såsom Nolbykorset, Haganäset, utfarterna från köpcentren och Morast/Melinskorsningen, men utan att nå fram till en lösning. Några av dessa platser finns på Trafikverkets åtgärdslista, och de är medvetna om utmaningarna, men som med allt annat är det en fråga om kostnader och prioriteringar. Synpunkterna som berör shoppingcentrens utfarter och parkering kommer även framföras till Thon.

Farthindren och övergångställena i Charlottenberg anses fylla sin funktion men att hastigheterna längst de gator de är placerade borde sänkas. Det finns synpunkter på dålig sikt vid övergångställena och att dessa borde märkas upp tydligare samt skapa fler. För information är det inget övergångsställe vid rondellen på Charlottenbergsvägen mellan busshållplatserna, gående ombuds använda gångtunneln.

Belysningen i Charlottenberg har fått kritik på Byxfikstorget, Charlottenbergsvägen, Blomstergatan samt Storgatan.

Det förekommer synpunkter på beläggning på lokalgator så som Ämterudsvägen, Storgatan, Smed-Anders väg, Per Anderssons väg, samt GC-vägarna.

Det förekommer en del önskemål om att få bort tungtrafiken genom Charlottenberg, Trafikverket har sagt nej till att leda tungtrafiken över Ås eller via Häljboda (eller åsätra) då detta inte är relevanta alternativ. Frågan om att anlägga en ringväg utanför tätorten har varit uppe för politisk diskussion ett flertal gånger, men det har inte fattats något beslut om att påbörja en utbyggnad av en väg.

3.2 Åmotfors

I Åmotfors handlade de flesta inkomna synpunkter om farthinder, framförallt de längs Jössevägen (utanför Coop) och på Strandvägen. Många önskar bulor likt de i Charlottenberg istället för dagens farthinder. Det föreslås även att införa farthinder på andra ställen i Åmotfors där hastighetsbegränsningarna inte följs.

Jössevägen och Norumsvägen, länsväg 177 är statliga vägar och Trafikverket har därav rådighet över farthindren.

Några påpekar även svaga, för få eller för gula lampor när det kommer till belysning. Det förekom även synpunkter på beläggning, sikt och skyltar.

3.3 Koppom

Likt Åmotfors är genomfartsleden i Koppom, länsväg 177, en statlig väg och kommunen kan därför inte styra över vad som sker på denna väg. Detta innebär att kommunen måste samarbeta med statliga myndigheter för att försöka påverka för att förbättra trafiksäkerheten.

När det gäller gång- och cykelvägar (GC-vägar) är det viktigt att kommunen fortsätter att utveckla och underhålla dessa för att främja säker och hållbar transport för våra invånare.